

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Biel-Seeland

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss

5. Generation

Massnahmen

Genehmigung

Das Agglomerationsprogramm besteht aus:

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

25. 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, Brugg, 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
Geschäftsstelle seeland.biel/bienne: Thomas Berz, Laura Graziani, Beda Baumgartner, Reto Mohni,
Kevin Affentranger

Inhaltsverzeichnis

1	Definition der Koordinationsstände	4
2	Genehmigungsvermerke	5
3	Massnahmenübersicht	6
4	Massnahmen Landschaft	9
5	Massnahmen Siedlung	23
6	Massnahmen Verkehr	106
7	Massnahmen der nationalen Planung.....	270

1 Definition der Koordinationsstände

Die in den Massnahmenblättern aufgeführten Koordinationsstände haben die folgende Bedeutung:

Festsetzung

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

Zwischenergebnis

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

Vororientierung

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

2 Genehmigungsvermerke

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

Mitwirkung vom 11.01.2024 bis 11.03.2024

Vorprüfung vom 27.09.2024, ergänzende Vorprüfung vom 19.12.2024

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

Der Präsident:
Stefan Nobs

Der Geschäftsleiter:
Thomas Berz

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Biel, den ...

Der Geschäftsleiter:
Thomas Berz

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

3 Massnahmenübersicht

Priorität Umsetzungshorizont: A = 2027 bis 2031, B = 2032 bis 2035, C = ab 2036
KS Koordinationsstand: VO = Vororientierung, ZE = Zwischenergebnis, FS = Festsetzung

Massnahmen Landschaft

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
L-Ü.09	Anreizprogramm «Vor unserer Tür»: Attraktive Erholungsräume - Ein Engagement von Seeländer Gemeinden	Eigene Leistung A	FS	10

Massnahmen Siedlung

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
S-SA.03	Regionale Arbeitsschwerpunkte, Agglomeration, AP5			14
S-SA.01.01	Biel, ESP Bözingenfeld	Eigene Leistung A	FS	
S-SA.01.02	Biel, ESP Masterplan Bahnhof Biel, Fertigstellung Campus Biel/Bienne der Berner Fachhochschule	Eigene Leistung A	FS	
S-SA.01.03	Brügg, Brüggmoos, Fertigstellung Neubau Regionalspital Biel	Eigene Leistung A	FS	
S-SW.02	Regionale Wohnschwerpunkte, Agglomeration, AP5			27
S-SW.01.03	Biel, Bischofkänel West	Eigene Leistung A	ZE	
S-SW.01.04	Biel, Bischofkänel Ost	Eigene Leistung B	ZE	
S-SW.01.08	Orpund, Römerareal	Eigene Leistung B	FS	
S-UV.03	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, Agglomeration, AP5			38
S-UV.01.11	Brügg, Ile de Brügg / Neubrück	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.18	Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse	Eigene Leistung A	ZE	
S-UV.01.21	Lyss, Viehmarktplatz	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.22	Nidau, Bahnhofgebiet / Vorstadt Süd	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.25	Lyss, Areal Hauptstrasse	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.26	Biel, Mühlematte	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.27	Lyss, Bahnhof	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.28	Biel, Mett-Zentrum Süd	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.31	Biel, Beaumont	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.33	Lyss, Bödeli	Eigene Leistung A	ZE	
S-UV.01.34	Brügg, Brüggmoos, Entwicklungsgebiet West, Rechtliche Sicherung	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.35	Biel, Gottstattstrasse Industrie	Eigene Leistung A	FS	
S-UV.01.02	Biel, Gurzelen, Stadionareal	Eigene Leistung B	FS	
S-UV.01.06	Biel, Isabellenweg	Eigene Leistung B	FS	
S-UV.01.10	Biel, Bahnhofli Mett	Eigene Leistung B	ZE	

Massnahmen Verkehr

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
Fuss- und Veloverkehr (FVV)				
FVV-Ü.04	Biel, Querung Güterbahnhof (Passerelle Gottstattstrasse - Mettstrasse)	B	ZE	86
FVV-Ü.05	Biel, Fuss- und Veloweg Mühlefeldweg - Bahnhof Süd (Passerelle über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse)	B	ZE	89
FVV-Ü.06	Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord	B	ZE	92
FVV-Ü.10	Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal	B	ZE	95
FVV-Ü.14	Veloweg Biel Beaumont - Evillard	A	FS	98
FVV-Ü.15	Biel, SBB-Unterführung Brüggstrasse	A	ZE	101
FVV-Ü.17	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, A-Horizont, Agglomeration AP5			104
FVV-Ü.17.01	Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Lyss - Worben (Kappelen)	A	FS	
FVV-Ü.17.02	Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Worben - Studen	A	FS	
FVV-Ü.17.03	Biel, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Verresiusplatz bis Kreisel Gur-nigelstrasse	A	ZE	
FVV-Ü.17.04	Nidau, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Kanalbrücke	A	ZE	
FVV-Ü.17.05	Veloweg Bellmund - Nidau	A	FS	
FVV-Ü.17.06	Veloweg La Neuveville-Biel, Abschnitt La Neuveville-Ligerz	A	FS	
FVV-Ü.17.07	Biel, neuer Fuss- und Veloweg durch Bözingenfeld	A	FS	
FVV-Ü.17.08	Brügg, Fuss- und Veloverbindung im Uferpark Brüggmoos	A	FS	
FVV-Ü.17.09	Nidau, Fuss- und Velowege verbreitern	A	FS	
FVV-Ü.17.10	Veloweg Dotzigen-Scheuren	A	FS	
FVV-Ü.18	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, B-Horizont, Agglomeration AP5			127
FVV-Ü.18.01	Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Studen - Aegerten	B	ZE	
FVV-Ü.18.02	Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Aegerten	B	ZE	
FVV-Ü.18.03	Nidau, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Zihlbrücke (ASm-Brücke)	B	ZE	
FVV-Ü.18.04	Nidau, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Keltenstrasse / Bielstrasse – Alfred-Aebi-Strasse	B	ZE	
FVV-Ü.18.05	Nidau, Bahnunterführung Haltestelle Beunden	B	ZE	
FVV-Ü.18.06	Biel, Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd	B	ZE	
Kombinierte Mobilität (KM)				
KM-Mu.03	Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz	A	FS	141
KM-Mu.09	Biel, Bahnhof Mett, Mobility-Hub und Velokomfortroute, Veloparkierung	B	FS	145
Motorisierter Verkehr (MIV)				
MIV-Auf.04	Biel, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz - Spitalstrasse	A	FS	148
MIV-Auf.05	Biel, Neugestaltung Bahnhofstrasse, oberer Teil zwischen Guisanplatz und Zentral-platz	B	ZE	151
MIV-Auf.06	Biel/Nidau, Konzept Rue de Caractères, Bernstrasse zwischen Guido-Müller-Platz und Keltenstrasse	A	FS	154
MIV-Auf.13	Biel, Konzept Rue de Caractères, Abschnitt Guido-Müller-Platz - Rousseauplatz (Aarbergstrasse)	B	ZE	158
MIV-Auf.14	Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz	A	FS	161
MIV-Auf.15	Biel, Neugestaltung Bahnhofstrasse Süd inkl. General-Guisan-Platz	A	FS	165
MIV-Auf.16	Biel, Neugestaltung Johann-Verresius-Strasse	A	FS	169
MIV-Auf.17	Biel, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Spitalstrasse - Seeufer	A	FS	173
MIV-Auf.18	Biel, Neugestaltung Oberer Quai, Abschnitt Zentralplatz - Schleusenweg	A	FS	176

Nr.	Titel	Priorität	KS	Seite
MIV-Auf.19	Biel, Kanalgasse, Abschnitt Jakob-Rosius-Strasse bis Neumarktstrasse	B	FS	179
MIV-Auf.20	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, A-Horizont AP5			182
MIV-Auf.20.01	Biel, General-Dufour-Strasse	A	FS	
MIV-Auf.20.02	Biel, Zeughausstrasse-Champagneallee	A	FS	
MIV-Auf.20.03	Magglingen, Begegnungszone Hauptstrasse-Bergstation Funiculaire	A	FS	
MIV-Auf.20.04	Nidau, Aufwertung Ortsdurchfahrt	A	FS	
MIV-Auf.20.05	Nidau, BGK Parkplatz Strandbad	A	FS	
MIV-Auf.20.06	Brügg, Erlenstrasse Abschnitt Kreisel Mittelstrasse bis Kreisel Hauptstrasse	A	FS	
MIV-Auf.20.07	Brügg, Orpundstrasse	A	FS	
MIV-Auf.20.08	Lyss, Neugestaltung Viehmarktplatz	A	FS	
MIV-Auf.20.09	Worben, Kreuzung Hauptstrasse - Busswilstrasse	A	FS	
MIV-Auf.21	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, B-Horizont AP5			202
MIV-Auf.21.01	Biel, Konzept Rue de Caractères-Ländestrasse, Abschnitt Rousseauplatz – Unterer Quai	B	FS	
MIV-Auf.21.02	Biel, Konzept Rue de Caractères, Ländtestrasse, Abschnitt Unterer Quai - Seevorstadt	B	ZE	
MIV-Auf.21.03	Biel, Paul-Emile-Brandt Strasse	B	FS	
MIV-Auf.21.04	Lyss, Industriering	B	ZE	
MIV-Auf.21.05	Nidau, Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofplatz und Bibliotheksplatz	B	FS	
MIV-E-Mob.01	eMobilität Nidau	A	FS	214
MIV-Ü.01	Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen, Agglomeration	Eigene Leistung A	FS	217
Nachfrageorientierte Mobilität (NM)				
NM-VM.04	Lyss, Parkleitsystem	A	FS	222
NM-VM.05	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, A-Horizont AP5			225
NM-VM.05.01	VM Agglomeration Biel - Zone A (Biel, Nidau)	A	FS	
NM-VM.05.02	VM Agglomeration Biel – Zonen B/C (Nidau, Ipsach, Port, Brügg)	A	FS	
NM-VM.05.03	VM Agglomeration Biel - Zone E/F (Pieterlen, Biel Taubenloch)	A	FS	
Öffentlicher Verkehr (NM)				
ÖV-E.02	Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Biel/Lyss	A	FS	234
ÖV-E.03	Elektrifizierung Depot VB in Agglomeration Biel	A	FS	239
ÖV-Str.04	Biel, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 1	A	FS	243
ÖV-Str.05	Nidau, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 1	A	FS	246
ÖV-Str.06	Studen/Busswil/Lyss, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 1	A	FS	249
ÖV-Str.07	Biel, Businfrastruktur in Verbindung mit dem ÖV-Konzept 2035, Phase 2	B	ZE	255

Massnahmen der nationalen Planung

FVV-Nat.01	Veloverbindung Biel-Péry	256
MIV-Nat.01	N16 Anschluss Biel(-Nord)	257
MIV-Nat.02	N5 Umfahrung Twann Tunnel	259
MIV-Nat.04	Biel, Neuenburgstrasse, Abschnitt Vingelz	261
ÖV-Nat.01	Biel-Ipsach, Abschnittweiser Doppelspurausbau	262

4 Massnahmen Landschaft

Einzelmassnahme Landschaft

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

BBS.L-Ü.09

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

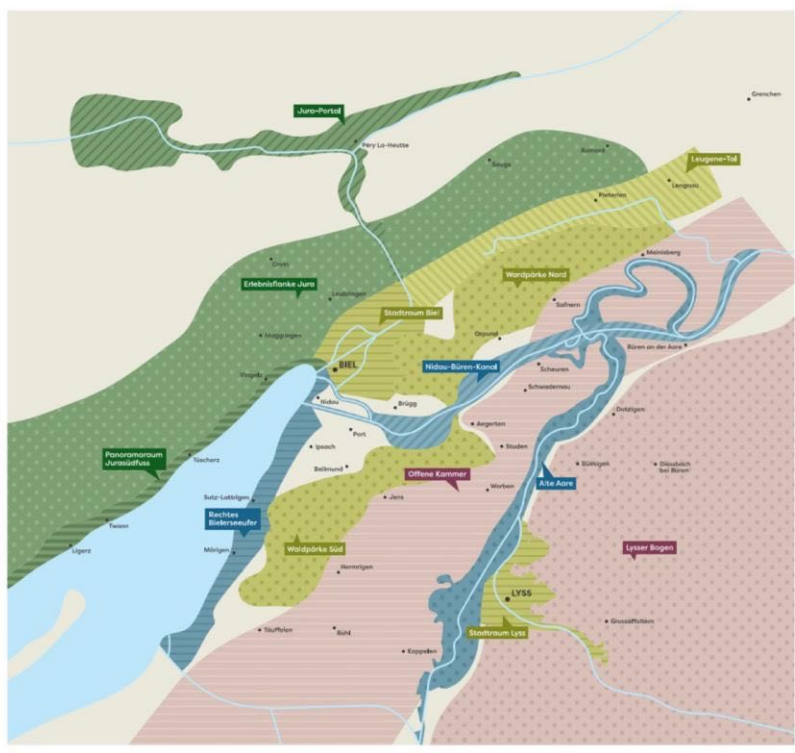
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
Landschaft

Unterkategorie
Übriger Inhalt Landschaft

Vier Arten von Landschaftsräumen

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



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 2023	Planungs-/Finanzierungsschritt Studie	Federführende Stelle Region
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin 2028	Planungs-/Finanzierungsschritt Umsetzung	Federführende Stelle
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle Region	Weitere Beteiligte Gemeinden, Kanton	
Massnahmenbeschrieb	Öffentliche zugängliche Freiräume stehen in der Agglomeration Biel/Lyss unter grossem Druck. Die Agglomeration wächst und der Anteil an bebautem Raum nimmt zu. Gleichzeitig werden die Freiräume immer intensiver genutzt. Aus diesem Grund müssen Erhalt, Aufwertung und Schaffung von attraktiven Freiräumen gefördert, der Zugang sichergestellt und die Nutzung aktiv gelenkt werden.		

Das Zielbild «Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss»

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

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

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

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

Verankerung in den behördenverbindlichen Planungsinstrumenten

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

Anreizprogramm «Vor unserer Tür»

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

Zu diesem Zweck werden verschiedene Angebote aufgebaut:

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

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

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

- Biodiversität und Landschaftsqualität im Siedlungsraum
- Entsiegelung und Begrünung von Dorf- und Quartierplätzen

- Begrünung von siedlungsnahen Erholungswegen
- Aufwertung siedlungsprägender Grünräume

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern - Freiraumnetz und Verbindungsrouten - Freiräume entlang der Gewässer im Stadtraum	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Biodiversität und Landschaftsqualität im Siedlungsraum fördern - Hohe Freiraumqualität sichern	
	Bezug zu Teilstrategie	- Agglomeration in zehn Landschaftsräumen denken, gestalten und entwickeln - Angebot an Freiräumen im Siedlungsgebiet verbessern - Engmaschiges Freiraumnetz schaffen - Siedlungsstruktur und Siedlungsqualität verbessern - Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs erhöhen	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Attraktive siedlungsnaher Erholungsräume tragen zur Verkehrsvermeidung bei.	
	Siedlung (WK 2)	- Attraktive siedlungsnaher Erholungsräume verbessern die Siedlungsqualität.	
	Sicherheit (WK 3)		
	Umwelt (WK 4)	Die Erhaltung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen im Siedlungsgebiet und an dessen Rändern fördert die Biodiversität.	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung		
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung			
Flächenbeanspruchung FFF (ha)			
Bezug zu weiteren Massnahmen			
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- seeland.biel/bienne, Zielbild Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss, 2023		

5 Massnahmen Siedlung

Massnahmenpaket Siedlung

Regionale Arbeitsschwerpunkte, Agglomeration, AP5

BBS.S-SA.03

AP5-Horizont

Daueraufgabe

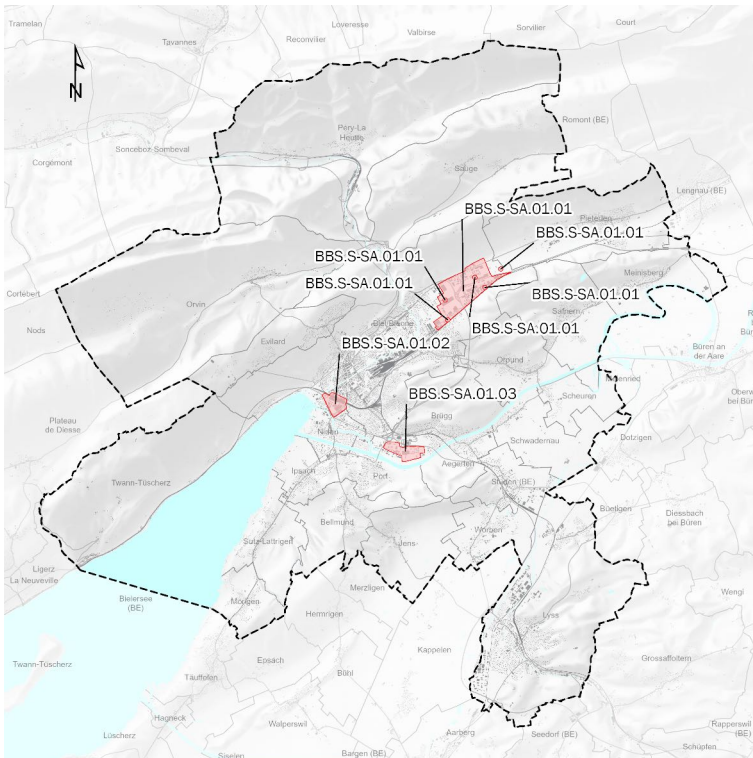
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Schwerpunkt Arbeiten



Konzeption Massnahmenpaket

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

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

Umsetzung:

1. Die Gemeinden fördern auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv das Vorhandensein genügender Flächenangebote in den Arbeitsplatzschwerpunkten. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und

ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen neuer Realisierungshindernisse. Falls nötig unterbinden sie unerwünschte Entwicklungen mit dem Erlass einer Planungszone.

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

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

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

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

Teilmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	AP-Horizont
BBS.S-SA.01.01	Biel, ESP Bözingenfeld	Eigene Leistung A
BBS.S-SA.01.02	Biel, ESP Masterplan Bahnhof Biel, Fertigstellung Campus Biel/Bienne der Berner Fachhochschule	Eigene Leistung A
BBS.S-SA.01.03	Brügg, Brüggmoos, Fertigstellung Neubau Regionalspital Biel	Eigene Leistung A

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

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

Teilmassnahme Siedlung

Biel, ESP Bözingenfeld

Leitbild lokale Zentralitäten und

Mobilitätshubs

BBS.S-SA.01.01

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

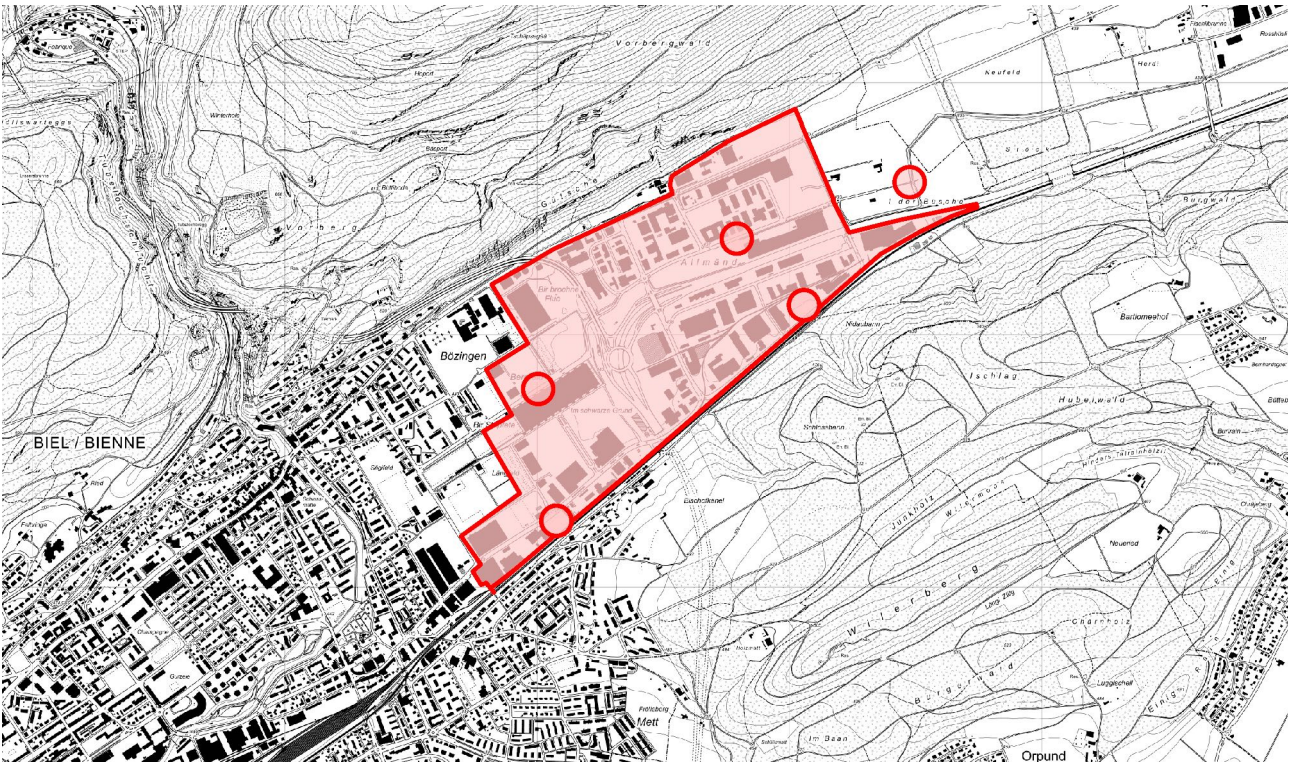
0371.4.122

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Schwerpunkt Arbeiten



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2023	Gesamtkonzept Mobilität und Stadtraum	
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2027	Leitbild lokale Zentralitäten und Mobilitätshubs	
	2030	Änderung Nutzungsplanung	
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		
Massnahmenbeschrieb	Der Arbeitsschwerpunkt Biel, ESP Bözingenfeld im Osten der Stadt Biel ist mit einer Fläche von 138 ha der grösste und bedeutendste Wirtschaftsstandort in der Region Biel-Seeland und ein kantonaler Premium-Entwicklungsschwerpunkt (ESP) für		

Arbeitsnutzungen. Er ist durch den Autobahnanschluss Biel-Ost und durch mehrere städtische und regionale Buslinien erschlossen (kantonale ÖV-Güteklasse B/C). Das Gebiet umfasst schwergewichtig Unternehmen im Produktions- und Gewerbebereich, ergänzt mit Einkaufsnutzungen und Sport- und Freizeiteinrichtungen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Bezug zu weiteren Massnahmen:

- BBS.FVV-Ü.XX.XX Biel, neue Fuss- und Veloverbindung durch Bözingenfeld (A-Horizont)

- BBS.ÖV-Str.XX Linie 1 (Brügg - Bahnhof Biel - Bözingenfeld), Neubau Endpunkt mit Wendeschleife
- BBS.ÖV-Str.XX Linie 7 (Bahnhof Biel - Bözingenfeld via Südroute) und Linie 10 (Schnelllinie Bahnhof Biel - Bözingenfeld - Pieterlen)

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen - Weiterentwicklung der Arbeitsgebiete ermöglichen - Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen		
	Bezug zu Teilstrategie	- Arbeitsschwerpunkte weiter entwickeln		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)			
	Sicherheit (WK 3)	Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit.		
	Umwelt (WK 4)	Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	ja	Festsetzung	
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	137.7	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	80	8500	0	15400
Nutzungsart	aktuell	zukünftig		
	Arbeiten	Arbeiten		
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz- gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	A / B / C	A / B	B / C	B
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)	Die Entwicklung von lokalen Zentralitäten mit Mobilitätshubs trägt zur Reduktion des Verkehrsaufkommens und zur Verlagerung auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr bei.			

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

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

Teilmassnahme Siedlung

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

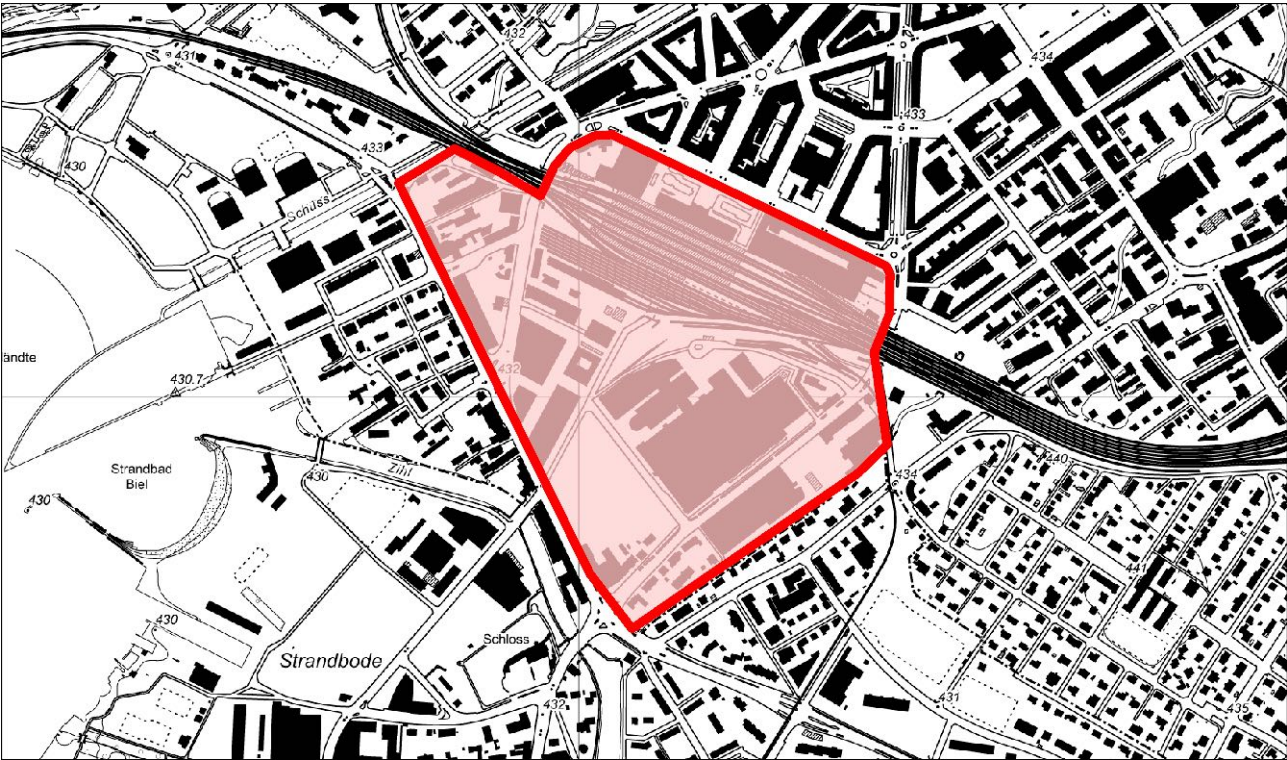
BBS.S-SA.01.02

AP5-Horizont
Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code
0371.4.123

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Arbeiten



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	1996	Richtplan Masterplan Biel-Bienne	
	2024	Nutzungskonzept Bahnhofgebiet	
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2028	Fertigstellung Campus Biel/Bienne der Berner Fachhochschule	
	Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde		
Massnahmenbeschrieb	Das Gebiet liegt an zentraler Lage direkt beim Bahnhof Biel und ist mit dem ÖV ausgezeichnet erschlossen. Es umfasst 25 ha und ist ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP) für Dienstleistungsnutzungen. Der ESP wird seit 20		

Jahren kontinuierlich auf der Basis eines Masterplans entwickelt und ist weitgehend überbaut.

Bereits realisierte Hauptnutzungen mit überregionaler Ausstrahlung sind ein Einkaufszentrum mit Fachmärkten, der Switzerland Innovation Park Biel/Bienne, die Kaufmännische Berufsschule und eine Seniorenresidenz. Sie sind durch verkehrsfreie öffentliche Freiräume verbunden, die zugleich als Zugang zum Bahnhof Biel dienen.

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

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

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

Bezug zu weiteren Massnahmen:

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

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen - Weiterentwicklung der Arbeitsgebiete ermöglichen - Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen
	Bezug zu Teilstrategie	- Arbeitsschwerpunkte weiter entwickeln
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit.
	Siedlung (WK 2)	
	Sicherheit (WK 3)	Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit.
	Umwelt (WK 4)	Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch.
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz Koordinationsstand kantonaler Richtplan

	Festsetzung		ja	Festsetzung	
Gebiet	Fläche (ha)		Einzonung (ha)		Betroffene FFF (ha)
	24.6		0		0
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell		Arbeitsplätze aktuell		Einwohnerpotential angestrebt
	800		2800		4000
Nutzungsart	aktuell			zukünftig	
	Arbeiten			Arbeiten	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz- gesetzgebung					
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell		Gemäss ARE-Methode angestrebt		Gemäss Kanton Bern angestrebt
	A		A		A
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)					
Verkehrliche Kapazitäten ausreichend					
Bezug zu weiteren Massnahmen					
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres					
- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahme C_04 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2025 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden					

Teilmassnahme Siedlung

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

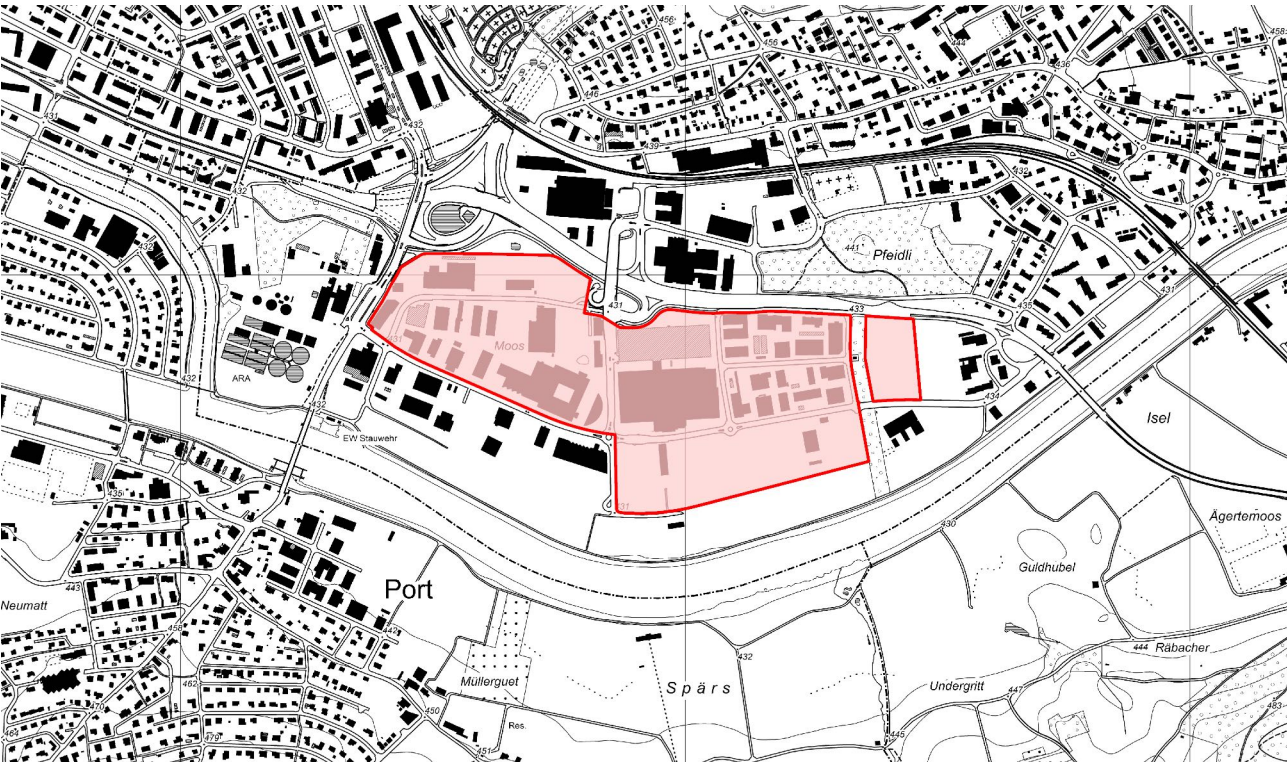
BBS.S-SA.01.03

AP5-Horizont
Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code
0371.4.124

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Arbeiten



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2023	Strategische Planung	
	2024	Überbauungsordnung	
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2029	Neubau Regionalspital Biel, Fertigstellung	
	2029	Arealentwicklung Erlen Nord, Abschluss Nutzungsplanung	
	2029	Arealentwicklung West, Abschluss Nutzungsplanung	
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		

Massnahmenbeschreibung

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

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

Im A-Horizont sind folgende Teilgebiete in Planung:

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

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

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

Bezug zu weiteren Massnahmen:

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

Zweckmässigkeit**Bezug zu Zukunftsbild**

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

Bezug zu Handlungsbedarf

- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen
- Weiterentwicklung der Arbeitsgebiete ermöglichen

	- Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen			
	Bezug zu Teilstrategie - Arbeitsschwerpunkte weiter entwickeln			
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)			
	Sicherheit (WK 3)	Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit.		
	Umwelt (WK 4)	Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	31.7	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	0	1305	200	2500
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Arbeiten		Mischnutzung	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	C	B	C	B
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)	Die verkehrlichen Auswirkungen des Regionalspitals und der weiteren Entwicklungen im Brügghmoos werden mittels Fahrtenbeschränkungen für den MIV sowie markanten Angebotsverbesserungen beim ÖV und beim Fuss- und Veloverkehr aktiv beeinflusst.			
	Für das Regionalspital ist im kantonalen Richtplan eine maximale Anzahl von 2800 MIV-Fahrten pro Tag festgelegt. Es handelt sich um eine freiwillige Fahrtenbeschränkung des Spitals in Absprache mit der Gemeinde Brüggh, die durch ein Mobilitätskonzept zur Förderung von ÖV und Veloverkehr unterstützt wird. Für die Areale Erlen Nord und West ist im kommunalen Baureglement eine maximale Anzahl von je 1000 MIV-Fahrten pro Tag festgelegt, deren Einhaltung mittels Mobilitätskonzept und Controlling aufzuzeigen ist.			
	Beim ÖV sind eine Taktverdichtung der bestehenden Buslinie auf einen 7,5-Minuten Takt sowie eine neue Tangentiallinie Ipsach-Port-Brüggh geplant. Die Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr wird markant verbessert. Der Kanton Bern realisiert eine Velobahn zwischen Biel und Lyss, die Gemeinde Brüggh erstellt neue Fuss- und Veloverbindungen zum Bahnhof Brüggh sowie im Uferpark.			

Die Verkehrsstudie zur Planung Bruggmoos kommt zum Schluss, dass mit diesen Massnahmen die erwartete Zunahme der MIV-Fahrten von der vorhandenen Strasseninfrastruktur ohne grössere Anpassungen verarbeitet werden kann.

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

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

Massnahmenpaket Siedlung

Regionale Wohnschwerpunkte, Agglomeration, AP5

BBS.S-SW.02

AP5-Horizont

Daueraufgabe

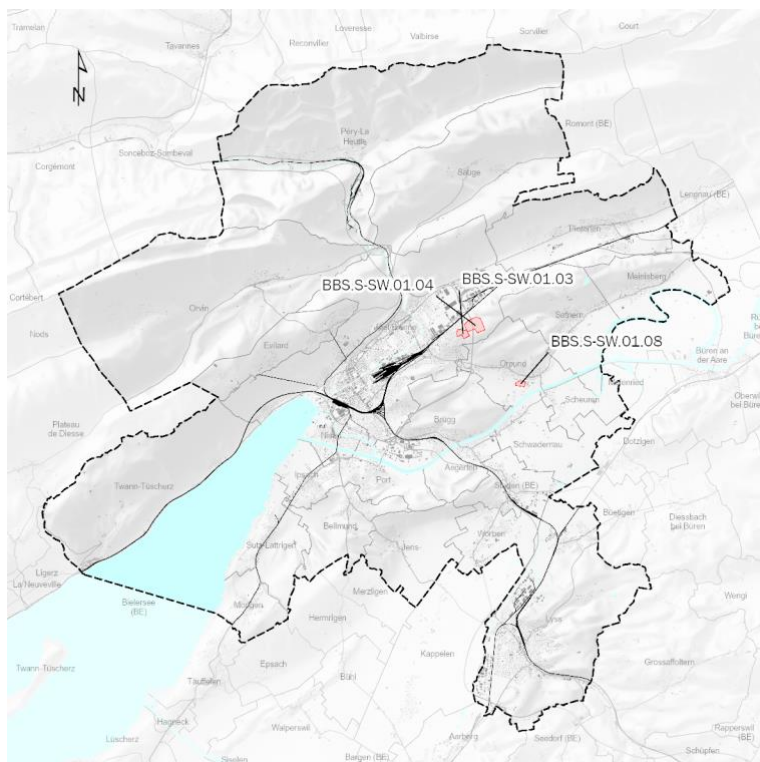
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Schwerpunkt Wohnen



Konzeption Massnahmenpaket

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

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

Das Agglomerationsprogramm 5. Generation enthält drei Wohnschwerpunkte, die im A- bzw. B-Horizont planerisch vorangetrieben werden. Gemäss aktueller Schätzung kann in den drei Wohnschwerpunkten mittel- bis langfristig Wohn- und Lebensraum für rund 2 500 Personen und Raum für rund 450 Arbeitsplätze geschaffen werden.

Umsetzung:

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

**Teilmassnahmen
des Pakets**

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	AP-Horizont
BBS.S-SW.01.03	Biel, Bischofkänel West	Eigene Leistung A
BBS.S-SW.01.04	Biel, Bischofkänel Ost	Eigene Leistung B
BBS.S-SW.01.08	Orpund, Römerareal	Eigene Leistung B

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

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

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Bischofkänel West
Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)

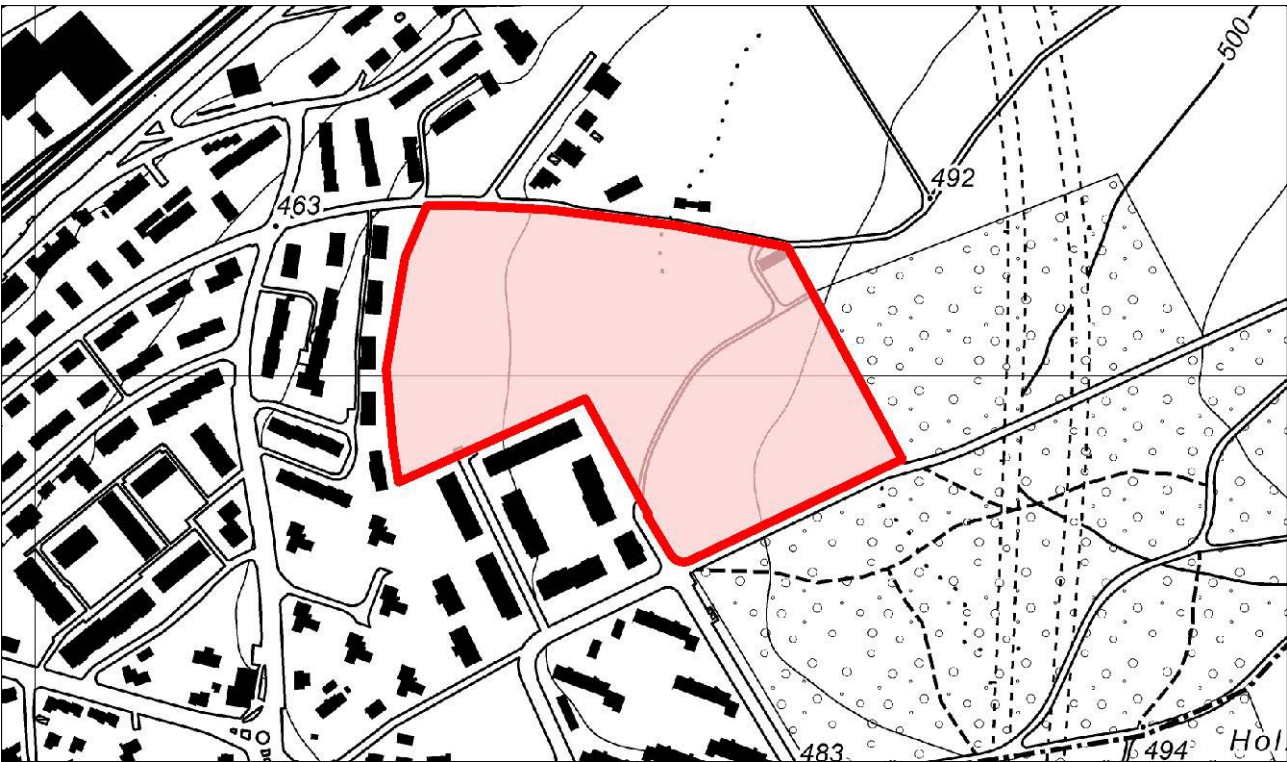
BBS.S-SW.01.03

AP5-Horizont
Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code
0371.4.117

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Wohnen



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	1997	Richtplan	
	1997	Überbauungsordnung	
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2030	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	Archäologischer Dienst	
Massnahmenbeschrieb	Das Gebiet Bischofkänel West ist als Bauzone ausgeschieden und gemäss rechtsgültiger Überbauungsordnung für Wohnen und gemischte Nutzungen vorgesehen. Aktuell besteht keine Entwicklungsabsicht, Priorität hat die Nutzung der		

Verdichtungs- und Umstrukturierungspotenziale im bereits überbauten Stadtgebiet. Im Hinblick auf die mittel- bis langfristige Entwicklung sollen die baurechtlichen Vorgaben grundlegend überprüft werden.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen - Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen - Siedlungsqualität verbessern		
	Bezug zu Teilstrategie	- Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen - Innenentwicklungsgebiete vorantreiben - Siedlungen auf platzsparende und emissionsarme Mobilität ausrichten - Städtebauliche und architektonische Qualität verbessern		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Mit einer hohen Siedlungsqualität wird die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt.		
	Sicherheit (WK 3)	Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit.		
	Umwelt (WK 4)	Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonalen Richtplan	
	Zwischenergebnis	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	5.1	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	0	0	800	130
Nutzungsart	aktuell	zukünftig		
	Wohnen / gemischte Nutzung		Wohnen / gemischte Nutzung	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	B	B	B	B

**Auswirkungen Verkehr
(qualitativ/quantitativ)**

Verkehrliche Kapazitäten ausreichend

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

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

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Bischofkänel Ost
Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan,
Studie)

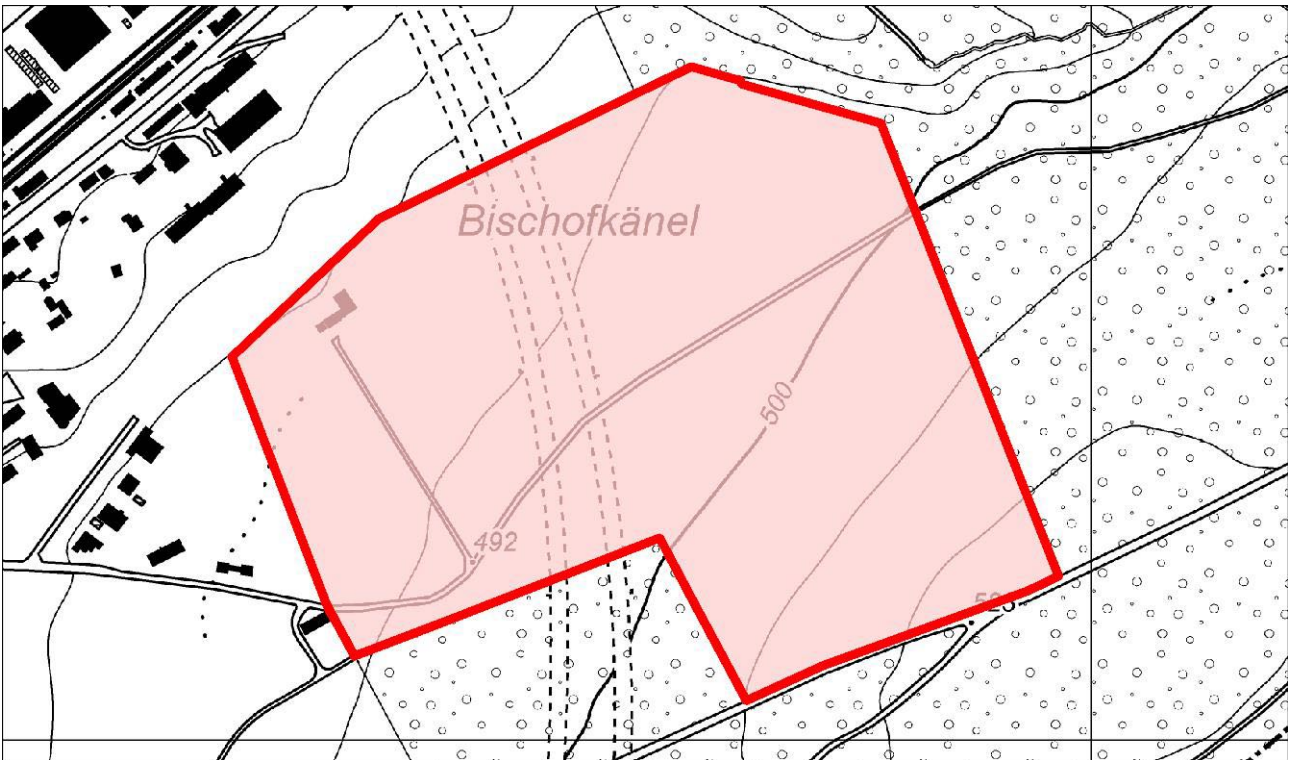
BBS.S-SW.01.04

AP5-Horizont
Eigene Leistung B

Früherer ARE-Code
0371.4.118

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Wohnen



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	1996	Baurechtliche Grundordnung	Gemeinde
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2035	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	Gemeinde		Archäologischer Dienst
Massnahmenbeschrieb	Das Gebiet Bischofkänel-Ost im Osten der Stadt Biel ist eine langfristige Option für eine Stadterweiterung. Gemäss geltender baurechtlicher Grundordnung ist das Gebiet als Bauzone ausgeschieden und für Sport- und Freizeitanlagen vorgesehen. Für eine Wohnnutzung ist eine Umzonung erforderlich. Aktuell besteht keine		

Entwicklungsabsicht, Priorität hat die Nutzung der Verdichtungs- und Umstrukturierungspotenziale im bereits überbauten Stadtgebiet. Im Hinblick auf die längerfristige Entwicklung soll das Potenzial des Areals für eine Stadterweiterung überprüft werden.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen - Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen - Siedlungsqualität verbessern		
	Bezug zu Teilstrategie	- Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen - Innenentwicklungsgebiete vorantreiben - Siedlungen auf platzsparende und emissionsarme Mobilität ausrichten - Städtebauliche und architektonische Qualität verbessern		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Mit einer hohen Siedlungsqualität wird die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt.		
	Sicherheit (WK 3)	Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit.		
	Umwelt (WK 4)	Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz		Koordinationsstand kantonalen Richtplan
	Zwischenergebnis	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)		Betroffene FFF (ha)
	14.4	0		0
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	3	0	2000	500
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Sport- und Freizeitanlagen		Wohnen / gemischte Nutzung	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt

	C / D	B / C	B / C	B
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend			
Bezug zu weiteren Massnahmen				
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Richtplan 2030 Kanton Bern - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2025 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden			

Teilmassnahme Siedlung

Orpund, Römerareal

Überbauungsordnung

BBS.S-SW.01.08

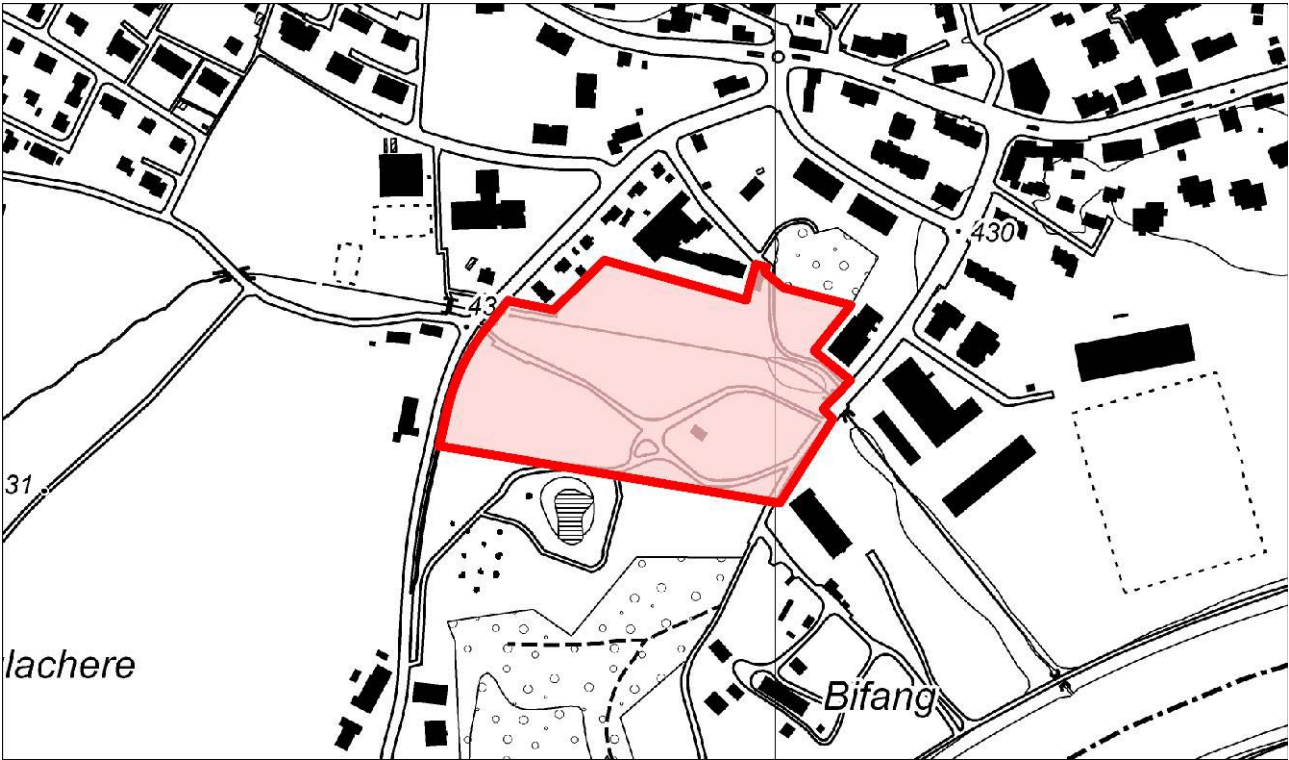
AP5-Horizont

Eigene Leistung B

Früherer ARE-Code
0371.4.121

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Schwerpunkt Wohnen



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2012	Baurechtliche Grundordnung	
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2035	Überbauungsordnung	
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		
Massnahmenbeschrieb	Das Gebiet Römerareal befindet sich an zentraler Lage in Orpund und ist als Bauzone ausgeschieden. Gemäss rechtsgültiger Grundordnung ist das Areal für Wohnen und Arbeiten sowie für öffentliche Freiflächen vorgesehen. Die Zone mit Planungspflicht gibt die Grundsätze für die Erschliessung, Nutzung und Gestaltung vor. Ein Viertel der Nutzfläche ist für gewerbliche Nutzungen vorgesehen. Angestrebt wird eine		

Überbauung mit hoher ortsangepasster Dichte, Integration des Orpundbachs und öffentlichen Fuss- und Velowegen. Der grössere südliche Teil des Areals grenzt an ein Naturschutzgebiet und soll als öffentliche Freifläche für Freizeit und Erholung gestaltet und zugänglich gemacht werden. Als Grundlage für die Bebauung soll eine Überbauungsordnung erlassen werden.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern - Gezielte Verdichtung und städtebauliche Aufwertung auf den Agglomerationsachsen		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen - Platzsparende und emissionsarme Mobilitätsformen begünstigen - Siedlungsqualität verbessern		
	Bezug zu Teilstrategie	- Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen - Innenentwicklungsgebiete vorantreiben - Siedlungen auf platzsparende und emissionsarme Mobilität ausrichten - Städtebauliche und architektonische Qualität verbessern		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum an raumplanerisch besonders gut geeigneten Standorten vermindert das zusätzliche Verkehrsaufkommen und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Mit einer hohen Siedlungsqualität wird die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt.		
	Sicherheit (WK 3)	Die Kombination der Siedlungsentwicklung mit verkehrlichen Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit.		
	Umwelt (WK 4)	Die dichte Nutzung ermöglicht eine effiziente und kostengünstige Erschliessung und reduziert den Flächenverbrauch.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	3	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	0	0	200	50
Nutzungsart	aktuell	zukünftig		
	Wohnen / gemischte Nutzung		Wohnen / gemischte Nutzung	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt

Massnahmenpaket Siedlung

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, Agglomeration, AP5

BBS.S-UV.03

AP5-Horizont

Daueraufgabe

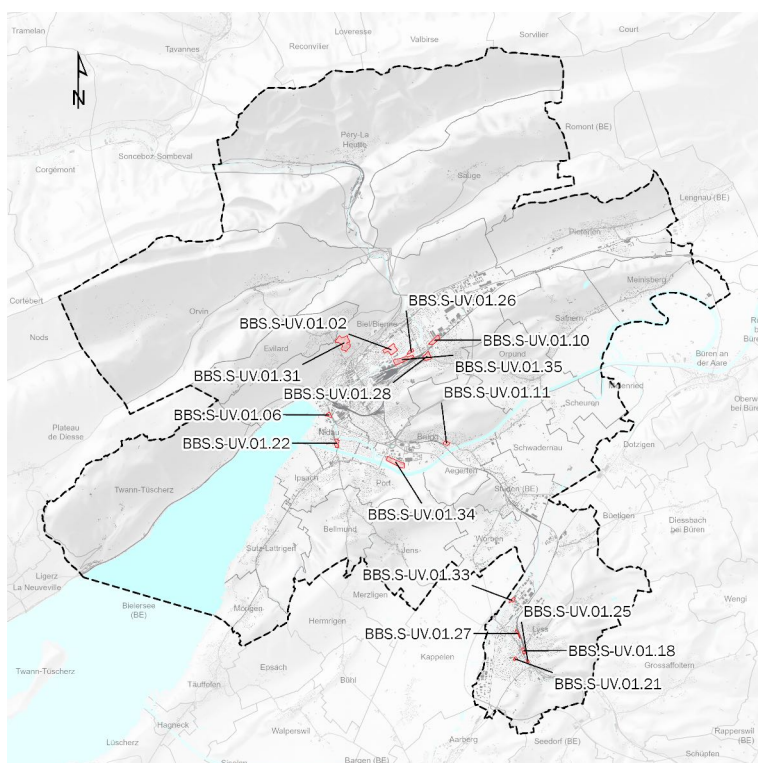
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Umstrukturierungsgebiet



Konzeption Massnahmenpaket

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

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

Umsetzung:

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

2. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern schaffen die Gemeinden geeignete

Projektorganisationen und setzen für die Planung qualitätssichernde Verfahren ein.

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

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

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

Teilmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	AP-Horizont
BBS.S-UV.01.02	Biel, Gurzelen, Stadionareal	Eigene Leistung B
BBS.S-UV.01.06	Biel, Isabellenweg	Eigene Leistung B
BBS.S-UV.01.10	Biel, Bahnhofli Mett	Eigene Leistung B
BBS.S-UV.01.11	Brügg, Ile de Brügg / Neubrück	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.18	Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.21	Lyss, Viehmarktplatz	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.22	Nidau, Bahnhofgebiet / Vorstadt Süd	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.25	Lyss, Areal Hauptstrasse	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.26	Biel, Mühlematte	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.27	Lyss, Bahnhof	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.28	Biel, Mett-Zentrum Süd	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.31	Biel, Beaumont	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.33	Lyss, Bödeli	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.34	Brügg, Brüggmoos, Entwicklungsgebiet West, Rechtliche Sicherung	Eigene Leistung A
BBS.S-UV.01.35	Biel, Gottstattstrasse Industrie	Eigene Leistung A

Bezug zu weiteren Massnahmen

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

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

Teilmassnahme Siedlung

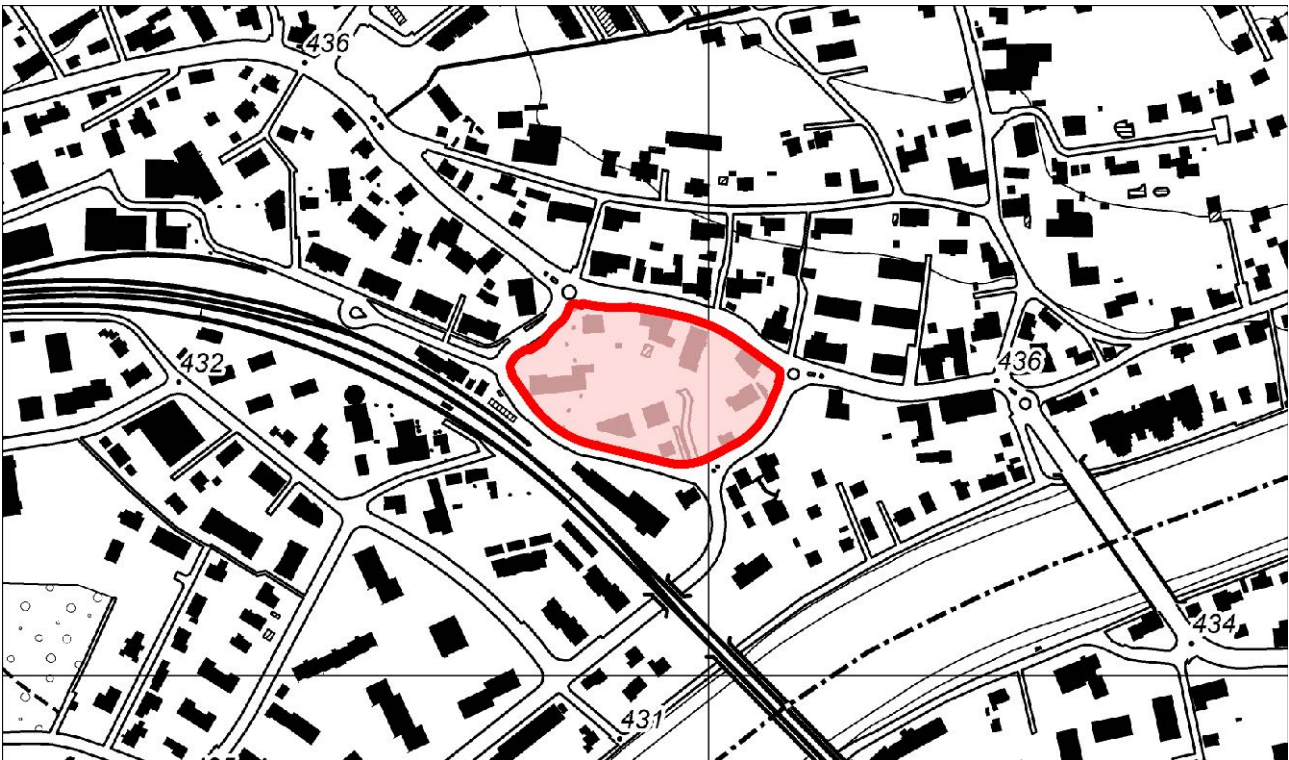
Brügg, Ile de Brügg / Neubrück
Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan,
Studie)

BBS.S-UV.01.11

AP5-Horizont
Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
Siedlung
Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2030	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		
Massnahmenbeschrieb	Nächster Planungsschritt: Qualitätssicherndes Verfahren und Anpassung der baurechtlichen Grundordnung.		
	Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.		

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	1.3	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	19	16	160	65
Nutzungsart	aktuell	zukünftig		
	Mischnutzung	Mischnutzung		
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	B	B	B	B
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)				
Bezug zu weiteren Massnahmen				
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahme A_07 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2025 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden			

Teilmassnahme Siedlung

Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)

BBS.S-UV.01.18

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

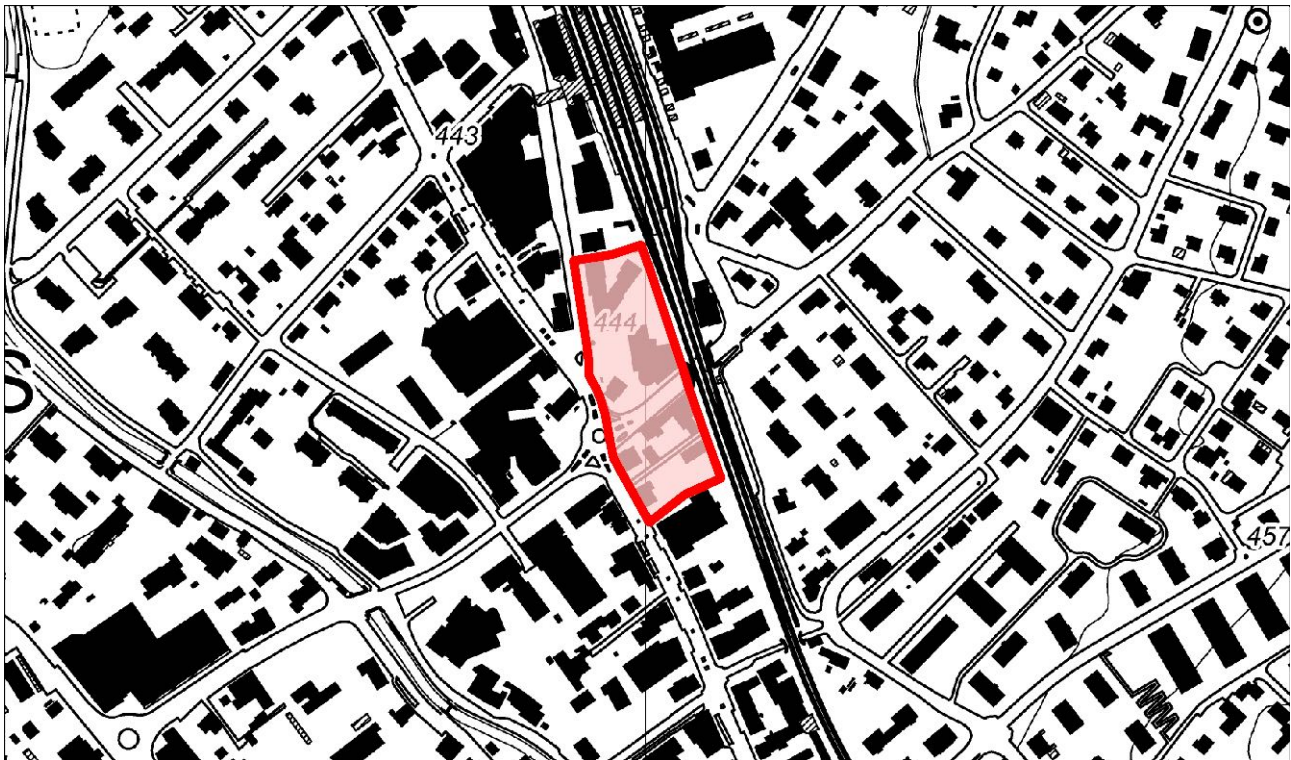
Früherer ARE-Code

0371.4.108

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Umstrukturierungsgebiet


Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

2021

Planungs-/Finanzierungsschritt

Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss

Federführende Stelle

Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

2027

Planungs-/Finanzierungsschritt

 Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan,
Studie)

Federführende Stelle

Gemeinde

2029

Überbauungsordnung

Gemeinde

2030

Baugesuch

Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Gemeinde

Weitere Beteiligte

Massnahmenbeschrieb

Das Areal liegt bahnhofsnahe am städtischen Rückgrat der Haupt- und Bielstrasse. Im Städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss wird das Gebiet als Standort für ein hohes

Haus mit Identifikations- und Orientierungsfunktion festgelegt. Das hohe Haus soll nebst der Orientierungsfunktion auch eine punktuelle Verdichtung an zentraler Lage mit optimaler öV-Anbindung übernehmen. Dabei soll das Erdgeschoss gewerblich genutzt und auf den Strassenraum ausgerichtet werden. Der öffentlich nutzbare Vorbereich bildet dabei eine Erweiterung des städtischen Rückgrats und soll dementsprechend als öffentlich zugängliche Fläche gestaltet werden.

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

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

Dokumente:

- Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss, 2021

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Zwischenergebnis	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	0.95	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	100	68	250	100
Nutzungsart	aktuell	zukünftig		
	Mischnutzung	Mischnutzung		

Hinweis Konflikte und Umgang mit

**Umweltschutz-
gesetzgebung**

ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	A	A	B	B
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten genügend			
Bezug zu weiteren Massnahmen				
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahme A_07 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2025 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden			

Teilmassnahme Siedlung

Lyss, Viehmarktplatz Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)

BBS.S-UV.01.21

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

0371.4.111

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Umstrukturierungsgebiet


Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

2021

Planungs-/Finanzierungsschritt

 Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss
Gemeinde

Federführende Stelle

Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

2031

Planungs-/Finanzierungsschritt

 Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan,
Studie)

Federführende Stelle

Gemeinde

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Gemeinde

Weitere Beteiligte

Massnahmenbeschrieb

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

und Verwaltungseinrichtungen befinden.

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

Zielsetzungen gemäss Städtebaulichem Richtplan Zentrum Lyss:

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

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

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

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

Dokumente:

- Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss, 2021

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.
	Sicherheit (WK 3)	
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den

	Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.			
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK		Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung		nein	
Gebiet	Fläche (ha)		Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	0.6		0	0
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	0	13	45	20
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Parkierung		Wohnen, Mischnutzung	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	A	A	C	C
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)	Verkehrliche Kapazitäten ausreichend			
Bezug zu weiteren Massnahmen				
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahme A_07			
	- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2025			
	- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden			

Teilmassnahme Siedlung

Nidau, Bahnhofgebiet / Vorstadt Süd

Studienauftrag Bahnhofgebiet

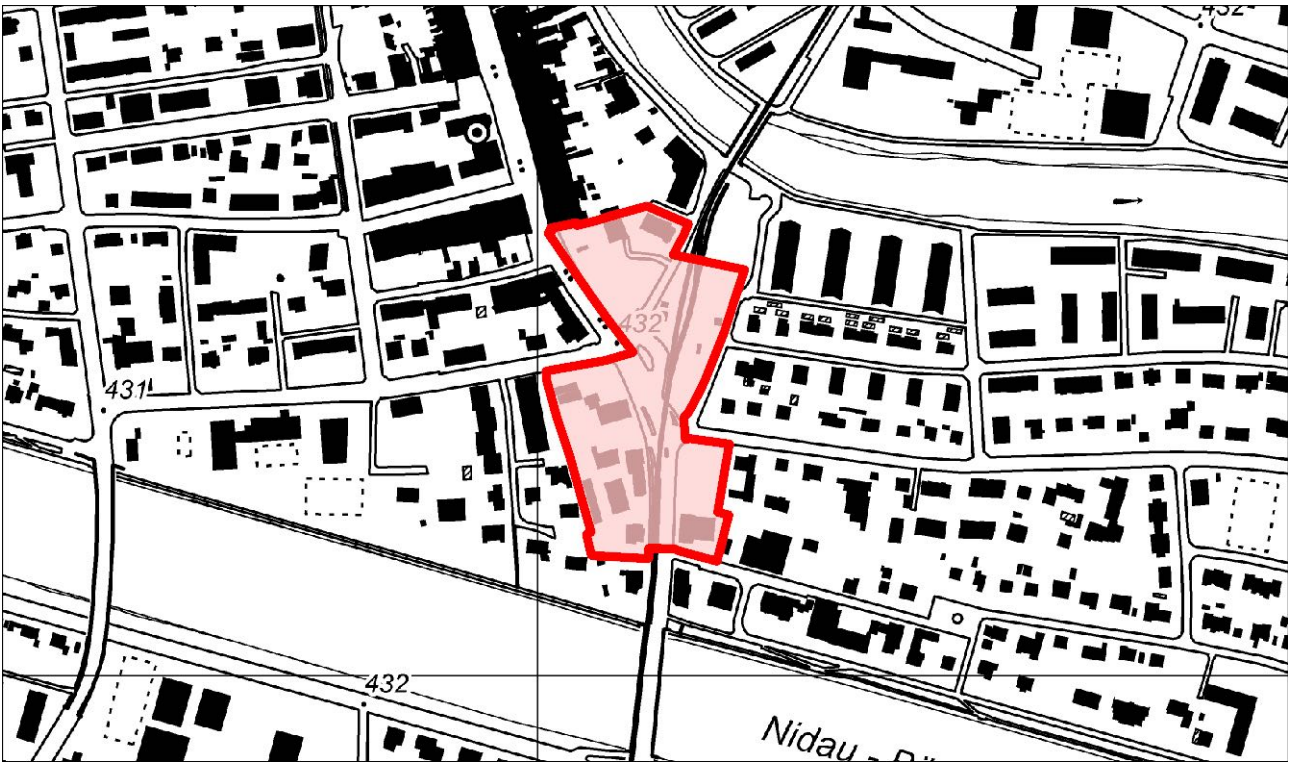
BBS.S-UV.01.22

AP5-Horizont
Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code
0371.4.112

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2019	Städtebauliches Leitbild Nidau	Gemeinde
	2025	Zonen mit Planungspflicht	Gemeinde
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2028	Studienauftrag Bahnhofgebiet	Gemeinde
	2029	Überbauungsordnung Bahnhofgebiet	Gemeinde
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	Grundeigentümer	
Massnahmenbeschrieb	Das Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet liegt direkt am Bahnhof Nidau und umfasst das Areal Bahnhofgebiet nördlich der Kantonsstrasse und das Areal Vorstadt Süd südlich der Kantonsstrasse.		

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

Das Areal Bahnhofgebiet schliesst an die Altstadt («Stedtli») an und umfasst das gesamte Umfeld des Bahnhofs Nidau mit Bahnhofgebäude, Trafostation und Gleisanlagen sowie den Parkplatz am Bibliotheksplatz. Das Areal ist heute primär durch grossflächige Verkehrsinfrastrukturen genutzt. Im Perimeter befinden sich ein Geschäfts- und ein Wohngebäude.

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

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

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.
	Sicherheit (WK 3)	
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz Koordinationsstand kantonaler Richtplan

	Festsetzung		nein	
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)		Betroffene FFF (ha)
	2	0		0
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	19	31	125	150
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Gemischte Nutzung		Gemischte Nutzung	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz- gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	B	A	B	B
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)	Verkehrskapazitäten ausreichend			
Bezug zu weiteren Massnahmen				
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahme A_07 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2025 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden			

Teilmassnahme Siedlung

Lyss, Areal Hauptstrasse

Realisierung

BBS.S-UV.01.25

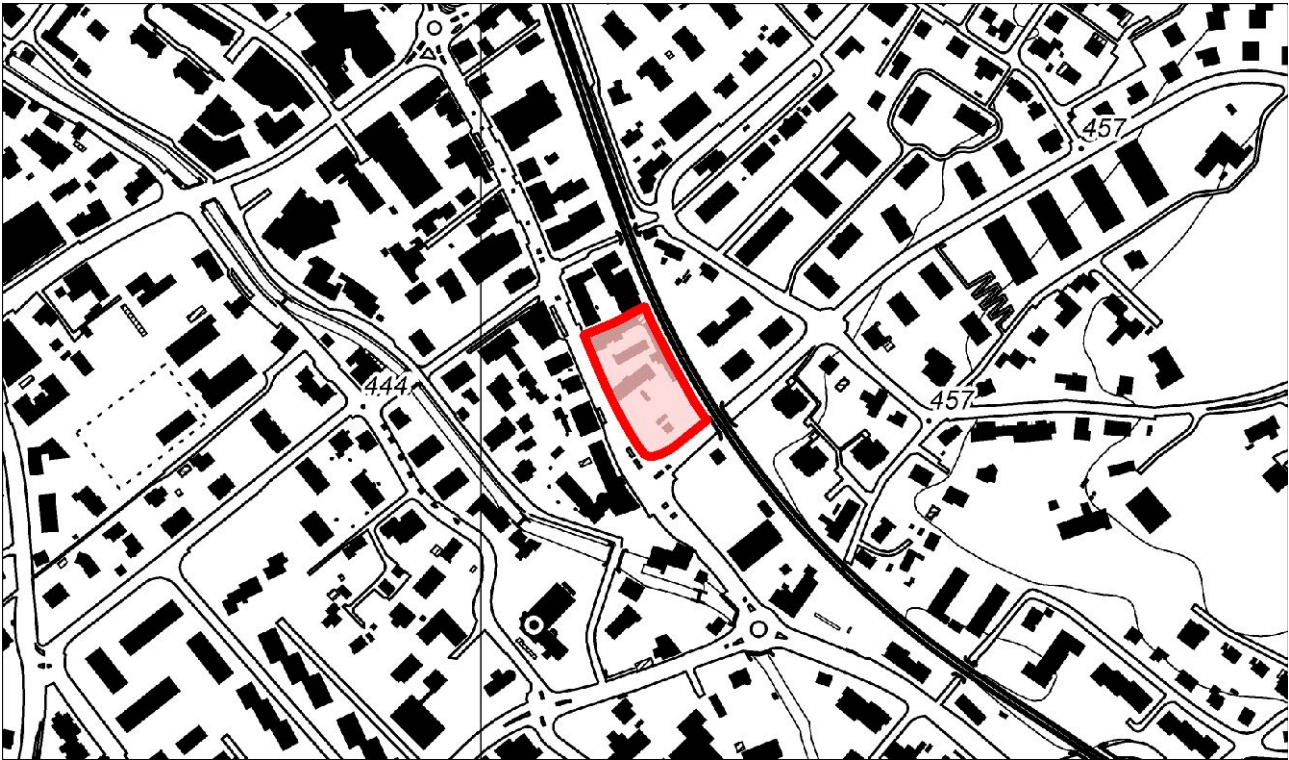
AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code
0371.4.115

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2021	Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss	Gemeinde
	2023	Qualitätssicherndes Verfahren	Gemeinde
	2025	Überbauungsordnung	Gemeinde
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2029	Realisierung	Gemeinde
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		
Massnahmenbeschrieb	Das Gebiet entlang der Hauptstrasse ist die Verbindung zwischen dem urbanen Zentrum von Lyss und dem noch dörflich geprägten Umfeld um das historisch gewachsene Ensemble bei der Mühle. Das Zentrum von Lyss mit den Einrichtungen		

zur Versorgung mit dem täglichen Bedarf und dem Bahnhof befinden sich in Fusswegdistanz. Aufgrund der Lage zwischen Hauptstrasse und Bahn sind die Grundstücke lärmvorbelastet. Von der Bahnlinie gehen zudem nichtionisierende Strahlungen und ein Störfallrisiko aus. Mit dem Lyssbach befindet sich westlich der Schulgasse ein beliebtes Naherholungsgebiet der Gemeinde in unmittelbarer Nähe der Arealentwicklung.

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

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

Dokumente:

- Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss, 2021

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	0.45	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt

	10	24	90	40
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Mischnutzung		Mischnutzung	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	B	B	C	C
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)				
Bezug zu weiteren Massnahmen				
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahme A_07 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2025 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden			

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Mühlematte

Auf-/Umzonung

BBS.S-UV.01.26

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2023	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2026	Auf-/Umzonung	
	2028	Überbauungsordnung	
	2029	Baugesuch	
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	Archäologischer Dienst	
Massnahmenbeschrieb	Das gemischt genutzte Quartier mit hohem Wohnanteil direkt neben dem Naherholungsgebiet Schüssinsel soll erneuert und punktuell verdichtet werden.		

Ausgelöst durch Absichten der Baugenossenschaft, die in den späten 1940er-Jahren erstellten Gebäude durch eine qualitätsvolle Wohnüberbauung zu ersetzen, wurde ein qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt. Es soll eine höhere Nutzung und eine bessere Wohn- und Siedlungsqualität erreicht werden. Das erarbeitete städtebauliche Konzept sieht eine klare Gebäudeflucht und Traufkante entlang der Gottstattstrasse mit einer Trennung beim Birkenweg vor. Die Bebauung soll sich zur Schüss hin öffnen und der Forellenweg soll weitestgehend vom motorisierten Individualverkehr und Parkierung befreit werden. Somit wird auch eine südlich der Schüss begleitende Achse für den Langsamverkehr geschaffen. Wichtig ist zudem eine sozialverträgliche und ökologisch nachhaltige Quartierentwicklung mit Anbindung und Durchlässigkeit zum Naherholungsgebiet.

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

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild		- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern	
	Bezug zu Handlungsbedarf		- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen	
	Bezug zu Teilstrategie		-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)		Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.	
	Siedlung (WK 2)		Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.	
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)		Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK		Kantonale Richtplanrelevanz	
	Festsetzung		Kantonaler Richtplan	
Gebiet	Fläche (ha)		Einzonung (ha)	
	2.4		0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell		Einwohnerpotential angestrebt	
	350		600	
Nutzungsart	Arbeitsplätze aktuell		Arbeitsplatzpotential angestrebt	
	15		100	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung	aktuell		zukünftig	
	Mischnutzung		Mischnutzung	

ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	A	A	B	B
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)				
Bezug zu weiteren Massnahmen				
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahme A_07			
	- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2025			
	- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden			

Teilmassnahme Siedlung

Lyss, Bahnhof

Überbauungsordnung

BBS.S-UV.01.27

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2021	Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss	Gemeinde
	2025	Vorstudie	Gemeinde
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2028	Überbauungsordnung	Gemeinde
	2031	Realisierung	Private
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	Grundeigentümer	
Massnahmenbeschrieb	Das Gebiet liegt nördlich des Bahnhofs Lyss und erstreckt sich entlang der Gleise. Es ist unbebaut und dient im südlichen Teil als Parkplatz für Park+Ride. Das Areal ist Teil des Zentrums von Lyss, in dem sich die Nutzungen mit regionaler Ausstrahlungskraft		

konzentrieren und sich Versorgungs- und Verwaltungseinrichtungen befinden. Durch eine Überbauung mit zwei Hochhäusern soll das Regionalzentrum akzentuiert, attraktive Plätze und Grünräume geschaffen und der Bahnhof Lyss als Ankunftsort und Verkehrsdrehscheibe gestärkt werden.

Im nördlichen Teil des Areals ist ein Solitärbau mit 12 Geschossen für gemischte Nutzung und öffentlicher Erdgeschossnutzung geplant. In einem Gutachterverfahren wurde ein Richtprojekt erarbeitet, das als Basis für die Überbauungsordnung dient. Die Realisierung erfolgt im A-Horizont.

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

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild		- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern	
	Bezug zu Handlungsbedarf		- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen	
	Bezug zu Teilstrategie		-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)		Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.	
	Siedlung (WK 2)		Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.	
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)		Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK		Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung		nein	
Gebiet	Fläche (ha)		Einzonung (ha)	
	0		Betroffene FFF (ha)	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell		Einwohnerpotential angestrebt	
	0		125	
Nutzungsart	Arbeitsplätze aktuell		Arbeitsplatzpotential angestrebt	
	0		125	
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
			Gemischte Nutzung	
Hinweis Konflikte und Umgang mit				

**Umweltschutz-
gesetzgebung**

	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
ÖV-EGK	A	A	B	A

**Auswirkungen Verkehr
(qualitativ/quantitativ)**
**Bezug zu weiteren
Massnahmen**
**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

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

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Mett-Zentrum Süd Auf-/Umzonung

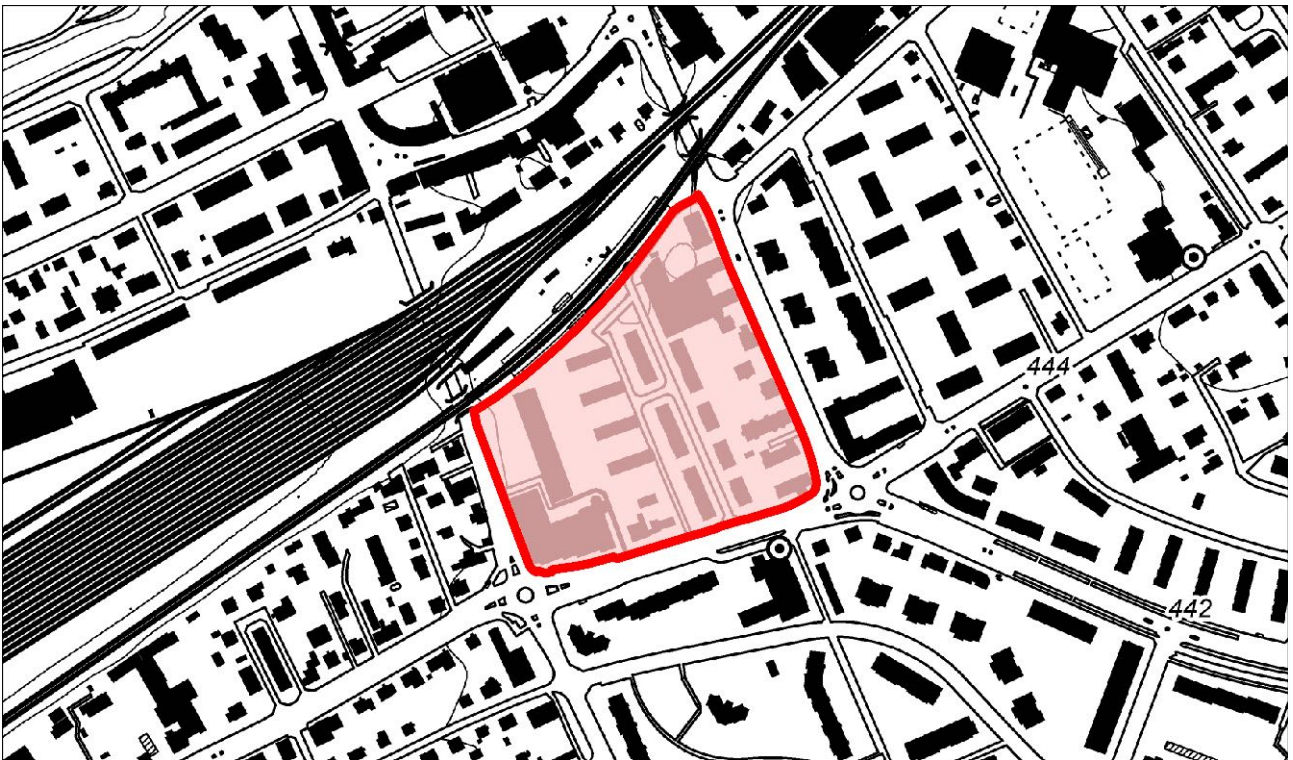
BBS.S-UV.01.28

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

 Massnahmenkategorie
Siedlung

 Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet


Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2023	Testplanung	
2025	Städtebauliches Konzept	

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

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

Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

Massnahmenbeschrieb

Das durch eine gemischte Nutzung mit hohem Wohnanteil (u.a. zwei Wohnbaugenossenschaftsiedlungen) geprägte Gebiet soll erneuert und verdichtet

werden. Der angrenzende Bahnhof Mett soll zudem in Zukunft ein Umsteigeknoten werden, weshalb südlich des Bahnhofs eine Aufwertung und eine gute Durchlässigkeit des Gebiets angestrebt wird. Dabei werden auch die Qualitäten des Aussenraums gestärkt und aktiv das Schwammstadt-Konzept in Einklang mit einer Platzgestaltung beim Bahnhof geplant. Die Verdichtung, die an strategischen Orten angesetzten Erdgeschossnutzungen für Gewerbe- und Dienstleistungen sowie der Umgang mit dem ISOS werden in einer Teiländerung der Grundordnung und mit teilweiser geforderten Überbauungsordnung definiert.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	3.2	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	441	20	900	200
Nutzungsart	aktuell	zukünftig		
	Mischnutzung	Mischnutzung		
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	A	A	B	B

**Auswirkungen Verkehr
(qualitativ/quantitativ)****Bezug zu weiteren
Massnahmen****Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

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

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Beaumont

Überbauungsordnung

BBS.S-UV.01.31

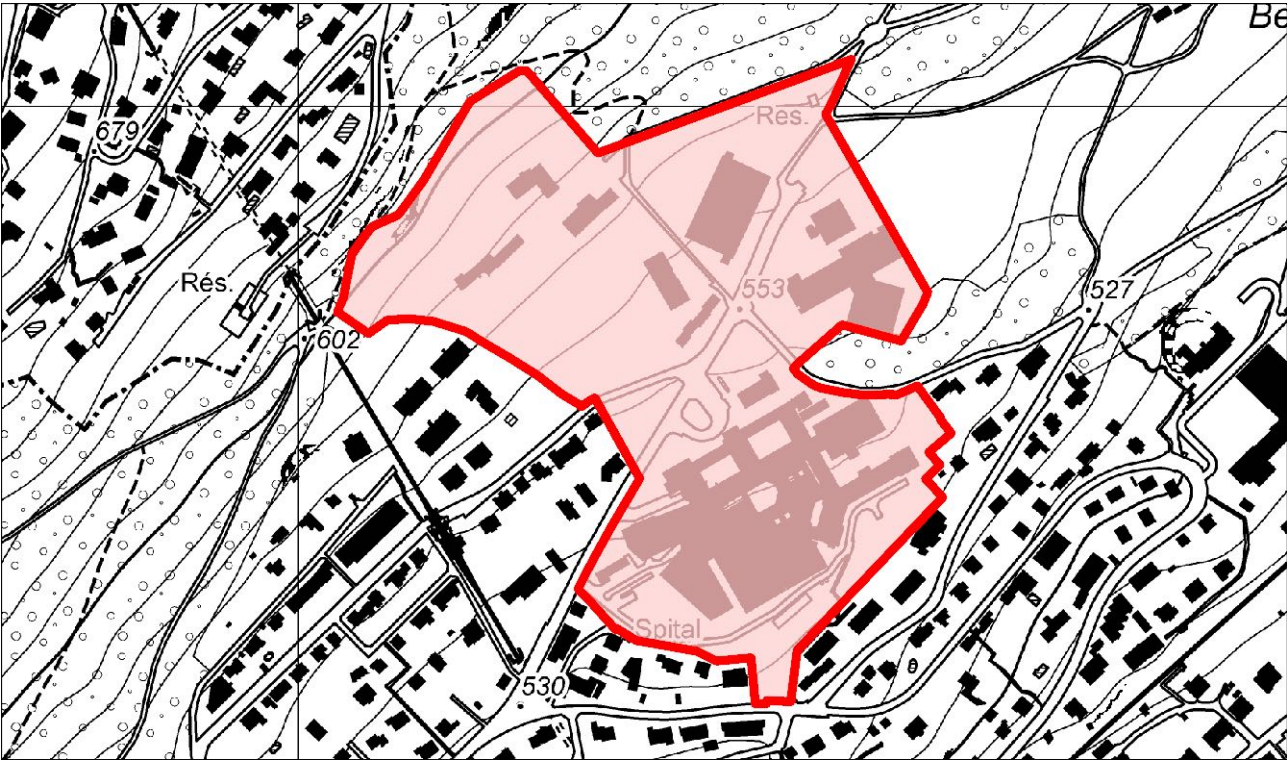
AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2025	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2031	Überbauungsordnung	
	2032	Baugesuch	
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		
Massnahmenbeschrieb	Durch die Verlegung des Spitalzentrums Biel nach Brügg soll das fast 9 ha grosse Gebiet längerfristig umgenutzt und neustrukturiert werden. Um das Potenzial des Areals auszuloten und ein geeignetes Vorgehen zur Unterstützung seiner Entwicklung		

in den kommenden Jahren vorzuschlagen, wird eine Potenzialstudie erarbeitet. Die Studie lotet aus, welche Nutzungen auf dem Areal in Zukunft Sinn machen und welche Entwicklungen in Betracht gezogen werden. Anschliessend sollen die Rahmenbedingungen für eine Entwicklung abgeschätzt werden. Das Ziel der Stadt Biel ist es, das ehemalige Spitalareal zu einem funktionierenden Stadtbaustein zu transformieren, der einen Mehrwert für das angrenzende Quartier und auf dem Areal selbst eine hervorragende städtebauliche, landschaftliche, erschliessungstechnische und sozialräumliche Qualität schafft.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	8.9	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	28	4	noch nicht bekannt	noch nicht bekannt
Nutzungsart	aktuell	zukünftig		
	Regionalspital	Wohnen, Mischnutzung		
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	B	B	B	B

**Auswirkungen Verkehr
(qualitativ/quantitativ)****Bezug zu weiteren
Massnahmen****Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

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

Teilmassnahme Siedlung

Lyss, Bödeli

Überbauungsordnung

BBS.S-UV.01.33

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

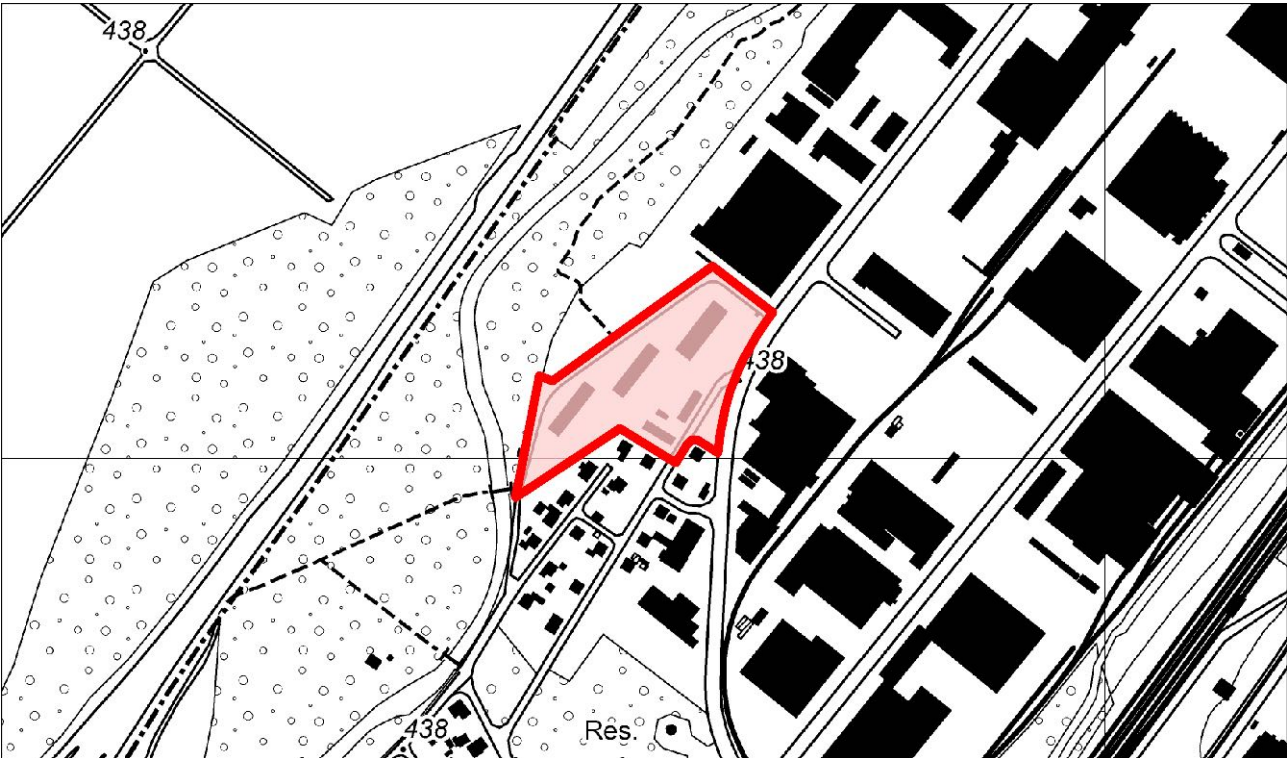
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Siedlung

Unterkategorie

Umstrukturierungsgebiet



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2024	Machbarkeitsstudie	Gemeinde
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2028	Überbauungsordnung	Gemeinde
	2032	Realisierung	Gemeinde
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		
Massnahmenbeschrieb	Erneuerung und Verdichtung der bestehenden Wohnüberbauung. Nächster Planungsschritt: Qualitätssicherndes Verfahren		
	Massnahmenbeschrieb wird nach Vorprüfung präzisiert.		

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Zwischenergebnis	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	1.2	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	81	4	180	20
Nutzungsart	aktuell	zukünftig		
	Wohnen	Wohnen		
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	keine	C	keine	C
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)	Verbesserung ÖV-Erschliessung			
Bezug zu weiteren Massnahmen				

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

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

Teilmassnahme Siedlung

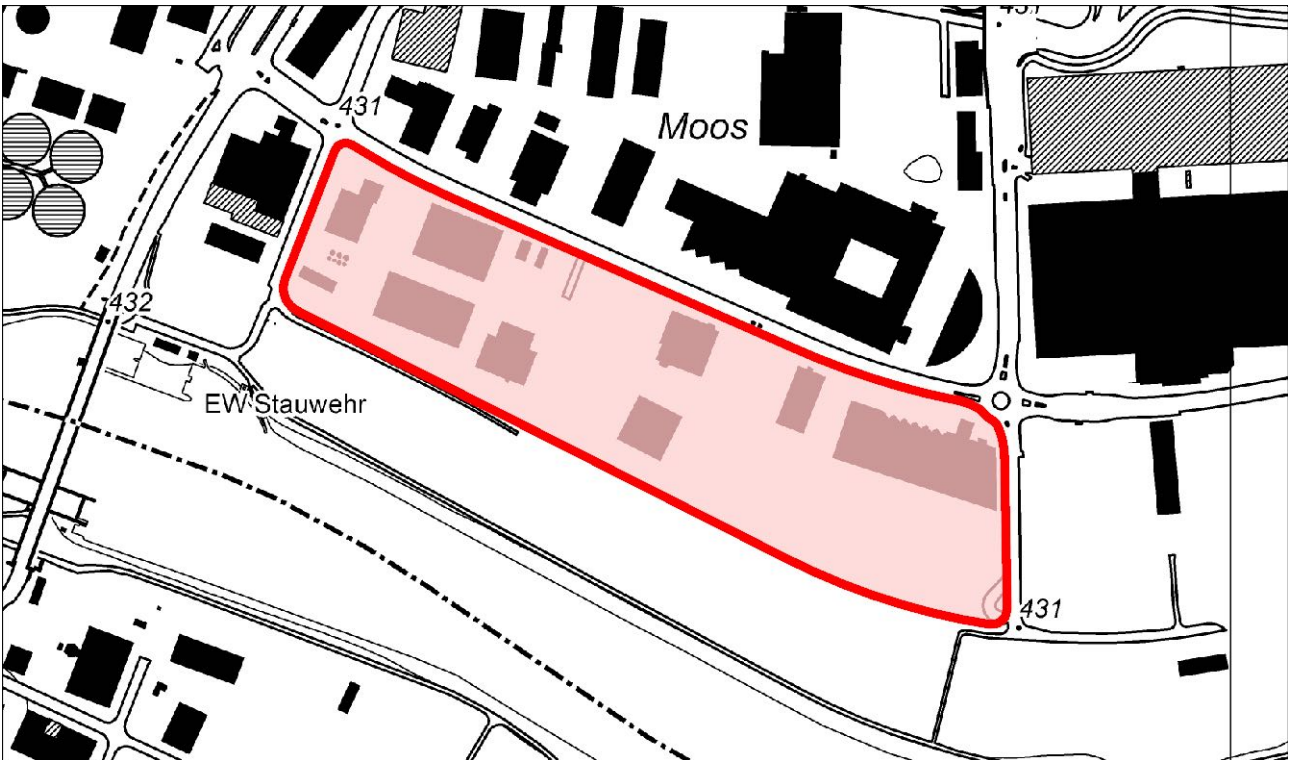
Brügg, Brüggmoos,
Entwicklungsgebiet West,
Rechtliche Sicherung
Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan,
Studie)

BBS.S-UV.01.34

AP5-Horizont
Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
Siedlung
Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2029	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	Gemeinde
	2031	Auf-/Umzonung	Gemeinde
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	Archäologischer Dienst	
Massnahmenbeschrieb	Im Hinblick auf die Ansiedlung des Regionalspitals hat die Gemeinde Brügg eine Strategie für die Weiterentwicklung und Transformation des regionalen Arbeitsschwerpunkts Brüggmoos verabschiedet. - Der nördliche Teil entlang der Autobahn bleibt weiterhin für Arbeits- und		

Einkaufsnutzungen vorbehält.

- Im mittleren Teil mit dem künftigen Regionalspital soll das Entwicklungsgebiet West für Wohnen und gemischte Nutzung geöffnet und baulich verdichtet werden.
- Im südlichen Teil entlang des Nidau-Büren-Kanals mit Uferpark und Erlenpark liegt der Schwerpunkt auf Freizeit, Erholung und Natur.

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

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

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	6.2	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	0	400	700	300
Nutzungsart	aktuell	zukünftig		
	Arbeiten	Gemischte Nutzung		
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz-gesetzgebung				

	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
ÖV-EGK	C	B	C	B

**Auswirkungen Verkehr
(qualitativ/quantitativ)**

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

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

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Gottstattstrasse Industrie

Baugesuch 1. Etappe

BBS.S-UV.01.35

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2024	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2026	Baugesuch 1. Etappe	
	2027	Realisierung 1. Etappe	
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		
Massnahmenbeschrieb	Das heute industriell geprägte Areal soll zu einem gemischt genutzten und lebendigen Stadtbaustein entwickelt werden. Zur Entwicklung städtebaulicher Leitlinien wurde ein qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt und ein Leitbild erarbeitet. Dabei wurden		

auch die Flächen der SBB südlich des Abstellgleises berücksichtigt. Da diese längerfristig nicht zur Verfügung stehen, wird nur das Gebiet nördlich des Abstellgleises einer Transformation unterstehen.

2025 wird für zwei Parzellen ein städtebaulicher Studienauftrag ausgearbeitet. Im Gebiet sollen Mietwohnungen, Gewerbe und Dienstleistungsnutzungen, Verkaufsladen, Gastronomie sowie eine Privatschule Platz finden. Dabei steht die Definition des Transformationsprozesses mit mehrjährigen Zwischennutzungen auf den Parzellen der SBB im Vordergrund. Auf den Studienauftrag folgt die Projektierung und Ausführung.

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

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung			
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)		Betroffene FFF (ha)
	7.5	0		0
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	30	500	350	450
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Mischnutzung		Mischnutzung	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung				

	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
ÖV-EGK	A	A	B	B

**Auswirkungen Verkehr
(qualitativ/quantitativ)**

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

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

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Gurzelen, Stadionareal

Überbauungsordnung

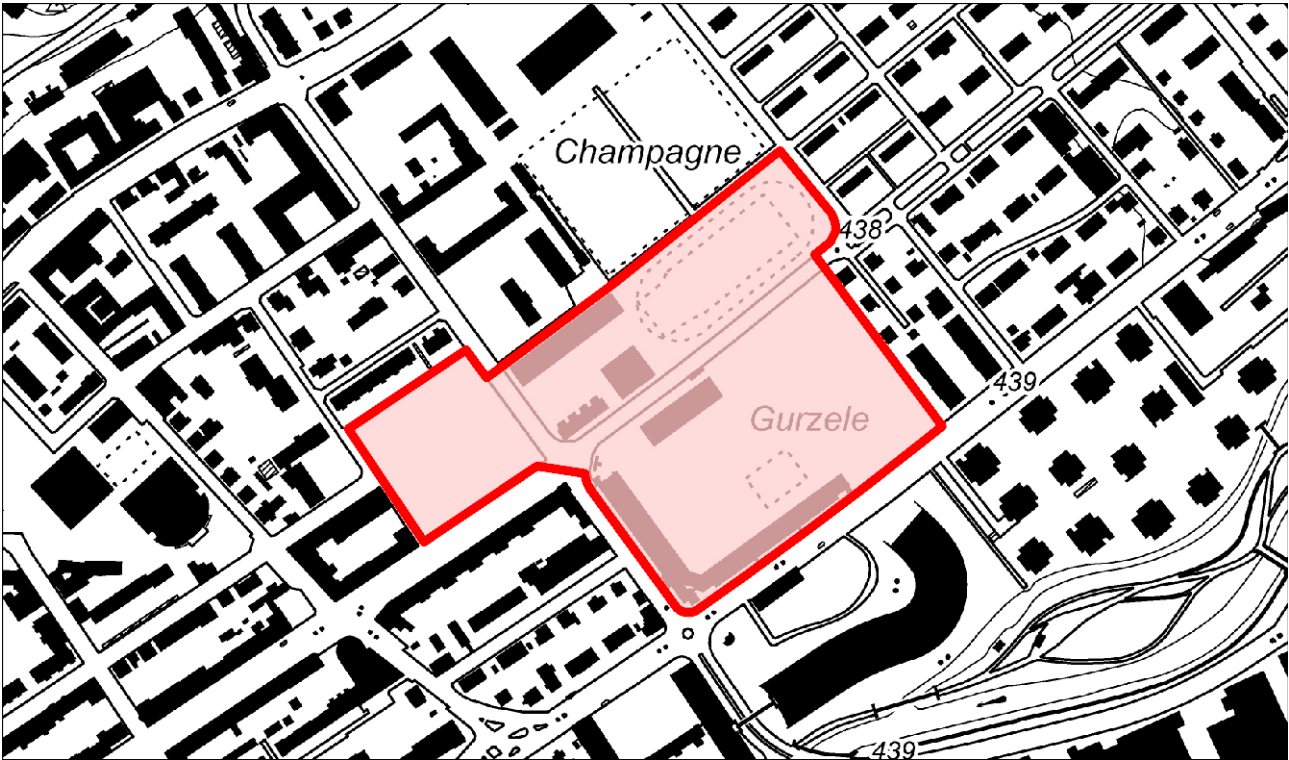
BBS.S-UV.01.02

AP5-Horizont
Eigene Leistung B

Früherer ARE-Code
0371.4.092

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2014	Städtebaulicher Wettbewerb	
	2019	Um-/Aufzonung	
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2032	Überbauungsordnung	
	2033	Baugesuch	
	2034	Realisierung	
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		
Massnahmenbeschrieb	Das Gurzelen-Areal liegt vollständig im Eigentum der Stadt Biel. Sie wird es im Baurecht an verschiedene gemeinnützige Bauträger abgeben. Dadurch hat sie die		

Möglichkeit, das Areal qualitativ hochstehend zu entwickeln und den gemeinnützigen Wohnungsbau zu fördern.

Basierend auf einem städtebaulichen Wettbewerb erarbeitete die Stadt Biel ein Entwicklungskonzept für das ganze Areal. Dabei liegt der Fokus auf dem Bau von gemeinnützigen Wohnungen und der Gestaltung von qualitätsvollen öffentlichen Räumen. 2019 wurde die baurechtliche Grundordnung angepasst. Das Entwicklungskonzept wird schrittweise umgesetzt.

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

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

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

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

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild		- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern
	Bezug zu Handlungsbedarf		- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen
	Bezug zu Teilstrategie		-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)		Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.
	Siedlung (WK 2)		Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.
	Sicherheit (WK 3)		
	Umwelt (WK 4)		Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung	ja	Festsetzung
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)

	5.5	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	0	33	665	310
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Zwischennutzung		Wohnen	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutz- gesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
	A	A	B	B
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)				
Bezug zu weiteren Massnahmen				
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahme A_07 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2025 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden			

Teilmassnahme Siedlung

**Biel, Isabellenweg
Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan,
Studie)**

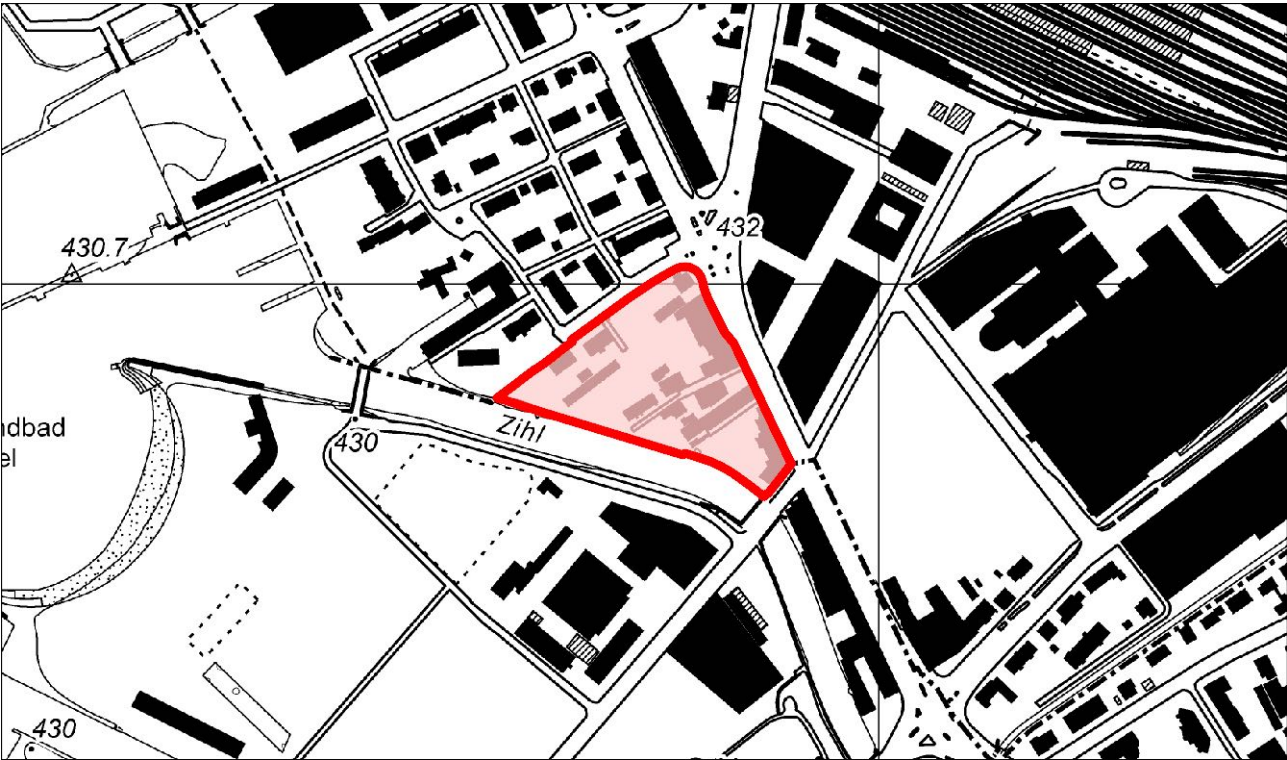
BBS.S-UV.01.06

AP5-Horizont
Eigene Leistung B

Früherer ARE-Code
0371.4.096

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2024	Teil-Überbauungsordnung Fischerweg	
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2032	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	
	2033	Auf-/Umzonung	
	2035	Überbauungsordnung	
	2035	Baugesuch	
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		

Massnahmenbeschrieb	Das Gebiet grenzt an die urbane Achse, welche die Bieler Innenstadt über den Bahnhof Biel mit dem See und dem Stedtli Nidau verbindet. An der Kreuzung Dr.Schneider-Strasse und Aarbergstrasse soll der öffentliche Raum einen sehr hohen Urbanitätsgrad erhalten. Zudem ist ein Umsteigeknoten mit Zugang zum Bahnhof Biel angedacht. Kurzfristig wird zudem der Platz Jean-Jacques-Rousseau neugestaltet. Bei diesem wurde im Perimeter bereits eine Teil-Überbauungsordnung mit geringfügiger Teiländerung ausgearbeitet, welches die in der 4. Generation definierten Ziele der Nutzungsverdichtung nicht widerspricht. Die bestehende Überbauungsordnung soll an dieses Ziel nun auch noch angepasst werden und somit eine städtebauliche Erneuerung und Aufwertung sowie Realisierung eines Uferweges entlang der Zihl definieren. Bis 2031 soll unter der Berücksichtigung der Planung «Rue de Caractère» eine städtebauliche Studie ausgearbeitet werden. Der Fokus liegt auf der besseren Vernetzung und Erreichbarkeit sowie der Aufenthaltsqualität an den Plätzen bzw. Umsteigeknotenpunkten. Dokumente: - Nutzungskonzept Bahnhofgebiet, 2024			
Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	nein		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	
	1.4	0	0	
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	93	40	260	110
Nutzungsart	aktuell	zukünftig		
	Wohnen	Wohnen		

**Hinweis Konflikte
und Umgang mit
Umweltschutz-
gesetzgebung**

	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt
ÖV-EGK	A	A	A / B	A / B

**Auswirkungen Verkehr
(qualitativ/quantitativ)**

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

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

Teilmassnahme Siedlung

Biel, Bahnhofli Mett
Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)

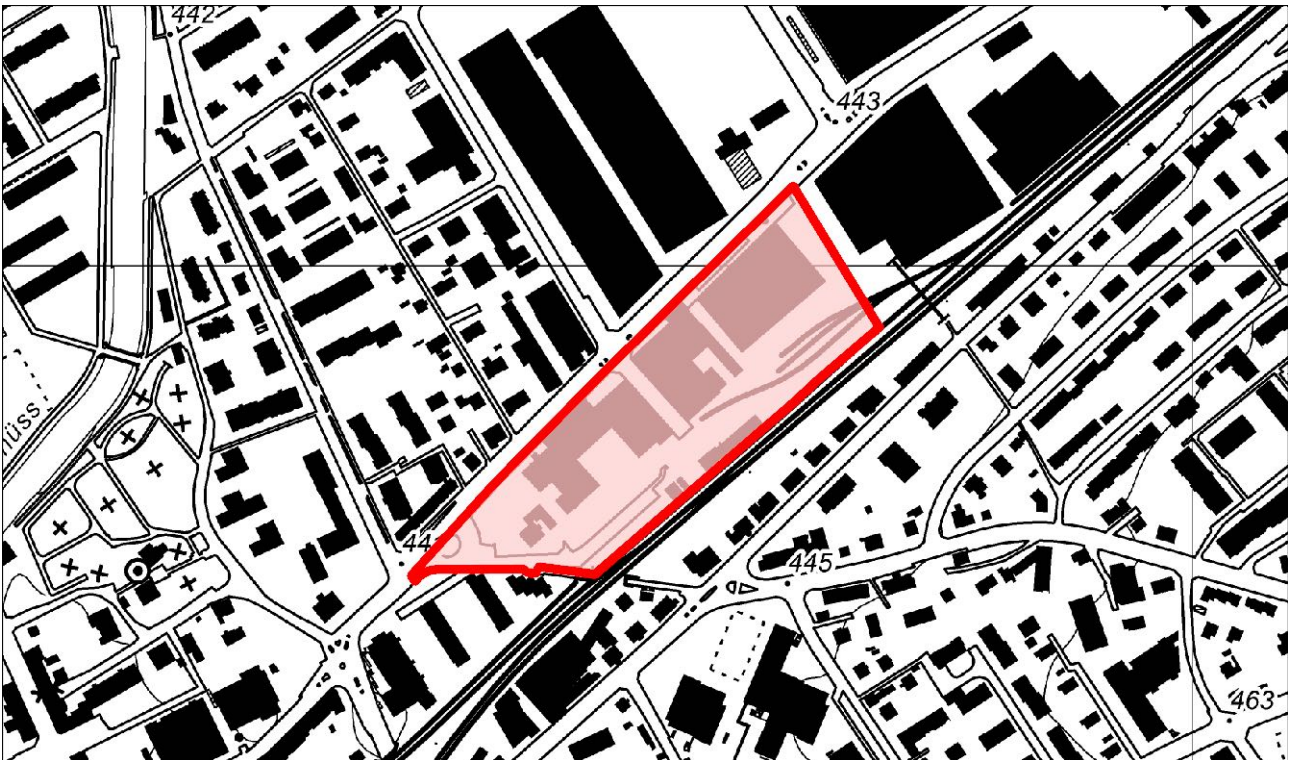
BBS.S-UV.01.10

AP5-Horizont
Eigene Leistung B

Früherer ARE-Code
0371.4.100

Massnahmenkategorie
Siedlung

Unterkategorie
Umstrukturierungsgebiet



Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2032	Vorstudie (Wettbewerb, Richtplan, Studie)	
	2034	Auf-/Umzonung	
	2036	Überbauungsordnung	
	2037	Baugesuch	
Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		
Massnahmenbeschrieb	Das Areal im Bereich des früheren Bahnhofs Mett wird nur noch teilweise von den SBB genutzt. Die nördlich davon liegenden Industriehallen sind teils mit Zwischennutzungen		

belegt und bedürfen mittel- bis langfristig eines Ersatzes. Um ein neues Quartier mit gemischter Nutzung und Platz für Kleingewerbe zu realisieren, soll ein städtebaulicher Studienauftrag durchgeführt werden. Dabei soll auch die Chance genutzt werden, nicht mehr benötigte Teile des Bahnareals auf eine mögliche Entwicklung zu prüfen. Die bereits bestehende Passerelle über die Gleise verbindet das südliche Naherholungsgebiet mit der heute in Transformation liegende Umstrukturierungsgebiet Jakob-Strasse Süd und wertet diese auf. Die Aufenthaltsqualität soll gesteigert werden. Mit dem städtebaulichen Studienauftrag wird beabsichtigt, Nutzungen zu prüfen, welche das Potential haben die umliegenden Areale aufzuwerten und gleichwohl die Ortsidentität zu stärken.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität im Agglomerationskern		
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsentwicklung nach innen verstärken und Siedlungserweiterungen zurückstellen		
	Bezug zu Teilstrategie	-Qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohnen und Gewerbe im Stadtraum ermöglichen		
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten stärkt das ÖV-System und verbessert den Modalsplit.		
	Siedlung (WK 2)	Die Konzentration von Wohnraum und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
	Sicherheit (WK 3)			
	Umwelt (WK 4)	Die Nutzungsverdichtung ermöglicht eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, reduziert den Flächenverbrauch und verringert den Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräume.		
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan	
	Festsetzung	ja	Festsetzung	
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)		Betroffene FFF (ha)
	2.9	0		0
Einwohner/ Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotential angestrebt	Arbeitsplatzpotential angestrebt
	9	32	300	50
Nutzungsart	aktuell		zukünftig	
	Zwischennutzung		Mischnutzung	
Hinweis Konflikte und Umgang mit Umweltschutzgesetzgebung				
ÖV-EGK	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt	Gemäss Kanton Bern aktuell	Gemäss Kanton Bern angestrebt

	A / B	A	B / C	B
Auswirkungen Verkehr (qualitativ/quantitativ)		Verkehrliche Kapazitäten vorhanden		
Bezug zu weiteren Massnahmen				
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres		- Richtplan 2030 Kanton Bern, Massnahme A_07 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland RGSK 2025 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden		

6 Massnahmen Verkehr

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Querung Güterbahnhof
(Passerelle Gottstattstrasse -
Mettstrasse)

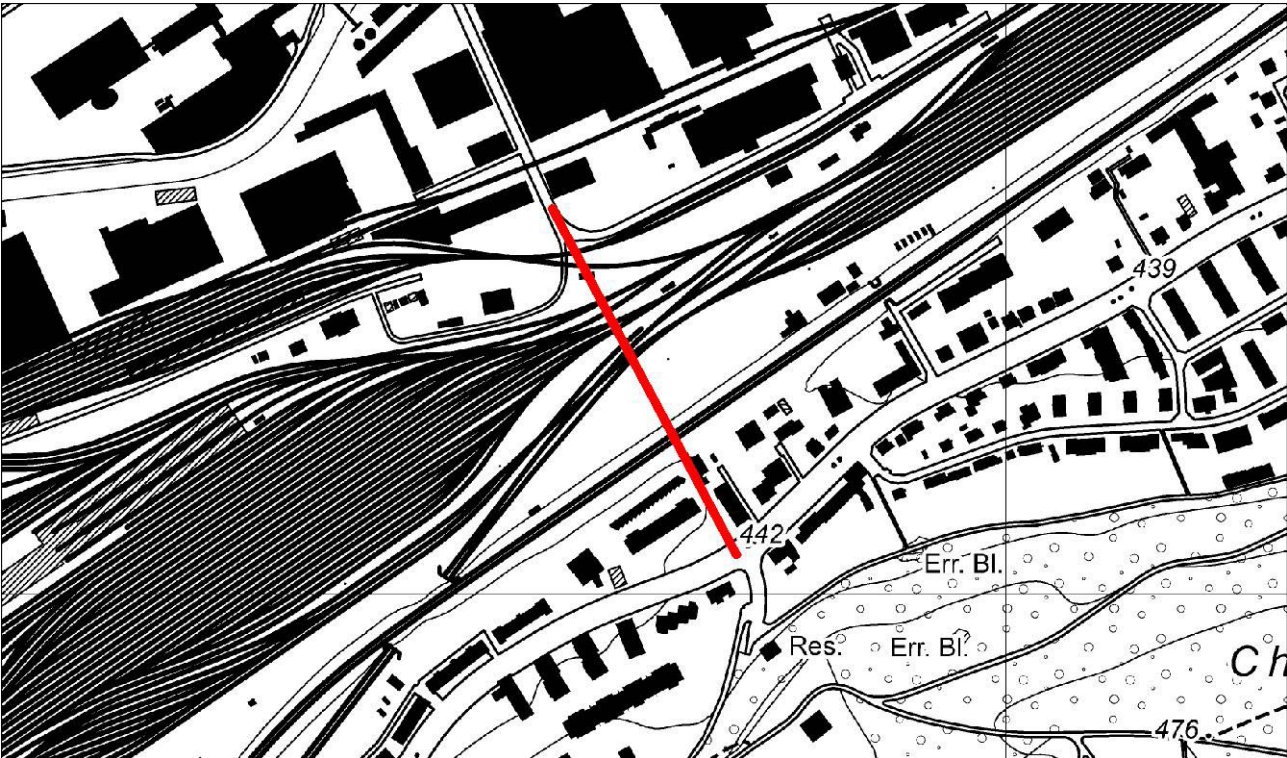
BBS.FVV-Ü.04

AP5-Horizont
B-Horizont

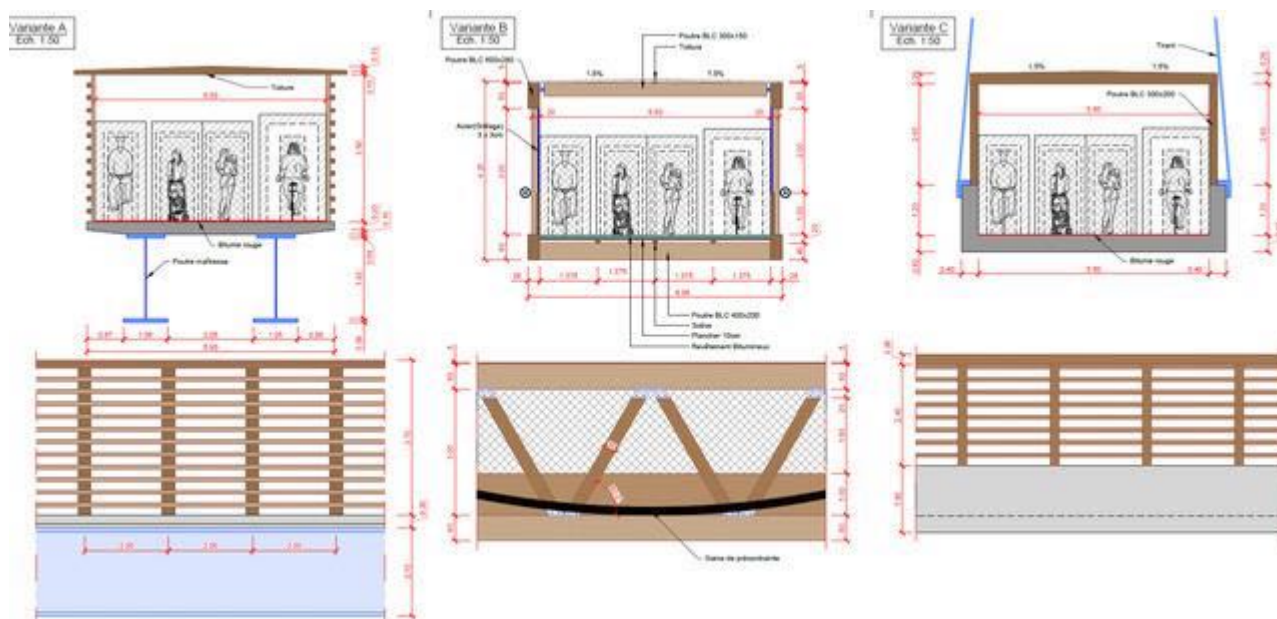
Früherer ARE-Code
0371.3.023

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
**5.1 Einzelmassnahme Fuss- und
Veloverkehr**



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



Massnahmenbeschrieb

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

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

Machbarkeit

1

Planungsstand

2

Abgeschlossene

Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

Vorgesehene

Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

31.12.2026

Studie

Gemeinde

31.12.2030

Vorprojekt

Gemeinde

01.01.2034

Finanzierungsbeschluss

Gemeinde

01.06.2034

Plangenehmigung/Baubewilligung

Gemeinde

01.01.2035

Baubeginn

Gemeinde

31.12.2036

Inbetriebnahme

Gemeinde

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild

- Zusammenhängendes Netz von sichere, direkten und attraktiven Velowegen

- Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr

	Bezug zu Handlungsbedarf	- Netzlücken im Stadtgebiet schliessen und Schwachstellen beheben	
	Bezug zu Teilstrategie	- Velopotenzial mit kombinierte Direkt- und Komfortroute, welche die Anforderungen beider Kategorien erfüllt, ausschöpfen - Strukturierende landschaftliche Verbindungen zwischen Grün- und Freiräume - Durchlässigkeit im städtischen Raum erhöhen und möglichst direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebieten schaffen	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Verbesserung der Bedingungen und Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs	
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Erreichbarkeit von wichtigen Zielgebieten und evtl. Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der subjektiven Verkehrssicherheit.	
	Umwelt (WK 4)	- Verbesserung des Modalsplits zugunsten des LV	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	-		
Umweltverträglichkeit	-		
Bezug zu weiteren Massnahmen	- Massnahme Siedlung: Biel, Gottstattstrasse Industrie, Studienauftrag (BBS.S-UV.01.35)		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Sachplan Veloverkehr Kanton Bern, Version Nachführung 2023 (Netzlücke Nr. 84) - Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021 - Sachplan Velo Stadt Biel, 2023 (Massnahme 40)		

Einzelmassnahme Verkehr

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

BBS.FVV-Ü.05

AP5-Horizont
B-Horizont

Früherer ARE-Code
0371.4.035

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
**5.1 Einzelmassnahme Fuss- und
Veloverkehr**



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	Gemeinde		Archäologischer Dienst, Grundeigentümer, SBB, TBA-OIK
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	9.50	01.01.2035	31.12.2036
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten. -		

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velowegen - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Verkehrsdrehscheiben Biel und Lyss stärken - Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern - Netzlücken im Stadtgebiet schliessen und Schwachstellen beheben	
	Bezug zu Teilstrategie	- Komfortroute für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis - Durchlässigkeit im städtischen Raum erhöhen und möglichst direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebieten schaffen - Verkehrsdrehscheibe stärken	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs und der Intermodalität - Verbesserung der Zugänge zum ÖV, der Erreichbarkeit des Bahnhofs	
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der subjektiven Verkehrssicherheit	
	Umwelt (WK 4)	- Verbesserung des Modalsplits zugunsten des LV	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	-		
Umweltverträglichkeit	-		
Bezug zu weiteren Massnahmen	-		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Sachplan Veloverkehr Kanton Bern, Version Nachführung 2023 (Netzlücke Nr. 84) - Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021 - Sachplan Velo Stadt Biel, 2023 (Massnahmen 6, 7, 8)		

Einzelmassnahme Verkehr

Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord

BBS.FVV-Ü.06

AP5-Horizont
B-Horizont

Früherer ARE-Code
0371.4.036

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.1 Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		SBB	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn		Inbetriebnahme
	8.00	01.01.2032		31.12.2032
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
	-			



Massnahmenbeschrieb	Realisierung einer zweiten Bahnunterführung zur Verbesserung der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Lyss (Regionaler Knoten). Die neue Unterführung schafft eine zusätzliche Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Zentrum/Bahnhof und den ostseitigen Quartieren und verbessert den Zugang zu den Perronalagen und zum Bushof. Die Massnahme umfasst den kommunalen Anteil an der Unterführung, die von der SBB im Rahmen ihrer Infrastruktur-Studie zum Bahnhof Lyss geplant wird.		
Machbarkeit	-		
Planungsstand	1		
Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2025	Studie	Gemeinde
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.06.2030	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
	31.12.2030	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
	01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2032	Inbetriebnahme	Gemeinde
Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velowegen - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Verkehrsdrehscheiben Biel und Lyss stärken - Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern	

		- Netzlücken im Stadtgebiet schliessen und Schwachstellen beheben
	Bezug zu Teilstrategie	- Verkehrsdrehscheiben ausbauen - Durchlässigkeit erhöhen und direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebieten schaffen - Zentrumsgebiete stärken - Gestaltung auf die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden ausrichten
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs und der Intermodalität. - Verbesserung der Zugänge zum ÖV, der Erreichbarkeit des Bahnhofs, - Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems für alle Teilnehmenden
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs und des Zentrums Lyss und Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen.
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit
	Umwelt (WK 4)	- Verbesserung des Modalsplits zugunsten des FVV
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung		
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	-	
Umweltverträglichkeit	-	
Bezug zu weiteren Massnahmen	- Abstimmung auf die weitere bauliche Entwicklung im ESP (insb. Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet BBS.S-UV.01.17 Lyss Bahnhofstrasse, Busbahnhof, Baufeld SBB mit Dienstleistungsgebäude/P+R Bahnhofstrasse). - Die Anbindung/Anpassung der Perronanlagen ist ein Projektteil, der gleichzeitig von den SBB geplant und gemeinsam realisiert werden muss. - Grundlage für die Projektbearbeitung bildet das Städtebauliche Konzept aus BBS.KM-Mu.03; Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- SBB, Infrastruktur-Studie - Gemeinde Lyss, Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss, Stand 2021 - Gemeinde Lyss, Richtplan Verkehr Lyss, 2012	

Einzelmassnahme Verkehr

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

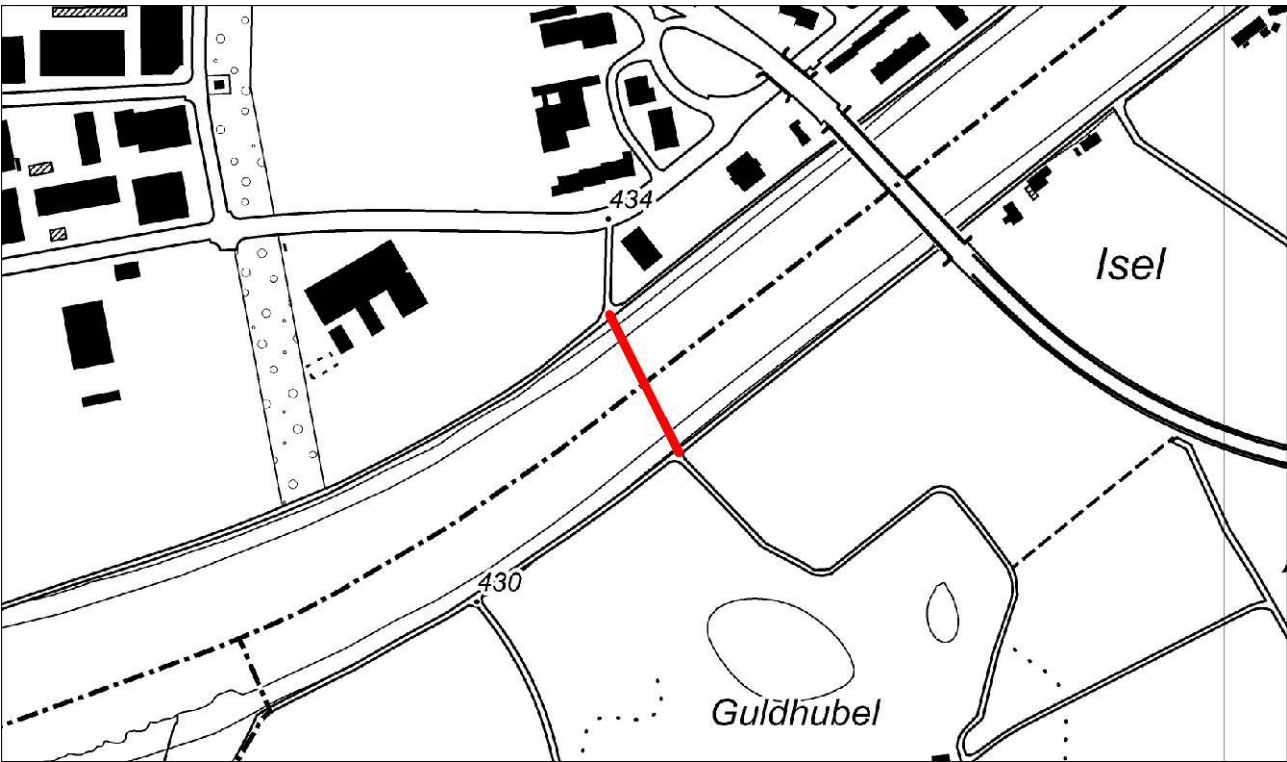
BBS.FVV-Ü.10

AP5-Horizont
B-Horizont

Früherer ARE-Code
0371.4.038

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.1 Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	TBA-OIK III		Archäologischer Dienst, Gemeinde
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	6.60	01.01.2032	31.12.2033
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten		
AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
	-		



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

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

Machbarkeit

-

Planungsstand

1

**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

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

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

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

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild

- Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velowegen
- Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr

	Bezug zu Handlungsbedarf	- Netzlücken auf den Agglomerationsachsen schliessen und Schwachstellen beheben	
	Bezug zu Teilstrategie	-Überörtliche Velobahn mit hohem Ausbaustandard, welche als kombinierte Direkt- und Komfortroute agiert. - Durchlässigkeit erhöhen und direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebieten schaffen	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs, Behebung der Netzlücke	
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Erreichbarkeit von wichtigen Zielgebieten und der Qualität der öffentlichen Räume - Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der subjektiven Verkehrssicherheit	
	Umwelt (WK 4)	- Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	ca. 1'500 m2		
Umweltverträglichkeit	Die Brückenrampe tangiert ein Landschaftsschutzgebiet sowie ein archäologisches Schutzobjekt. Die detailliertere Planung namentlich auch des Anschlusses an Velo- und Fusswege wird diesbezügliche Lösungen aufzeigen müssen.		
Bezug zu weiteren Massnahmen	- BBS.LV-Ü.20.02 Velobahn Lyss - Biel; Abschnitt Aegerten - BBS.LV-Ü.09 (ARE-Code 0371.4.037) Netzlücke Querung T6 - BBS.L-Gr.03 (ARE-Code 0371.4.84/85/86) Brugg, Uferpark/Erlenpark		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Tiefbauamt Kanton Bern, Korridorstudie Velovorrangroute Lyss – Biel, 2022 - Gemeinde Brugg/Spitalzentrum Biel AG, Machbarkeitsstudie Erschliessungs- und Freiraumkonzept zum Neubau des Spitalzentrums Biel in Brugg (2020) - Sachplan Veloverkehr Kanton Bern (Version Nachführung 2023) - Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021		

Einzelmassnahme Verkehr

Veloweg Biel Beaumont - Evilard

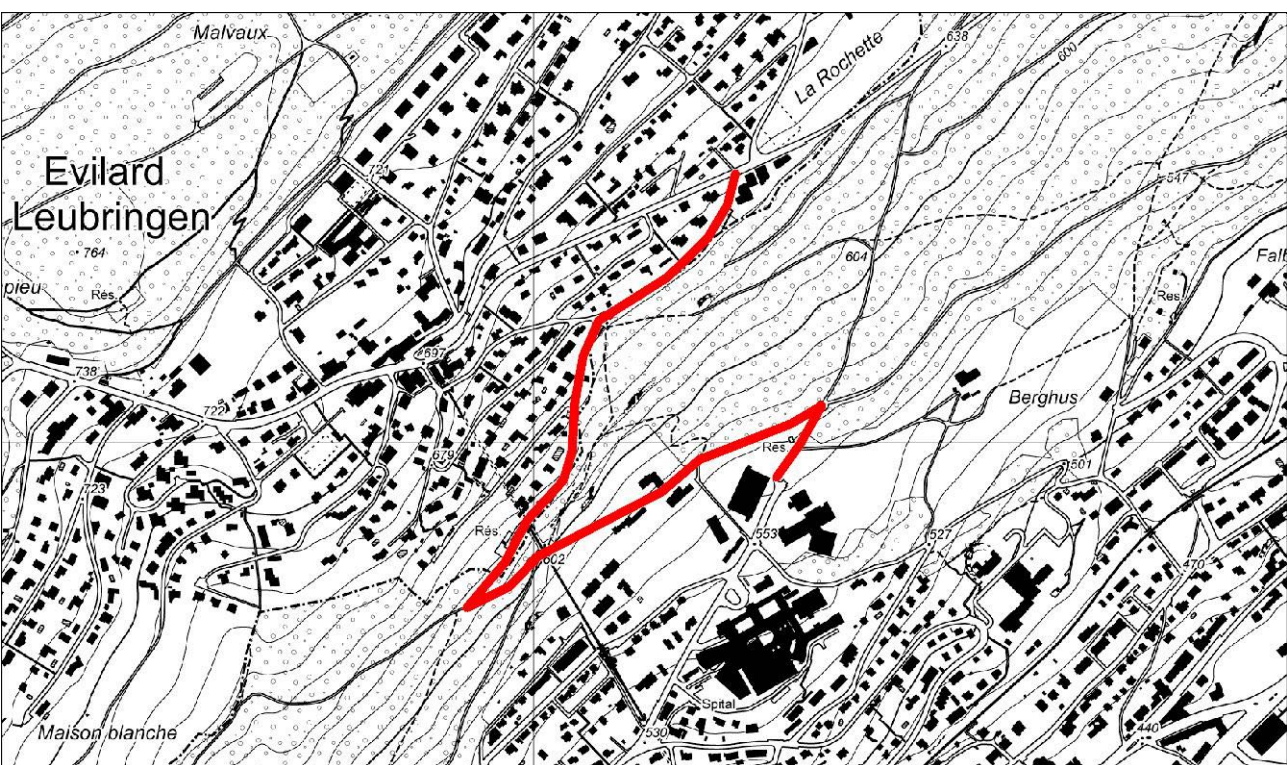
BBS.FVV-Ü.14

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.1 Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	TBA-OIK		Biel/Bienne, Evilard
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	8.50	01.01.2028	01.01.2029
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten		
AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
	-		



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

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

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

Machbarkeit -

Planungsstand 1

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2024	Studie	TBA-OIK
	31.12.2025	Vorprojekt	TBA-OIK
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.01.2027	Finanzierungsbeschluss	TBA-OIK
	01.06.2027	Plangenehmigung/Baubewilligung	TBA-OIK
	01.01.2028	Baubeginn	TBA-OIK

01.01.2029

Inbetriebnahme

TBA-OIK

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Netzlücken auf den Agglomerationsachsen schliessen und Schwachstellen beheben	
	Bezug zu Teilstrategie	- Komfortroute für Velofahrende mit höherem Komfort- und Sicherheitsbedürfnis umsetzen	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Die Behebung der Netzlücke stärkt den Fuss- und Veloverkehr	
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Erreichbarkeit Evilard und der Siedlungs- und Aufenthaltsqualität	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit	
	Umwelt (WK 4)	- Verbesserung des Modalsplits zugunsten des LV	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Sachplan Veloverkehr (SVV)		
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	-		
Umweltverträglichkeit	Siehe Massnahmenbeschrieb.		
Bezug zu weiteren Massnahmen	-		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-		

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, SBB-Unterführung
Brüggstrasse

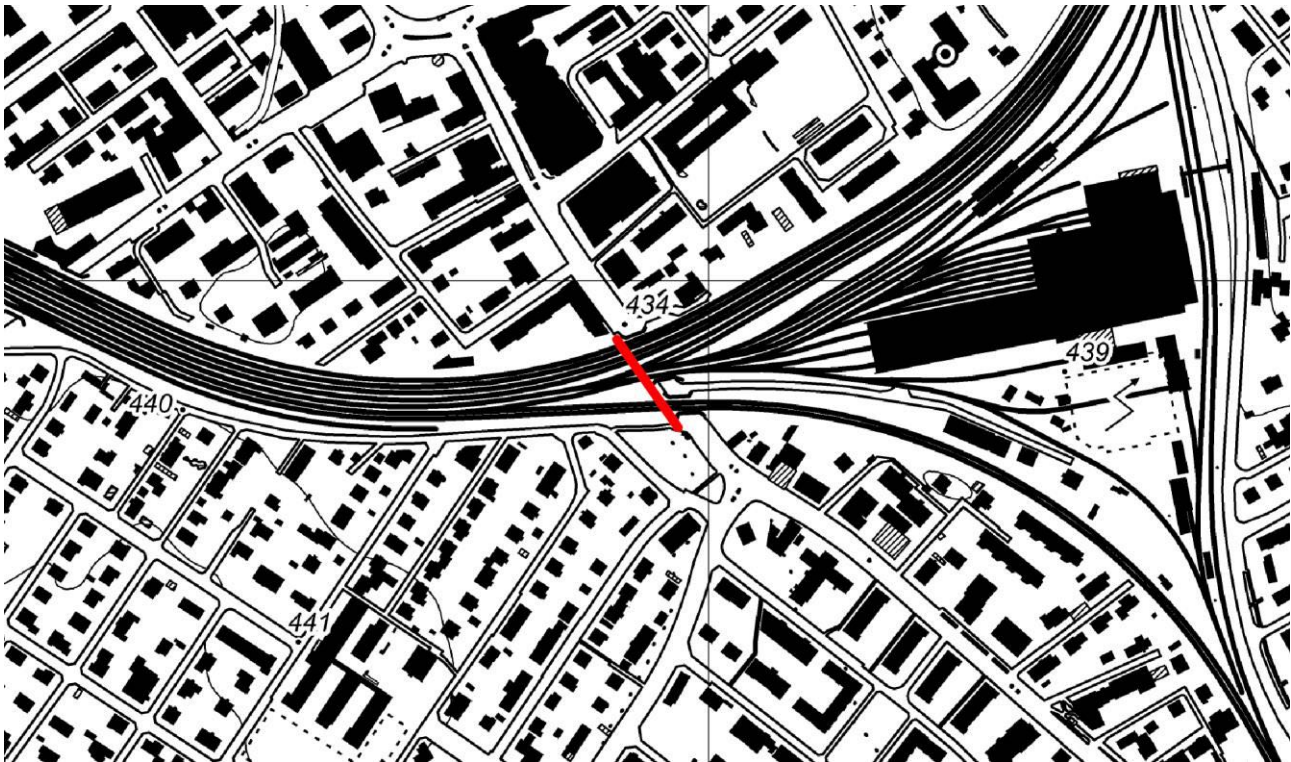
BBS.FVV-Ü.15

AP5-Horizont
A-Horizont

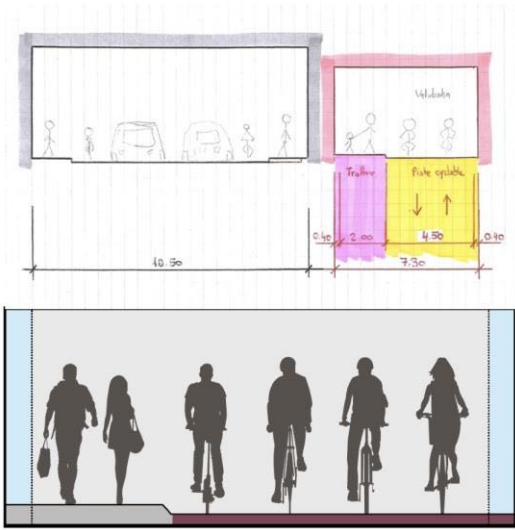
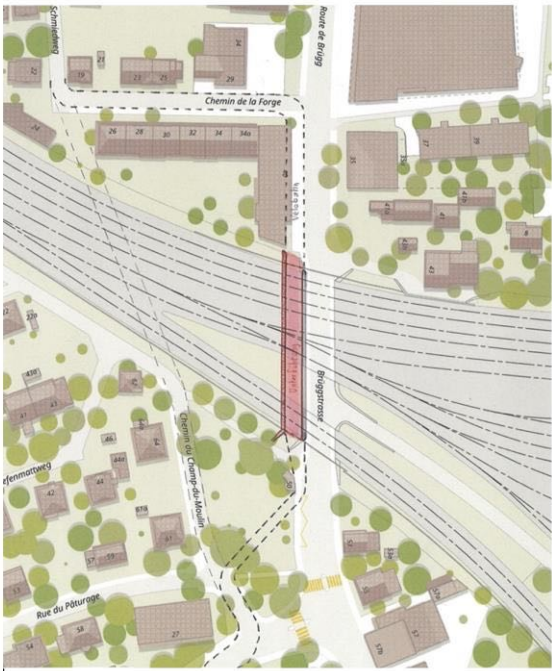
Früherer ARE-Code
0371.2.021

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.1 Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		SBB	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn		Inbetriebnahme
	10.00	01.01.2032		31.12.2034
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten			
AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
	-			



Massnahmenbeschrieb

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

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

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

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

Machbarkeit

-

Planungsstand

-

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

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

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

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

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Sichere, direkte und attraktive Wege für den Fuss- und Veloverkehr	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Netzlücken im Stadtgebiet schliessen und Schwachstellen beheben	
	Bezug zu Teilstrategie	- Komfortroute für Velofahrende mit höherem Sicherheitsbedürfnis - Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs erhöhen - Durchlässigkeit im städtischen Raum erhöhen und möglichst direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebieten schaffen	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs - Förderung eines zusammenhängenden, dichten, sicheren und attraktiven Fusswegenetz	
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Erreichbarkeit des Zentrums	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit	
	Umwelt (WK 4)	- Verbesserung des Modalsplits zugunsten des LV	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	-		
Umweltverträglichkeit	-		
Bezug zu weiteren Massnahmen	-		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Sachplan Veloverkehr Kanton Bern, Version Nachführung 2023 - Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, 2021 - Sachplan Velo Stadt Biel, 2023 (Massnahme 20) - Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, 2018		

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

BBS.FVV-Ü.17

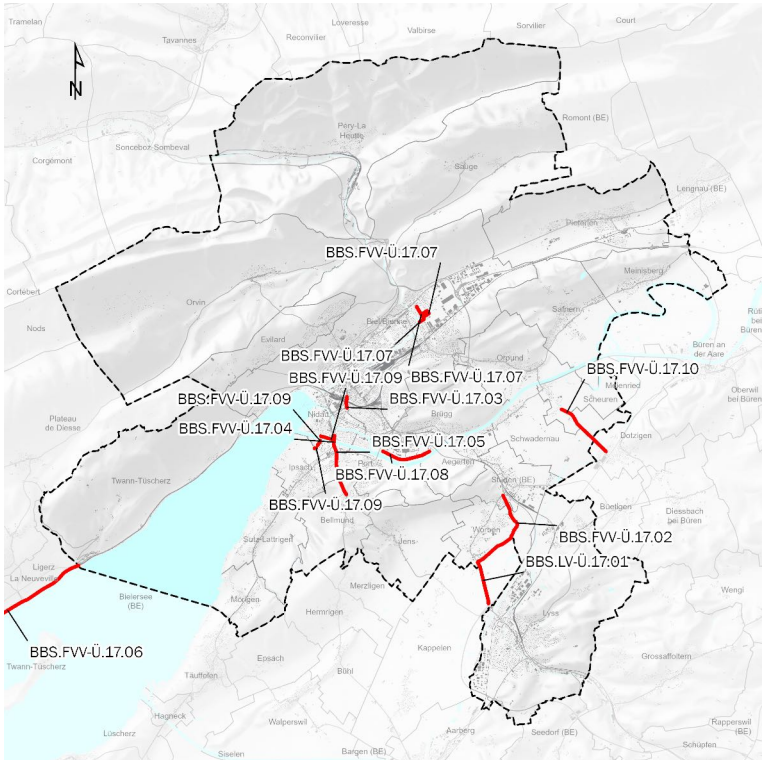
AP5-Horizont

A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Kosten (Mio. CHF)	20.27		
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.1	13'021	m
	Langsamverkehrsüberführungen	450	m2
	Langsamverkehrsunterführungen	500	m2
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
AP-Massnahme			
Konzeption	Mit dem Massnahmenpaket werden prioritäre Netzlücken und Sicherheitsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr behoben, die in der Schwachstellenanalyse eruiert wurden. Diese Massnahmen tragen auch dazu bei, die Abhängigkeit vom MIV zu verringern, indem sie attraktive Alternativen für den Fuss- und Veloverkehr bieten.		
Massnahmenpaket	Mit den Massnahmen werden:		
	- physische Netzlücken geschlossen, wobei insbesondere die Trennwirkung von Bahnanlagen, Gewässern und stark belasteten Strassen Strassen überwunden wird		

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

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Zusammenhängendes Netz von sicheren, direkten und attraktiven Velowegen - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr - Steigender Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Multimodale Erschliessung der ESP Bözingenfeld und Brüggmoos - Netzlücken auf den Agglomerationsachsen schliessen und Schwachstellen beheben - Netzlücken im Stadtgebiet schliessen und Schwachstellen beheben	
	Bezug zu Teilstrategie	- Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen - Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs erhöhen - Durchlässigkeit im städtischen Raum erhöhen und möglichst direkte und kurze Wege zu den wichtigen Zielgebieten schaffen	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs, Unterstützung der Veränderung des Modalsplits - Die Behebung der Netzlücken und Schwachstellen stärkt den Fuss- und Veloverkehr - Förderung eines zusammenhängenden, dichten, sicheren und attraktiven Fusswegnetz - Schaffung von Siedlungsstrukturen, die den Langsamverkehr fördern	
	Siedlung (WK 2)	Verbesserung der Erreichbarkeit von wichtigen Zielgebieten und der Qualität der öffentlichen Räume, Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen	
	Sicherheit (WK 3)	Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit	
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Umweltbelastung und des Flächenbedarfs - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV	
Teilmassnahmen	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
	BBS.FVV-Ü.17.01	Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Lyss - Worben (Kappelen)	2.00
	BBS.FVV-Ü.17.02	Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt Worben - Studen	1.40
	BBS.FVV-Ü.17.03	Biel, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Verresiusplatz bis Kreisel Gurnigelstrasse	2.00
	BBS.FVV-Ü.17.04	Nidau, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Kanalbrücke	2.72
	BBS.FVV-Ü.17.05	Veloweg Bellmund - Nidau	1.50
	BBS.FVV-Ü.17.06	Veloweg La Neuveville-Biel, Abschnitt La Neuveville-Ligerz	3.00
	BBS.FVV-Ü.17.07	Biel, neuer Fuss- und Veloweg durch Bözingenfeld	4.50
	BBS.FVV-Ü.17.08	Brügg, Fuss- und Veloverbindung im Uferpark Brüggmoos	1.50

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

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

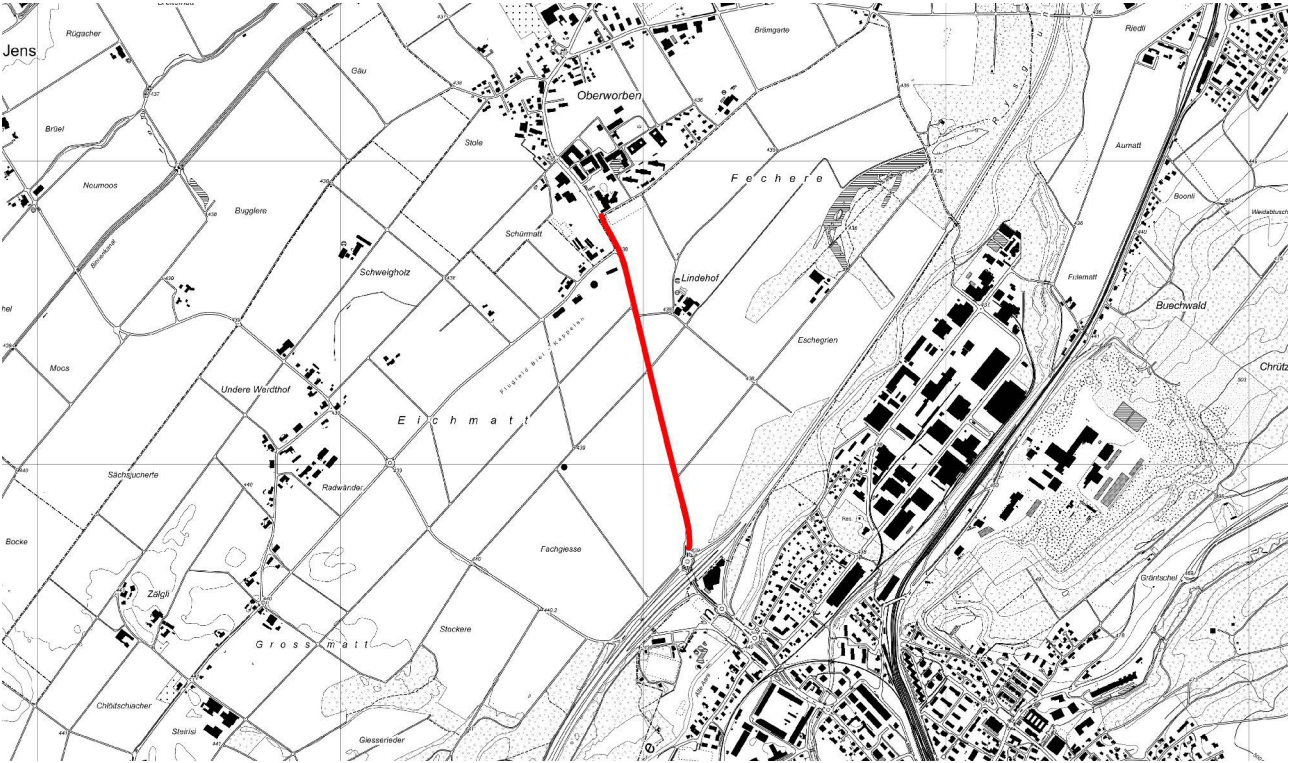
**Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt
Lyss - Worben (Kappelen)**

BBS.FVV-Ü.17.01

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr
Unterategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



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

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

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	<u>Festsetzung</u>
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

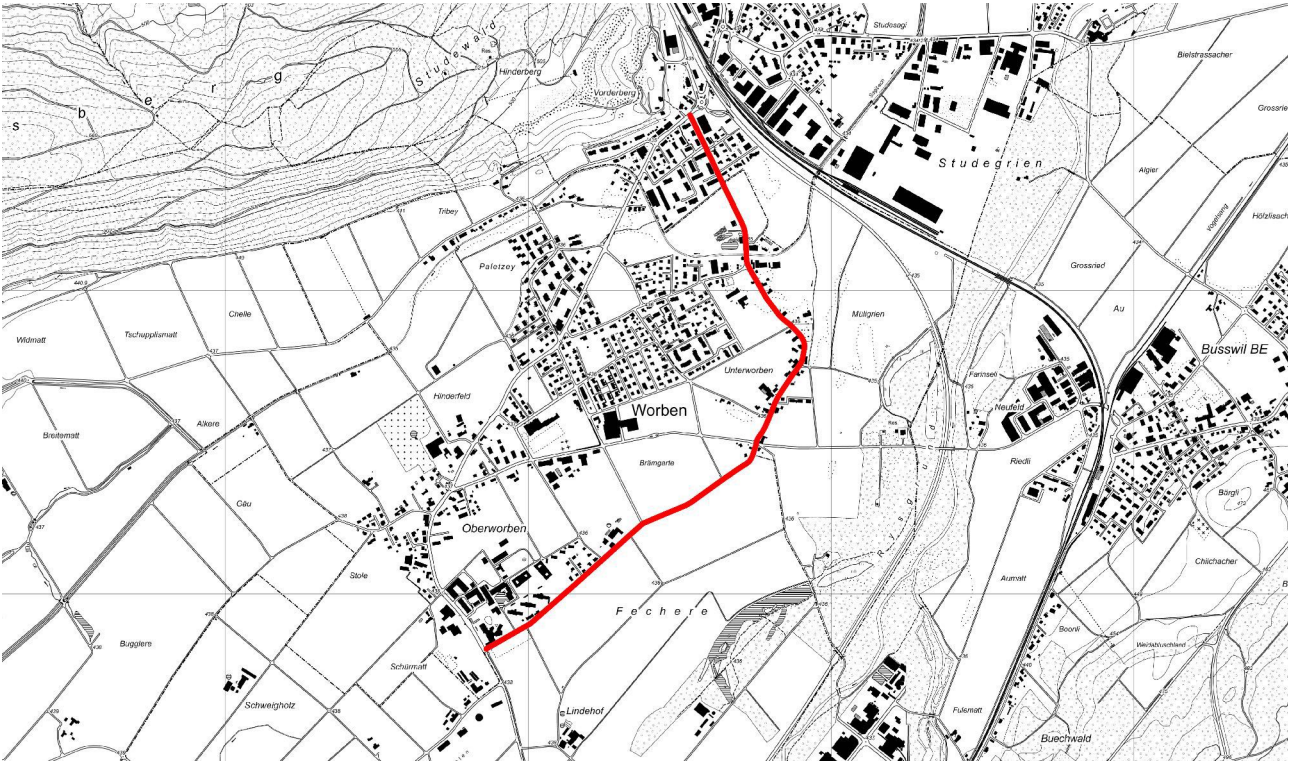
**Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt
Worben - Studen**

BBS.FVV-Ü.17.02

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr
Unterategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



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

zur Optimierung der Vortrittsverhältnisse.

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

Dokumente:

- Tiefbauamt Kanton Bern, Korridorstudie Velovorrangroute Lyss-Biel 2022

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

-

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

Biel, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Verresiusplatz bis Kreisel Gurnigelstrasse

BBS.FVV-Ü.17.03

AP5-Horizont

A-Horizont

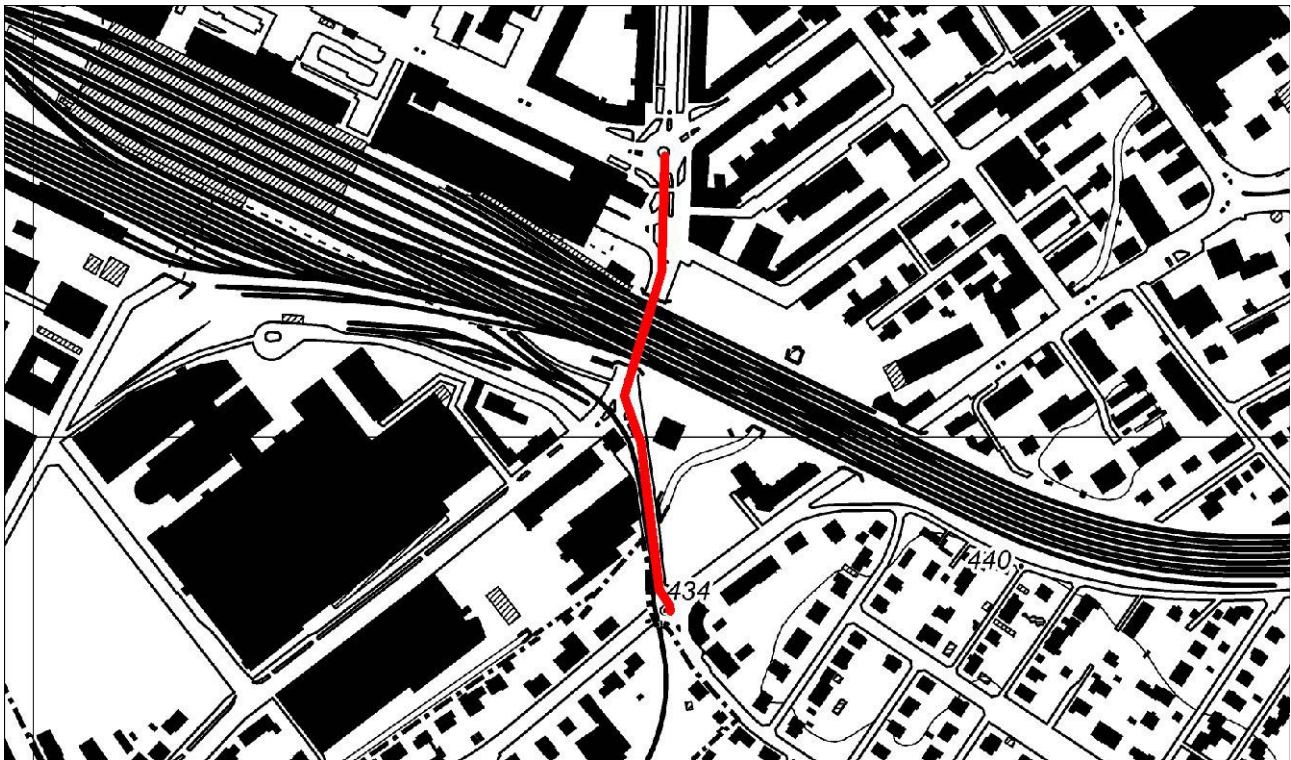
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



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

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

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

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** -

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

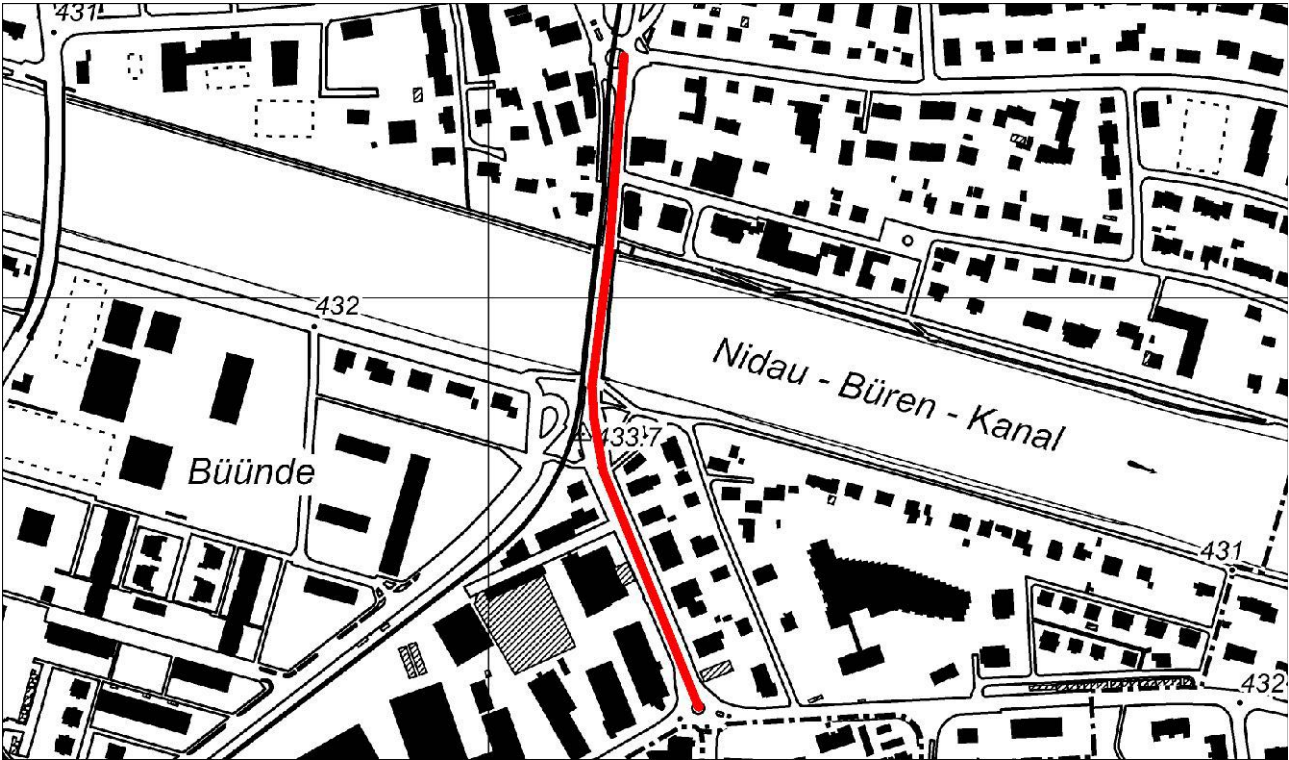
Nidau, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Kanalbrücke

BBS.FVV-Ü.17.04

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr
Unterategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



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

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

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme pauschale Bundesbeiträge Veloweg Bellmund - Nidau

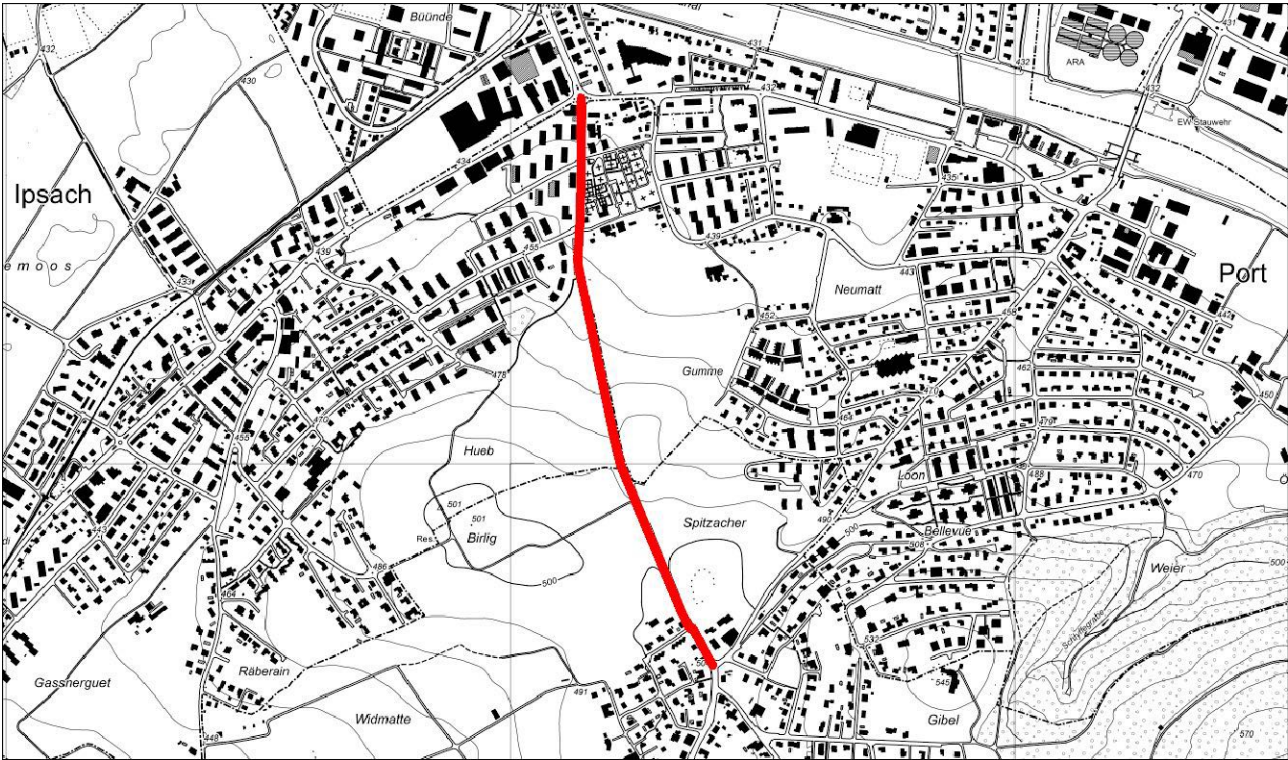
BBS.FVV-Ü.17.05

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code
0371.4.029

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



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

Velofahrende, meist entlang von Hauptverkehrsachsen (Direktroute)

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

**Veloweg La Neuveville-Biel,
Abschnitt La Neuveville-Ligerz**

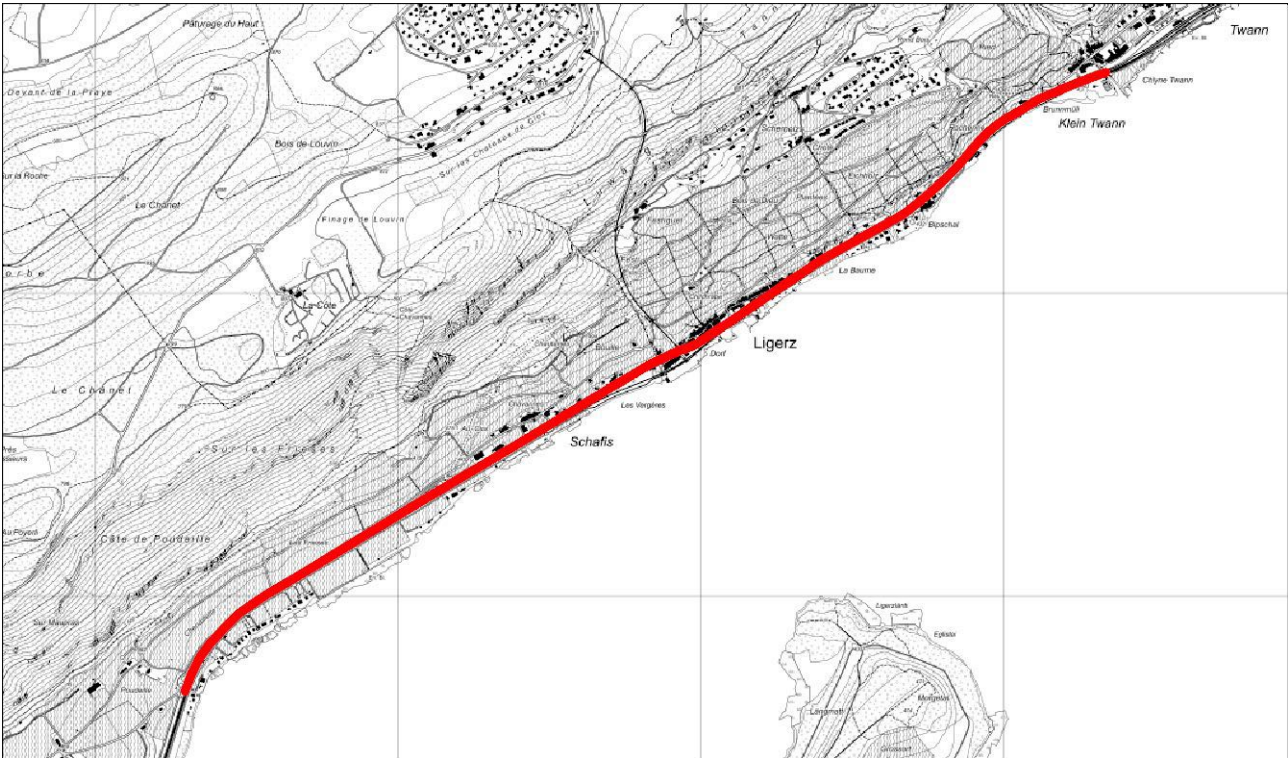
BBS.FVV-Ü.17.06

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



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

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

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

**Biel, neuer Fuss- und Veloweg
durch Bözingenfeld**

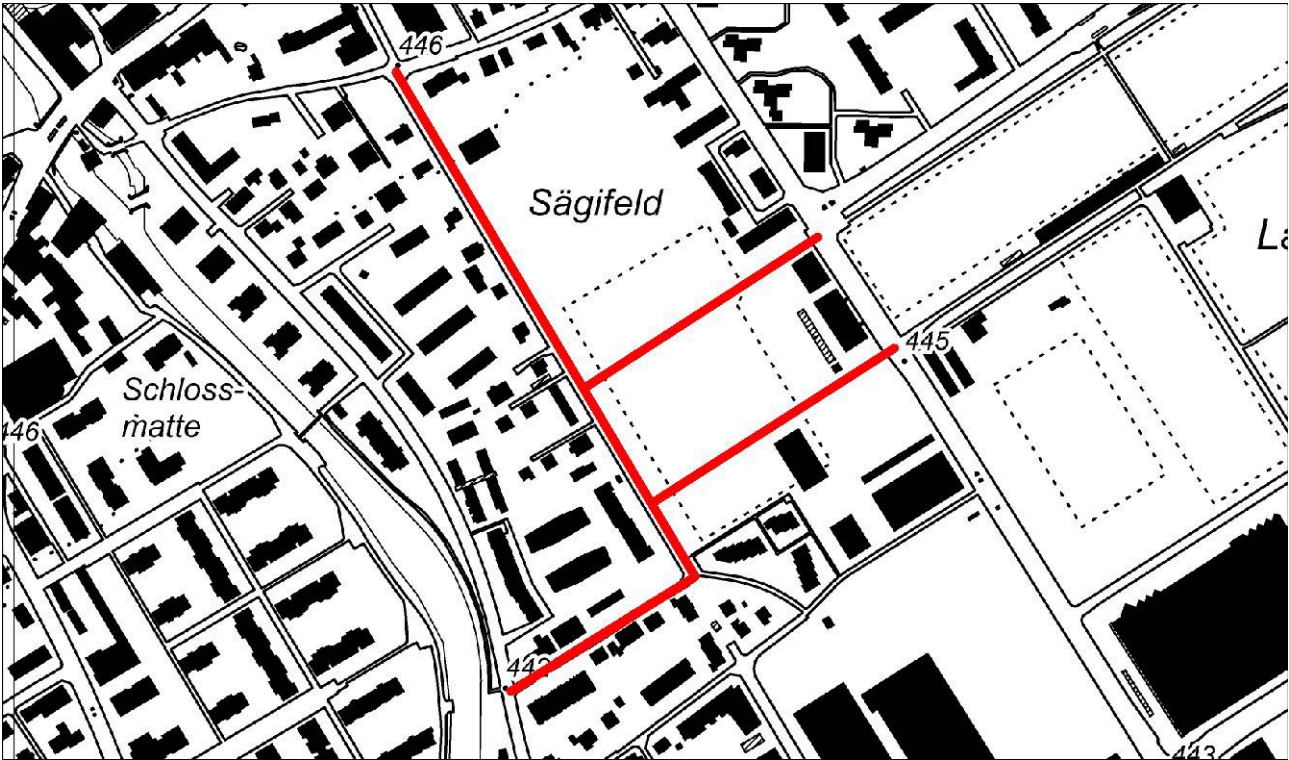
BBS.FVV-Ü.17.07

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



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

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

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

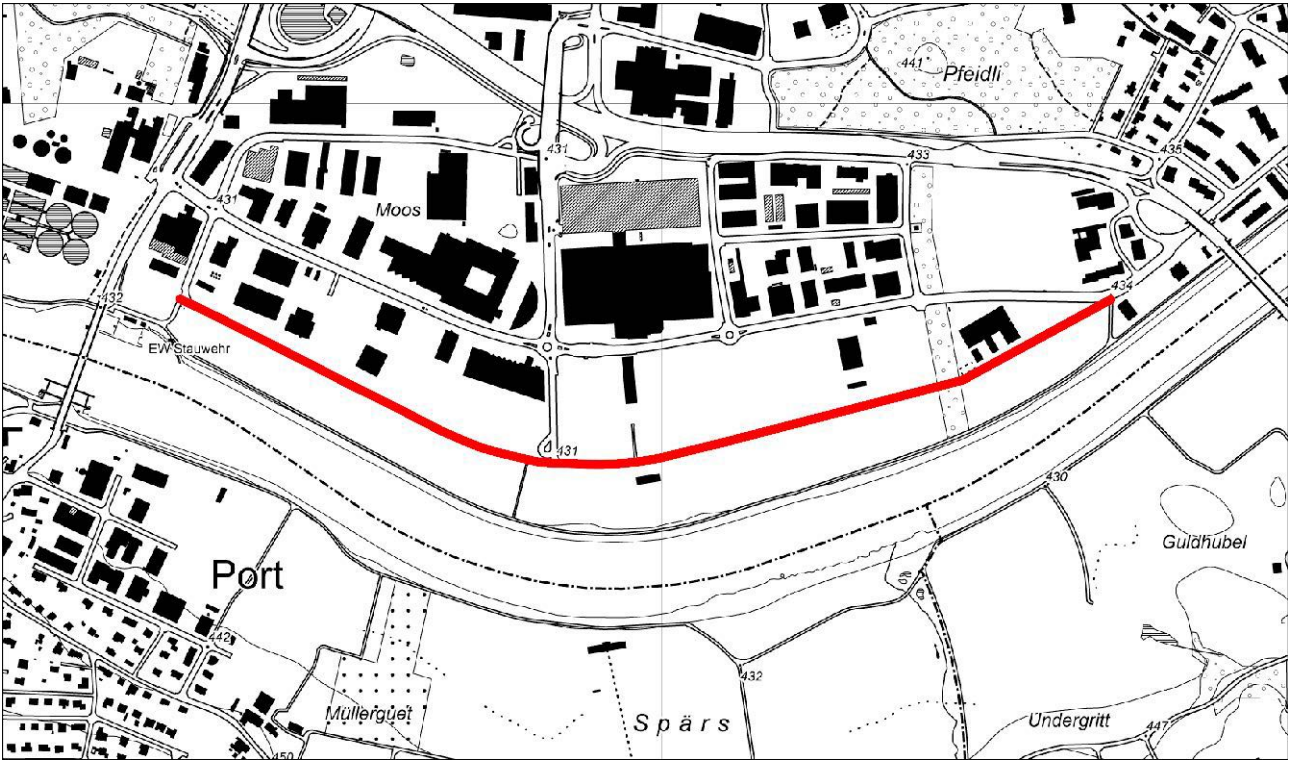
Brügg, Fuss- und Veloverbindung im Uferpark Brüggmoos

BBS.FVV-Ü.17.08

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr
Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



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

Freizeitverkehr. Die Uferpromenade mit einem Querschnitt von 6m erstreckt sich vom Erlenpark bis zur Wehrbrücke.
Die Massnahme ist Teil des Schwerpunktgebiets «Brügg, Brüggmoos» (vgl. Hauptbericht, Kap. 7.4.4). Vorzeitiger Baubeginn beabsichtigt.

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

Dokumente:
- Gemeinde Brügg, Testplanung Uferparkanlage im Brüggmoos (2023)

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

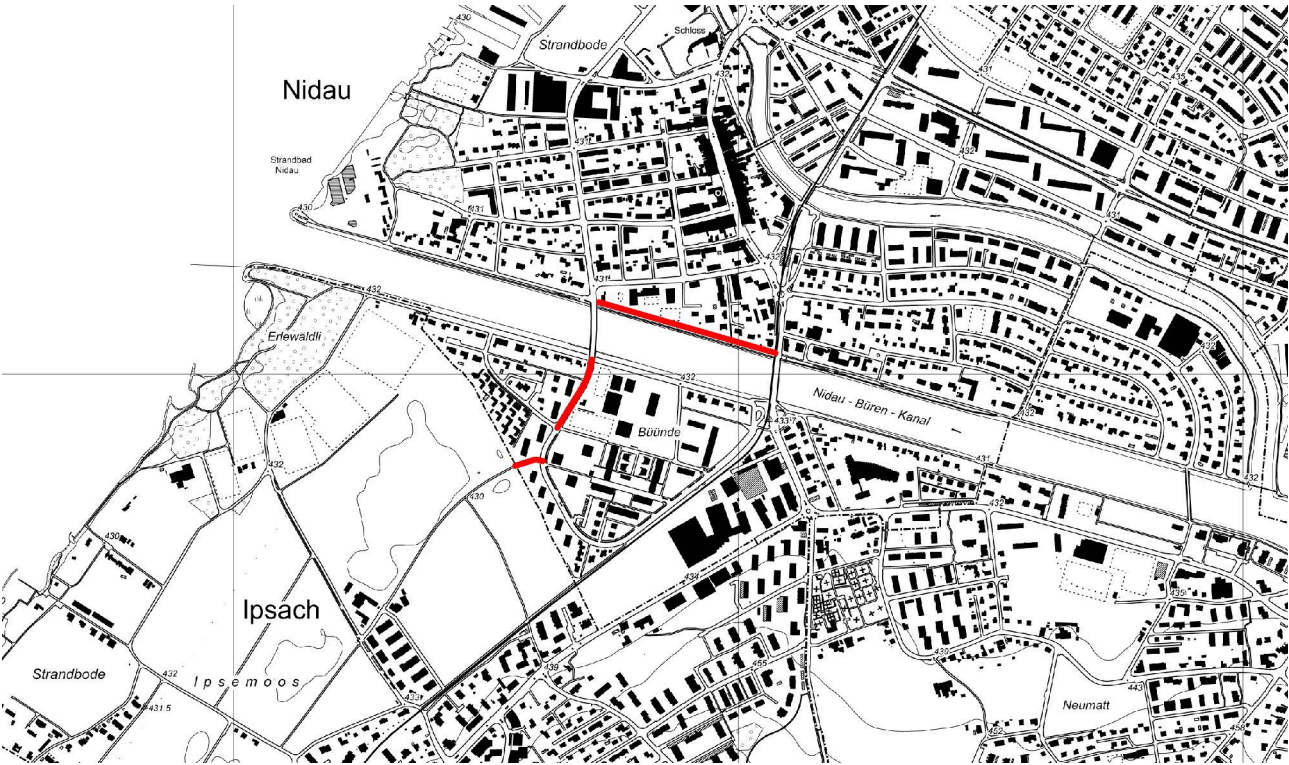
Nidau, Fuss- und Velowege verbreitern

BBS.FVV-Ü.17.09

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr
Unterategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



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

und Veloverkehr auf 3.5m ausbauen (heutige Breite: 2m). Der Ausbau dieses Abschnitts ist standortgebunden. Lediglich mit dieser Linienführung lässt sich eine direkte Verbindung zwischen den beiden Brücken an der Nordseite des Nidau-Büren-Kanals erstellen. Damit lässt sich auch ein Ausbau im Gewässerraum rechtfertigen;

- Neuer Veloweg 3.5m zwischen der Bürgerallee bis zur Dr. Schneiderstrasse, als Zubringerverbindung und zum Schliessen der Netzlücke zur Velobahn Ipsach-Nidau-Biel.

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

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

Veloweg Dotzigen-Scheuren

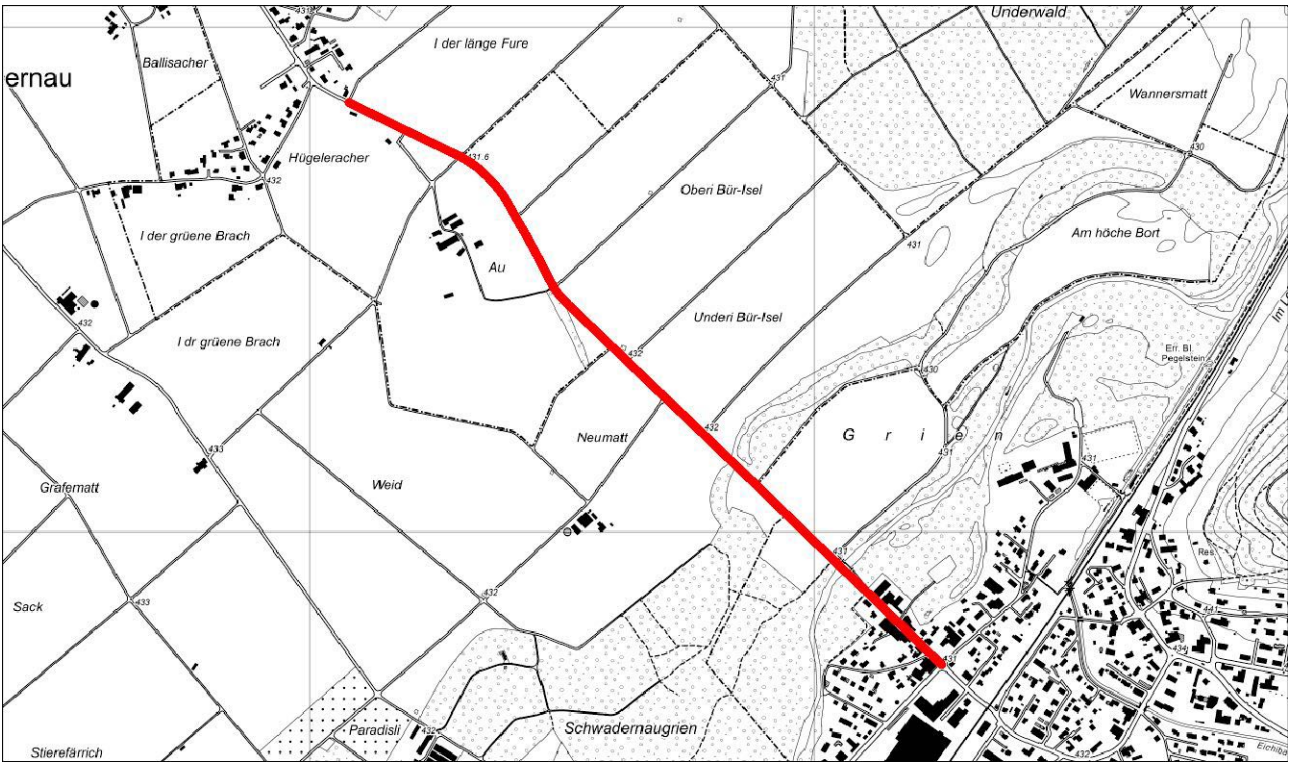
BBS.FVV-Ü.17.10

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code
0371.4.032

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie



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

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

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

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

BBS.FVV-Ü.18

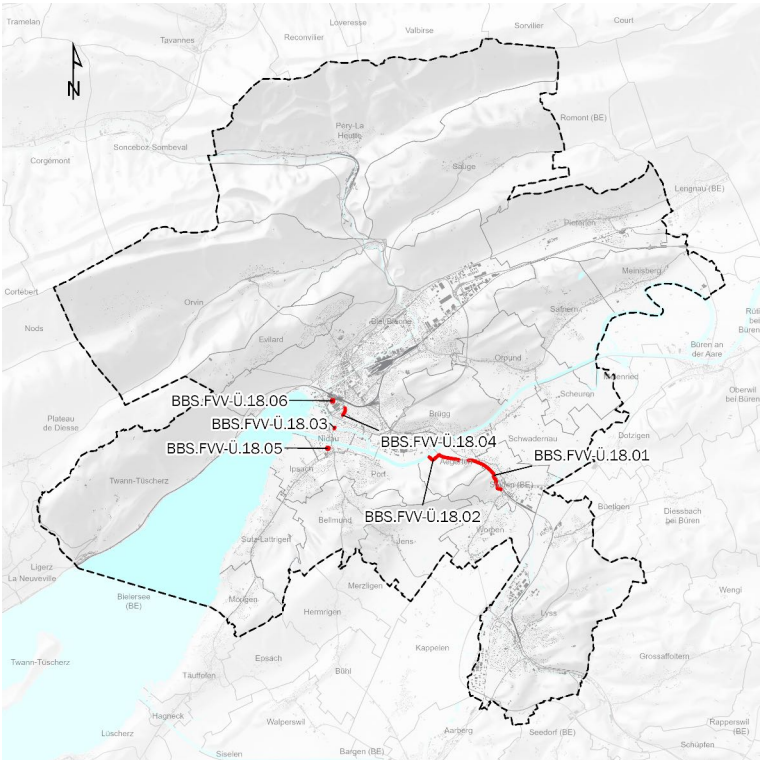
AP5-Horizont

B-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



Kosten (Mio. CHF) 19.80

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

Finanzierung
AP-Massnahme

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

Konzeption
Massnahmenpaket

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

Mit den Massnahmen werden:
- physische Netzlücken geschlossen, wobei insbesondere die Trennwirkung von Bahn-

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

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

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

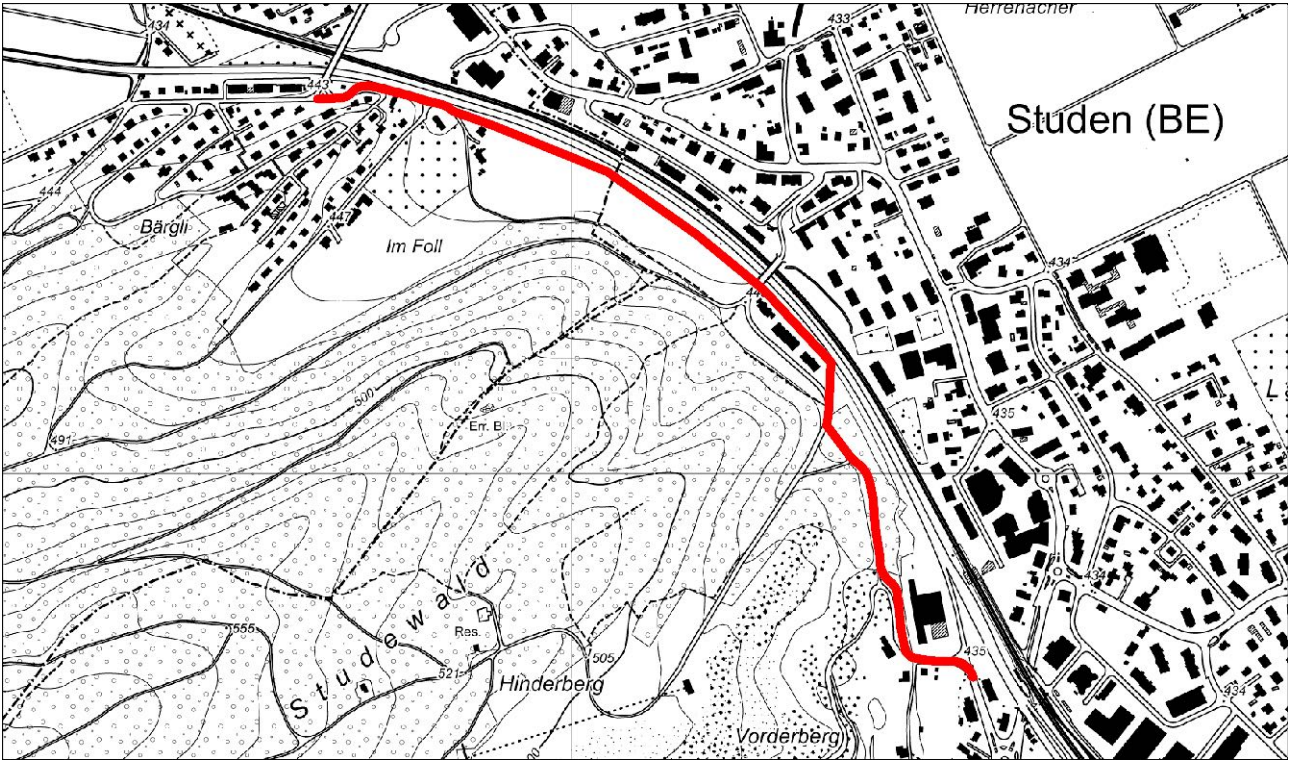
Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt
Studen - Aegerten

BBS.FVV-Ü.18.01

AP5-Horizont
B-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr
Unterategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



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

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

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

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

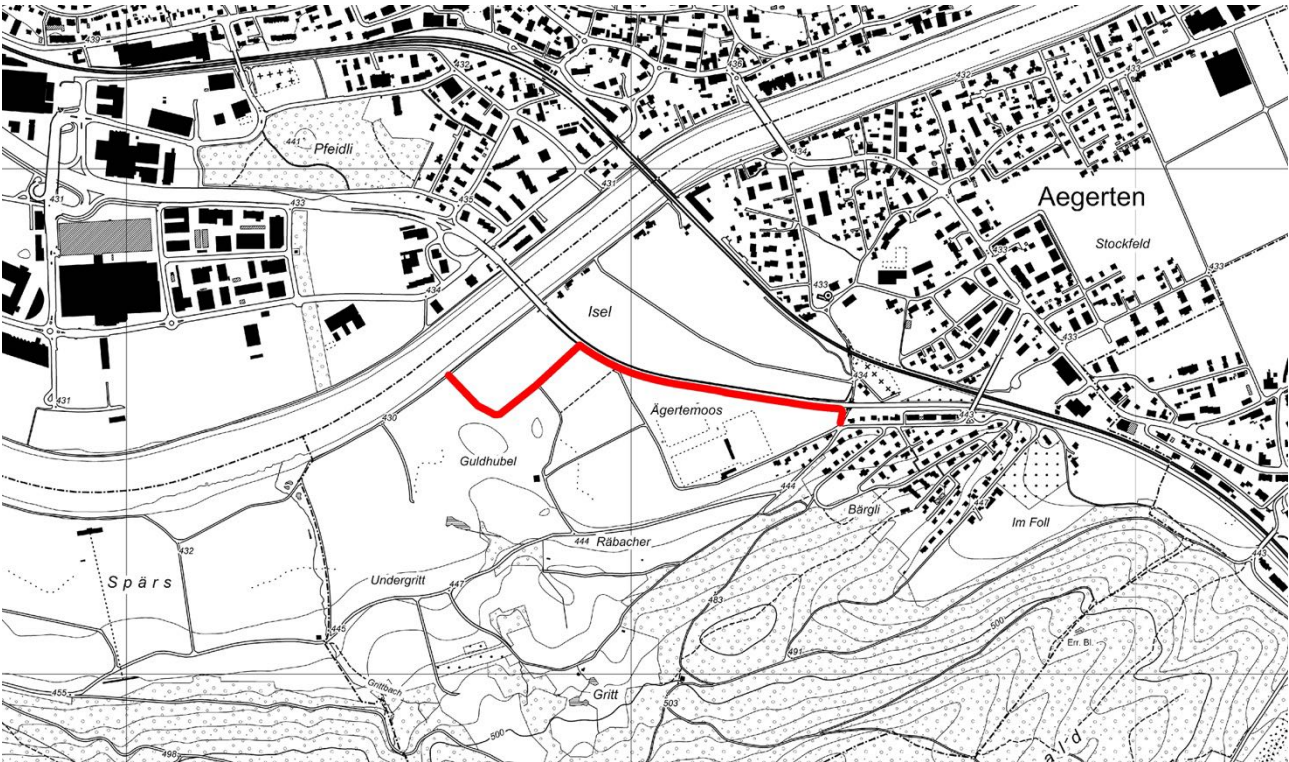
Velobahn Lyss - Biel, Abschnitt
Aegerten

BBS.FVV-Ü.18.02

AP5-Horizont
B-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr
Unterategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



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

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

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

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

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

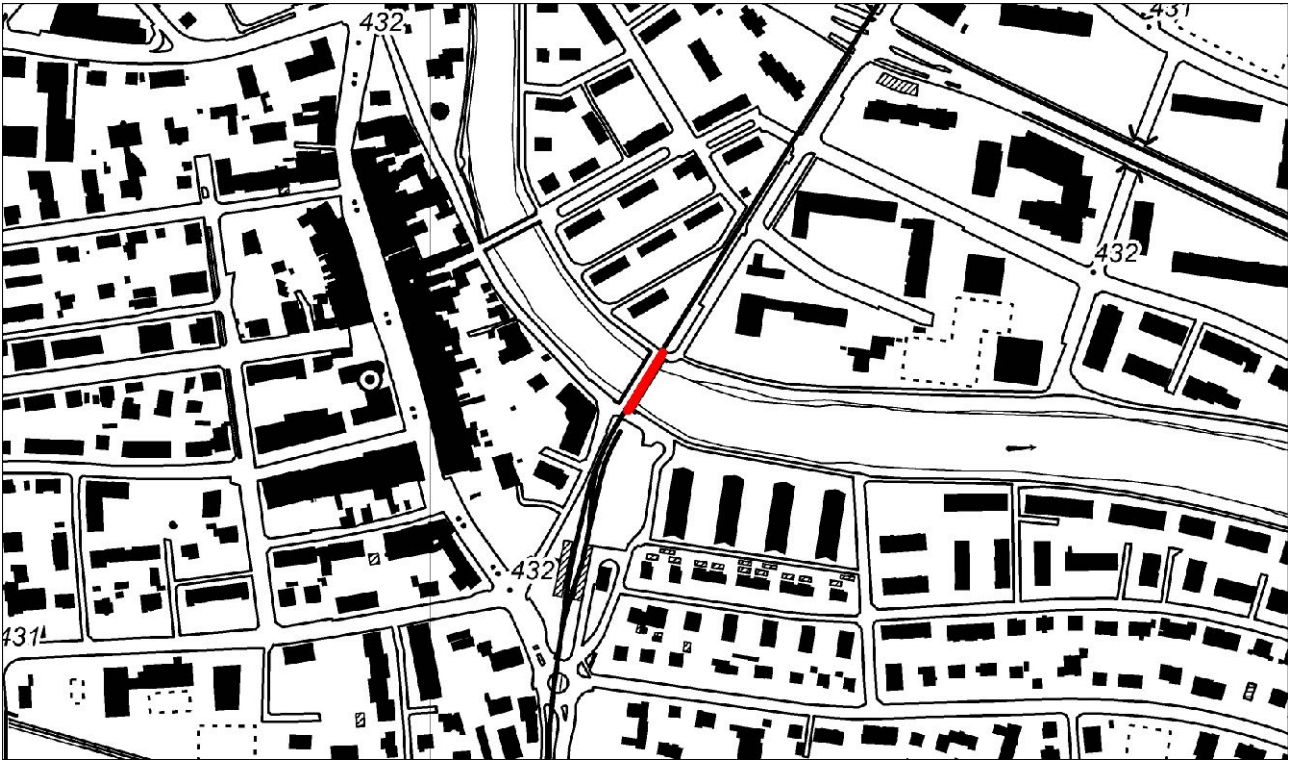
Nidau, Veloweg Port – Nidau – Biel
Zentrum, Abschnitt Zihlbrücke
(ASm-Brücke)

BBS.FVV-Ü.18.03

AP5-Horizont
B-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr
Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



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

Netzlücke Nr. 58 des kantonalen Sachplans Veloverkehr.

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

Dolumente:

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

Dokumente:

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

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** -

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

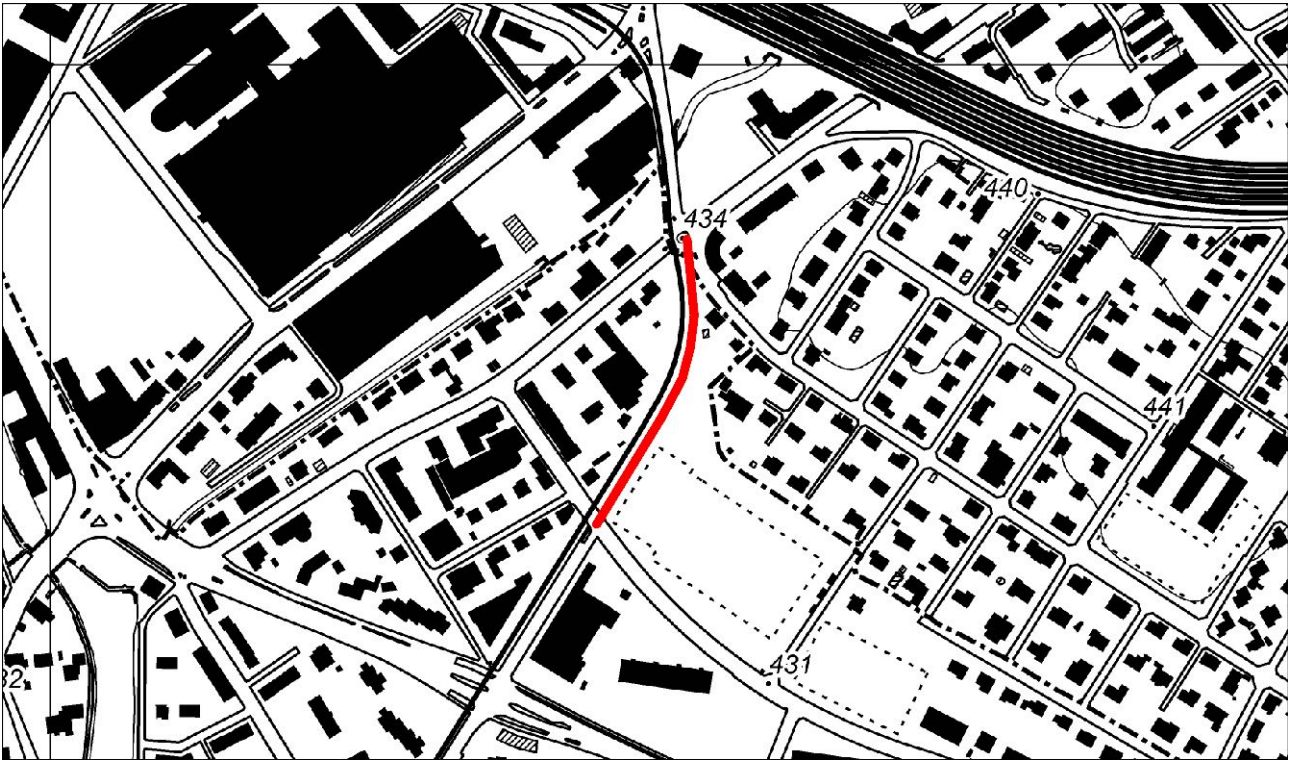
Nidau, Veloweg Port – Nidau – Biel Zentrum, Abschnitt Keltenstrasse / Bielstrasse – Alfred-Aebi-Strasse

BBS.FVV-Ü.18.04

AP5-Horizont
B-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr
Unterategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



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

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

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

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

Nidau, Bahnunterführung Haltestelle Beunden

BBS.FVV-Ü.18.05

AP5-Horizont

B-Horizont

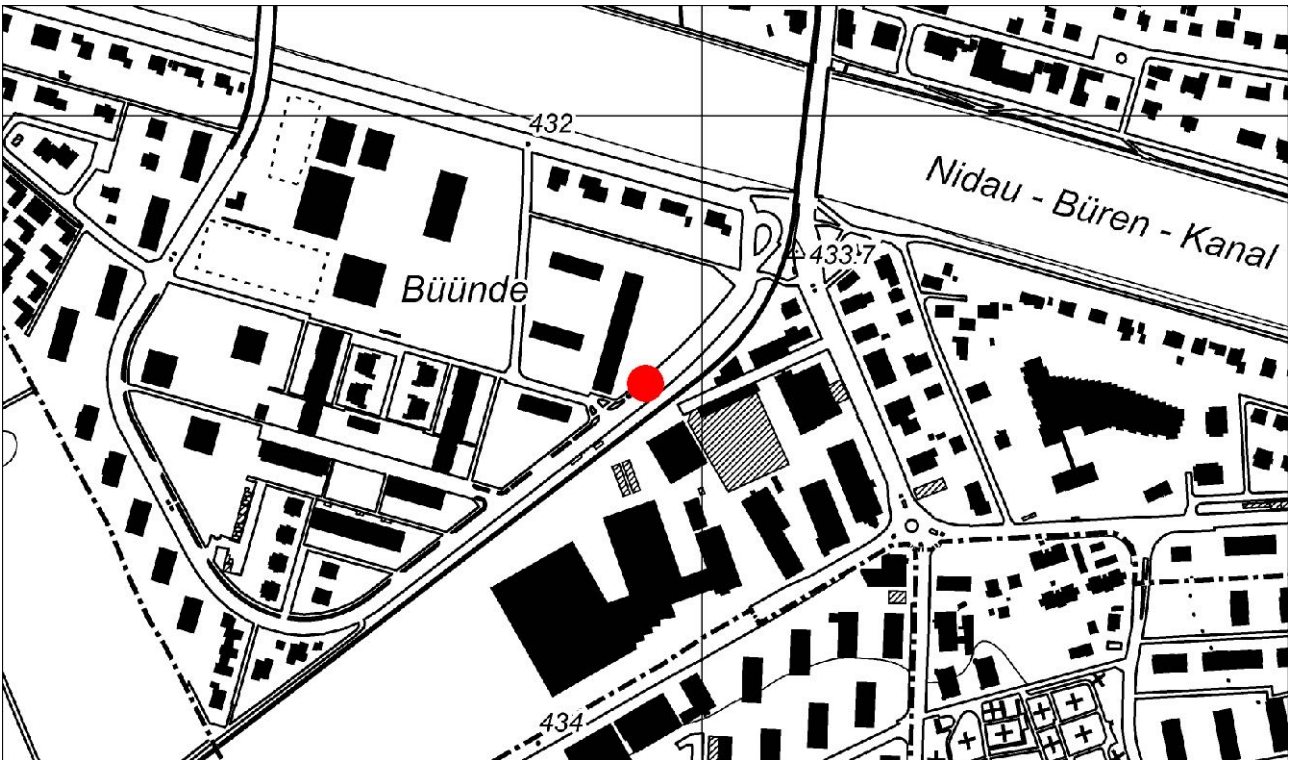
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



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

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

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

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres** -

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

Biel, Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd

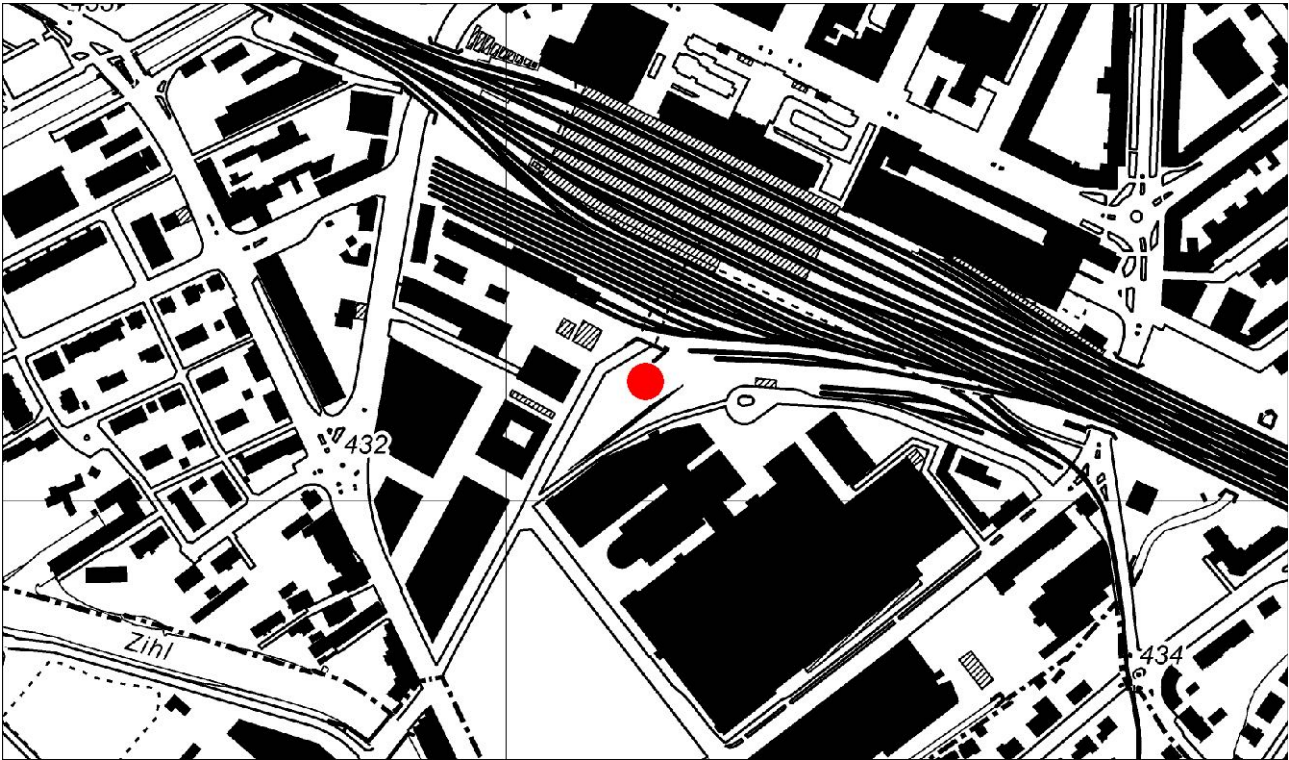
BBS.FVV-Ü.18.06

AP5-Horizont
B-Horizont

Früherer ARE-Code
0371.4.034

Massnahmenkategorie
5 Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie
5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr



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

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

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

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

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	Strassennetzplan (SNP)
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Einzelmassnahme Verkehr

Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz

BBS.KM-Mu.03

AP5-Horizont
A-Horizont

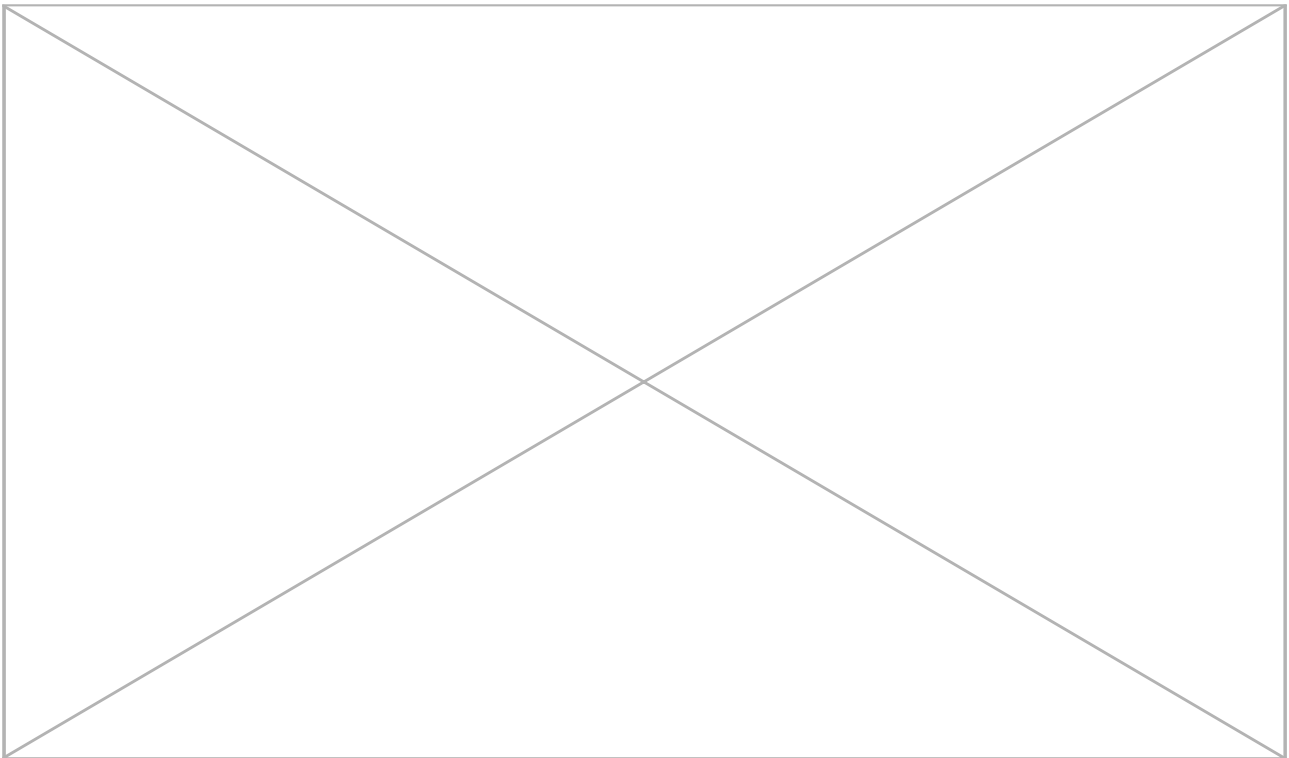
Früherer ARE-Code
0371.4.009

Massnahmenkategorie
4 Verkehrsdrehscheiben

Unterkategorie
4 Verkehrsdrehscheiben



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		Grundeigentümer, SBB	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn		Inbetriebnahme
	4.95	01.01.2031		31.12.2033
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten			
AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
	-			


Massnahmenbeschreibung

Der Bahnhof Lyss ist eine der wichtigsten Zentralitäten in der Gemeinde und eine bedeutende Verkehrsdrehscheibe (Regionaler Knoten) in der in der Agglomeration Biel/Lyss. Das Bahnhofumfeld ist die Adresse der Gemeinde. Die umgestaltete Bahnhofstrasse hat schon eine hohe Qualität. Ausserdem befindet sich mit dem Bangerter Park und den Villen ein schönes und identitätsstiftendes Ensemble im nördlichen Bereich des Bahnhofs. Zwischen Bahnhofstrasse und Bangerter Park fehlt aber noch die gesamtheitliche und auf die angrenzenden Entwicklungsgebiete abgestimmte Gestaltung. Bei der Neugestaltung sind die bestehenden Defizite bezüglich Fuss- und Veloverkehr und ÖV zu beheben und auch die städtebaulichen Akzente neu zu setzen.

Zur Zeit läuft eine Infrastruktur-Studie bei der SBB, wie der Bahnhof Lyss zukünftig funktionieren soll (Gleis- und Perronanlagen). Aufdieser Grundlage wird es möglich sein, eine Vereinbarung mit der SBB zur weiteren Planung des Bahnhofumfelds abzuschliessen. Dann soll als nächster Schritt ein qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt werden mit folgenden Aufgaben:

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

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

Machbarkeit

-

Planungsstand

1

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2028	Studie	Gemeinde
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.01.2030	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
	01.06.2030	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
	01.01.2031	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2033	Inbetriebnahme	Gemeinde
Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Einfaches und effizientes Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln - Optimale Zugänglichkeit zu den Mobilitätsdrehscheiben, kundenfreundliche und attraktive Ausgestaltung	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Verkehrsdrehscheiben Biel und Lyss stärken - Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern	
	Bezug zu Teilstrategie	- Verkehrsdrehscheiben ausbauen - Zentrumsgebiete stärken - Strassenraum mit besonders hoher Aufenthaltsqualität und minimaler Trennwirkung gestalten - Gestaltung auf die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden ausrichten - Umsteigebeziehungen verbessern - Bike+Ride-Angebot ausreichend gross und in guter Ausstattung zur Verfügung stellen.	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Verbesserung der Umsteigebeziehungen Bahn-Bus und der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr inklusive der Zugänge zum ÖV - Verbesserung des Gesamtverkehrssystems für alle Teilnehmenden	
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Aufwertung eines zentralen öffentlichen Raumes.	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit durch die bessere Übersichtlichkeit.	
	Umwelt (WK 4)	- Positive Auswirkung auf die Umweltbelastung durch die Stärkung des ÖV - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung	ja	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	-		
Umweltverträglichkeit	-		

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

Die Massnahme ersetzt teilweise die Massnahme 0371.2.003 aus dem AP2 «Schienengebundener öffentlicher Verkehr (Optimierung Bahnhaltestellen Busswil und Lyss)». Die im AP2 vorgesehene Optimierung der Bahnhaltestelle Lyss (neue Überdachung und Vorplatzgestaltung) wurde noch nicht realisiert und im städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss planerisch weiterentwickelt. Dieser Teil der Massnahme aus dem AP2 wird durch die vorliegende Massnahme ersetzt. Der Teil Optimierung der Bahnhaltestelle Busswil wurde realisiert.

- Die Massnahme wird mit der Bahnunterführung Bahnhof Lyss Nord (BBS.LV-Ü.06) abgestimmt.
- Die Bahnunterführung sowie auch die geplanten Entwicklungen im Bahnhofquartier haben sich auf die Planungsinhalte des ersten Planungsschrittes mit dem qualitätssichernden Verfahren für ein städtebauliches Konzept 2021/22 abzustützen.

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- SBB, Infrastruktur-Studie
- Gemeinde Lyss, Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss, Stand 2020/2021
- Gemeinde Lyss, Richtplan Verkehr Lyss, 2012

Einzelmassnahme Verkehr

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

BBS.KM-Mu.09

AP5-Horizont
B-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
4 Verkehrsdrehscheiben

Unterkategorie
4 Verkehrsdrehscheiben



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	Gemeinde		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	3.00	01.01.2032	31.12.2035
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		



Massnahmenbeschrieb

Das Zentrum des Quartiers Mett wird durch die Bahngleise in zwei Teile getrennt. Im Süden sollen die bestehenden Genossenschaftssiedlungen erneuert und verdichtet werden, zudem beabsichtigen verschiedene private Grundeigentümer die Schaffung neuen Wohnraums und neuer Gewerbe- respektive Verkaufsflächen. Im Jahr 2023 wurde eine städtebauliche 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 (vfM Mett Zentrum). Die S-Bahn Station von Mett weist gemäss dem öV-Konzept 2035 ein hohes Potenzial für die Stärkung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Biel auf. Sie soll demnach zu einem Umsteigeknoten werden und besser an das Quartier angebunden werden. Weiter sollen die Bushaltestellen an der Orpundstrasse in die Nähe des Bahnhofes verlegt werden.

Zur Verbesserung des Zugangs zum Bahnhof für den Veloverkehr sollen zusammen mit der Velokomfortroute Velobastellplätze und eine Velostation eingerichtet werden. Gleichzeitig wird der öffentliche Raum für den Aufenthalt aufgewertet.

Machbarkeit Testplanung Mett-Zentrum-Süd, 2023 /Vertiefung zu städtebaulichen Konzept 2024

Planungsstand 1

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2024	Studie	Gemeinde
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2029	Vorprojekt	Gemeinde
	01.01.2032	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität - Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Verkehrsdrehscheiben Biel und Orpund stärken - Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern	
	Bezug zu Teilstrategie	- Lokale Mobilitätsdrehscheibe ausbauen - Strassenraum mit besonders hoher Aufenthaltsqualität und minimaler Trennwirkung gestalten - Gestaltung auf die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden ausrichten - Umsteigebeziehungen verbessern - Bike+Ride-Angebot ausreichend gross und in guter Ausstattung zur Verfügung stellen.	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Verbesserung der Umsteigebeziehungen Bahn-Bus und der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr inkl. der Zugänge zum ÖV, - Verbesserung des Gesamtverkehrssystems für alle Teilnehmenden	
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Aufwertung eines zentralen öffentlichen Raumes.	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit durch die bessere Übersichtlichkeit.	
	Umwelt (WK 4)	- Positive Auswirkung auf die Umweltbelastung durch die Stärkung des ÖV - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	-		
Umweltverträglichkeit			
Bezug zu weiteren Massnahmen			
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Sachplan Velo der Stadt Biel, Massnahme 49 - Konzept öffentlicher Verkehr 2035 Agglomeration Biel		

Einzelmassnahme Verkehr

**Biel, Neugestaltung Unterer Quai,
Abschnitt Zentralplatz -
Spitalstrasse**

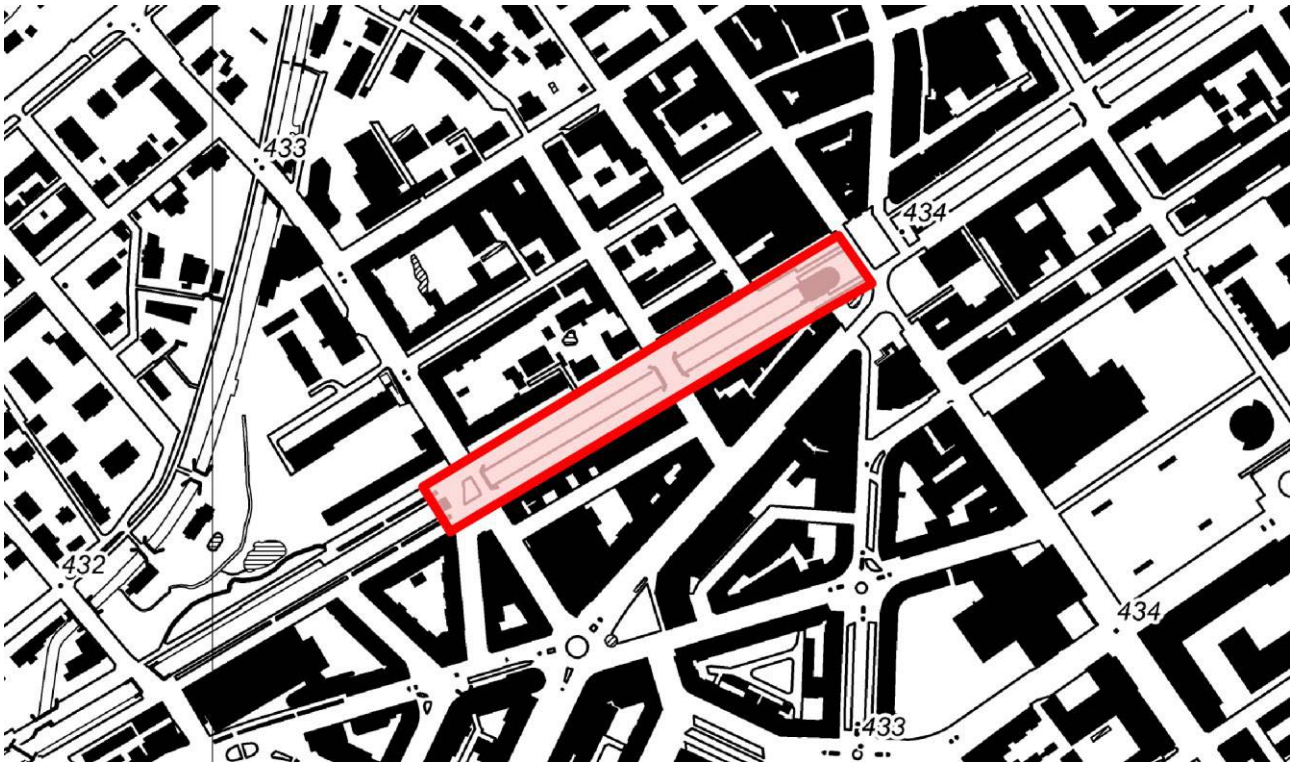
BBS.MIV-Auf.04

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code
0371.4.062

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.2 Strassenabschnitt



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	Gemeinde		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	6.00	01.01.2029	01.07.2031
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
	-		



Massnahmenbeschrieb	Klimagerechte Umgestaltung des Strassenraums mit Priorität für den Fuss- und den Veloverkehr. Aufhebung der Parkierung im öffentlichen Raum. Die Umgestaltung wertet den Strassenraum auf und stärkt die strukturierende Hauptachse für den Fuss- und Veloverkehr zwischen See, Stadtzentrum und Bözingenfeld entlang der Schüss. Zur Erhöhung der Klimaresilienz werden Massnahmen insbesondere zur Entsiegelung umgesetzt. 2024 lag ein bewilligtes und finanziertes Projekt vor, das in der Volksabstimmung abgelehnt wurde. Das Projekt soll nun überarbeitet und im Rahmen dieser Massnahme umgesetzt werden.		
Machbarkeit	Nachgewiesen in bereits bewilligtem Projekt		
Planungsstand	1		
Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2021	Studie	Gemeinde
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.01.2029	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
	01.01.2029	Baubeginn	Gemeinde
	01.07.2031	Inbetriebnahme	Gemeinde
Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung - Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität - Innenstadt von Biel als attraktiver Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeort	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten	

	Bezug zu Teilstrategie	- Strassenraum siedlungsorientiert gestalten mit hoher Aufenthaltsqualität - Mittelachse Biel als strukturierende West-Ost-Veloverbindung stärken - Strukturierende Fusswegachsen mit hoher Qualität und starker Identität stärken
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Stärkung und Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr - Reduktion der verkehrlichen Belastungen - Optimierung der Auslastung der vorhandenen Strasseninfrastruktur - Förderung der Koexistenz im Gesamtverkehr
	Siedlung (WK 2)	- Erhöhung der Siedlungsqualität - Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Qualität der öffentlichen Räumen - Aufwertung des Strassenraums
	Sicherheit (WK 3)	- Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Luft- und Lärmbelastung und des Flächenbedarfs - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV und LV
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz Koordinationsstand kantonalen Richtplan
	Festsetzung	
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung		
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	-	
Umweltverträglichkeit	-	
Bezug zu weiteren Massnahmen	Die Neugestaltung des oberen Teils des Unteren Quais ist mit dem Gesamtprojekt der Aufwertung des Stadtzentrums Biel verbunden, wovon eines der wichtigsten Ziele die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie der Qualität der Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr ist.	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Voraussichtlicher DTV 2040 (ohne Massnahme): 2'500 - Pflichtenheft Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Quais entlang der Schüss - Bisheriges Bauprojekt unterer Quai	

Einzelmassnahme Verkehr

**Biel, Neugestaltung
Bahnhofstrasse, oberer Teil
zwischen Guisanplatz und
Zentralplatz**

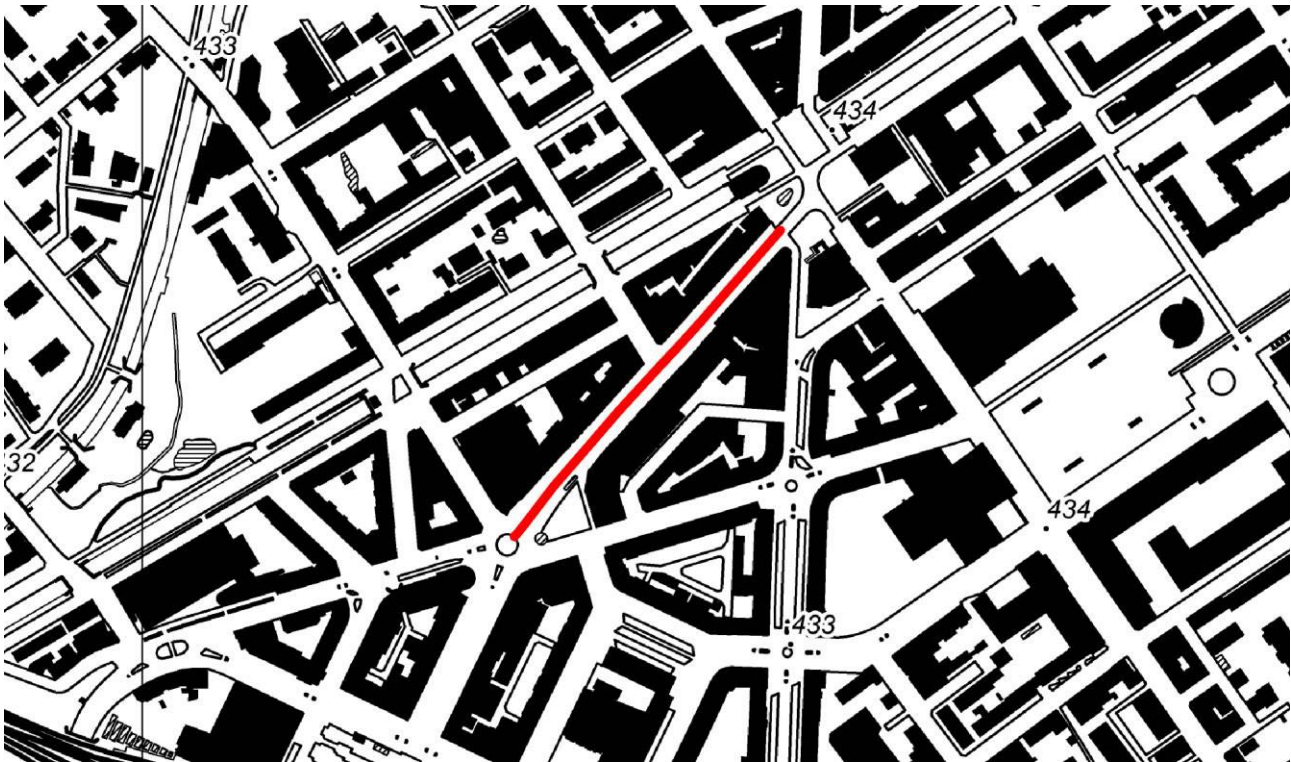
BBS.MIV-Auf.05

AP5-Horizont
B-Horizont

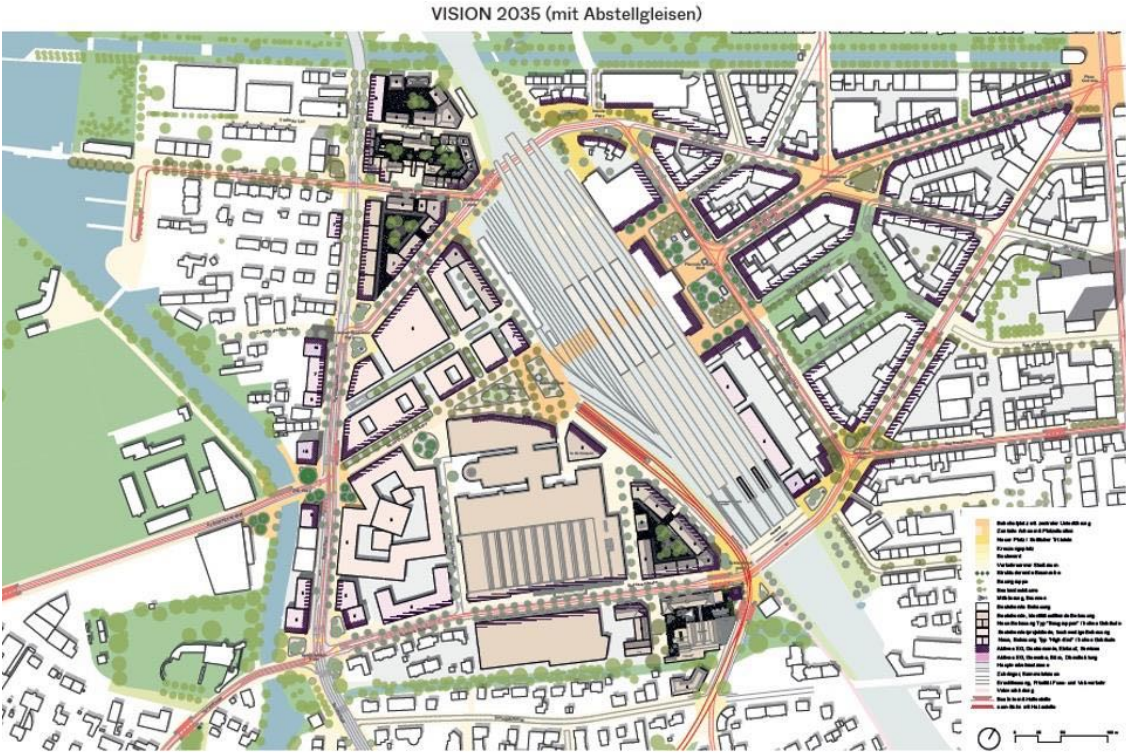
Früherer ARE-Code
0371.4.063

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.2 Strassenabschnitt



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	Gemeinde		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	6.00	31.12.2033	31.12.2034
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten		
AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
	-		



Massnahmenbeschrieb

Der Bahnhof Biel mit den angrenzenden Strassen ist die wichtigste multimodale Verkehrsdrehscheibe der Stadt. Die Erreichbarkeit des Bahnhofgebiets muss von allen Seiten zu Fuss und mit dem Velo sowie dem ÖV problemlos möglich sein. Der Abschnitt Bahnhofstrasse Nord ist eine wichtige Verbindung zwischen der Bieler Innenstadt und dem Bahnhof. Es ist die Hauptachse, auf der die Busse verkehren, sie ist auch ein wichtiger Umschlagplatz mit Bushaltestellen sowie eine strategische Verbindungsachse für den Fuss- und Veloverkehr. Die Strasse ist belebt, vielseitig und zeichnet sich durch ein vielfältiges Angebot an Dienstleistungen, Geschäften und Restaurants aus.

Die Bahnhofstrasse Nord ist das nördliche Teilstück der urbanen Achse entlang der sogenannten Perlenkette der Neugestaltung des Bahnhofgebiets. Der Abschnitt Bahnhofstrasse Nord ist zudem Teil einer durchgehenden Verbindungsachse, speziell für den Fussverkehr, zwischen der Innenstadt und dem See. Priorität für diesen urbanen Raum wird auf die zu Fuss gehenden und den öffentlichen Verkehr gelegt. Für den Fussverkehr sollen die Längs- und Querverbindungen über die bereits heute autofreie Strasse gestärkt werden, wie auch die Aufenthaltsqualität. Mit der Neugestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade soll die Bahnhofstrasse eine wichtige Einkaufsstrasse der Stadt Biel bleiben. Der Zentralplatz macht in der Folge die Verlinkung mit der Nidaugasse, welche bis in die Altstadt reicht und als Flanier-/Shoppingmeile ein Aushängeschild der Stadt darstellt.

Machbarkeit

Bereits heute wird die Bahnhofstrasse Nord für dieselben Funktionen genutzt, die Machbarkeit ist gegeben.

Planungsstand

1

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

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

31.12.2029	Studie	Gemeinde
31.12.2030	Vorprojekt	Gemeinde
01.01.2032	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
01.06.2032	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
31.12.2033	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2034	Inbetriebnahme	Gemeinde

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung - Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität - Innenstadt von Biel und Nidau als attraktiver Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeitort	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten	
	Bezug zu Teilstrategie	-Strassenraum siedlungsverträglich gestalten -Strukturierende Fussverkehrsachsen mit hoher Qualität und starker Identität stärken -Busnetz optimieren und Angebot ausbauen, wichtige Hauptachse im Agglomerationskern sowie Schnelllinie mit weniger als 30 Minuten-Takt - Velodirektroute für schnelle und geübte Velofahrende	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Stärkung und Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr - Reduktion der verkehrlichen Belastungen - Optimierung der Auslastung der vorhandenen Strasseninfrastruktur - Förderung der Koexistenz im Gesamtverkehr	
	Siedlung (WK 2)	- Erhöhung der Siedlungsqualität, - Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Qualität der öffentlichen Räumen - Aufwertung des Strassenraums	
	Sicherheit (WK 3)	- Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit	
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Luft- und Lärmbelastung - Aufwertung von Natur- und Grünräumen	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	-		
Umweltverträglichkeit	-		
Bezug zu weiteren Massnahmen	- Abstimmung mit der Neugestaltung Bahnhofplatz (KM-Mu.06)		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Fläche: 9'500 m2 - Voraussichtlicher DTV 2040 (ohne Massnahme): 3'650		

Einzelmassnahme Verkehr

Biel/Nidau, Konzept Rue de Caractères, Bernstrasse zwischen Guido-Müller-Platz und Keltenstrasse

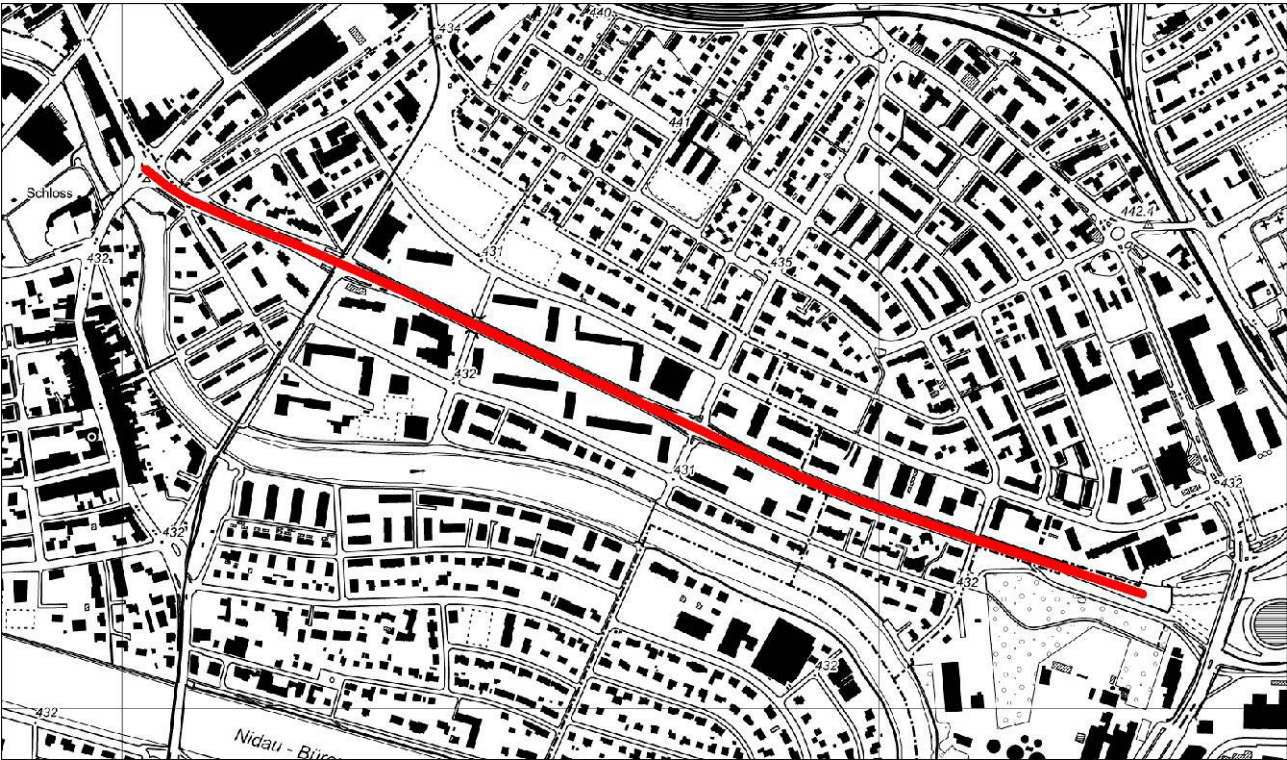
BBS.MIV-Auf.06

AP5-Horizont
A-Horizont

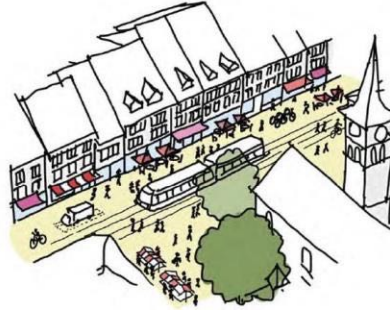
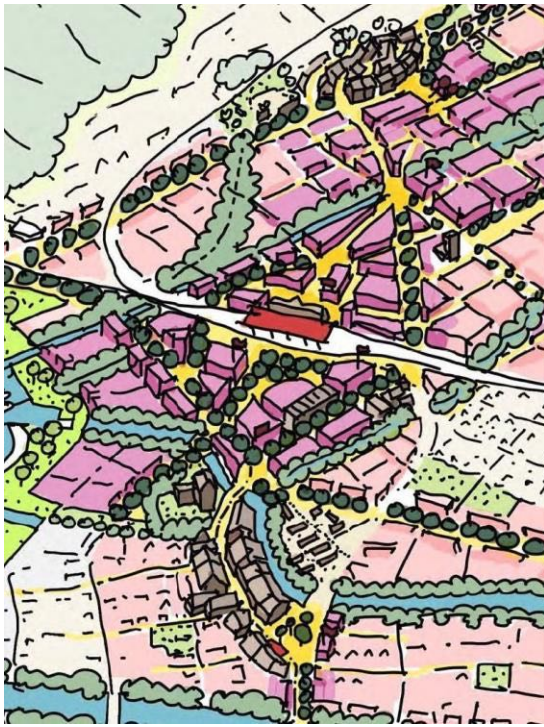
Früherer ARE-Code
0371.4.064

Massnahmenkategorie
3 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Unterkategorie
3.2 Strassenabschnitt



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	TBA-OIK		Archäologischer Dienst, Biel/Bienne, Nidau
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	6.00	01.01.2030	31.12.2031
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten		
AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
	-		



Massnahmenbeschrieb

Nach dem Entscheid, das Projekt A5 Westumfahrung Biel nicht umzusetzen, bleibt die oberirdische Strasse zwischen Brüggmoos, Guido-Müller-Platz und Seedorf bestehen und wird verträglich umgestaltet. Zu diesem Zweck wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die gesamte Achse erarbeitet und schrittweise umgesetzt. Die Umgestaltung der Bernstrasse zwischen dem Autobahnanschluss Brüggmoos und dem Guido-Müller-Platz soll prioritär realisiert werden.

Massnahmen: Umfassende Neugestaltung der Achse als Teil der Stadt; Verbesserung der Längsverbindungen und der Querverbindungen und Erhöhung der Durchlässigkeit der Achse für den Fuss- und Veloverkehr; Verbesserung des Verkehrsflusses für den öffentlichen Verkehr entlang und durch die Achse; Anpassung der Strassengestaltung an den Klimawandel inkl. Umweltspur (gemäss Verkehrsmangement Region Biel Grobstudie).

Machbarkeit

-

Planungsstand

1

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin
30.09.2025

Planungs-/Finanzierungsschritt
Studie

Federführende Stelle
TBA-OIK

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin
01.01.2029
01.06.2029
01.01.2030
31.12.2031

Planungs-/Finanzierungsschritt
Finanzierungsbeschluss
Plangenehmigung/Baubewilligung
Baubeginn
Inbetriebnahme

Federführende Stelle
TBA-OIK
TBA-OIK
TBA-OIK
TBA-OIK

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Flüssiger Verkehrsablauf und Verträglichkeit des Verkehrs im Siedlungsgebiet - Strassen mit heute eingeschränkter Wohn- und Lebensqualität sind entlastet, die Lärm- und Luftbelastung ist reduziert	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten - Städtische Hauptaschen umgestalten und aufwerten	
	Bezug zu Teilstrategie	- Verkehr verträglich und sicher gestalten; Hauptachsen innerorts siedlungsorientiert gestalten - Überörtliche Velovorrangroute mit hohem Ausbaustandard - Strukturierende städtische Achsen mit hoher Qualität und starker Identität gestalten - ÖV-Hauptachse im Agglomerationskern mit = 10-Minuten-Takt	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Aufwertung des Strassenraums - Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV - Optimierung der verkehrlichen Kapazitäten - Verbesserung der Zugänglichkeit	
	Siedlung (WK 2)	- Vernetzung der Quartiere - Verbesserung der Aufenthalts- und Siedlungsqualität für der Bewohner - Aufwertung des Strassenraums	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit	
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Luft- und Lärmbelastung - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	-		
Umweltverträglichkeit	-		
Bezug zu weiteren Massnahmen	Die Massnahme ist Bestandteil der Neugestaltung der Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse: - BBS.MIV-Auf.13.10: Biel, Konzept Rue de Caractères-Ländestrasse, Abschnitt Rousseauplatz – Unterer Quai - BBS.MIV-Auf.14: Biel, Konzept Rue de Caractères, Abschnitt Guido-Müller-Platz - Rousseauplatz (Aarbergstrasse) - BBS.MIV-Auf.15.01: Biel, Konzept Rue de Caractères-Ländtestrasse, Abschnitt Unterer Quai – Seedorstadt		
	Die Massnahme ist mit dem Verkehrsmanagement Agglomeration Biel abzustimmen: - BBS.NM-VM.06.01: VM Agglomeration Biel - Zone A (Biel, Nidau)		

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Fläche: 15'750 m²
- Voraussichtlicher DTV 2040 (ohne Massnahme): 35 000
- Kanton Bern, Stadt Biel, Stadt Nidau: Studienauftrag Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse, 2025
- Dialogprozess Westast Biel: Schlussbericht, 2020 / Schlussbericht verkehrliche Grundlagen, 2020

Einzelmassnahme Verkehr

**Biel, Konzept Rue de Caractères,
Abschnitt Guido-Müller-Platz -
Rousseauplatz (Aarbergstrasse)**

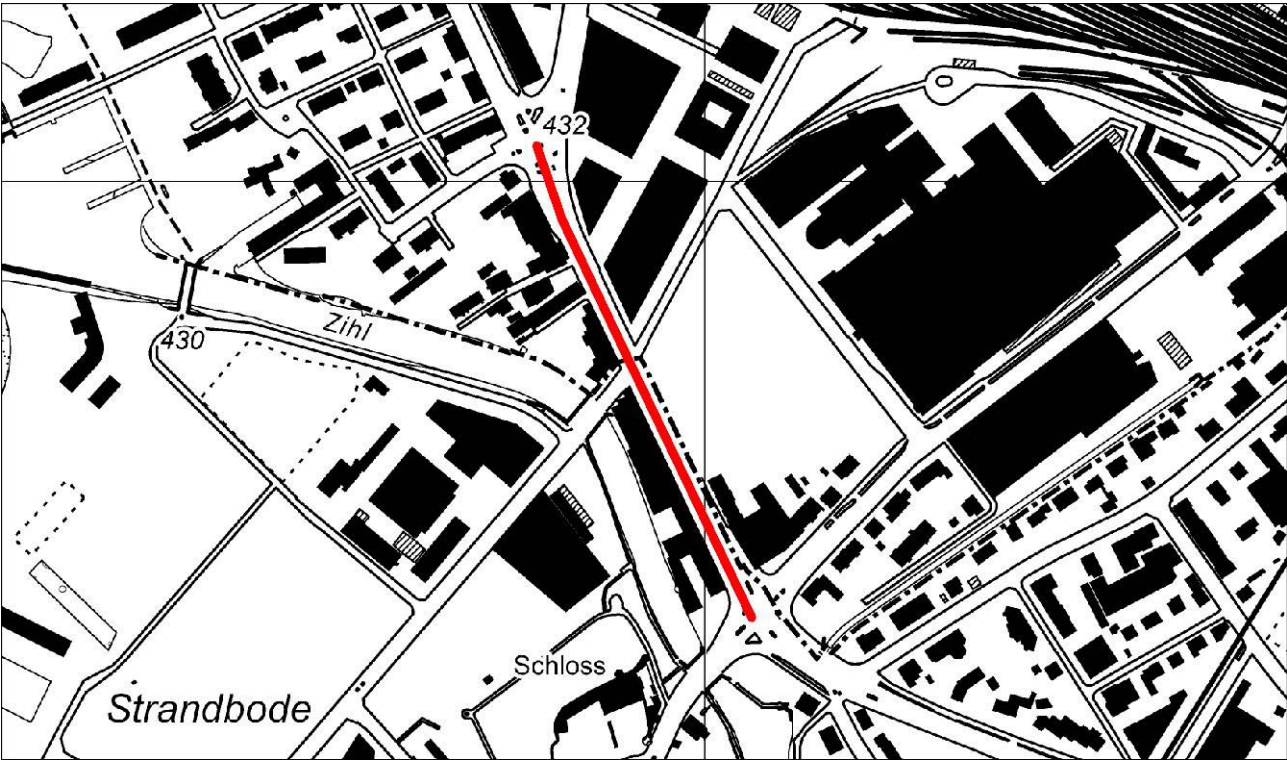
BBS.MIV-Auf.13

AP5-Horizont
B-Horizont

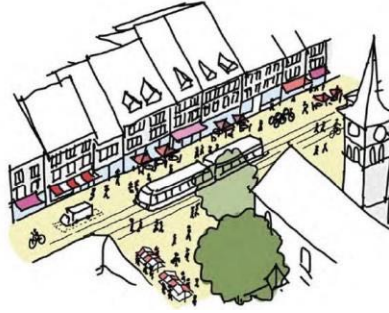
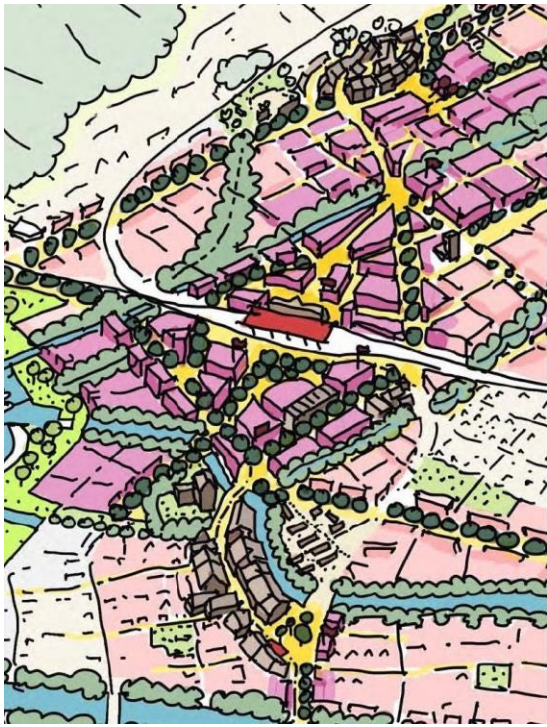
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.2 Strassenabschnitt



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		TBA-OIK III	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn		Inbetriebnahme
	6.00	31.12.2035		31.12.2036
Finanzierung	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten			
AP-Massnahme	Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
	-			



Massnahmenbeschrieb Mit der Massnahme wird eine umfassende Neugestaltung und Aufwertung der Achse als Teil der Stadt angestrebt; u.a. Verbesserung der Längsverbindungen und der Querverbindungen; Erhöhung der Durchlässigkeit der Achse für den Fuss- und Veloverkehr; Verbesserung des Verkehrsflusses für den öffentlichen Verkehr entlang und durch die Achse; Verbesserung der Verkehrsqualität; Verbesserung des Modalsplits; Anpassung der Strassengestaltung an den Klimawandel. In einem ersten Schritt werden bis Ende September 2025 mit einem Studienauftrag verschiedene Ansätze geprüft.

Machbarkeit -

Planungsstand -

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	30.09.2025	Studie	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2034	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
	30.06.2035	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
	31.12.2035	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2036	Inbetriebnahme	Gemeinde

Zweckmässigkeit **Bezug zu Zukunftsbild**

- sichere, direkte und attraktive Wege für den Fuss- und Veloverkehr
- ÖV-Netz mit dichtem Takt und zuverlässigem Fahr-plan
- Neugestaltete Strassenräume sind weitestmöglich entsiegelt, begrünt und beschattet und bieten eine hohe Aufenthaltsqualität an.

	Bezug zu Handlungsbedarf	- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten - Städtische Hauptaschen umgestalten und aufwerten	
	Bezug zu Teilstrategie	- Verkehr verträglich und sicher gestalten; Hauptachsen innerorts siedlungsorientiert gestalten - Überörtliche Velobahn mit hohem Ausbaustandard - Strukturierende städtische Achsen mit hoher Qualität und starker Identität gestalten - ÖV-Hauptachse im Agglomerationskern mit = 10-Minuten-Takt	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Aufwertung des Strassenraums - Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV - Optimierung der verkehrlichen Kapazitäten - Verbesserung der Zugänglichkeit - Effizienz und Benutzerfreundlichkeit des ÖV	
	Siedlung (WK 2)	- Vernetzung der Quartiere - Verbesserung der Aufenthalts- und Siedlungsqualität - Aufwertung des Strassenraums	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit	
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Luft- und Lärmbelastung - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	-		
Umweltverträglichkeit	-		
Bezug zu weiteren Massnahmen	Die Massnahme ist Bestandteil der Umgestaltung der Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse: - BBS.MIV-Auf.06: Biel/Nidau, Konzept - Rue de Caractères, Bernstrasse zwischen Guido-Müller-Platz und Keltenstrasse - BBS.MIV-Auf.13.10: Biel, Konzept Rue de Caractères-Ländestrasse, Abschnitt Rouseauplatz – Unterer Quai - BBS.MIV-Auf.15.01: Biel, Konzept Rue de Caractères-Ländtestrasse, Abschnitt Unterer Quai – Seevorstadt Die Massnahme ist mit dem Verkehrsmanagement Agglomeration Biel abzustimmen: - BBS.NM-VM.06.01: VM Agglomeration Biel - Zone A (Biel, Nidau)		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Kanton Bern, Stadt Biel, Stadt Nidau: Studienauftrag Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse, 2025		

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz

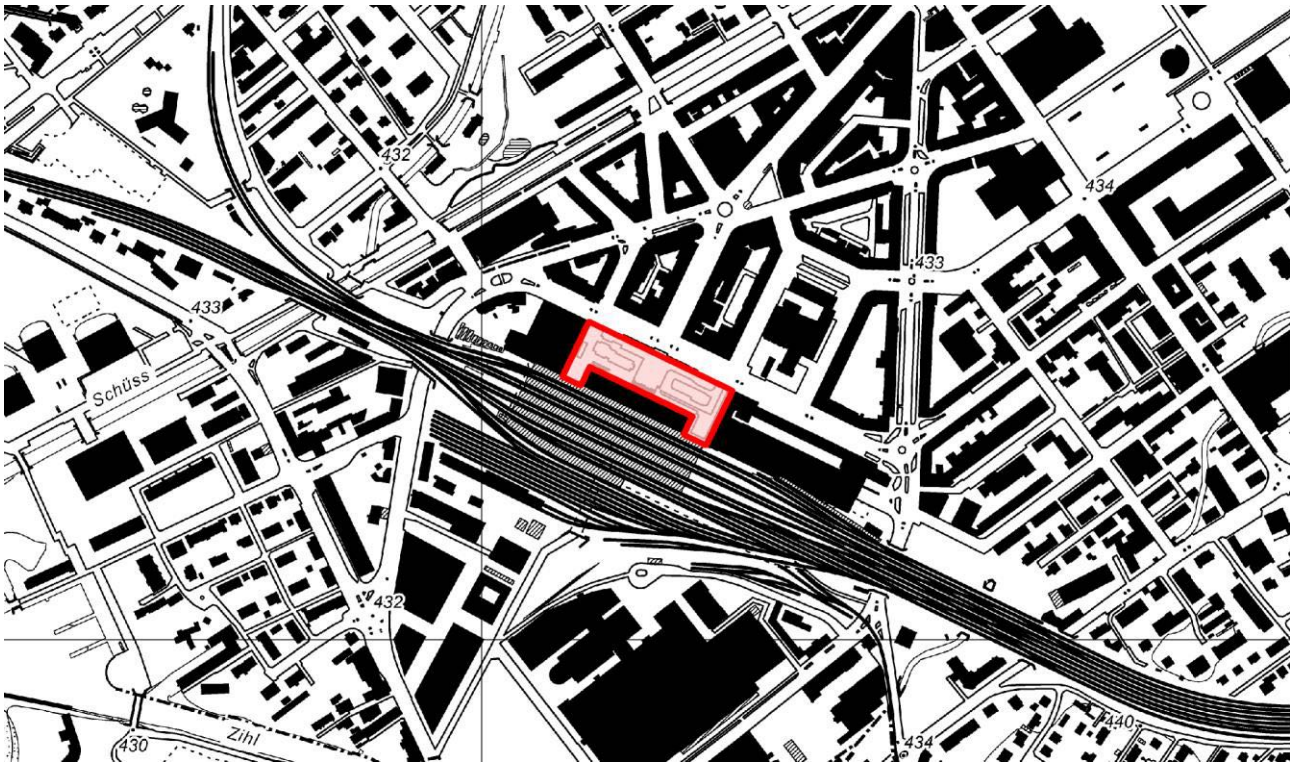
BBS.MIV-Auf.14

AP5-Horizont
A-Horizont

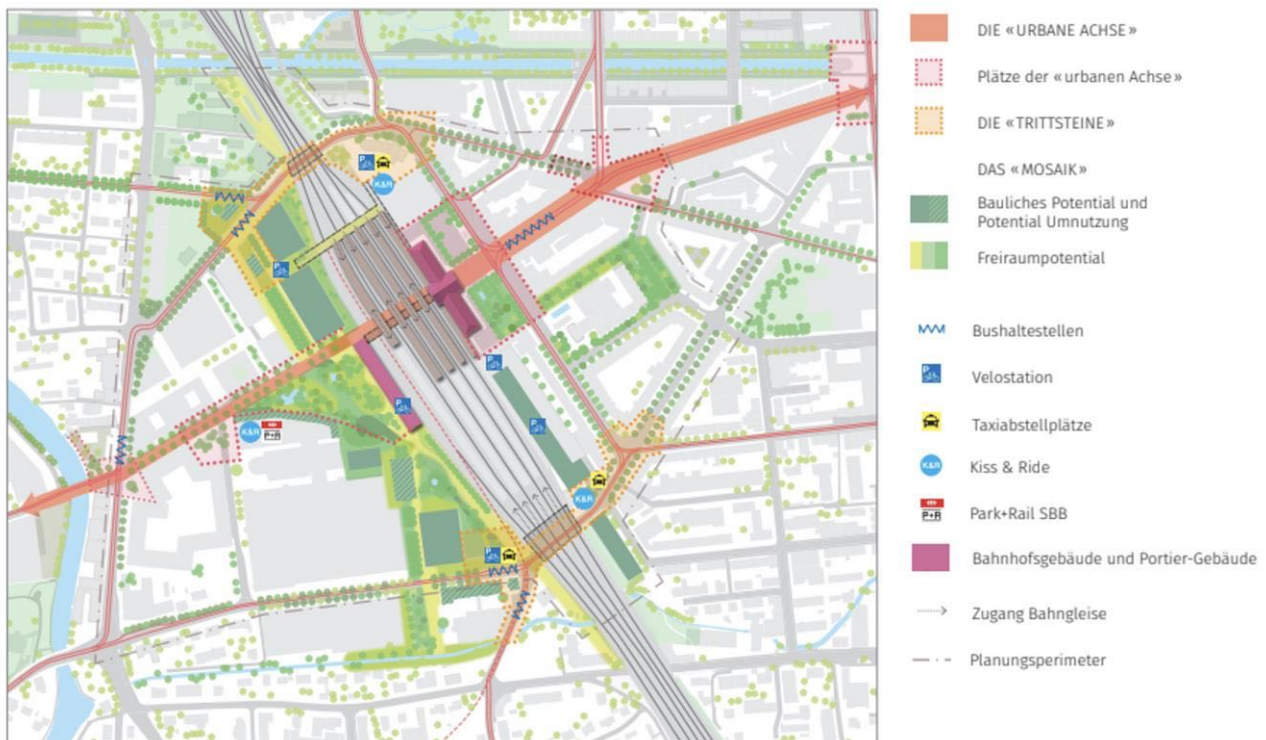
Früherer ARE-Code
0371.4.012

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.3 Platzgestaltung



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	Gemeinde		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	7.50	01.12.2031	31.12.2034
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
	-		



Massnahmenbeschreibung

Der Bahnhofplatz ist einer der bedeutendsten öffentlichen Räume der Stadt Biel. Er wird täglich von rund 30'000 zu Fuss Gehenden überquert und bildet den wichtigsten Knotenpunkt des regionalen und städtischen Verkehrs. Zusammen mit der angrenzenden Bahnhofstrasse stellt er ausserdem einen Schwerpunkt im städtischen Einkaufs- und Dienstleistungsangebot und das Tor zur Innenstadt dar. Während des letzten Jahrhunderts hat sich der Bahnhofplatz von einem grosszügigen Platz zu einer Verkehrsfläche entwickelt, die zu einem grossen Teil von Abstellflächen für Autos, Taxis und Zweiräder dominiert wird sowie als Zugang für Bushaltestellen genutzt wird.

Im März 2015 wurde ein Projekt für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes in der Volksabstimmung abgelehnt. Die Notwendigkeit einer baulichen, funktionellen und gestalterischen Neuorganisation bleibt damit bestehen. In Bezug auf die Funktionen stellen sich insbesondere Fragen zur Lesbarkeit und Anordnung der Bushaltestellen, der Kurzzeitzufahrten für den MIV, den Veloabstellplätzen, der Fussgängerführung sowie der Verkehrsabwicklung im gesamten Umfeld des Bahnhofs. Die heutige Nutzung und Gestaltung des Bahnhofplatzes ist mit folgenden Problemen und Konflikten verbunden:

- geringe Aufenthaltsqualität und fehlende Identität als städtischer Platz;
- zu wenig Platz für den Fussverkehr während den Spitzenzeiten;
- stockender Busverkehr auf der Johann-Verresius-Strasse aufgrund der hohen Fussgängerfrequenzen;
- qualitativ unbefriedigende Zweiradabstellplätze, die weite Flächen des Platzes in Anspruch nehmen;
- Unübersichtlichkeit der Abfahrtsorte der Busse und unattraktive und enge Wartebereiche für Kundinnen und Kunden

Mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes werden folgende Ziele verfolgt:

- Schaffung eines urbanen Platzes mit einer kohärenten, funktionalen und gut in den städtischen Kontext integrierten Raumstruktur von hoher Aufenthalts- und Nutzungsqualität;
- Stärkung der Attraktivität und Qualität als multimodale Verkehrsdrehscheibe;
- Entflechtung und Optimierung der Verkehrsströme zum, um und durch den Bahnhofsbereich sowie Verbesserung der Lesbarkeit der Bushaltestellen;

- Optimierung der Abstellmöglichkeiten für Zweiräder;
- Anpassung der Strassengestaltung an den Klimawandel

Die dazu wichtigsten angedachten Massnahmen sind :

- Veränderung des gesamten Belags auf dem Platz um das Regenwasser zu speichern, die Verdunstung zu fördern und die Auswirkungen des Klimawandels zu minimieren;
- Begrünung und Beschattung des Platzes durch Anpflanzungen neuer Bäume sowie Bepflanzung zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität;
- Schaffung neuer qualitativ hochwertiger und sicherer Fahrradabstellmöglichkeiten;
- Entfernen von Hindernissen und Niveauunterschieden, um einen schnellen und sicheren Umstieg Bahn <-> Bus für Zufussgehende zu gewährleisten;
- Einrichten von Wasserelementen für die Aufenthaltsqualität und als Trinkwasserpunkte;
- Platzieren von diverser Stadtmobiliar als Sitzgelegenheiten und Begegnungsorte;
- Neue öffentliche Beleuchtung, um den Raum aufzuwerten und die Sicherheit der Nutzer zu erhöhen;
- Anordnung von belebten öffentlichen und halböffentlichen Vorbereichen und Erdgeschoss, um die angrenzenden publikumsorientierten Nutzungen in die Platzgestaltung (Bistro-Terrasse) zu integrieren.

Machbarkeit Nutzungskonzept Bahnhofgebiet, 2024

Planungsstand 1

**Abgeschlossene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

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

**Vorgesehene
Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2027	Studie	Gemeinde
31.12.2028	Vorprojekt	Gemeinde
01.01.2030	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
31.12.2031	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
01.12.2031	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2034	Inbetriebnahme	Gemeinde

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	- Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität - Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung - Innenstadt von Biel und Nidau als attraktiver Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeitort
Bezug zu Handlungsbedarf	- Verkehrsdrehscheiben Biel und Lyss stärken - Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern
Bezug zu Teilstrategie	- Verkehrsdrehscheiben stärken - Strassenraum mit besonders hoher Aufenthaltsqualität und minimaler Trennwirkung gestalten - Gestaltung auf die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden ausrichten - Umsteigebeziehungen verbessern - Bike+Ride-Angebot ausreichend gross und in guter Ausstattung zur Verfügung stellen.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Verbesserung der Umsteigebeziehungen Bahn-Bus und der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr inkl. der Zugänge zum ÖV, - Verbesserung des Gesamtverkehrssystems für alle Teilnehmenden	
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Aufwertung eines zentralen öffentlichen Raumes.	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit durch die bessere Übersichtlichkeit.	
	Umwelt (WK 4)	- Positive Auswirkung auf die Umweltbelastung durch die Stärkung des ÖV - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	-		
Umweltverträglichkeit	-		
Bezug zu weiteren Massnahmen	- Abstimmung mit der Neugestaltung Bahnhofstrasse Süd inkl. General-Guisan-Platz (BBS.KM-Mu.XX) und Johann-Verresius-Strasse (BBS.KM-Mu.XX) sowie ESP Masterplan Bahnhof Biel (BBS.S-SA.01.02)		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-		

Einzelmassnahme Verkehr

**Biel, Neugestaltung
Bahnhofstrasse Süd inkl. General-
Guisan-Platz**

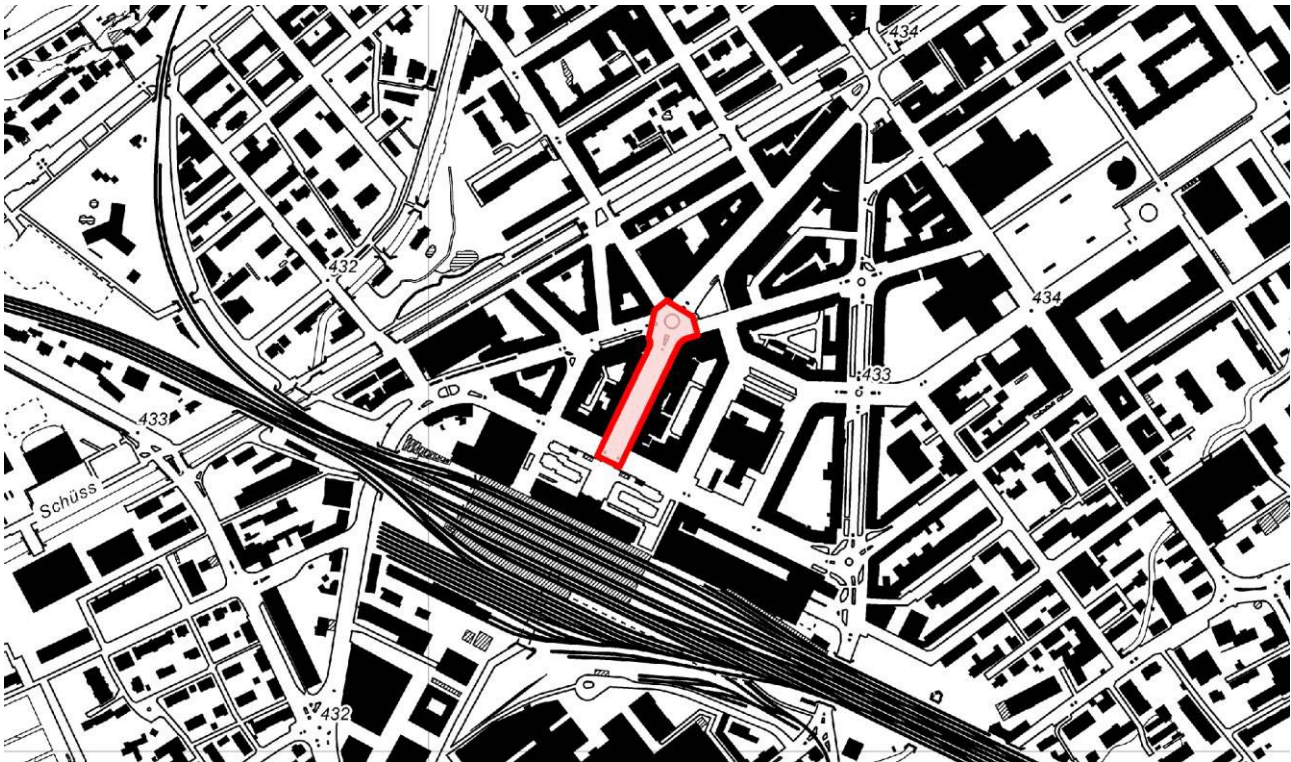
BBS.MIV-Auf.15

AP5-Horizont
A-Horizont

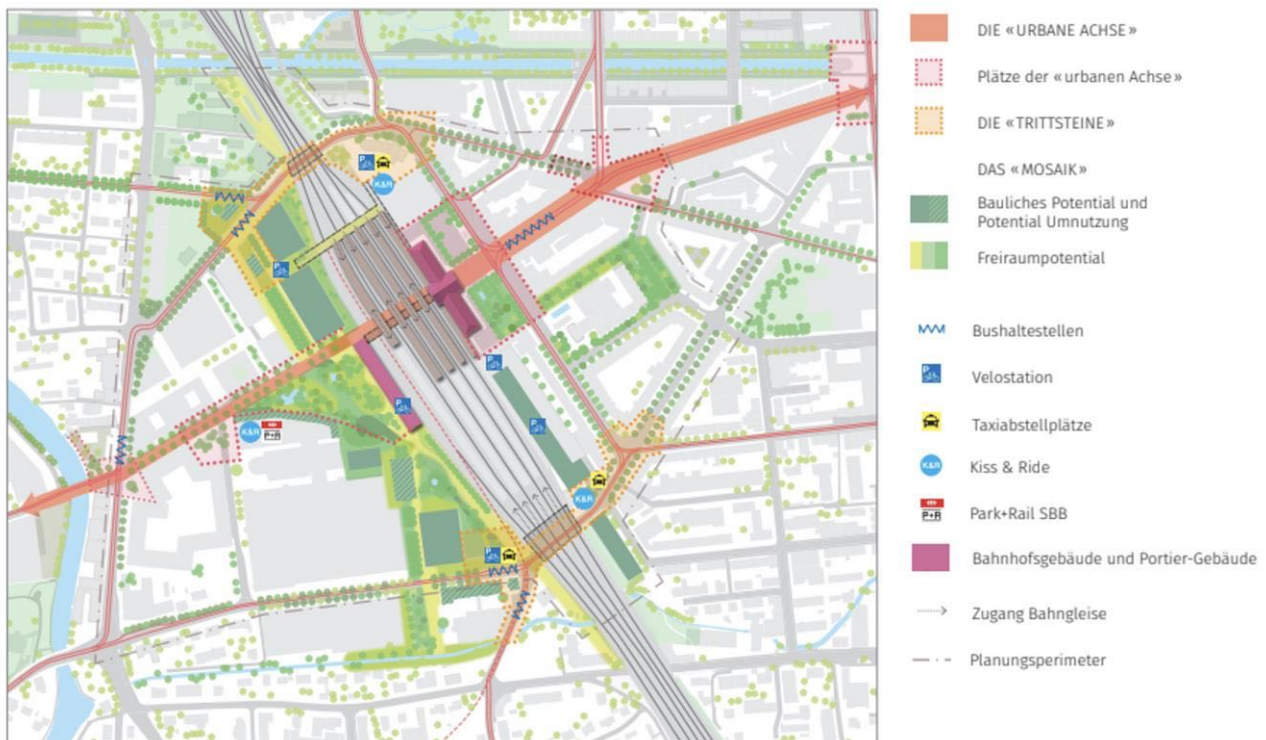
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.2 Strassenabschnitt



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	Gemeinde		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	5.40	01.01.2030	31.12.2033
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		



Massnahmenbeschreibung

Der Bahnhof Biel mit den angrenzenden Strassen ist die wichtigste multimodale Verkehrsdrehscheibe der Stadt. Die Erreichbarkeit des Bahnhofgebiets muss von allen Seiten zu Fuss und mit dem Velo sowie dem ÖV problemlos möglich sein. Der Abschnitt Bahnhofstrasse Süd einschliesslich des General-Guisan-Platzes ist eine wichtige Verbindung zwischen der Bieler Innenstadt und dem See über den Bahnhof. Es ist die Hauptachse, auf der die Busse verkehren, sie ist auch ein wichtiger Umschlagplatz mit vielen Bushaltestellen, die über den Sektor verteilt sind, sowie eine strategische Verbindungsachse für den Fuss- und den Veloverkehr. Der öffentliche Raum rund herum ist belebt, vielseitig und zeichnet sich durch ein vielfältiges Angebot an Dienstleistungen, Geschäften und Restaurants aus. Heute ist die Mobilitätsinfrastruktur jedoch überlastet. Die Bushaltestellen sind aus Platzgründen schwer erkennbar verteilt und die Strassenräume sind nicht für alle Verkehrsteilnehmenden sicher. Das Nutzungskonzept Bahnhofgebiet sieht für diesen Bereich verschiedene Massnahmen vor, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Verbindung, speziell für den Fussverkehr, zu stärken.

Bahnhofstrasse:

- Auf der Bahnhofstrasse sollen die Bushaltestellen aus der Johann-Verresius-Strasse und General-Guisan-Platz zusammengelegt und verlegt werden, um einen attraktiven und zentralen Umsteigeort nahe dem Bahnhofplatz zu schaffen.
- An der Bahnhofstrasse werden die Synergien zwischen den Bushaltestellen und den Erdgeschossnutzungen verstärkt. die Aufteilung der Fussgängerzone in Wartebereichen bei den Bushaltestellen (BehiG-konform), in Zirkulationsflächen sowie in Vorbereichen der Läden- und Restaurants (z.B. Terrassen) zur Aktivierung der Erdgeschosse;

General-Guisan-Platz:

- Der Platz soll als belebter und vielfältig nutzbarer öffentlicher Raum gestaltet werden.
- Die Bushaltestellen werden auf die Bahnhofstrasse verlegt
- Umgestaltung des Kreisels in einen (kompakteren) Rechtsvortrittknoten, um die Verkehrsfläche zu reduzieren

Allgemeine Massnahmen:

- Reduktion der Verkehrsflächen für den motorisierten Verkehr zu Gunsten des Fussverkehrs
- Klimafreundliche Gestaltung: Zusätzliche Begrünung bzw. Bepflanzung als schattenspendende Elemente sowie zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität; Einbau wasserdurchlässiger Beläge zur Speicherung von Regenwasser und Förderung der Verdunstung.
- Schaffung neuer qualitativ hochwertiger und sicherer Fahrradabstellmöglichkeiten in Verbindung mit den umliegenden Geschäften.
- Einrichten von Wasserelementen für die Aufenthaltsqualität und als Trinkwasserpunkte;
- Platzieren von diversem Stadtmobiliar als Sitzgelegenheiten und Begegnungsorte;
- Neue öffentliche Beleuchtung, um den Raum aufzuwerten und die Sicherheit der Nutzenden zu erhöhen;

Machbarkeit Nachgewiesen im Nutzungskonzept Bahnhofgebiet, 2024

Planungsstand 1

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

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

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2027	Studie	Gemeinde
01.01.2028	Vorprojekt	Gemeinde
01.01.2030	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2033	Inbetriebnahme	Gemeinde

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	- Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität - Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung - Innenstadt von Biel und Nidau als attraktiver Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeitort
Bezug zu Handlungsbedarf	- Verkehrsdrehscheiben Biel und Lyss stärken - Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern
Bezug zu Teilstrategie	- Mobilitätsdrehscheibe ausbauen Verkehrsdrehscheiben stärken - Strassenraum mit besonders hoher Aufenthaltsqualität und minimaler Trennwirkung gestalten - Gestaltung auf die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden ausrichten - Umsteigebeziehungen verbessern - Bike+Ride-Angebot ausreichend gross und in guter Ausstattung zur Verfügung stellen

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	- Verbesserung der Umsteigebeziehungen Bahn-Bus und der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr inkl. der Zugänge zum ÖV - Verbesserung des Gesamtverkehrssystems für alle Verkehrsteilnehmenden
-----------------------	---

Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Aufwertung eines zentralen öffentlichen Raumes
Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit durch die bessere Übersichtlichkeit
Umwelt (WK 4)	- Positive Auswirkung auf die Umweltbelastung durch die Stärkung des ÖV - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten			
Umweltverträglichkeit			
Bezug zu weiteren Massnahmen	- Abstimmung mit der Neugestaltung Bahnhofplatz (BBS.KM-Mu.06) und Johann-Verresiusstrasse (BBS.KM-Mu.XX) sowie ESP Masterplan Bahnhof Biel (BBS.S-SA.01.02)		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres			

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Neugestaltung Johann-Verresius-Strasse

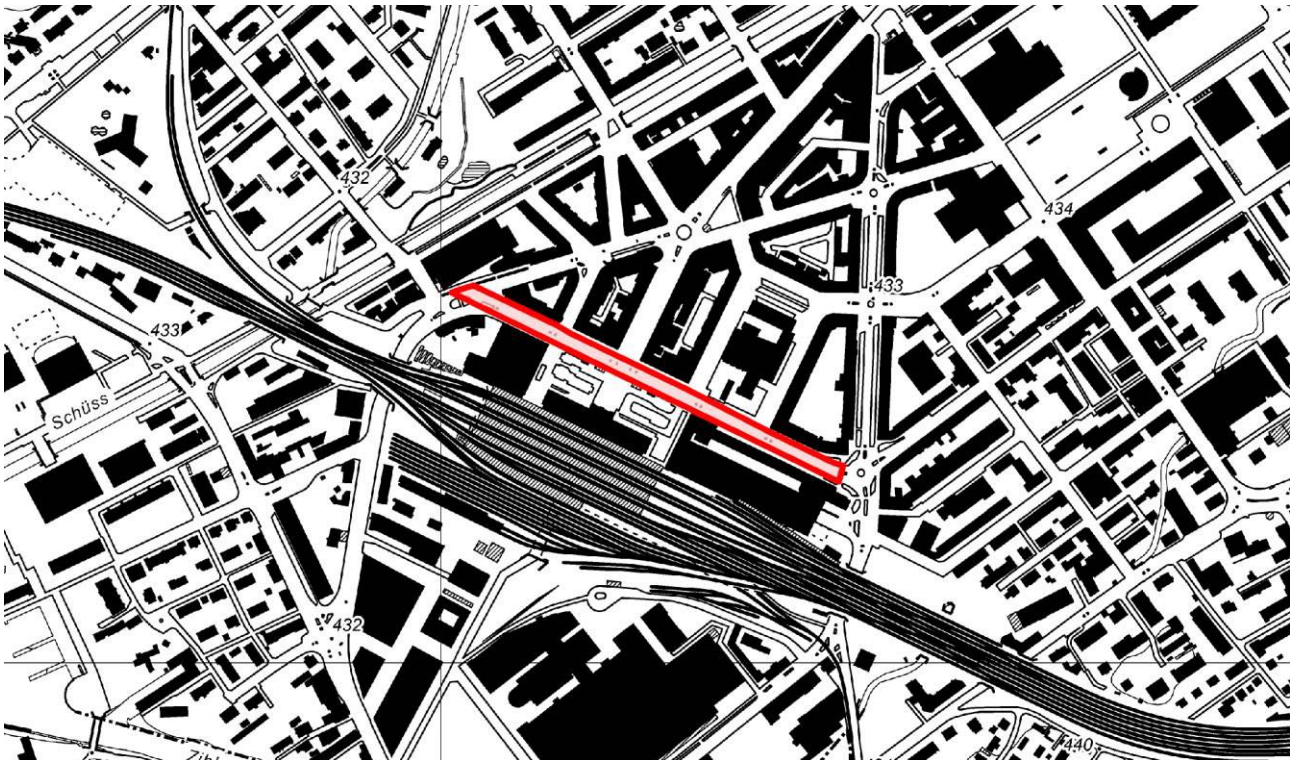
BBS.MIV-Auf.16

AP5-Horizont
A-Horizont

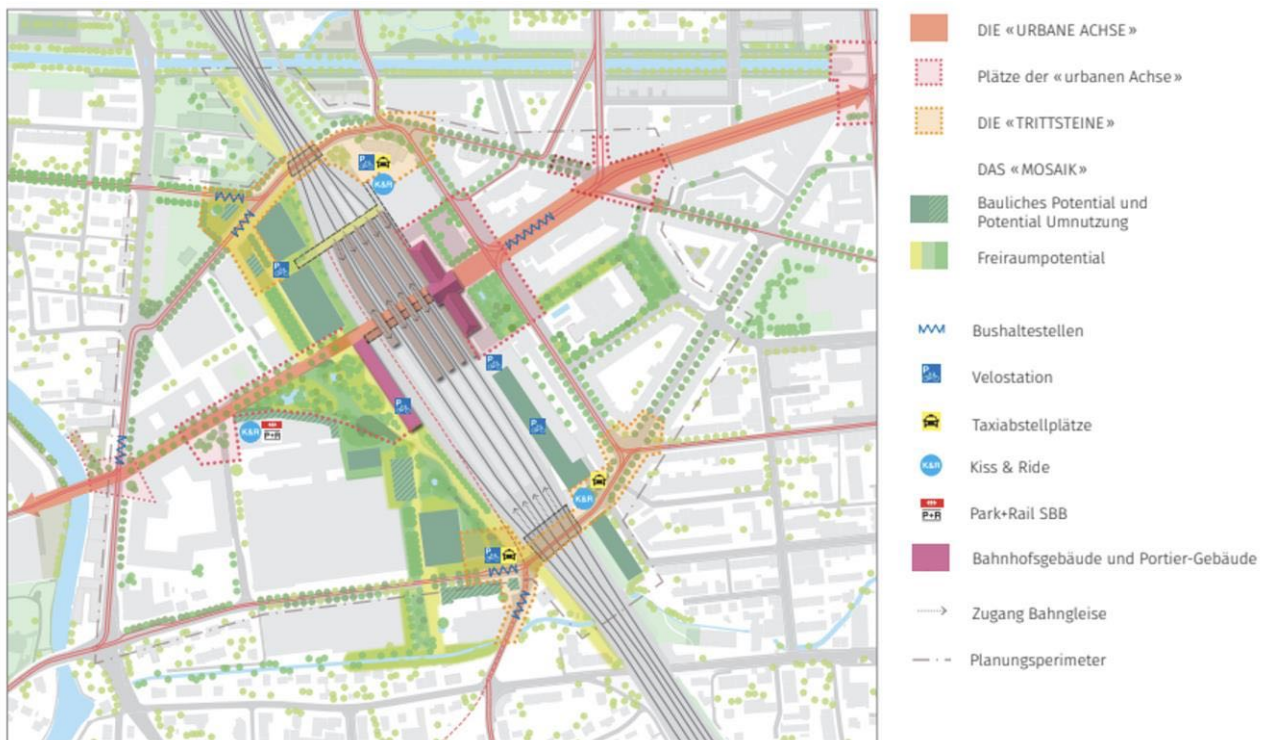
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.2 Strassenabschnitt



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	Gemeinde		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	7.20	01.01.2031	31.12.2034
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		



Massnahmenbeschreibung

Der Bahnhof Biel mit den angrenzenden Strassen ist die wichtigste multimodale Verkehrsdrehscheibe der Stadt. Die Erreichbarkeit des Bahnhofgebiets muss von allen Seiten zu Fuss und mit dem Velo sowie dem ÖV problemlos möglich sein. Die Nutzerinnen und Nutzer müssen sich leicht zurechtfinden, um ihr Ziel zu erreichen oder umsteigen zu können. Hochwertige öffentliche Räume sollen der Bevölkerung auch Aufenthalts- und Erholungsmöglichkeiten bieten. Das Bahnhofgebiet soll die Menschen und die Stadt mit der Region verbinden, Raum für Begegnungen lassen sowie eine grosse Auswahl an Dienstleistungen anbieten.

Der Abschnitt Johann-Verresius-Strasse ist die Achse, die entlang des Bahnhofplatzes zwischen dem Uraniaplatz und der Murtenstrasse verläuft. Für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes müssen zuerst die Bushaltestellen entlang der Johann-Verresius-Strasse und dem General-Guisan-Platz neu organisiert werden. In einem ersten Schritt sollen die Haltestellen der Johann-Verresius-Strasse und des General-Guisan-Platzes in die Bahnhofstrasse verlegt werden (mit Ausnahme der regionalen Buslinien, die auf der Johann-Verresius-Strasse beibehalten werden). In einem zweiten Schritt soll die Johann-Verresius-Strasse neu dimensioniert werden. Geplant sind Massnahmen zur Verkehrsbegrenzung, die dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV Vorrang einräumen. Ebenso soll mit Baumpflanzungen die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Schliesslich soll der Durchgangsverkehr reduziert werden, indem die Bahnhofstrasse, ein Teil der Johann-Verresius-Strasse, die Bendicht-Rechberger-Strasse und der General-Guisan-Platz für den motorisierten Individualverkehr (ausgenommen Lieferungen, Notdienste, Taxis usw.) gesperrt werden. Dadurch wird eine Aufwertung und vielfältige Nutzung des öffentlichen Raums ermöglicht.

Die dazu wichtigsten angedachten Massnahmen sind :

- die Neugestaltung des Strassenraums mit Verkleinerung des MIV-Verkehrsraums und die Schaffung einer Fussgängerzone mit Aussenräume für die Ladenflächen (Terrassen), um eine bessere Aktivierung des Erdgeschosses zu ermöglichen;
- die Begrünung des Strassenraums und die Schaffung einer Baumallee;
- die Optimierung der Fahrradabstellmöglichkeiten durch Schaffung neuer qualitativ hochwertiger und sicherer Elemente in Verbindung mit den umliegenden Geschäften;
- diverse Stadtmobiliar als Sitzgelegenheiten und Treffpunkte zu platzieren;
- die öffentliche Beleuchtung zu überarbeiten, um den Raum aufzuwerten und die

Sicherheit der Nutzer zu erhöhen.

Machbarkeit Nachgewiesen im Nutzungskonzept Bahnhofgebiet, 2024

Planungsstand 1

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

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	31.12.2027	Studie	Gemeinde
	31.12.2028	Vorprojekt	Gemeinde
	01.01.2031	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2034	Inbetriebnahme	Gemeinde

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität - Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung - Innenstadt von Biel und Nidau als attraktiver Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeitort
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Verkehrsdrehscheiben Biel und Lyss stärken - Zugang zu Bahnhöfen und Querung von Bahnanlagen verbessern
	Bezug zu Teilstrategie	- Verkehrsdrehscheiben stärken - Strassenraum mit besonders hoher Aufenthaltsqualität und minimaler Trennwirkung gestalten - Gestaltung auf die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden ausrichten - Umsteigebeziehungen verbessern - Bike+Ride-Angebot ausreichend gross und in guter Ausstattung zur Verfügung stellen.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Verbesserung der Umsteigebeziehungen Bahn-Bus und der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr inkl. der Zugänge zum ÖV - Verbesserung des Gesamtverkehrssystems für alle Teilnehmenden
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Aufwertung eines zentralen öffentlichen Raumes
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit durch die bessere Übersichtlichkeit
	Umwelt (WK 4)	- Positive Auswirkung auf die Umweltbelastung durch die Stärkung des ÖV - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / FVV

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung		

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

**Flächenbeanspruchung
von FFF oder nationalen
Schutzgebieten**

Umweltverträglichkeit

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

- Abstimmung mit der Neugestaltung Bahnhofplatz (BBS.KM-Mu.06) und
Bahnhofstrasse Süd inkl. General-Guisan-Platz (BBS.MIV-Auf.15.XX) sowie ESP
Masterplan Bahnhof Biel (BBS.S-SA.01.02)

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

Einzelmassnahme Verkehr

**Biel, Neugestaltung Unterer Quai,
Abschnitt Spitalstrasse - Seeufer**

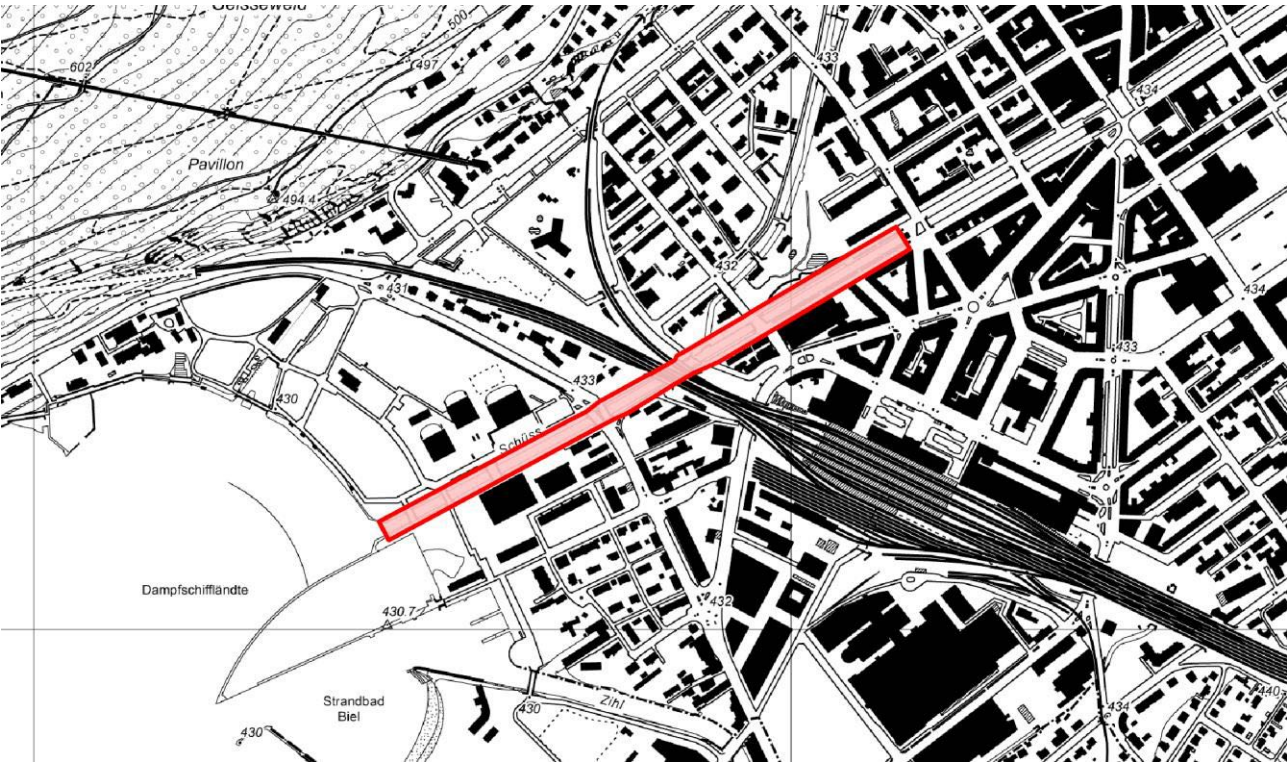
BBS.MIV-Auf.17

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.2 Strassenabschnitt



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	Gemeinde		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	6.00	01.01.2030	01.01.2032
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		



Massnahmenbeschreibung

Klimagerechte Umgestaltung des Strassenraums mit Priorität für den Fuss- und den Veloverkehr. Aufhebung der Parkierung im öffentlichen Raum. Die Umgestaltung wertet den Strassenraum auf und stärkt die strukturierende Hauptachse für den Fuss- und Veloverkehr zwischen See, Stadtzentrum und Bözingenfeld entlang der Schüss. Zur Erhöhung der Klimaresilienz werden Massnahmen insbesondere zur Entsiegelung umgesetzt.

Beim vorliegenden Abschnitt zwischen Spitalstrasse und Seeufer liegt der Fokus noch stärker auf verkehrlichen Aspekten, insbesondere der verbesserten Führung für den Fuss- und Veloverkehr. Vergleichen mit dem Abschnitt zwischen Zentralplatz und Spitalstrasse. Zudem weisen die zwei Projekte eine unterschiedliche Historie auf. Daher wurde entschieden, die Projekte in Form von zwei Massnahmen einzugeben.

Machbarkeit

-

Planungsstand

1

Abgeschlossene

Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

31.12.2021

Planungs-/Finanzierungsschritt

Studie

Federführende Stelle

Gemeinde

Vorgesehene

Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

01.01.2030

01.01.2032

Planungs-/Finanzierungsschritt

Baubeginn

Inbetriebnahme

Federführende Stelle

Gemeinde

Gemeinde

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild

- Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung
- Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität
- Innenstadt von Biel als attraktiver Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeitort

Bezug zu Handlungsbedarf

- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten

	Bezug zu Teilstrategie	- Strassenraum siedlungsorientiert gestalten mit hoher Aufenthaltsqualität - Mittelachse Biel als strukturierende West-Ost-Veloverbindung stärken - Strukturierende Fusswegachsen mit hoher Qualität und starker Identität stärken
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Stärkung und Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr - Reduktion der verkehrlichen Belastungen - Optimierung der Auslastung der vorhandenen Strasseninfrastruktur - Förderung der Koexistenz im Gesamtverkehr
	Siedlung (WK 2)	- Erhöhung der Siedlungsqualität - Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Qualität der öffentlichen Räume - Aufwertung des Strassenraums
	Sicherheit (WK 3)	- Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Luft- und Lärmbelastung und des Flächenbedarfs - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV und LV
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK Kantonale Richtplanrelevanz Koordinationsstand kantonaler Richtplan Festsetzung	
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung		
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	-	
Umweltverträglichkeit	-	
Bezug zu weiteren Massnahmen	Die Neugestaltung des oberen Teils des Unteren Quais ist mit dem Gesamtprojekt der Aufwertung des Stadtzentrums Biel verbunden, wovon eines der wichtigsten Ziele die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und der Qualität der Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr ist.	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Voraussichtlicher DTV 2040 (ohne Massnahme): 2'500 - Pflichtenheft Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Quais entlang der Schüss - Generalkonzept Unterer Quai	

Einzelmassnahme Verkehr

**Biel, Neugestaltung Oberer Quai,
Abschnitt Zentralplatz -
Schleusenweg**

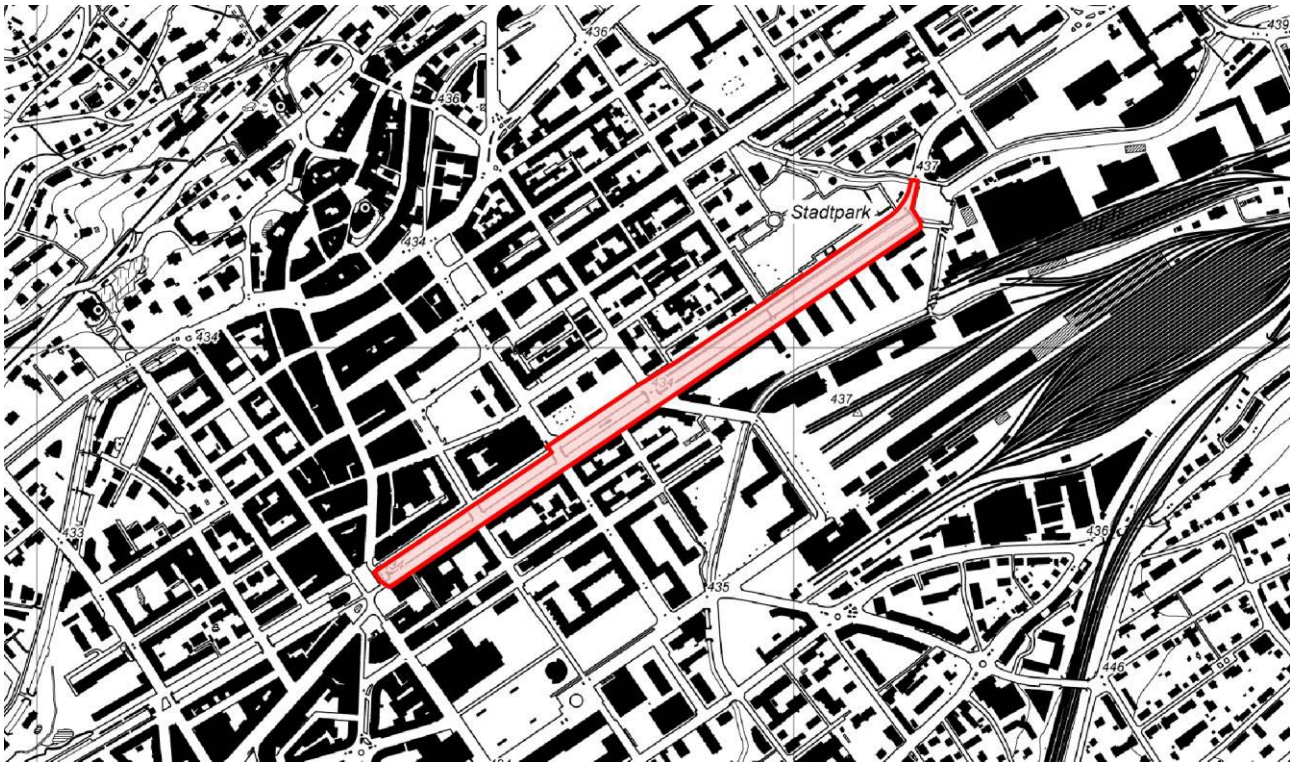
BBS.MIV-Auf.18

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.2 Strassenabschnitt



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	3.00	01.01.2030	01.07.2032
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		



Massnahmenbeschreibung Klimagerechte komplette Umgestaltung des Strassenraums mit Priorität für den Fuss- und Veloverkehr (Velostrasse auf ganzer Länge Quai Süd). Aufhebung der Parkierung im öffentlichen Raum. Die Umgestaltung wertet den Strassenraum auf und stärkt die strukturierende Hauptachse für den Fuss- und Veloverkehr zwischen See, Stadtzentrum und Bözingenfeld entlang der Schüss. Zur Erhöhung der Klimaresilienz werden Massnahmen insbesondere zur Entsiegelung umgesetzt..

Der Abschnitt ist Teil der Mittelachse für den Fuss- und Veloverkehr entlang der Schüss. Die Umgestaltung wertet den Strassenraum auf und stärkt die strukturierende Hauptachse für den Fuss- und Veloverkehr zwischen See, Stadtzentrum und Bözingenfeld.

Machbarkeit	-		
Planungsstand	1		
Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.01.2030	Baubeginn	Gemeinde
	01.07.2032	Inbetriebnahme	Gemeinde
Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Siedlungsorientierte Gestaltung der Feinerschliessung - Strassenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität - Innenstadt von Biel als attraktiver Erlebnis-, Aufenthalts- und Freizeitort	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten - Strassenraum siedlungsorientiert gestalten mit hoher	

		Aufenthaltsqualität - Mittelachse Biel als strukturierende West-Ost-Veloverbindung stärken - Strukturierende Fusswegachsen mit hoher Qualität und starker Identität stärken	
	Bezug zu Teilstrategie	- Strassenraum siedlungsorientiert gestalten mit hoher Aufenthaltsqualität - Mittelachse Biel als strukturierende West-Ost-Veloverbindung stärken - Strukturierende Fusswegachsen mit hoher Qualität und starker Identität stärken	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Stärkung und Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr - Reduktion der verkehrlichen Belastungen - Optimierung der Auslastung der vorhandenen Strasseninfrastruktur - Förderung der Koexistenz im Gesamtverkehr	
	Siedlung (WK 2)	- Erhöhung der Siedlungsqualität - Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Qualität der öffentlichen Räume - Aufwertung des Strassenraums	
	Sicherheit (WK 3)	- Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit	
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Luft- und Lärmbelastung und des Flächenbedarfs - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV und FVV	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	-		
Umweltverträglichkeit	-		
Bezug zu weiteren Massnahmen	Die Neugestaltung des oberen Teils des OberenUnteren Quais ist mit dem Gesamtprojekt der Aufwertung des Stadtzentrums Biel verbunden, wovon eines der wichtigsten Ziele die Verbesserung der Qualität der Aufenthaltszonen des öffentlichen Raums und der Qualität der Infrastruktur für Fussgänger und Velofahrer ist.		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Voraussichtlicher DTV 2040 (ohne Massnahme): 2'500 - Pflichtenheft Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Quais entlang der Schüss - Sachplan Velo der Stadt Biel, Massnahme 36		

Einzelmassnahme Verkehr

Biel, Kanalgasse, Abschnitt Jakob-Rosius-Strasse bis Neumarktstrasse

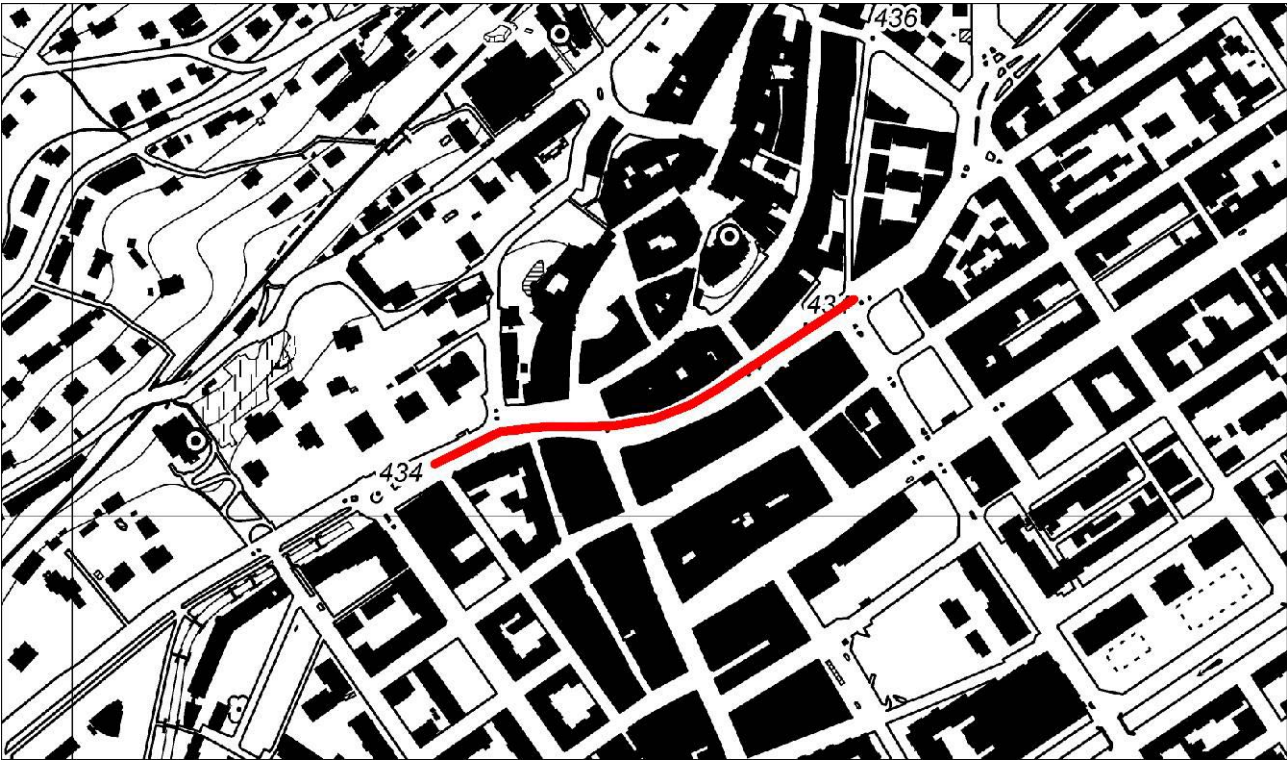
BBS.MIV-Auf.19

AP5-Horizont
B-Horizont

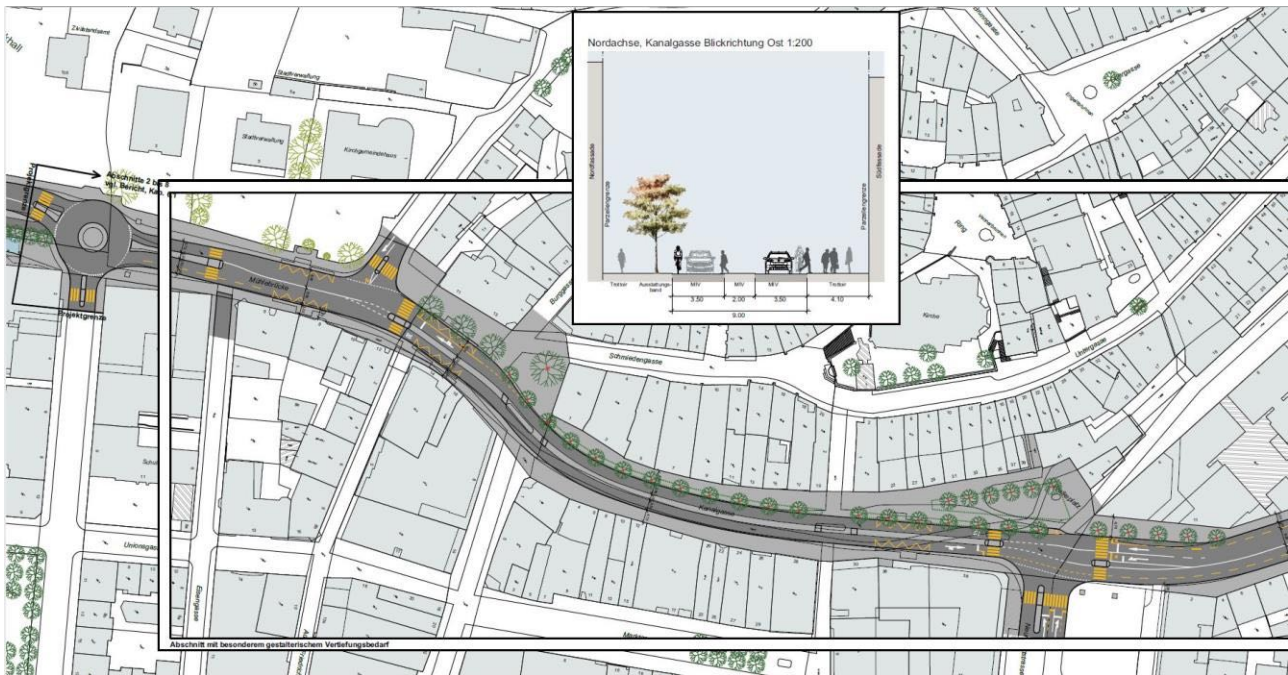
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.2 Strassenabschnitt



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	Gemeinde		Archäologischer Dienst
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	5.50	01.01.2033	31.12.2035
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten. -		



Massnahmenbeschreibung

Umgestaltung des Strassenraums mit Tempo 30, Mehrzweckstreifen (Mittelzone), Fahrbahnhaltestellen, Aufhebung der Fussgängerstreifen und Lichtsignalanlagen innerhalb des Abschnitts, Steuerung des Verkehrsflusses durch Lichtsignalanlagen an beiden Enden des Abschnitts sowie Baumreihen zur Begrünung und Klimaregulation. Die Neugestaltung betont den Zentrumscharakter des Strassenraums, vermindert die Trennwirkung und verbessert die Nord-Süd-Querung der Kanalgasse für den dichten Fussverkehr zwischen Stadtzentrum und Altstadt sowie die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Die Massnahme basiert auf dem integralen Betriebs- und Gestaltungskonzept Nord- und Südachse Biel (2020).

Machbarkeit

-

Planungsstand

-

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2020	Studie	Gemeinde

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2032	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
01.06.2032	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
01.01.2033	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	- Strassenräume, Plätze und Grünräume mit hoher Aufenthaltsqualität
Bezug zu Handlungsbedarf	- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten - Städtische Hauptaschen umgestalten und aufwerten

	Bezug zu Teilstrategie	- Zentrumsbereich mit hoher Aufenthaltsqualität, leichte Querung, Koexistenz von MIV, ÖV und Fuss- und Veloverkehr - Direktroute für schnelle und geübte Velofahrende - strukturierende städtische Achse mit hoher Qualität und starker Identität	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV - Förderung der Koexistenz im Verkehr - Reduktion der verkehrlichen Belastungen, Optimierung der Auslastung der vorhandenen Strasseninfrastruktur, Verbesserung der Zugänglichkeit, Effizienz und Benutzerfreundlichkeit des ÖV	
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Aufenthalts- und Siedlungsqualität - Aufwertung des Strassenraums	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit	
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung, Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	-		
Umweltverträglichkeit	-		
Bezug zu weiteren Massnahmen	-		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-		

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwer- tung / Sicherheit Strassenraum, A- Horizont AP5

BBS.MIV-Auf.20

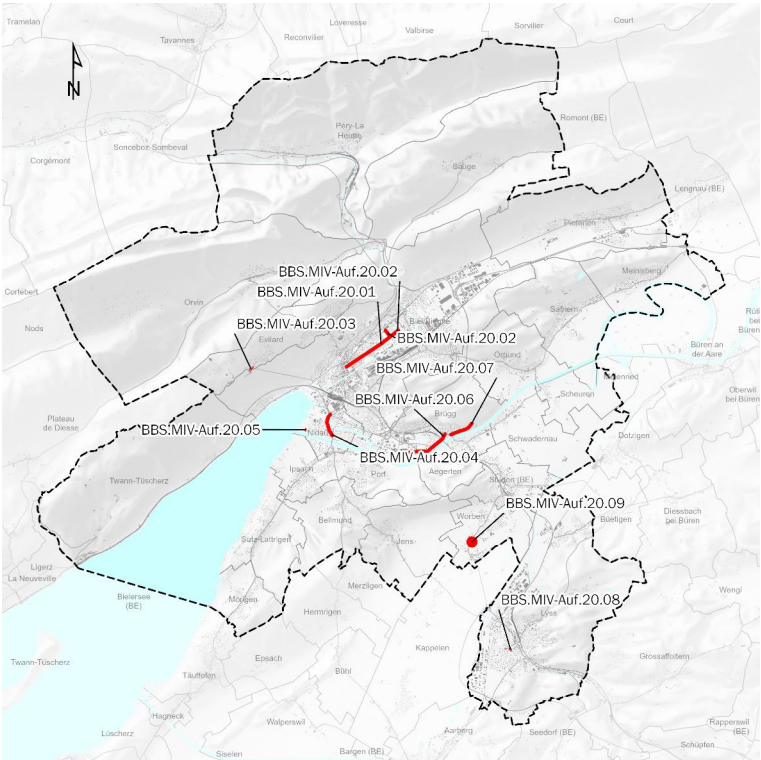
AP5-Horizont

A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Kosten (Mio. CHF)	17.09		
Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	71'410	m2
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
Konzeption Massnahmenpaket	Mit dem Massnahmenpaket werden Strassenräume mit Sicherheits- und Gestaltungsdefiziten umgestaltet. Diese Massnahmen verbessern den Betrieb, die Bedingungen für den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr und die Siedlungsqualität.		
	Mit den Massnahmen werden:		
	- Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Hauptachsen umgesetzt und Knoten saniert - die Infrastruktur für den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr verbessert - Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduktionen umgesetzt - Platzbereiche aufgewertet		

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- sichere, direkte und attraktive Routen für den Fuss- und Veloverkehr - ÖV-Netz von Quartierlinien mit dichtem Takt und zuverlässigem Fahrplan; Wichtige Zielorte sind direkt und schnell erreichbar - Strassenräume, Plätze und Grünräume mit hoher Aufenthaltsqualität - Verkehrsdrehscheiben liegen an wichtigen Knoten im ÖV-, Velo- und Fusswegnetz und ermöglichen das einfache und effiziente Umsteigen	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten	
	Bezug zu Teilstrategie	- Verkehr verträglich, siedlungsorientiert und sicher gestalten - Sicherheit und Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs erhöhen - Verkehrsmittel optimal nutzen und kombinieren - Verkehrsdrehscheiben stärken - Busnetz optimieren und Angebot ausbauen	
	Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Optimierung der Auslastung der vorhandenen Strasseninfrastruktur - Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV - Verbesserung der Zugänglichkeit, Effizienz und Benutzerfreundlichkeit des ÖV - Verbesserung der Ortsdurchfahrten
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Aufenthalts- und Siedlungsqualität - Vernetzung der Quartiere, Aufwertung des Strassenraums	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit	
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV	
Teilmassnahmen	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
	BBS.MIV-Auf.20.01	Biel, General-Dufour-Strasse	4.00
	BBS.MIV-Auf.20.02	Biel, Zeughausstrasse-Champagneallee	3.00
	BBS.MIV-Auf.20.03	Maggingen, Begegnungszone	0.50
		Hauptstrasse-Bergstation Funiculaire	
	BBS.MIV-Auf.20.04	Nidau, Aufwertung Ortsdurchfahrt	3.50
	BBS.MIV-Auf.20.05	Nidau, BGK Parkplatz Strandbad	0.80
	BBS.MIV-Auf.20.06	Brügg, Erlenstrasse Abschnitt Kreisel	3.00
		Mittelstrasse bis Kreisel Hauptstrasse	
	BBS.MIV-Auf.20.07	Brügg, Orpundstrasse	0.59
	BBS.MIV-Auf.20.08	Lyss, Neugestaltung Viehmarktplatz	1.50
	BBS.MIV-Auf.20.09	Worben, Kreuzung Hauptstrasse - Busswilstrasse	0.20

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

Biel, General-Dufour-Strasse

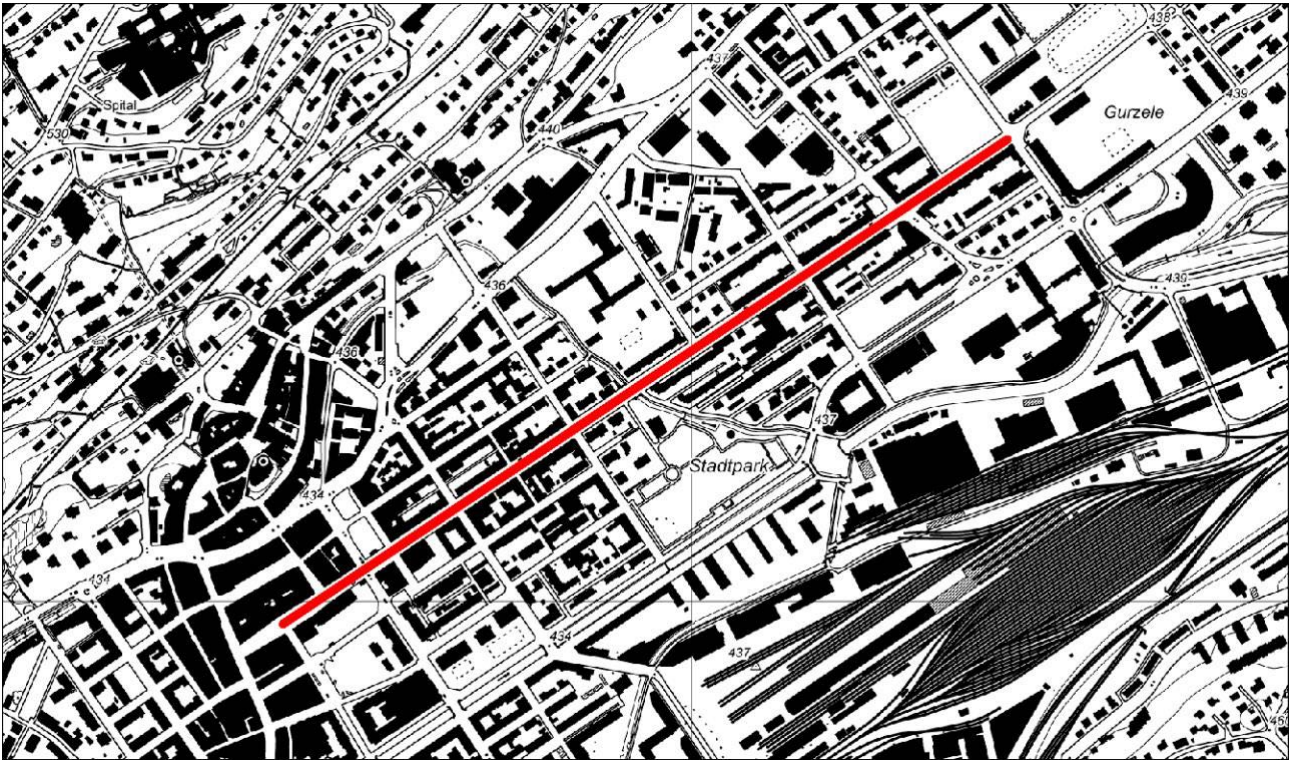
BBS.MIV-Auf.20.01

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)		Inbetriebnahme	
	4.00		31.12.2030	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1		15'000	m2
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Aufwertung und Erhöhung der Sicherheit auf der General-Dufour-Strasse für den Fuss- und den Veloverkehr in Längsrichtung sowie für die Querungen, insbesondere beim Schleusenweg. Fortsetzung und Ergänzung der bestehenden Baumreihen und Erweiterung der bestehenden Grünflächen zur Förderung eines besseren Stadtklimas.			

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

Teilstrategie Fussverkehr: Strukturierende und ortsbildprägende städtische Strassenräume werden in das Fusswegnetz eingebunden und mit hoher Qualität und starker Identität gestaltet

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Hauptachsen innerorts siedlungsorientiert gestalten

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

**Biel, Zeughausstrasse-
Champagneallee**

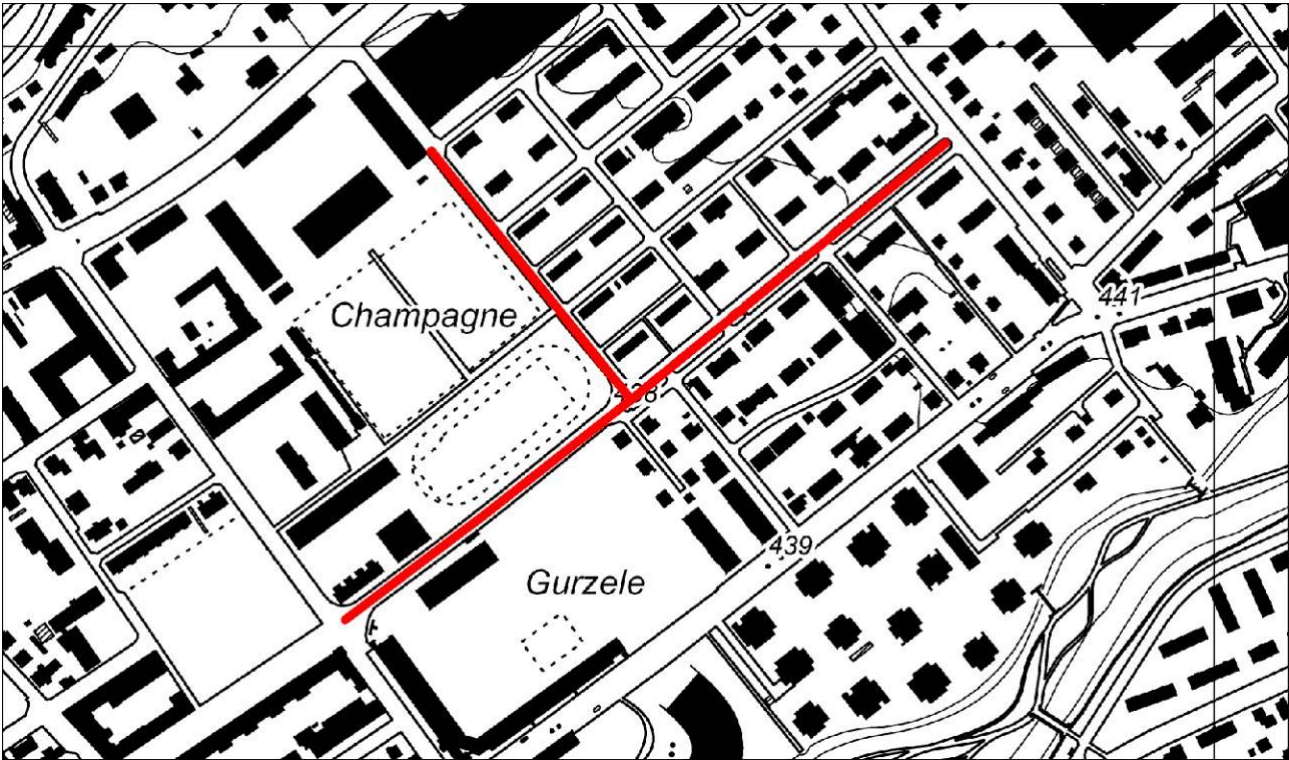
BBS.MIV-Auf.20.02

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	3.00	31.12.2031	31.12.2032	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1		10'000	m2
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Aufwertung und Erhöhung der Sicherheit auf der Zeughausstrasse und der Champagneallee für den Fuss- und Veloverkehr im Rahmen der Entwicklung des Schulstandorts La Champagne und im Hinblick auf die Entwicklung des Areals beim ehemaligen Gurzelenstadion (BBS.S-UV.01.02)-s. Durch die Neugestaltung wird			

zudem Platz geschaffen, um Bäume zu pflanzen und den Boden zu entsiegeln.

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Untergeordnete Strassen in den Quartieren und Ortschaften verkehrsberuhigt (Tempo-30- oder Begegnungszonen) und mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität gestalten

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

**Magglingen, Begegnungszone
Hauptstrasse-Bergstation
Funiculaire**

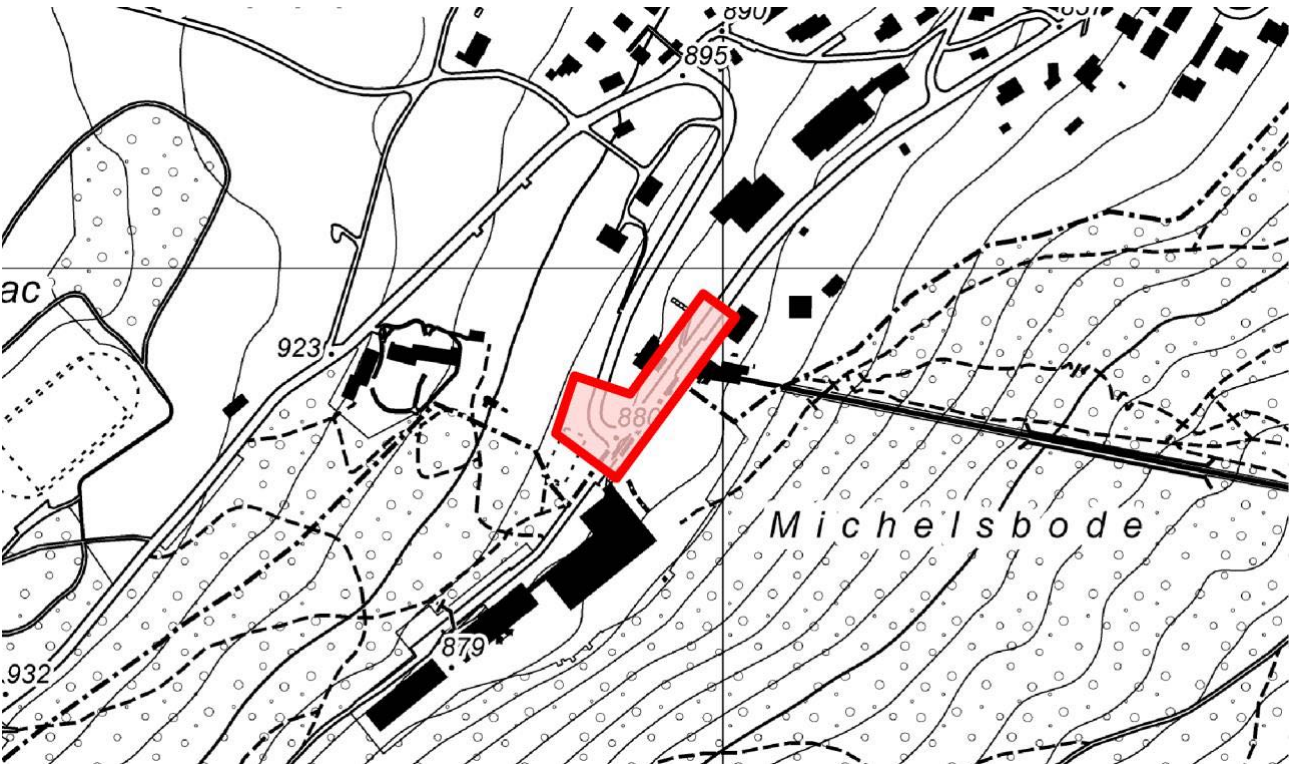
BBS.MIV-Auf.20.03

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.50	01.05.2028	01.10.2028	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1		4'810	m2
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Einführung einer Begegnungszone bei der Bergstation des Funiculaire im Magglingen Die Vorstudie legt den Planungsperimeter sowie eine erste Gestaltungsvariante für die Begegnungszone fest. Die Hauptproblematik liegt in der hohen Verkehrsmenge (MIV) auf diesem			

Strassenabschnitt und der Anzahl Personen, die aus der Standseilbahn aussteigen und die Hauptstrasse überqueren, um entweder zu den BASPO-Gebäuden oder auf die Magglinger Höhen zu gelangen. Zudem müssen Personen mit eingeschränkter Mobilität derzeit die Strasse benutzen und können das Trottoir nicht erreichen, ohne drei Treppenstufen zu überwinden. Die Begegnungszone wird auch die Einrichtung von zwei Bushaltestellen umfassen, bei denen die Anforderungen an die Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität erfüllt sind.

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

Nidau, Aufwertung Ortsdurchfahrt

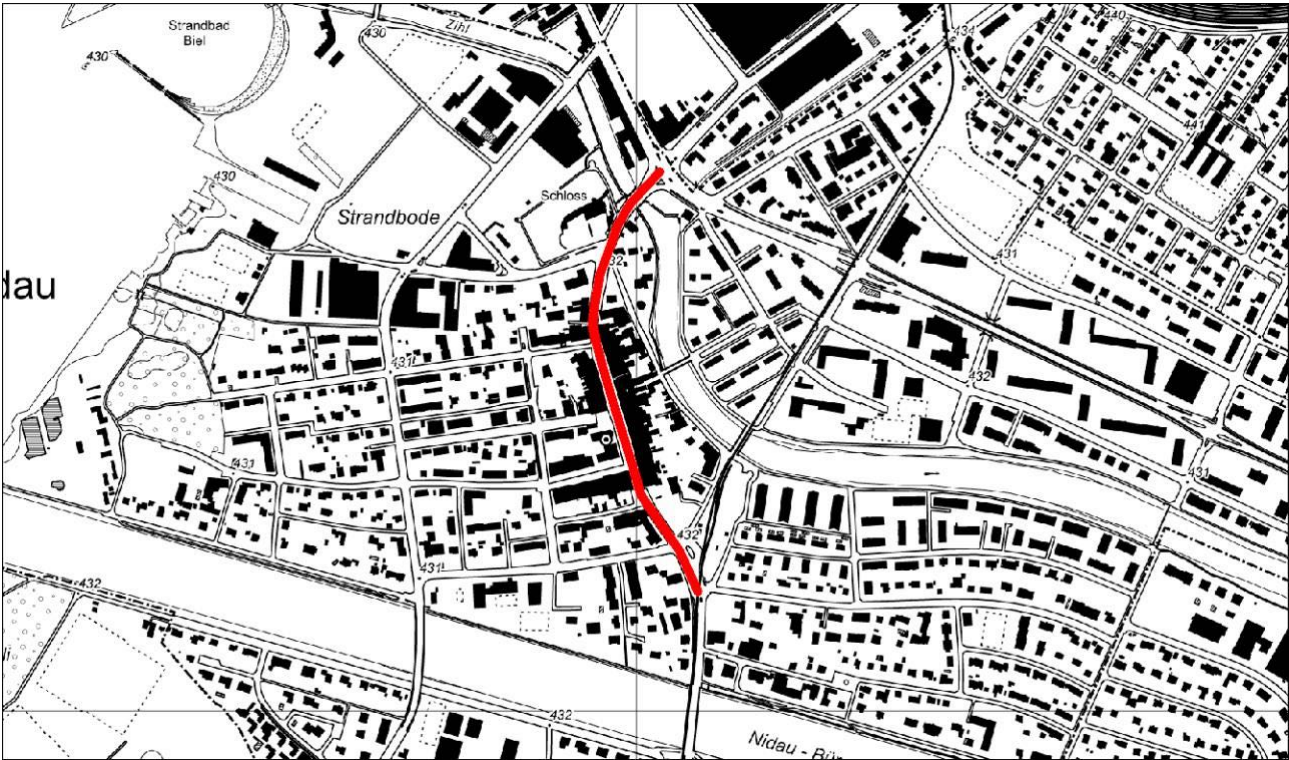
BBS.MIV-Auf.20.04

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	TBA-OIK		Gemeinde	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	3.50	01.01.2031	01.01.2032	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1		9'900	m2
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Die Hauptstrasse im Stedtl Nidau ist geprägt von hoher MIV-Dominanz (16000 Fahrten / Tag, durchgehende Längsparkierung). Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr und Aufenthaltsqualität sind ungenügend. Massnahmen:			

- Verträgliche und sichere Gestaltung der Ortsdurchfahrt Nidau
- Optimierung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr
- Gewährleistung der Fahrplanstabilität für den ÖV

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Querschnitt, Gestaltung und Geschwindigkeit in Zentrumsgebieten auf die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden, gute Querungsmöglichkeiten und eine hohe Aufenthaltsqualität ausrichten

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

Nidau, BGK Parkplatz Strandbad

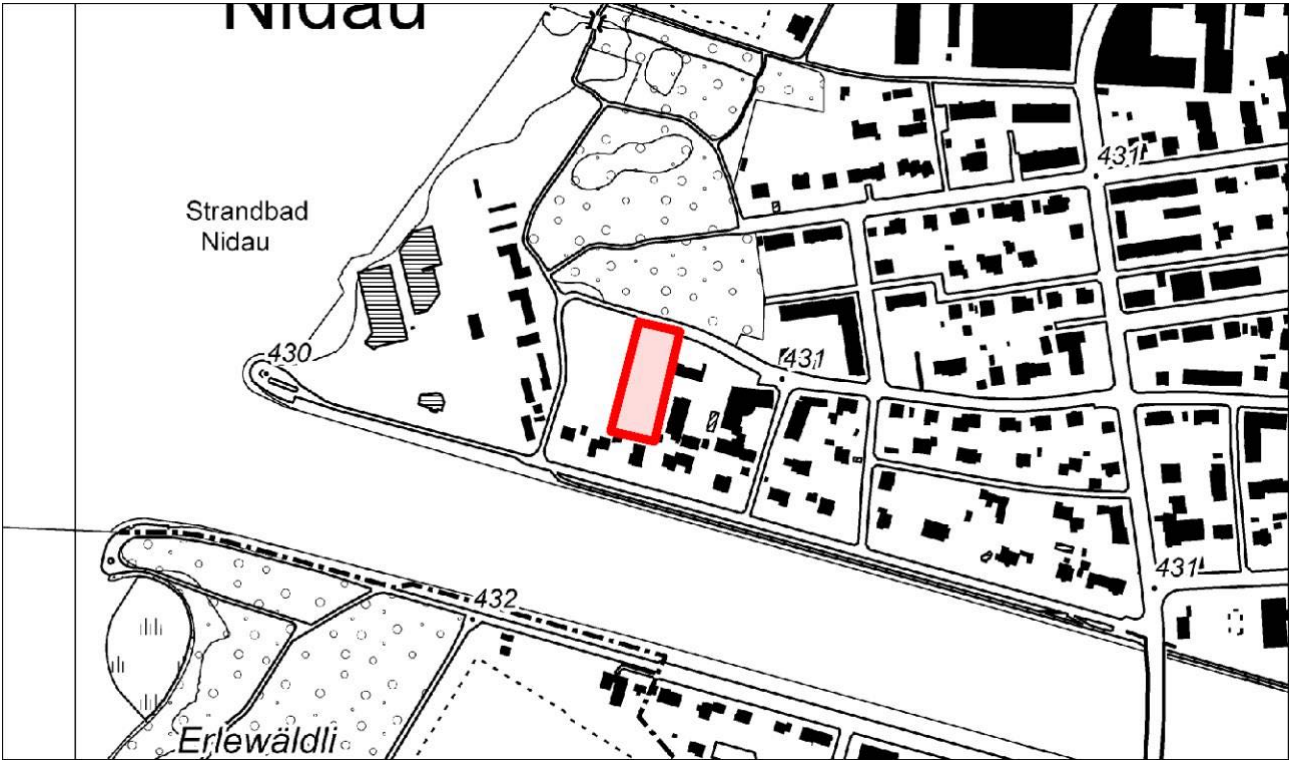
BBS.MIV-Auf.20.05

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		Archäologischer Dienst	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.80	01.01.2030	31.12.2030	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1		1'850	m2
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Der Parkplatz soll neu gestaltet werden, die Parkplätze neu angeordnet und ein sicherfähiger Belag eingesetzt werden. Zudem werden Parkfelder für Motorräder geschaffen. Damit können die bestehenden Zweiradabstellplätze nur noch für Mofas und Velos zur Verfügung stehen. Mit der Neugestaltung des Parkplatzes soll wildes			

Parkieren vermieden werden. Zudem sorgt ein neuer Poller dafür, dass nur noch autorisierte Fahrzeuge vom Parkplatz bis zum Strandbad fahren können. Zusätzliche Grünstruktur wird durch die Anpassung bei den Randabschlüssen geschaffen.

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Die untergeordneten Strassen in den Quartieren und Ortschaften werden verkehrsberuhigt (Tempo-30- oder Begegnungszonen) und mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

Brügg, Erlenstrasse Abschnitt Kreisel Mittelstrasse bis Kreisel Hauptstrasse

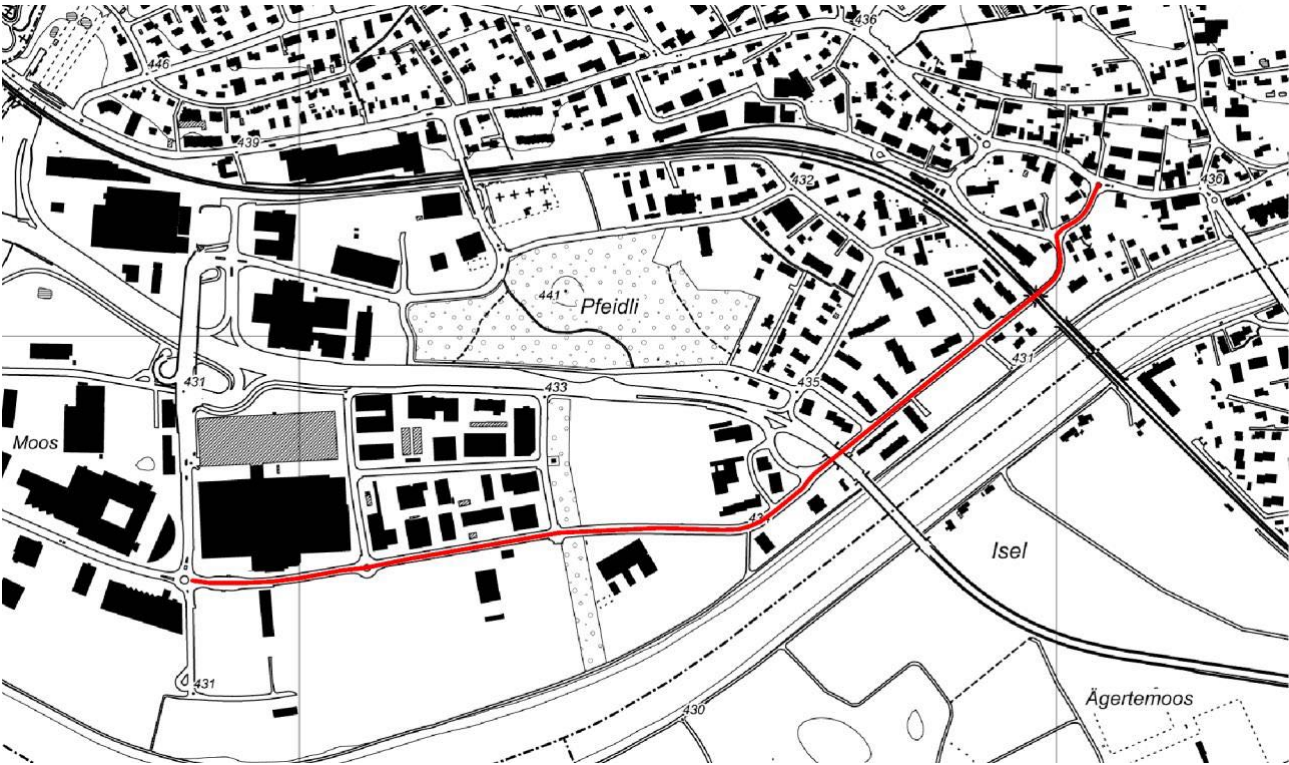
BBS.MIV-Auf.20.06

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		Archäologischer Dienst	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	3.00	01.01.2027	01.01.2029	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1		20'000	m2
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Die Erlenstrasse ist die zentrale Erschliessungsachse im Arbeitsschwerpunkt Bruggmoos. Dieser wird in den nächsten Jahren durch die Ansiedlung des Regionalspitals (BBS.S-SA.01.03) eine tiefgreifende Veränderung erfahren. Damit einher gehen neue Anforderungen an den Strassenraum. Ziel ist es, die erwarteten			

Mobilitätsbedürfnisse sicher und verträglich abzuwickeln und gute Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr zu schaffen.

Die Neugestaltung der Erlenstrasse umfasst:

- Tempo 30 und Mittelzone
- Verlegung und Neukonzipierung von drei Bushaltestellen
- Anpassung von drei Kreiseln
- neue Einspurstrecke mit Busbevorzugung
- Anpassungen an sieben und Schaffung von drei neuen Fussgängerquerungen
- Neue Fussgängerquerung an der Kreuzung mit der geplanten Velobahn Lyss-Biel
- Strassenraumgestaltung rund um die Kreuzungen Neubrückstrasse, Poststrasse und Kanalweg
- Anpassungen an zwei Unterführungen
- Integration einer Begegnungszone zwischen Ringstrasse und geplanter Velobahn Lyss-Biel

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

Die Massnahme erfüllt die Wirkungsziele gemäss Richtplan vfM Ostast. Sie wird nicht als vfM durch den Bund mitfinanziert und wird deshalb in das AP5 aufgenommen.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

Brügg, Orpundstrasse

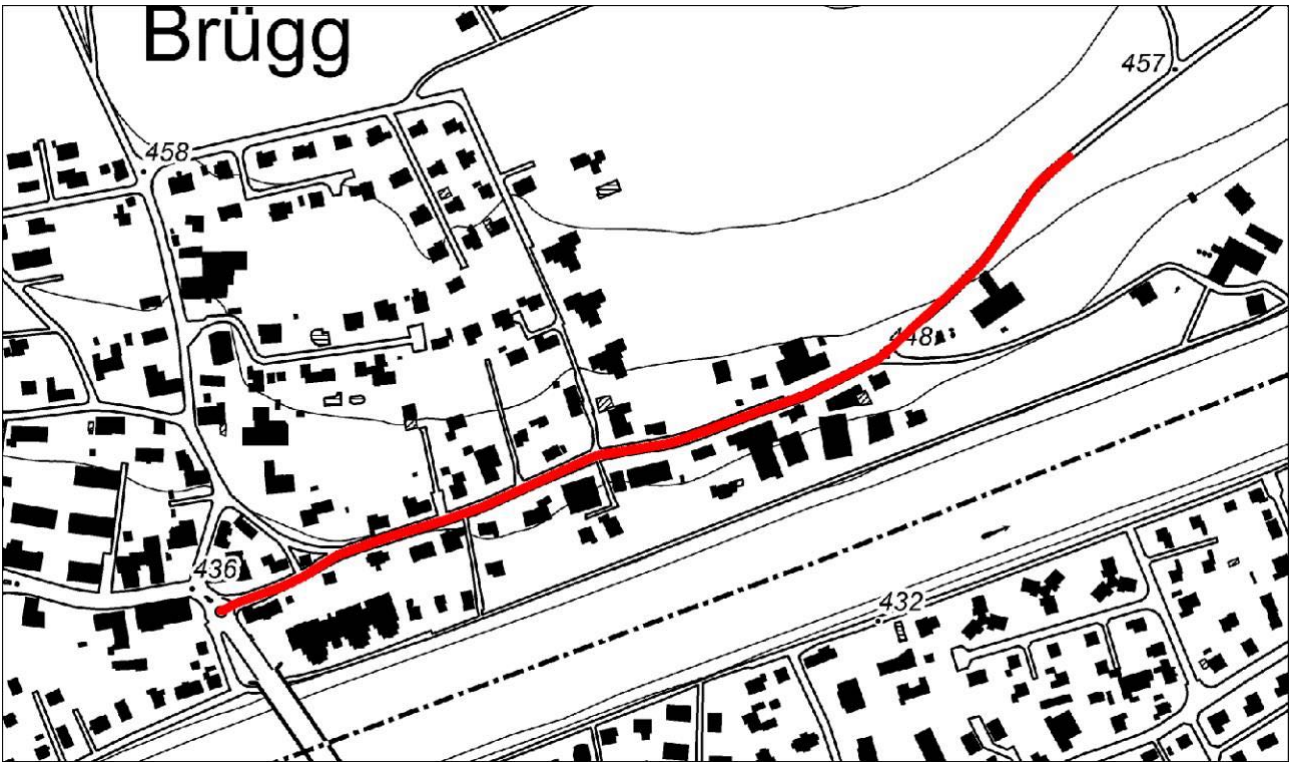
BBS.MIV-Auf.20.07

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)		Inbetriebnahme	
	0.59		01.01.2030	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1		6'500	m2
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Tempo 30-Abschnitt von Kreisel Hauptstrasse bis Dorfeingang. Siedlungsorientierte Umgestaltung des Strassenraums zwecks Verkehrsberuhigung, Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität sowie der Verkehrssicherheit.			

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

Lyss, Neugestaltung Viehmarktplatz

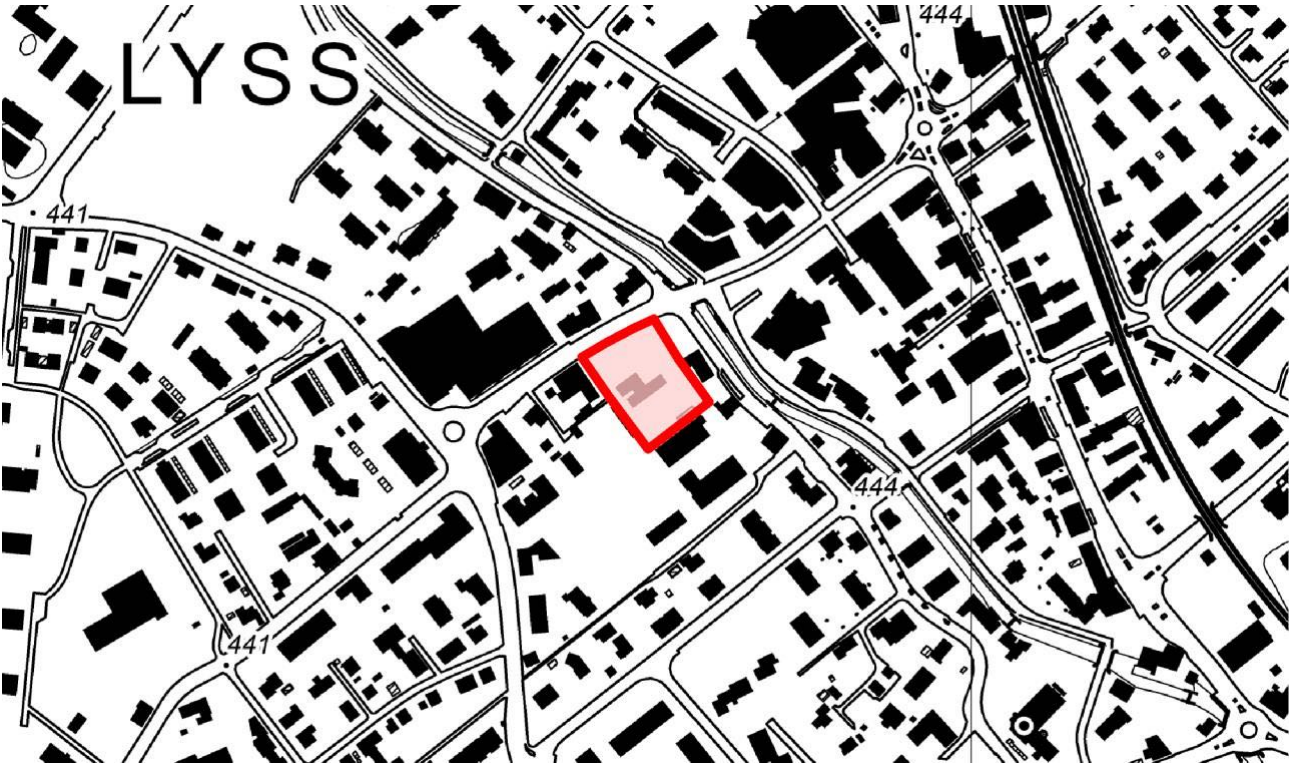
BBS.MIV-Auf.20.08

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code
0371.4.068

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		Grundeigentümer	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	1.50	01.01.2031	01.01.2032	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1		2'650	m2
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Der Viehmarktplatz und das direkte bauliche Umfeld bilden den räumlichen Abschluss des Zentrums von Lyss, in dem die Nutzungen mit regionaler Ausstrahlungskraft konzentrieren und sich Versorgungs- und Verwaltungseinrichtungen befinden.			

Nach der Verlegung des Werkhofs stehen mehrere Gebäude leer. Das Areal und der Platzbereich weisen dadurch ein bedeutendes Potenzial für Umnutzung und Neugestaltung auf. Die Neugestaltung des Platzes ist eingebettet in die Erneuerung und Verdichtung des umliegenden Areals (BBS.S-UV.01.21). Sie sieht insbesondere die Platzgestaltung, die Erweiterung der Begegnungszone sowie die Erschliessung und Anordnung von Nutzer-/Besucherparkplätzen vor.

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Die untergeordneten Strassen in den Quartieren und Ortschaften werden verkehrsberuhigt (Tempo-30- oder Begegnungszonen) und mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität.

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

Worben, Kreuzung Hauptstrasse - Busswilstrasse

BBS.MIV-Auf.20.09

AP5-Horizont

A-Horizont

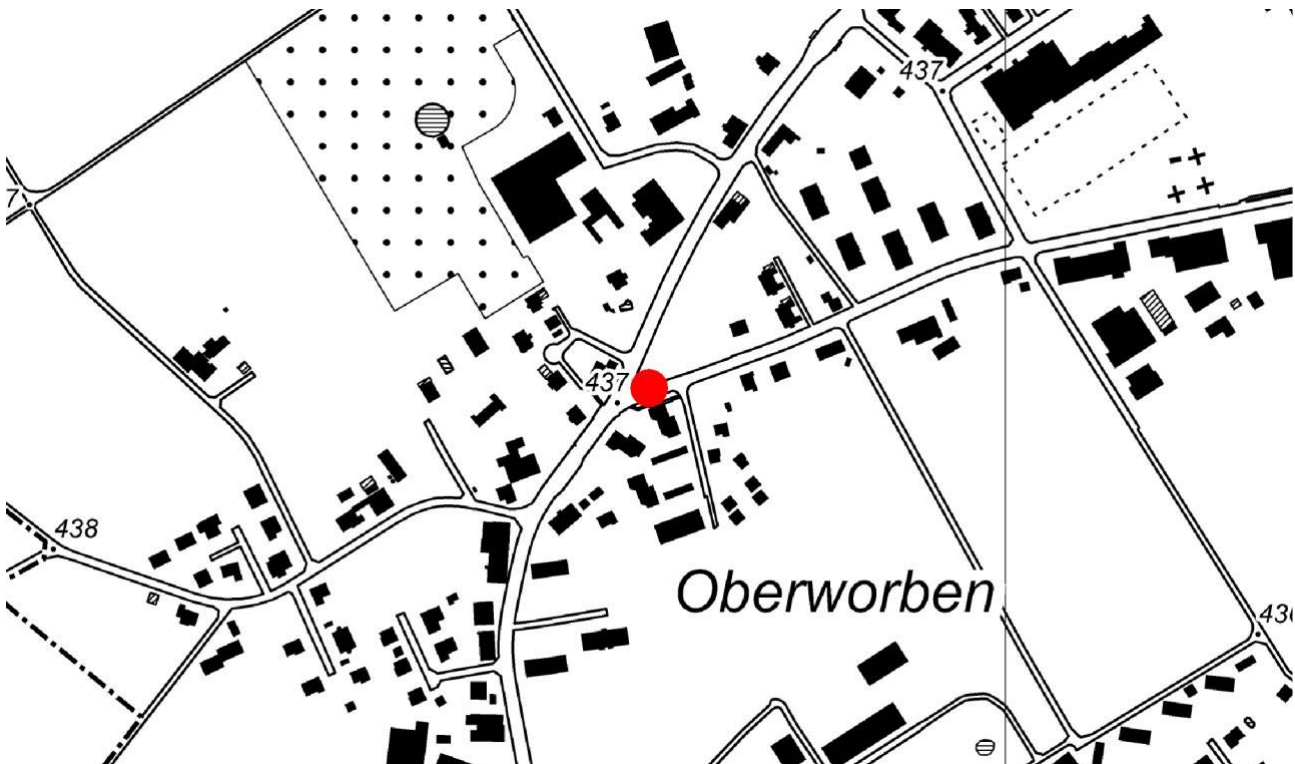
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie

3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.20	31.12.2027	31.12.2028	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1		700	m2
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Umgestaltung der Einmündung in die Kantonsstrasse zwecks Verbesserung der Abbiegebeziehungen des Schwerverkehrs und Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.			

Die kommunale Massnahme ergänzt das Kantonsprojekt zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (0371.3.014).

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwer- tung / Sicherheit Strassenraum, B- Horizont AP5

BBS.MIV-Auf.21

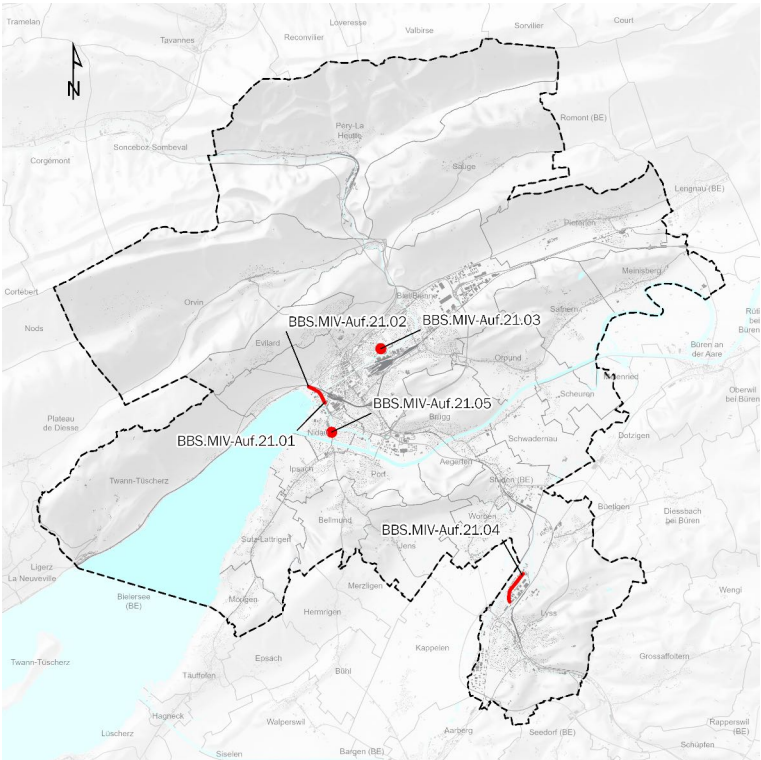
AP5-Horizont

B-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Kosten (Mio. CHF) 17.70

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1	35'400	m2

Finanzierung
AP-Massnahme

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

Konzeption
Massnahmenpaket

Mit dem Massnahmenpaket werden Strassenräume mit Sicherheits- und Gestaltungsdefiziten umgestaltet. Diese Massnahmen verbessern den Betrieb, die Bedingungen für den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr und die Siedlungsqualität.

- Mit den Massnahmen werden:
- Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Hauptachsen umgesetzt und Knoten saniert
 - die Infrastruktur für den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr verbessert
 - Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduktionen umgesetzt
 - Platzbereiche aufgewertet

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- sichere, direkte und attraktive Routen für den Fuss- und Veloverkehr - ÖV-Netz von Quartierlinien mit dichtem Takt und zuverlässigem Fahrplan; Wichtige Zielorte sind direkt und schnell erreichbar - Strassenräume, Plätze und Grünräume mit hoher Aufenthaltsqualität - Verkehrsdrehscheiben liegen an wichtigen Knoten im ÖV-, Velo- und Fusswegnetz und ermöglichen das einfache und effiziente Umsteigen	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Strassenquerschnitte anpassen und Strassenräume siedlungsverträglich gestalten	
	Bezug zu Teilstrategie	- Verkehr verträglich, siedlungsorientiert und sicher gestalten - Sicherheit und Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs erhöhen - Verkehrsmittel optimal nutzen und kombinieren - Verkehrsdrehscheiben stärken - Busnetz optimieren und Angebot ausbauen	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Optimierung der Auslastung der vorhandenen Strasseninfrastruktur - Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV - Verbesserung der Zugänglichkeit, Effizienz und Benutzerfreundlichkeit des ÖV - Verbesserung der Ortsdurchfahrten	
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Aufenthalts- und Siedlungsqualität - Vernetzung der Quartiere - Aufwertung des Strassenraums	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit	
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV / LV	
Teilmassnahmen	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
	BBS.MIV-Auf.21.01	Biel, Konzept Rue de Caractères-Ländestrasse, Abschnitt Rousseauplatz – Unterer Quai	4.50
	BBS.MIV-Auf.21.02	Biel, Konzept Rue de Caractères, Ländtestrasse, Abschnitt Unterer Quai - Seevorstadt	4.00
	BBS.MIV-Auf.21.03	Biel, Paul-Emile-Brandt Strasse	3.00
	BBS.MIV-Auf.21.04	Lyss, Industriering	5.00
	BBS.MIV-Auf.21.05	Nidau, Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofplatz und Bibliotheksplatz	1.20

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

**Biel, Konzept Rue de Caractères-
Ländestrasse, Abschnitt
Rousseauplatz – Unterer Quai**

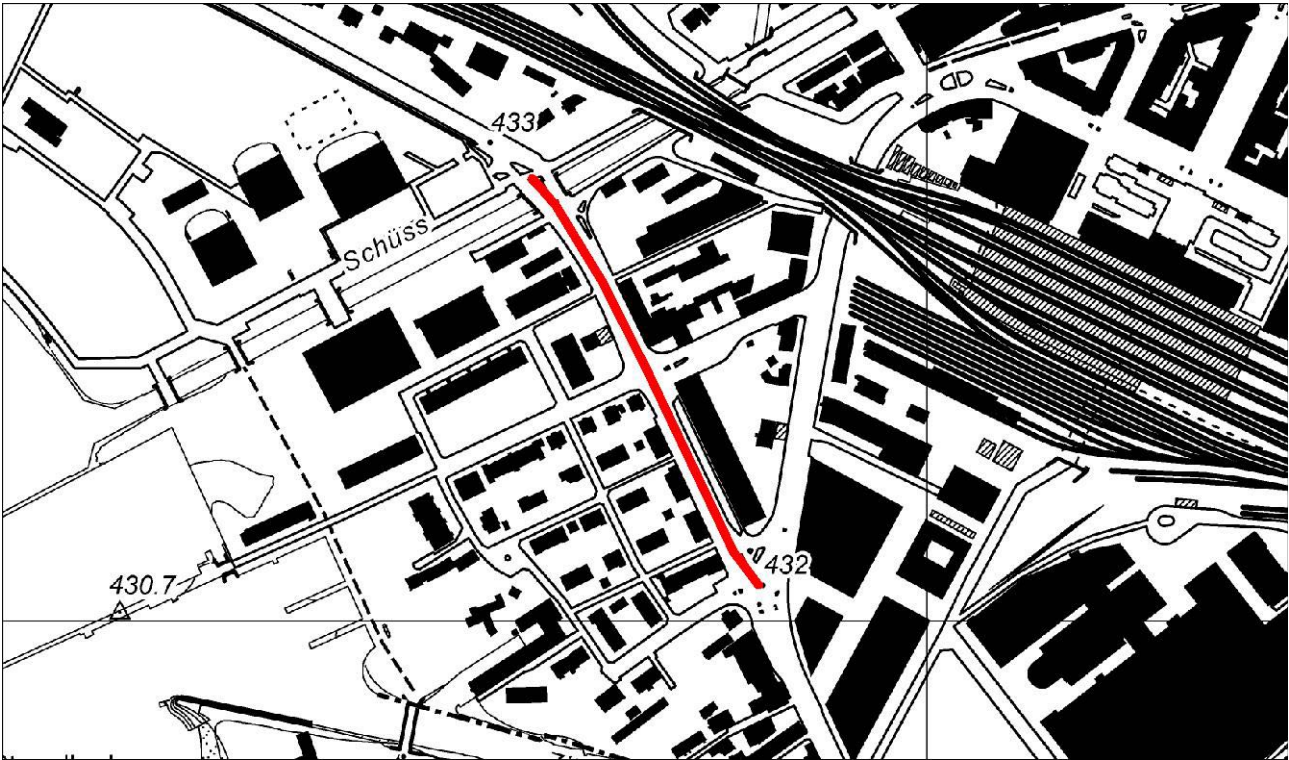
BBS.MIV-Auf.21.01

AP5-Horizont
B-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		Archäologischer Dienst	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	4.50	31.12.2032	31.12.2033	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1		10'000	m2
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Umfassende Neugestaltung der Achse als Teil der Stadt; Verbesserung der Längsverbindungen und der Querverbindungen und Erhöhung der Durchlässigkeit der Achse für den Fuss- und Veloverkehr; Verbesserung des Verkehrsflusses für den öffentlichen Verkehr entlang und durch die Achse; Anpassung der Strassengestaltung			

an den Klimawandel.

Die Massnahme ist Bestandteil der Neugestaltung der Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse:

- BBS.MIV-Auf.06: Biel/Nidau, Konzept - Rue de Caractères, Bernstrasse zwischen Guido-Müller-Platz und Keltenstrasse
- BBS.MIV-Auf.14: Biel, Konzept Rue de Caractères, Abschnitt Guido-Müller-Platz - Rousseauplatz (Aarbergstrasse)
- BBS.MIV-Auf.15.01: Biel, Konzept Rue de Caractères-Ländtestrasse, Abschnitt Unterer Quai – Seevorstadt

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Hauptachsen innerorts werden siedlungs-orientiert gestaltet, bieten gute Bedingungen für den öffentlichen Verkehr, sind attraktiv und sicher für den Fuss- und Veloverkehr und haben eine hohe Auf-enhaltsqualität

Dokumente:

- Kanton Bern, Stadt Biel, Stadt Nidau: Studienauftrag Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse, 2025

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

-

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

Biel, Konzept Rue de Caractères, Ländtestrasse, Abschnitt Unterer Quai - Seevorstadt

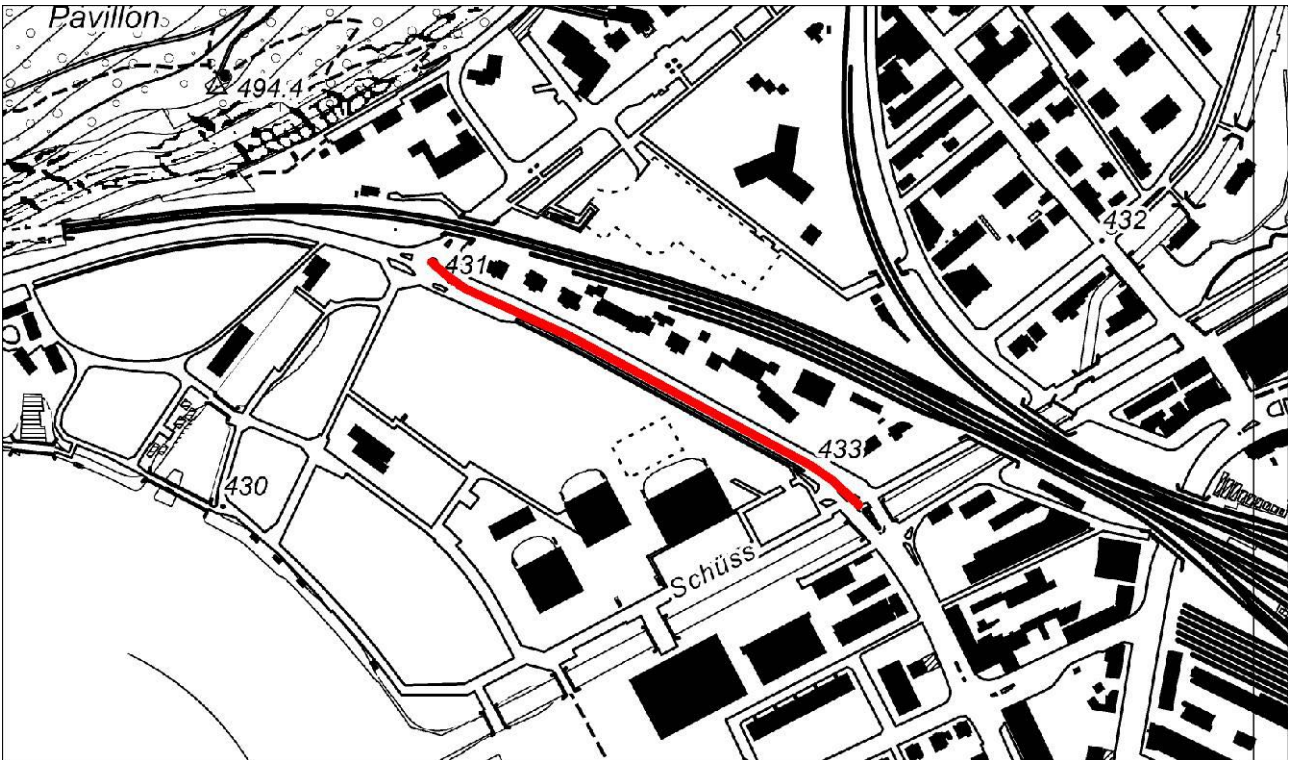
BBS.MIV-Auf.21.02

AP5-Horizont
B-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	4.00	31.12.2035	31.12.2036	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1		6'000	m2
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Umfassende Neugestaltung der Achse als Teil der Stadt; Verbesserung der Längsverbindungen und der Querverbindungen und Erhöhung der Durchlässigkeit der Achse für den Fuss- und Veloverkehr; Verbesserung des Verkehrsflusses für den öffentlichen Verkehr entlang und durch die Achse; Anpassung der Strassengestaltung			

an den Klimawandel.

Die Massnahme ist Bestandteil der Neugestaltung der Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse:

- BBS.MIV-Auf.06: Biel/Nidau, Konzept - Rue de Caractères, Bernstrasse zwischen Guido-Müller-Platz und Keltenstrasse
- BBS.MIV-Auf.13.10: Biel, Konzept Rue de Caractères-Ländestrasse, Abschnitt Rousseauplatz – Unterer Quai
- BBS.MIV-Auf.14: Biel, Konzept Rue de Caractères, Abschnitt Guido-Müller-Platz - Rousseauplatz (Aarbergstrasse)

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Hauptachsen innerorts werden siedlungsorientiert gestaltet, bieten gute Bedingungen für den öffentlichen Verkehr, sind attraktiv und sicher für den Fuss- und Veloverkehr und haben eine hohe Aufenthaltsqualität

Dokumente:

- Kanton Bern, Stadt Biel, Stadt Nidau: Studienauftrag Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse, 2025

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK

Zwischenergebnis

Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres

-

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge
Biel, Paul-Emile-Brandt Strasse

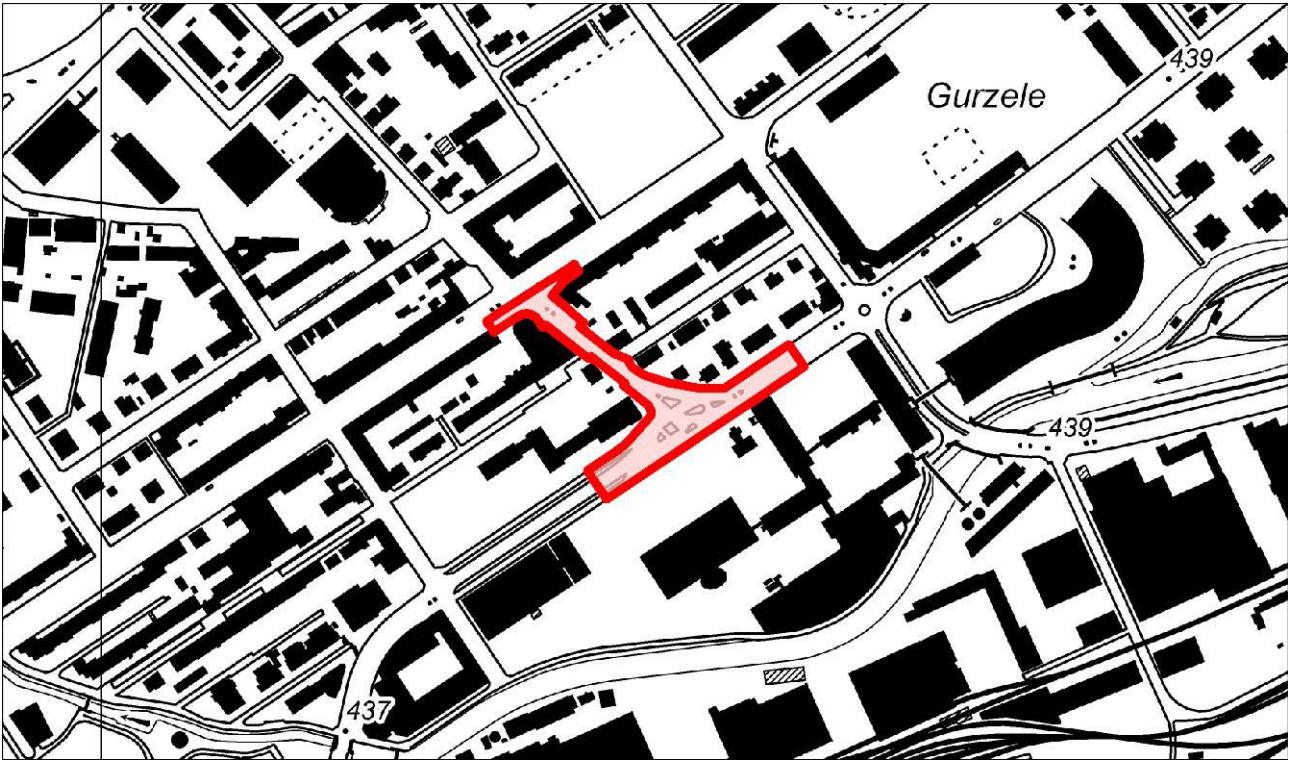
BBS.MIV-Auf.21.03

AP5-Horizont
B-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	3.00	01.01.2031	31.12.2034	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1		5'500	m2
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Neugestaltung der Paul-Emile-Brandt-Strasse im Rahmen der neuen Buslinienführung über die Falkenstrasse. Aufwertung und Erhöhung der Sicherheit insbesondere für den Fuss- und den Veloverkehr. Änderung des Vortrittsregimes an beiden Knoten (Vortrittsentzug der Paul-Emile-Brandt-Strasse gegenüber der General-Dufour-Strasse			

sowie der Jakob-Stämpfli-Strasse). Durch die Neugestaltung wird Platz geschaffen, um Bäume zu pflanzen und den Boden zu entsiegeln.

Teilstrategie Strassennetz und MIV: Untergeordnete Strassen in den Quartieren und Ortschaften verkehrsberuhigt (Tempo-30- oder Begegnungszonen) und mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität gestalten

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

Lyss, Industriering

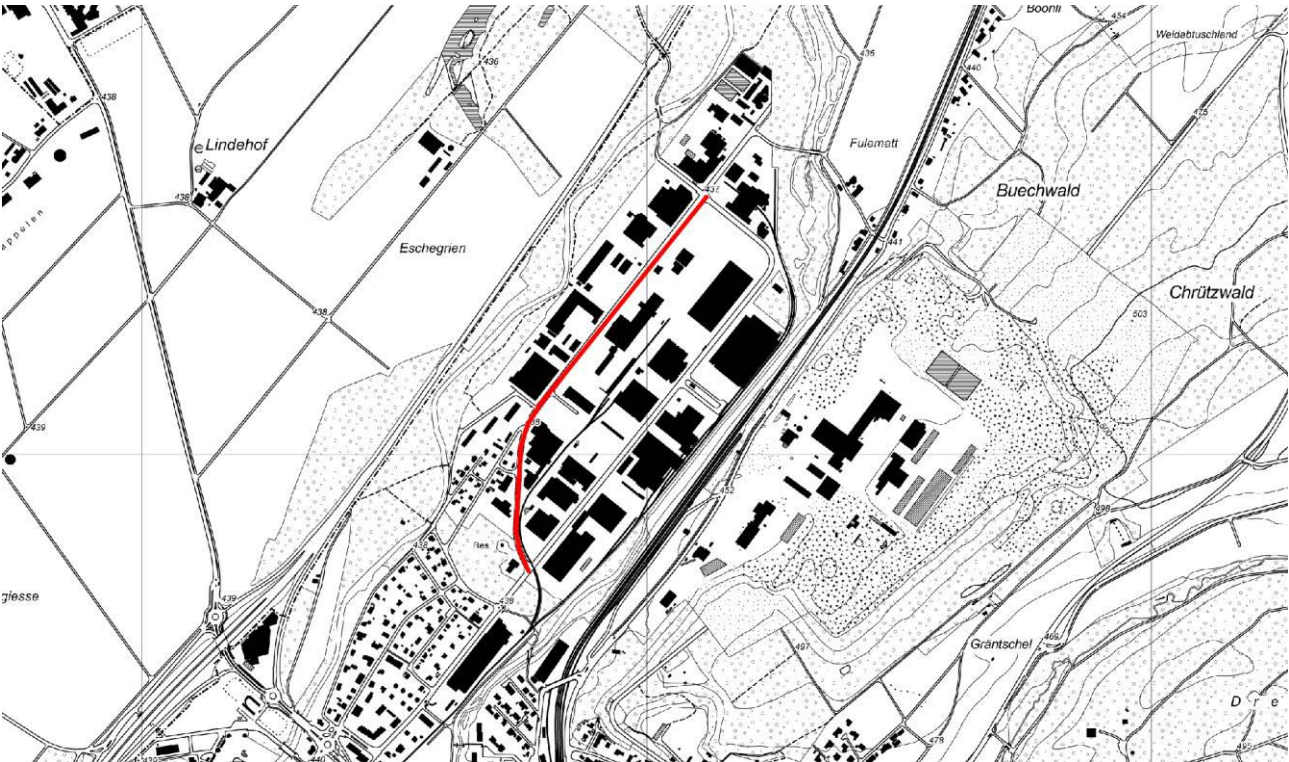
BBS.MIV-Auf.21.04

AP5-Horizont
B-Horizont

Früherer ARE-Code
0371.4.069

Massnahmenkategorie
3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum

Unterkategorie
3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)		Inbetriebnahme	
	5.00		01.01.2036	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1		10'500	m2
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Durch den neuen Anschluss an die T6 kann der Industriering vom Durchfahrtsverkehr entlastet und das Industriegebiet Nord für künftige Nutzungen besser erschlossen werden. Von der Kreuzung Im Bödli soll der Industriering zudem mit einem separaten Veloweg parallel zur Strasse neugestaltet werden. Diese Massnahme erhöht die			

Verkehrssicherheit aufgrund des zunehmenden Verkehrs im Industriegebiet. Das Vorprojekt 2015 sieht eine Verschmälerung der Strasse, die Anpassung der privaten Zufahrten, den Einbau eines (begrüneten) Sicherheitsstreifens sowie den Bau eines gemeinsamen Fuss- und Velowegs als Schulweg vor.

Teilstrategie Verkehr: Velopotenzial mit differenziertem Routennetz ausschöpfen

Dokumente:
Vorprojekt, Sicherheitsstreifen und Fuss- und Veloverbindung, 2015

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Zwischenergebnis
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

Nidau, Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofplatz und Bibliotheksplatz

BBS.MIV-Auf.21.05

AP5-Horizont

B-Horizont

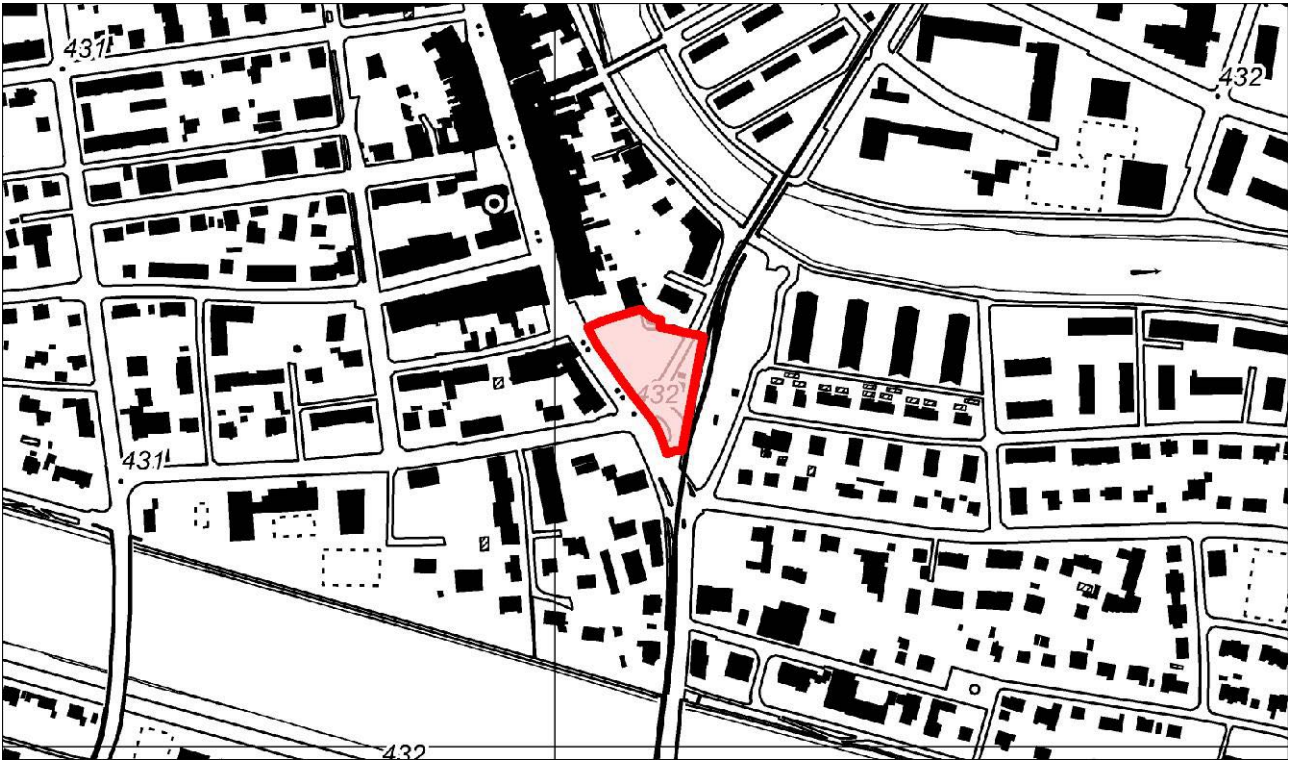
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

**3 Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum**

Unterkategorie

3.4 Pauschale BGK



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	Gemeinde		---	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	1.20	01.01.2032	31.07.2032	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Aufwertung Sicherheit Strassenraum Kat.1		3'400	m2
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Umgestaltung des Bahnhof-Bibliotheksplatzes bei der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Nidau; Neuorganisation des motorisierten Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs inklusive Einführung einer Begegnungszone; Neuordnung der Parkierung inklusive Ladestationen für eAuto und eBikes; überdachte Velostation für 50 Velos; neue			

Parkanlage mit Grünflächen, Bäumen und Sitzbänken.
Die Massnahme wird abgestimmt mit der Arealentwicklung Bahnhofgebiet / Vorstadt Süd (BBS.S-UV.01.22).

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

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-

Einzelmassnahme Verkehr

eMobilität Nidau

BBS.MIV-E-Mob.01

AP5-Horizont
A-Horizont

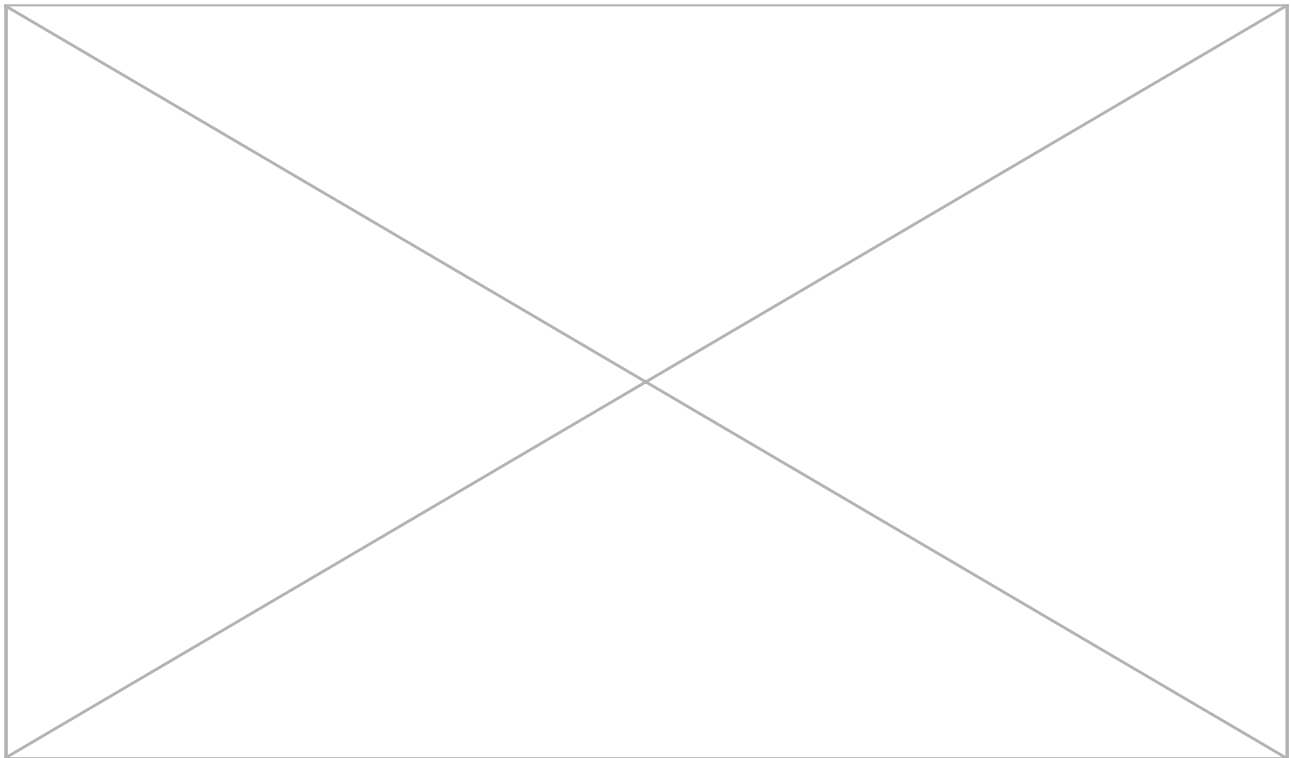
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	Gemeinde		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.20	01.01.2031	26.12.2031
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten. -		



Massnahmenbeschrieb	Bis 2035 ist mit einem Bestand von rund 60% Elektrofahrzeugen zu rechnen. Das Versorgungsnetz der Stadt Nidau verfügt über ausreichend Leistungsreserven für das Laden von Elektrofahrzeugen. Förderung von eMobilität durch den Bau von Ladeinfrastrukturen für eFahrzeuge und eBikes an öffentlichen Plätzen wie der Stadtverwaltung, Mittelstrasse., Strandbad, Spielplätzen, im Stedtli.		
Machbarkeit	Stromnetz Nidau reicht für private Ladestationen aus (Studie wurde gemacht)		
Planungsstand	1		
Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.10.2029	Studie	Gemeinde
	01.01.2030	Vorprojekt	Gemeinde
	01.01.2030	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
	01.06.2030	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
	01.01.2031	Baubeginn	Gemeinde
	26.12.2031	Inbetriebnahme	Gemeinde
Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Die Luft- und Lärmbelastung wird auf Strassen reduziert	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- CO2-freie Mobilität fördern	
	Bezug zu Teilstrategie	- Änderungen im Mobilitätsverhalten unterstützen	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Wirtschaft, - Stärkung des Veloverkehrs	

	Siedlung (WK 2)		
	Sicherheit (WK 3)		
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung - Positive Auswirkung auf die Umweltbelastung	
Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	-		
Umweltverträglichkeit	-		
Bezug zu weiteren Massnahmen	- BBS.MIV-Auf.13.03: BGK Parkplatz Strandbad - BBS. MIV-Auf.13.04: und BGK Bahnhofplatz und Bibliothekplatz		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-		

Einzelmassnahme Verkehr

Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen, Agglomeration

BBS.MIV-Ü.01

AP5-Horizont

Eigene Leistung A

Früherer ARE-Code

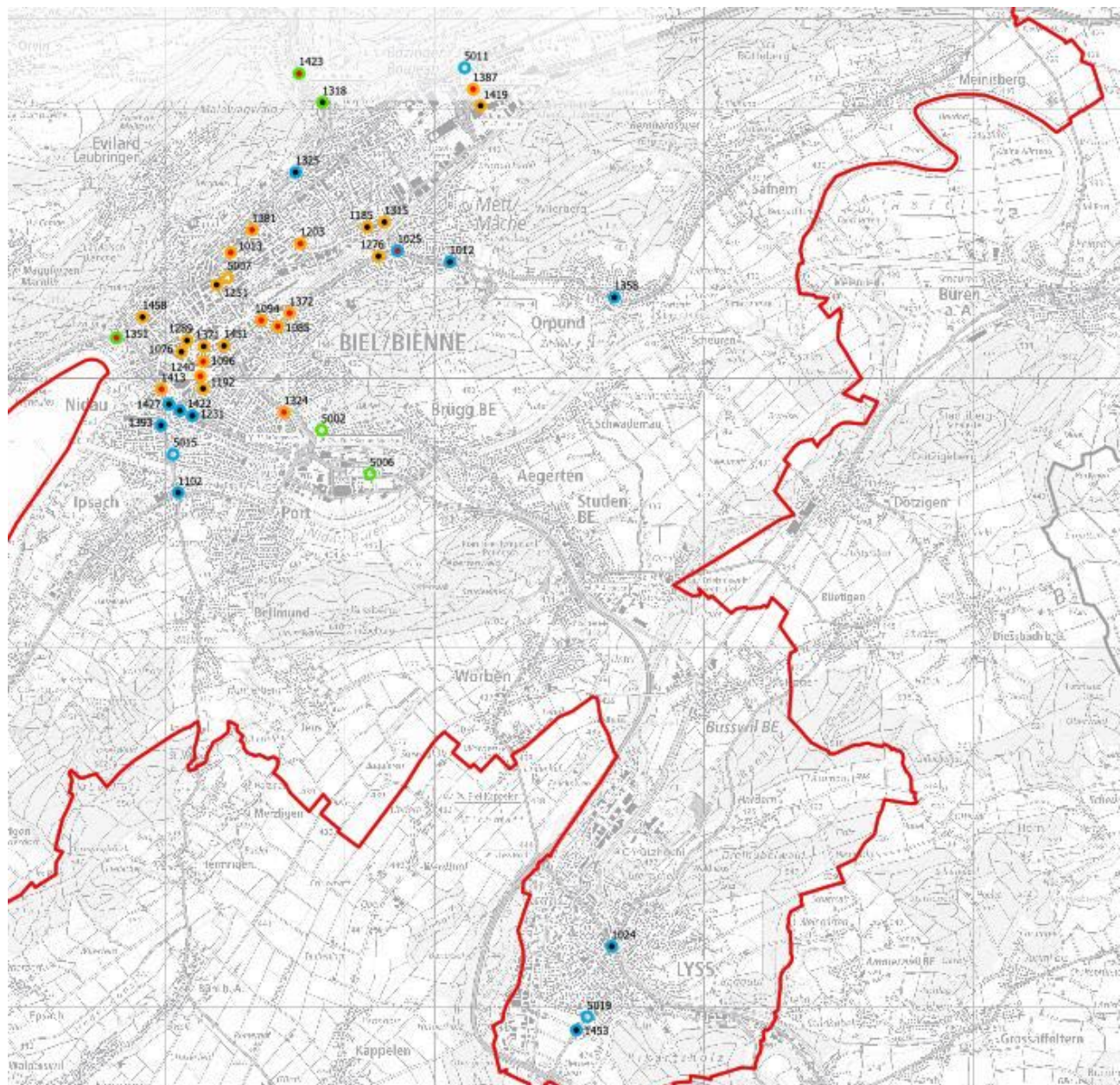
0371.4.071

Massnahmenkategorie

Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie

Übrige Massnahmen MIV



Legende:

▬ Agglomerationsgrenze
▬ Grenzen restlicher Agglomerationen

Bund	Kanton	Gde.	
●	●	●	Unfallschwerpunkt mit Priorität
●	●	●	Unfallschwerpunkt ohne Priorität
●	●	●	Unfallhäufungsstelle

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Strasseneigentümerin	TBA-OIK, Gemeinden	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.00		
Finanzierungsschlüssel			
Massnahmenbeschreibung			
Zielsetzung: Durch die Suche und systematische Beseitigung von Unfallschwerpunkten (USP) wird die Verkehrssicherheit an Unfallhäufungsstellen lokal verbessert.			
Beschreibung:			
Definition eines Unfallschwerpunkts (USP)			
Gemäss VSS SNR 641 724 "Strassenverkehrssicherheit - Unfallschwerpunkt-Management" ist ein Unfallschwerpunkt eine Stelle im Strassennetz, an der die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden, nach Unfallschwerekategorie gewichtet (Berechnungswert), in einem bestimmten Perimeter und innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren den vordefinierten Grenzwert erreicht oder überschreitet. Die Unfallschwerekategorie beschreibt die jeweils schwerste Folge eines Unfalls und wird folgendermassen gewichtet:			
- Unfall mit mindestens einer getöteten oder schwerverletzten Person ($U_{(G+SV)}$) = Gewicht 2 - Unfall mit mindestens einer leichtverletzten Person ($U_{(LV)}$) = Gewicht 1			

Die Perimeter und Grenzwerte sind wie folgt festgesetzt:

Strasstyp und Ortslage	Suchperimeter ¹	Berechnungswert
Autobahn und -strasse	125 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_{(LV)}$
Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen ausserorts	75 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_{(LV)}$
Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen innerorts	25 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_{(LV)}$

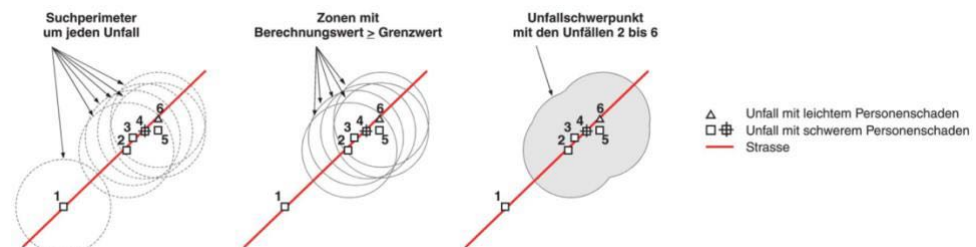


Abbildung: Abgrenzung eines Unfallschwerpunkts (Quelle: VSS SNR 641 724)

Vorgehen

Unfallschwerpunkte ohne Berührungspunkte mit anderen Massnahmen werden mittels dem Infrastruktur-Sicherheitsinstrument Black Spot Management (BSM) saniert (Quelle VSS SN 641 724):

- **Suche:** Grundgedanke des BSM ist die begründete Annahme, dass durch das Beheben der lokalen Sicherheitsdefizite in der Strasseninfrastruktur (Sanierung eines Unfallschwerpunkts) das Auftreten zukünftiger Unfälle und/oder die Schwere dieser Unfälle reduziert werden kann. Dafür werden Stellen im Strassennetz identifiziert, welche wiederholt Häufungen von Unfällen aufweisen. Unfallschwerpunkte werden anhand von Grenzwerten bestimmt. Die detaillierte Bearbeitung aller identifizierten Unfallschwerpunkte ist aus Budget- und Zeitgründen häufig nicht realistisch. Unfallschwerpunkte werden deshalb entsprechend einer Prioritätenreihung abgearbeitet.
- **Analyse:** Zu bearbeitende Unfallschwerpunkte werden bezüglich sicherheitskritischer Umstände im Detail analysiert. Mit der Analyse des Unfallgeschehens und der Analyse der Situation werden diejenigen Infrastrukturdefizite identifiziert, welche massgeblich zur Entstehung und/oder den schweren Folgen der Unfälle beigetragen haben.
- **Sanierung:** Aus der Analyse und der Gegenüberstellung mit den Normen können potenzielle Massnahmen verkehrstechnischer oder baulicher Art abgeleitet werden. Daraus wird ein Sanierungskonzept erstellt und umgesetzt.
- **Kontrolle:** Das BSM wird durch eine Umsetzungs- sowie einer Wirkungskontrolle der Massnahmen vervollständigt, um eine zeitnahe Sanierung der Unfallschwerpunkte sowie eine Qualitätskontrolle bei allen Arbeitsschritten zu gewährleisten.

Fällt ein Unfallschwerpunkt auf einen Strassenabschnitt, auf welchem bereits eine anderweitige Massnahme (Strassenprojekt wie Sanierung, Umgestaltung etc.) geplant ist, so ist der Unfallschwerpunkt im Rahmen der Umsetzung dieser Massnahme zu sanieren. Auf diese Massnahme kann anstelle der Meilensteine direkt in der Tabelle unten hingewiesen werden.

¹ Der Suchperimeter entspricht einem Kreisradius um einen einzelnen Unfall.

Stand: Berücksichtigt ist das Unfallgeschehen bis und mit des Jahres 2022.

Region: BBS = Biel/Bienne-Seeland

Agglomeration: Bi = Biel/Bienne

Zuständig für die Analyse und Sanierung ist der Strasseneigentümer
B = Bund (ASTRA); K = Kanton (zuständiger TBA-OIK), G = Gemeinde

Meilensteine (Status)

Die VSS SN 641 724 versteht das BSM als Management-Instrument, das einen Unfallschwerpunkt von seiner Identifizierung bis zur erwiesenen erfolgreichen Sanierung begleitet. Dementsprechend ist der Fortschritt der Sanierung eines Unfallschwerpunkts (USP) von zentraler Bedeutung und wird durch folgende Meilensteine beschrieben:

Meilenstein	Beschreibung / Bedeutung
Identifiziert	Der USP wurde durch die Unfallschwerpunktsuche gefunden und mittels Überprüfung als Unfallschwerpunkt bestätigt.
Analysiert	Das Unfallgeschehen und die Situation am USP wurden analysiert und massgebende Infrastrukturdefizite sind identifiziert.
Massnahmenvorschlag	Mögliche Massnahmen zur Behebung oder Verbesserung der massgebenden Infrastrukturdefizite des USP sind ausgearbeitet.
Projektierung	Die Projektierung zur Umsetzung ausgewählter Massnahmen ist abgeschlossen.
Ausführung	Das Projekt ist ausgeführt.
In Wirkungskontrolle	Jährlich bis zum dritten Jahr nach der Massnahmenausführung findet eine Wirkungskontrolle durch Auswertung der Unfallzahlen statt.
Erfolgreich saniert	Erfolgreich sanierte USP werden aus dem BSM entlassen. Fällt die Wirkungskontrolle negativ aus, werden die betroffenen USP einer Nachsanierung unterzogen.

Nr.	USP = Unfallschwerpunkt JHS = Unfallhäufungsstelle	Bezeichnung / Lokalität	Agglomeration	Abhängigkeit AP Massnahme Nr.	Gemeinde	Zuständiger Strasseneigentümer	Berechnungswert ²	Anz. Grenzwertüberschreitungen ³	Priorität	Meilensteine gemäss BSM oder Hinweis auf Massnahme bei Sanierung im Rahmen eines Strassenprojekts						
										Identifiziert	Analysiert	Massnahmenvorschlag	Projektierung	Ausführung	In Wirkungskontrolle	Erfolgreich saniert
1012	USP	Biel, Orpundstrasse - Löhrenweg	Bi		Biel/Bienne	K	1	2	Nein	X	X	X	X			
1013	USP	Biel, Georg-Friedrich- Heilmann-Strasse - Bubenbergrasse	Bi	BBS.MIV- Auf.02.07 (4A)	Biel/Bienne	G	9	5	Ja	X	X	X	X			
1024	USP	Lyss, Hirschenplatz	Bi		Lyss	K	1	2	Nein	X	X	X	X	X	X	
1025	USP	Biel, Orpundplatz	Bi		Biel/Bienne	K	5	5	Ja	X	X	X	X			
1076	USP	Biel, Bahnhofplatz	Bi	BBS.MIV-Auf.14 (5A)	Biel/Bienne	G	1	2	Nein	X						
1085	USP	Biel, Rue due Madretsch - Rue du Breuil - Waldrainstrasse	Bi		Biel/Bienne	G	5	3	Ja	X						
1094	USP	Biel, Brühlstrasse - Rue des Prés	Bi		Biel/Bienne	G	13	5	Ja	X						
1012	USP	Biel, Orpundstrasse - Löhrenweg	Bi		Biel/Bienne	K	1	2	Nein	X	X	X	X			
1096	USP	Biel, Johann Veresius- Strasse - Rue de Morat - Rue des Prés	Bi	BBS.MIV-Auf.16 (5A)	Biel/Bienne	G	10	5	Ja	X						

Nr.	USP = Unfallschwerpunkt UHS = Unfallhäufungsstelle	Bezeichnung / Lokalität	Agglomeration	Abhängigkeit AP Massnahme Nr.	Gemeinde	Zuständiger Strasseneigentümer	Berechnungswert ²	Anz. Grenzwertüberschreitungen ³	Priorität	Meilensteine gemäss BSM oder Hinweis auf Massnahme bei Sanierung im Rahmen eines Strassenprojekts						
										Identifiziert	Analysiert	Massnahmenvorschlag	Projektiert	Ausführung	In Wirkungskontrolle	Erfolgreich saniert
1102	USP	Nidau, Kreuzwegkreisel	Bi		Nidau	K	4	1	Nein	X	X	X	X			
1185	USP	Biel, Gottstattstrasse - Mühlestrasse	Bi		Biel/Bienne	G	3	1	Nein	X						
1192	USP	Biel, Murtenstrasse - Gurnigelstrasse - Alfred- Aebi-Strasse	Bi		Biel/Bienne	G	6	1	Nein	X						
1203	USP	Biel, Jakob-Stämpfli-Strasse - Falkenstrasse - Gottstattstrasse	Bi		Biel/Bienne	G	6	4	Ja	X						
1231	USP	Nidau, Bernstrasse - Keltenstrasse	Bi		Nidau	K	2	1	Nein	X	X	X	X	X	X	
1240	USP	Biel, Rue de Morat - Rue de la Gabelle	Bi		Biel/Bienne	G	12	5	Ja	X						
1251	USP	Biel, Rue du Général Dufour - Neumarktstrasse	Bi	BBS.MIV- Auf.20.01 (5A)	Biel/Bienne	G	5	1	Nein	X						
1276	USP	Biel, Kreisel Rue de Mâche - Schollstrasse	Bi	BBS.MIV-Auf.09 (4A)	Biel/Bienne	G	1	2	Nein	X						
1289	USP	Biel, Bahnhofstrasse - Güterstrasse - Aarbergstrasse	Bi		Biel/Bienne	G	0	1	Nein	X						
1315	USP	Biel, Poststrasse - Orpundstrasse	Bi		Biel/Bienne	G	3	1	Nein	X						
1318	USP	Biel, KS 6 Rampe N16 (Taubenlochschlucht)	Bi		Biel/Bienne	B	0	2	Nein	X						
1324	USP	Biel, Kreisel Bruggstrasse - Alexander-Moser-Strasse - Portstrasse	Bi		Biel/Bienne	G	4	3	Ja	X						
1325	USP	Biel, Reuchenettestrasse - Hermann-Lienhard-Strasse	Bi		Biel/Bienne	K	2	2	Nein	X	X	X	X	X	X	
1351	USP	Biel, Route de Neuchâtel - Rue du Débarcadère - Seevorstadt	Bi	BBS.MIV- Auf.02.20 (4A)	Biel/Bienne	B	6	5	Ja	X						
1358	USP	Orpund, Hauptstrasse - Breitenrain - Bruggstrasse	Bi		Orpund	K	0	2	Nein	X	X	X	X			
1371	USP	Biel, Rue de Morat - Silbergasse	Bi		Biel/Bienne	G	2	2	Nein	X						
1372	USP	Biel, Rue de Madretsch - Rue des Prés	Bi		Biel/Bienne	G	8	5	Ja	X						
1381	USP	Biel, Bözingenstrasse - Georg-Friedrich-Heilmann- Strasse	Bi	BBS.MIV- Auf.02.07 (4A)	Biel/Bienne	G	1	3	Ja	X	X	X	X			
1387	USP	Biel, Johan-Refner-Strasse - Zürichstrasse - Rue Fritz- Oppliger	Bi		Biel/Bienne	G	4	3	Ja	X						
1393	USP	Nidau, Hauptstrasse - Weyermattstrasse	Bi	BBS.MIV- Auf.20.04 (5A)	Nidau	K	0	1	Nein	X	X	X	X	X	X	
1413	USP	Biel, Aarbergstrasse - Doktor-Schneider-Strasse	Bi	BBS.MIV-Auf.13 (5B)	Nidau	G	4	4	Ja	X						
1419	USP	Biel, Johan-Renfer-Strasse - Rue de Granges	Bi		Biel/Bienne	G	1	1	Nein	X						
1422	USP	Nidau, Bernstrasse	Bi	BBS.MIV-Auf.06 (5A)	Nidau	K	2	2	Nein	X						
1423	USP	Biel, A16 Kreisverkehrsplatz Taubenlochschlucht	Bi		Biel/Bienne	B	8	3	Ja	X						
1427	USP	Nidau, Bernstrasse - Aarbergstrasse - Hauptstrasse - Salzhausstrasse	Bi		Nidau	K	13	2	Nein	X						
1451	USP	Biel/Bienne, Zentralstrasse - Rue de Prés	Bi		Biel/Bienne	G	6	2	Nein	X						
1453	USP	Lyss, Aarbergstrasse - Augstrasse	Bi		Lyss	K	5	1	Nein	X						
1458	USP	Biel/Bienne, Seevorstadt - Viaduktstrasse	Bi		Biel/Bienne	G	5	1	Nein	X						
5002	UHS	Brügg	Bi		Brügg	B			Nein							
5006	UHS	Brügg	Bi		Brügg	B			Nein							
5007	UHS	Biel/Bienne	Bi	BBS.MIV- Auf.20.01 (5A)	Biel/Bienne	G			Nein							
5011	UHS	Biel/Bienne	Bi		Biel/Bienne	K			Nein							
5015	UHS	Biel/Bienne	Bi		Nidau	K			Nein							
5019	UHS	Biel/Bienne	Bi		Lyss	K			Nein							

² Berechnungswert im Auswertzeitraum 2020-2022.

³ Anzahl Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertzeiträumen (von 2015-2018 bis 2020-2022). Prioritär zu behandeln sind die Unfallschwerpunkte mit drei oder mehr Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertzeiträumen.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Der Strassenverkehr wird siedlungsverträglich und für alle Verkehrsteilnehmenden sicher gestaltet	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit	
	Bezug zu Teilstrategie	- Strassenräume verträglich und sicher gestalten - Sicherheit auf dem Strassennetz durch das Black Spot Management verbessern	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Verbesserung des Gesamtverkehrssystems Verbesserung des Strassennetzes	
	Siedlung (WK 2)	- Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit.	
	Umwelt (WK 4)	- Verbesserung des Modalsplits zugunsten des FVV	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Bezug zu weiteren Massnahmen			
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- TBA, Unfallschwerpunkt-Management, Unfalldaten bis 2022 - VSS SN 641 724 - Strassenverkehrssicherheit, Unfallschwerpunkt-Management		

Einzelmassnahme Verkehr

Lyss, Parkleitsystem

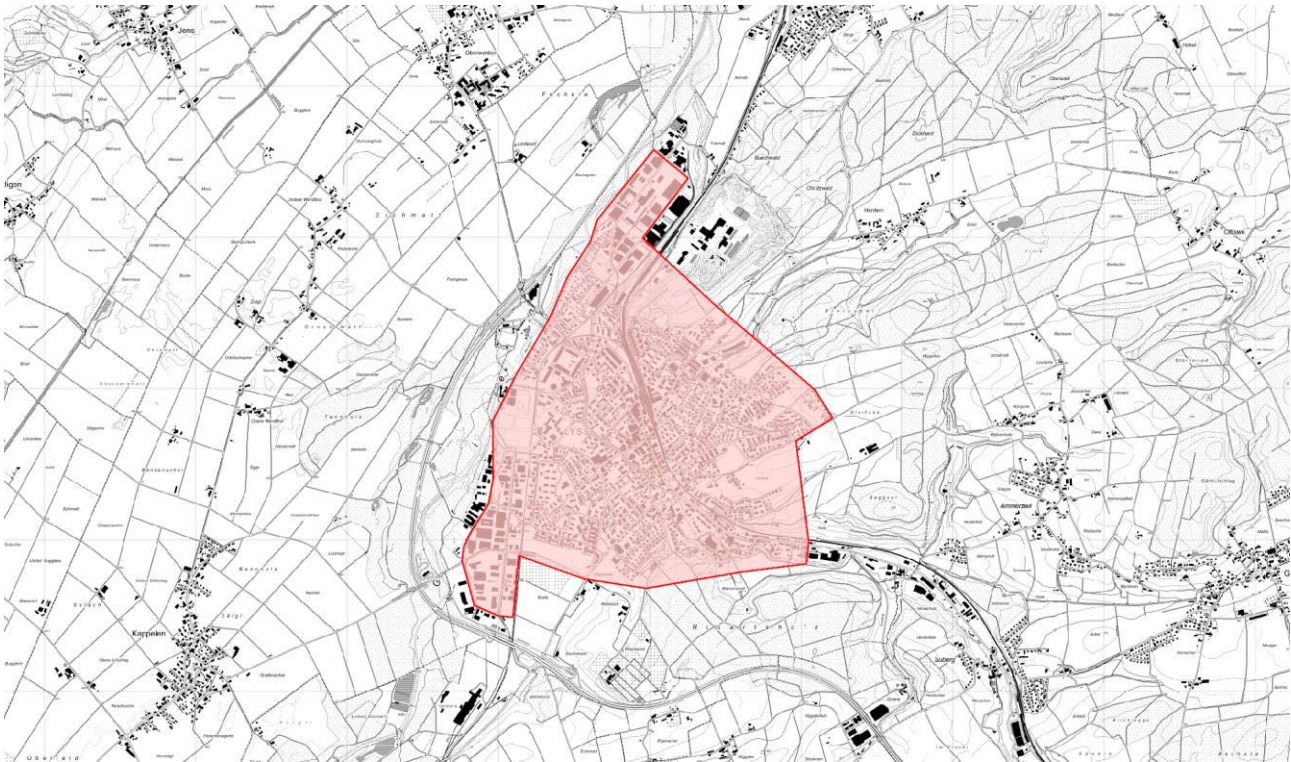
BBS.NM-VM.04

AP5-Horizont
A-Horizont

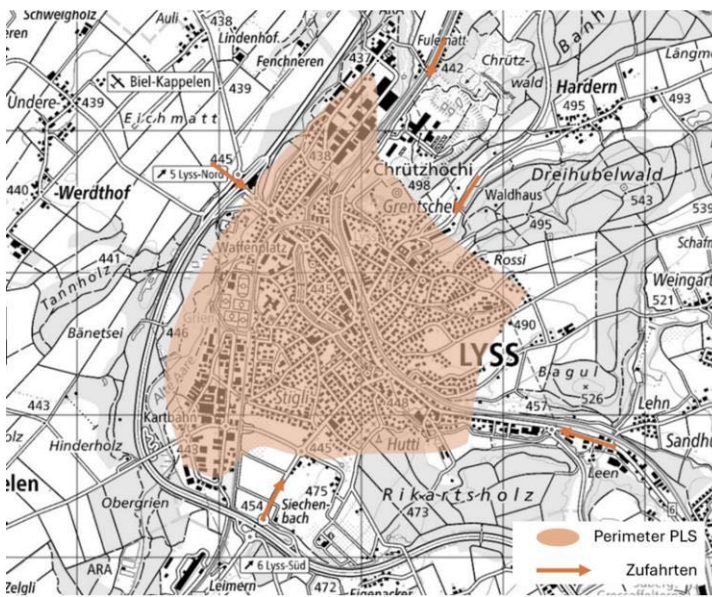
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
2 Verkehrsmanagement

Unterkategorie
2.3 Verkehrsmanagement-Fläche

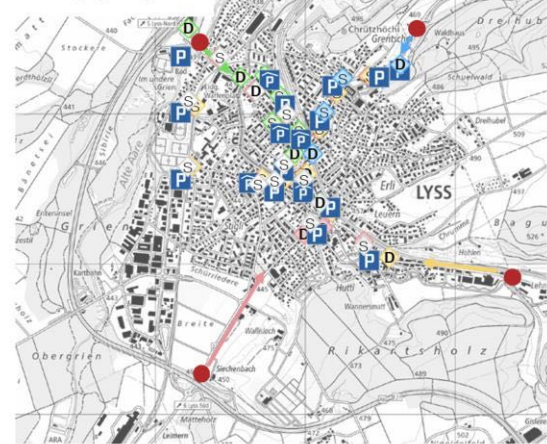


Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	Gemeinde		
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	2.00	01.01.2031	01.01.2032
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
	-		



Parkplätze Gemeinde Lyss

- P Oberirdische Parkplätze
- P Unterirdische Parkplätze
- Eingangstore
- D Dynamische Belegungsanzeige
- S Statische Belegungsanzeige



Massnahmenbeschrieb

Die Gemeinde Lyss verfügt im Hauptsiedlungsgebiet über genügend Parkplätze. Die zur Verfügung stehende Fläche wird aber unterschiedlich genutzt und der grosse Druck auf die Parkplätze im Zentrum führt zu viel Suchverkehr. Auch ist die Auslastungen zwischen unter- und oberirdischen Parkplätzen unterschiedlich. Zudem finden im Jahresverlaufe verschiedene Grossanlässe in der Gemeinde Lyss statt. Während solcher Anlässe ist eine Lenkung des MIV unumgänglich.

Daher plant die Gemeinde ein Parkleitsystem, um die Auslastung der unterirdischen öffentlichen und halböffentlichen Parkhäuser sowie der peripheren Parkplätze zu optimieren und den Druck auf die oberirdischen Parkfelder insbesondere im Zentrum zu verringern. In das Parkierungssystem integriert werden sollen rund 1700 Parkfelder, welche sich auf grösseren Parkflächen befinden. Von diesen 1700 sind rund die Hälfte unterirdisch. Die unterirdischen Parkplätze sind grossmehrheitlich halböffentlich.

Die mit einer Barriere geregelten Parkhäuser/Parkplätze können relativ einfach in ein Parkleitsystem integriert werden. Für die Parkplätze, die bisher ohne Zugangserfassung funktioniert haben, ist ein entsprechendes System aufzustellen (z.B. mittels Kameras). Auf den vier wichtigsten Einfallsachsen in das Hauptsiedlungsgebiet der Gemeinde Lyss (im Südwesten, Osten, Nordosten und Nordwesten) sind Anzeigetafeln aufzustellen. Diese Signalisation ist auf dem Weg Richtung Zentrum sowohl mit dynamischen wie auch statischen Belegungsanzeigen zu wiederholen. Das Erfassungssystem und auch die Standorte der Anzeigetafeln sowie eine allfällige Integration in eine App ist im Rahmen einer Vorstudie vertieft zu klären und anschliessend umzusetzen.

Machbarkeit

Machbarkeit wurde im Rahmen eines Grobkonzepts geprüft.

Planungsstand

1

Abgeschlossene

Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	31.01.2025	Studie	Gemeinde
	01.01.2029	Vorprojekt	Gemeinde
	01.01.2031	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
	01.06.2031	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
	01.01.2031	Baubeginn	Gemeinde
	01.01.2032	Inbetriebnahme	Gemeinde
Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Verkehrsmanagement gewährleistet eine flüssigen Verkehrsablauf und die Verträglichkeit des Verkehrs im Siedlungsgebiet.	
	Bezug zu Handlungsbedarf	-Siedlungsverträgliche Verkehrsbelastungen erreichen	
	Bezug zu Teilstrategie	- Erschliessung verbessern und Siedlungsgebiet entlasten - Strassenkapazitäten und Verkehrsabläufe optimieren	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Verbesserung des Gesamtverkehrssystems - Reduktion der verkehrlichen Belastungen und des Strassenverkehrsaufkommens	
	Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Aufenthalts- und Siedlungsqualität	
	Sicherheit (WK 3)		
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung - positive Auswirkung auf die Umweltbelastung	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	-		
Umweltverträglichkeit	-		
Bezug zu weiteren Massnahmen	-		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	-		

Massnahmenpaket pauschale
Bundesbeiträge

Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, A-Horizont AP5

BBS.NM-VM.05

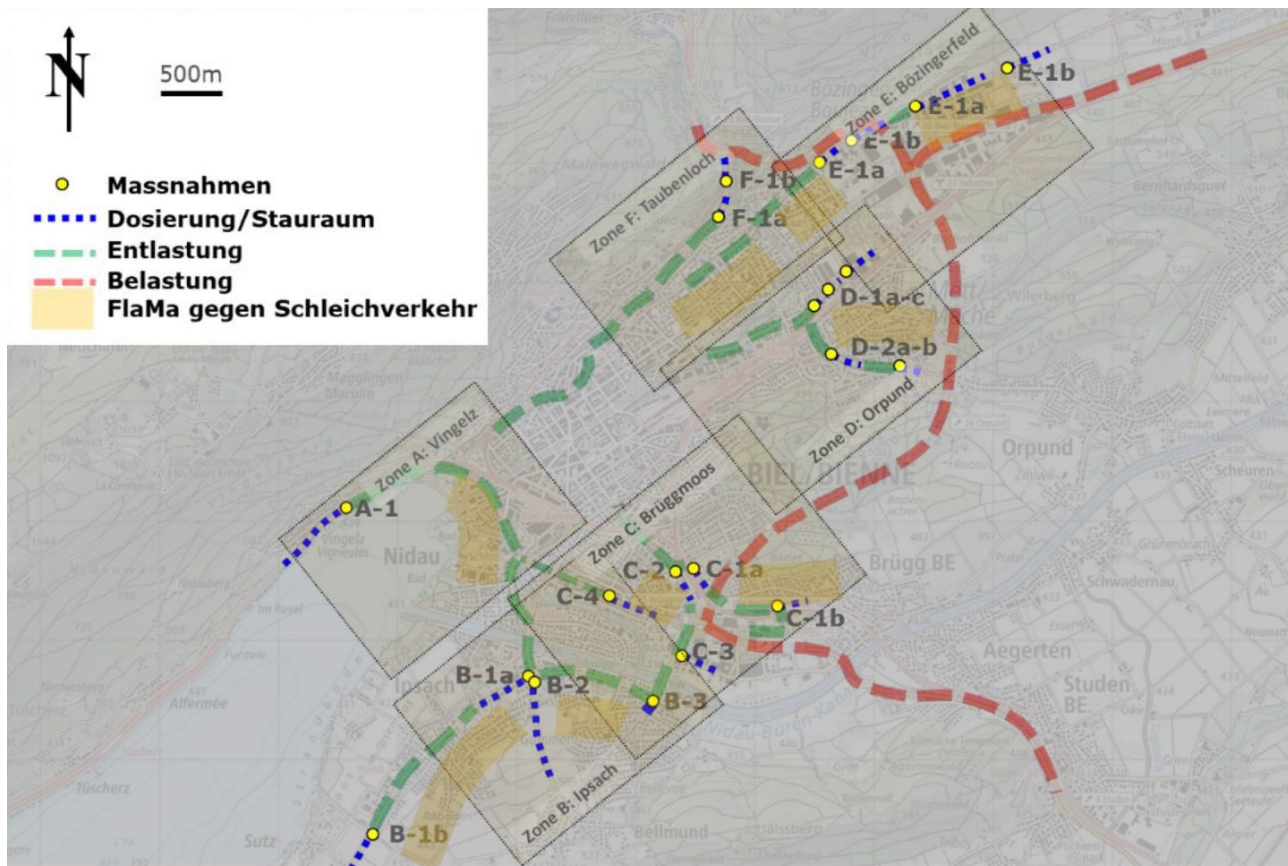
AP5-Horizont

A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
2 Verkehrsmanagement

Unterkategorie
2.4 Pauschale Verkehrsmanagement



Kosten (Mio. CHF) 4.97

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Verkehrsmanagement Kat.1	17	Knoten

Finanzierung
AP-Massnahme

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

Konzeption
Massnahmenpaket

Das Verkehrsmanagement (VM) in der Region Biel reagiert auf die zunehmende Verkehrsbelastung nach der Eröffnung der A5-Ostumfahrung. Ziel ist es, die Verkehrsströme zu lenken, den öffentlichen Verkehr zu verflüssigen, den Langsamverkehr indirekt zu fördern und die städtischen Gebiete vor übermässigem Autoverkehr zu schützen. Im öffentlichen und individuellen Strassenverkehr hat die Verkehrsentwicklung dazu geführt, dass die Verkehrs- und Umweltbelastungen im urbanen Raum immer erheblicher wurden. Als Folge davon sank die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel. Aufgrund der hohen Investitionskosten und der negativen Folgen für Mensch und

Umwelt ist der Ausbau der Infrastrukturkapazitäten weitgehend nicht möglich und vertretbar. Aus diesen Gründen wurden mögliche Massnahmen ausgearbeitet, welche einerseits eine Steigerung der ÖV- und Fuss-/Veloverkehr - Attraktivität und andererseits eine Verkehrsberuhigung im Siedlungsgebiet zur Folge haben könnten.

Die geplanten Massnahmen zielen darauf ab, Engpässe zu minimieren, den Verkehrsfluss zu verbessern und die Lebensqualität zu erhöhen. Das Projekt ist, mit Phasen wie Netzanalyse und Massnahmenplanung, klar strukturiert. Die Massnahmen wurden in sechs Zonen unterteilt, welche die wichtigsten Verkehrsachsen von Biel enthalten. Dadurch können sie zu einem funktionierenden Gesamtsystem zusammengefügt werden.

- Zone A : Neuenburg-/ Ländtestrasse in Biel (Vinelz)
- Zone B : Zufahrtsstrassen zum Kreisel Ipsach- / Hueb- / Allmendstrasse in Ipsach (Massnahmen in AP4-A)
- Zone C : Biel-/ Port-/ Erlenstrasse in Brügg
- Zone D : Längfeldweg / Orpundstrasse in Biel und Orpund (Massnahmen in AP4-A)
- Zone E : Solothurnstrasse in Pieterlen
- Zone F : Reuchenettestrasse in Taubenloch

Zu den vorgeschlagenen Massnahmen gehören:

- Dosierungssysteme: Diese Systeme sollen den Verkehr auf bestimmten Strassenabschnitten dynamisch steuern und so die Verkehrseffizienz verbessern bzw. Staus vermeiden.
- ÖV-Priorisierungen: Der ÖV soll durch signaltechnische Massnahmen und Massnahmen wie Busspuren, etc. bevorzugt werden.
- Verbesserung der Infrastruktur: Die Infrastruktur für den Langsamverkehr, falls dieser durch eine VM-Massnahme negativ beeinträchtigt wird.

Zielsetzung

Das VM für die Region Biel verfolgt mehrere Ziele gemäss dem Konzept für das Agglomerationsprogramm 4:

- a) Es soll den Verkehr auf den Strassen für alle Teilnehmenden und Anwohner verträglich gestalten.
- b) Es zielt darauf ab, den Verkehr in den städtischen Zentren, einschliesslich der Verbindungen, reibungslos abzuwickeln.
- c) Das Gesamtverkehrssystem soll optimiert werden, um eine bessere Leistungsfähigkeit zu erreichen.
- d) Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel soll verbessert werden, um Anschlüsse sicherzustellen.
- e) Ausweichverkehr durch Wohngebiete und Nebenstrassen soll vermieden werden, um die Wohnqualität zu schützen.
- f) Der Fuss- und Veloverkehr soll gefördert werden.
- g) Eine bessere Koexistenz zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wird angestrebt.
- h) Die Verkehrssicherheit soll erhöht werden, um Unfälle zu vermeiden.

Vorgehen:

0. Verkehrsmanagement Region Biel, Grobstudie, Verkehrstechnischer Bericht, RK&P, Version 21.03.2023
1. Sicherstellen der Betriebsorganisation des VM Agglomeration Biel
2. Vor- und Bauprojekte, Finanzierung
3. Ausschreibung / Realisierung
4. Die Umsetzung und Finanzierung der lokalen VM-Ausrüstungen ist Aufgabe der Strasseneigentümer. Die Kompatibilität mit dem übergeordneten Verkehrsmanagement wird in den zuständigen Gremien sichergestellt.

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Bündelung des Durchgangsverkehrs und des Agglomerationsverkehrs auf den Autobahnen und den Hauptachsen - Flüssiger Verkehrsablauf und verträglicher Verkehr im Siedlungsgebiet - Optimale und stabile Reisezeiten im ÖV	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Siedlungsverträgliche Verkehrsbelastungen erreichen - Buspriorisierung verstärken	
	Bezug zu Teilstrategie	- Strassenkapazitäten und Verkehrsabläufe optimieren - Aktive Steuerung und Beeinflussung des Verkehrs	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems für alle Teilnehmenden - Optimierung der Auslastung der vorhandenen Strasseninfrastruktur und Unterstützung der Verlagerung auf den ÖV und den Veloverkehr	
	Siedlung (WK 2)	- Sicherung der Erreichbarkeit der Zentren und Zielgebiete im Agglomerationskern und Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit	
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung - positive Auswirkung auf die Umweltbelastung	
Teilmassnahmen	Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	Kosten (Mio. CHF)
	BBS.NM-VM.05.01	VM Agglomeration Biel - Zone A (Biel, Nidau)	0.88
	BBS.NM-VM.05.02	VM Agglomeration Biel – Zonen B/C (Nidau, Ipsach, Port, Brügg)	2.79
	BBS.NM-VM.05.03	VM Agglomeration Biel - Zone E/F (Pieterlen, Biel Taubenloch)	1.30

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

VM Agglomeration Biel - Zone A (Biel, Nidau)

BBS.NM-VM.05.01

AP5-Horizont

A-Horizont

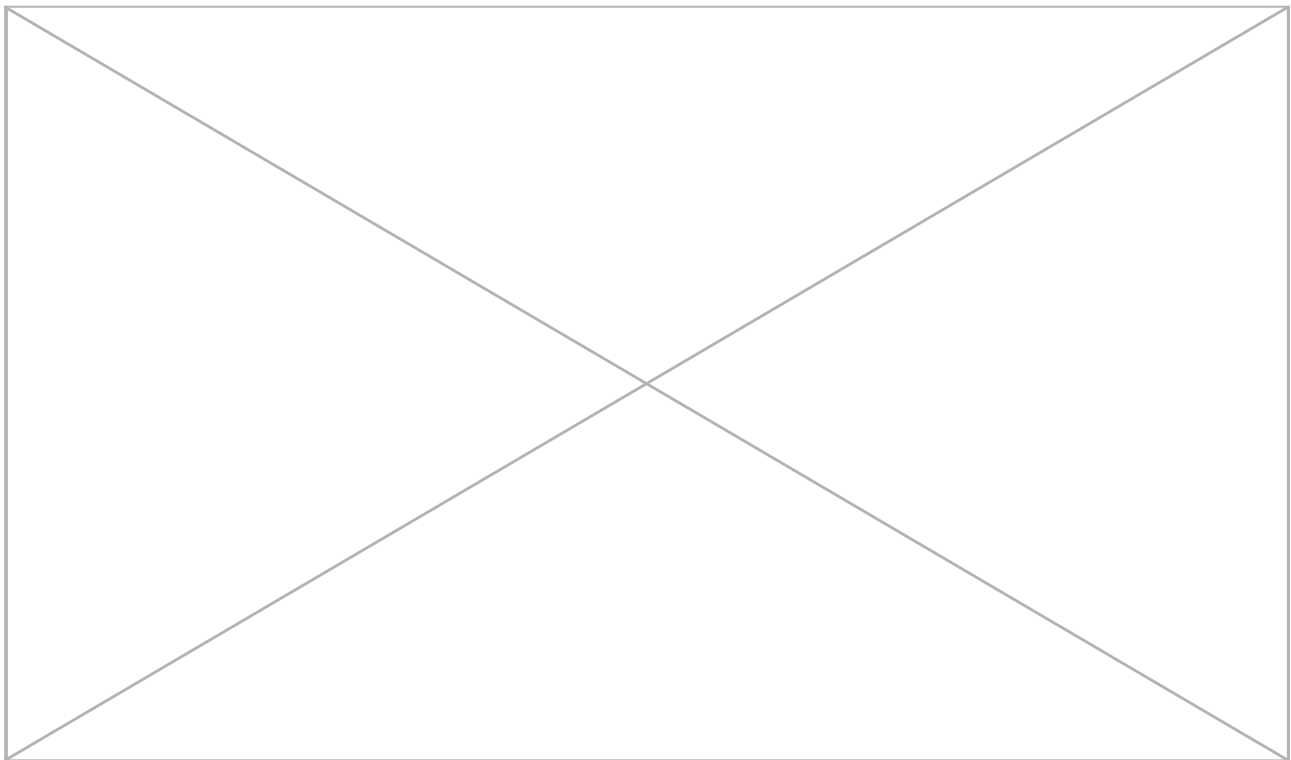
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie

2 Verkehrsmanagement

Unterkategorie

2.4 Pauschale Verkehrsmanagement



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	TBA-DLZ		Ipsach, Biel/Bienne, ASTRA, Twann-Tüscherz, Port	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	0.88	01.01.2030	31.12.2030	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Verkehrsmanagement Kat.1		6	Knoten
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Ausbau und Sicherstellung des Betriebs des VM Biel Zentrum als Verbundaufgabe in Abstimmung mit den weiteren Teilgebieten des VM-Agglomeration Biel und mit den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen. Die zeitgleiche Umsetzung in Zonen A und B ist empfohlen:			

A-2: Optimierung Ländte-, Aarberg- und Bernstrasse

Dokumente:
- Verkehrsmanagement Region Biel, Grobstudie, Verkehrstechnischer Bericht, RK&P,
Version 18.07.2024

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Festsetzung

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Verkehrsmanagement Region Biel, Grobstudie, Verkehrstechnischer Bericht, RK&P, Version 18.07.2024
---	--

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

**VM Agglomeration Biel – Zonen
B/C (Nidau, Ipsach, Port, Brügg)**

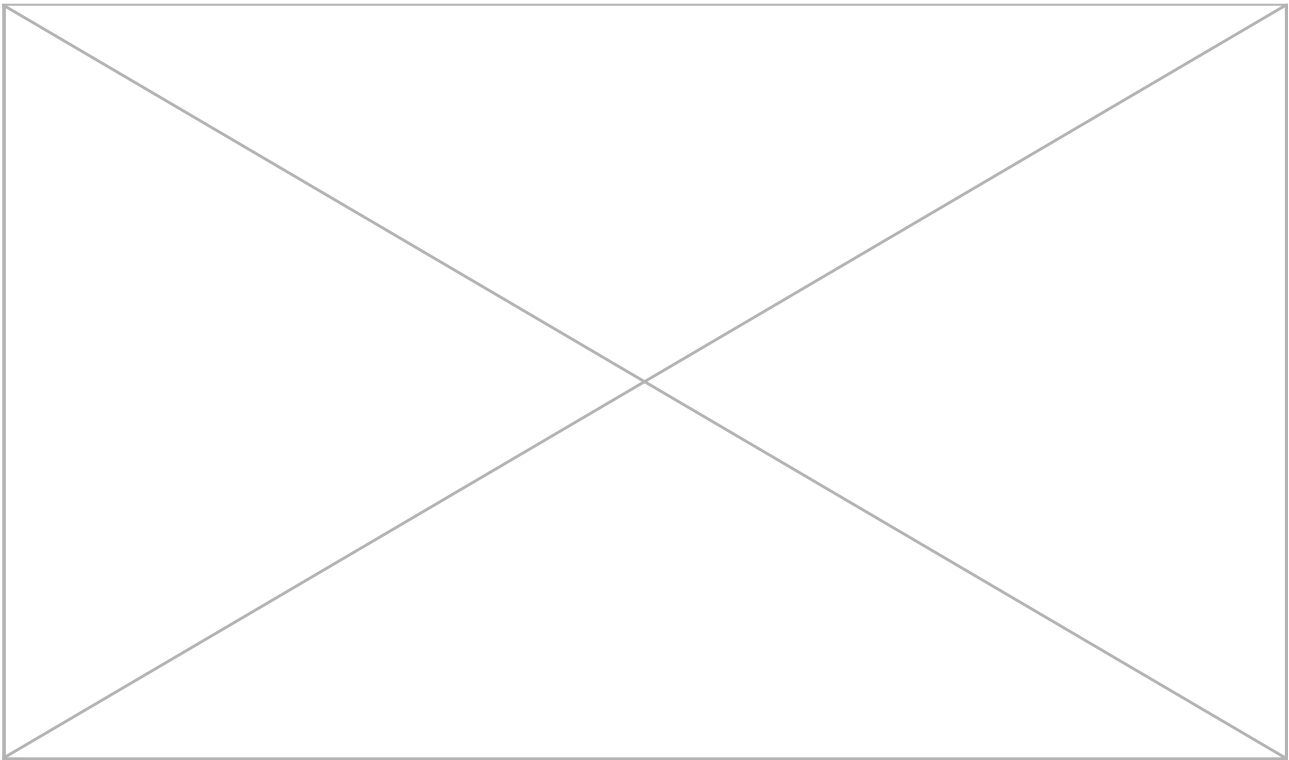
BBS.NM-VM.05.02

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
2 Verkehrsmanagement

Unterkategorie
2.4 Pauschale Verkehrsmanagement



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	TBA-DLZ		Brügg, Biel/Bienne	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	2.79	01.01.2032	31.12.2034	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Verkehrsmanagement Kat.1		7	Knoten
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Ausbau und Sicherstellung des Betriebs des VM Biel Zentrum als Verbundaufgabe in Abstimmung mit den weiteren Teilgebieten des VM-Agglomeration Biel und mit den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen.			

- Die Zone C muss koordiniert werden:
- B-1a Dosierung Ipsachstrasse 1 – Ipsach (Zone B)
- B-1b Vordosierung Ipsachstrasse 2 – Ipsach (Zone B)
- B-2 Dosierung Huebstrasse – Ipsach
- B-3 Regimeänderung Kreuzung Allmend Lohngasse – Port
- C-1b: Vordosierung Industriestrasse – Brugg
- C-3: Dosierung Erlenstrasse – Brugg
- C-4: Dosierung Bernstrasse – Brugg

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Verkehrsmanagement Region Biel, Grobstudie, Verkehrstechnischer Bericht, RK&P, Version 18.07.2024

Teilmassnahme pauschale
Bundesbeiträge

**VM Agglomeration Biel - Zone E/F
(Pieterlen, Biel Taubenloch)**

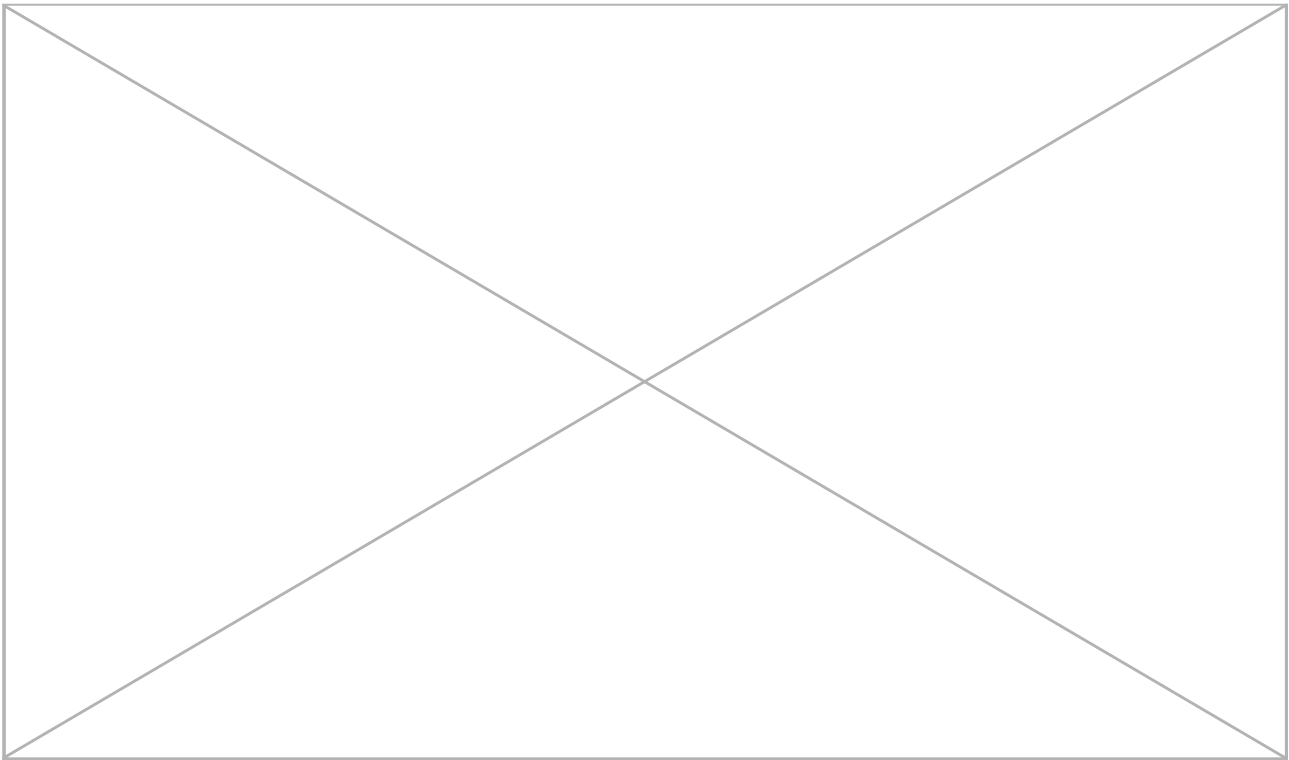
BBS.NM-VM.05.03

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
2 Verkehrsmanagement

Unterkategorie
2.4 Pauschale Verkehrsmanagement



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte	
	TBA-DLZ		Orpund, Pieterlen, Biel/Bienne, ASTRA	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme	
	1.30	01.01.2029	31.12.2030	
Leistungseinheiten	Typ		Anzahl	Einheit
	Verkehrsmanagement Kat.1		4	Knoten
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie	Ausbau und Sicherstellung des Betriebs des VM Biel Zentrum als Verbundaufgabe in Abstimmung mit den weiteren Teilgebieten des VM-Agglomeration Biel und mit den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen. Zonen D, E und F erfordern eine koordinierte Herangehensweise:			

- E-2a Dosierung Solothurnstrasse 3 – Pieterlen
- E-2b Vordosierung Solothurnstrasse 4 – Pieterlen
- F-1a Dosierung Reuchenettestrasse 1 – Taubenloch
- F-1b Dosierung Reuchenettestrasse 2 – Taubenloch

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK
	Festsetzung
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Verkehrsmanagement Region Biel, Grobstudie, Verkehrstechnischer Bericht, RK&P, Version 18.07.2024

Einzelmassnahme Verkehr

Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Biel/Lyss

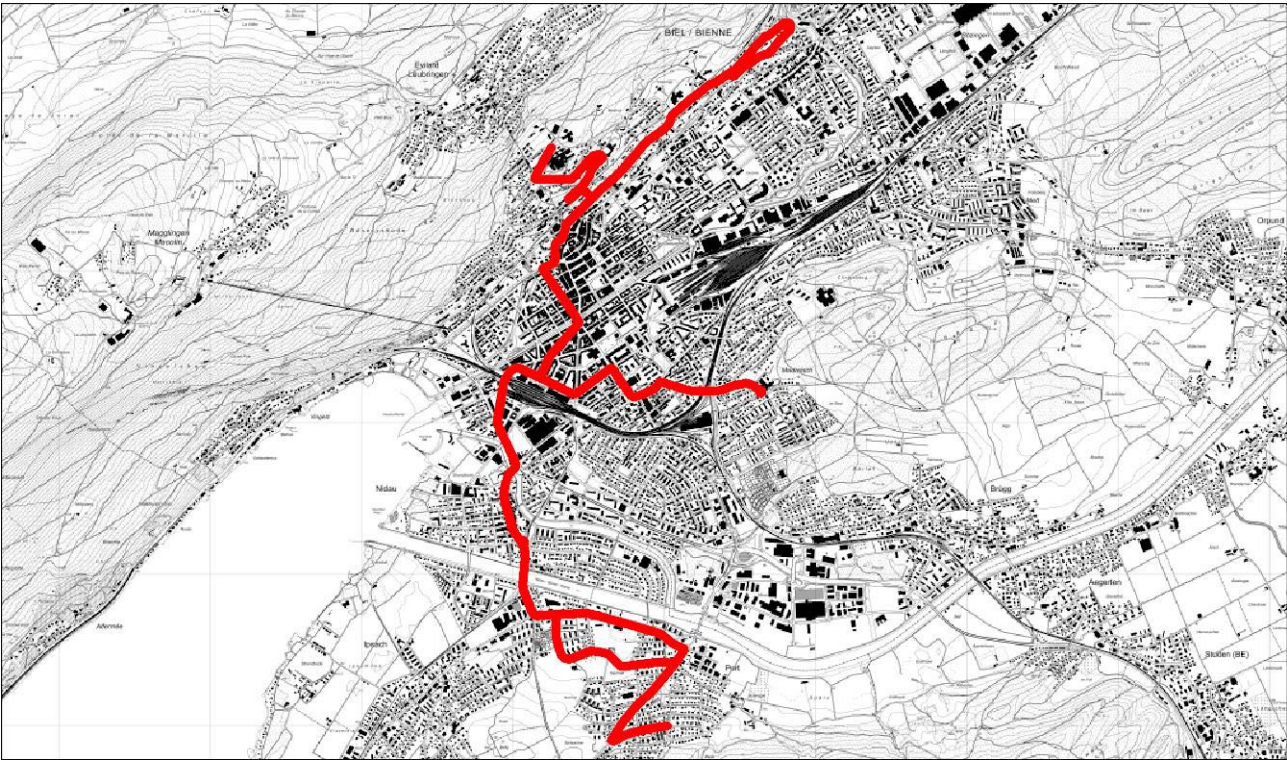
BBS.ÖV-E.02

AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code
0371.4.007

Massnahmenkategorie
7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie
7.3 Elektrifizierung



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	AÖV		Biel/Bienne, RVK, Transportunternehmen
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	29.82	01.01.2029	01.01.2030
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten. -		



Massnahmenbeschreibung

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

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

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

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

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

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

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

a) Fahrzeugbedarf Ortsverkehr

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

Jahr 2030:

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

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

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

b) Fahrzeugbedarf Regionalverkehr

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

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

c) Oberleitung Ortslinien

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

Es sind folgende Ausbauschritte vorgesehen:

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

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

d) Ladepunkt

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

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

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

Fazit

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

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

Machbarkeit

Der aktuelle Betrieb der Linien 3 und 4 mit batterieunterstützten Trolleybussen, welche einen erheblichen Teil der Strecke ohne Oberleitung fahren, hat bereits den Nachweis erbracht, dass dieser Ansatz finanziell und betrieblich zielführend ist. Im Rahmen der Flottenstrategie wurde mithilfe von Simulationen und Testfahrten die Sinnhaftigkeit der Umstellung sämtlicher Ortsbuslinien auf Batterietrolleybusse bestätigt. Durch stetige technische Weiterentwicklungen, u. a. im Bereich der Batterien, weisen Batterietrolleybusse künftig höhere Reichweiten auf, was deren Einsatzmöglichkeiten auf Linien mit wenig bzw. ohne Fahrleitung (z.B. Linien des Regionalen Personenverkehrs (RPV)) ausweitet. Die Nachladung kann dabei auch über Trolley-Ladestationen erfolgen. Während die Machbarkeit unbestritten ist, haben die Linienführungen und die Netzkonzeption des ÖV Konzeptes 2035 erheblichen Einfluss auf Fahrzeugmengen und -typen und das Ausmass des notwendigen Ausbaues der Ladeinfrastruktur.

Planungsstand

2

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2023	Studie	AÖV

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

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

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	- Effiziente, platzsparende und immissionsarme Mobilität
Bezug zu Handlungsbedarf	- CO2-freie Mobilität fördern
Bezug zu Teilstrategie	- Buslinien elektrifizieren

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr (WK 1)	- Erhöhung der Attraktivität des ÖV - Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Wirtschaft
Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Aufenthalts- und Siedlungsqualität
Sicherheit (WK 3)	-
Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung, - positive Auswirkung auf die Umweltbelastung

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	
	Festsetzung	nein	
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	-		
Umweltverträglichkeit	-		
Bezug zu weiteren Massnahmen	-		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- Kostenübersicht_BBS.ÖV-E.02 (Excel) - Kostenübersicht Elektrifizierung Biel (Excel) - Städtisches Netz 3031 gemäss ÖV Konzept 2035 (PDF) - Städtisches Netz 2027 gemäss Angebotskonzept (PDF) - Übersicht Fahrleitungsnetz (PDF)		



Massnahmenbeschreibung

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

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

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

Depotausrüstung

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

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

Fazit

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

Depotrüstung: Anrechenbare Kosten: CHF 27 Mio.

Machbarkeit Die Machbarkeit des Depots ist gewährleistet, der Stadtrat von Biel hat für den neuen Standort die erforderliche Bauparzelle reserviert. Es handelt sich um ein Standard Depot.

Planungsstand 2

Abgeschlossene**Planungs- und
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.10.2023	Studie	AÖV

Vorgesehene**Planungs- und
Finanzierungsschritte**

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

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	- Effiziente, platzsparende und immissionsarme Mobilität
Bezug zu Handlungsbedarf	- CO2-freie Mobilität fördern
Bezug zu Teilstrategie	- Buslinien elektrifizieren

**Hauptnutzen hinsichtlich
der vier Wirkungskriterien**

Verkehr (WK 1)	- Erhöhung der Attraktivität des ÖV - Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Wirtschaft
Siedlung (WK 2)	- Verbesserung der Aufenthalts- und Siedlungsqualität
Sicherheit (WK 3)	
Umwelt (WK 4)	- Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung - positive Auswirkung auf die Umweltbelastung

Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonalen Richtplan
Festsetzung	nein	

**Antrag Aufnahme
oder Änderung kantonale
Planung**

Kantonaler Richtplan_(KRP)

**Flächenbeanspruchung
von FFF oder nationalen
Schutzgebieten**

-

Umweltverträglichkeit

-

**Bezug zu weiteren
Massnahmen**

-

**Quantitative Angaben/
Dokumente/Weiteres**

- Kostenübersicht Elektrifizierung Biel (Excel)
- Städtisches Netz 3031 gemäss ÖV Konzept 2035 (PDF)

- Städtisches Netz 2027 gemäss Angebotskonzept (PDF)
- Übersicht Fahrleitungsnetz (PDF)

Einzelmassnahme Verkehr

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

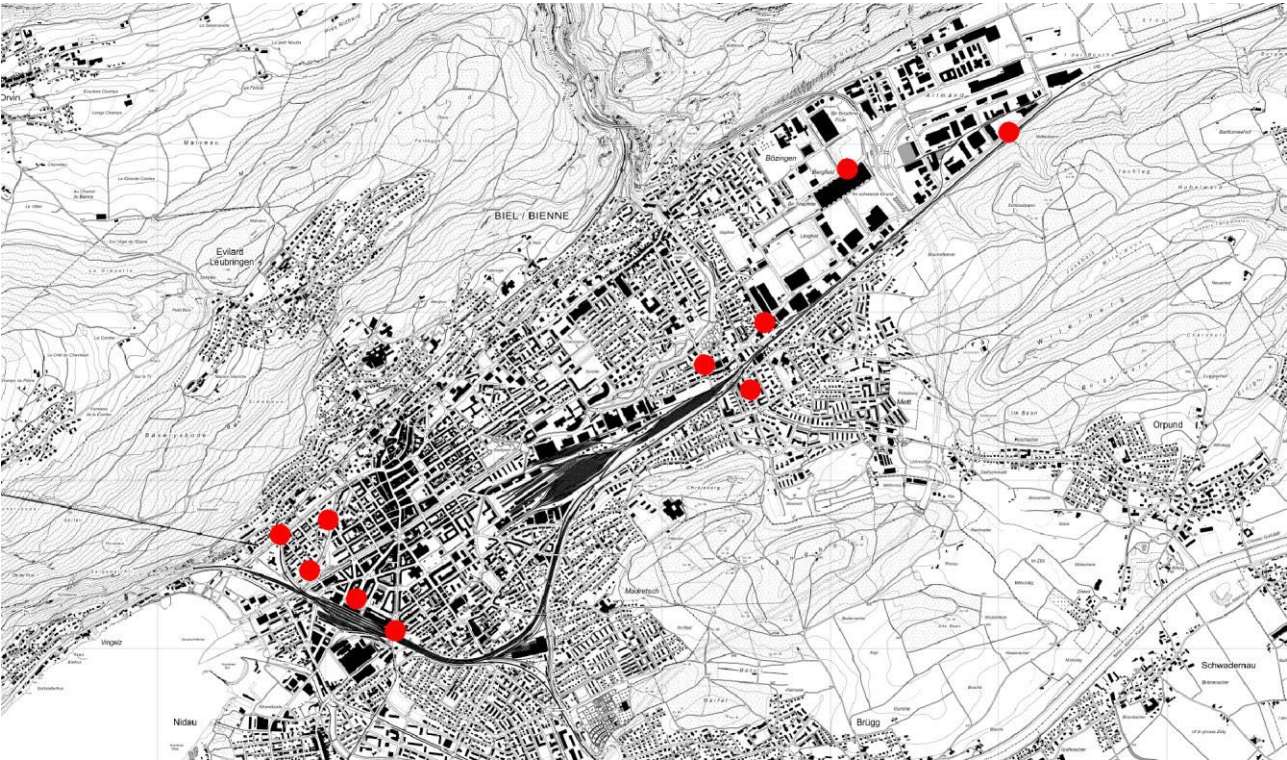
BBS.ÖV-Str.04

AP5-Horizont
A-Horizont

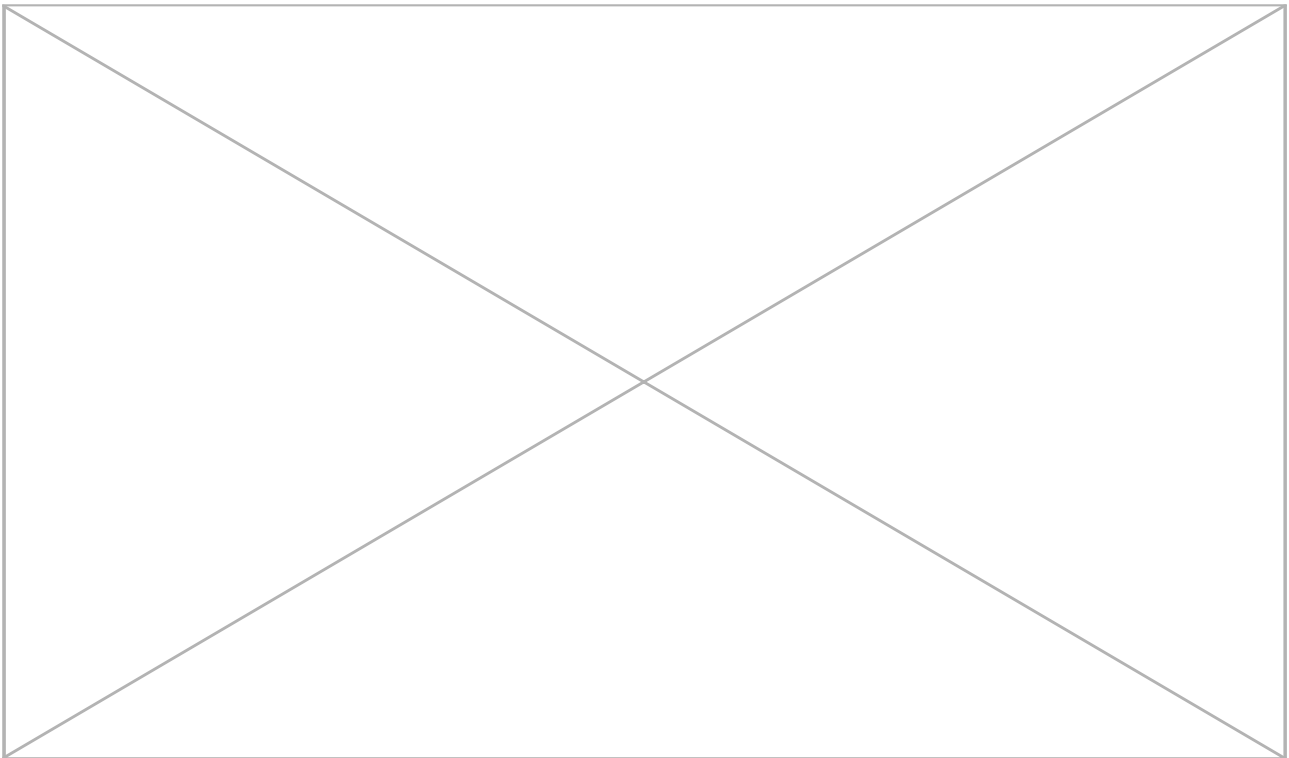
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie
7.2 Neue Businfrastruktur



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	Gemeinde		Transportunternehmen
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.00	01.01.2028	31.12.2032
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten. -		



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

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	01.01.2026	Studie	Gemeinde
	01.01.2027	Vorprojekt	Gemeinde
	01.01.2029	Finanzierungsbeschluss	Gemeinde
	01.06.2029	Plangenehmigung/Baubewilligung	Gemeinde
	01.01.2028	Baubeginn	Gemeinde
	31.12.2032	Inbetriebnahme	Gemeinde
Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Stadtverträgliche Mobilität - Klar strukturiertes Busnetz mit dichtem Takt und zuverlässigem Fahrplan	
	Bezug zu Handlungsbedarf	- 1. Etappe ÖV-Konzept 2035 umsetzen: Verbesserung der Ost-West-Verbindungen im Agglomerationskern, bessere Anbindung der Arbeitsplatzschwerpunkte ESP Bözingenfeld und Brüggmoos (neuer Standort Regionalspital), neue Gebieterschliessungen und höhere Taktdichten	
	Bezug zu Teilstrategie	- Busnetz optimieren und Angebot ausbauen: Hauptachsen, Quartiererschliessung, Schnelllinien - Arbeitsschwerpunkte ESP Bözingenfeld und Brüggmoos besser erschliessen	
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Erhöhung der Attraktivität des ÖV - Vervollständigung des ÖV-Netzes - Unterstützung der Verlagerung vom MIV auf den ÖV - Optimierung des Gesamtverkehrssystems - Effizienz und Benutzerfreundlichkeit des ÖV	
	Siedlung (WK 2)	- Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen - Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs und des Zentrums Biel	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit	
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion des CO₂-Ausstosses - Positive Auswirkung auf die Umweltbelastung - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	-		
Umweltverträglichkeit	-		
Bezug zu weiteren Massnahmen	-		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel, 2023 - Regionales ÖV-Angebotskonzept Biel-Seeland-Berner Jura 2027-2030, 2025		

Einzelmassnahme Verkehr

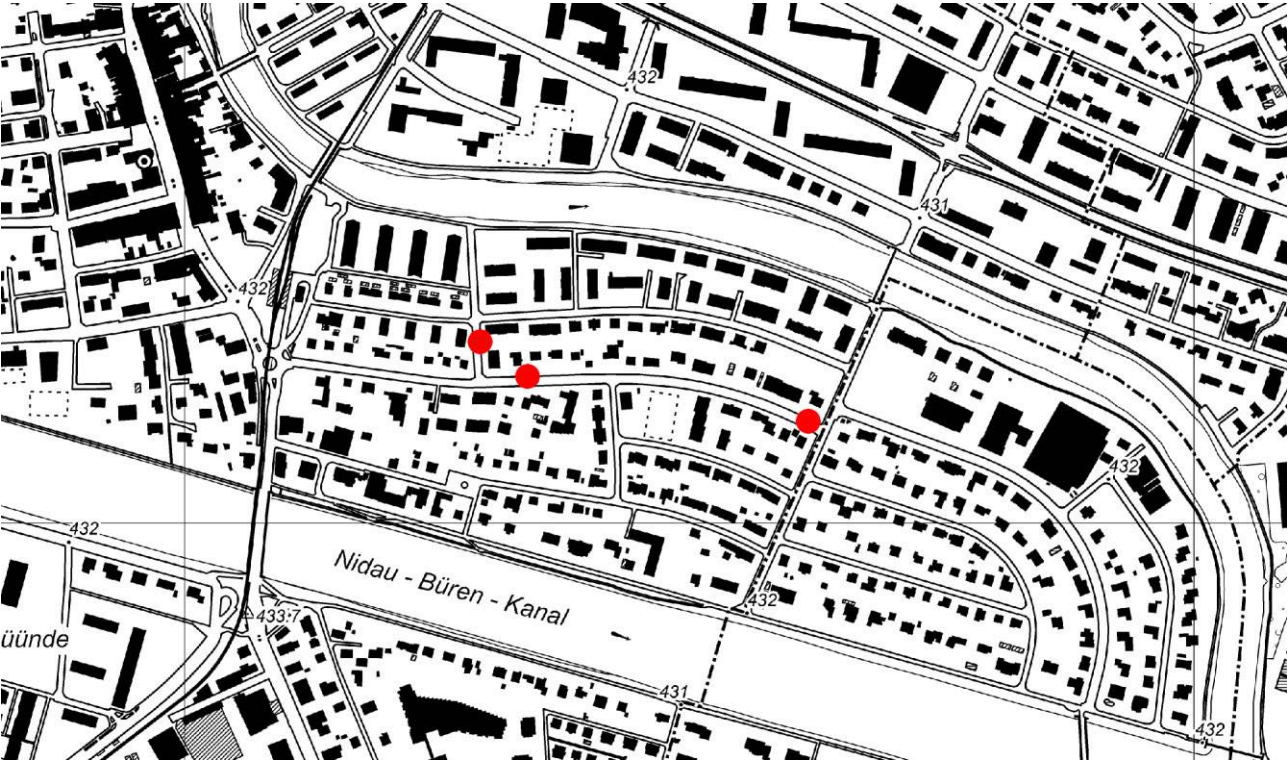
Nidau, Businfrastruktur in
Verbindung mit dem ÖV-Konzept
2035, Phase 1

BBS.ÖV-Str.05

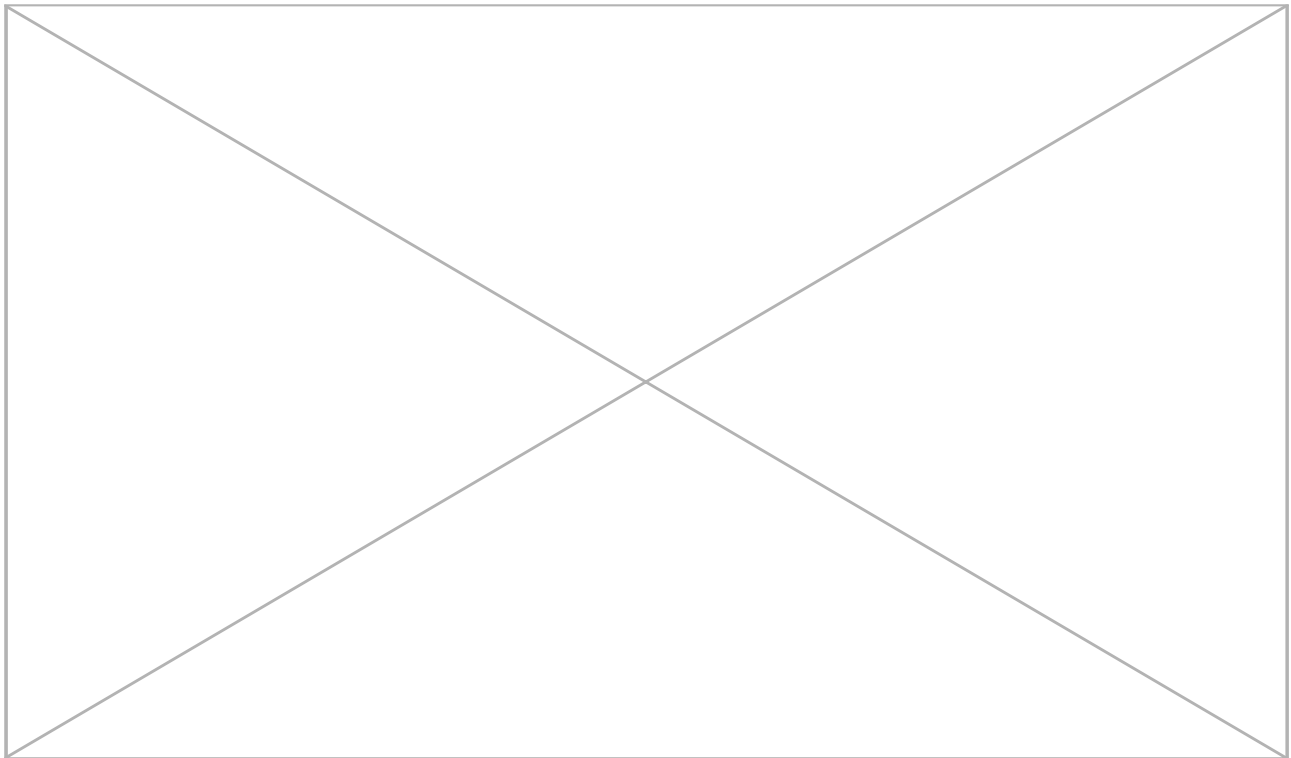
AP5-Horizont
A-Horizont

Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
7 Bus- / ÖV-Infrastruktur
Unterkategorie
7.1 Neue / Aufwertung Bushaltestelle



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	Gemeinde		Transportunternehmen
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.50	01.01.2030	15.12.2030
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		



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

Machbarkeit -

Planungsstand -

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

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

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Stadtverträgliche Mobilität - Netz von Quartierlinien mit dichtem Takt und zuverlässigem Fahrplan
	Bezug zu Handlungsbedarf	- 1. Etappe ÖV-Konzept 2035 umsetzen: neue Gebietserschliessungen und höhere Taktdichten
	Bezug zu Teilstrategie	- Busnetz optimieren und Angebot ausbauen: Netzergänzung

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Erhöhung der Attraktivität des ÖV - Vervollständigung des ÖV-Netzes - Unterstützung der Verlagerung vom MIV auf den ÖV	
	Siedlung (WK 2)	- Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit	
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion des CO2-Ausstosses - Positive Auswirkung auf die Umweltbelastung - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	-		
Umweltverträglichkeit	-		
Bezug zu weiteren Massnahmen			
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel, 2023 - Regionales ÖV-Angebotskonzept Biel-Seeland-Berner Jura 2027-2030, 2025		

Einzelmassnahme Verkehr

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

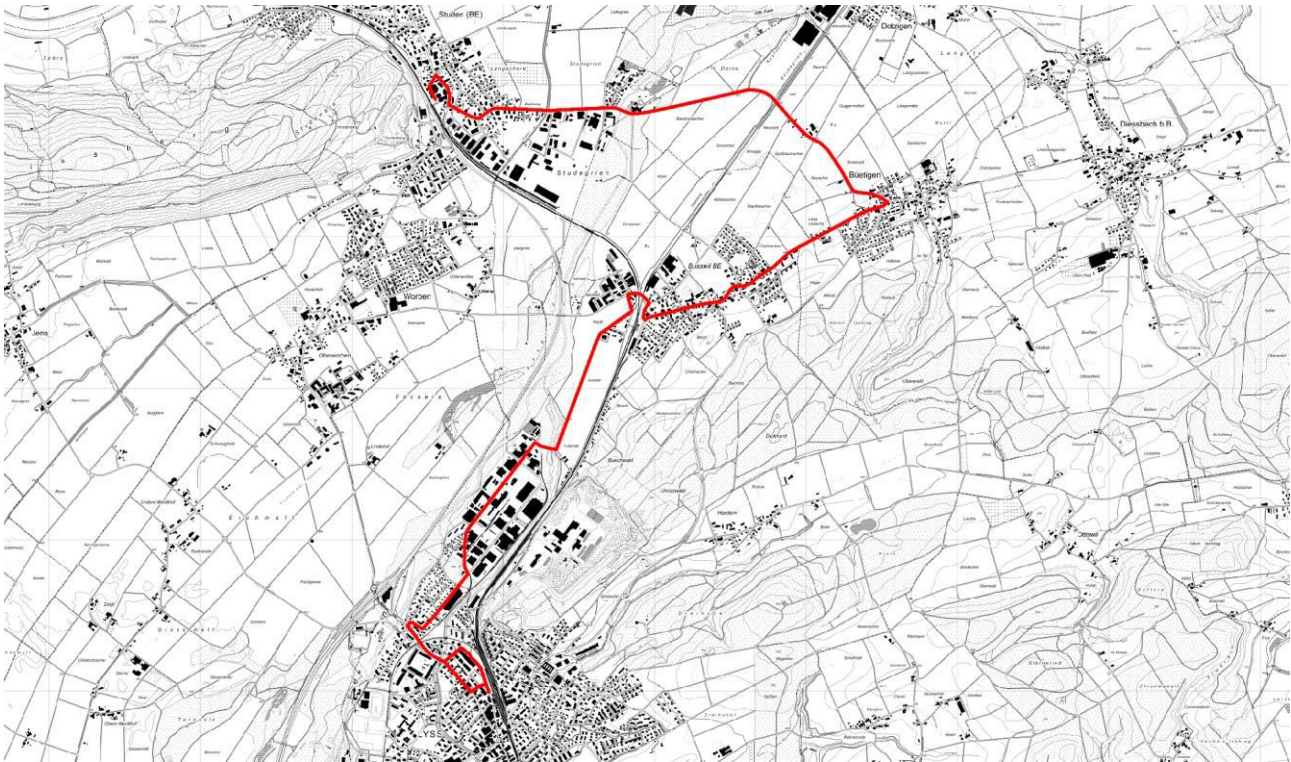
BBS.ÖV-Str.06

AP5-Horizont
A-Horizont

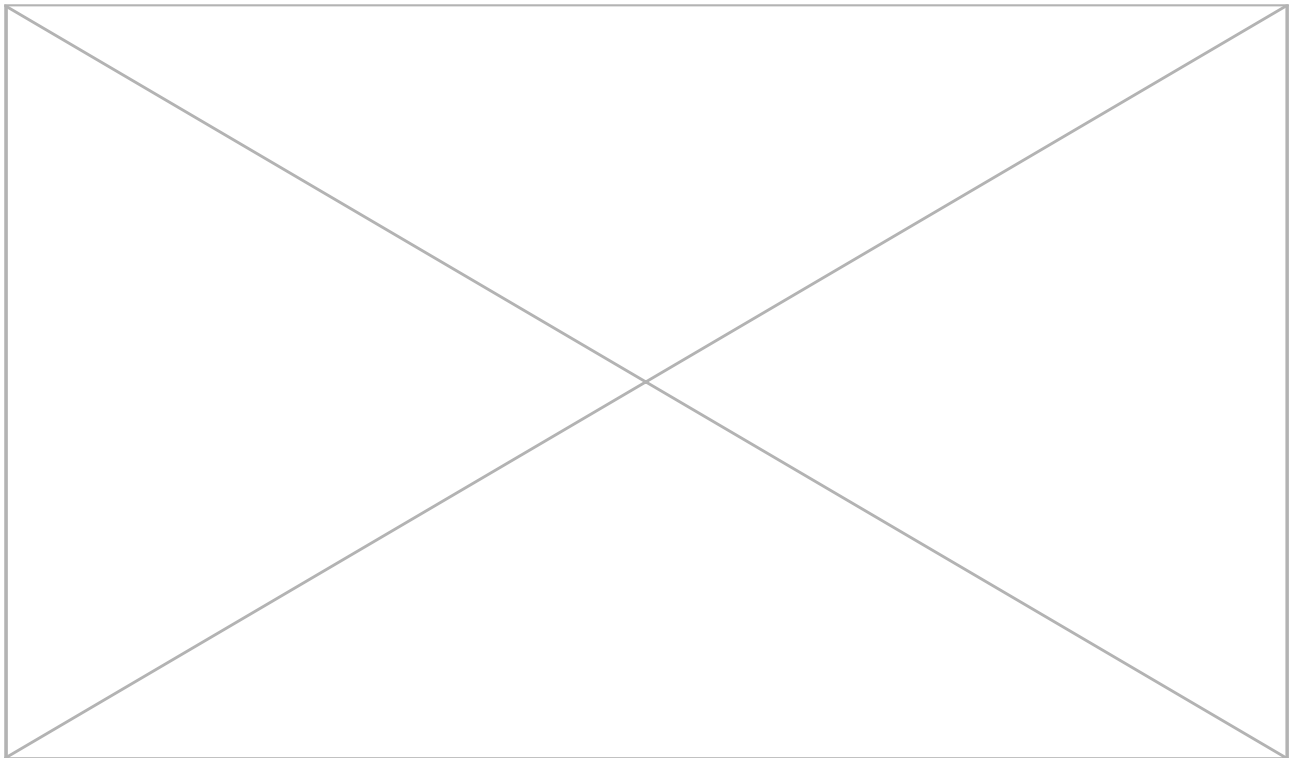
Früherer ARE-Code

Massnahmenkategorie
7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie
7.2 Neue Businfrastruktur



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	TBA-OIK III		Gemeinden, Region, Transportunternehmen
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	1.50	01.01.2029	31.12.2029
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		



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

Machbarkeit -

Planungsstand -

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

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

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Im ländlichen Raum verbinden die regionalen Buslinien die Dörfer mit den Versorgungszentren und Bahnhaltestellen auf den Agglomerationsachsen und bieten attraktive Umsteigebeziehungen auf die Bahn
	Bezug zu Handlungsbedarf	- 1. Etappe ÖV-Konzept 2035 umsetzen: neue Gebietsererschliessungen und höhere Taktdichten
	Bezug zu Teilstrategie	- Busnetz optimieren und Angebot ausbauen: Netzergänzung

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Erhöhung der Attraktivität des ÖV - Vervollständigung des ÖV-Netzes - Unterstützung der Verlagerung vom MIV auf den ÖV	
	Siedlung (WK 2)	- Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit	
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion des CO2-Ausstosses - Positive Auswirkung auf die Umweltbelastung - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	-		
Umweltverträglichkeit	-		
Bezug zu weiteren Massnahmen			
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel, 2023 - Regionales ÖV-Angebotskonzept 2027-2030, 2025		

Einzelmassnahme Verkehr

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

BBS.ÖV-Str.07

AP5-Horizont

B-Horizont

Früherer ARE-Code

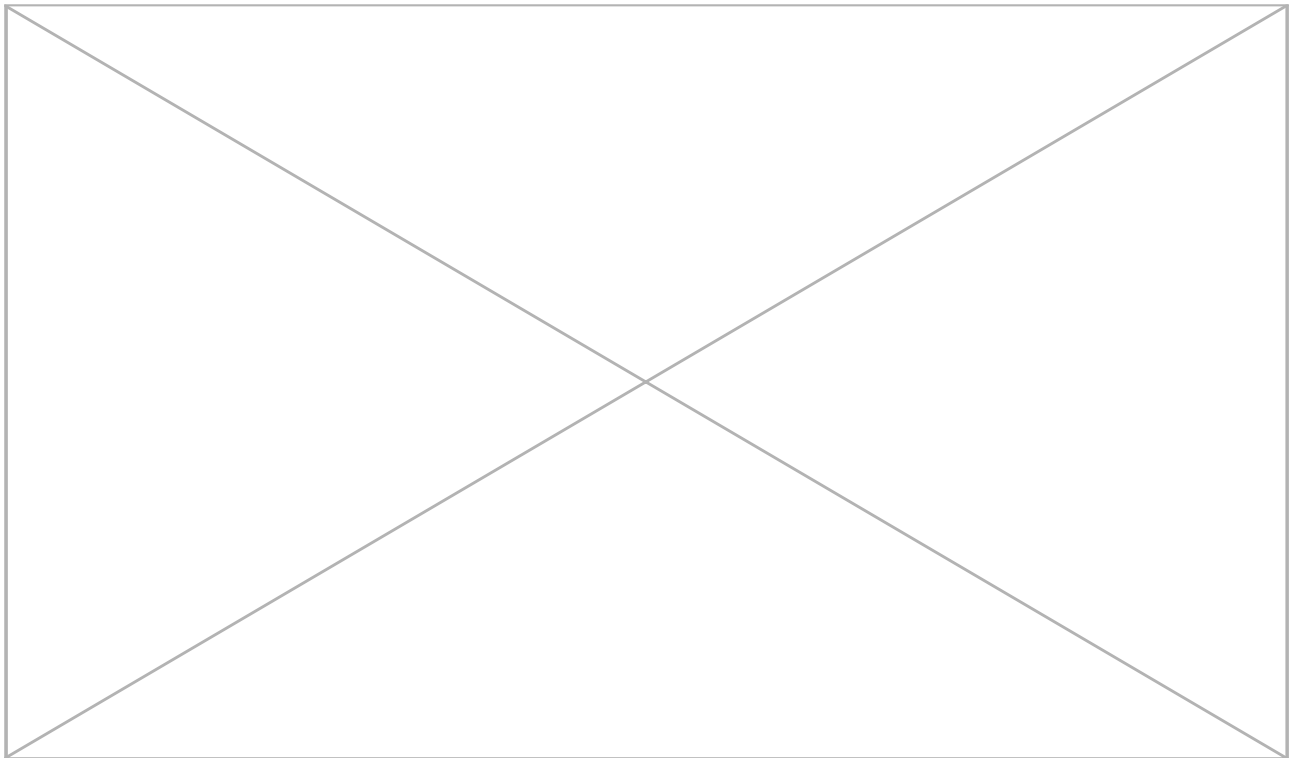
Massnahmenkategorie

7 Bus- / ÖV-Infrastruktur

Unterkategorie

7.2 Neue Businfrastruktur

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	Gemeinde		Transportunternehmen
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	3.00	01.01.2034	31.12.2037
Finanzierung AP-Massnahme	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		



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

Machbarkeit Wurde im Rahmen des ÖV-Konzepts 2035 vorevaluiert.

Planungsstand 1

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

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

Zweckmässigkeit	Bezug zu Zukunftsbild	- Stadtverträgliche Mobilität - Klar strukturiertes Busnetz mit dichtem Takt und zuverlässigem Fahrplan
	Bezug zu Handlungsbedarf	- Gebietsererschliessung und Angebotsdichte verbessern - Tangentialverbindungen schaffen
	Bezug zu Teilstrategie	- Busnetz optimieren und Angebot ausbauen - Arbeitsschwerpunkte ESP Bözingenfeld und Bruggmoos besser erschliessen

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	Verkehr (WK 1)	- Erhöhung der Attraktivität des ÖV - Vervollständigung des ÖV-Netzes - Unterstützung der Verlagerung vom MIV auf den ÖV - Optimierung des Gesamtverkehrssystems - Effizienz und Benutzerfreundlichkeit des ÖV	
	Siedlung (WK 2)	- Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen - Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs und des Zentrums Biel	
	Sicherheit (WK 3)	- Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit	
	Umwelt (WK 4)	- Reduktion des CO2-Ausstosses, - Positive Auswirkung auf die Umweltbelastung - Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV	
Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis		
Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung			
Flächenbeanspruchung von FFF oder nationalen Schutzgebieten	-		
Umweltverträglichkeit	-		
Bezug zu weiteren Massnahmen			
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres	- ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel, 2023 - Regionales ÖV-Angebotskonzept Biel-Seeland-Berner Jura 2027-2030, 2025		

7 Massnahmen der nationalen Planung

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

Veloverbindung Biel - Péry

BBS.FVV-Nat.01

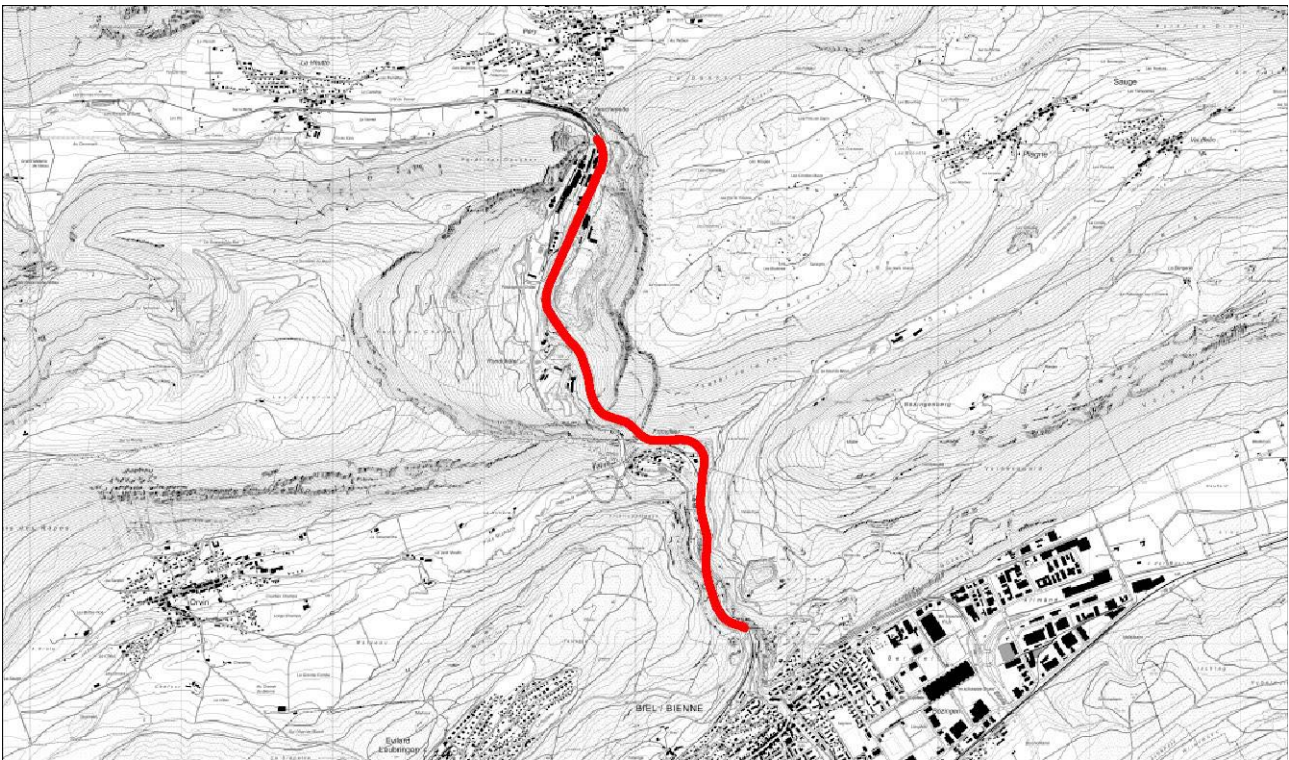
Nationale Referenznummer

Massnahmenkategorie

Fuss- und Veloverkehr

Unterkategorie

Fuss- und Veloverkehr (kantonal)



Beschreibung der Massnahme

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

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

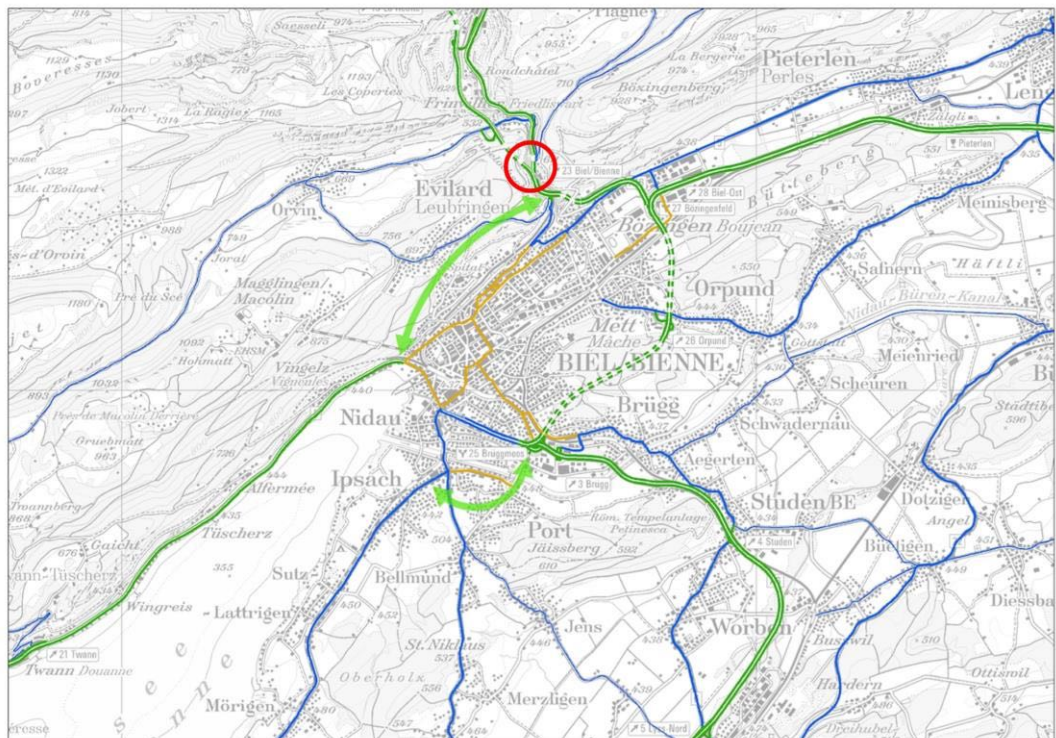
N16 Anschluss Biel(-Nord)

BBS.MIV-Nat.01

Nationale Referenznummer
SIN OB 4.4

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
**Motorisierter Individualverkehr
(national)**



Beschreibung der Massnahme

Der Ausbau des bestehenden Halbanschlusses Biel(-Nord) der N16 zu einem Vollanschluss ist Teil des genehmigten generellen Projekts zum A5-Ostast (Neubau, Koordinationsstand Festsetzung).

Das ursprüngliche Projekt sieht einen kreuzungsfreien Vollanschluss mit Tunnel vor. Für die Sanierung der N16 (A16) zwischen Biel und Tavannes wurde 2019 ein provisorischer Kreisel realisiert. Das ASTRA wird den provisorischen Kreisel zu einem definitiven Kreisel umbauen. Derzeit ist die Projektierung im Gange. Die öffentliche Auflage wird voraussichtlich 2026 stattfinden. Der Baubeginn wurde noch nicht festgelegt und kann frühestens nach dem Abschluss der Sanierung der A16 stattfinden. Es besteht ein Bezug zur Gesamtmobilitätsstudie «Biel/Bienne West», die in den Jahren 2024 und 2025 durchgeführt wird. Im Rahmen dieser Studie wird auch die Fragen der langfristigen Schliessung der Nationalstrassennetzlücke in Biel geklärt.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Der Vollanschluss Biel(-Nord) ermöglicht die direkte Anbindung von Evilard und Orvin an die Auto-bahn Richtung Solothurn und Biel. Damit entfällt die heutige Verbindung via Reuchenettestrasse durch dicht besiedeltes Stadtgebiet, und der Durchgangsverkehr wird gemäss der MIV-Strategie auf das Hochleistungsstrassennetz

gelenkt. Der Vollanschluss Biel(-Nord) wird in das Verkehrsmanagement einbezogen (vgl. BBS.NM-VM.1).

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

A5 Twanntunnel

BBS.MIV-Nat.02

Nationale Referenznummer

Massnahmenkategorie

Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie

Motorisierter Individualverkehr (national)



Beschreibung der Massnahme

Von 1969 bis 1973 wurde am linken Ufer des Bielersees die zweispurige Nationalstrasse N5 (A5) gebaut. Die Ortsdurchfahrt der Nationalstrasse in Twann ist aus mehreren Gründen nicht befriedigend. Grosse Teile des Dorfes leiden unter dem Verkehrslärm. Zudem wirkt das A5-Trasse wie ein Riegel zwischen den historischen Dorfkernen von Twann und Klein-Twann und dem Seeufer und beeinträchtigt das Ortsbild somit stark. Aus diesen Gründen beschloss der Bund in den 1980er-Jahren den Bau des Twanntunnels. Die Verlegung der Nationalstrasse in den Twanntunnel bietet wesentliche Vorteile für die lokale Bevölkerung:

- die Entlastung des Dorfs Twann vom Durchgangsverkehr und von den Immissionen
- die Möglichkeit zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt und einer Aufwertung des öffentlichen Raums sowie der Gestaltung sehr guter Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr

Zuletzt noch umstritten war die Gestaltung des Tunnel-Ostportals und des Halbanschlusses Twann zwischen Twann und Wingreis. Dieser Abschnitt liegt im wertvollen Rebbaugelände, welches im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) aufgeführt ist. 2010 genehmigte der Bund das Ausführungsprojekt für den Twanntunnel. Zwei Schutzorganisationen

fochten die Genehmigung mit Beschwerden an und forderten eine alternative Planung für den Portalbereich. Das Bundesverwaltungsgericht entschied 2011 und 2016 zugunsten der Schutzorganisationen und forderte den Kanton Bern auf, den Portalbereich landschaftsverträglicher zu gestalten. Gleichzeitig hob es die Plangenehmigung für den Portalbereich auf. Im Ab-schnitt des eigentlichen Tunnels blieb die Genehmigung von 2010 hingegen rechtskräftig. In einem partizipativen Verfahren hat das Tiefbauamt mit den Schutzverbänden, der Gemeinde Twann und den Rebbäuerinnen und -bauern wurde eine verträgliche Lösung für den Portalbereich gefunden, worauf die Projektänderung öffentlich aufgelegt wurde. Dagegen gingen Einsprachen ein. Das UVEK erteilte darauf die Plangenehmigung und wies die Einsprachen ab. Gegen die Plangenehmigung des UVEK haben 4 Privatpersonen Beschwerde vor dem Bundesverwaltungsgericht erhoben. Letzteres hiess die Beschwerden im August 2023 teilweise gut, bekräftigte aber die Rechtmässigkeit der Plangenehmigung im Grundsatz. Die Plangenehmigung ist zwischenzeitlich rechtskräftig. Für die Realisierung des Twanntunnels ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zuständig. Es geht von einem Baubeginn zwischen 2027 und 2029 und einer rund zehnjährigen Bauzeit aus.

Bestandteil der Plangenehmigung ist auch der Rückbau der ehemaligen Nationalstrasse nach Fertigstellung des Umfahrungstunnels und die Neugestaltung des Gebiets zwischen Bahnhof und Dorf. Damit soll die Entlastungswirkung unterstützt und der öffentliche Raum qualitativ aufgewertet werden.

**Schnittstelle mit den
Verkehrsnetzen der
Agglomeration**

Dank dem Tunnel wird das Dorf Twann vom Durchgangsverkehr und vom Lärm entlastet. Die bestehende Ortsdurchfahrt kann anschliessend verträglich umge-staltet werden.

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

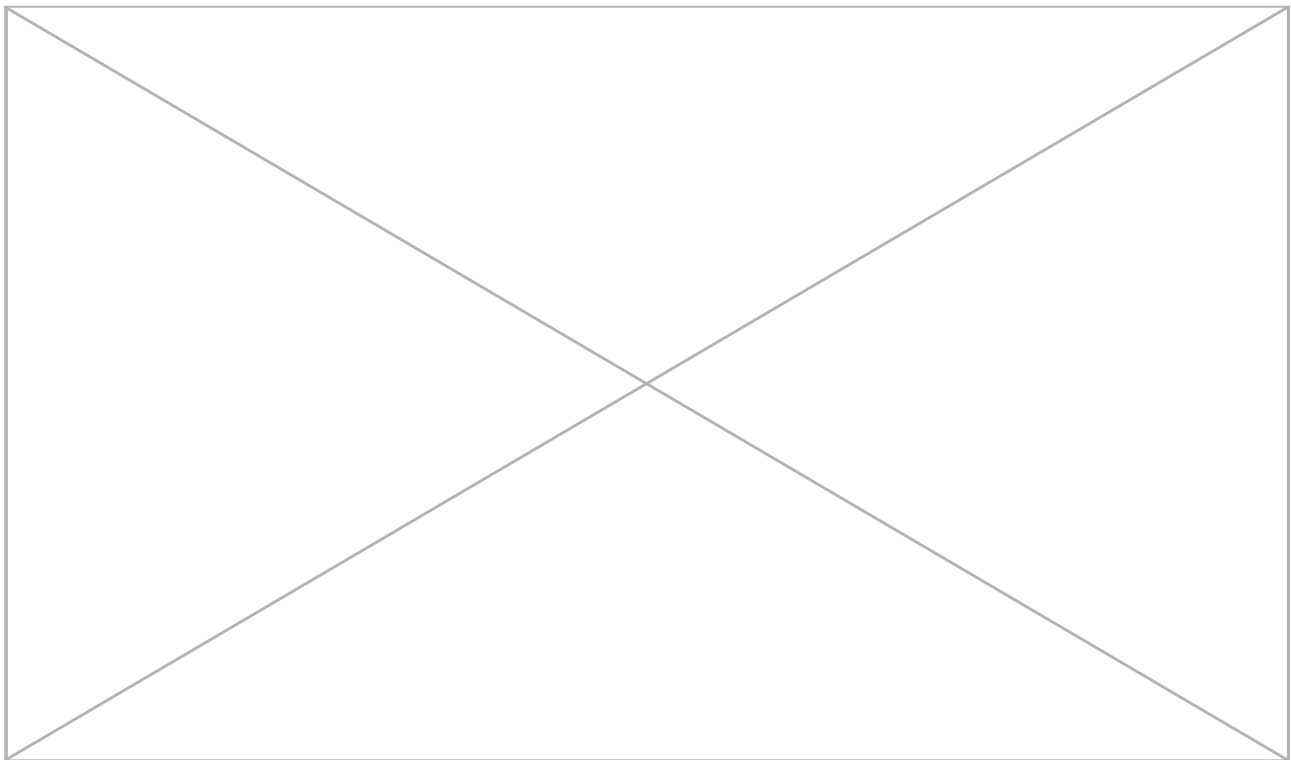
Biel, Neuenburgstrasse, Abschnitt Vingelz

BBS.MIV-Nat.04

Nationale Referenznummer

Massnahmenkategorie
Motorisierter Individualverkehr

Unterkategorie
**Motorisierter Individualverkehr
(kantonal)**



Beschreibung der Massnahme

Umgestaltung des Strassenraums, neues Trottoir und Fusswege nördlich der Kreuzung Vingelz, bauliche Anpassungen an Trottoir und Velostreifen, Erweiterung der Lichtsignalanlage für die Buspriorisierung an der Kreuzung Vingelz, Geschwindigkeitsregulation, Begrünung, Umorganisation von Parkflächen und Zugangswegen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

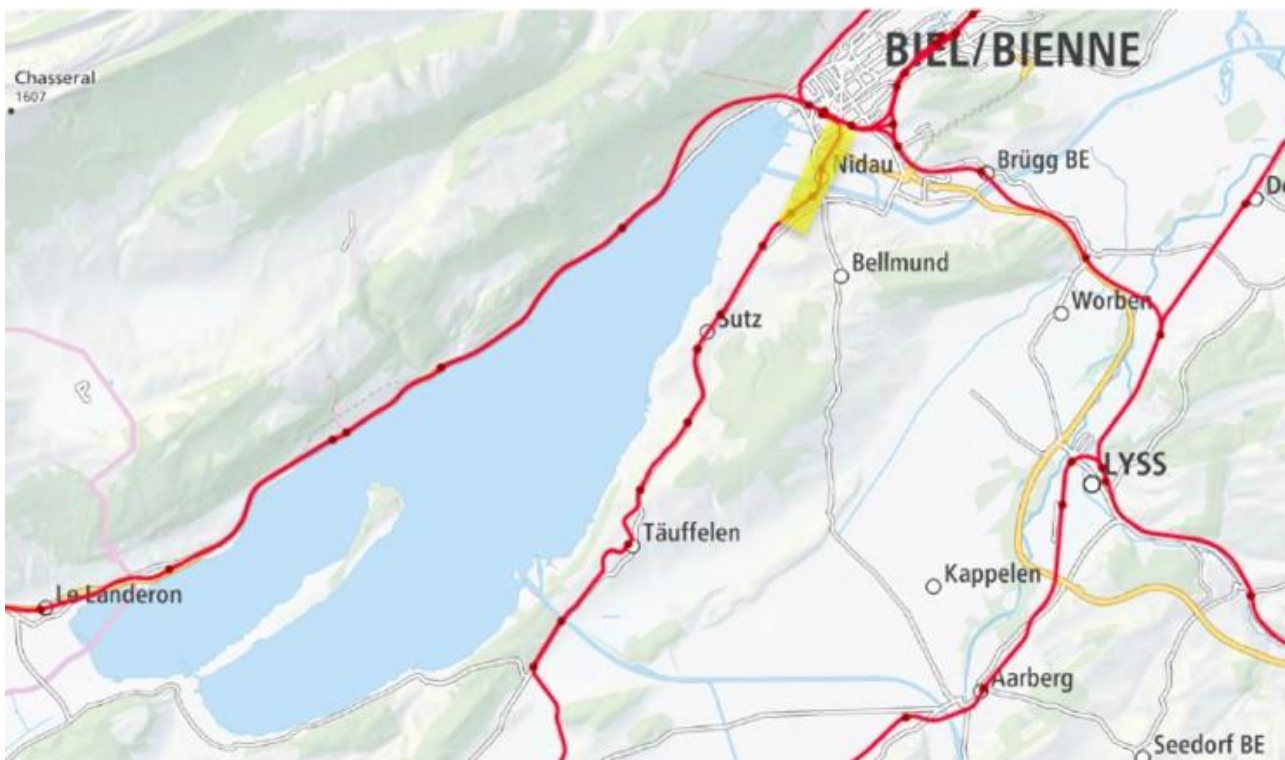
Biel-Ipsach, Abschnittweiser Doppelspurausbau

BBS.ÖV-Nat.01

Nationale Referenznummer

Massnahmenkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

Die Einspurstrecke der Biel-Täuflfen-Ins-Bahn zwischen Ipsach Herdi und Biel führt zu Verspätungen und zu Anschlussbrüchen in Biel auf den Fernverkehr. Gemäss dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern ist auf dem Abschnitt Biel-Täuflfen bis 2040 mit einer Zunahme der Nachfrage um 35% zu rechnen. Die erwartete Nachfragesteigerung erfordert insbesondere in den Spitzenzeiten eine Erhöhung der Transportkapazität.

Zwischen Ipsach Herdi und Biel soll das Angebot in Spitzenzeiten zum 7 ½'-Minutentakt verdichtet werden. Dies erfordert einen abschnittweisen Doppelspurausbau (Ipsach Herdi-Nidau Beunden und Nidau-Biel). Im Abschnitt Ipsach Herdi-Biel ist in enger Koordination mit Biel und Nidau eine stadtverträgliche Lösung sicherzustellen.

Der abschnittweise Doppelspurausbau wurde im STEP-Ausbauschnitt 2035 beantragt, jedoch nicht aufgenommen. Die Region setzt sich zusammen mit dem Kanton dafür ein, dass er in den STEP Ausbauschnitt 2040/45 aufgenommen wird. Die Gemeinden und der Kanton sichern den Raumbedarf planerisch.

Schnittstelle mit den

Die Erhöhung der Transportkapazitäten und Verbesserung der Fahrplanstabilität

**Verkehrsnetzen der
Agglomeration**

zwischen Täuffelen und Biel ermöglicht die angestrebte Veränderung des Modal Split und die Stabilisierung des MIV (WK 1). Dadurch wird eine angemessene Verkehrsqualität auf dem Strassennetz gewährleistet und eine weitere Siedlungsentwicklung nach innen längs dieser attraktiven ÖV-Achse ermöglicht (WK 2). Mit der Erhöhung des Modal Splits wird eine Stabilisierung der Lärm- und Luftbelastung am rechten Bielerseeufer erreicht. (WK 4).