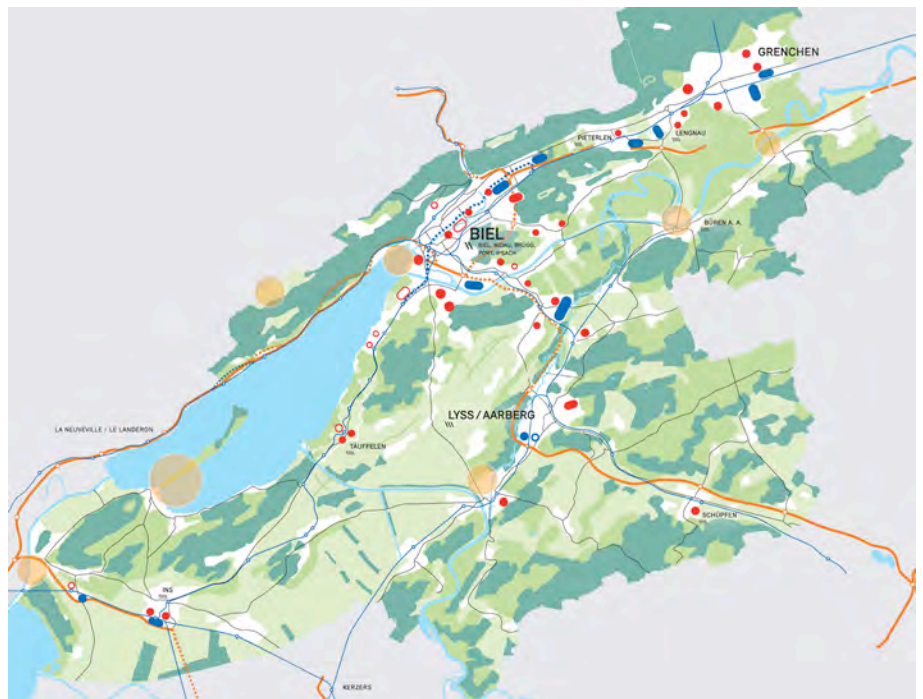


Beschlussfassung

Erläuterungsbericht



Auftraggeber Verein seeland.biel/bienne, c/o BHP Raumplan AG,
Fliederweg 10, 3000 Bern 14 T 031 388 60 60

Bearbeitung R. Hartmann, Geschäftsstelle Verein seeland.biel/bienne
unter Beizug von haag hähle gmbh raumplanung städtebau Rechberger-Strasse 5
2502 Biel/Bienne
T 032 323 83 78

Inhaltsverzeichnis

0. Einleitung	Seite 1
1. Grundlagen Siedlung-Verkehr	7
1.1 Ist-Zustand Gesamtregion	7
1.1.1 Übergeordneter Kontext	7
1.1.2 Interne Gliederung	7
1.1.3 Bevölkerung und Wirtschaft	9
1.1.4 Verkehr und Mobilität	11
1.2 Zukünftiger Zustand (Referenzszenario) Gesamtregion	15
1.2.1 Bevölkerung und Wirtschaft.....	15
1.2.2 Verkehr und Mobilität.....	18
1.3 Ist-Zustand Agglomeration	20
1.3.1 Siedlung, Wirtschaft, Landschaft, Umwelt	20
1.3.2 Verkehr und Mobilität.....	26
1.4 Zukünftiger Zustand (Referenzszenario) Agglomeration	30
1.4.1 Siedlung.....	30
1.4.2 Verkehr und Mobilität.....	32
2. Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf	35
2.1 Gesamtregion	35
2.1.1 Übergeordneter Kontext	35
2.1.2 Stärken-Schwächen	35
2.1.3 Handlungsbedarf Bevölkerung und Wirtschaft.....	36
2.1.4 Handlungsbedarf Siedlungsentwicklung	37
2.1.5 Handlungsbedarf Verkehr und Mobilität	37
2.1.6 Handlungsbedarf Land- und Forstwirtschaft	38
2.1.7 Handlungsbedarf Natur und Landschaft, natürliche Ressourcen.....	39
2.2 Stärken-Schwächen und Handlungsbedarf Agglomeration	40
2.2.1 Siedlung / Landschaft / Umwelt.....	40
2.2.2 Gesamtverkehr.....	41
2.2.3 Strassennetz und MIV	42
2.2.4 Öffentlicher Verkehr.....	43
2.2.5 Langsamverkehr	44
2.2.6 Unfälle, Verkehrssicherheit	45
3. Strategie	47
3.1 Vorgaben und Ziele Gesamtregion	47
3.1.1 Kantonale Grundlagen	47
3.1.2 Vorgaben des Führungsinstruments	48
3.1.3 Gesamtregionale Ziele	48
3.2 Räumliches Entwicklungsleitbild Gesamtregion	52
3.3 Teilgebietskonzepte ausserhalb Agglomeration	57
3.3.1 Teilgebietskonzept Aarberg / östliches Seeland.....	57
3.3.2 Teilgebietskonzept Ins / Erlach	60
3.3.3 Teilgebietskonzept Grenchen / Büren.....	63
3.3.4 Teilgebietskonzept linkes Bielerseeufer	66
3.4 Agglomerationsstrategie	67
3.4.1 Ziele und Stossrichtungen für die Agglomerationsentwicklung	67
3.4.2 Zukunftsbild Agglomeration	70
3.4.3 Teilstrategien Verkehr	73
3.5 Teilgebietskonzepte - Agglomeration	79
3.5.1 Teilgebiet 1, Biel, Leubringen, Nidau	79
3.5.2 Teilgebiet 2, Pieterlen, Lenganu.....	81
3.5.3 Teilgebiet 3, Orpund, Safnern, Meinisberg, Schwadernau, Scheuren	83
3.5.4 Teilgebiet 4, Brügg, Aegerten, Studen, Port	85
3.5.5 Teilgebiet 5, Port, Bellmund, Ipsach, Sutz-Lattrigen, Mörigen, Täuffelen-Gerolfingen, Tüscherz-Alfèrmée.....	87
3.5.6 Teilgebiet 6, Lyss – Busswil, Worben.....	89
4. Massnahmen / Stand der Umsetzung des Agglomerations- programms	91
4.1 Umsetzung der Agglomerationsstrategie	91
4.2 Erläuterungen zu den Massnahmenblättern	94
4.2.1 Siedlung.....	94
4.2.2 Verkehr.....	100
4.2.3 Landschaft	107
4.2.4 Controlling.....	109
4.3 Beurteilung und Priorisierung der Massnahmen	110
4.3.1 Beurteilung der Massnahmen	110
4.3.2 Priorisierung der Massnahmen im Verkehrsbereich	111
4.4 Kosten der Massnahmen Agglomerationsprogramm	112
Anhang: Tabellen Agglomeration Biel	117

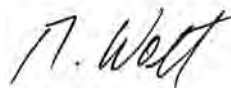
- Beilagen**
- Beilage 1: Baulandreserven und öV-Güteklassen
 - Beilage 2: Regionales Strassennetz Ist-Zustand 2007
 - Beilage 3: Regionales Strassennetz Verkehrsbelastung 2007
 - Beilage 4: ÖV-Netz und Angebotsdichte werktags tagsüber Ist-Zustand 2012
 - Beilage 5: Öffentlicher Verkehr Verkehrsbelastung 2007
 - Beilage 6: Netz Veloverkehr Ist-Zustand
 - Beilage 7: Regionales Basisstrassennetz Zustände 2020/2030
 - Beilage 8: Verkehrliche flankierende Massnahmen vfM Übersicht Strassenabschnitte
 - Beilage 9: Verkehrliche flankierende Massnahmen vfM Grobkonzept - Netzstruktur Strasse 2030
 - Beilage 10: Regionales Strassennetz Verkehrsbelastung 2020
 - Beilage 11: Regionales Strassennetz Verkehrsbelastung 2030
 - Beilage 12: Regionales Strassennetz Verkehrsentwicklung 2007-2030
 - Beilage 13: ÖV-Netz und Angebotsdichte gemäss Angebotskonzept 2014-2017 werktags tagsüber
 - Beilage 14: Öffentlicher Verkehr Verkehrsbelastung 2030
 - Beilage 15: Schwachstellen motorisierter Individualverkehr MIV
 - Beilage 16: Schwachstellen öffentlicher Verkehr 2012
 - Beilage 17: Schwachstellen Langsamverkehr
 - Beilage 18: Teilstrategie motorisierter Individualverkehr
 - Beilage 19: Teilstrategie öffentlicher Verkehr
 - Beilage 20: Teilstrategie Veloverkehr Veloroutenneth 2030
 - Beilage 21: Infrastruktur – Massnahmen Realisierung 2011 – 2026

Genehmigungsvermerke

Mitwirkung vom April – Juni 2015
Vorprüfung vom 31. März 2016

Beschlossen durch die Mitgliederversammlung der Planungsregion
seeland.biel/bienne am 7. Dezember 2016

Präsident: Max Wolf



Geschäftsleiter: Thomas Berz



Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:
Biel, den, 8. Dezember 2016
Der Geschäftsleiter: Thomas Berz

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung am:

0. Einleitung

Auftrag des Kantons zur Erarbeitung der RGSKs

Gestützt auf die Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit SARZ nahm der Kanton Bern im Juni 2009 die flächendeckende Erarbeitung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte RGSK in Angriff: in den Perimetern der designierten Regionalkonferenzen werden durch die zuständigen Organisationen regionale Richtpläne erstellt, welche die Abstimmung der zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gewährleisten sollen. Die RGSK beinhalten dabei das jeweilige Agglomerationsprogramm.

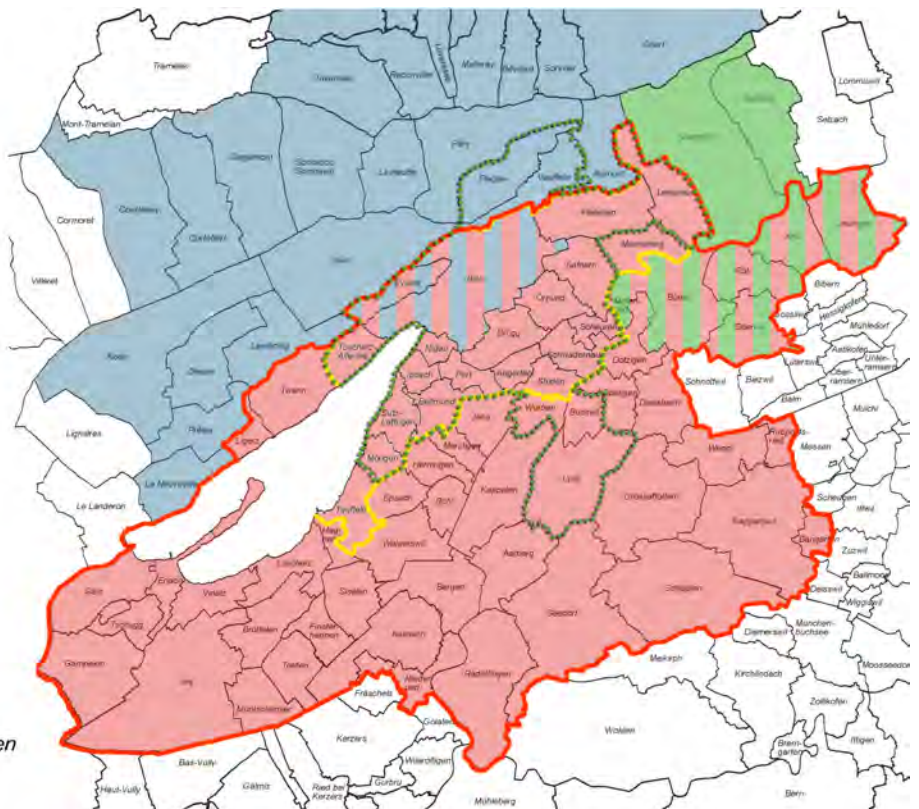
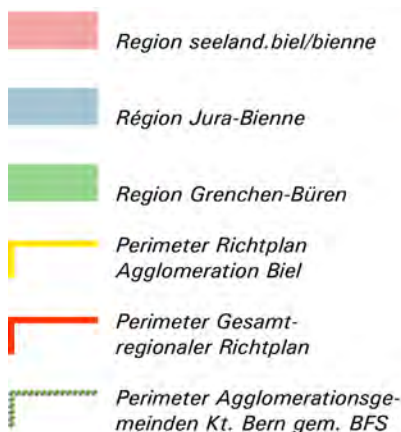
Vorgehen in der Region Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois

Die heutigen Regionen seeland.biel/bienne, Grenchen-Büren (Bernischer Teil), Jura-Bienne und Centre-Jura (Bernischer Teil) gehören zum Regionalkonferenz-Perimeter Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois (siehe Plan). Der Kanton Bern und die beteiligten Regionen einigten sich darauf, dass die RGSKs 1. Generation für die Regionen seeland.biel/bienne einerseits und Berner Jura andererseits separat erarbeitet werden. Eine übergeordnete Projektorganisation mit Vertretungen aller Beteiligten sorgte unter der Federführung des Kantons für ein koordiniertes Vorgehen. Die RGSKs 2. Generation wurden wiederum separat erarbeitet.

Vorgehen im Planungssperimeter seeland.biel/bienne / Grenchen-Büren

Als Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms 1. Generation wurde für die Agglomeration Biel bereits in den Jahren 2007-09 der Richtplan Siedlung und Verkehr erarbeitet. Dieser wurde am 21. Juni 2010 durch die Konferenz Agglomeration Biel verabschiedet und am 3. Mai 2011 durch den Kanton genehmigt. Der Richtplan für die übrige Region (gesamtregionaler Richtplan) wurde getrennt erarbeitet und anschliessend mit dem Richtplan der Agglomeration zusammengefügt und im Juni 2012 durch die Mitgliederversammlung beschlossen. Der vorliegende Richtplan / RGSK 2. Generation mit integriertem Agglomerationsprogramm 3. Generation baut auf der Fassung vom 2012 auf.

Der Richtplan / RGSK Biel-Seeland umfasst alle Voll- und Doppelmitglieder des Vereins seeland.biel/bienne. In die konzeptionellen Überlegungen wurden auch die Solothurnischen Gemeinden Grenchen und Bettlach einbezogen, welche Mitglieder der Repla Grenchen-Büren sind. Diese haben aber für den Kanton Solothurn keine verbindliche Bedeutung.



Die erfolgten Gemeindefusionen Tüscherz - Twann sowie Lyss - Busswil sind auf nebenstehender Karte noch nicht nachgetragen. Sowohl Twann, als auch Lyss-Busswil und Worben werden im Rahmen der nachfolgenden Ausführungen in den Agglomerationsperimeter einbezogen.

Im Richtplan / RGSK Biel Seeland sind die Vorgaben des Kantons zu den RGSKs umgesetzt. Die Bezeichnung „Richtplan“ bringt zum Ausdruck, dass nebst Siedlung und Verkehr auch andere Themen (Landschaft, Tourismus, Energie, ...) in diesem Instrument berücksichtigt werden.

Partizipation gewährleistet

Die Erarbeitung des Richtplans / RGSK 2. Generation erfolgte wiederum in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und kantonalen Stellen. So fanden mehrere teilregionale Workshops statt. Die Gemeinden haben zudem im Rahmen der Mitwirkungen Gelegenheit, sich zu den Ergebnissen zu äussern. Die Erarbeitung des Richtplans / RGSK wurde durch die zuständigen Leitungsgremien (Agglomerationskonferenz, Konferenz Raumentwicklung und Landschaft) begleitet.

Integration des Agglomerationsprogramms Biel/Lyss

Im Richtplan / RGSK Biel – Seeland integriert ist das Agglomerationsprogramm. Seit dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation werden die Gemeinden Lyss und Worben ebenfalls dem Agglo-Perimeter zugerechnet, da diese Gemeinden ebenfalls berechtigt sind, Beiträge aus dem Infrastrukturfonds des Bundes zu beziehen. Die Gemeinde Schüpfen gehört zur Agglomeration Bern und ist ebenfalls beitragsberechtigt. Die beiden Gemeinden Plagne und Vauffelin, welche ebenfalls im BFS - Perimeter der Agglomeration Biel liegen, sind Gegenstand des RGSK des Berner Juras und werden im vorliegenden Richtplan nicht berücksichtigt. Um als Agglomerationsprogramm anerkannt zu werden, muss der Richtplan gewisse Anforderungen des Bundes erfüllen. Namentlich müssen die Massnahmen über den „roten Faden“ Analyse – Handlungsbedarf – Ziele / Strategie / Zukunftsbild hergeleitet werden. Dies bedingt, dass diese Themen für die Agglomeration gegenüber der übrigen Region vertieft aufbereitet werden. Mit einer Gliederung der Hauptkapitel in jeweilige Unterkapitel „Gesamtregion“ und „Agglomeration (BFS-Perimeter)“ und mit spezifischen Planbeilagen für die Agglomeration, werden diese Anforderung erfüllt. Die im Prüfbericht des Bundes zum AP 2. Generation erwähnten Mängel wurden soweit möglich behoben.

Behördenverbindlichkeit

Der Richtplan / RGSK Biel-Seeland besteht aus drei Teilen: Erläuterungsbericht, Massnahmenblätter, Übersichtskarte. Der Richtplan wird nach Verabschiedung durch die Mitgliederversammlung des Vereins see-land.biel/bienne und die Genehmigung durch den Kanton behördenverbindlich. Behördenverbindlich sind folgende Bestandteile:

Erläuterungsbericht (verbindliche Textteile sind eingerahmt):

- Kap. 3.1.3 Gesamtregionale Ziele
- Kap. 3.2 Räumliches Entwicklungsleitbild
- Kap. 3.3 Agglomerationsstrategie

Massnahmenblätter (separater Bericht)
Übersichtskarte 1:35'000

Aufbau des vorliegenden Berichts

Vorliegender Bericht folgt in seinem Aufbau den kantonalen Vorgaben für die RGSK und enthält folgende Teile:

- 1) Grundlagen zu Siedlung und Verkehr
- 2) Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf
- 3) Strategie (Ziele, räumliches Entwicklungsleitbild, Teilgebietskonzepte)
- 4) Massnahmen und Stand der Umsetzung.

Wichtige Grundlagen des gesamtregionalen Richtplans

Der gesamtregionale Richtplan als umfassendes Koordinationsinstrument

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

<i>Kantonale Grundlagen</i>	<p>Der kantonale Richtplan, die Wachstumsstrategie und die Gesamtmobilitätsstrategie sind verbindliche kantonale Vorgaben für den gesamtregionalen Richtplan. Der Kanton hat zudem verbindliche Leitlinien für die Erarbeitung der RGSKs erarbeitet (Handbuch, Vorgaben, Darstellungsempfehlungen).</p> <p>Weitere spezifische Grundlagen wie der Sachplan Velo, das Strassenbauprogramm, der Angebotsbeschluss und der Investitionsrahmenkredit zum öffentlichen Verkehr, die Waldpläne, das Landschaftsentwicklungskonzept usw. sind ebenfalls zu berücksichtigen.</p>
<i>Bestehende regionale Instrumente</i>	<p>Das Zielgerüst und die Massnahmenblätter des <u>Führungsinstruments für die Region s.b/b</u> dienen als verbindliche Vorgaben für den regionalen Richtplan.</p> <p>Die beiden Richtpläne der im Verein seeland.biel/bienne zusammengeführten Regionen Biel-Seeland und Erlach-östliches Seeland werden mit der Inkraftsetzung des Richtplanes /RGSK Biel-Seeland aufgehoben. Aufgrund der Vorprüfung blieben die landschaftlichen Inhalte dieser beiden Richtpläne im RGSK 1. Generation noch in Kraft. Sie werden nun mit der 2. Generation endgültig abgelöst.</p> <p>Der gültige teilregionale <u>Richtplan „Linkes Bielerseeufer“</u> und der gültige <u>Richtplan für verkehrsentensive Vorhaben</u> wurden bereits in den Richtplan / RGSK 1. Generation integriert, während der Richtplan <u>Koordinierte Planung Lyss-Busswil KLB</u> nicht in seinem ganzen Umfang, aber in seinem Kerninhalt einbezogen wird.</p> <p>Die relevanten Inhalte des <u>Angebotskonzeptes zum öffentlichen Verkehr AK 2014-2017 und AK 2018-2021 der RVK 1</u> werden in den gesamtregionalen Richtplan aufgenommen.</p> <p>Weitere Grundlagen wie das Landschaftsentwicklungskonzept Seeland LKS oder das Verkehrs- und Siedlungskonzept der Repla Grenchen-Büren werden bei der Erarbeitung des Richtplans berücksichtigt.</p>
<i>Richtplan ADT</i>	<p>Die Erarbeitung des Richtplans ADT (Abbau Deponie Transport) erfolgte parallel und koordiniert mit dem RGSK 1. Generation. Der Richtplan ADT wurde gleichzeitig mit dem Richtplan / RGSK 1. Generation durch die Mitgliederversammlung beschlossen. Die Abbau- und Deponiestandorte aus dem Richtplan ADT sind in der Karte des Richtplans / RGSK als Hinweis eingetragen. Die dazugehörigen Festlegungen befinden sich im Dossier ADT.</p>
<i>Neue Regionalpolitik NRP</i>	<p>Umsetzungsprojekte zur Neuen Regionalpolitik NRP (Weiterentwicklung des touristischen Angebots im Seeland, Integrierte Landschaftspflege / Landschaftswerk Biel-Seeland) sind bei der Erarbeitung des Richtplans berücksichtigt und teilweise in Richtplan aufgenommen worden.</p>
<i>Spezifische Grundlagen</i>	<p>Als Grundlagen für den gesamtregionalen Richtplan (RGSK 1. Generation) wurden spezifische Studien erstellt, deren Ergebnisse im vorliegenden Dokument berücksichtigt wurden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bevölkerung und Wirtschaft (Hornung Wirtschafts- und Sozialstudien, 19. Februar 2009) - Landschaft, Landwirtschaft und Ressourcen (Iseli&Bösiger / alnus, 23. März 2009) - Vertiefte Analysen und Grundlagen wurden in den Jahren 2003/04 im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Biel erarbeitet (Auswertungen Einwohner- und Pendlerentwicklung). <p>Die Inhalte für die Agglomeration Lyss wurden aus der laufenden Ortsplanungsrevision speziell für den Richtplan / RGSK Biel-Seeland aufbereitet (Lupe Lyss, ecoptima 24. November 2010).</p>

Nachführung und Änderung des Richtplans / RGSK

Der Richtplan / RGSK wird im Vierjahresrhythmus nachgeführt. Damit wird auch dem Vierjahres-Takt der Agglomerationsprogramme Rechnung getragen. Damit besteht die Möglichkeit, die Inhalte des Richtplans in- nert nützlicher Frist der aktuellen Entwicklung anzupassen.

Änderungen des Richtplans sind auch ausserhalb der ordentlichen Nach- führung (im Vierjahresrhythmus) möglich. Für ordentliche Änderungen ist die Mitgliederversammlung zuständig. Geringfügige Änderungen be- schliesst der Vorstand. Als geringfügig gilt die Änderung, wenn

- zum Inhalt bereits eine Mitwirkung stattgefunden hat,
- es sich um kleinere Änderungen von untergeordneter räumlicher Be- deutung handelt,
- ein neues Vorhaben als Vororientierung aufgenommen werden soll,
- bei einer Überführung von einem Zwischenergebnis in eine Festset- zung, wenn die zu klärenden Punkte im Richtplan (Massnahmenblatt) aufgeführt sind.

Die Region und das AGR klären jeweils von Fall zu Fall ab, ob eine ge- ringfügige Änderung angewendet werden kann. Geringfügige Änderun- gen bedingen ebenfalls eine Vorprüfung und Genehmigung durch den Kanton.

Hinweise zum Richtplan / RGSK 2. Generation respektive Agglomerati- onsprogramm 3. Generation

Wichtigste Änderungen gegen- über dem Richtplan / RGSK 1. Generation

Aufgrund der beschränkten Mittel und kurzen Zeitspanne seit Inkraftset- zung des RGSK 1. Generation beschränkt sich die Überarbeitung auf das Minimum, wobei namentlich Ergänzungen im Teil Agglomeration auf- grund des Prüfberichtes des Bundes gemacht werden. Zu erwähnen sind:

- Erläuterungsteil: Die Aktualisierung der Zahlen zur Bevölkerung, zu den Beschäftigten und zu den Baulandreserven sowie Ergänzungen zu den Unfällen.
- Behördenverbindlicher Erläuterungsteil: Agglomerationsstrategie, Teil- strategien Verkehr
- Massnahmen: Aktualisierung; Überarbeitung der Inhalte Landschafts- schutz / Siedlungsbegrenzung; zusätzliche Massnahmenblätter zum Verkehr
- Karte: Aktualisierung, Überarbeitung der Inhalte Landschaftsschutz / Siedlungsbegrenzung

Verhältnis zum kantonalen Richtplan

Während der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 3. Generation resp. des RGSK 2. Generation fand die Mitwirkung zum kantonalen Richtplan statt. Dieser wurde den Erfordernissen des revidierten Raum- planungsgesetzes angepasst und weist insbesondere im Bereich Sied- lung und Schutz der Fruchtfolgeflächen einige Verschärfungen auf. Der kantonale Richtplan wurde im September 2015 durch den Regierungsrat beschlossen. Die wesentliche Auswirkungen des kantonalen Richtplans sind im Richtplan / RGSK Biel-Seeland berücksichtigt.

Umsetzung des Agglomerati- onsprogramms 1. und 2. Generation

Der Bund verlangt im Agglomerationsprogramm 3. Generation Angaben zum Stand der Umsetzung der Agglomerationsprogramme 1. und 2. Ge- neration. Dies wird im Kapitel 4.2 „Erläuterungen zu den Massnahmen- blättern“ berücksichtigt. Ebenfalls werden Massnahmen, welche bereits umgesetzt wurden, an geeigneter Stelle erwähnt.

Insgesamt haben die Gemeinden und der Kanton zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 1. Generation grosse Anstrengungen un- ternommen. Allerdings erwies sich der Umgang mit den Massnahmen- paketen als äusserst beschwerlich, was dazu führte, dass bis Ende 2014 noch keine Finanzierungsvereinbarung zu den Massnahmenpake-

ten abgeschlossen werden konnte. Dank Bewilligungen des ASTRA zum vorzeitigen Bau konnten verschiedene baureife Projekte dennoch realisiert werden. So sind einzelne Langsamverkehrs- und Busbevorzugungsmassnahmen sowie die SBB-Haltestelle Bözingenfeld bereits realisiert oder im Bau. Die Massnahmen im Bereich Siedlung sind längerfristig angelegt und benötigen Zeit bis zur Umsetzung. Hier wird der mit der Revision des RPG und des kantonalen Richtplans eingeleitete Paradigmenwechsel in Zukunft die im Agglomerationsprogramm angestrebte Siedlungsentwicklung nach Innen verstärkt unterstützen.

Zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms 2. Generation können noch keine Aussagen gemacht werden, da die Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton erst im Frühjahr 2015 unterzeichnet wird. Detaillierte Angaben zu den einzelnen Massnahmen sind in der separaten Tabelle „Umsetzungsreporting“ enthalten.

1. Grundlagen Siedlung-Verkehr

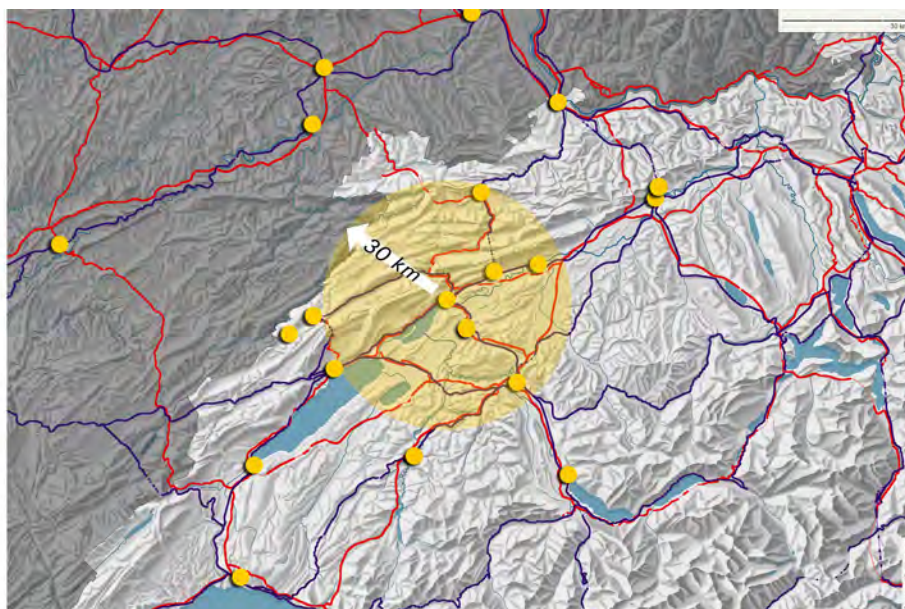
1.1 Ist-Zustand Gesamtregion

1.1.1 Übergeordneter Kontext

Die Region Biel-Seeland-Grenchen ist in ein vielfältiges grossräumliches Bezugsfeld integriert. Sie befindet sich im Spannungsfeld des Jurabogens und des Städtensystems längs der Jurasüdfussachse einerseits und der kantonalen Entwicklungsachse Thun-Bern-Biel-Moutier/St. Imier andererseits. Diese Mehrfachausrichtung ist auch eine der Standortqualitäten des Wirtschaftsraumes. Die Region ist Teil des von Solothurn bis Yverdon reichenden Drei-Seen-Landes, mit starken Bezügen zum Berner Jura im Norden und zur Agglomeration Bern im Süden (Biel und Lyss sind Mitglieder der Hauptstadtregion Schweiz). Die vielfältigen Qualitäten der Kulturlandschaft bilden die Basis für eine starke Land- und Forstwirtschaft, für eine hohe Wohnqualität, für einen hohen Freizeit- und Erholungswert, für die Erhaltung natürlicher Lebensräume. Mit ihrer landschaftlichen Schönheit und den kulturellen Angeboten weist die Region ein touristisches Entwicklungspotenzial auf.

Region seeland.biel/bienne im weiteren Umfeld

- Städte und Agglomerationen
- Bahnnetz
- Autobahnnetz



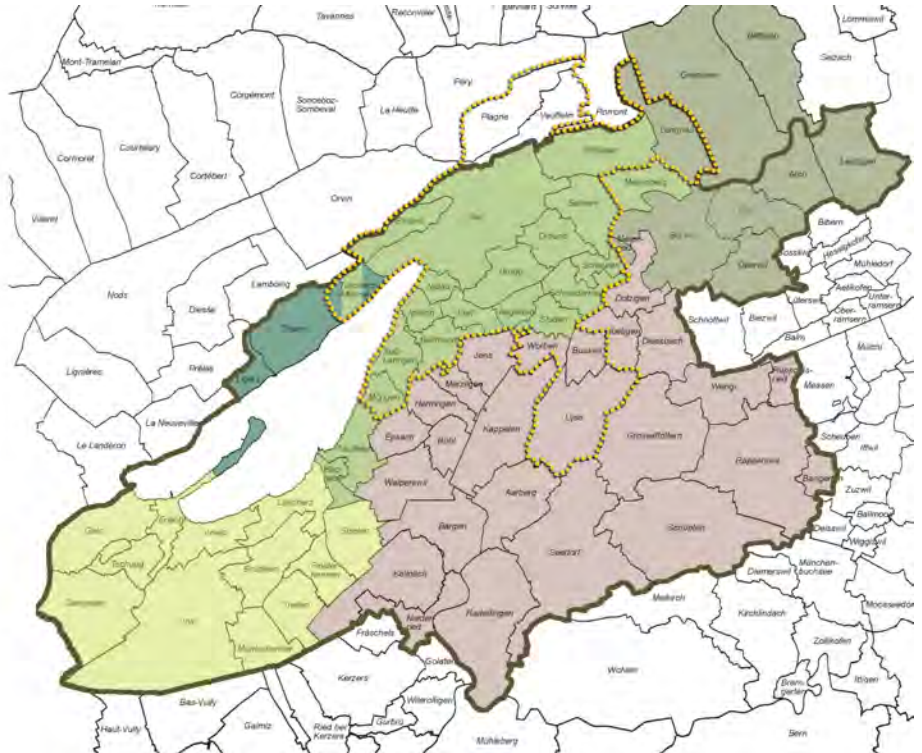
1.1.2 Interne Gliederung

Teilräume

Die Region seeland.biel/bienne ist in Teilräume (vgl. Abbildung S. 6) aufgeteilt, welche eigene Organisations- und Leitungsstrukturen aufweisen (Teilraumkonferenzen) und sich spezifisch teilregionalen Aspekten widmen.

- 1) Die Agglomeration Biel ist weitgehend urbanisiert und stark auf Biel orientiert (Biel und Lyss sind organisatorisch unterschiedlichen Teilräumen zugeordnet).
- 2) Der Teilraum Lyss/Aarberg umfasst grössere ländlich geprägte Gebiete mit dem industriell geprägten regionalen Zentrum Lyss/Aarberg.
- 3) Der Teilraum Ins/Erlach ist grösstenteils landwirtschaftlich orientiert und weist mit Ins ein folglich bäuerlich geprägtes Zentrum auf.
- 4) Das linke Bielerseeufer ist wegen seiner landschaftlich-touristischen Ausstrahlung für die Identität der Region von grosser Bedeutung, ebenso wie als überregionaler Verbindungsraum, welcher Biel via den Schwerpunkt La Neuveville/Le Landeron mit dem Raum Neuenburg verbindet.
- 5) Der Raum Grenchen-Büren ist sowohl Richtung Solothurn, Biel und Bern ausgerichtet, weist aber mit Grenchen einen eigenständigen Pol auf.

6) Perimeter Agglomeration Biel/Lyss: Gemeinden gemäss Definition BFS. Der im vorliegenden Bericht verwendete Begriff „Agglomeration“ bezieht sich auf diesen Perimeter.



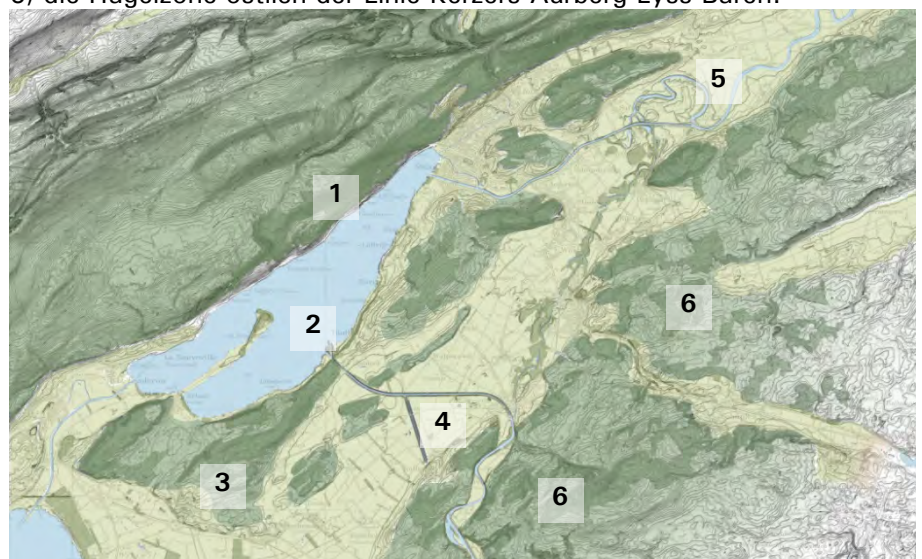
Zentralitätsstruktur

Biel bildet das Zentrum der Grossregion Biel-Seeland-Berner Jura, deren Randbereiche jeweils im Einflussbereich benachbarter Gross- und Mittelzentren stehen. Neben dem Hauptzentrum gelten Grenchen, Lyss-Aarberg, Moutier und St-Imier als regionale Zentren.

Landschaftsräume

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

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



1.1.3 Bevölkerung und Wirtschaft

Verteilung und Entwicklung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze

Die Region seeland.biel/bienne / Grenchen-Büren wies 2007 rund 176'000 Einwohner auf (inkl. Grenchen und Bettlach). Davon entfielen 105'000 oder gut 60% auf die Agglomeration, je ca. 30'000 oder 17% auf die Teilräume Aarberg / östliches Seeland und Grenchen-Büren und 11'000 oder 6% auf den Raum Ins/Erlach (inkl. Ligerz).

Teilraum	Stand	Stand	Differenz 1990 - 2007	
	Bevölkerung	Bevölkerung	absolut	relativ (%)
	31.12.1990	31.12.2007		
Agglomeration	104'353	105'084	731	0.7
Ins / Erlach	10'260	11'241	981	9.6
Aarberg / östliches Seeland	26'094	30'222	4'128	15.8
Grenchen / Büren*	8'174	8'838	664	8.1
Total*	148'881	155'385	6'504	4.4
Grenchen und Bettlach	19'485	20'544	1'059	5.0
Total	168'366	175'929	7'563	4.5

*exkl. Grenchen (SO) und Bettlach (SO)

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung Biel-Seeland 1990 bis 2007
(Quelle: Bevölkerung ESPOP)

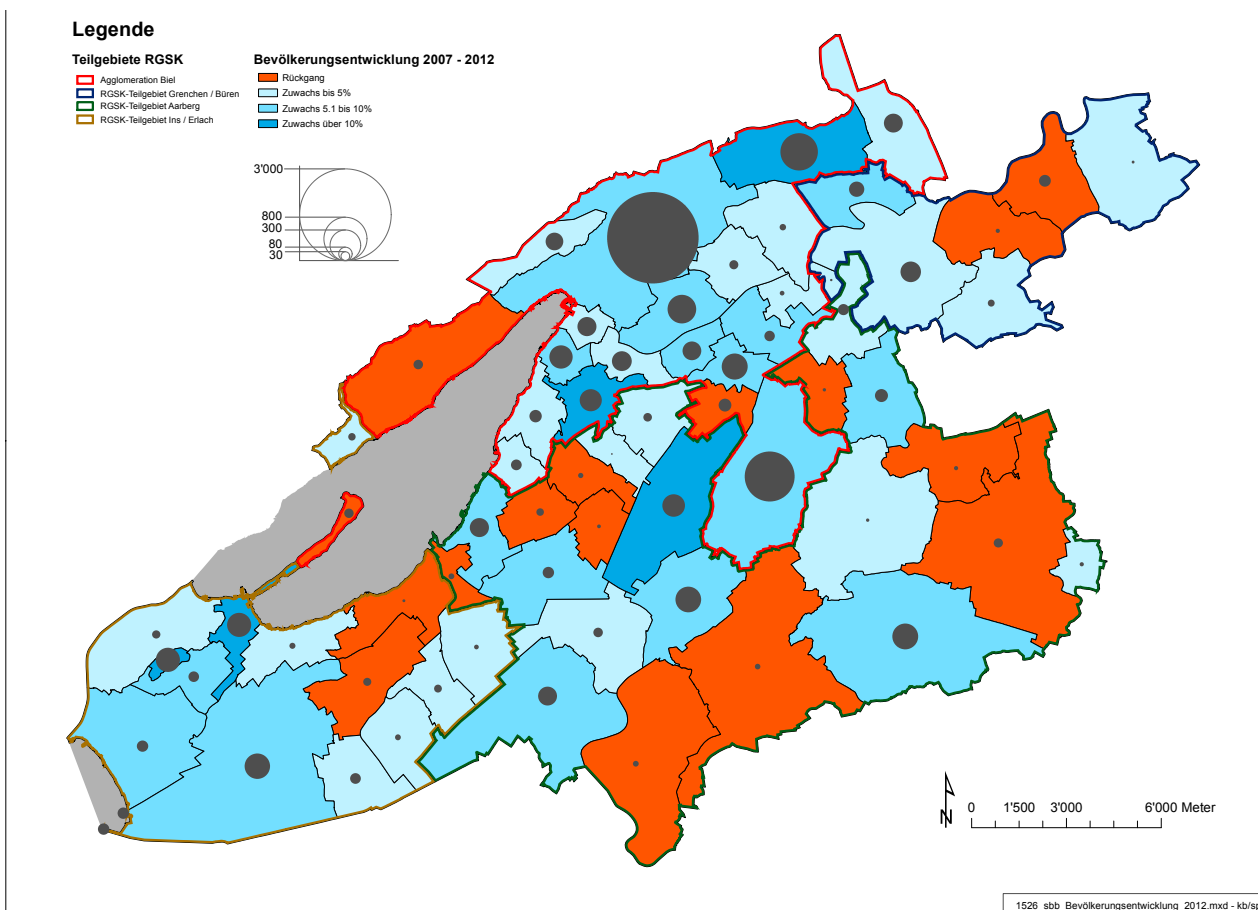
Wie der Tabelle 1 ebenfalls entnommen werden kann, nahm die Bevölkerung um 7'500 oder 4.5% zu. Die innerregionale Bevölkerungsentwicklung der Vergangenheit zeichnet sich durch eine Stagnation in der Agglomeration und eine Zunahme in den peripheren Räumen aus. Die unten stehende Illustration zeigt die Entwicklung differenziert nach Gemeinden (Agglomeration siehe Kap. 1.3.1).

In den letzten Jahren (2007 – 2012) sind im Zuge der starken gesamtschweizerischen Entwicklung auch die Agglomeration und namentlich die Zentrumsgemeinde Biel wieder spürbar gewachsen, wie aus der unten stehenden Tabelle ersichtlich ist (siehe auch Kap. 1.3.1).

Teilraum	Stand	Stand	Differenz 2007-2012	
	Bevölkerung	Bevölkerung	absolut	relativ (%)
	31.12.2007	31.12.2012		
Agglomeration	107'033	113'057	6'024	5.6
Ins / Erlach	11'241	11'880	639	5.7
Aarberg / östliches Seeland	30'222	31'244	1'022	3.4
Grenchen / Büren*	8'838	9'038	200	2.3
Total*	157'334	165'219	7'885	5.0
Grenchen und Bettlach	20'544	21'007	463	2.3
Total	177'878	186'226	8'348	4.7

*exkl. Grenchen (SO) und Bettlach (SO)

Tab. 2: Bevölkerungsentwicklung Biel-Seeland 2007-2012
(Quelle: BFS STATPOP)



Die Region Biel-Seeland zählt im Jahr 2011 rund 85'668 Beschäftigte. Wobei in der Agglomeration rund 75% der Beschäftigten zu verzeichnen sind. Auf den Teilraum Aarberg/östliches Seeland entfallen 11'491 bzw. 13%, auf Ins/Erlach 5'849 bzw. 7% und auf Grenchen/Büren (ohne Grenchen und Bettlach) 3'796 bzw. 5% der Beschäftigten. Alle Teilräume haben seit dem Jahr 2008 Rückgänge in den Beschäftigtenzahlen zu verzeichnen, am wenigsten in der Agglomeration (-0.8%) und am meisten im Teilraum Aarberg/östliches Seeland (-8.3%). Die durchschnittliche Abnahme liegt bei rund 2'100 oder 2.4% der Beschäftigten.

Teilraum	Stand	Stand	Differenz 2008-2011	
	Beschäftigte 2008	Beschäftigte 2011	absolut	relativ (%)
Agglomeration	65'071	64'532	-539	-0.8%
Ins / Erlach	6'133	5'849	-284	-4.6%
Aarberg / östliches Seeland	12'534	11'491	-1'043	-8.3%
Grenchen / Büren*	4'039	3'796	-243	-6.0%
Total*	87'777	85'668	-2'109	-2.4%

*exkl. Grenchen (SO) und Bettlach (SO)

Tab. 3: Entwicklung der Beschäftigten in der Region Biel-Seeland 2008-2011 (Quelle: BFS STATENT)

Wirtschaftsstruktur

Die Wirtschaftsstruktur der Region unterscheidet sich nicht grundlegend von derjenigen des Kantons Bern. Mit seiner überproportional vertretenen Branchen der Präzisionsmechanik/Uhren und der Metallbearbeitung ist die Region stark Export-orientiert. Die Betriebe der Präzisionsmechanik/Uhren konzentrieren sich auf die Agglomerationen Biel und Grenchen. Wirtschaftszweige mit sehr hoher Arbeitsplatzproduktivität (z.B. Chemie, Kreditinstitute und Versicherungen, öffentliche Verwaltung) sind unterdurchschnittlich vertreten.

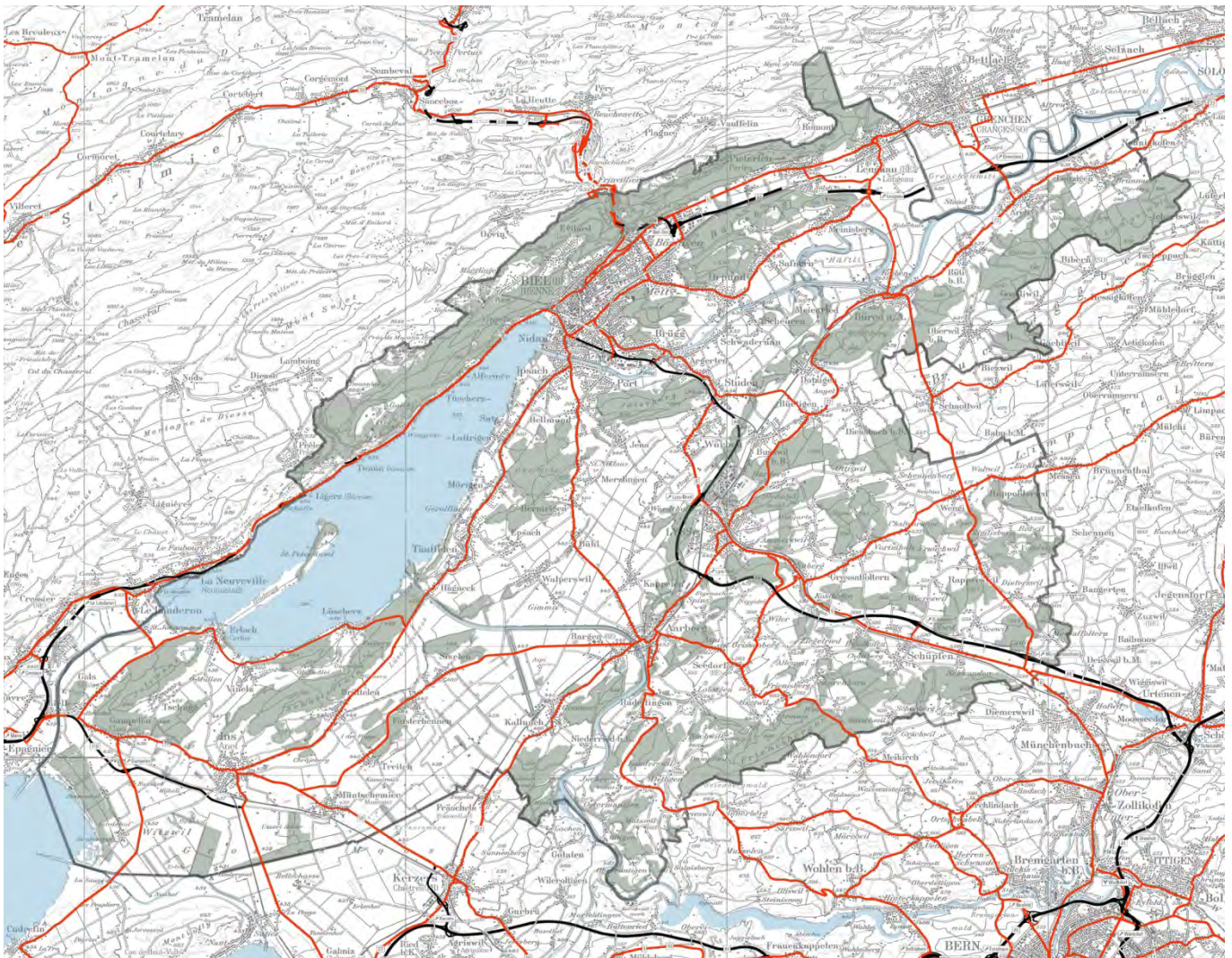
1.1.4 Verkehr und Mobilität

Strassennetz

Das Strassennetz von regionaler Bedeutung besteht aus (vgl. untenstehenden Plan):

- den Nationalstrassen A5 und A16,
- den zur Abtretung an den Bund vorgesehenen Kantonsstrassen T6 und 10 (Kantonsstrassen Kategorie A),
- einem relativ eng geknüpftes Netz von Kantonsstrassen der Kategorien B und C

Ortsverbindende Funktionen erfüllen zudem eine Anzahl von Gemeindestrassen.



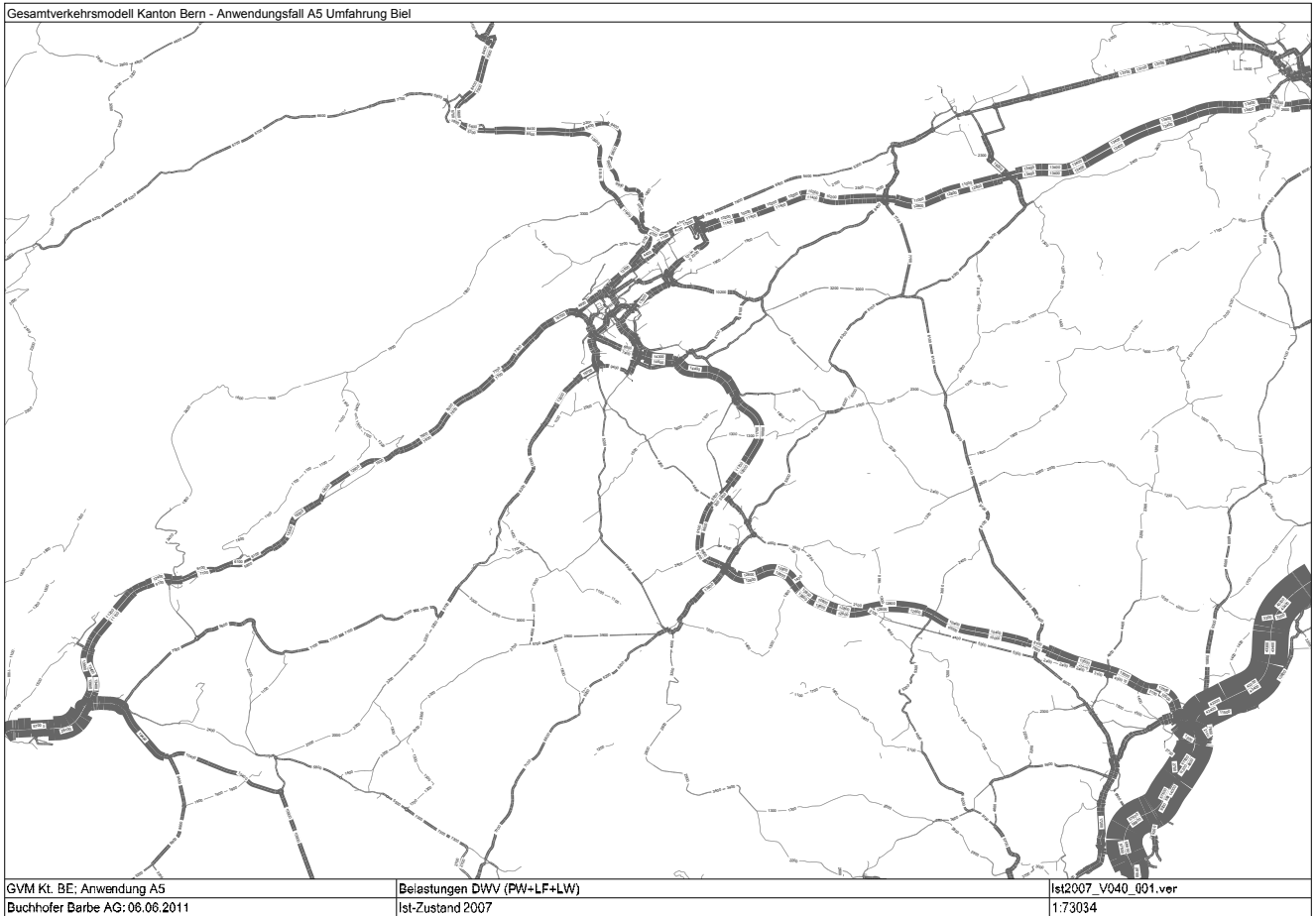
Autobahn (schwarz) und Strassennetz (rot)

Belastung Strassenverkehr

Die Belastung des Strassennetzes 2012 ist untenstehend schematisch dargestellt (Agglomeration siehe Beilage 3). Abschnitte mit den stärksten Belastungen sind (in Motorfahrzeugen, DWV):

- 20'000 – 25'000 Mfz: T6 Lyss-Biel und Lyss-Bern, A5 Biel-Grenchen
- 15'000-20'000 Mfz: A16 La Heutte-Biel, A5 Biel-La Neuveville, T10 Ins-Thielle
- 10'000-15'000 Mfz: Ins-Kerzers, Lyss-Aarberg, Hauptstrassen in Lyss

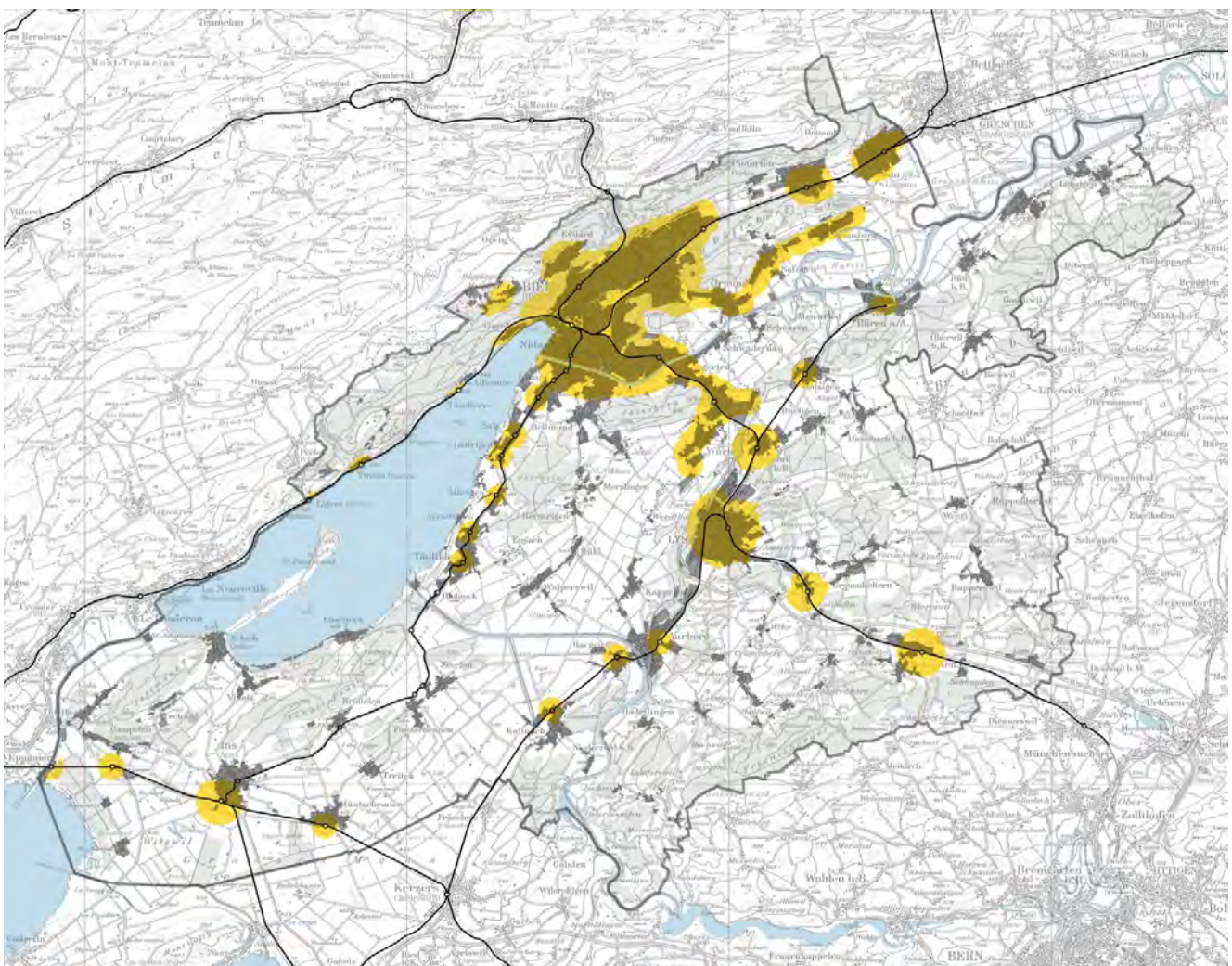
Stark belastet sind zudem die Strassen der Agglomeration Biel mit 10'000-25'000 Mfz (Darstellung der Agglomeration siehe auch 1.3.2). Die übrigen Strassen der Region weisen weniger als 10'000 Mfz auf.



Öffentlicher Verkehr, Liniennetz und Angebot

Das regionale Bahnnetz ist aus untenstehender Abbildung (Agglomeration siehe Beilage 4) ersichtlich. Von nationaler Bedeutung sind die SBB-Linie mit Intercity- und Interregiozügen Basel/ Zürich-Grenchen-Biel-Neuenburg und die Linie Neuenburg-Ins-Bern. Die Linien Biel-Bern und Biel-La Chaux-de-Fonds mit RegioExpress-Zügen sind von kantonaler Bedeutung, während die übrigen Bahnlinien (Biel-Täuffelen-Ins, Murten-Kerzers-Lyss und Lyss-Büren) sowie die Buslinien regionale Bedeutung aufweisen.

Die öV-Erschliessung und die öV-Güteklassen sind ein wichtiges Kriterium für die Ausscheidung von Siedlungsgebieten und für die Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten. Die öV-Güteklassen werden aufgrund des kantonalen Richtplans (Massnahmenblatt B_10) definiert. Massgebend sind das Verkehrsmittel, der Kursintervall und die Distanz zur Haltestelle. Siedlungsgebiete, welche durch eine regionale Buslinie erschlossen sind, weisen i.d.R. öV-Güteklassen E und F auf; Linien mit 30-Minuten-Takt erreichen Güteklasse D.



Bahnnetz (schwarz), öV-Güteklasse D (gelb) und Baugebiete (grau)

Langsamverkehr

Das Veloverkehrsnetz besteht einerseits aus den Strassen der Region und andererseits aus spezifischen Velowegen oder Velorouten auf Flurwegen. Wichtig sind Veloabstellplätze bei den öV-Haltestellen und wichtigen Zielorten (Agglomeration siehe Beilage 6). Für die Fussgänger steht (nebst den Strassenräumen) ein weit verzweigtes Fuss- und Wanderwegnetz zur Verfügung. Wichtig sind zudem attraktive Zugänge zu den öV-Haltestellen sowie Plätze und Aufenthaltsräume.

<i>Pendler</i>	Die Pendlerströme sind in Kap. 1.3.1 dargestellt.
<i>Mobilitätsverhalten</i>	<p>Im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Biel wurden 2003 vorhandene Grundlagen zum Mobilitätsverhalten wie Volkszählung und Mikrozensus ausgewertet. Die Regionale Verkehrskonferenz RVK führte 2007 eine ergänzende Studie durch. Aus diesen Studien seien hier nur einige allgemeine Ergebnisse erwähnt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 44% der zurückgelegten Distanzen entfallen auf den Freizeitverkehr, 28% auf den Pendlerverkehr, 11% auf den Einkaufsverkehr und 17% auf übrige Fahrzwecke. - 70% der zurückgelegten Distanzen werden mit dem PW oder Motorrad, 18% mit dem öffentlichen Verkehr und 7% zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dieser Anteil verschiebt sich in dichter besiedelten Gebieten zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs. - Der Anteil der Pendler, welche das öffentliche Verkehrsmittel benutzen, steigt mit zunehmender öV-Erschliessungsgüte. <p>Bei den erwerbstätigen Zupendlern aus dem Untersuchungsperimeter (Seeland) nach der Zone Biel benutzen 70% den MIV (PW, Motorrad) und 20% öffentliche Verkehrsmittel.</p> <p>Demgegenüber betragen die Anteile bei den erwerbstätigen Binnenpendlern 39% (MIV) und 27% (öV), während der Langsamverkehr bereits einen Anteil von 34% ausmacht.</p>
<i>Benützungsggrad öV</i>	Insgesamt ging mit dem in den letzten Jahren realisierten Ausbau des öV-Angebotes eine merkbare Zunahme der Nachfrage einher. Gegenüber den kantonalen Zielvorgaben bzw. Minimalforderungen weisen heute die meisten Linien des Seelandes eine ungenügende Auslastung aus.

1.2 Zukünftiger Zustand (Referenzszenario) Gesamtregion

Einleitung

Das Referenzszenario schreibt die bestehenden Trends fort. Gleichzeitig werden neue Voraussetzungen und vorgesehene, bereits grundsätzlich beschlossene Massnahmen im Verkehrsbereich mitberücksichtigt.

Die Beschreibung der Referenzentwicklung in der Agglomeration Biel/Lyss erfolgt in Kap. 1.4.

1.2.1 Bevölkerung und Wirtschaft

Gesamtregionale Bevölkerungsentwicklung RGSK 1. Generation

Dem Referenzszenario wurde das Szenario "mittel" der kantonalen Bevölkerungsprognosen zugrunde gelegt. Dieses sieht zwischen 2008 und 2030 ein Bevölkerungswachstum von 5% oder ca. + 9'000 Personen vor. Die Altersgruppe über 64 Jahre wird stark anwachsen (+ 14'000), diejenige zwischen 15-64 Jahren (Erwerbsfähige) abnehmen (- 5'000). Der Bedarf an neuen Wohnungen wird bis 2030 auf 12'000 geschätzt. Die Bereitstellung der notwendigen Wohnungen an günstigen Standorten und die Berücksichtigung der Bedürfnisse der veränderten Altersstruktur stellen eine Herausforderung für die weitere Planung dar.

Das Szenario „mittel“ bedeutet für die Region insgesamt eine Weiterführung des moderaten Wachstumstrends. Es entspricht in der Grössenordnung auch den Vorgaben des kantonalen Richtplans für die Ortsplanungen.

Innerregionale Bevölkerungsentwicklung RGSK 1. Generation

Wie aus der untenstehenden Tabelle aus dem RGSK 1. Generation ersichtlich ist, verteilt sich das Bevölkerungswachstum zwischen 2008 und 2030 gegenüber der Entwicklung 1990 – 2007 gleichmässiger auf alle Teilgebiete der Region und sieht insbesondere auch für die Agglomeration ein Wachstum vor.

Teilraum	Stand	Hochrechnung 2030	Referenzzustand 2007 – 2030	
	Bevölkerung 31.12.2007		absolut	relativ (%)
Agglomeration	105'084	110'425	5'341	5.1
Ins / Erlach	11'241	11'932	691	6.1
Aarberg / östliches Seeland	30'222	32'050	1'828	6.0
Grenchen / Büren*	8'838	9'121	238	3.1
Total*	155'385	163'528	8'143	5.0

*exkl. Grenchen (SO) und Bettlach (SO)

Tab. 4: Bevölkerungsjektion Biel-Seeland 2007 bis 2030 (Quelle: Hornung), RGSK 1. Generation

Referenzszenario Bevölkerungsentwicklung RGSK 2. Generation gemäss kantonalem Richtplan

In den letzten Jahren (2007 – 2012) hat gesamtschweizerisch und auch in der Region eine Entwicklung eingesetzt, welche deutlich über dem Szenario „mittel“ liegt. So wuchs beispielsweise die Stadt Biel um 3'000 Einwohner oder 6%. Die Einwohnerzahl der gesamten Region lag 2012 bereits leicht über der Hochrechnung für 2030. Für das RGSK 2. Generation wird deshalb das auf dem Kantonalen Richtplan basierende Bevölkerungsszenario zugrunde gelegt, welches zugleich als Zielszenario dient (Tabelle siehe Kap. 3.1.3).

Arbeitsplatzentwicklung

Die Arbeitsplatzentwicklung hielt im Seeland mit der Bevölkerungsentwicklung nicht ganz Schritt. Eine der Folgen ist ein zunehmend negativer Pendlersaldo der Region. Den Abnahmen der Beschäftigten im 1. und 2. Sektor standen entsprechende moderate Beschäftigtenzunahmen im 3. Sektor gegenüber. Eine quantitative Prognose für die Zukunft liegt nicht vor. Es wird weiterhin von einem moderaten Arbeitsplatzwachstum ausgegangen. Als Referenzszenario und zugleich als Zielszenario wird auf der Basis des kantonalen Richtplans eine Wachstumsrate von 9% wie bei der Bevölkerung zugrunde gelegt (Zahlen siehe Kap. 3.1.3).

Bauzonenreserven Wohn- und Mischzonen sowie Gewerbe- und Industriezonen 2013

Im Jahr 2013 verfügt die Region Biel-Seeland über rund 426 ha Baulandreserven. Der Anteil an Wohn- und Mischzonen ist mit 258 ha (60%) etwas höher als der Anteil an Gewerbe- und Industriezonen (167 ha). Den grössten Anteil an Reserven verzeichnen die Agglomerationsgemeinden (fast 60% der Gesamtreserven).

Teilraum	Reserven Wohn- und Mischzonen 2013 (ha)	Reserven Gewerbe- und Industriezonen 2013 (ha)	Total (ha)
Agglomeration	139.1	113.8	252.9
Ins / Erlach	34.3	15.6	49.9
Aarberg / östliches Seeland	61.9	29.5	91.4
Grenchen / Büren*	23.2	8.6	31.8
Total*	258.5	167.5	426.0

*exkl. Grenchen (SO) und Bettlach (SO)

Tab. 5: Bauzonenreserven Biel-Seeland 2013 (regionale Erhebung)

Bauzonenreserven Wohn- und Mischzonen sowie Gewerbe- und Industriezonen 2015, kantonale Erhebung

Im 2015 hat der Kanton eine eigene Erhebung der Bauzonenreserven durchgeführt, welche nur geringfügig von der regionalen Erhebung 2013 abweicht. Die kantonalen Zahlen werden in Zukunft periodisch aktualisiert und werden der weiteren Planung zugrunde gelegt:

Teilraum	Reserven Wohn- und Mischzonen 2015 (ha)	Reserven Gewerbe- und Industriezonen 2015 (ha)	Total (ha)
Agglomeration	144.6	101.6	246.2
Ins / Erlach	35.7	23.5	59.2
Aarberg / östliches Seeland	50.9	37.5	88.4
Grenchen / Büren*	25.3	14.4	39.7
Total*	256.5	177.0	433.5

*exkl. Grenchen (SO) und Bettlach (SO)

Tab. 5a: Bauzonenreserven Biel-Seeland 2015 (kantonale Erhebung)

Siedlungsentwicklung und Siedlungsflächenbedarf Wohnen, RGSK 1. Generation

Die Einschätzung des Siedlungsflächenbedarfes erfolgte im RGSK 1. Generation nach der Methodik des kantonalen Richtplans, da die diesem zugrunde liegende Bevölkerungsentwicklung derjenigen des Szenarios Mittel entspricht ¹⁾.

Es ergibt sich demnach ein gesamter Siedlungsflächenbedarf von ca. 439 ha, entsprechend dem Baulandbedarf nach kantonalem Richtplan für 15 Jahre, hochgerechnet auf den Zeitraum 2007 – 2030. Dabei wurde für den über eine 15-jährige Zeitspanne hinausreichenden Bedarf mit einer verlangsamten Zunahme des pro-Kopf-Wohnflächenbedarfs gerechnet ²⁾.

Verglichen mit den vorhandenen Reserven in den heute rechtsgültigen Bauzonen ³⁾ ergibt sich ein Defizit von insgesamt 83 ha, wobei sich dieses fast vollständig auf die Agglomeration konzentriert.

Teilraum	Reserven Wohn- und Mischzonen 2011 (ha)	Siedlungsflächenbedarf im Jahr 2030 (ha)	Bilanz (ha)
Agglomeration	142.5	232.5	- 90.0
Ins / Erlach	34.4	26.9	7.5
Aarberg / östliches Seeland	73.9	74.2	- 0.3
Grenchen / Büren*	19.9	20.2	- 0.3
Total*	270.7	353.8	- 83.1

Einzonungsbedarf Wohn- und Mischzonen RGSK 2. Generation gemäss revidiertem kantonalem Richtplan

Im revidierten kantonalen Richtplan werden neue Bemessungsregeln für die Ermittlung des Bedarfs an Wohn- und Mischzonen vorgegeben. Die Ergebnisse der Berechnung sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Teilraum	Reserven Wohn- und Mischzonen 2015 (ha)	Baulandbedarf (theoretisch) im Jahr 2028 (ha)	Bilanz (ha)
Agglomeration	144.6	169.5	- 24.9
Ins / Erlach	35.7	18.7	+ 17.0
Aarberg / östliches Seeland	50.9	46.7	+ 4.2
Grenchen / Büren*	25.3	14.0	+ 11.3
Total*	256.5	248.9	+ 7.6

*exkl. Grenchen (SO) und Bettlach (SO)

Tab. 6a: Bauzonenreserven und Siedlungsflächenbedarf Biel-Seeland gemäss revidiertem kantonalem Richtplan

Es ist einerseits zu berücksichtigen, dass die Berechnungsperiode gemäss kant. Richtplan 15 Jahre, die Prognoseperiode des Richtplans / RGSK 18 Jahre (2012-2030) beträgt. Der theoretische Siedlungsflächenbedarf würde sich hochgerechnet auf 18 Jahre um 20% erhöhen.

¹⁾ Der angenommene Bevölkerungszuwachs von 5 % bis 2030 entspricht proportional ungefähr dem dem kantonalen Richtplan zugrunde liegenden Zuwachs von 4 % für 15 Jahre.

²⁾ Unter Annahme einer Abnahme der Belegungsdichte von 8 % für die nächsten 15 Jahre gemäss kantonalem Richtplan. Für die weiteren 9 Jahre bis 2030 wurde mit 2.4 % gerechnet, was einer Verlangsamung der Entdichtung um die Hälfte entspricht.

³⁾ Erhebung 2011 Geoplantteam Nidau für alle Gemeinden ohne Biel. Die Baulandreserven für die Stadt Biel wurde aufgrund einer eigenen Erhebung geschätzt.

Andererseits ist zu berücksichtigen, dass zur Ermittlung des effektiven Baulandbedarfs gemäss kantonalem Richtplan bei ca. 60% der Gemeinden das Verdichtungspotenzial in Abzug gebracht werden muss. Dieses kann auf regionaler Ebene nicht quantifiziert werden. Wir gehen vereinfachend davon aus, dass unter Berücksichtigung des Verdichtungspotenzials der theoretische Baulandbedarf 2013-2028 dem effektiven Baulandbedarf 2012-2030 entspricht.

Der Vergleich mit den Berechnungen gemäss altem Richtplan zeigt, dass der Siedlungsflächenbedarf nach den strengeren Massstäben des neuen Richtplans insgesamt um ca. 40% geringer ausfällt. In der Agglomeration Biel/Lyss ist nach wie vor ein Defizit vorhanden, während in den übrigen Teilgebieten für den Horizont 2030 ein grösserer Überhang an Baulandreserven resultiert. Hier werden in der Regel auf absehbare Zeit nur noch die grösseren Gemeinden und Zentren (Ins, Aarberg, Büren) neues Bauland in Wohn- und Mischzonen einzonen können.

Öffentliche Versorgung

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

Konsumgüterversorgung

Bei der Konsumgüterversorgung sind die Konzentrationstendenz und das "Lädelisterven" in den Dörfern und Quartieren noch immer aktuell. Auf regionaler Ebene ist das Entstehen von neuen grösseren Einkaufszentren geregelt, indem der kantonale Richtplan und der "Richtplan verkehrsinensitive Vorhaben" (integriert im Richtplan / RGSK) solche Nutzungen nur in Entwicklungsschwerpunkten zulässt. Auf der Basis dieser Instrumente sind heute keine grösseren Einkaufszentren in der Region mehr möglich. Der Richtplan / RGSK geht davon aus, dass sich in absehbarer Zeit diese Rahmenbedingungen nicht verändern werden.

Erholungs- und Freizeiteinrichtungen

Bei der Freizeit ist mit dem Entstehen von neuen Bedürfnissen zu rechnen, welche neue Flächenansprüche verursachen werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Region eine Erweiterung des Angebotes an touristischen Angeboten anstrebt.

1.2.2 Verkehr und Mobilität

Die Bestimmung des Referenzangebotes erfolgt unter Berücksichtigung des Ist-Zustandes und den verbindlich beschlossenen Massnahmen bei MIV, öV, Fuss und Veloverkehr, Zeithorizont des Referenzszenarios ist das Jahr 2030.

Strassennetz

Der Ostast der A5 Umfahrung Biel wird 2017 in Betrieb genommen. Die letzte Lücke in der Nationalstrasse in Biel wird mit dem A5-Westast ca. im Jahr 2030 geschlossen (siehe auch Kap. 1.4.2).

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

Zur Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens liegen die Ergebnisse des kantonalen Verkehrsmodells vor (Stand RGSK 1. Generation, auf eine Aktualisierung wird verzichtet). Bezüglich der Belastungen des Strassennetzes (durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV) lassen sich die Ergebnisse für das Gebiet ausserhalb des Agglo-Perimeters wie folgt zusammenfassen (Agglomeration siehe Kap. 1.4.2):

- DWV 2030: Das Strassennetz ist 2030 insgesamt etwas stärker belastet als 2007 (Zunahme + 10% - + 20%). Das Gesamtbild auf den regionalen Strassen präsentiert sich grundsätzlich wie 2007, es gibt keine Abschnitte, welche neu den Wert von 10'000 Mfz überschreiten würden.

- Auf der Achse Leuzigen-Büren-Lyss und Büren-Rapperswil ist der Effekt der A5 Umfahrung Biel insofern leicht spürbar, als hier keine Zunahmen oder leichte Verkehrsabnahmen prognostiziert werden. Auf der anderen Seite weisen die übergeordneten Strassen (bestehende und neu klassierte Nationalstrassen) überproportionale Zunahmen von + 28% - + 40% auf. Ebenfalls eine überproportionale Verkehrszunahme wird auf der Achse Aarberg-Kerzers prognostiziert (+ 35%).

Liniennetz und ÖV-Angebot

Beim Schienenverkehr werden die folgenden Massnahmen als gesichert und bis 2030 realisiert angenommen:

- Die Fahrzeitverkürzungen auf der Strecke Biel-Olten-Zürich und dadurch eröffnete Möglichkeit den Eisenbahnknoten Biel mit einer Fahrlage 00 / 30 zu betreiben.
- die neuen Haltestellen Biel Bözingenfeld und Lyss Grien (inzwischen realisiert)
- Verdichtungskurse auf der S3 in den Hauptverkehrszeiten (Biel-Lyss-Bern; inzwischen realisiert)

Dem Referenzszenario wird zu dem Angebotskonzept 2014 – 2017 der Regionalen Verkehrskonferenz RVK zugrunde gelegt. Demnach sind Angebotsverdichtungen auf diversen öV- Linien vorgesehen (Agglomeration siehe Kap. 1.4.2).

1.3 Ist-Zustand Agglomeration

1.3.1 Siedlung, Wirtschaft, Landschaft, Umwelt

Siedlungs- und Landschaftsstruktur

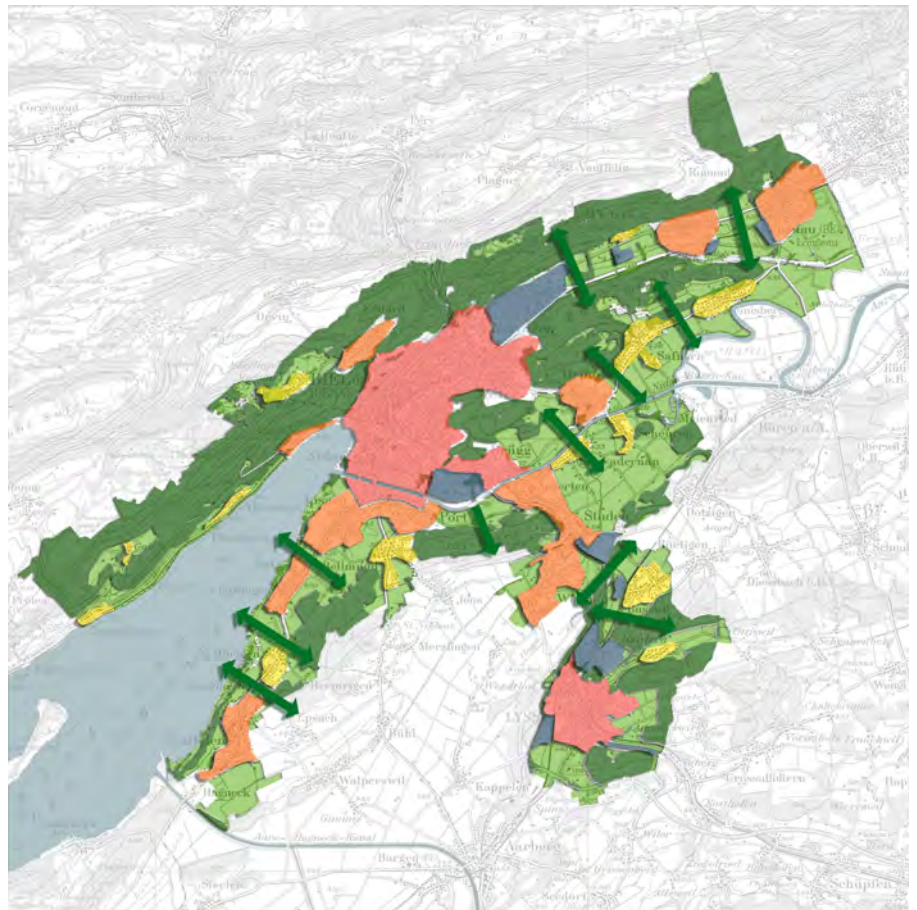
Durch das Zusammenspiel der grossen Landschaftsräume Jurahöhen und Seeland sowie der kleinräumigen Grün- und Naturbestände, wie die See- und Flussuferbereiche, Waldränder oder Hanglagen ergibt sich in der Agglomeration Biel / Lyss ein reichhaltiger und differenzierter Siedlungs- und Landschaftsraum. Atmosphärisch und für Wahrnehmung und Identität der Siedlungsgebiete prägend sind zudem die verschiedenen Zäsuren und Sichtbezüge.

Landschaftsschutz

Im Rahmen der bisherigen regionalen Richtplanung (Richtplan Biel-Seeland 1992) sind Landschaftsschutzgebiete ausgeschieden worden. Diese sind grösstenteils in kommunalen Schutzzonenplänen verankert worden. Von nationaler Bedeutung ist das linke Bielerseeufer (als BLN eingestuft, mit verschiedenen Ortsbildern von nationaler Bedeutung gemäss ISOS). Übergeordnete Naturschutzgebiete befinden sich längs der alten Aare zwischen Aarberg und Safnern.

Siedlungs- und Landschaftsstruktur

- Wald
- Landschaftsräume
- Landschaftszäsuren
- Siedlungsgebiet städtisch
- Siedlungsgebiet vorstädtisch
- Siedlungsgebiet dörflich
- Siedlungsgebiet industriell



Siedlungsentwicklung

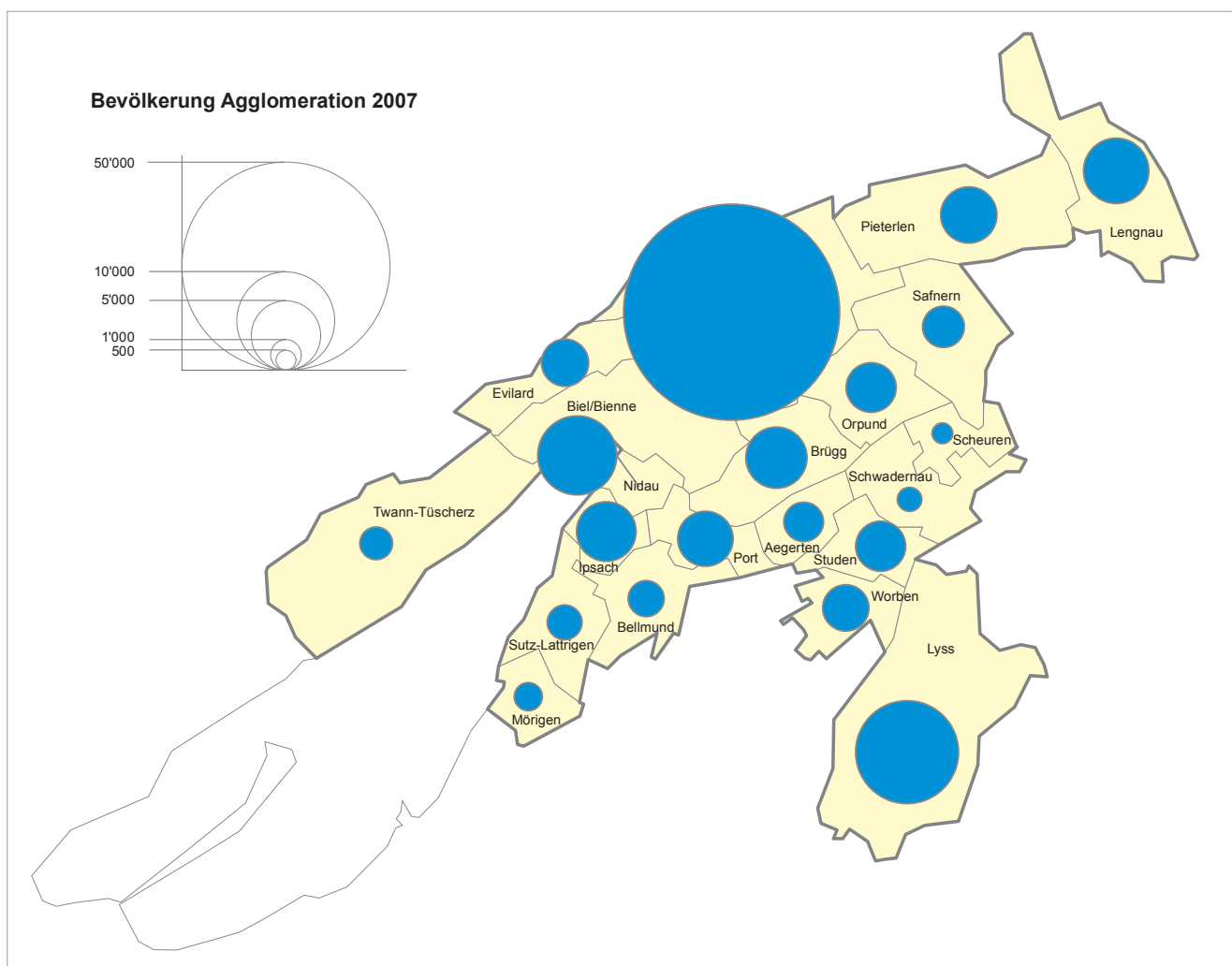
Die Siedlungsentwicklung der letzten 10 – 15 Jahre kennzeichnet sich durch eine gezielte Förderung von Wohnstandorten im Agglomerationskern Biel und in Lyss. Mit der Umnutzung von Industriebrachen (insbesondere Renfer- und Drahtwerkareal in Biel) und der Arrondierung bestehender Quartiere wurde ein Wohnungsangebot geschaffen, dank welchem eine Erhöhung der ansässigen Wohnbevölkerung nicht nur in Lyss, sondern auch in Biel angestrebt wird. Während in Lyss dieses Ziel bereits in der Periode 1990 – 2007 erreicht wurde, trugen in Biel diese Anstrengungen erst in den letzten Jahren Früchte (siehe Bevölkerungsentwicklung).

Bevölkerung

Aus der Tabelle 7 und den untenstehenden Darstellungen sind die Verteilung und Entwicklung der Bevölkerung in der Agglomeration Biel ersichtlich (Angaben zu einzelnen Gemeinden siehe Tabelle im Anhang).

Teilraum	Stand	Stand	Differenz 1990 - 2007	
	Bevölkerung	Bevölkerung	absolut	relativ (%)
	31.12.1990	31.12.2007		
Biel	52'670	49'353	- 3'317	- 6.3
Lyss (ohne Busswil)	9'601	11'240	1'639	17.1
Umlandgemeinden Agglomeration	42'082	44'491	2'409	5.7
Total Agglomeration	104'353	105'084	731	0.7

Tab. 7: Bevölkerungsentwicklung Agglomeration Biel-Lyss 1990 bis 2007
(Quelle: Bevölkerung ESPOP)



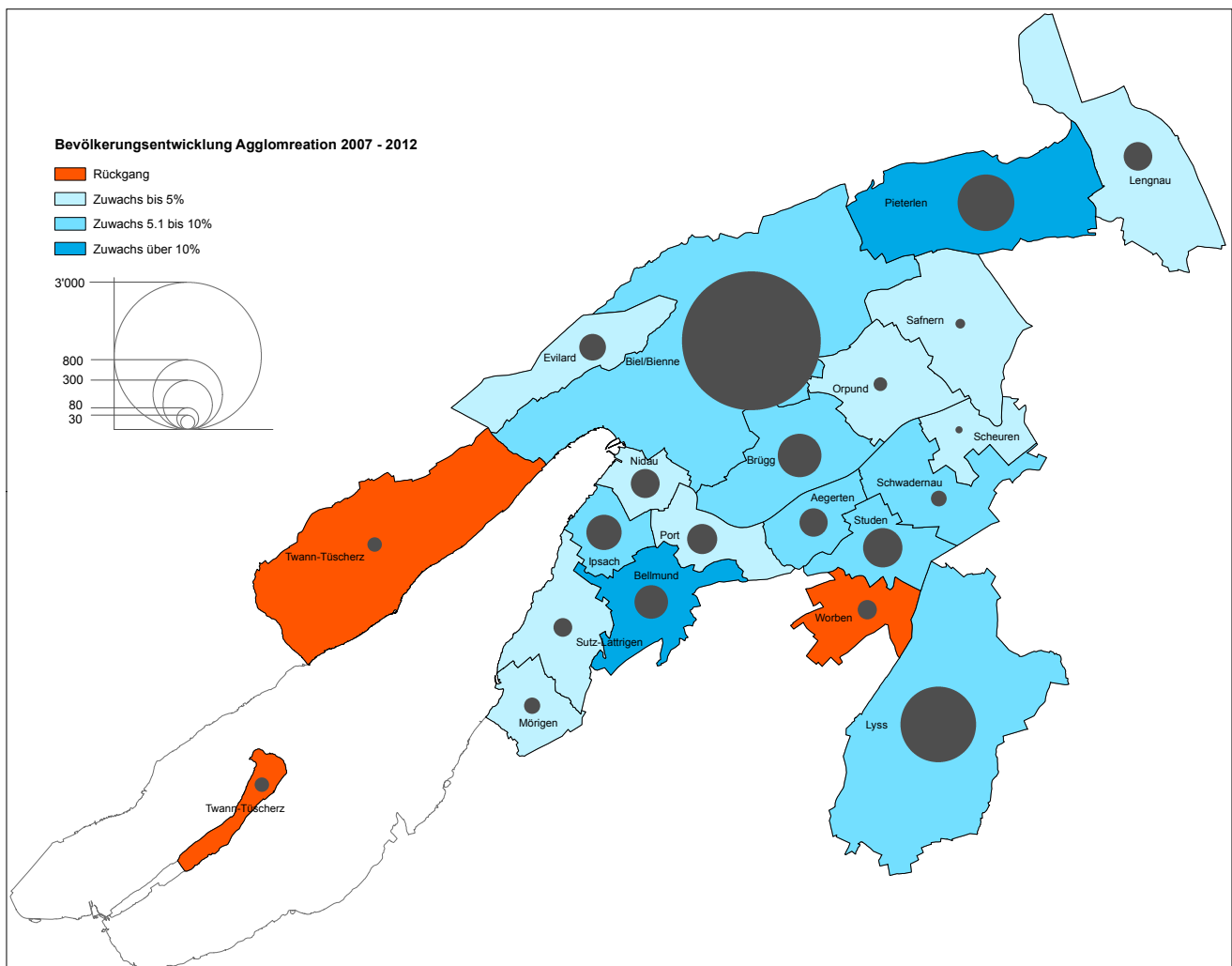
56% der Bevölkerung wohnt in Biel oder Lyss. Weitere bevölkerungsreiche Gemeinden sind um Biel gruppiert oder befinden sich auf der Achse Biel-Grenchen und Biel-Lyss.

Die Entwicklung 1990 – 2007 ist einerseits durch eine Abnahme im Agglomerationskern Biel/Nidau sowie entlang der Achse Biel-Brugg-Aegerten, andererseits durch eine starke Zunahme westlich von Biel (> 20%) und auf der Achse Studen-Lyss gekennzeichnet (10 – 20%). Insgesamt stagnierte die Bevölkerungsentwicklung in der Agglomeration bis 2007 (Angaben zu einzelnen Gemeinden siehe Tabelle im Anhang).

Wie die unten stehende Tabelle zeigt, ist in den Jahren 2007 – 2012 in der ganzen Agglomeration ein Bevölkerungswachstum festzustellen. Damit scheint der negative Trend in der Stadt Biel gebrochen, und eine Phase der Stabilität und des Bevölkerungswachstums eingeleitet zu sein

Teilraum	Stand	Stand	Differenz 2007 - 2012	
	Bevölkerung	Bevölkerung	absolut	relativ (%)
	2007	2012		
Biel	49'353	52'351	2'998	6.1
Lyss (mit Buswil)	13'189	14'080	891	6.8
Umlandgemeinden Agglomeration	44'491	46'626	2'135	4.8
Total Agglomeration	107'033	113'057	6'024	5.6

Tab. 8: Bevölkerungsentwicklung Agglomeration Biel-Lyss 2007-2012
(Quelle: BFS, STATPOP)



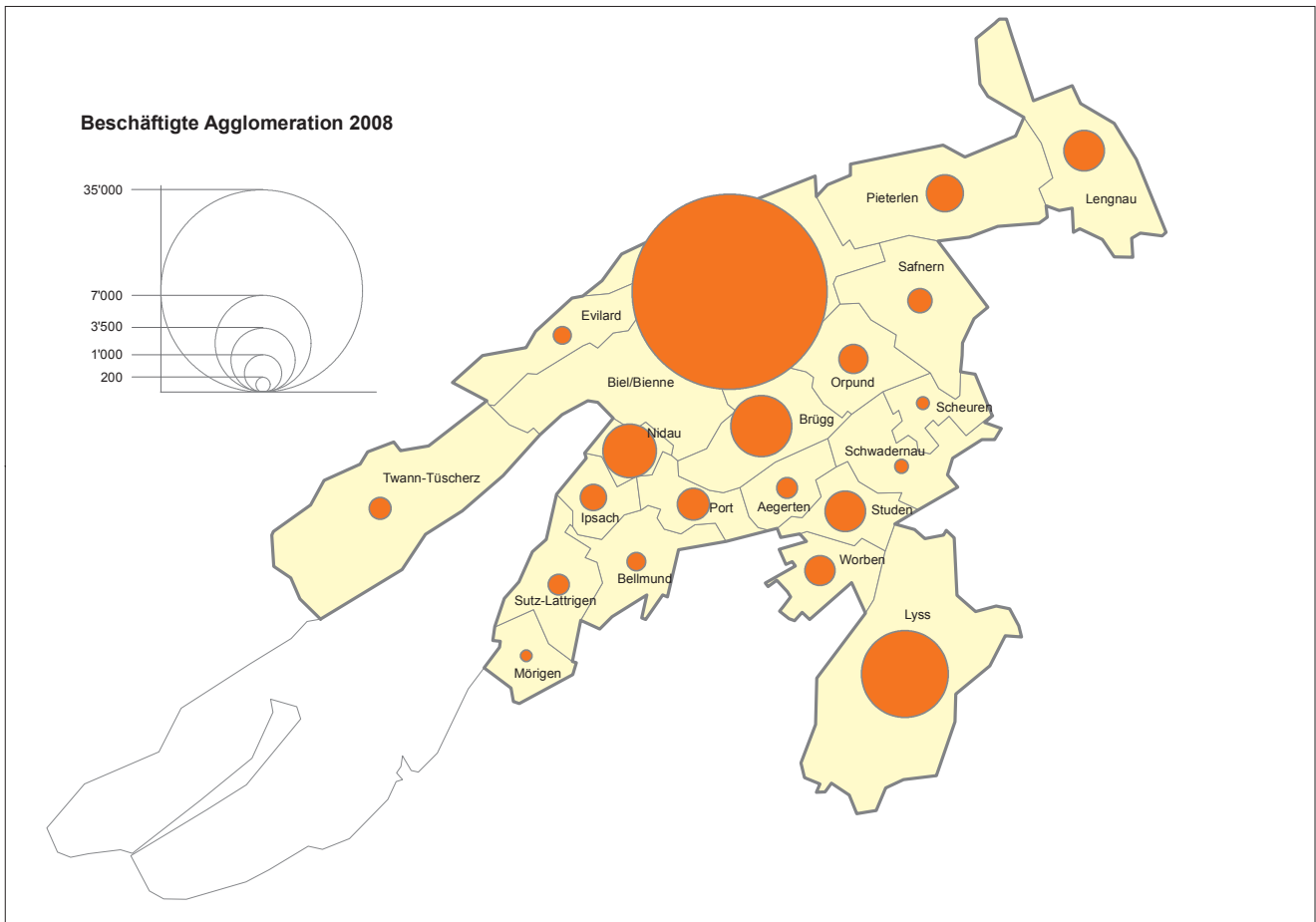
Arbeitsplätze

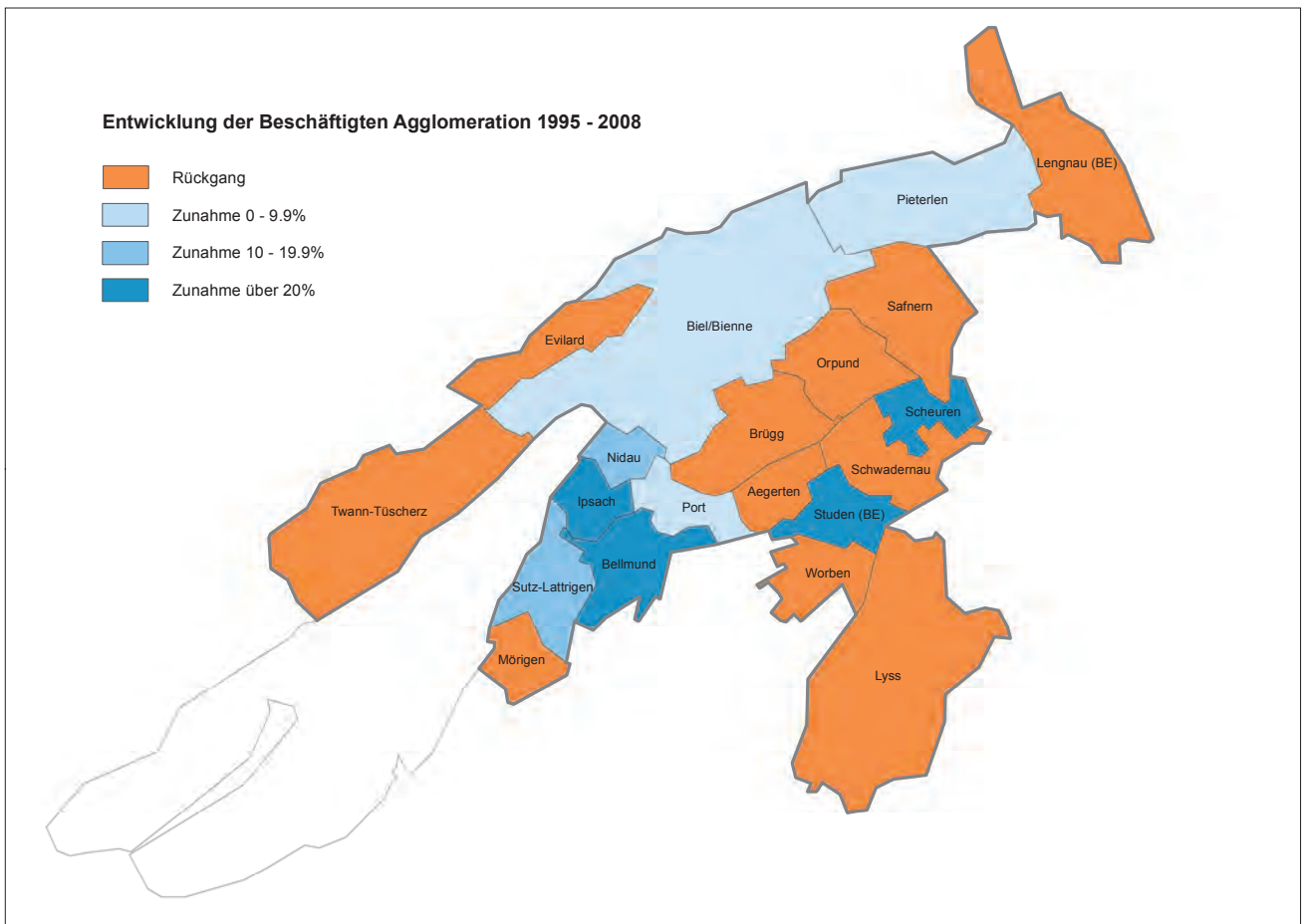
Aus der Tabelle 9 und den untenstehenden Darstellungen sind die Verteilung und Entwicklung der Beschäftigten in der Agglomeration Biel ersichtlich (Angaben zu einzelnen Gemeinden siehe Tabelle im Anhang).

Teilraum	Stand Beschäftigte	Stand Beschäftigte	Differenz 1995 - 2008	
	1995	2008	absolut	relativ (%)
Biel	32'712	33'796	1'084	3.3
Lyss (ohne Busswil)	6'740	6'677	- 63	- 0.9
Umlandgemeinden Agglomeration	15'396	15'736	340	2.2
Total Agglomeration	54'848	56'209	1'361	2.5

Tab. 9: Entwicklung der Beschäftigten Agglomeration Biel-Lyss 1995 bis 2008 (Quelle: Eidg. Betriebszählung)

72% der Arbeitsplätze befinden sich in Biel oder Lyss. Weitere wichtige Arbeitsplatzstandorte mit mehr als 1'000 Beschäftigten sind Pieterlen, Lengnau, Lengnau, Nidau, Brügg und Studen. Die Arbeitsplatzentwicklung war in der Agglomeration zwischen 1995 und 2008 moderat. Absolut gesehen verzeichneten die Gemeinden Biel (1'000) und Nidau, Ipsach und Studen (je ca. 300) die grössten Zunahmen. In vielen Gemeinden ist eine leicht sinkende Tendenz zu verzeichnen. In den letzten Jahren ist in Biel und Lyss eine leichte Zunahme der Beschäftigten festzustellen, während in den Umlandgemeinden die Zahl der Beschäftigten zurückging.





Kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESP

In der Agglomeration Biel/Lyss bestehen eine Anzahl von kantonalen Entwicklungsschwerpunkten, welche in den letzten 15 Jahren dank aktiver Unterstützung durch die Gemeinden und den Kanton zahlreiche Betriebe angesiedelt werden konnten (siehe auch Massnahmenblatt A 3 und Übersichtskarte; D = Dienstleistung, A = Arbeiten):

- ESP Biel/Bienne Masterplan (D)
- ESP Biel/Bienne Bözingenfeld (A)
- ESP Studen (A)
- ESP Lyss Bahnhof (D, weitgehend realisiert)
- ESP Lyss Grien Süd (A)
- ESP Lengnau Lengnaumoos (A)

Die ESP werden weiterhin aktiv bewirtschaftet und bieten gute Voraussetzungen für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Agglomeration Biel/Lyss.

Zentren/Versorgung

Mit der Bieler Innenstadt verfügt die Agglomeration über ein zentrales Versorgungs- und Dienstleistungszentrum. Zu dessen Stützung und Entwicklung wurden im Verlaufe der letzten 15 Jahre eine Reihe von Massnahmen umgesetzt, wie die gestalterische Aufwertung der Platz- und Strassenräume oder die Reorganisation des Parkraumangebotes. Zur Erhaltung der Standortgunst der Bieler Innenstadt tragen zudem die Einschränkungen bezüglich der Realisierung neuer Einkaufszentren sowie die Pflicht zur Erhebung von Parkgebühren bei den bestehenden Grossverteilern bei.

Problematisch ist die Situation in kleineren und mittleren Ortschaften, welche mit zunehmenden Versorgungslücken konfrontiert sind. Zudem ist die Attraktivität einzelner Quartier- und Ortszentren gering. Vor allem die Zentren von Nidau und Lyss, sowie die Quartierzentren in Biel sind einer starken Verkehrs- und Immissionsbelastung ausgesetzt.

<i>Verkehrsintensive Einrichtungen</i> ViV	<p>In der Agglomeration bestehen ausserhalb des Stadtzentrums resp. des Ortszentrums von Lyss in Brügg und im Bözigenfeld Einkaufszentren von regionaler Bedeutung. Sie weisen ein grösseres Verkehrsaufkommen auf und befinden sich in der Nähe eines Autobahn- resp. Autostrassenanschlusses.</p> <p>Die Verkehrsintensiven Einrichtungen sind im Richtplan ViV geregelt. An den bezeichneten Standorten Biel-Bözigenfeld, Masterplan Biel, Industrie- und Gewerbezone Brügg sowie Gewerbezone Ipsachstrasse Nidau (siehe auch Massnahmenblatt B 10 sowie Übersichtskarte) sind die Fahrleistungskredite weitgehend ausgeschöpft (siehe auch Kap. 1.4.1).</p>
<i>Pendlerströme</i>	<p>Zu den Pendlern liegen seit 2000 keine neueren Daten vor. Es gelten die im Agglomerationsprogramm 1. Generation erläuterten Erkenntnisse: das räumliche Ungleichgewicht in der Verteilung der Einwohner und Arbeitsplätze und die zunehmende Mobilität der Gesellschaft kommt in den Pendlerzahlen gut zum Ausdruck. Insgesamt dominieren die Zupendler aus den direkt angrenzenden Zonen in die Zone Biel/Nidau sowie ein starker Pendlerstrom zwischen Biel und Bern. Diese Tendenz dürfte sich in den letzten 12 Jahren noch verstärkt haben.</p>
<i>Bauzonen / öV-Erschliessungsgüte</i>	<p>In der Beilage 1 sind die Bauzonenreserven und deren Erschliessungsgüte mit dem öffentlichen Verkehr dargestellt: Der weitaus grösste Teil der Bauzonen und Bauzonenreserven befindet sich in der öV - Erschliessungsgüte A - D und ist somit gut erschlossen. Einige peripher liegende kleinere Reservezonen befinden sich in der Güteklasse E. In Lyss ist der neue Ortsbus bei den öV-Güteklassen noch nicht berücksichtigt (Quantitative Angaben zu den Bauzonenreserven siehe Kap. 1.4.1).</p> <p>Bei der Interpretation der Beilage ist zu berücksichtigen, dass die öV-Erschliessungsgüten nur beschränkt Aussagen über die Erreichbarkeit und Lagequalität eines Gebietes machen. So weisen zentrumsnahe Gebiete eine höhere regionale Erreichbarkeit auf als periphere Gebiete. Gemäss Angaben des ARE verteilen sich die Einwohner und Beschäftigten 2014 wie folgt auf die ÖV-Güteklassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einwohner: 55% GK A + B, 39% GK C + D, 6% GK E + - Beschäftigte: 60% GK A + B, 36% GK C + D, 4% GK E +
<i>Angebot an öffentlichen Einrichtungen und Erholung</i>	<p>Die Agglomeration verfügt über ein vielseitiges Angebot an öffentlichen Einrichtungen und Erholungsmöglichkeiten. Defizite sind im Bereich der Bäder festzustellen, wo jedoch durch die verstärkte Kooperation zwischen den Strandbädern Biel und Nidau Synergien genutzt werden könnten. Ebenso fehlt ein grossflächiger Standort für temporäre Anlässe (Messen, Konzerte, Zirkus, usw.).</p> <p>Festzustellen ist, dass - von den Schulen abgesehen - die meisten öffentlichen Anlagen durch die Standortgemeinden betrieben werden.</p>
<i>Umweltbelastung</i>	<p>In der Agglomeration befinden sich übermässig mit Lärm belastete Gebiet längs den stark belasteten Hauptverkehrsachsen (siehe Beilagen 2 und 3) und den SBB-Linien im Siedlungsgebiet. Die gesetzlich vorgeschriebenen Lärmsanierungen sind noch nicht überall erfolgt. Übermässige Schadstoffbelastungen sind längs den stark belasteten Strassenzügen festzustellen.</p>

1.3.2 Verkehr und Mobilität

Gesamtverkehr / Modal Split

Von den erwerbstätigen Zupendlern aus dem Untersuchungsperimeter (Seeland) nach der Zone Biel/Nidau wurden im Jahr 2000 (Volkszählung) die Verkehrsmittel wie folgt benutzt:

- Motorisierter Individualverkehr (PW, Motorrad)	6'500 Personen Anteil: 70%
- Öffentlicher Verkehr (Bus, Bahn):	1'850 Personen Anteil: 20%
- Zweiradverkehr (Velo, Mofa):	500 Personen Anteil: 5%
- Kombination PW-öV (Park + Ride):	500 Personen Anteil: 5%

Die Verkehrsmittel-Anteile der erwerbstätigen Binnenpendler in der Zone Biel/Nidau sehen wie folgt aus:

- Motorisierter Individualverkehr (PW, Motorrad):	5'636 Personen Anteil: 39%
- Öffentlicher Verkehr (Bus, Bahn)	3'963 Personen Anteil: 27%
- Zweiradverkehr (Velo, Mofa):	2'659 Personen Anteil: 18%
- Zu Fuss	2'227 Personen Anteil: 16%

Auch wenn die Zahlen nicht mehr aktuell sind, können grobe Tendenzen abgelesen werden, welche auch heute noch zutreffen dürften: Es zeigt sich, dass in der Zone Biel/Nidau wie auch in Lyss dem Langsamverkehr eine grosse Bedeutung zukommt. Wenn man berücksichtigt, dass jeder öV-Pendler und z.T. auch PW-Pendler in zentrumsnahen Zielgebieten gleichzeitig einen Fussweg unternimmt, so wird die grosse Bedeutung der Fussgänger offenkundig. Diese Tatsache geht aus den verfügbaren Daten zum Verkehr nur ungenügend hervor, da Zählungen zum Langsamverkehr oft fehlen.

Das ARE hat für das Jahr 2010 für die Agglomeration Biel einen Anteil des MIV am Gesamtverkehr (Total der Tagesdistanzen, sämtliche Verkehrszwecke) von 64% ermittelt.

Strassennetz / MIV / Parkierung

Das strukturierende Strassennetz der Agglomeration ist aus Beilage 2 ersichtlich. Es fällt auf, dass die Hochleistungsstrassen am Stadtrand von Biel enden. Die Belastungen des Strassennetzes sind aus der Beilage 3 ersichtlich. Erkennbar sind die starken Belastungen des Hauptstrassennetzes im Agglomerationskern, im Kerngebiet von Lyss sowie auf den regionalen Hauptachsen.

Die öffentlichen Parkplätze konzentrieren sich im Agglomerationskern in Parkhäusern und Sammelparkplätzen, welche an der Peripherie der Bieler Innenstadt angeordnet sind. Ein Parkleitsystem führt die Besucher zu den freien Parkplätzen. Im Zuge der Realisierung der Parkhäuser wurden oberirdische Parkplätze sukzessive aufgehoben. Die verbleibenden oberirdischen Parkplätze wie auch die Parkhäuser sind gebührenpflichtig. In Lyss sind die Parkplätze ebenfalls in Parkhäusern angeordnet. Die privaten Parkplätze der drei grossen Einkaufszentren im Bözingenfeld, im Brügghmoos und beim Bahnhof Biel werden aufgrund einer Vereinbarung bewirtschaftet.

Öffentlicher Verkehr

Das Netz und Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel ist aus Beilage 4 ersichtlich. Die Agglomeration Biel ist in das schweizerische Eisenbahnnetz gut integriert. Trotzdem sind für einzelne Verbindungen Defizite festzustellen. Insbesondere fehlt ein echter Halbstundentakt für die IC-Züge Richtung Westen.

Mit den je im Halbstundentakt verkehrenden RegioExpress und S3 verfügt Lyss über eine gute Anbindung in Richtung Bern und Biel.

Ebenfalls ein gutes Angebot ist am rechten Bielerseeufer mit dem Viertelstundentakt Biel-Täuffelen in den Hauptverkehrszeiten vorhanden. Der Agglomerationskern ist mit einem dichten Netz von Buslinien erschlossen.

Die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ist aus einem Ausschnitt aus dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons (Beilage 5) ersichtlich. Das Bild wird stark geprägt durch die nationalen Bahnlinien Ost-West mit einem beträchtlichen Anteil Durchgangsverkehr. Die starke Belastung auf der SBB-Linie Biel-Lyss-Bern widerspiegelt die grosse Bedeutung dieser Achse für den öffentlichen Verkehr der Agglomeration.

Langsamverkehr

Die Agglomeration Biel/Lyss eignet sich dank der flachen Topografie gut für den Veloverkehr. Beilage 6 zeigt ein dichtes Netz an Haupttrouten, welche von den Zweiradfahrenden benutzt wird. Die meisten Routen verlaufen entweder auf Hauptstrassen, welche teilweise mit Radstreifen ausgestattet sind, oder auf Quartier- und Nebenstrassen.

Das Fusswegnetz ist sehr dicht und wird hier nicht dargestellt. In der Bieler Innenstadt sind verschiedene Fussgängerzonen eingerichtet, ebenfalls in Lyss. Die Naherholungsgebiete sind in der Regel gut mit Fusswegen erschlossen.

Verschiedene Gemeinden haben bisher flächendeckende Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Tempo-30-Zonen eingeführt (Quartiere der Stadt Biel, Brügg, Lyss, Orpund). Diese Massnahmen wirken sich ebenfalls positiv auf den Langsamverkehr aus.

Intermodale Schnittstellen

Bei den Bahnhöfen Biel und Lyss befinden sich grössere Park + Ride-Parkplätze. Solche sind zudem bei weiteren Bahnstationen vereinzelt vorhanden.

Ebenfalls bei den Bahnhöfen Biel (500 Abstellplätze) und Lyss (300 Abstellplätze) befinden sich Velostationen. Zusätzliche Veloabstellplätze sind in unmittelbarer Nähe der beiden Bahnhöfe angeordnet (300 in Lyss, 1000 in Biel). Bei den Bahnstationen der Agglomeration bestehen zudem folgende Veloabstellplätze, welche allerdings die Anforderungen (gedeckt, Diebstahlsicherung) nur teilweise erfüllen:

- Tüscherz bis Twann: 30 Plätze
- Nidau bis Täuffelen: 120 Plätze
- Mett bis Lengnau: 250 Plätze
- Brügg bis Busswil: 200 Plätze

Wichtigster Umsteigeort der Agglomeration ist der Bahnhof Biel, wo Bahn- und Buslinien zusammenkommen und wo sich grosse Fussgängerströme kreuzen (siehe Beilage 4). Ebenfalls ein wichtiger Umsteigeort ist der Bahnhof Lyss. Untergeordnete Umsteigefunktionen weisen die Bahnstationen Nidau, Brügg, Studen, Busswil, Pieterlen, Lengnau und Mett auf.

Verkehrssicherheit und Unfälle

Als Grundlage für die Agglomerationsprogramme und die RGSK werden durch das Tiefbauamt des Kantons Bern Unfallschwerpunkte untersucht und eine umfassende Schwachstellenanalyse durchgeführt. Dabei werden die im Rahmen von Via sicura durch das Bundesamt für Strassen ASTRA entwickelte Infrastruktur - Sicherheitsinstrumente Black Spot Management berücksichtigt.

Zusätzlich wird im Kanton Bern das Kantonsstrassennetz periodisch auf Schwachstellen hin überprüft. In der aktuell vorliegenden und flächendeckenden Schwachstellenanalyse wurde die Notwendigkeit und Priorität betrieblicher, baulicher und verkehrlicher Massnahmen ermittelt. Die Beurteilung erfolgte anhand einheitlicher kantonaler Kriterien und Indikatoren und wird bereits seit mehreren Jahren erfolgreich angewendet.

Die Schwachstellenanalyse berücksichtigt die Unfallschwerpunkte, wobei auch Gefahrenstellen ohne ausgewiesene Unfallschwerpunkte berücksichtigt werden. Das einheitliche Vorgehen der Schwachstellenanalyse wurde durch das Tiefbauamt des Kantons Bern in der Arbeitshilfe „Standards Kantonstrasse“ festgehalten und im Jahr 2011 publiziert. Die Arbeitshilfe wird mittlerweile vermehrt auch auf kommunaler Eben in angepasster Form erfolgreich angewendet.

Die ermittelten Schwachstellen werden nach einer Priorisierung ins RGSK / AP aufgenommen. Für als prioritär erkannte Schwachstellen werden im RGSK / AP Massnahmen definiert (siehe entsprechende Massnahmenblätter).

*Unfallschwerpunkte
Agglomeration Biel*

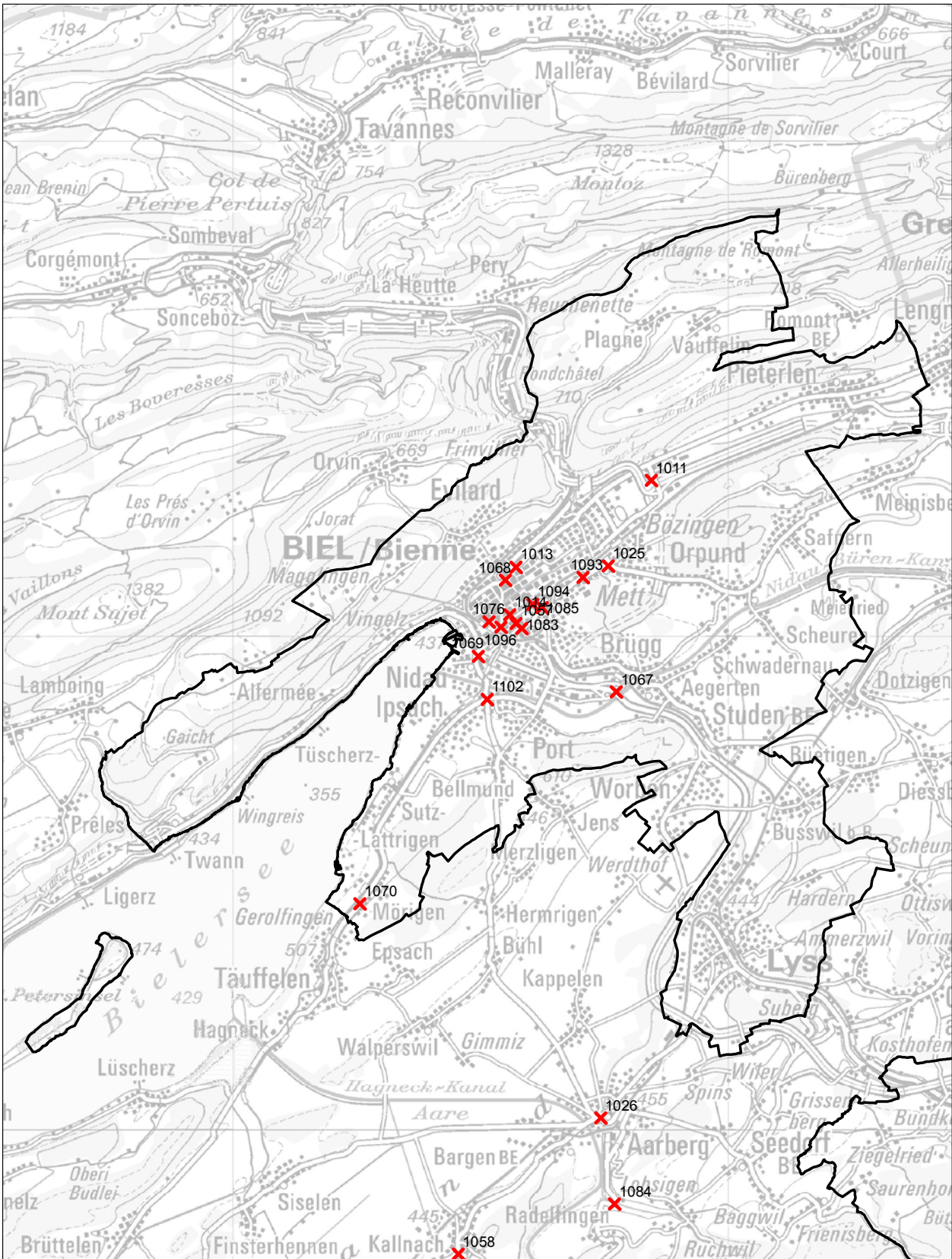
Die Unfallschwerpunkte in der Agglomeration Biel / Lyss sind aus der unten stehenden Abbildung ersichtlich. Für die Jahre 2011 – 2013 wurden insgesamt 16 Unfallschwerpunkte mit insgesamt 143 Unfällen ermittelt. Die Unfallschwerpunkte liegen auf Knoten an stark befahrenen Strassen und konzentrieren sich im Stadtzentrum, wo ein hoher Anteil Fussgänger- und Veloverkehr vorhanden ist.

Das ARE hat für die Agglomeration Biel/Lyss im Jahr 2013 einen Anteil von 3.1 Verletzte oder getötete Personen pro 1'000 Einwohner ermittelt. Der Wert liegt etwas über dem Mittel der schweizerischen Agglomerationen. Trotz laufender Verbesserungen durch Gemeinden und Kanton dürfte der überdurchschnittliche Wert darin begründet sein, dass in der Agglomeration Biel erst wenige Kilometer an Hochleistungsstrassen in Betrieb sind, welche wesentlich geringere Unfallraten aufweisen als Strassen mit gemischtem Verkehr. Mit der Inbetriebnahme der A5 Umfahrung Biel und den verkehrlichen flankierenden Massnahmen dürfte sich die Situation merklich verbessern.



Unfallschwerpunkte Agglomeration "Biel/Bienne-Lyss"

Unfalldaten 2011-2013



1.4 Zukünftiger Zustand (Referenzszenario) Agglomeration

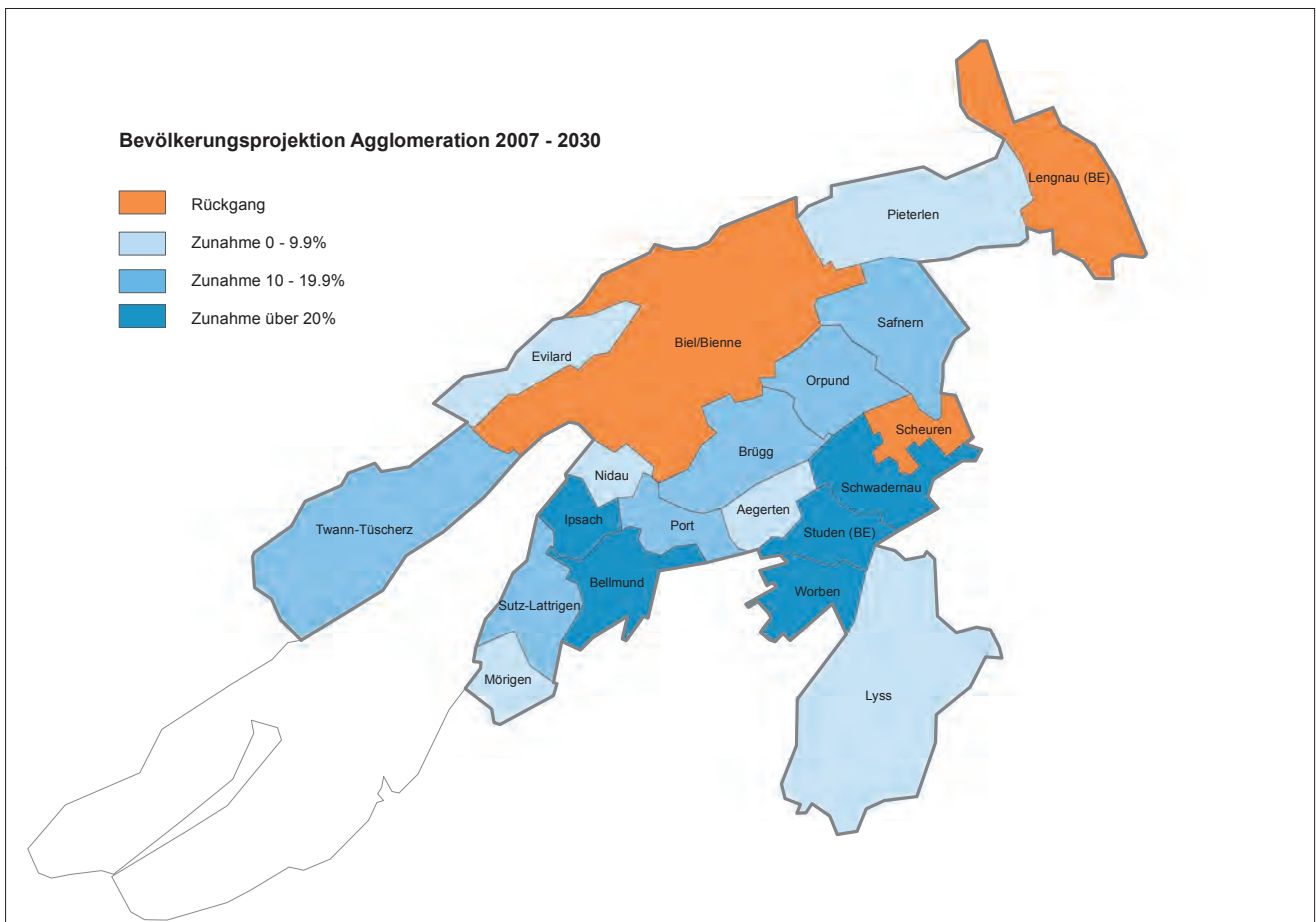
1.4.1 Siedlung

Bevölkerung

Das Agglomerationsprogramm 2. Generation ging noch von der unten stehenden, auf dem Szenario „Mittel“ der kantonalen Bevölkerungsprognose basierende, Hochrechnung aus.

Teilraum	Stand	Hochrechnung 2030	Referenzzustand 2007 – 2030	
	Bevölkerung 31.12.2007		absolut	relativ (%)
Biel	49'353	48'744	- 609	- 1.2
Lyss (ohne Busswil)	11'240	11'719	479	4.3
Umlandgemeinden Agglomeration	44'491	49'962	5'471	12.3
Total Agglomeration	105'084	110'425	5'341	5.1

Tab. 10: Bevölkerungsprojektion Agglomeration Biel-Lyss 2007 bis 2030 (Quelle: Hornung) (Angaben zu einzelnen Gemeinden siehe Tabelle im Anhang).



Wie in Kapitel 1.3.1 dargelegt, verlief die Entwicklung in den Jahren 2007 – 2012 viel positiver. So hat die Bevölkerungszahl im Jahr 2012 den Prognosewert für 2030 bereits leicht übertroffen, und insbesondere die Stadt Biel hat sich erheblich stärker entwickelt als gemäss Hochrechnung. Auf eine Aktualisierung der Hochrechnung wird hier verzichtet. Es wird angenommen, dass sich die Bevölkerung der Agglomeration Biel weiterhin positiv entwickeln wird, wenn auch weniger rasant als in den letzten Jahren. Für das RGSK 2. Generation wird deshalb das auf dem Kantonalen Richtplan basierende Zielszenario (Kap. 3.4.1) zugrunde gelegt.

Arbeitsplätze

Im Referenzszenario wird von einem Arbeitsplatzwachstum ausgegangen. Es wird angenommen, dass sich die zukünftige Arbeitsplatzentwicklung hauptsächlich auf die bestehenden Arbeitsplatzstandorte konzentrieren wird. Nebst der Überbauung von Reserveflächen wird aber auch die Umnutzung bestehender Areale nach wie vor wesentlich zur zukünftigen Arbeitsplatzentwicklung beitragen. Die wichtigsten Arbeitsplatzstandorte sind:

- Das Bieler Stadtzentrum
- Die Entwicklungsschwerpunkte ESP Masterplan Biel, Bözingenfeld, Lengnau, Bahnhof Lyss und Lyss Grien-Süd, Studen
- Die Gebiete Biel-Gurzelen, Brüggmoos.

Baulandreserven Arbeiten

Eine Analyse der ausgeschiedenen Baulandreserven und Verdichtungspotenziale in Arbeitszonen ergibt, dass mittelfristig voraussichtlich ein genügendes Angebot an Flächen für die Arbeitsplatzentwicklung vorhanden ist (siehe auch Kap. 1.3.1). Ein gewisses Manko besteht beim Angebot an grösseren Flächen (5 – 10 ha).

Teilraum	Reserven Gewerbe- und Industriezonen 2015 (ha)
Biel	29.0
Lyss (mit Busswil)	16.7
Umlandgemeinden Agglomeration	55.9
Total Agglomeration	101.6

Tab. 11: Reserven Gewerbe- und Industriezonen Agglomeration Biel-Lyss (Angaben zu einzelnen Gemeinden siehe Tabelle im Anhang), kantonale Erhebung

Baulandreserven/Baulandbedarf Wohnen, AP 2. Generation

Im Agglomerationsprogramm 2. Generation wurde der Baulandbedarf für die Wohnnutzung nach der Methode des kantonalen Richtplans wie folgt bemessen (siehe Kap. 1.2.1).

Teilraum	Reserven Wohn- und Mischzonen 2011 (ha)	Siedlungsflächenbedarf im Jahr 2030 (ha)	Bilanz (ha)
Biel	30.0	97.4	- 67.4
Lyss (mit Busswil)	18.1	27.5	- 9.4
Umlandgemeinden Agglomeration	94.4	107.6	- 13.2
Total Agglomeration	142.5	232.5	- 90.0

Tab. 12: Bauzonenreserven und Siedlungsflächenbedarf Agglomeration Biel-Lyss gemäss altem kantonalen Richtplan

Die unten stehende Tabelle zeigt den Baulandbedarf nach den Bemessungsregeln des revidierten kantonalen Richtplans.

Baulandreserven/Baulandbedarf Wohnen, AP 3. Generation (Basis revidierter kantonaler Richtplan)

Teilraum	Reserven Wohn- und Mischzonen 2015 (ha)	Theoretischer Siedlungsflächenbedarf im Jahr 2028 (ha)	Bilanz (ha)
Biel	29.5	60.5	- 31.0
Lyss (mit Busswil)	14.8	31.2	- 16.4
Umlandgemeinden	100.3	77.8	+ 22.5
Total Agglomeration	144.6	169.5	- 24.9

Tab. 12a: Bauzonenreserven und Siedlungsflächenbedarf Agglomeration Biel-Lyss gemäss revidiertem kantonalem Richtplan (Angaben zu einzelnen Gemeinden siehe Tabelle im Anhang).

Es ist einerseits zu berücksichtigen, dass die Berechnungsperiode gemäss kant. Richtplan 15 Jahre, die Prognoseperiode des Richtplans / RGSK 18 Jahre (2012-2030) beträgt. Der theoretische Siedlungsflächenbedarf würde sich hochgerechnet auf 18 Jahre um 20% erhöhen. Andererseits ist zu berücksichtigen, dass zur Ermittlung des effektiven Baulandbedarfs gemäss kantonalem Richtplan das Verdichtungspotenzial in Abzug gebracht werden muss. Dies betrifft ca. die Hälfte der Umlandgemeinden. Wir gehen vereinfachend davon aus, dass unter Berücksichtigung des Verdichtungspotenzials der theoretische Baulandbedarf 2013-2028 dem effektiven Baulandbedarf 2012-2030 entspricht.

Demnach zeichnet sich bis ins Jahr 2030 ein beträchtliches Manko an Bauzonenreserven ab, welches vorwiegend auf das Konto der Stadt Biel geht. Die Stadt Biel wird den errechneten Bedarf aus geografischen Gründen mit Neueinzonungen aber nicht decken können. Das Hauptaugenmerk muss auf Verdichtungen im bestehenden Siedlungsgebiet liegen. Dieselben Überlegungen gelten auch für Nidau.

Weitere Nutzungen

Die Agglomeration Biel weist als verkehrsintensive (ViV) Nutzungen drei Grossverteiler an den Standorten Bahnhof Biel, Brüggmoos und Bözingenfeld auf. Mit dem gültigen Richtplan verkehrsintensive Vorhaben verfügt die Agglomeration Biel über ein Instrument, welches der Ansiedlung neuer Grossverteiler und verkehrsintensiver Freizeitanlagen Grenzen setzt. Die letzten freien Fahrleistungskredite sind für Nutzungen der Stades de Bienne im Bözingenfeld freigegeben worden. Dieser Richtplan wird dem Referenzszenario zugrunde gelegt, d.h. es wird angenommen, dass keine weiteren verkehrsintensiven Nutzungen ausserhalb der Entwicklungsschwerpunkte möglich sind. Es ist aber zu berücksichtigen, dass gemäss kantonalem Richtplan neue Grundlagen zu den ViV-Vorhaben vorliegen. Die ViV-Festlegungen im aktuellen Richtplan / RGSK werden überprüft und angepasst, sobald entsprechende Vorhaben aktuell werden.

Für den Bereich Naherholung und Freizeit wird angenommen, dass die Erhaltung der Landschaft und eine moderate Aufwertung einzelner Gebiete (insbesondere Bieler Bucht) auch in Zukunft im Vordergrund stehen werden. Zunehmend sind auch Bestrebungen im Gang, die Konflikte in den Naherholungsgebieten zu minimieren (Seeufer, Nidau-Büren-Kanal, Magglingen).

1.4.2 Verkehr und Mobilität

Gesamtverkehr / Modal Split

Für das Referenzszenario wird davon ausgegangen, dass die mobilitätssteigernden Tendenzen und die Gewohnheiten bei der Verkehrsmittelwahl nicht wesentlich ändern werden. Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern rechnet für die gesamte Region Biel-Seeland-Berner Jura zwischen 2007 und 2030 mit starken Verkehrszunahmen von +48% öV-Personenkilometern und +32% MIV-Personenkilometern. Der Modal Split verändert sich nur geringfügig (Zunahme öV-Anteil am Gesamtverkehr öV + MIV von 22% auf 24%). Gemäss Angaben des ARE betrug in der Agglomeration Biel/Lyss der Anteil der MIV-Personenkilometer am Total der Tagesdistanzen im Jahr 64% (Anteil öV und LV 36%). Im Jahr 2030 wird die A5 Umfahrung und die Verlagerung des MIV auf diese neue Strasse eine überproportionale Ausweitung der gefahrenen MIV-Personenkilometer bewirken.

Strassennetz / MIV

Beim Strassennetz definiert die Realisierung der A5 Umfahrung Biel das Referenzszenario. Es wird von folgenden Zuständen ausgegangen (siehe Beilage 7):

- 2020: Ostast ist in Betrieb. Der Ostast inkl. Brüggmoos ist in Realisierung, die Inbetriebnahme ist im 2017 vorgesehen (und zwar inklusive Anschluss Orpund). Der Anschluss Reuchenette ist zu einem Vollanschluss ausgebaut. Im Referenzszenario wird zudem angenommen, dass ein neuer Spitalzubringer via Leubringenstrasse realisiert ist (Ziel: Entlastung des Rebbergquartiers in Biel und direkter Zugang zum Spitalzentrum ab Nationalstrasse via Vollanschluss Reuchenette). Die Schösslistrasse wird zur Quartierstrasse zurückgestuft.
- 2030: Gesamtumfahrung mit Westast, Vingeltunnel und Zubringer rechtes Bielerseeufer ist in Betrieb. Es besteht ein gültiges generelles Projekt für den Westast. In der Beilage 7 ist dieser Zustand inklusive diejenigen Strassenabschnitte dargestellt, welche in ihrer Funktion gegenüber heute zurückgestuft werden.

Zum Referenzzustand gerechnet werden ebenfalls die verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM zur A5 Umfahrung Biel. Diese sind im Richtplan vfM festgehalten, welcher im 2014 genehmigt wurde. Die vfM betreffen das gesamte lokale Strassennetz im Einflussbereich der Umfahrungsstrasse.

Die einzelnen Strassenabschnitte sind den A5-Etappen zugeordnet (siehe Beilage 8) und müssen – abgesehen von einzelnen Abschnitten - rasch nach Inbetriebnahme der zugehörigen A5-Etappe realisiert werden. In der Beilage 8 sind die A5-Abschnitte unterteilt gemäss den Ausführungsprojekten, d.h. der Westast (Westast und Vingelt) und der Ostast (Ostast und Brüggmoos) besteht aus je zwei Unterabschnitten.

Angestrebt wird eine Verstärkung und langfristige Sicherung der Entlastungswirkung der A5. Dies geschieht mit Realisierung eines Massnahmenpaketes, welches die gefahrenen Geschwindigkeiten und die Kapazitäten des Strassennetzes gezielt verringert; mit den Massnahmen werden zugleich die Verkehrsverhältnisse verbessert (Verkehrssicherheit, Bedingungen für die Zweiradfahrer, Querungsmöglichkeiten für die Fussgänger, Busbevorzugung) und der Strassenraum aufgewertet. Das den vfM zugrunde liegende Konzept ist aus der Beilage 9 ersichtlich. Der Durchgangsverkehr und ein möglichst grosser Anteil des Ziel- und Quellverkehrs werden über die Hochleistungsstrassen geführt. Der verbleibende Verkehr wird auf einige leistungsfähige Hauptachsen konzentriert; zu diesem Zweck wird die bestehende Funktion der heutigen Strassen zum Teil angepasst. In den Quartieren wird der Durchgangsverkehr unterbunden und verträglich gestaltet (Tempo 30).

Die Verkehrsbelastung für die beiden Zustände 2020 und 2030 ist in den Beilagen 10 und 11 dargestellt. Die vfM sind jeweils berücksichtigt. Im Zustand 2020 ist eine Entlastung des lokalen Strassennetzes im östlichen Teil der Stadt Biel festzustellen. Im westlichen Bereich der Stadt, in Nidau und Port nimmt der Verkehr weiter zu. Erst mit der vollständigen Realisierung des Westastes kann auch hier eine Verkehrsabnahme erzielt werden. Die Wirkung der Gesamtumfahrung ist aus Beilage 12 ersichtlich. Trotz einer weiteren allgemeinen Verkehrszunahme 2007 bis 2030 können wesentliche Teile des Hauptstrassennetzes gegenüber heute entlastet werden. Berücksichtigt ist dabei auch eine Unterbindung des Durchgangsverkehrs in den Quartieren, was teilweise zu Mehrbelastungen der Hauptachsen führt.

Öffentlicher Verkehr

Beim öffentlichen Verkehr werden die neuen SBB-Haltestellen Bözingenfeld (Massnahme aus der 1. Generation Agglomerationsprogramm) sowie Lyss Grien dem Referenzszenario zugrunde gelegt (sie wurden inzwischen realisiert).

Ausserdem wird angenommen, dass die wesentlichen Massnahmen aus dem Angebotskonzept AK 2014-17 der Regionalen Verkehrskonferenz umgesetzt werden. Dieser Zustand ist in der Beilage 13 vereinfachend dargestellt. Nebst der Verlängerung einzelner Buslinien oder Neuerschliessungen (im Zusammenhang mit Wohn- oder Arbeitsschwerpunkten) sind insbesondere Angebotsverbesserungen vorgesehen, mit welchen die Qualität und die Kapazität der öV-Erschliessung weiter erhöht werden. Die Angebotsverdünnungen und Aufhebungen von Linien stehen im Zusammenhang mit Neuerschliessungen (Port, Lyss als Variante), mit Optimierungen (Bözingenfeld) oder mit ungenügender Nachfrage (Vingelz, Alfermée). Inzwischen hat die RVK auch das Angebotskonzept AK 2018-21 verabschiedet. Dieses gilt jedoch nicht als Referenzzustand, sondern wird als im RGSK als Zielzustand verwendet. Längerfristig sind keine Massnahmen bekannt, welche als beschlossen gelten und dem Referenzszenario zugrunde gelegt werden könnten. In der Beilage 14 ist aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell die Belastung der öV-Linien 2030 dargestellt. Im Modell sind die in der FABI-Vorlage vorgesehenen überregionalen Massnahmen berücksichtigt. Ersichtlich sind die zum Teil starken Verkehrszunahmen auf einzelnen Achsen.

Langsamverkehr

Es wird davon ausgegangen, dass das Fussweg- und Veloroutennetz zwar gemäss der eingeleiteten Massnahmen (u.a. Agglomerationsprogramm 1. Generation) punktuell verbessert wird. Die Grundstruktur entspricht jedoch dem heutigen Zustand und wird nicht nochmals dargestellt. Ebenfalls wird davon ausgegangen, dass sukzessive Bike + Ride-Anlagen in genügender Qualität ergänzt werden. Schliesslich werden im Rahmen von Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Quartieren (inkl. T30-Zonen) und im Zusammenhang mit der Realisierung von verkehrlichen flankierenden Massnahmen in der Kernagglomeration die Bedingungen für den Langsamverkehr ebenfalls tendenziell verbessert.

Umsetzung der Massnahmen des AP 1. Und 2. Generation

Von den Massnahmen des AP 1. Generation wurde die SBB-Haltestelle Bözingenfeld realisiert. Der Busvorlauf zum Regiotram ist in Planung und wird es ermöglichen, eine direkte Busverbindung von der neuen SBB-Haltestelle zu den im Jahr 2015 eröffneten Stadien zu führen. Die Massnahmen aus den Paketen zum Langsamverkehr sind teils bereits realisiert, teils in Planung mit Umsetzung erst nach 2014 (siehe detailliertes Umsetzungsreporting in separater Tabelle).

2. Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf

2.1 Gesamtregion

2.1.1 Übergeordneter Kontext

Positionierung der Region im übergeordneten Kontext

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

Innerregionale Zusammenarbeit

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

2.1.2 Stärken-Schwächen

Generelle Betrachtung

In der auf den Gesamtperimeter der Region bezogenen Studie "Modul 2: Bevölkerung und Wirtschaft 2009, Hornung" werden zu deren Stärken und Schwächen folgende Punkte festgehalten (Zitat):

Stärken

- Grosses Know-how und führende Unternehmen in den Bereichen Präzisionsmechanik und erneuerbare Energien.
- Grosses und qualitativ hochstehendes Ausbildungsangebot im Bereich Präzisionsmechanik.
- Mehrsprachigkeit.
- Intakte Landschaft.

Schwächen

- Das Arbeitsplatz-Wachstum hält nicht mit dem Bevölkerungszuwachs Schritt.
- Mangel an grösseren Grundstücken für Betriebe mit einem Bedarf von ca. 50'000 - 100'000 m² Landfläche.
- Mangel an verfügbaren Gebäuden für die industrielle und gewerbliche Nutzung.
- Fehlende Basisinfrastruktur für Unternehmens-Neugründungen (z.B. Business-Park).
- Mangelhafte Verkehrserschliessung auf der Ost-West-Achse (v.a. auf der Strasse).
- Die Versorgung bei der technischen Infrastruktur (Energie, schnelle Datenleitungen, z. T. Wasserversorgung) ist in Zukunft nicht sichergestellt.
- Mangelnde Zusammenarbeit mit Nachbarkantonen auf institutioneller Ebene.

Teilregionale Betrachtung

Bezogen auf die seeländischen Teilgebiete Lyss/Aarberg, Ins/Erlach und Büren/Grenchen können in Bezug auf den Ist-Zustand folgende Aussagen gemacht werden:

Stärken

- Bestehendes Siedlungsflächenangebot für kurz- und mittelfristige Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung an geeigneten Standorten (Lyss, Aarberg, Schüpfen, Ins).
- Umfassende Versorgungs- und Dienstleistungsangebote innerhalb der Ortskerne Lyss, Aarberg, Ins, Büren (und Grenchen).
- Intakte Landschaftsräume und Naturbestände als attraktive und gut erreichbare Bezugsorte für Freizeit und Erholung.

- Bedeutende landwirtschaftliche Produktions- und Verarbeitungsregion.
- Vielfältiger Bestand an kulturhistorisch wertvollen Baubeständen.

Schwächen

- Andauernde Erweiterungen des Siedlungsgebietes an Standorten mit ungenügender öV-Erschliessung und mangelhaftem Angebot in Bezug auf die Nahversorgung.
- Auswirkungen des Strassenverkehrs auf das Siedlungsgebiet insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrten und Ortszentren.
- Gefährdungen in Bezug auf die Produktionsbedingungen der Landwirtschaft (Transportrouten, Bodenqualität).

Im Referenzzustand sind zusätzlich die folgenden Schwächen zu berücksichtigen:

- ungenügende Siedlungsflächenangebote für eine auf geeignete Standorte konzentrierte Wohnentwicklung, sowie für die Erweiterung des Arbeitsplatzangebotes;
- weitere Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Neueinzonungen, Neuanlagen der Landwirtschaft, Erweiterung von Abbaubereichen, Ausbauten von technischen Infrastrukturen u.s.w..

2.1.3 Handlungsbedarf Bevölkerung und Wirtschaft

Bevölkerungsentwicklung

Die bisher (bis 2007) eher einseitige Bevölkerungsentwicklung, welche sich eher auf den ländlichen Raum konzentrierte, soll gleichmässiger auf die ganze Region verteilt und an geeignete Standorte gelenkt werden. In den Jahren 2007 – 2012 ist bereits eine Entwicklung in die gewünschte Richtung eingetreten.

Arbeitsplatzentwicklung

Infolge des starken Strukturwandels gehen immer mehr Arbeitsplätze verloren. Diese sollen zumindest ersetzt und wenn möglich durch zusätzliche ergänzt werden. Dazu sind Gebäude und Grundstücke an Standorten mit optimalen Voraussetzungen bereitzustellen. Ein Flächenangebot fehlt insbesondere für Betriebe mit einem Flächenbedarf von 5-10 Hektaren. Bestehenden Betrieben und dem lokalen Gewerbe sind die notwendigen Betriebserneuerungen und Erweiterungen zu ermöglichen. In der Land- und Forstwirtschaft sind gute Rahmenbedingungen und neue Erwerbsquellen anzustreben. Eine bessere Nutzung des touristischen Potenzials und eine intensivere Vermarktung einheimischer Produkte könnten dazu beitragen.

Öffentliche Versorgung

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

Konsumgüterversorgung

Wichtig ist, dass in den Dörfern z.B. im Rahmen von Aufwertungsmassnahmen gute Rahmenbedingungen für die Aufrechterhaltung und den Ausbau des Ladenangebots geschaffen werden. Die Frage, wie mit mittelgrossen neuen Läden (Aldi, Lidl) umzugehen ist, stellt eine Herausforderung für die Gemeinden dar.

Erholungs- und Freizeiteinrichtungen

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

2.1.4 Handlungsbedarf Siedlungsentwicklung

Siedlungsverdichtungen und Neueinzonungen

Die im Zusammenhang mit dem revidierten kantonalen Richtplan erstellten Grundlagen zeigen, dass in der Mehrzahl der Gemeinden die Siedlungsdichte ungenügend ist und deshalb Verdichtungen und eine Siedlungsentwicklung nach Innen vorangetrieben werden müssen. Die Gegenüberstellung von Angebot und Bedarf (vgl. Kap. 1.2.1 und 1.2.2) an Siedlungsflächen weist zudem auf eine gewisse Notwendigkeit hin, mittel – bis langfristig zusätzliche Bauzonen auszuscheiden. Dieser zusätzliche Bedarf konzentriert sich zum überwiegenden Teil auf die Agglomeration Biel / Lyss.

Neueinzonungen sollen an geeigneten Standorten mit unter Anderem guter öV-Erschliessung konzentriert werden. Vorgesehen ist deshalb, dass im Rahmen der regionalen Richtplanung räumliche Schwerpunkte sowie regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte festgelegt werden. Zudem sollen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete geprüft werden. Die Umsetzung beider Stossrichtungen trifft gerade in den dichter besiedelten Gebieten zunehmend auf den Widerstand der ansässigen Bevölkerung. Die Bereitstellung der notwendigen Flächen und Angebote für die angestrebte Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung wird zu einer der grossen Herausforderungen der Planung.

Erschliessungsanforderungen an die Siedlungsentwicklung

Die Vermeidung von neuem motorisiertem Individualverkehr und die Erhöhung des Anteils öV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr sind wichtige Ziele des Kantons, welche auch für die Region Biel-Seeland gelten. Erschliessungsanforderungen (Strasse, minimale öV-Erschliessungsgüte) sind wesentliche Kriterien für die Lokalisierung von Entwicklungsschwerpunkten. Die im Richtplan / RGSK festgelegten Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen zeigen, wo geeignete Entwicklungsstandorte vorhanden sind. Potenziale an gut erschlossenen Lagen (z.B. in der Nähe von Bahnhaltstellen) sind jedoch nicht immer verfügbar. Eine Herausforderung besteht deshalb darin, über Gemeindegrenzen hinweg die optimalen Standorte auszuschöpfen, was eine gezielte Lenkung der Siedlungsentwicklung bedeutet. Damit soll im Rahmen der regionalen Richtplanung auch der innerregionale Ausgleich von Siedlungsflächen thematisiert werden.

2.1.5 Handlungsbedarf Verkehr und Mobilität

Gesamtverkehr

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

Öffentlicher Verkehr

Die öffentliche Verkehrserschliessung ist im Rahmen der regionalen Verkehrskonferenz RVK in den letzten Jahren sukzessive verbessert worden und weist heute einen guten Stand auf. Die Schwachstellen sind erkannt und sind weiterhin Gegenstand der Tätigkeiten der RVK. Im Rahmen des Richtplans sind längerfristige Vorstellungen zur öffentlichen Verkehrserschliessung zu berücksichtigen. Dazu gehören ein Doppelspurausbau der SBB in Ligerz, die dritte Spur Biel-Lengnau sowie weitere Doppelspurabschnitte auf der Linie Bern-Neuenburg. Gemäss kantonomer Vorgabe sind auch Schwachstellen beim Busverkehr zu berücksichtigen.

Strassennetz Im Rahmen des Richtplans werden für die Schwachstellen im Strassennetz Massnahmen aufgezeigt. Im Vordergrund stehen Sanierungen und Neugestaltungen der bestehenden Anlagen. Die Vorschläge des Richtplans linkes Bielerseeufer zur Führung und Gestaltung der A5 sind in den Richtplan übernommen worden. Aus regionaler Sicht ebenfalls zu thematisieren sind der Ausbau der T6 zwischen Lyss und Biel auf vier Spuren, Vollanschlüsse in Studen (T6) und Orpund (A5), der Anschluss der T10 an die A1 (via Kerzers oder Löwenberg), Erschliessungsvorhaben von teilregionaler Bedeutung (Industriezone Lyss Nord), die Idee einer Umfahrung Aarberg-Kerzers sowie neuere Umfahrungsvarianten im Raum Grenchen. In der Agglomeration Biel stellt der Zustand nach Eröffnung des A5-Ostastes eine spezielle Herausforderung dar (siehe Kap. 2.2.3)

Fussgänger- und Veloverkehr Die Schwachstellen des Fussgänger- und Zweiradverkehrsnetzes und die konkreten Projekte des Kantons werden nach den Vorgaben des Kantons thematisiert.

Bike + Ride
Park + Ride Park + Ride-Anlagen bei Bahnstationen und Bike + Ride-Anlagen bei öV-Haltestellen ermöglichen das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr für Verkehrsteilnehmende aus Räumen, welche mit dem öV schlecht erschlossen sind. Im Seeland ist das Angebot bisher bedarfsbezogen ausgebaut worden. Es besteht ein gewisser Handlungsbedarf zur Verbesserung des Angebots. Zu berücksichtigen ist auch das zunehmende Bedürfnis nach Auto-Abstellplätzen bei Autobahnanschlüssen für Mitfahrergemeinschaften.

2.1.6 Handlungsbedarf Land- und Forstwirtschaft

Bedeutung der Land- und Forstwirtschaft für die Region

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

Kulturlandverlust

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

Strukturwandel in der Land- und Forstwirtschaft

Der Strukturwandel stellt die Landwirtschaftsbetriebe vor stetig neue Herausforderungen. Die Region und die Gemeinden sollten ihren (beschränkten) Handlungsspielraum nutzen, um möglichst günstige Rahmenbedingungen für die Landwirtschaft zu schaffen. Die Möglichkeiten der Neuen Regionalpolitik des Bundes sind auszuschöpfen. Mögliche Massnahmen wie die Verbesserung des Flurwegnetzes, Nebenerwerbsmöglichkeiten, die Nutzung leerstehender Landwirtschaftsgebäude, die Errichtung von Intensivlandwirtschaftszonen, Massnahmen zur Verbesserung der Bodenqualität, die Förderung der Biomasseenergie usw. sind in der weiteren Planung zu thematisieren.

Funktionswandel bei der Land- und Forstwirtschaft

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

2.1.7 Handlungsbedarf Natur und Landschaft, natürliche Ressourcen

Zersiedelung und Verarmung der Landschaft

Das Seeland weist trotz der intensiven Nutzung nach wie vor zahlreiche weitgehend intakte Landschaftsräume auf. Der schleichenden Zersiedelung und dem weiteren Verlust der natürlichen Vielfalt sollen im Rahmen der Planung begegnet werden. Der Schutz intakter Landschaften oder von Teilgebieten von besonderer Schönheit und die Festlegung von Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung werden wichtige Themen des gesamtregionalen Richtplans sein. Im Vordergrund stehen dabei Stichworte wie: Naturnähe, biologische Vielfalt, Einzigartigkeit und das ökologisch-landschaftliche Potenzial.

Ökologische Aufwertungen

Im Seeland bestehen erfreuliche Ansätze zur ökologischen Aufwertung und Pflege der Landschaft (Biotopverbund Grosses Moos, Landschaftswerk Biel-Seeland). Ein Ausbau dieser Bestrebungen ist ein Thema des Richtplans. Neben flächendeckenden Aufwertungsmassnahmen wird den ökologischen Verbindungskorridoren sowie den Wildwechselln besonderes Gewicht beizumessen sein. Auch Übergangszonen, beispielsweise zwischen Landwirtschafts- und Waldflächen und zwischen Land und Wasser, stehen im Zentrum der Betrachtung.

Naturschutz

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

Natürliche Ressourcen

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

2.2 Stärken-Schwächen und Handlungsbedarf Agglomeration

2.2.1 Siedlung / Landschaft / Umwelt

Stärken

Seit 1992 besteht in der Region Biel-Seeland ein gültiger regionaler Richtplan, welcher eine geordnete Siedlungsentwicklung und die Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr bezweckt. Zudem betreibt insbesondere die Stadt Biel eine aktive Stadtentwicklungspolitik, welche mit verschiedenen Instrumenten (Nutzungspläne, Richtpläne, aktive Bodenpolitik, Entwicklungsprojekte) umgesetzt wird. Auch die Gemeinde Lyss verfolgt seit Jahren eine bewusste Entwicklungspolitik. Als Ergebnisse dieser Bemühungen können folgende Stärken bezeichnet werden:

- Die Stadt Biel weist eine gute Durchmischung der Nutzungen auf.
- Regionale Arbeitsstandorte sind seit langem auf die bestehenden und geplanten Anschlussbereiche der Autobahnen sowie auf die Bahnhofsbereiche ausgerichtet.
- Mit Biel und Lyss verfügt die Agglomeration über zwei gut ausgestattete Zentren. In Biel wurde die Innenstadt mit verschiedenen Massnahmen aufgewertet, in Lyss sind analoge Bestrebungen im Gang. Gleichzeitig wird mit dem Richtplan „verkehrsintensive Vorhaben“ einer weiteren Konkurrenzierung der Zentren durch neue Einkaufszentren an der Peripherie ein Riegel geschoben.
- Kurz- bis mittelfristig verfügen die Kerngemeinden der Agglomeration (Biel, Nidau, Lyss) über gut gelegene Baulandreserven sowie Umnutzungs- und Verdichtungspotenziale. Langfristig besteht mit dem Areal des Rangierbahnhofes in Biel ein optimal gelegenes Entwicklungspotenzial im Herzen der Agglomeration.
- Die Siedlung ist sehr gut mit Naherholungsräumen verzahnt und ausgestattet. Indem die bestehenden Richtpläne der Region und der Stadt Biel (siehe oben) in die aktuelle Richtplan-Karte aufgenommen werden, werden die stadtnahen Landschaftsräume vor einer weiteren Zersiedelung weiterhin geschützt.

Schwächen

- Die starke Entwicklung der 60er bis 80er Jahre hat insbesondere in den Umlandgemeinden zum Teil zu einer Zersiedlung und zu einer Entmischung der Nutzungen geführt.
- Verschiedene Dörfer und Quartiere haben Mühe, eine ausreichende Versorgung aufrecht zu erhalten.
- Insbesondere im Agglomerationskern treten vermehrt Probleme einer sozialen Entmischung zutage (Problemquartiere).
- Längs stark befahrener Strassen ist die Wohnqualität, verbunden mit Immissionen (Lärm, Luft), beeinträchtigt (siehe Beilagen 3, 10, 11).
- Kapazitätsengpässe oder Erschliessungsmängel im Verkehrsnetz (insb. Strassen) begrenzen eine weitere Entwicklung an gut geeigneten Standorten.
- Die Bevölkerungsentwicklung der Agglomeration hat lange stagniert. Die Prognosen sehen zwar für die Zukunft eine positive Bevölkerungsentwicklung vor. Gepaart mit einem weiterhin steigenden Flächenbedarf pro Einwohner führt dies mittel- bis langfristig zu einem Baulandbedarf, welcher die bestehenden Baulandreserven übersteigt.
- Bei den Arbeitsplätzen zeichnet sich längerfristig ein Manko an Flächenangeboten für Betriebe mit einem Baulandbedarf von 5 – 10 Hektaren ab.

Handlungsbedarf Das sich abzeichnende verstärkte Bevölkerungswachstum in der Agglomeration sollte ermöglicht werden. Dies bedingt, dass kurz- und mittelfristig in allen Gemeinden gut gelegene Baulandreserven sowie Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenziale genutzt werden. Längerfristig müssen zusätzliche Bauzonen geschaffen werden.

In der Stadt Biel kommt dabei dem Rangierbahnhof-Areal der SBB besondere Bedeutung zu. Dieses wird aber in absehbarer Zeit nicht verfügbar. Sonst bestehen in der Stadt Biel keine nennenswerten Möglichkeiten zur Ausscheidung von neuen Bauzonen. Mit der Nutzung der bestehenden Reserven und Verdichtungspotenziale soll ein Teil der Bevölkerungsentwicklung realisiert werden. Um das Wachstumspotenzial für die gesamte Agglomeration auszuschöpfen, sind Möglichkeiten für zusätzliche Einzonungen an geeigneten Standorten in anderen Gemeinden zu schaffen. Diesen Bestrebungen wird mit dem aktualisierten kantonalen Richtplan, welcher für die Agglomeration ein stärkeres Wachstum vorsieht, zusätzlicher Nachdruck verliehen.

Zur Sicherstellung einer positiven Entwicklung der Wirtschaft sind die vorhandenen Bestrebungen in den Entwicklungsschwerpunkten (ESPs) und in gut gelegenen Standorten mit Nutzungsreserven weiterzuführen. Längerfristig sind zusätzliche Flächenangebote für grössere Betriebe (Flächenbedarf 5-10 ha) zu schaffen.

Die Defizite bei der Wohn- und Siedlungsqualität sind zu beheben. Eine Herausforderung besteht in der Reduktion der verkehrlich bedingten Beeinträchtigungen und Umweltbelastungen.

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

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

2.2.2 Gesamtverkehr

Stärken Das Gesamtverkehrssystem in der Agglomeration Biel/Lyss weist ein gutes Angebot für alle wesentlichen Fortbewegungsarten öV / PW / Fussgänger und Velofahrer auf. Im Kern der Agglomeration (Biel, Nidau) machten die Fussgänger und Velofahrer bei den erwerbstätigen Binnpendlern im Jahr 2000 einen Anteil von 34%, die öV-Benutzer einen solchen von 27% und die PW-Fahrer einen solchen von 39% aus. Dieses Verhältnis dürfte sich inzwischen nicht wesentlich verändert haben.

Schwächen Das Verkehrsaufkommen wird weiter zunehmen und die heutigen Probleme auf dem Verkehrsnetz (siehe folgende Kapitel) verstärken. Zum Modal Split liegen keine aktuellen Daten vor. Insgesamt weist der motorisierte Individualverkehr in der Agglomeration einen relativ hohen Anteil am Gesamtverkehr auf (64% gemessen an den Tagesdistanzen im 2010). Gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern ist das Wachstum beim öV etwas höher als beim MIV, für letzteren ist aber nach wie vor von einer beträchtlichen Zunahme von ca. 1% pro Jahr auszugehen.

Handlungsbedarf Gemäss den Zielen von Bund, Kanton und Region soll das Verkehrswachstum in den Agglomerationen (insbesondere beim MIV) eingedämmt werden. Angesichts der geplanten Autobahnumfahrung, der Siedlungsentwicklung und der allgemeinen Mobilitätszunahme stellt dies eine grosse Herausforderung dar. Einerseits muss die Kapazitätserweiterung infolge Nationalstrasse durch flankierende Massnahmen auf dem lokalen Strassennetz teilweise kompensiert werden.

Andererseits braucht es beim öV und beim Langsamverkehr beträchtliche Anstrengungen, um deren Anteil am Gesamtverkehr steigern zu können.

Nebst Infrastrukturmassnahmen gilt es vermehrt, das Verkehrsverhalten der Bewohner zu beeinflussen und diese für die Benutzung der Angebote beim öV und Langsamverkehr zu gewinnen. Ein erster Schritt dazu ist mit einem seit 2010 betriebenen Mobilitätsmanagement der Gemeinden Aegerten, Biel, Brügg, Ipsach, Meinisberg und Nidau unternommen worden.

2.2.3 Strassennetz und MIV

Stärken Mit dem geplanten etappenweisen Ausbau der A5 Umfahrung Biel ergibt sich längerfristig die Möglichkeit, das Strassennetz im Agglomerationskern zu entlasten und insgesamt zu optimieren. Mit der Planung der verkehrlichen flankierenden Massnahmen sind entsprechende Schritte eingeleitet. Am linken Bielerseeufer wird mit der Umfahrung Twann ein erster Sanierungsschritt vollzogen.

Schwächen Bereits heute weist das Strassennetz beträchtliche Schwachstellen auf (siehe Beilage 15). Die folgenden Probleme führen bereits heute zu einer starken Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität und zu einer Behinderung der Entwicklung. Sie werden sich in den kommenden Jahren weiter akzentuieren:

- Sättigungs- und Staubereiche: Die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes ist im Agglomerationskern (inklusive Lyss) bereits heute stark gestört und wird sich in Zukunft zunehmend verschlechtern (Staus, Zeitverluste, Störungen Busbetrieb)
- Konflikte zwischen Strassenbenützern / Immissionen: Die Beeinträchtigungen durch den motorisierten Verkehr übersteigen im Stadtzentrum ein stadtverträgliches Mass. Dazu gehören auch Behinderungen und Gefährdung des Fuss- und Veloverkehrs und zunehmende Zeitverluste beim Busverkehr (siehe folgende Kapitel).
- Umgehungsrouten: Infolge Verstopfung des Verkehrsknotens Biel weicht der Durchgangsverkehr vermehrt in die Quartiere des Agglomerationskerns oder in die Korridore an der Peripherie der Agglomeration aus und führt hier zu zusätzlichen Beeinträchtigungen.
- Mangelhafte Erschliessung von Arbeitsschwerpunkten: Der unvollständige (Beziehung Lyss-Studen fehlt) und ungünstig gelegene Anschluss Studen an die T6 (ESP Studengrien) führt zu unerwünschtem Verkehr auf den lokalen Strassen und verhindert einen längerfristigen Ausbau des ESP. Das Areal Bangerten in Lyss (heute Kiesabbau, Betonwaren und Deponie) ist nur über Quartierstrassen erschlossen, mit entsprechenden Beeinträchtigungen.
- Die Entwicklungsmöglichkeiten für Nutzungen, welche auf eine gute Strassenerschliessung angewiesen sind, sind infolge von Kapazitätsengpässen im Strassennetz im Agglomerationskern beschränkt. Die wirtschaftliche Entwicklung der Agglomeration wird dadurch gehemmt.
- Zunehmende Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes im Agglomerationskern fördern die Stadtflucht.
- In den Zentren Biel und Lyss besteht ein gutes Angebot an öffentlichen Parkplätzen. In der Agglomeration fehlt aber ein einheitliches und abgestimmtes Bewirtschaftungskonzept, welches zu einer Steuerung des Verkehrsaufkommens beitragen könnte.

Mit der Eröffnung des A5 Ostastes (2016/17) und den vfM wird sich im östlichen Teil der Stadt Biel eine Verbesserung ergeben (siehe Beilage 15). Andererseits werden sich bis zur Eröffnung des Westastes (2030) die Probleme im westlichen Teil der Agglomeration verschärfen, da sich hier Mehrverkehr und Beeinträchtigungen durch Baustellen des Westastes kumulieren. Erst mit der Eröffnung des Westastes inklusive Zubringer rechtes Bielerseeufer und Realisierung der vfM wird sich auch im westlichen Bereich des Agglomerationskerns eine Verbesserung einstellen (ca. 2030).

Handlungsbedarf

Unter der Annahme, dass die A5 Umfahrung Biel inklusive vfM programmgemäss realisiert wird, ergibt sich für die Agglomeration folgender Handlungsbedarf:

- Im kritischen Zustand nach Eröffnung des Ostastes und vor Eröffnung des Westastes (2017 – 2030) muss die Mobilität der westlichen Agglomeration mit einem Paket von Massnahmen (nachfrage- und angebotsseitig und alle Verkehrsmittel beinhaltend) sichergestellt werden.
- Am rechten Bielerseeufer bleiben die heutigen Probleme auch langfristig bestehen und werden sich mit der prognostizierten Verkehrszunahme noch verschärfen. Hier sind besondere Anstrengungen zur Mobilitätsbewältigung notwendig.
- Am linken Bielerseeufer und längs der T6 Lyss-Biel nimmt der Sanierungsbedarf (Lärm, Unfälle) zu. Der landschaftliche Eingriff in Tüscherz-Alfermée bleibt bestehen.
- In Lyss werden sich die heutigen Probleme mit zunehmendem Verkehr verschärfen.
- In Studen und Lyss (Areal Bangerter) sind die Erschliessungsmängel zu beheben.

2.2.4 Öffentlicher Verkehr

Stärken

Das öV-Angebot ist in den letzten 15 Jahren unter der Federführung der Regionalen Verkehrskonferenz RVK sukzessive ausgebaut worden. So hat sich – gemessen an den öV-Punkten – das Angebot in der ganzen Region um 32% erhöht. Heute weist das System keine gravierenden Mängel mehr auf. Mit ganz wenigen Ausnahmen (Industrie Lyss Nord, kleinere Quartiere in Twann-Tüscherz und Safnern) sind sämtliche Siedlungen entsprechend des Verkehrspotenzials mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erschlossen.

Schwächen

Das öV-System weist heute die folgenden hauptsächlichen Schwachstellen auf (siehe Beilage 16):

- Behinderungen des Busverkehrs durch Überlastung der Strassen in Spitzenzeiten, welche zu Zeit- und Attraktivitätsverlusten, zu Fahrplan-Instabilitäten und zu Mehrkosten führen.
- Mangelhafte öV-Erreichbarkeit (Umsteigen, lange Reisezeiten) von regionalen Zielschwerpunkten, so der Arbeits- und Entwicklungsschwerpunkt Bözingenfeld für die meisten Herkunftsgebiete und die Bieler Innenstadt für das rechte Bielerseeufer.
- Fehlende Verbindungen: Direktverbindung rechtes Bielerseeufer - Innenstadt – Bözingenfeld; Busverbindung zwischen den von der Bahn schlecht erschlossenen nördlich gelegenen Siedlungen von Pieterlen und Lengnau und zwischen Meinisberg und Lengnau.
- Fehlende oder ungenügende Erschliessung von Quartieren oder Entwicklungsschwerpunkten (Wohnschwerpunkt Port-Bellevue, Industriequartier Lyss Nord).

Daneben sind weitere Mängel festzustellen:

- teilweise ungünstige Anschlüsse in Biel, ungenügende Angebotsdichten, Mängel beim Sonntags-, Zwischenzeit- und Abendangebot.
- Kapazitätsengpässe bei einzelnen Kursen in Spitzenzeiten (Regio Biel-Bern, Regio Ins-Biel, Bus Aarberg-Lyss).
- Ungenügende Nachfrage / Kostendeckungsgrad (Die Linie Biel-Vingelz-Alfermée wurde aus diesem Grund eingestellt).
- Parallelführung von Linien Regional- und Ortsverkehr (nur vereinzelt).
- Mängel im öV-Angebotsumfeld (Kapazitätsengpass Bahnhof Biel, Zugänglichkeit und Qualität einzelner Haltestellen, inklusive Behindertengängigkeit). Der fehlende integrale Tarifverbund wurde im Jahr 2014 eingeführt).

Mit geplanten Massnahmen (Bahnhaltstellen Bözingenfeld und Lyss Grien, inzwischen realisiert) und dem Angebotskonzept 2014-17 der RVK sind Schritte zur teilweisen Behebung der Mängel eingeleitet (siehe Referenzzustand Beilage 13).

Handlungsbedarf

Nach wie vor gilt es, die Schwachstellen sukzessive, entsprechend der sich entwickelnden Nachfrage und innerhalb der Rahmenbedingungen zu beheben. Dies ist eine Daueraufgabe der RVK. Längerfristig geht es auch darum, neue Siedlungsgebiete optimal zu erschliessen.

Ein spezieller und prioritärer Handlungsbedarf zeichnet sich wie folgt ab:

- Zur langfristigen Sicherstellung der Mobilität (Kapazitätsengpass auf der Strasse) ist eine bessere öV-Anbindung des rechten Bielerseeufers an die Bieler Innenstadt und die Entwicklungsgebiete im Osten notwendig. Gleichzeitig muss das wichtigste Entwicklungsgebiet der Agglomeration (Bözingenfeld) direkter und attraktiver mit dem Stadtzentrum verbunden werden. Aus diesem Grund ist eine durchgehende öV-Achse vom rechten Bielerseeufer via Stadtzentrum ins Bözingenfeld zu schaffen. Diese Achse würde auch mehrere Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sowie das langfristige Entwicklungsgebiet der Stadt (Rangierbahnhof) erschliessen.
- Kurzfristig sind die Behinderungen des Busverkehrs auf dem Strassennetz zu entschärfen. Erste Massnahmen werden mit dem Agglomerationsprogramm 1. und 2. Generation umgesetzt, weitere Ergänzungen sind notwendig. Die Herausforderung besteht darin, aufwändige Massnahmen zu vermeiden, welche mit der A5 Umfahrung und den vFM obsolet werden.

2.2.5 Langsamverkehr

Stärken

Für den Langsamverkehr bestehen in der Agglomeration infolge meist flacher Topografie und kurzer Distanzen (Velodistanz 3 – 5 km) günstige Voraussetzungen. Die Stadt Biel hat in den letzten Jahren kontinuierlich Verbesserungen zugunsten des Veloverkehrs vorgenommen. Zudem durchqueren mehrere Routen von SchweizMobil die Agglomeration, und weitere Nebenstrassen und Flurwege dienen als Routen für den Freizeitverkehr. Die Agglomeration weist ein angemessenes Angebot an Veloabstellplätzen und insbesondere Bike + Ride-Abstellplätzen auf. In der Stadt Biel bestehen ein Velo-Verleihsystem und ein Velo-Hauslieferdienst. Im Rahmen der 1. Generation Agglomerationsprogramm sind verschiedene Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs umgesetzt worden oder in Vorbereitung (schliessen von Netzlücken, Platzgestaltungen, Verkehrsberuhigung von Quartieren, Ergänzung von Bike + Ride-Anlagen). Weitere Massnahmen sind im Agglomerationsprogramm 2. Generation enthalten.

Schwächen In Bezug auf den Langsamverkehr bestehen trotz der andauernden Realisierung von Massnahmen weiterhin wesentliche Mängel (siehe auch Beilage 17; Schwachstellen des Fussverkehrs sind oft identisch mit solchen des Veloverkehrs und werden nicht separat dargestellt).

Strassenabschnitte mit Handlungsbedarf:

- die Sicherheitsbedingungen und Attraktivität für Zweiradfahrer am linken Bielerseeufer (Velostreifen auf Nationalstrasse unattraktiv für Freizeitverkehr, Uferweg mit vielen Konflikten Fussgänger, Velos, Anstösser);
- fehlende Radstreifen (und teilweise Trottoirs) sowie eingeschränkte Abbiege- und Querungsmöglichkeiten längs stark befahrener innerstädtischen Verbindungsstrassen und einzelnen Ortsdurchfahrten;

Netzlücken:

- Ungenügende Veloführung längs der A16 (Taubenloch, Velostreifen auf einer HLS ist als eigentliche Netzlücke zu bezeichnen);
- Netzlücken bei den überörtlichen Verbindungen (T6 Aegerten-Studen, Seebucht Biel-Nidau-Ipsach) und bei wichtigen innerörtlichen Verbindungen (Biel, Lyss, z.B. Schüssachse).

Punktuelle Schwachstellen / Engpässe Fussverkehr:

- diverse enge Bahnunterführungen oder Engpässe als Gefahrenstellen (insb. in Biel);
- Engpässe Personenunterführungen Bahnhöfe Biel und Lyss (Fussgänger);
- Einzelne Knoten mit Handlungsbedarf für den Langsamverkehr;
- verbesserungswürdige Veloparkierung im Umfeld des Bieler Bahnhofes und weiterer Bahnhaltstellen (Angebot, Bewirtschaftung; in Beilage 17 nicht dargestellt);
- verbesserungswürdige Gestaltung von wichtigen Plätzen und intermodalen Schnittstellen (z.B. Bahnhofplatz und Bahnhofstrasse Biel; in Beilage 17 nicht dargestellt).

Handlungsbedarf Mit Massnahmen aus dem Referenzszenario, insbesondere den verkehrlichen flankierenden Massnahmen zur A5 und Massnahmen der 1. Generation Agglomerationsprogramm, werden viele Schwachstellen behoben. Trotzdem verbleibt ein beträchtlicher Handlungsbedarf:

- Massnahmen längs stark befahrener Strassen, welche im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten für diese Strassen zu berücksichtigen sind,
- Schliessung von lokalen und regionalen Netzlücken (A16 Taubenloch, T6 Aegerten-Studen, Schüssachse, Querung Rangierbahnhof Biel, Bahnquerungen Lyss)
- Verbesserungen am linken Bielerseeufer, insbesondere für den Freizeitverkehr
- Verbesserung von intermodalen Schnittstellen, inklusive Angebot an qualitativ genügenden Bike + Ride-Parkplätzen.

2.2.6 Unfälle, Verkehrssicherheit

Handlungsbedarf Wie im Kapitel 1.3.2 aufgezeigt, bestehen in der Agglomeration Biel noch verschiedene Unfallschwerpunkte, und die Anzahl der verletzten und getöteten Verkehrsteilnehmer pro 1'000 Einwohner liegt leicht über dem Schnitt vergleichbarer Agglomerationen. Diese Situation gilt es zu verbessern. Die Entlastung des Strassennetzes durch die A5 Umfahrung Biel, die Erhöhung der Verkehrssicherheit mit Hilfe von verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM auf dem bestehenden Strassennetz, sowie gezielte punktuelle Verbesserungen mit Hilfe des Tools Black Spot Management sollen dazu beitragen.

3. Strategie

3.1 Vorgaben und Ziele Gesamtregion

3.1.1 Kantonale Grundlagen

Vorgaben aufgrund des kantonalen Richtplanes

Als Koordinationsinstrument für die Umsetzung der raumwirksamen kantonalen Strategien legt der kantonale Richtplan u.a. auch Vorgaben für die Tätigkeiten von seeland.biel/bienne fest. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die folgenden Festlegungen zu berücksichtigen:

- die auf eine haushälterische Bodennutzung ausgerichteten Massnahmen für eine Siedlungsentwicklung nach Innen, für die Bemessung des Baulandbedarfes, für die Ausscheidung von Streusiedlungsgebieten und für die Ausscheidung von Weilerzonen;
- die Massnahmen zur Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung (ÖV-Erschliessungsgütern), die nationalen Verkehrsvorhaben Doppelspur Ligerz und A5-Umfahrung Biel, sowie die Aufnahme der Strassenverbindungen T6, T10 und T22 in das Grundnetz der Bundesstrassen (vorläufig zurückgestellt);
- die Festlegung der kantonalen Zentralitätsstruktur (mit der Bestimmung Biels als kantonalem Zentrum, Lyss / Aarberg als regionales Zentrum kantonalen Bedeutung), Bezeichnung kantonaler Entwicklungsschwerpunkte ESP (Biel Masterplan, Biel Bözingenfeld, Lyss Bahnhof, Lyss Grien Süd, Studen); Strategische Arbeitszone SAZ Biel/Pieterlen (Vororientierung);
- die Massnahmen zum Abbau von Verbreitungshindernissen für Wildtiere, zur Schaffung von Waldreservaten, zur Erhaltung und Aufwertung von Gewässern;
- die Massnahmen zur Förderung von Regionalparks.

Spezifische regionale Anliegen berücksichtigt der Kantonale Richtplan mit den Massnahmenblättern zur Förderung der Zusammenarbeit im Raum Biel-Seeland-Jurasüdfuss-Berner Jura, zur Förderung des touristischen Potentials im Gebiet Trois Lacs und zur Sanierung des linken Bielerseeufers.

Der aktualisierte kantonale Richtplan (seit September 2015 in Kraft) wird berücksichtigt. Regionsspezifische Auswirkungen ergeben sich insbesondere aus dem Raumkonzept und der Zuordnung der Gemeinden zu Raumtypen (Massnahme C_02) sowie aus der angepassten Regelungen zur Ermittlung des Baulandbedarfs Wohnen (Massnahme A_01).

Vorgaben aufgrund Handbuch RGSK

Nebst einer Reihe von allgemeinen, im Handbuch RGSK festgehaltenen, Anforderungen beinhalten die kantonalen Vorgaben für alle Regionen geltende Vollzugs- und Prüfungsaufträge. In Bezug auf die Aspekte der Siedlung zu berücksichtigen sind die nachfolgenden Vollzugsaufträge:

- Definition der räumlichen Schwerpunkte der 4. Stufe (erfolgte im RGSK 1. Generation);
- Bestimmung der Siedlungsbegrenzungen von überörtlicher Bedeutung;
- Festlegung regionaler Wohn- und Arbeitsschwerpunkte;
- Bezeichnung von Vorranggebieten für Natur und Landschaft (1. Generation).

Fakultative Prüfaufträge bilden Themen wie Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung (2. Generation: Vollzugauftrag), innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen, Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (2. Generation: Vollzugauftrag).

In Bezug auf die verkehrlichen Aspekte zu behandeln sind als Vollzugsaufträge:

- Schwachstellen des strassengebundenen ÖV;
- Berücksichtigung der Schwachstellenanalyse des Kantons für das Strassennetz (2. Generation)
- Handlungsbedarf für den Veloalltagsverkehr bestimmen (2. Generation)

Prüfaufträge (1. Generation) betreffen Standorte von P+R- und B+R-Anlagen, Marketingkonzept für kombinierte Mobilität, Erschliessung mit Wander- und Radwanderwegen in touristischen Gebieten und Erholungsgebieten. Zusätzlicher Prüfauftrag 2. Generation; Handlungsbedarf auf kommunalem Netz.

3.1.2 Vorgaben des Führungsinstruments

Zielgerüst Führungsinstrument

Für den regionalen Richtplan sind die folgenden Inhalte des Führungsinstrumentes (Zielgerüst und Massnahmen) des Vereins s.b/b massgebend:

- die Verbesserung der Standortgunst durch den Ausbau der übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen;
- die optimale Nutzung der bestehenden Baugebiete und die Konzentration von grösseren Neubaugebieten an verkehrsgünstigen, auf die bestehende Siedlungsstruktur abgestimmten Standorten;
- die Förderung des Erholungs- und Regenerationswertes der Landschaft, der umweltfreundlichen Verkehrsangebote und erneuerbarer, einheimischer Energiequellen;
- die Optimierung des Angebotes in den Bereichen der Bildungseinrichtungen, den Sport- und Freizeiteinrichtungen;
- die Erhaltung und Inwertsetzung der die Region prägenden Kulturlandschaften und Kulturdenkmäler.

3.1.3 Gesamtregionale Ziele

Die folgenden Ziele berücksichtigen die oben erwähnten Vorgaben des Kantons und der Region (Führungsinstrument) sowie den Handlungsbedarf. Sie dienen als verbindliche Richtlinien für den Richtplan / RGSK Biel-Seeland.

Stärkung der Standortgunst

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

Innerregionale Zusammenarbeit

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

Bevölkerungsentwicklung

Basierend auf dem revidierten kantonalen Richtplan wird ein Bevölkerungswachstum von 9% für die gesamte Region als Ziel definiert. Die dem Baulandbedarf Wohnen zugrunde liegenden Entwicklungsfaktoren pro Gemeindetyp (Massnahme A_01) werden zur Festlegung der Entwicklungsziele Bevölkerung 2012 – 2030 verwendet. Daraus ergeben sich die folgenden Bevölkerungsziele pro Teilraum gemäss unten stehender Tabelle.

Eine Herausforderung wird darin bestehen, innerhalb der Teilräume die Bevölkerungsentwicklung auf sinnvolle Standorte zu lenken (Entwicklungsschwerpunkte und zu stabilisierende Gemeinden).

Teilraum	Bevölkerung 2012	Bevölkerung 2030	Zunahme 2012-2030	Zunahme % 2012-2030
Agglomeration Biel/Lyss	113'100	125'100	12'000	11%
Ins / Erlach	11'900	12'600	700	6%
Aarberg / östliches See- land	31'200	33'000	1'800	6%
Raum Büren	9'000	9'600	600	6%
Total	165'200	180'300	15'100	9%

Tabelle Bevölkerungsziele 2012 – 2030 (gerundet)

Arbeitsplatzentwicklung

Mit dem Richtplan / RGSK soll sichergestellt werden, dass durch den Strukturwandel verloren gehende Arbeitsplätze durch neue ersetzt werden können. In Übereinstimmung mit der Wachstumsstrategie des Kantons soll darüber hinaus die Zahl der Arbeitsplätze in der Region erhöht werden. Als quantitative Zielsetzungen werden dieselben (nach Teilräumen differenzierte) Wachstumsfaktoren wie bei den Bevölkerungszielen angestrebt; die Zahl der Beschäftigten soll gesamtregional von 86'000 um 9% auf 94'000 erhöht werden. Davon entfallen auf die Teilräume folgende Wachstumsraten (gerundete Zahlen):

Agglomeration Biel / Lyss (2012: 64'000): + 7'000
 Ins / Erlach (2012: 6'000): + 400
 Aarberg / östl. Seeland (2012: 12'000): + 700
 Raum Büren (2011: 3'700): + 300

Die Zahlen basieren auf der seit 2011 angewendeten Methode STATENT. Es handelt sich um das Total der Beschäftigten, die Zahl entspricht 0.78 Vollzeit-äquivalenten.

Dazu sind Gebäude und Grundstücke an Standorten mit optimalen Voraussetzungen bereitzustellen; ein Flächenangebot fehlt insbesondere für Betriebe mit einem Flächenbedarf von 5-10 Hektaren. Bestehenden Betrieben und dem lokalen Gewerbe sind die notwendigen Betriebserneuerungen und Erweiterungen zu ermöglichen. In der Land- und Forstwirtschaft sind gute Rahmenbedingungen und neue Erwerbsquellen anzustreben. Eine bessere Nutzung des touristischen Potenzials und eine intensivere Vermarktung einheimischer Produkte sollen dazu beitragen.

Siedlungsentwicklung

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

Gezielte Förderung von Wohnstandorten

- Im Interesse einer konzentrierten Siedlungsentwicklung soll die künftige Einwohner- und Siedlungsentwicklung auf die Agglomeration Biel, auf die teilregionalen Zentren Lyss/Aarberg und Ins sowie auf die gut erschlossenen Bereiche längs der kantonalen (Bern-Biel-Grenchen) und regionalen Entwicklungsachsen gelenkt werden. In den erwähnten Gebieten sind genügend Kapazitäten für den Woh-

*Stärkung der wirtschaftlichen
Standortgunst*

- nungsbau zu schaffen. Die Region seeland.biel/bienne setzt auf die Bereitschaft der betroffenen Gemeinden, die dem Bedarf entsprechenden Kapazitäten für den Wohnungsbau durch Verdichtungen sowie Ein- und Umzonungen bereitzustellen.
- Gemeinden ausserhalb der für die Siedlungserweiterung prioritären Gebiete sollen sich gemäss dem Spielraum, welcher durch den kantonalen Richtplan zur Bemessung des Baulandbedarfs gegeben ist, entwickeln können. In diesen Gemeinden soll die Einwohnerzahl mindestens gehalten werden.
 - Die Region strebt mittelfristig an, Ausgleichsmassnahmen zu Gunsten von Gemeinden ausserhalb der für die Siedlungserweiterung prioritären Gebiete zu schaffen.
 - Der zur Erreichung der Bevölkerungsentwicklung entstehende Wohnungsbedarf soll soweit als möglich durch Verdichtung bestehender Siedlungsgebiete sowie durch eine Boden sparende Bebauung von nicht überbautem Land gedeckt werden.
 - Die Arbeitsplatzentwicklung soll in Übereinstimmung mit dem kantonalen Richtplan und der kantonalen Wachstumsstrategie schwer gewichtig entlang der Entwicklungsachse Bern-Biel-Grenchen (Solothurn) erfolgen. Als Ergänzungsstandorte stehen die Räume Ins und Büren im Vordergrund. In den erwähnten Gebieten ist ein ausreichendes Angebot an Gebäuden und Grundstücken für die industrielle, gewerbliche und Dienstleistungsnutzung zu schaffen. In den übrigen Gemeinden sind die Voraussetzungen für die Bestandessicherung bestehender Betriebe zu schaffen.
 - Für Betriebe mit einem Bedarf von 5-10 ha Landfläche werden Arbeitszonen von (über-)regionaler Bedeutung geschaffen. Der Standort soll auf der Entwicklungsachse Bern-Biel-Grenchen liegen.
 - Entsprechende Bestrebungen sind auch mit den Nachbarregionen und -kantonen zu koordinieren.
 - Die Region strebt die Errichtung von höheren Ausbildungs- und Forschungsstätten, einer internationalen Schule sowie von Unternehmen der Spitzentechnologie und mit hohem Innovationspotenzial an. Zu deren Realisierung sind entsprechende Standorte planerisch zu sichern.

*Verdichtung und Aufwertung
bestehender Siedlungs-
strukturen*

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

Förderung siedlungsverträglicher Verkehrsinfrastrukturen

- Die übergeordnete und regionsinterne Verkehrserschliessung auf Schiene und Strasse soll verbessert werden, namentlich durch
 - Fertigstellung der Autobahnumfahrung Biel;
 - Optimierung der Anbindung der Region an das nationale Bahnnetz;
 - Optimierung der regionsinternen Verkehrserschliessung auf der Ost-West-Achse insbesondere für den Strassenverkehr und für den Transport von Gütern (K22);
 - Eine Verbesserung der öV-Erschliessung, namentlich durchgehende öV-Achse rechtes Bielerseeufer - Bözingenfeld.
- Die publikumsorientierten Standorte der Region – Zentren, Bildungseinrichtungen, Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, Erholungsgebiete, wichtige öV-Haltestellen – werden in ihrer Erreichbarkeit aufgewertet, indem die Verbindungen für den Velo- und Fussverkehr verbessert und ein ausreichendes Angebot von Veloabstellplätzen geschaffen werden.
- Der Komfort und die Sicherheit des Langsamverkehrs sowie der Personen mit eingeschränkter Mobilität werden innerhalb des Siedlungsgebietes flächendeckend verbessert.
- Die Verkehrssicherheit wird durch systematische Beseitigung von Unfallschwerpunkten verbessert.

Erhaltung und Stärkung der Land- und Forstwirtschaft

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

Aufwertung der Natur- und Landschaftsräume

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

Förderung einheimischer, erneuerbarer Energiequellen

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

3.2 Räumliches Entwicklungsleitbild Gesamtregion

Vgl. Plandarstellung S. 56

*Aufgaben des
Entwicklungsleitbildes*

Das Entwicklungsleitbild legt die grossen Linien der regionalen Entwicklung fest und zeigt deren räumliche Zuordnung auf. Es bildet die Grundlage für die anschliessende Differenzierung und Vertiefung in den Teilräumen. Es beinhaltet auch die solothurnischen Gemeinden Grenchen und Bettlach der Region Grenchen-Büren. Es ist nur für die Region seeland.biel/bienne (inklusive der Doppelmitglieder aus der Repla Grenchen-Büren) verbindlich. Es entspricht in den Grundzügen dem Raumkonzept des Kantons Bern.

Leitvorstellung Gesamtregion

Das Entwicklungsleitbild baut auf folgenden Leitsätzen auf:

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

Leitvorstellung Agglomeration

Die Leitvorstellung für die Agglomerationsentwicklung ist durch folgende Elemente gekennzeichnet (siehe auch Kap. 3.4).

- Der Agglomerationskern übernimmt weiterhin eine tragende Rolle in der Entwicklung der Hauptfunktionen Wohnen, Arbeiten und Erleben.
- Die Entwicklungsräume werden hauptsächlich entlang der Achsen mit potenziell guten Verkehrsverbindungen, insbesondere hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs und der geplanten neuen ÖV-Achse (Regiotram) gefördert. Dies sind der Raum des rechten Seeufers sowie die Achsen Richtung Bözingen, Grenchen und Lyss.

Aufbau des Entwicklungsleitbildes




a) Entwicklungsräume

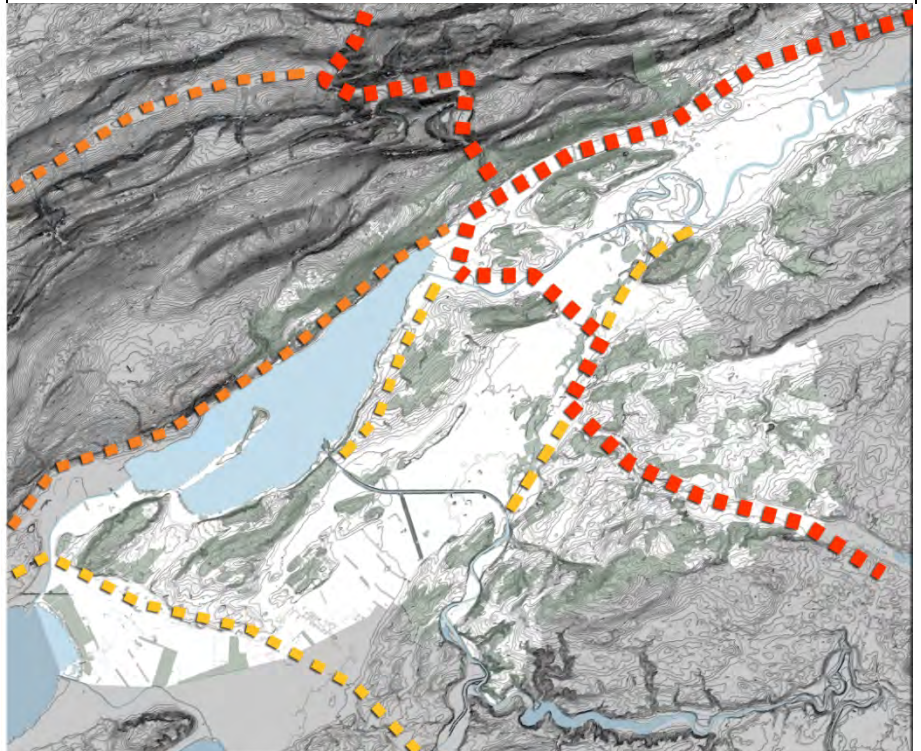
- Der See, die grossen Landschaftsräume des Seelands sowie der Jurahang und die Hügelzüge des rechten Seeufers bilden die wesentlichen Bezugselemente für die Gliederung des Agglomerationsraumes.
- Die Gewässer bilden die hauptsächlichen Grünachsen in- und ausserhalb des Siedlungsgebietes, insbesondere als Natur- und Erholungsraum. Weitere wichtige Vernetzungsachsen werden zwischen Jurahang und den südlichen Landschaftsräumen gewährleistet

Das Entwicklungsleitbild unterscheidet die für die räumliche Entwicklung massgebenden Teilgebiete und weist ihnen ihrer Eigenart entsprechende Aufgaben zu.

Die im (ehemaligen) kantonalen Richtplan (und in den RGSK Vorgaben) enthaltenen kantonalen Entwicklungsachsen und Verbindungsachsen werden übernommen. Ergänzt werden sie mit regionalen Entwicklungsachsen, welche sich durch die traditionellen Dorfstrukturen und den dementsprechend vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen ergeben. Innerhalb des Regionsperimeters sind vor allem die Achsen Lyss/Aarberg-Büren, Biel-Täuffelen sowie Kerzers-Ins-Neuenburg von Bedeutung.

Die Entwicklungsachsen umfassen die für eine vorrangige Siedlungsentwicklung prädestinierten Standorte. Unterschieden werden dabei Schwerpunkte für Wohn- und Mischnutzung und Schwerpunkte für Arbeitsnutzung.

-  *Kantonale Entwicklungsachsen 1. und 2. Ordnung*
-  *Kantonale Verbindungsachsen*
-  *Regionale Entwicklungsachsen*



b) Zentralitätsstruktur, regionale räumliche Schwerpunkte

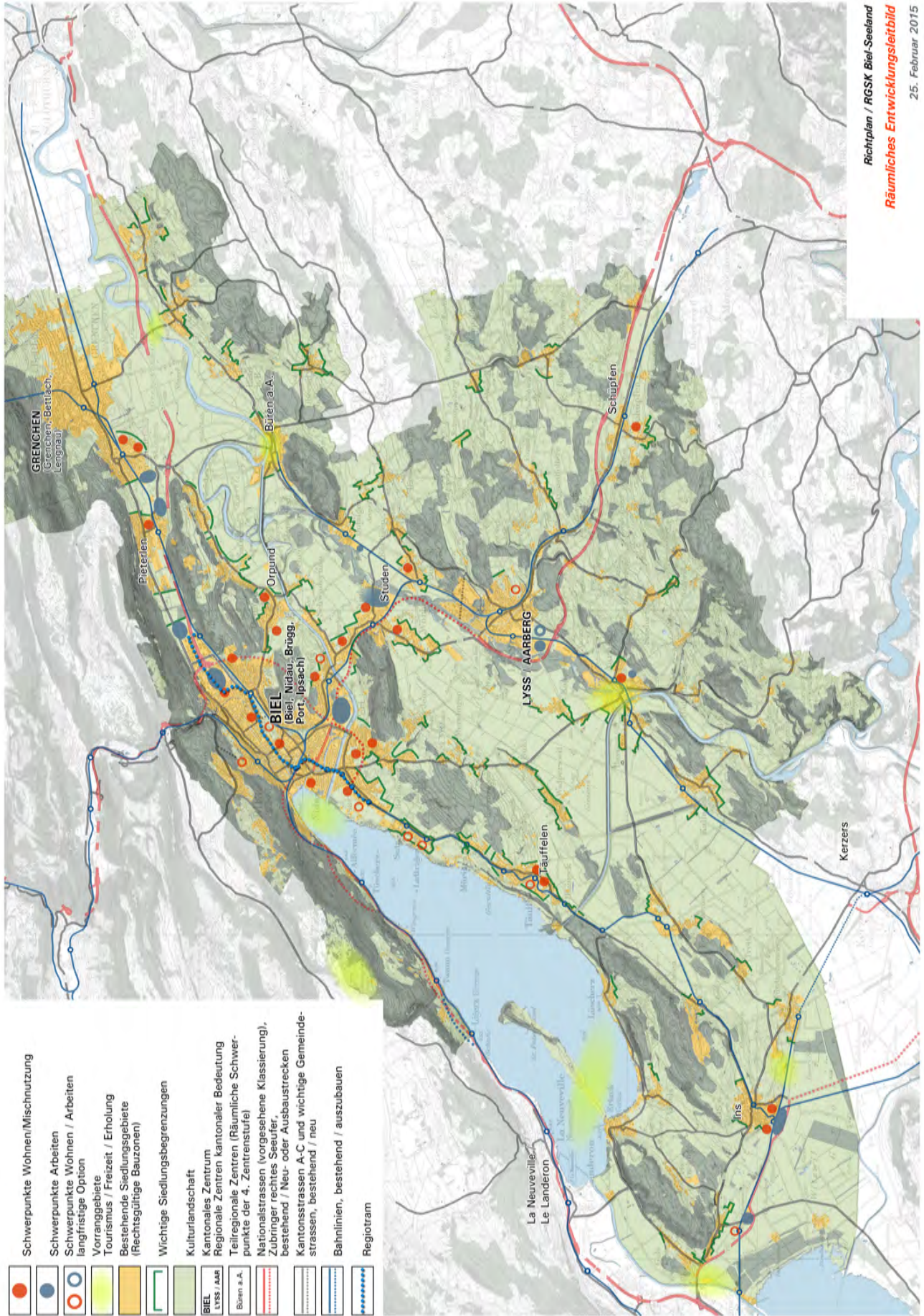
Neben den im kantonalen Richtplan festgelegten Zentren Biel (kantonales Zentrum, 2. Stufe) und Lyss/Aarberg (regionales Zentrum von kantonalen Bedeutung, 3. Stufe) werden regionale räumliche Schwerpunkte als Zentren 4. Stufe festgelegt. Massgebend dafür ist ihre Bedeutung als Arbeitsplatzstandort, das Dienstleistungsangebot, die öffentliche Verkehrserschliessung und ihre Zugehörigkeit zu einer Entwicklungsachse.

	<p>Es ergibt sich folgende Zentralitätsstruktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kantonales Zentrum: Biel (Biel, Brugg, Nidau; zusätzlich vorgeschlagen: Ipsach, Port) - Regionale Zentren von kantonaler Bedeutung: Lyss/Aarberg und Grenchen (einschliesslich Lengnau) - Teilregionale Zentren (räumliche Schwerpunkte der 4. Zentrenstufe): Studen, Pieterlen, Orpund, Täuffelen, Büren, Schüpfen (Kandidat), Ins, sowie La Neuveville/Le Landeron
<p><i>c) Ländlicher Raum</i></p>	<p>Der durch seine Topographie, Gewässer und Waldbestände vielfältig gegliederte, die räumliche Eigenheit der Region prägende ländliche Raum, bildet Ort einer Vielzahl von Ansprüchen, welche in Zusammenhang mit der Landwirtschaft, der Siedlungserweiterung, dem Natur- und Landschaftsschutz, den Freizeit- und Erholungsaktivitäten stehen.</p> <p>Im Blickpunkt stehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Gebiete, für welche aufgrund ihrer landschaftlichen, kulturhistorischen und ökologischen Qualitäten ein vorrangiges Interesse zu deren Erhaltung und Inwertsetzung besteht (werden in der Richtplan-Karte – nebst kantonalen Schutzgebieten - als Landschaftsschutzgebiete A und B ausgeschieden). Von überregionaler Bedeutung ist dabei das linke Bielerseeufer, welches als Landschaft von nationaler Bedeutung (BLN) eingestuft ist; - die Gebiete, für welche den Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes ein begrenzter Stellenwert beigemessen wird und demgegenüber vermehrter Spielraum für die sich wandelnden Bedürfnisse der Landwirtschaft gegeben ist (werden in der Richtplan-Karte nicht speziell ausgeschieden); - Weiler und Gebäudegruppen, welche landschaftsprägend wirken und in ihrem Bestand zu erhalten sind.
<p><i>d) Siedlungsbegrenzung</i></p>	<p>Die Ausdehnung der Siedlungen ins Landwirtschaftsgebiet und in landschaftlich wertvolle Gebiete wird begrenzt. Dies wird entweder durch die Ausscheidung von Landschaftsschutzgebieten A und B oder durch Siedlungsbegrenzungslinien in der Richtplan-Karte sichergestellt. Die Siedlungsränder sind gut zu gestalten.</p> <p>Hinweis: Rechtsgültig sind die „Siedlungsbegrenzungen von überörtlicher Bedeutung“ in der RGSK-Karte.</p>
<p><i>e) Tourismus / Freizeit / Erholung</i></p>	<p>Tragende Elemente für Tourismus und Freizeit bilden sowohl die an Seen und Fliessgewässer anstossenden Uferbereiche als auch das Gebiet der an der Regionsgrenze entlang führenden 1. Jurakette. Als Vorranggebiete für diesbezügliche Einrichtungen und Anlagen bestimmt werden die Gebiete der unteren Seebucht (Biel / Nidau / Ipsach / Sutz-Lattrigen), der oberen Seebucht (Erlach / Vinelz / Lüscherz / Le Landeron / La Neuveville), die Rebhänge des linken Bielerseeufers und der angrenzende Hügelzug des Twannberges sowie Standorte am Zihlkanal (Gampelen) und der Aare (Aarberg, Büren, Arch).</p>
<p><i>f) Verkehrsangebot</i></p>	<p>Beim Strassennetz stehen die folgenden Vorhaben im Vordergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fertigstellung der A5-Umfahrung inklusive Zubringer rechtes Bielerseeufer, Anschluss Orpund und der zur Entlastung des regionalen Strassennetzes dienenden Begleitmassnahmen; - Sanierung A5 am linken Seeufer; - Ausbau der für eine Übernahme durch den Bund vorgesehen T6 auf der Strecke Brugg-Lyss (inklusive Ausbau und Verlegung des Anschlusses Studen);

- Neuerschliessung der Industriezone Lyss Nord mittels Verbindung zur bestehenden Kantonsstrasse Lyss-Büren und zum T6-Anschluss Lyss Nord;
- Sanierung der H10 von Ins zum A1-Anschluss Löwenberg;
- Umgestaltung der Ortsdurchfahrten längs der Verbindungsachsen Täuffelen-Ipsach, Lyss-Kallnach, und im Ortskern von Lyss;
- Option Ortsumfahrungen K22 (Aarberg-Kerzers).

Der Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs dienen:

- Ausbau der Gleisinfrastruktur auf der Jurafusslinie (insbes. Doppelspur Ligerz);
- Doppelspurausbau zwischen Müntschemier und Kerzers;
- Neue Bahnhaltstellen Bözingenfeld und Lyss Grien (realisiert);
- Erweiterung des öV-Angebotes durch eine durchgehende Buslinie Biel-Meinisberg-Grenchen;
- die Verlängerung der BTI-Linie bis ins Bözingenfeld (Regiotram als Langfristoption);
- Fahrplanverdichtungen S-Bahn Biel-Bern und Bern-Neuenburg;
- Punktuelle Erweiterungen des Bus-Angebotes inkl. Fahrplanverdichtungen.



- Schwerpunkte Wohnen/Mischnutzung
- Schwerpunkte Arbeiten
- Schwerpunkte Wohnen / Arbeiten langfristige Option
- Vorranggebiete Tourismus / Freizeit / Erholung
- Bestehende Siedlungsgebiete (Rechtsgültige Bauzonen)
- Wichtige Siedlungsbegrenzungen
- Kulturlandschaft
- Kantonales Zentrum
- Regionale Zentren kantonaler Bedeutung
- Teilregionale Zentren (Räumliche Schwerpunkte der 4. Zentrenstufe)
- Büren a.A.
- Nationalstrassen (vorgesehene Klassierung), Zubringer rechtes Seeufer
- Kantonstrassen A-C und wichtige Gemeindestrassen, bestehend / neu
- Bahnliesen, bestehend / auszubauen
- Regiotram

3.3 Teilgebietskonzepte ausserhalb Agglomeration

Inhalt der Teilgebietskonzepte

Die Teilgebietskonzepte konkretisieren das räumliche Entwicklungsbild für die einzelnen Teilgebiete. Sie bezeichnen:

- die räumliche Grundstruktur, bestehend aus den prägenden Strassenräumen, Grünflächen und Landschaftselementen.
- die grösseren Entwicklungspotenziale für Wohnen, Arbeiten und Mischnutzungen. Ihre Bestimmung erfolgt aufgrund der Kriterien:
 - Erschliessungsgrad öffentlicher Verkehr,
 - Qualität Strassenerschliessung,
 - Bezug zur vorhandenen Siedlungsstruktur,
 - Landschaftliche Auswirkungen,
 - Standortqualität und -eignung.
- geeignete Freiräume für den öffentlichen Bedarf, Freizeit oder ökologischen Ausgleich.
- die regional wichtigen Zentren und Ortskerne.
- die Siedlungsgebiete mit Aufwertungsbedarf.
- Die Siedlungsbegrenzungen und das Landwirtschaftsgebiet.
Hinweis: Rechtsgültig sind die „Siedlungsbegrenzungen von überörtlicher Bedeutung“ in der RGSK-Karte.
- Die folgenden Teilgebietskonzepte (Karten und Text) wurden aus dem Richtplan / RGSK 1. Generation übernommen. Anpassungen erfolgten nur, wo sich die Situation wesentlich geändert hat.

3.3.1 Teilgebietskonzept Aarberg / östliches Seeland

Vgl. Plandarstellung S.59

Das Gebiet Lyss-Busswil und Worben ist Teil der Agglomeration Biel-Lyss. Aufgrund des räumlichen Zusammenhanges und der Lesbarkeit sind die konzeptionellen Aussagen auch im vorliegenden Teilgebietskonzept erwähnt.

Räumliche Entwicklung

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

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

Verkehr

Hinsichtlich der Bedienung durch den öV ergibt sich ein unterschiedliches Bild. Während die von den Bahnlinien erschlossenen Gebiete über ein gutes Kursangebot verfügen, ergeben sich in den ländlichen Teilen Defizite.

Gegenstand der laufenden Bestrebungen zur Angebotsverbesserung sind Fahrplanverdichtungen auf den Linien Bern-Biel sowie auf der Linie Lyss-Büren.

Zu einer namhaften Attraktivierung der örtlichen öV-Bedienung führen die Inbetriebnahme eines Ortsbussystems in Lyss sowie die vorgesehene Einrichtung der Bahnhaltestelle Lyss-Grien (realisiert).

In Anbetracht des niederen Benützungsgrades fehlen die Voraussetzungen für einen namhaften Ausbau des übrigen Busangebotes.

In Bezug auf den Strassenverkehr ist davon auszugehen, dass die Inbetriebnahme des Ostastes der A5-Umfahrung (voraussichtlich 2017) zu einer geringfügigen Entlastung der Kantonstrassenverbindungen Solothurn-Lyss, bzw. Büren-Rapperswil führen wird. Die innerhalb des Teilgebietes vorgesehenen Massnahmen umfassen:

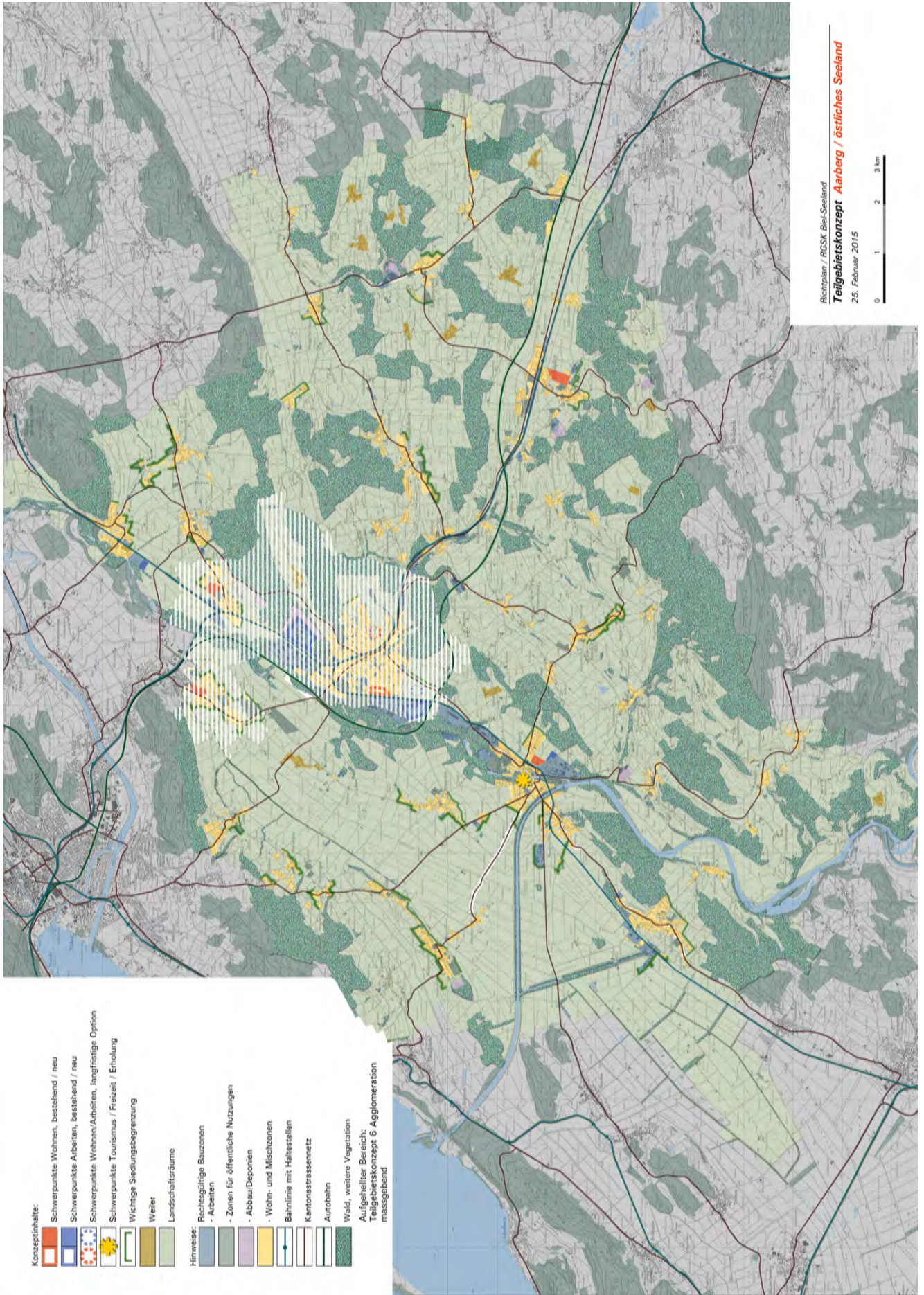
- Anpassungen am Autobahnanschluss Lyss-Nord,
- die Umgestaltung der K22 im Bereich der Ortsdurchfahrten Aarberg, Barga und Kallnach, sowie auf der Kantonsstrasse in Rapperswil.
- die Neuerschliessung der Industriezone Lyss-Nord mit Verbindungen zur Kantonstrasse Lyss-Büren und zum Anschluss an die T6 (langfristig). Die diesbezüglichen Festlegungen des Richtplanes KLB (koordinierte Planung Lyss-Buswil) werden im Massnahmenteil des Richtplans integriert.
- öV-Erschliessung der Industriezone Lyss Nord.
- Aus Sicht des Veloverkehrs besteht Handlungsbedarf bei den Verbindungen Walperswil-Aarberg und Merzligen-Bellmund.

Als Langfristmassnahme aufgenommen wird die Trassefreihaltung für die K22 als Ortsumfahrung von Aarberg, Barga und Kallnach.

Erläuterungen zur Planbeilage

Im Einzelnen bestimmt das Teilgebietskonzept folgende Planinhalte:

- Schwerpunkte Wohnen in den Gemeinden Lyss, Aarberg, Buswil, Worben und Schüpfen. Insgesamt verfügen die bezeichneten Standorte über ein genügendes öV-Angebot und ein gut erreichbares Einkaufs- und Dienstleistungsangebot. Zudem tragen sie zu einer gezielten Arrondierung des bestehenden Baugebietes und zur Stärkung bestehender Quartiere bei.
- Schwerpunkte Arbeiten in der Gemeinde Lyss. Diese dienen der Ansiedlung industrieller Betriebe an einem verkehrlich geeigneten Standort (Anbindung an T6).
- Schwerpunkte Tourismus und Freizeit in Aarberg. Stossrichtung ist die generelle Inwertsetzung und Entwicklung der ansässigen touristischen Infrastruktur.



- Konzeptinhalte:**
- Schwerpunkte Wohnen, bestehend / neu
 - Schwerpunkte Arbeiten, bestehend / neu
 - Schwerpunkte Wohnen/Arbeiten, langfristige Option
 - Schwerpunkte Tourismus / Freizeit / Erholung
 - Wichtige Siedlungsbegrenzung
 - Weiler
 - Landschaftsräume
- Hinweise:**
- Rechtsgültige Bauzonen
 - Artenien
 - Zonen für öffentliche Nutzungen
 - Abbau/Deponien
 - Wohn- und Mischzonen
 - Bahnlinie mit Haltestellen
 - Kantonsstrassennetz
 - Autobahn
 - Wald, weitere Vegetation
- Aufgeklärter Bereich:**
 Teilgebietskonzept 6 Agglomeration
 massgebend

Richtplan / RGSK Biel-Seeland
Teilgebietskonzept Anberg / östliches Seeland
 25. Februar 2015

3.3.2 Teilgebietskonzept Ins / Erlach

Vgl. Plandarstellung S. 62

<i>Vorbemerkung</i>	<p>Im Teilgebiet Ins / Erlach bestehen enge Beziehungen einerseits zur Agglomeration Neuenburg, andererseits zum Seebezirk / Murten. Die wichtigsten Zusammenhänge wurden soweit möglich berücksichtigt. Für die nächste Generation der Richtplanung RGSK ist eine kantonsüberschreitende Planung anzustreben.</p>
<i>Räumliche Entwicklung</i>	<p>Dem Teilgebietskonzept liegt die Vorstellung nach einer differenzierten räumlichen Entwicklung zugrunde, die dazu führt, dass;</p> <ul style="list-style-type: none"> - die durch die Bahnlinie Bern-Neuenburg und eine direkte Anbindung an die H10 verkehrsgünstig gelegene Gemeinde Ins als Wohn- und Arbeitsschwerpunkt gestärkt und als teilregionales Zentrum gestützt wird; - in der Gemeinde Gampelen die Lage an der H10 und der Bahnlinie Bern-Neuenburg als Voraussetzung zur Entwicklung eines Arbeitsplatzschwerpunktes genutzt und die Möglichkeit einer langfristigen, konzentrierten Wohnentwicklung beim Bahnhof in Betracht gezogen wird; - in Gals ein zukünftiger Arbeitsschwerpunkt beim H10-Anschluss vorgesehen wird; - in der oberen Seebucht Raum für eine Erweiterung des Tourismus- und Freizeitangebotes geschaffen wird und mit einer gezielten Erweiterung des Wohnangebotes die bestehende Einkaufs- und Dienstleistungsausstattung gestärkt wird; - Beim Inforama Ins das geplante „Feriendorf im Gemüsegarten Seeland“ realisiert werden kann; - im westlichen Teil der Zihl weitere Ansiedlungsmöglichkeiten für touristische Anlagen geschaffen werden; - in den ländlichen Gemeinden eine massvolle Erweiterung der Wohn- und Arbeitsflächen ermöglicht wird; - der Bestand an grossflächigen Landschaftsräumen erhalten bleibt und die an diese gestellten Ansprüche von Landwirtschaft, Ökologie und Freizeitnutzung auf gemeinsamer Basis berücksichtigt werden. Mit der laufenden „landwirtschaftlichen Gesamtplanung“ soll die Voraussetzung für eine zielgerichtete, mit den Interessen der Raumentwicklung abgestimmte Festlegung der landwirtschaftlichen Entwicklungsbedürfnisse geschaffen werden.
<i>Verkehr</i>	<p>Hinsichtlich der Bedienung durch den öV ergibt sich ein unterschiedliches Bild. Während die von den Bahnlinien erschlossenen Gebiete über ein gutes Kursangebot verfügen, erschwert die disperse Anordnung der Gemeinden eine rationelle Linienstruktur des Busbetriebes und setzt dem diesbezüglichen Angebot gewisse Grenzen. Gegenstand der laufenden Bestrebungen ist in erster Linie die Einführung eines Halbstundentaktes zwischen Bern und Neuenburg mit Halt in Ins sowie der Doppelspurausbau zwischen Müntschemier und Kerzers. In Anbetracht des niederen Benützungsgades fehlen die Voraussetzungen für einen namhaften Ausbau des übrigen Busangebotes. Eine Herausforderung stellt die öV-Erschliessung der vorgesehenen Arbeitszone Gals dar.</p> <p>Die innerhalb des Teilgebietes vorgesehenen Massnahmen im Strassenbau umfassen die Optimierung der H10 zwischen Ins und der Kantonsgrenze Freiburg mit Weiterführung zur A1 im Gebiet Löwenberg.</p> <p>Schwachstellen für den Veloverkehr bestehen längs der Strassen von Erlach Richtung Tschugg, bzw. Le Landeron. Speziell zu erwähnen ist die fehlende Langsamverkehrsverbindung im Mündungsbereich der Zihl in den Bielersee.</p>

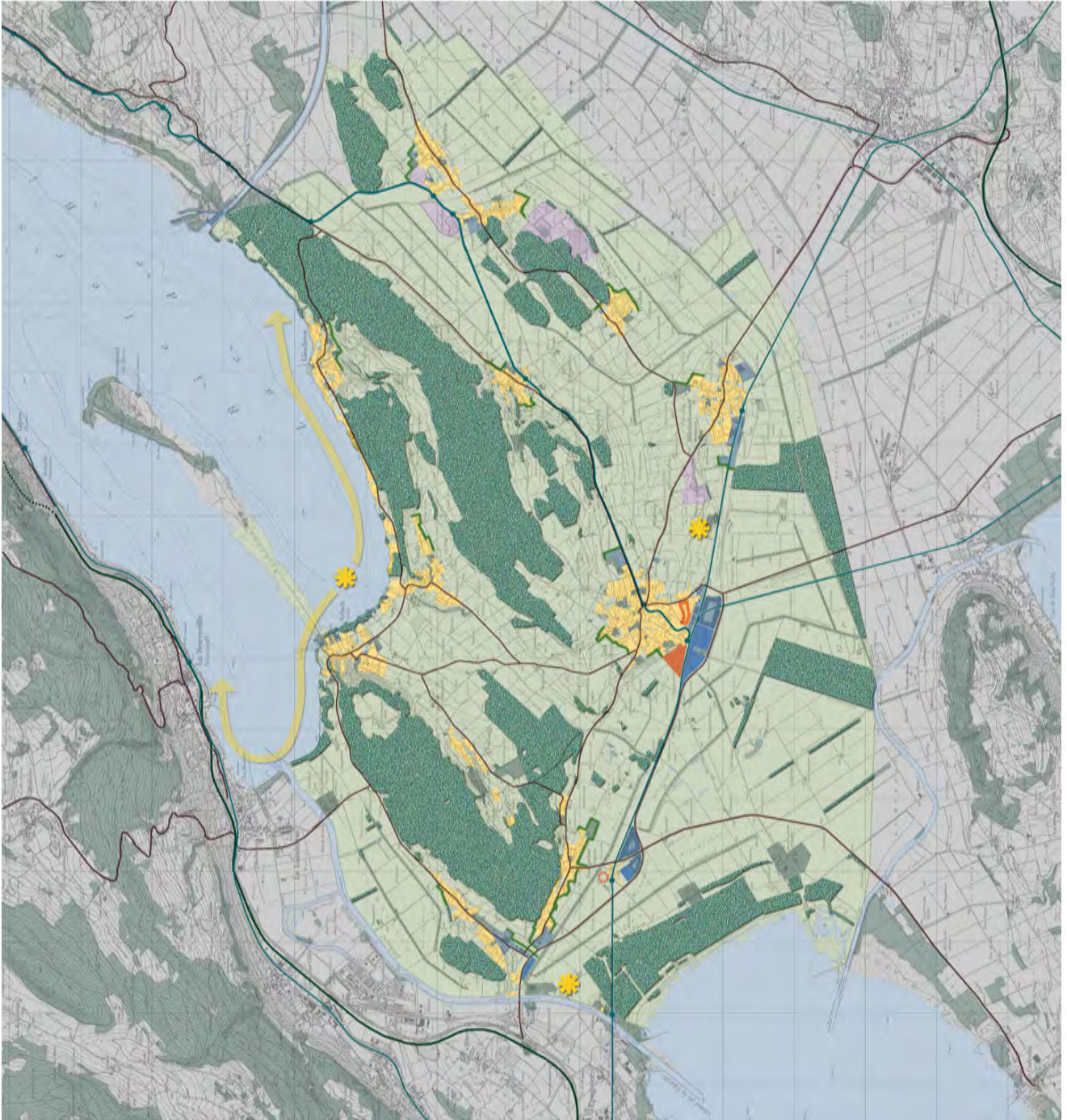
Erläuterungen zur Planbeilage

Im Einzelnen bestimmt das Teilgebietskonzept folgende Planinhalte:

- Schwerpunkte Wohnen in der Gemeinde Ins. Die Standorte verfügen über ein gutes öV-Angebot und ein gut erreichbares Einkaufs- und Dienstleistungsangebot.
- Langfristige Option eines Schwerpunktes Wohnen in der Gemeinde Gampelen. Die Möglichkeit eines anhaltenden Entwicklungsdrucks auf die Gemeinde und einer dementsprechenden Sättigung der vorhandenen Siedlungsstruktur führt zur Inbetrachtung eines Entlastungsstandortes im Bereich der Bahnhoftestelle.
- Schwerpunkte Arbeiten in den Gemeinden Ins, Gampelen und Gals. Diese dienen der Ansiedlung von Produktionsbetrieben an einem verkehrlich geeigneten Standort (Anbindung an H10).
- Schwerpunkte Tourismus und Freizeit in der oberen Seebucht und in Gampelen. In Bezug zum Bielersee und zur Zihl soll die Ansiedlung neuer Tourismus- und Freizeitangebote ermöglicht werden.
- Die Bestrebungen der Region, die vom Kanton Bern per 2018 verfügte Aufhebung des TCS-Campingplatzes Fanel zu annullieren, stellen angesichts der grossen Bedeutung des Naturschutzgebietes Fanel eine Herausforderung dar.

Richtplan / RGSK Biel-Seeland
Teilgebietskonzept Ins / Erlach

25. Februar 2015



- Konzeptinhalte:**
- Schwerpunkte Wohnen, bestehend / neu
 - Schwerpunkte Arbeiten, bestehend / neu
 - Schwerpunkte Wohnen / Arbeiten, langfristige Option
 - Schwerpunkte Tourismus / Freizeit / Erholung
 - Wichtige Siedlungsbegrenzung
 - Weiler
 - Landschaftsräume
- Hinweise:**
- Rechtssichere Bauzonen
 - Arbeiten
 - Zonen für öffentliche Nutzungen
 - Abbau/Deponien
 - Wohn- und Mischzonen
 - Bahnlinie mit Haltestellen
 - Kantonsstrassennetz
 - Autobahn
 - Wald, weitere Vegetation

3.3.3 Teilgebietskonzept Grenchen / Büren

Vgl. Plandarstellung S. 65. Hinweis: Die Gemeinde Lengnau ist Bestandteil des beschlossenen Richtplans der Agglomeration Biel.

Verhältnis zum Kanton Solothurn

Das Teilgebietskonzept umfasst mit den Gemeinden Grenchen und Bettlach auch die Solothurnischen Teile der Repla Grenchen-Büren. Das Konzept wurde unter Einbezug dieser Gemeinden erarbeitet. Es ist jedoch für den Kanton Solothurn nicht verbindlich.

Generelle Stossrichtung

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

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

Verkehr

Hinsichtlich der verkehrlichen Erschliessung steht das Anliegen für eine Verbesserung der Bedienung des öffentlichen Verkehrs im Vordergrund. Angestrebt wird der Ausbau des Busnetzes durch durchgehende Buslinien Biel-Pieterlen bis nach Grenchen und Meisberg-Lengnau sowie der Ausbau des Taktangebotes bei den Buslinien der Region Grenchen, Grenchen-Büren und Büren-Rüti-Arch-Leuzigen wie auch der Bahnlinie Lyss-Büren. Hinsichtlich des Freizeitverkehrs einzubeziehen sind die Anliegen für eine gute öV-Bedienung des Freizeit- und Erholungsgebietes auf der 1. Jurakette (Grenchenberg).

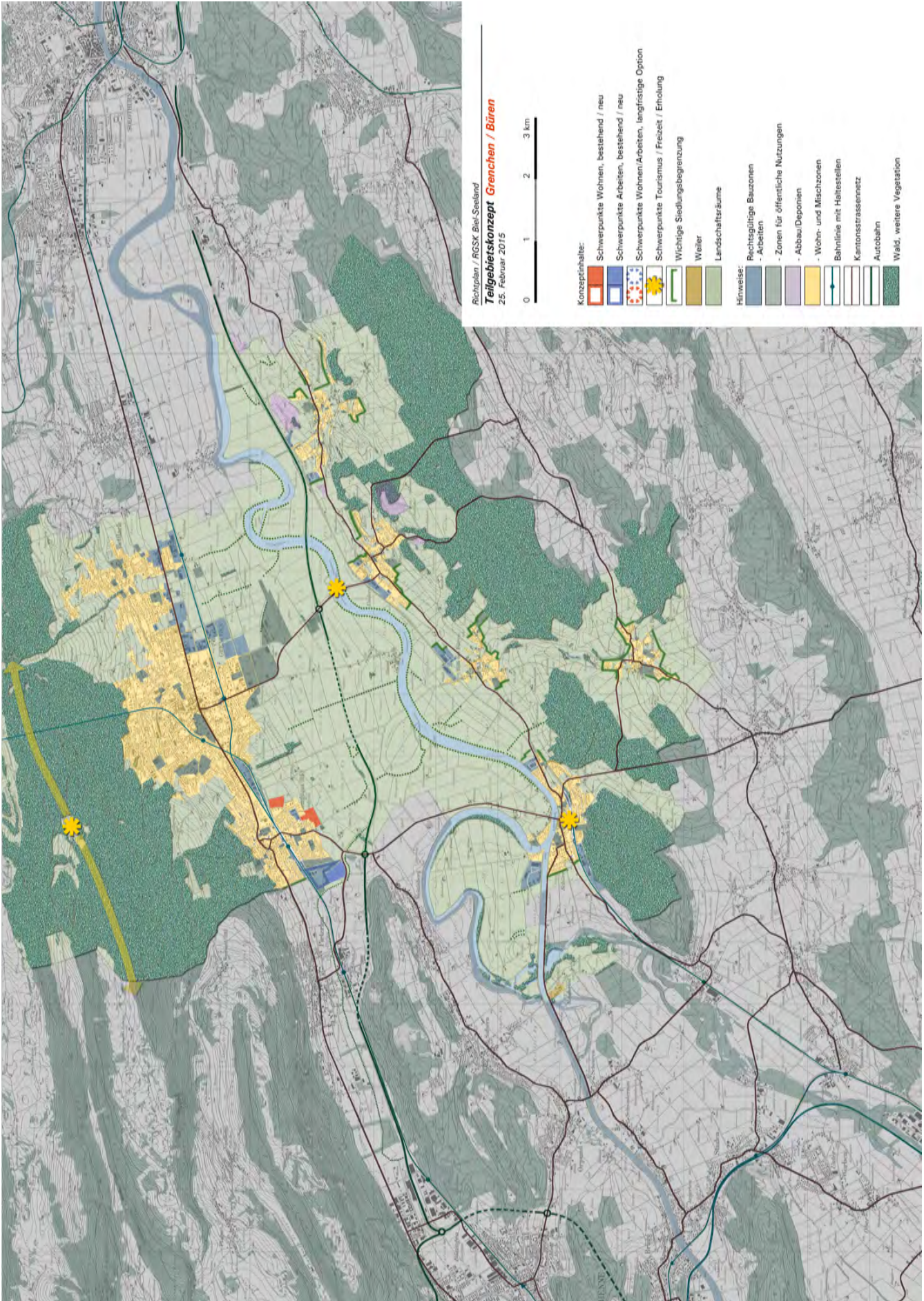
In Bezug auf den Strassenverkehr ist davon auszugehen, dass die Inbetriebnahme des Ostastes der A5-Umfahrung Biel zu einer gewissen Entlastung der Verbindungen Solothurn-Lyss, bzw. Büren-Rapperswil führen wird. Längs der Kantonsstrasse K22, auf den Ortsdurchfahrten von Büren bis Leuzigen, wurden, bzw. werden zurzeit die Schwachstellen mit verkehrlich flankierenden Massnahmen zur A5 behoben. Die für den Ve-loverkehr als kritisch beurteilten Strassenabschnitte liegen zwischen Büren und Dotzigen, zwischen Büren und Rüti, zwischen Büren und Schnottwil wie auch zwischen Lengnau und Grenchen (inzwischen teilweise saniert). Als neue Schwachstellen erweisen sich die Autobahnan-schlüsse, namentlich der Anschluss Grenchen / Arch.

Erläuterungen zur Planbeilage

Im Einzelnen umfasst das Teilgebietskonzept folgende Aussagen:

- Schwerpunkte Wohnen in der Gemeinde Lengnau. Die entsprechenden Standorte verfügen über die notwendige Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr und einen guten Lagewert. Sie bewirken zudem eine räumliche Konsolidierung des Siedlungsrandes.
- Ein Schwerpunkt Arbeiten Lengnau. Dieser dient der Ansiedlung industrieller Betriebe an einem verkehrlich geeigneten Standort (Anbindung an A5).

- Auf die Bezeichnung von Schwerpunkten für Arbeiten oder Wohnen im Gebiet Grenchen / Bettlach wird verzichtet.
- Schwerpunkte Tourismus und Freizeit in Büren und im Bereich der Aarequerung Arch. In Bezug zur Aare soll an diesen Standorten die Erweiterung bestehender, bzw. die Ansiedlung neuer Tourismus- und Freizeitangebote ermöglicht werden.



3.3.4 Teilgebietskonzept linkes Bielerseeufer

Für das linke Bielerseeufer wurde bereits im RGSK 1. Generation der „Richtplan linkes Bielerseeufer“ aus dem Jahre 2005 in den Richtplan / RGSK überführt. Angestrebt wird die integrale Erhaltung der landschaftlichen Werte, die Aufwertung als Lebens- und Erholungsraum und die Sanierung der Mängel bei der Verkehrsinfrastruktur (Nationalstrasse A5, Doppelspurlücke SBB, Veloverkehr). Es ist keine grössere Siedlungsentwicklung vorgesehen. Bei der Gestaltung von neuen Infrastrukturen ist der Schutzwürdigkeit der Landschaft speziell Rechnung zu tragen.

3.4 Agglomerationsstrategie

Das folgende Kapitel beinhaltet die für die Agglomeration Biel/Lyss massgebenden Richtlinien für die zukünftige Entwicklung (Ziele, Stossrichtungen, Zukunftsbild). Die Agglomerationsstrategie ist ein behördenverbindlicher Bestandteil des Richtplans und gleichzeitig ein wichtiger Teil des Agglomerationsprogramms.

3.4.1 Ziele und Stossrichtungen für die Agglomerationsentwicklung

Siedlungsentwicklung

Für die Agglomeration wird gemäss Kapitel 3.1.3 von 2012 bis 2030 eine Bevölkerungszunahme von 11%, bzw. von + 12'000 Einwohnern angestrebt. Das Wachstum verteilt sich gemäss Zielsetzungen des kantonalen Richtplans theoretisch wie folgt:

Teilraum	Bevölkerung 2012	Bevölkerung 2030	Zunahme 2012-2030	Zunahme % 2012-2030
Biel	52'400	58'600	6'200	12%
Lyss	14'100	15'500	1'400	10%
Umlandgemeinden	46'600	51'000	4'400	10%
Total	113'100	125'100	12'000	11%

Tabelle Bevölkerungsziele 2012-2030 Agglomeration

Die Siedlungsentwicklung nach Innen steht im Vordergrund, d.h. die Nutzung bestehender Baulandreserven und Verdichtungspotenziale haben Vorrang vor Neueinzonungen.

Wie im Kapitel 1.4.1 dargelegt, fehlen in der Stadt Biel Bauzonenreserven zur vollständigen Umsetzung der Bevölkerungsziele. Ein beschränktes zusätzliches Wachstum in den übrigen Teilgebieten ist deshalb zur Erreichung des Wachstumsziels erwünscht.

Das im Kapitel 3.1.3 postulierte Wachstumsziel von zusätzlich 7'000 Beschäftigten leiten sich aufgrund der angestrebten Wachstumsraten (analog Bevölkerung) wie folgt her (gerundete Zahlen):

Biel (2012: 39'500): + 4'500
 Lyss (2012: 8'000): + 1'000
 Umlandgemeinden (2012: 16'500): + 1'500

Die Zahlen basieren auf der seit 2011 angewendeten Methode STATENT. Es handelt sich um das Total der Beschäftigten, die Zahl entspricht 0.78 Vollzeit-äquivalenten

Die effektive Verteilung des Wachstums erfolgt gemäss den Potenzialen in den Arbeitsstandorten (ESPs, regionale Arbeitsschwerpunkte, Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten) und in den Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten.

Entsprechend den Bevölkerungszielen werden Rahmenbedingungen für ein wirtschaftliches Wachstum geschaffen. Die hauptsächlichen Ansatzpunkte zur Beeinflussung der regionalen Entwicklung liegen:

- in der Lenkung der künftigen Wohnstandorte in Gebieten im engeren Einzugsbereich von Haltestellen leistungsfähiger, öffentlicher Verkehrsmittel sowie in guter Erreichbarkeit zu den Arbeitsplatzgebieten, Versorgungseinrichtungen und Naherholungsgebieten;
- in der Förderung gemeindeübergreifender Steuerungs- und Lenkungsmechanismen für die Realisierung konzentrierter Wohnstandorte (Transfer von Siedlungsflächenkontingenten an geeignete Standorte);

- in der Konzentration der Arbeitsplätze an verkehrsgünstigen, d.h. durch den öV und das übergeordnete Strassennetz gut erschlossene Standorte;
- in der zeitlichen Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die absehbaren Kapazitätserweiterungen beim Strassen- und öV-Angebot;
- in der Aufwertung der Siedlungsqualität und in der Verdichtung innerhalb der bebauten Gebiete, insbesondere im Agglomerationskern und in Lyss;
- in der Aufrechterhaltung und gestalterischen Aufwertung der für die räumliche Gliederung der Agglomeration wichtigen Siedlungsgrenzen;
- in der Stärkung der Anziehungskraft der zentralen Einkaufsorte (Biel, Nidau, Lyss) und der Orts- und Quartierzentren sowie der gleichzeitigen Begrenzung der dezentral liegenden verkehrsintensiven Einkaufszentren auf den heutigen Stand;
- in der Konsolidierung der bestehenden, bzw. im Ausbau neuer übergeordneter öffentlicher Einrichtungen;
- in der Aufwertung und Vernetzung der See- und Flussufer und der für die Erholung wichtigen Grün- und Naturräume.

Daraus ergeben sich folgende Stossrichtungen:

1. Sicherstellung der für die Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung erforderlichen Siedlungsflächen an geeigneten Standorten.
2. Lenkung der Siedlungsentwicklung und -erneuerung auf Standorte entlang den Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs (Einzugsbereiche der BTI resp. des geplanten Regiotrams, der Bahnverbindungen Biel-Lyss und Biel-Grenchen sowie der Buslinien).
3. Bauliche Verdichtung und Umstrukturierung der dafür geeigneten Quartiere
4. Ausbau und Erneuerung des Agglomerationskerns (Biel/Nidau) als zentraler Wohn-, Arbeits- und Dienstleistungsstandort (für den Grossraum Jura-Seeland).
5. Weiterentwicklung des regionalen Wohn-, Arbeits- und Dienstleistungszentrums Lyss und Konsolidierung der bestehenden Orts- und Quartierzentren.
6. Lokalisierung übergeordneter öffentlicher Einrichtungen an Standorten im Einzugsbereich leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel und mit guter Einbindung in die Zentralitätsstruktur.
7. Städtebauliche Aufwertung und Erneuerung der bestehenden Quartiere sowie Erhaltung und Förderung gemischter Siedlungsstrukturen.
8. Aufwertung des Erholungsraumes längs dem Verlauf des Bielersees, des Nidau-Büren-Kanals, der Zihl und der Schüss.
9. Erhaltung siedlungsstrukturierender Freiräume und Vernetzung mit wertvollen Landschaftsräumen und Naturbeständen.

Verkehrsentwicklung

Ausgehend von den festgestellten Schwachstellen und vom Handlungsbedarf (Kap. 2.3) stützt sich die Verkehrsstrategie auf folgende Leitsätze:

- Sicherstellen der Mobilität der Bevölkerung und der Erschliessung und Entwicklung der Region mit gut funktionierenden und sich ergänzenden Verkehrsangeboten.
- Umwelt- und stadtverträgliches Gesamtverkehrssystem: Priorität beim öffentlichen Verkehr und beim Fuss- und Veloverkehr; Führung des motorisierten Individualverkehrs auf immissionsgeschützten Achsen (bestehenden, bzw. künftigen Autobahnumfahrungen in Lyss und Biel); minimale Beeinträchtigungen von Bevölkerung und Landschaft durch Verkehrsanlagen.

- Förderung verkehrsmindernder Siedlungsstrukturen und Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Mobilitätsangebot.
- Bevorzugung kostengünstiger und effizienter Lösungen durch optimale Nutzung von Infrastrukturen und Reduktion und Lenkung der Verkehrsnachfrage.

Ein wichtiges Ziel ist die Erhöhung der Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr: das prognostizierte Wachstum beim MIV (motorisierter Individualverkehr) von 1 % pro Jahr soll vermieden werden, indem die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse vermehrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel oder dem Langsamverkehr bewältigt werden. Der öV muss je nach Beziehung 25-50% mehr Passagiere bewältigen können und entsprechend ausgebaut werden. Das Langsamverkehrsnetz muss attraktiver und sicherer gestaltet werden.

Während mit der bestehenden T6 Lyss-Biel und der geplanten A5 Umfahrung Biel in weiten Teilen der Agglomeration günstige Voraussetzungen für die Entlastung des lokalen Strassennetzes bestehen, sind am rechten Bielerseeufer keine zusätzlichen Strassen vorgesehen. Hier können die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse nur mit einer attraktiven und leistungsfähigen öV-Achse ins Stadtzentrum und weiter in die östlichen Entwicklungsschwerpunkte der Agglomeration bewältigt werden. Mit der Verlängerung der BTI-Linie bis ins Bözingenfeld als „Regiotram“ soll die Erschliessung des rechten Bielerseeufers langfristig sichergestellt und ein leistungsfähiges Rückgrat für die öV-Erschliessung des Agglomerationskerns geschaffen werden.

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

- 1) Mit Hilfe einer Trendkorrektur bei der gesamtregionalen Siedlungsentwicklung und mit weiteren unterstützenden Massnahmen (Parkplatzbewirtschaftung, Mobilitätsmanagement) wird das Verkehrswachstum vermindert.
- 2) Das öffentliche Verkehrsnetz wird in der ganzen Agglomeration als Basis einer nachhaltigen Entwicklung gezielt ergänzt und gestärkt. Zentrale Massnahme ist längerfristig das Regiotram. Dieses soll insbesondere die Erschliessung des rechten Bielerseeufers mit dem öffentlichen Verkehrsmittel sicherstellen. Da die Realisierung des Regiotrams aus politischen Gründen hinausgeschoben wurde, sind mittelfristig entsprechende Verbesserungen mit dem Bus und auf dem bestehenden Bahnnetz anzustreben.
- 3) Komfort und Sicherheit des Langsamverkehrs werden flächendeckend gefördert. Dabei wird den Bedürfnissen der verschiedenen Kategorien – Alltagsverkehr, Freizeitverkehr, Mobilität Behinderter – Rechnung getragen.
- 4) Mit einer raschen Realisierung und Inbetriebnahme der A5-Umfahrung werden die Voraussetzungen für eine effiziente Verlagerung des privaten motorisierten Strassenverkehrs auf das übergeordnete, immissionsgeschützte Strassennetz geschaffen.
- 5) Die Wirkung der A5 und der T6 (Umfahrung Lyss) wird mit verkehrlichen flankierenden Massnahmen vFM verstärkt. Diese Massnahmen (betriebliche und gestalterische Massnahmen auf den Ortsdurchfahrten und flächenhafte Verkehrsberuhigung in den Quartieren) sollen zugleich zur Erhöhung der Sicherheit, zur Verbesserung der Verkehrsabläufe und der Sicherheit, zur Aufwertung der Strassenräume und zum ungestörten Betrieb des Busverkehrs beitragen.

6) Mit Netzergänzungen (Spitalzubringer Biel, Erschliessung Industriezone Lyss Nord) und Ergänzung von Anschlüssen (Vollanschlüsse Studen, Taubenloch / Reuchenette und Orpund) wird die Wirksamkeit des übergeordneten Strassennetzes verbessert. Die Schwachstellen des Strassennetzes am linken und rechten Bielerseeufer werden behoben

7) Bis zur vollständigen Inbetriebnahme der A5 Umfahrung Biel werden die Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft mit einem geeigneten Paket von Massnahmen auf dem bestehenden Verkehrsnetz sichergestellt und die wichtigsten Schwachstellen behoben. Insbesondere im Zustand „Inbetriebnahme des Ostastes“ ist die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes im westlichen Teil der Agglomeration mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen.

MOKA-Kriterien

<i>Auftrag</i>	Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE verlangt von den Agglomerationen, für das Monitoring der Agglomerationsprogramme zu vier vorgegebenen Indikatoren quantitative Ziele zu formulieren. Für das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss werden die Werte wie folgt festgelegt:
<i>Modal Split</i>	Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs MIV am Gesamtverkehr (gemessen nach Tagesdistanzen) soll von 64% im 2010 auf 60% im 2030 gesenkt werden. Es wird dem Umstand Rechnung getragen, dass mit der A5 Umfahrung Biel die Distanzen des MIV (auch bei gleich bleibendem Verkehrsaufkommen) zunehmen werden.
<i>Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen</i>	Der Anteil der Beschäftigten in den verschiedenen ÖV-Güteklassen soll von 2014 bis 2030 wie folgt verändert werden: <ul style="list-style-type: none"> - Güteklassen A + B: von 60% auf 64% - Güteklassen C + D: von 36% auf 34% - Güteklassen E + : von 4% auf 2%
<i>Einwohner nach ÖV-Güteklassen</i>	Der Anteil der Einwohner in den verschiedenen ÖV-Güteklassen soll von 2014 bis 2030 wie folgt verändert werden: <ul style="list-style-type: none"> - Güteklassen A + B: von 55% auf 58% - Güteklassen C + D: von 39% auf 38% - Güteklassen E + : von 6% auf 4%
<i>Unfälle</i>	Die Zahl der Verletzten und Getöteten pro 1'000 Einwohner soll von 3.1 im 2013 auf 2.5 im 2030 gesenkt werden.

3.4.2 Zukunftsbild Agglomeration

vgl. Plandarstellung S. 72

Das strukturierende Verkehrsnetz

Das strukturierende Verkehrsnetz der Agglomeration Biel besteht aus dem Eisenbahnnetz, dem Regiotram (langfristige Option) und dem Hochleistungsstrassennetz. Das Erschliessungsnetz wird ergänzt durch die städtischen und regionalen Strassen und Buslinien und durch ein engmaschiges Velo- und Fusswegnetz (im Plan nicht dargestellt).












Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die ÖV-Erschliessung

Die räumliche Anordnung der Entwicklungs- und Verdichtungsgebiete für das Wohnen und das Arbeiten richtet sich auf Standorte, welche durch das öffentliche Verkehrsnetz - insbesondere die geplanten Ergänzungen Regiotram und neue Bahnhaltstellen im Bözingenfeld und im Grien (Lyss) - optimal erschlossen werden.





<i>Entwicklungsgebiete für das Arbeiten an optimalen Standorten</i>	Die für das Regiotram gewählte Linienführung unterstützt die Ausbildung eines zwischen dem rechten Bielerseeufer und dem Bözingenfeld verlaufenden urbanen Rückgrates, auf welchem der ÖV-Knoten Biel, die Zentren von Biel und Nidau, die Mehrzahl der regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sowie die wichtigen Umstrukturierungs- und Verdichtungsbereiche angeordnet sind.
<i>Entwicklungsgebiete für Wohn- und Mischnutzung</i>	Die Entwicklungspotenziale Arbeiten (Produktion) konzentrieren sich auf wenige Standorte mit grossen Flächenangeboten, guter ÖV - Erschliessung und einer direkten Anbindung an das Autobahnnetz. Die Entwicklung des Studengrien bedingt den Ausbau eines Vollanschlusses an die T6.
<i>Versorgungszentren</i>	Die Entwicklungsgebiete für Wohn- und Mischnutzung sind durch das regionale Bus- oder Bahnnetz gut erschlossen (mindestens Viertelstundentakt) und zeichnen sich durch ihren Bezug zur vorhandenen Siedlungsstruktur, ihre Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz, die Nähe zu den öffentlichen Einrichtungen und den Einkaufsorten sowie ihren Lagewert aus.
<i>Erneuerung und Verdichtung der Siedlungsstruktur</i>	Zur flächendeckenden Versorgung wird ein vielfältiges Netz an Versorgungszentren erhalten. Innerhalb der Zentrumsbereiche werden günstige Bedingungen für die Ansiedlung von Verkaufsgeschäften und Dienstleistungsbetrieben geschaffen. Die städtebauliche Aufwertung und Verdichtung bilden zudem eine wichtige Komponente in der Strategie zur Stärkung der Zentren. Auf neue Einkaufszentren ausserhalb der Versorgungsschwerpunkte wird verzichtet.
<i>Landschafts- und Naturräume</i>	Die Gebiete mit Potenzial für eine Siedlungserneuerung und Verdichtung der Siedlungsstruktur befinden sich vor allem innerhalb des Agglomerationskerns - östliche Innenstadt, Stadtteile Bözingen, Mett und Madretsch, sowie im Grenzgebiet zwischen Biel und Nidau.
<i>Erholungsgebiete von regionaler Bedeutung</i>	Mit siedlungsstrukturierenden Freiräumen, mit der Freihaltung zusammenhängender Landwirtschaftsflächen, sowie mit auf die Topographie und die Landschaftsgestaltung abgestimmten Siedlungsbegrenzungen werden die siedlungsnahen Landschaftsräume geschützt und aufgewertet.
<i>Betriebliche und gestalterische Aufwertung des Strassennetzes</i>	Schwerpunkte im Hinblick auf eine Stärkung des Erholungs- und Freizeitangebotes bilden die Attraktivierung des Seeufers, der Ausbau durchgehender Verbindungen längs den Fliessgewässern sowie die Schaffung und Pflege siedlungsnaher Grün- und Naturräume.
<i>Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan</i>	Mit den verkehrlichen flankierenden Massnahmen zur A5-Umfahrung, dem Regiotram sowie Massnahmen auf einzelnen weiteren Strassenabschnitten werden auf dem regionalen Strassennetz die Siedlungsverträglichkeit und die Sicherheit erhöht, sowie die Bedingungen für den ÖV und den Langsamverkehr verbessert (im Plan nicht dargestellt).
	Der kantonale Richtplan teilt die Gemeinden in Raumtypen ein, für welche unterschiedliche Ziele gelten und welche für die Berechnung des Bauzonenbedarfs für das Wohnen massgebend sind. Das urbane Kerngebiete und der Agglomerationsgürtel sind die Haupt - Entwicklungsgebiete des Kantons. Ein hohes Mass an Verdichtung, eine Verbesserung der Siedlungsqualität und die sorgfältige Gestaltung der Siedlungsränder sind spezifische Ziele für den Agglomerationsgürtel. In den zentrumsnahen ländlichen Gebieten wird eine auf geeignete Standorte fokussierte, moderate Entwicklung angestrebt.

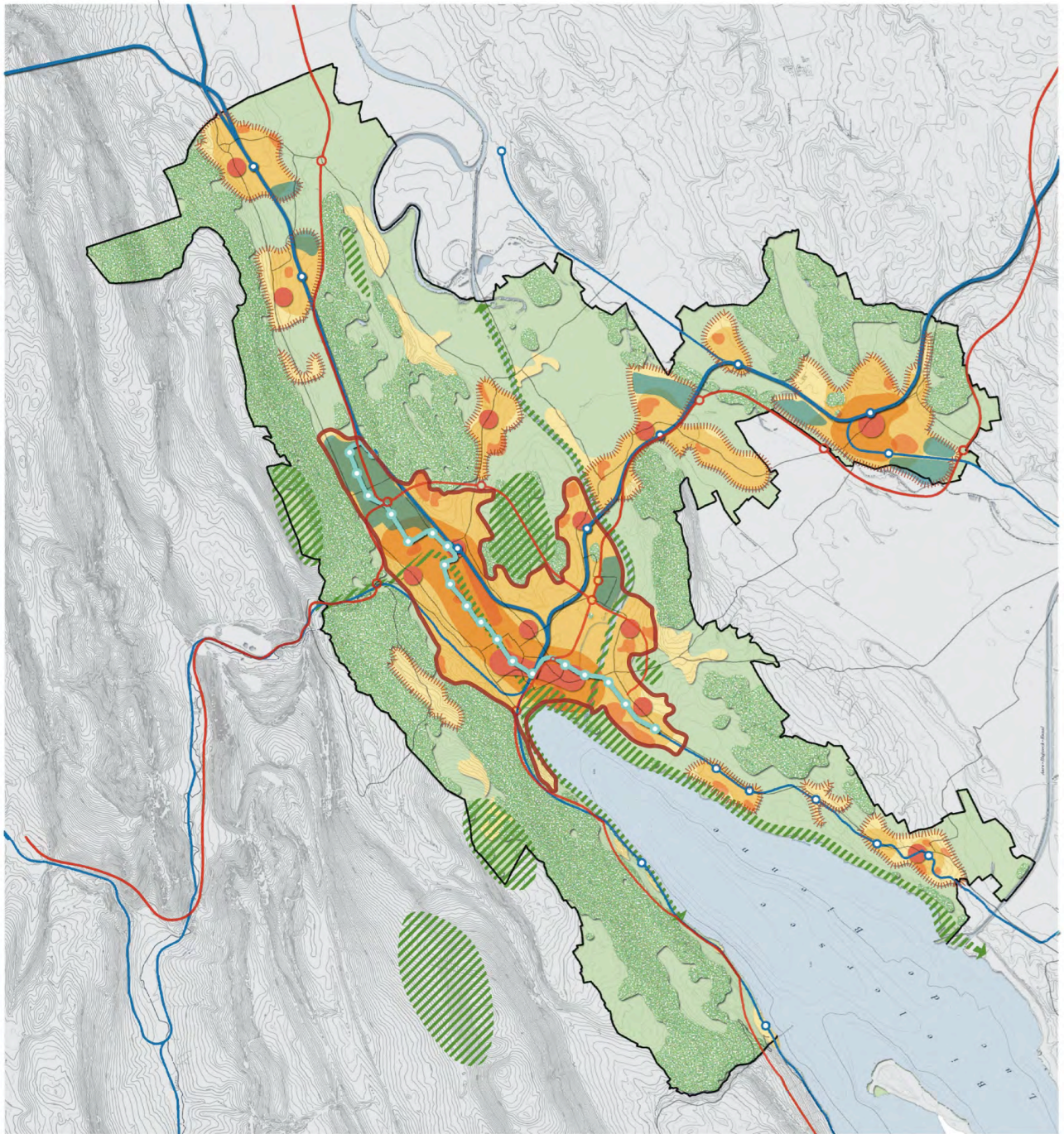
Agglomeration Biel / Lyss

Zukunftsbild

-  **Hauptsächliche Entwicklungs- und Verdichtungsgebiete**
-  **Erneuerung und Verdichtung der Siedlungsstruktur**
-  **Siedlungsgebiete**
-  **Entwicklungsgebiete Arbeiten**
-  **Entwicklungsgebiete Wohnen und Mischung**
-  **Versorgungszentren**
-  **Landschafts- und Naturräume, Wald**
-  **Erholungsgebiete von regionaler Bedeutung**
-  **Eisenbahnnetz, Haltestellen**
-  **Regiotram (Option)**
-  **Autobahn, Autobahnanschlüsse, Zubringer rechtes Seeufer**

Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan

-  **urbane Kerngebiete der Agglomerationen**
-  **Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen inkl. Zentren 4. Stufe**
-  **übrige**
-  **Zentrumsnahe ländliche Gebiete**



November 2015

3.4.3 Teilstrategien Verkehr

Teilstrategie motorisierter Individualverkehr MIV

vgl. Plandarstellung 18

*Das strukturierende Strassen-
netz*

Das Hochleistungsstrassennetz bildet das Rückgrat des Strassennetzes. Es übernimmt den Durchgangsverkehr und einen möglichst grossen Anteil des Ziel- und Quellverkehrs. Den Anschlüssen kommt für eine optimale Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs grosse Bedeutung zu. Das Siedlungsgebiet wird möglichst direkt vom Hochleistungsstrassennetz erschlossen.

Der regionale Verkehr wird auf wenige leistungsfähige übergeordnete Strassen konzentriert. Das Netz wird ergänzt durch untergeordnete Strassen, welche weitere Ortschaften erschliessen und die Feinverteilung im Agglomerationskern sicherstellen.

Als Optionen sind Netzelemente bezeichnet, deren Realisierung noch nicht sichergestellt ist und welche zum Teil umstritten sind (Vororientierungen).

*Gestaltungs- und Lenkungs-
massnahmen auf dem strukturi-
erenden Strassennetz*

Mit Durchfahrtswiderständen auf den übergeordneten und untergeordneten Strassen (Betriebs- und Gestaltungsmaßnahmen) wird die Entlastungswirkung der Hochleistungsstrassen verstärkt und die Gesamtattraktivität des Strassennetzes insgesamt begrenzt. Die Umsetzung im Agglomerationskern ist mit den verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM zur A5 Umfahrung Biel sichergestellt. Mit den Betriebs- und Gestaltungsmaßnahmen werden gleichzeitig die Sicherheit und die Koexistenz (MIV, öV, Langsamverkehr) auf dem Strassennetz erhöht und die Strassenräume städtebaulich aufgewertet. Unfallschwerpunkte werden systematisch erfasst und behoben.

*Verkehrsberuhigtes Siedlungs-
gebiet*

Mit einer konsequenten Konzentration des regionalen Verkehrs auf das strukturierende Strassennetz werden die Quartierstrassen vom quartierfremden Verkehr entlastet. Auf den Quartierstrassen wird der Verkehr beruhigt und sicher abgewickelt, in der Regel im Rahmen von Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen (siehe „verkehrsberuhigtes Siedlungsgebiet“ im Konzeptplan).

Parkplatzbewirtschaftung

Mit einer Parkplatzbewirtschaftung in den wichtigsten Zielgebieten (Versorgungszentren, Arbeitsschwerpunkte) wird der MIV-Pendler- und Besucherverkehr auf ein Minimum beschränkt. Im Agglomerationskern Biel und im Ortszentrum Lyss werden die Parkplätze auf direkt ans übergeordnete Strassennetz angeschlossenen Sammelparkierungsanlagen konzentriert.

Verkehrsintensive Vorhaben

Verkehrsintensive Vorhaben mit einem grösseren MIV-Aufkommen (> 2000 Fahrten/Tag) werden nur an den dafür vorgesehenen, gut erschlossenen Standorten zugelassen. Die Kontingente für zusätzliche MIV-Fahrten sind mehrheitlich ausgeschöpft.

Teilstrategie öffentlicher Verkehr öV

vgl. Plandarstellung 19

Das Schienennetz

Das Bahnnetz der SBB und der asm (aare seeland mobil) bildet mit seinen Haltestellen das Rückgrat des regionalen und überregionalen öffentlichen Verkehrs. Mit der längerfristig angestrebten Verlängerung der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn ins Stadtzentrum und in den Entwicklungsschwerpunkt Bözingenfeld (von Ipsach bis Bözingenfeld als Regiotram betrieben) werden das rechte Bielerseeufer und das Bözingenfeld mit dem öV optimal erschlossen. Im Kerngebiet der Agglomeration Biel werden so die notwendigen öV-Kapazitäten bereitgestellt. Ausbauten der BTI im Bereich Nidau-Biel sind auf den vorgesehenen Trambetrieb und eine stadtverträgliche Lösung auszurichten.

Das Busnetz

Im Kerngebiet der Agglomeration und in Lyss werden die Quartiere mit einem feinmaschigen Bussystem erschlossen. Das nicht von der Bahn erschlossene übrige Siedlungsgebiet im erweiterten Agglomerationsbereich wird mit regionalen Buslinien mit den Zentren und dem Bahnnetz verbunden.

Grundsätze für das öV-Angebot

Die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des öV wird schrittweise und gezielt erhöht, um das geschätzte Verkehrswachstum beim öV (25-50 Prozent) zu bewältigen. Es werden folgende minimale Taktdichten angestrebt:

- Bus- und Tramnetz im Agglomerationskern: 10 Minuten, auf Hauptachsen 5 bis 7.5 Minuten.
- Ortsbus Lyss 15 Minuten
- Regionallinien Bus und Bahn 15 bis 30 Minuten (Agglomerationsbereich)

Bis zur Realisierung des Regiotrams werden mit Anpassungen am Busnetz bessere Verbindungen vom Stadtzentrum und vom rechten Bielerseeufer ins Bözingenfeld angeboten.

Die Betriebssicherheit und Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs wird mit Busbevorzugungsmassnahmen sichergestellt.

öV-Knoten und Haltestellen

An den öV-Knoten werden optimale Anschlüsse unter den verschiedenen öV-Linien sichergestellt. Es werden kurze und attraktive Fusswege angestrebt. Die öV-Haltestellen sind attraktiv gestaltet, die Zugänglichkeit für FussgängerInnen und Velofahrende ist optimal gewährleistet. Die Fussgängeranlagen (namentlich Hauptknoten Biel und Lyss) weisen genügend Kapazitäten auf.

Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)

vgl. Plandarstellung 20

Fussverkehr

Der Anteil des Fussverkehrs soll erhöht werden, insbesondere bei den kurzen Wegstrecken bis 1.5 km.

Die Agglomeration weist ein flächendeckendes, attraktives und sicheres Fusswegnetz auf. Netzlücken sind geschlossen. Fussverbindungen längs von verkehrsorientierten Strassen (Hauptachsen und Verbindungsstrassen) sowie die Querungsstellen sind ansprechend und sicher gestaltet.

In den Quartieren bieten die Verkehrsberuhigungsmassnahmen optimale Bedingungen für die Fussgängerinnen und Fussgänger.

Die Schulstandorte können auf sicheren Wegen erreicht werden, so dass möglichst viele Kinder den Schulweg zu Fuss zurücklegen.

Das Fusswegnetz ist an geeigneten Stellen mit Sitzbänken ausgestattet.

Veloverkehr

Die Agglomeration Biel bietet von der Grösse und den topografischen Verhältnissen her günstige Voraussetzungen für die Velonutzung. Der Anteil des Veloverkehrs soll erhöht werden, insbesondere bei den Wegstrecken bis ca. 5 km, für die E-Bikes auch für längere Strecken.

Im Raum Biel – Nidau ist die Entlastungswirkung der Autobahnumfahrung A5 besonders auch zugunsten des Veloverkehrs optimal zu nutzen.

Den unterschiedlichen Bedürfnissen der Velofahrenden und Verkehrsmittel (Velos, E-Bikes) ist Rechnung zu tragen.

Veloroutennetz

Die Agglomeration weist ein flächendeckendes, sicheres und attraktives Veloroutennetz auf. Netzlücken sind geschlossen und bei den Haupttrouten des Alltagsverkehrs sind die Komfort- und Sicherheitsdefizite behoben.

- Mit neuen Netzelementen wie auch mit Kleinmassnahmen soll das Wegnetz für den Veloverkehr laufend verbessert werden.
- Im Rahmen der verkehrlichen flankierenden Massnahmen zur A5 soll im Agglomerationskern Biel/Nidau der Veloverkehr generell bessere Bedingungen erhalten.
- Die vom motorisierten Verkehr stärker belasteten Strassenabschnitte müssen vom Veloverkehr sicher und ohne grössere Umwege befahren werden können.
- In den Quartieren sollen Verkehrsberuhigungen und die Unterbindung von quartierfremdem Durchgangsverkehr das Velofahren im Wohnumfeld begünstigen.
- Die Schulstandorte können auf sicheren Wegen erreicht werden, so dass möglichst viele Kinder den Schulweg mit dem Velo zurücklegen.
- Für die E-Bikes ist eine geeignete Strategie zu entwickeln.

Veloabstellplätze

An den wichtigen Zielgebieten der Agglomeration und an den öV - Haltestellen besteht ein genügendes Angebot an attraktiven Veloabstellplätzen. Das Angebot an Leihvelos ist im Agglomerationsgebiet an geeigneten Standorten gewährleistet.

Teilstrategie kombinierter Verkehr und Mobilitätsmanagement

Prioritäten der Verkehrsmittel

Die Agglomeration fördert die optimale Kombination der einzelnen Verkehrsmittel und strebt folgende Prioritäten an:

- Fuss- und Veloverkehr für kurze Wegstrecken (Velo bis 5 Kilometer) und zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- Öffentlicher Verkehr für alle Beziehungen innerhalb der Agglomeration und für den zentrumsgebundenen Ziel- und Quellverkehr
- Motorisierter Verkehr für alle Beziehungen und Verkehrszwecke (z.B. Gütertransport), bei welchen keine gangbaren Alternativen bestehen.

Gefördert werden Massnahmen, welche der Vermeidung von Verkehr, insbesondere von motorisiertem Individualverkehr dienen.

Kombinierter Verkehr

Im Vordergrund steht die Kombination Langsamverkehr - öffentlicher Verkehr. Wichtigste Massnahme ist ein genügendes und qualitativ gutes Angebot an Veloabstellplätzen bei den öV-Haltestellen (Bike + Ride). Weitere Massnahmen des kombinierten Verkehrs sind:

- Veloverleihsystem
- Car-Sharing-Angebot
- Hauslieferdienste

Park + Ride- Angebote erfüllen in der Agglomeration Biel/Lyss eine subsidiäre Aufgabe. Sie ermöglichen in vom öV schlecht erschlossenen Räumen die Anbindung an die nächstliegende öV-Haltestelle. An den geeigneten Bahn- und Bushaltestellen wird ein angemessenes Angebot an Parkplätzen sichergestellt.

Mobilitätsmanagement

Die Agglomeration unterhält ein Mobilitätsmanagement, welches die Aktivitäten zur kombinierten Mobilität koordiniert, die Bevölkerung über die Angebote informiert und mit geeigneten Aktionen zu einem Mobilitätsverhalten im Sinne der angestrebten Prioritäten motiviert.

Teilstrategie „Zustand Ostast“

<i>Problemstellung</i>	<p>Im 2017 wird der Ostast der A5-Umfahrung Biel (Abschnitt Bözingenfeld bis Brüggmoos inklusive Anschluss Orpund) in Betrieb genommen. Damit werden im östlichen Teil der Stadt spürbare Entlastungen auf dem bestehenden Strassennetz ermöglicht. Im westlichen Teil der Agglomeration werden sich auf einzelnen bestehenden Strassen Mehrbelastungen ergeben und die Baustellen für den Westast werden zusätzliche Behinderungen mit sich bringen. Mit einer geeigneten Strategie soll die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes für diese rund 15 Jahre dauernde Phase sichergestellt werden.</p>
<i>Gesamtmobilitätskonzept</i>	<p>Zur Minimierung der MIV-Belastungen im Bereich des Westastes soll der Anteil des ÖV und des Langsamverkehrs erhöht werden. Dies bedingt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Bereitstellung der notwendigen Kapazitäten beim öV - Die Sicherstellung eines behinderungsarmen Busverkehrs mittels geeigneter Linienführungen und Busbevorzugungsmassnahmen - Die Sicherstellung sicherer und konfliktarmer Fussgänger- und Veloverbindungen - Eine Parkplatzbewirtschaftung in den wichtigsten Zielgebieten des Agglomerationskerns (Zentrum, Arbeitsschwerpunkte, Naherholungsgebiete), welche auf eine Minimierung des motorisierten Ziel-Quellverkehrs abzielt. <p>Eine Verstärkung des Mobilitätsmanagements ist eine weitere wichtige Massnahme.</p> <p>Das Gesamtmobilitätskonzept wurde inzwischen konkretisiert (siehe separaten Bericht). Die Umsetzung der Massnahmen ist im Rahmen des Agglomerationsprogramms vorgesehen und in den entsprechenden Massnahmenblättern geregelt.</p>
<i>Lenkung des übergeordneten MIV-Verkehrs</i>	<p>Der Durchgangsverkehr Ost-West und Jura-West soll nicht über das Nadelöhr Bernstrasse / Guido-Müller-Platz gelenkt werden. Eine erste Umsetzung ist im Richtplan vfM bereits vorgespurt, indem die verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM auf der Reuchenettestrasse und auf der Nordachse erst nach Inbetriebnahme des Westastes realisiert werden sollen und die vfM im Bereich Kreuzplatz auf die Bauphase des Westastes abgestimmt werden. Die Stossrichtung soll in einem Lenkungskonzept (Wegweisung, Information) weiter umgesetzt werden.</p>
<i>Massnahmen im Korridor des A5-Westastes</i>	<p>Mit einem Bauetappierungs- und Verkehrslenkungskonzept im Korridor des A5-Westastes (inkl. Port und Nidau) soll ein optimaler Verkehrsablauf mit minimalen Beeinträchtigungen während der verschiedenen Bauphasen des Westastes sichergestellt werden. Die Erarbeitung dieses Konzeptes ist Aufgabe der Nationalstrasse und wird im Rahmen der Ausführungsprojekte ab 2015 in Angriff genommen. Aus Sicht der Agglomeration soll das Konzept folgende Elemente beinhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Führung des Verkehrs soweit möglich im Bereich der heutigen Bernstrasse-Aarbergstrasse, mit minimalen Umlagerungen auf städtische Strassen, - Anpassungen von Knoten und Lichtsignalsteuerungen (Beispiel Aarbergstrasse) an sich verändernde Verkehrsverhältnisse, unter besonderer Berücksichtigung der Busbevorzugung, - Vorgezogenen Realisierung von dazu geeigneten vfM,

*Optimale Etappierung der
Realisierung des Westastes*

- provisorische Verkehrsführungen,
- Einsetzung einer Task-Force, welche bei auftretenden Problemen rasch Massnahmen umsetzt (bereits in Aktion).

Die einzelnen Teilprojekte des Westastes (Weidteile / Bienne Centre, Zubringer rechtes Bielerseeufer, Vingelz) sind im Rahmen der Möglichkeiten (abhängig von Verfahren, Finanzierung, Baukonzept) so zu etappieren, dass für die späteren Bauetappen möglichst günstige Rahmenbedingungen entstehen und dass wesentliche Schlüsselmassnahmen rasch realisiert werden können. Dazu gehören etwa:

- Rasche Realisierung des Zubringers rechtes Bielerseeufer
- Vorgezogene Realisierung der Keltenstrasse zur Entlastung des Guido-Müller-Platzes
- Vorgezogene Realisierung von Teilen von Bienne Centre im Bereich des Bahnhofs (ermöglicht die Realisierung einer zusätzlichen Bahnhofspassage).

Die Zweckmässigkeit und Machbarkeit dieser Massnahmen muss im weiteren Verlauf der Projektierung und Realisierungsplanung der A5 abgeklärt werden.

3.5 Teilgebietskonzepte - Agglomeration

In den folgenden Teilgebietskonzepten wird das Zukunftsbild der Agglomeration Biel/Lyss weiter konkretisiert. Gegenüber dem AP 2. Generation wurden keine Anpassungen vorgenommen.

3.5.1 Teilgebiet 1

Biel, Leubringen, Nidau

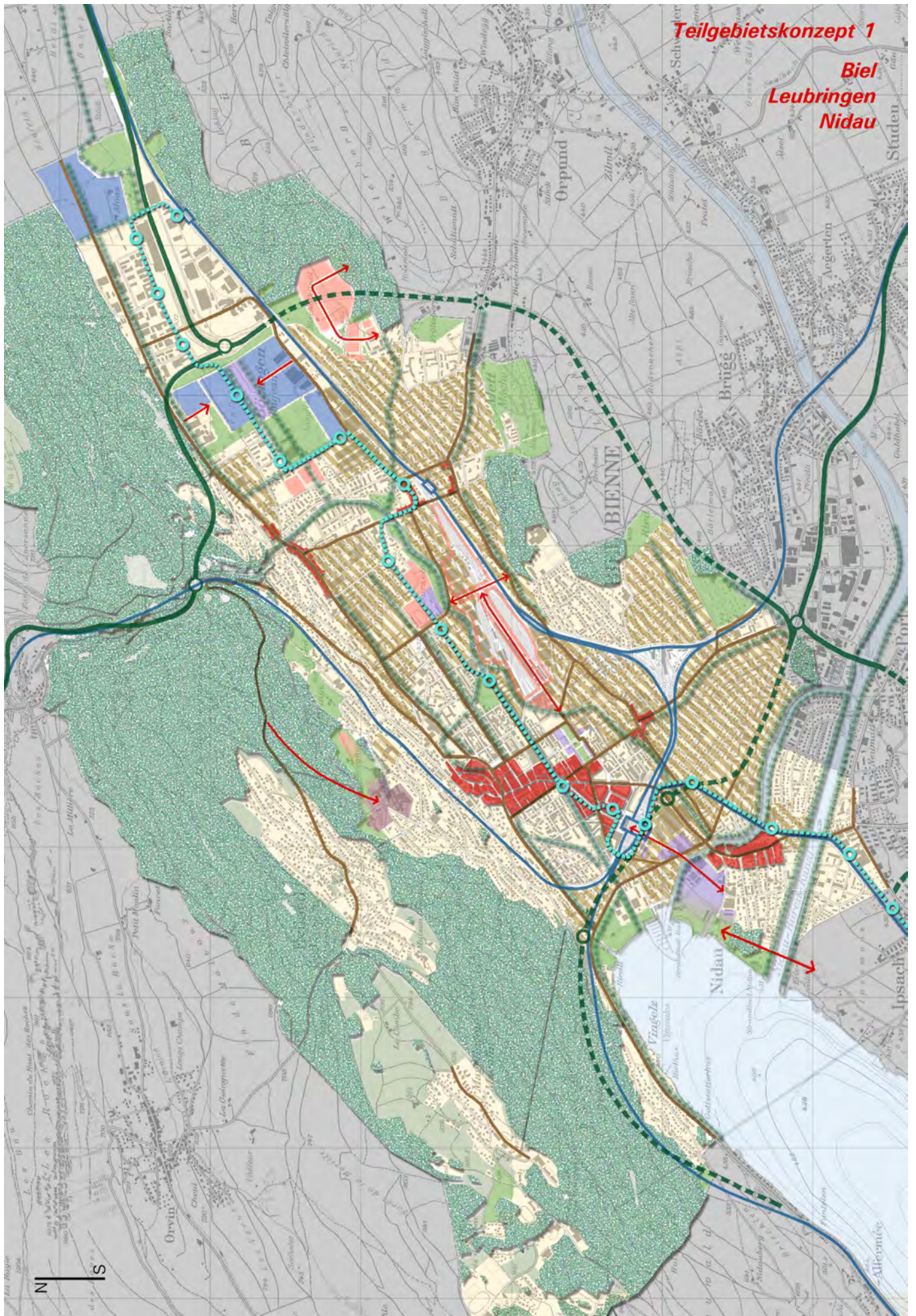
Die generelle Stossrichtung liegt in einer abgestimmten Mischung von quantitativer und qualitativer Entwicklung, eine Strategie, die seit den 90-er Jahren verfolgt wurde und zu grösserflächigen Umstrukturierungen (z.B. Drahtwerk-Areal, Sabag-Areal, Renfer-Areal), zu konzentrierten Neubebauungen (Löhre, Madretsch-Ried) aber auch zu örtlichen Verdichtungen führte. Eine Verdichtung wurde zudem im Rahmen der Revision der baurechtlichen Grundlagen ermöglicht. Ebenso wurden Massnahmen der Quartieraufwertung (Cristal-Park, Innenstadtattraktivierung, verschiedene Platzgestaltungen in Biel und Nidau) ergriffen. Die Fortsetzung dieser Planungspolitik erfolgt durch folgende Massnahmen:

- Aufwertung der strukturierenden öffentlichen Räume und von Siedlungsgebieten mit Defiziten.
- Erhalt und Weiterentwicklung vorhandener städtebaulicher Qualitäten.
- Gezielte Aufwertung und Verdichtung des Siedlungsgebietes.
- Aktivierung der vorhandenen Entwicklungspotenziale (Expo Park, bzw. „AggloLac“, Masterplangebiet, Gaswerkareal, Gurzelen, Sägefild, Bözingenfeld, Bischofkänel).
- Die Berücksichtigung längerfristiger Optionen (Rangierbahnhofsareal, Berghaus).

Die Massnahmen der Siedlungsentwicklung sind mit der Förderung einer siedlungsverträglichen Mobilität, in der das Regiotram einen zentralen Stellenwert einnimmt, abgestimmt.

Legende Plandarstellung:

	Wohnschwerpunkte
	Arbeitsplatzschwerpunkte
	Schwerpunkte Mischnutzung
	Regionalspital
	Entwicklungspotenziale Freizeit- und Grünraumnutzungen
	Zentrumsgebiete von regionaler Bedeutung, Erhalt und Aufwertung
	Städtebauliche und/oder verkehrliche Anbindung Entwicklungspotenziale
	Vorranggebiete Siedlungsverdichtung
	Siedlungsprägende Strassenräume
	Wichtige Siedlungsgrenzen
	Prägende landschaftliche Gliederungselemente
	Landschaftsräume
	Rechtsgültige Zonenpläne
	Bahnlinien, Haltestellen bestehend / neu
	Neue öV-Achse Agglomeration Biel
	Buslinien *)
	Ergänzungen Buslinien im Detail zu prüfen *)
	Autobahn, Autobahnanschluss, Zubringer rechtes Seeufer bestehend oder neu
	Autobahnanschluss, Prüfung Machbarkeit / Zweckmässigkeit
	Wald
	Gewässer
	*) für Teilgebiet 1 aus Gründen der Lesbarkeit nicht dargestellt



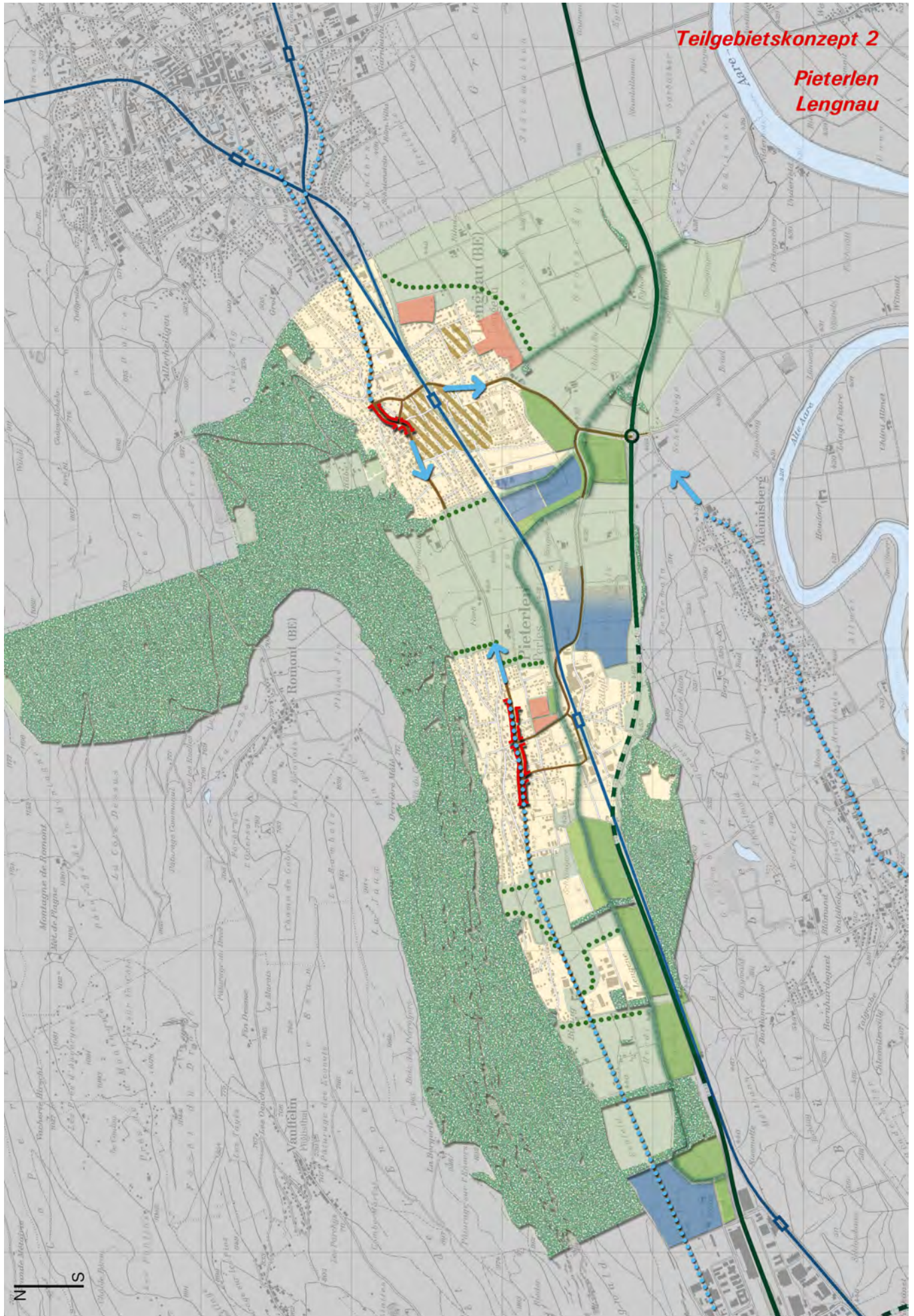
3.5.2 Teilgebiet 2 Pieterlen, Lengnau

Hauptanliegen ist eine gezielte Entwicklung des Raumes zwischen Biel und Grenchen unter Wahrung einer klaren räumlichen Gliederung. Aufgrund der vorhandenen Siedlungs- und Verkehrsstruktur liegt die Entwicklung von Arbeitsplatzzonen im Nahbereich des Autobahnanschlusses im Vordergrund.

Die Konsolidierung und Verdichtung der Siedlungsgebiete von Pieterlen und Lengnau eröffnet zudem ein beachtliches Potenzial für Wohnen und örtliches Gewerbe. An neuen Wohnschwerpunkten bietet sich vor allem das Gebiet Pieterlen-Bassbelt an, welches sich gut in die Siedlungsstruktur einfügt und im Nahbereich von Kern und Bahnhof gelegen ist. In Lengnau stellt das Gebiet Rolli (Süd und Ost) eine Option dar, welche sich vor allem durch die Verfestigung des heute diffusen Siedlungsanschlusses sowie die Nähe zum Schulhaus Kleinfeld begründet.

Legende Plandarstellung:

	Wohnschwerpunkte
	Arbeitsplatzschwerpunkte
	Schwerpunkte Mischnutzung
	Regionalspital
	Entwicklungspotenziale Freizeit- und Grünraumnutzungen
	Zentrumsgebiete von regionaler Bedeutung, Erhalt und Aufwertung
	Städtebauliche und/oder verkehrliche Anbindung Entwicklungspotenziale
	Vorranggebiete Siedlungsverdichtung
	Siedlungsprägende Strassenräume
	Wichtige Siedlungsgrenzen
	Prägende landschaftliche Gliederungselemente
	Landschaftsräume
	Rechtsgültige Zonenpläne
	Bahnlinien, Haltestellen bestehend / neu
	Neue öV-Achse Agglomeration Biel
	Buslinien *)
	Ergänzungen Buslinien im Detail zu prüfen *)
	Autobahn, Autobahnanschluss, Zubringer rechtes Seeufer bestehend oder neu
	Autobahnanschluss, Prüfung Machbarkeit / Zweckmässigkeit
	Wald
	Gewässer
	*) für Teilgebiet 1 aus Gründen der Lesbarkeit nicht dargestellt



3.5.3 Teilgebiet 3 Orpund, Safnern, Meinisberg, Schwadernau, Scheuren

Der Erhalt und Ausbau der einzelnen Ortschaften als voneinander abgegrenzte Siedlungskörper sowie die Sicherung prägender Landschaftsräume und Gliederungselemente stellen die Hauptzielrichtungen dar. Dieser Rahmen enthält aufgrund vorhandener Auffüllflächen vielfältige Entwicklungsspielräume für die einzelnen Gemeinden. In Orpund bieten sich zusätzlich die Gebiete Stöckenmatt und Weingarten als neue Wohnschwerpunkte an. Beide liegen im Nahbereich des Dorfzentrums, vermögen zur Konsolidierung der Dorfstruktur beizutragen und sind durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen.

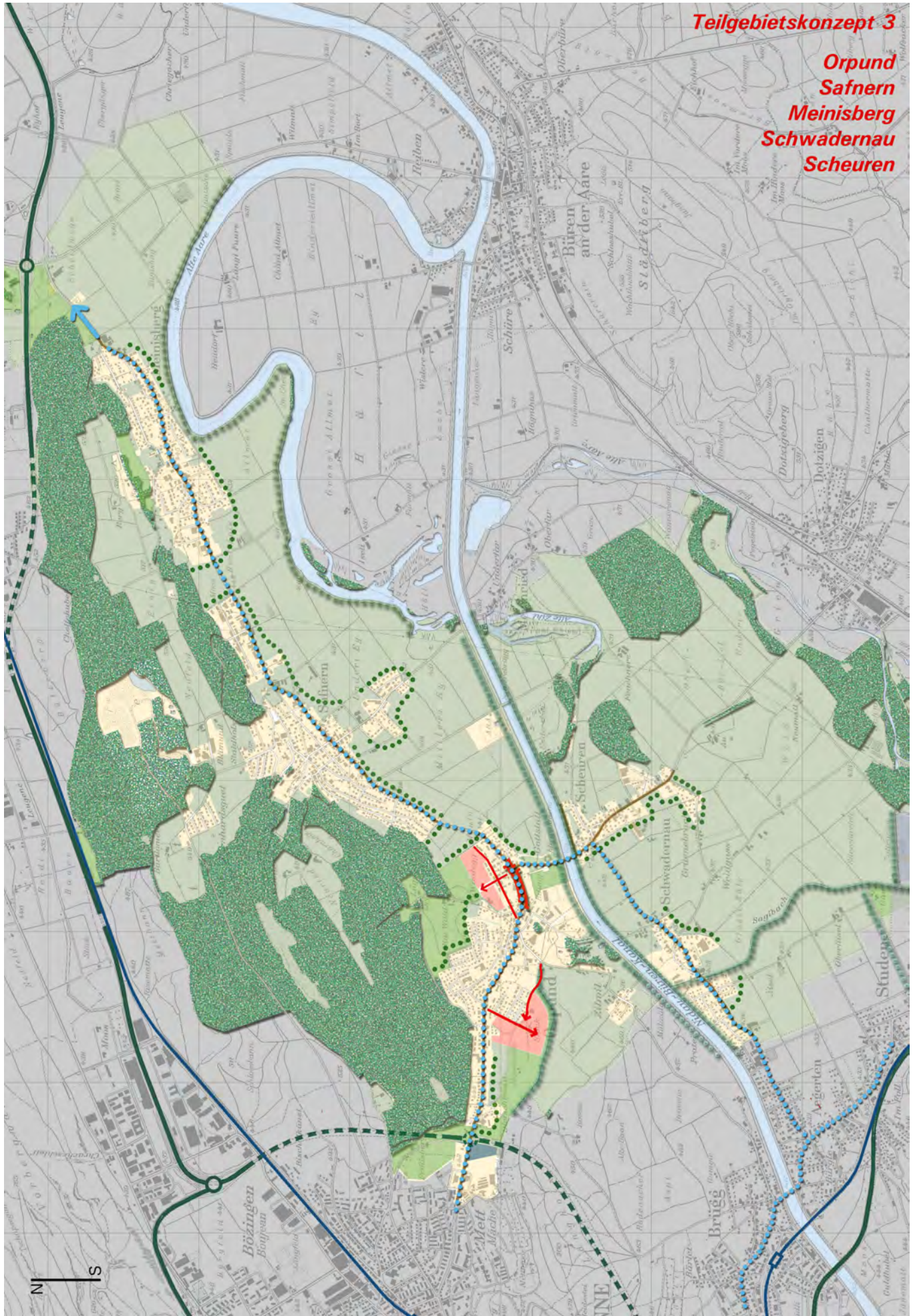
Im Rahmen der Bestrebungen zur Verbesserung der Entlastungswirkung der A5 Umfahrung Biel wird die Realisierung des Anschlusses in Orpund angestrebt. In einem ersten Schritt sind Machbarkeit und Zweckmässigkeit abzuklären.

Legende Plandarstellung:

	Wohnschwerpunkte
	Arbeitsplatzschwerpunkte
	Schwerpunkte Mischnutzung
	Regionalspital
	Entwicklungspotenziale Freizeit- und Grünraumnutzungen
	Zentrumsgebiete von regionaler Bedeutung, Erhalt und Aufwertung
	Städtebauliche und/oder verkehrliche Anbindung Entwicklungspotenziale
	Vorranggebiete Siedlungsverdichtung
	Siedlungsprägende Strassenräume
	Wichtige Siedlungsgrenzen
	Prägende landschaftliche Gliederungselemente
	Landschaftsräume
	Rechtsgültige Zonenpläne
	Bahnlinien, Haltestellen bestehend / neu
	Neue öV-Achse Agglomeration Biel
	Buslinien *)
	Ergänzungen Buslinien im Detail zu prüfen *)
	Autobahn, Autobahnanschluss, Zubringer rechtes Seeufer bestehend oder neu
	Autobahnanschluss, Prüfung Machbarkeit / Zweckmässigkeit
	Wald
	Gewässer
	*) für Teilgebiet 1 aus Gründen der Lesbarkeit nicht dargestellt

Teilgebietskonzept 3

- Orpund**
- Safnern**
- Meinisberg**
- Schwadernau**
- Scheuren**



3.5.4 Teilgebiet 4 Brügg, Aegerten, Studen, Port

Brügg, Aegerten und Studen gelten als Teil der Entwicklungsachse Richtung Lyss. Das Teilgebiet ist in Beachtung der guten Verkehrserschliessung, insbesondere auch des öffentlichen Verkehrs (Bahnlinie Bern, Buslinien), für gezielte Wohn- und Arbeitsplatzentwicklungen prädestiniert.

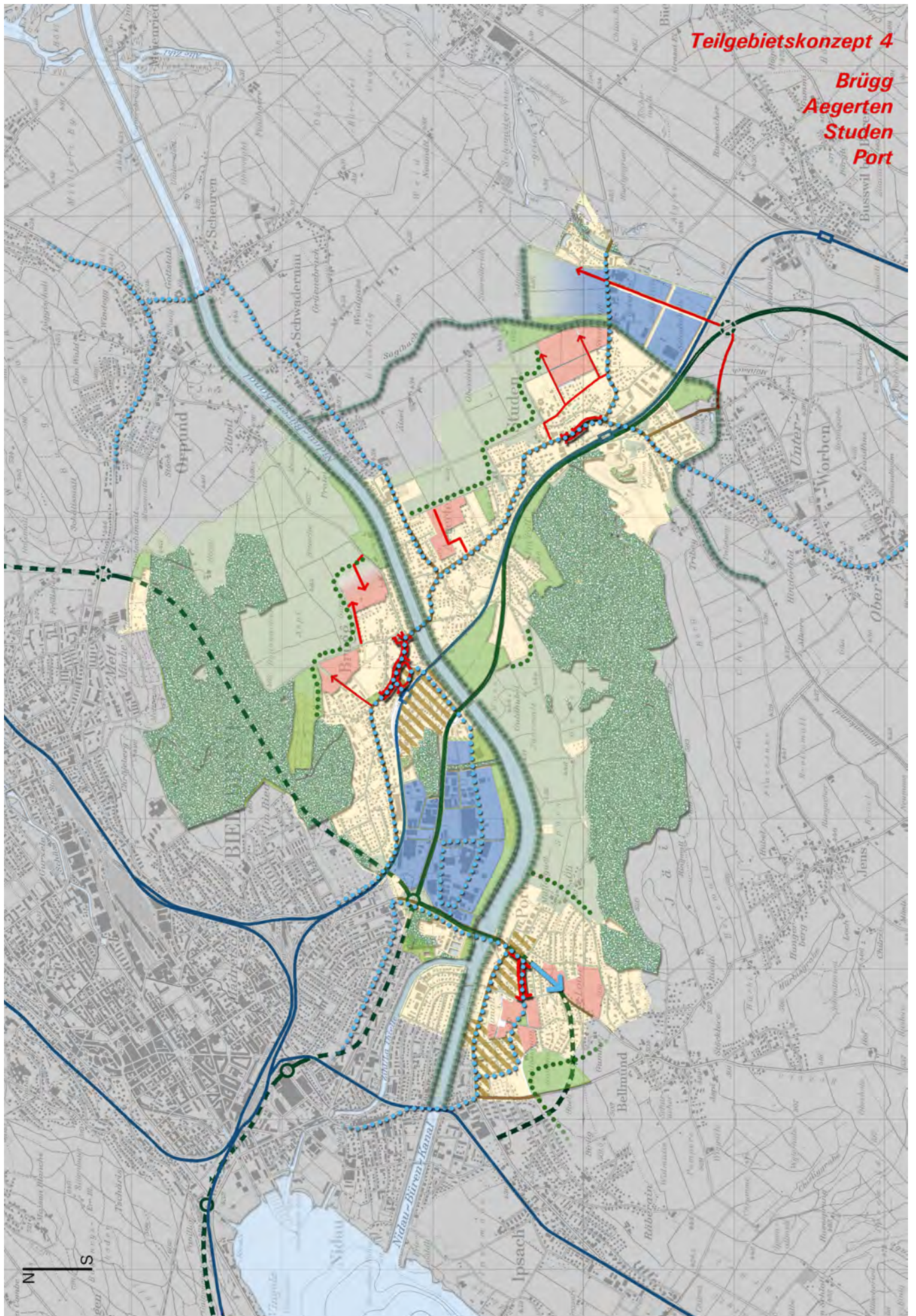
Aufgrund der bestehenden Siedlungsstruktur und räumlicher Grenzen ergibt sich in Studen ein erhebliches Potenzial für Arbeiten. Die damit angestrebte Erweiterung des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes Studen-Grien bedingt allerdings eine markante Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes und der Strassenerschliessung. Letztere ist mit dem heutigen Anschluss an die T6 kaum zu bewerkstelligen. Eine Verlegung des Anschlusses Richtung Buswil muss in diesem Zusammenhang geprüft werden.

Die Wohnschwerpunkte, im Einflussbereich einer guten öffentlichen Verkehrserschliessung liegend, dienen der Konsolidierung der vorhandenen Siedlungsstrukturen und sind für ein der Lage entsprechendes verdichtetes Wohnungsangebot prädestiniert.

Legende Plandarstellung:

	Wohnschwerpunkte
	Arbeitsplatzschwerpunkte
	Schwerpunkte Mischnutzung
	Regionalspital
	Entwicklungspotenziale Freizeit- und Grünraumnutzungen
	Zentrumsgebiete von regionaler Bedeutung, Erhalt und Aufwertung
	Städtebauliche und/oder verkehrliche Anbindung Entwicklungspotenziale
	Vorranggebiete Siedlungsverdichtung
	Siedlungsprägende Strassenräume
	Wichtige Siedlungsgrenzen
	Prägende landschaftliche Gliederungselemente
	Landschaftsräume
	Rechtsgültige Zonenpläne
	Bahnlinien, Haltestellen bestehend / neu
	Neue öV-Achse Agglomeration Biel
	Buslinien *)
	Ergänzungen Buslinien im Detail zu prüfen *)
	Autobahn, Autobahnanschluss, Zubringer rechtes Seeufer bestehend oder neu
	Autobahnanschluss, Prüfung Machbarkeit / Zweckmässigkeit
	Wald
	Gewässer

*) für Teilgebiet 1 aus Gründen der Lesbarkeit nicht dargestellt



3.5.5 Teilgebiet 5

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

Das rechte Seeufer profitiert in hohem Masse von der Nachbarschaft zum See. Die räumlichen Bedingungen offerieren zudem vielfältige Flächen zur Wohn- oder Freiraumnutzung. Leitidee ist deshalb die Entwicklung des rechten Seeufers als Standort für Wohnen und Freiraumnutzungen.

Das beschränkte Aufnahmevermögen der Strassenerschliessung bedingt jedoch eine Erhöhung der Transportkapazitäten der BTI in Entsprechung mit dem Regiotram. Der im generellen Projekt zum A5-Westast enthaltene „Porttunnel“ bringt auf der Ortsdurchfahrt Ipsach und westlich davon keine Entlastung. Mit einem höheren Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr und der Sanierung der Ortsdurchfahrten soll den sich verschärfenden Verkehrsproblemen am rechten Bielerseeufer begegnet werden.

Mit dem Gebiet zwischen See und Ortschaft besteht in Ipsach eines der grössten und attraktivsten potenziellen Entwicklungsgebiete. Ebenfalls Sutz-Lattrigen verfügt über mögliche Wohnschwerpunkte. Beide Gemeinden stehen einer akzentuierten Entwicklung kritisch gegenüber. Aufgrund der guten Eignung werden die Gebiete trotzdem als langfristige Optionen vorgemerkt, nicht zuletzt im Interesse einer Offenhaltung des Planungs- und Entscheidungsspielraumes.

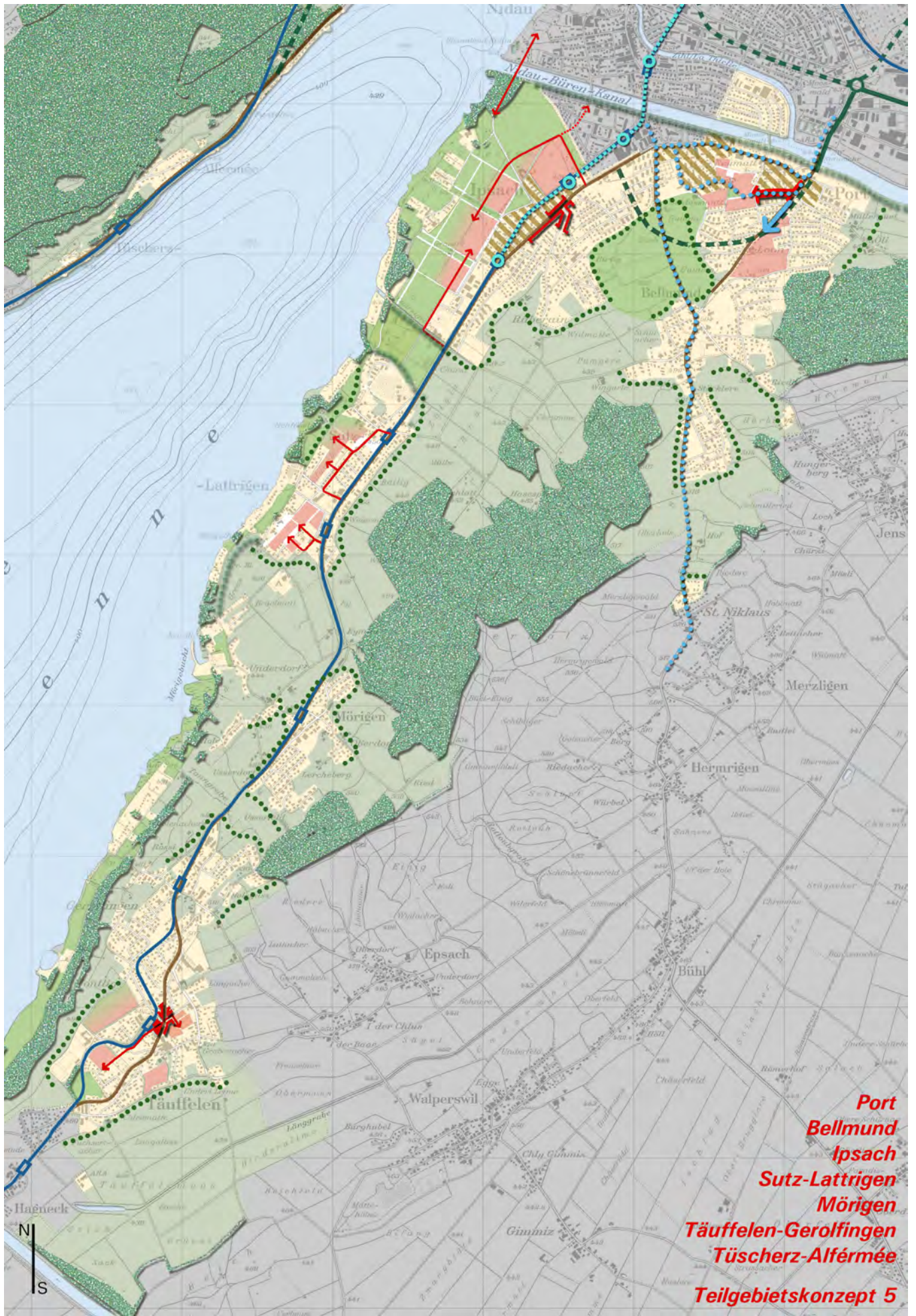
Einer starken touristischen Entwicklung sind durch die beschränkten Flächen mit Seeanstoss dagegen Grenzen gesetzt. Deshalb wird eine Entwicklung in Richtung sanfter Tourismus und Naherholung angestrebt.

Arbeitsnutzungen sind insbesondere wegen der Kapazitätsgrenzen der Hauptstrasse nicht zu fördern. Einzig im traditionellen Industrieort Täuffelen werden auf den spezifischen Bedarf abgestimmte Entwicklungsmöglichkeiten geschaffen.

Neben den Grünflächen in Seenähe ist das Gebiet Hueb-Birliq wegen seiner erhöhten Lage und der Einbindung in die umgebenden Siedlungsgebiete von Ipsach, Port und Bellmund zu erhalten und als siedlungsnaher Erholungsraum vorgesehen.

Auf der anderen Seeseite steht für Tüscherz-Alfärmée eine Reduktion der Verkehrsimmissionen im Vordergrund, insbesondere auch im Interesse des Erhalts des linken Seeufers als wertvoller Landschafts- und Erlebnisraum.

Legende Plandarstellung siehe Seite 79



3.5.6 Teilgebietskonzept 6

Lyss – Busswil, Worben

Das Teilgebiet Lyss - Busswil, Worben wird von der starken Entwicklung von Lyss geprägt. Die guten Verkehrsverbindungen, die Wahrnehmung der Zentrumsfunktion für das Umland oder den starken Bezug zur umgebenden Landschaft haben Lyss zu einem bevorzugten Standort gemacht.

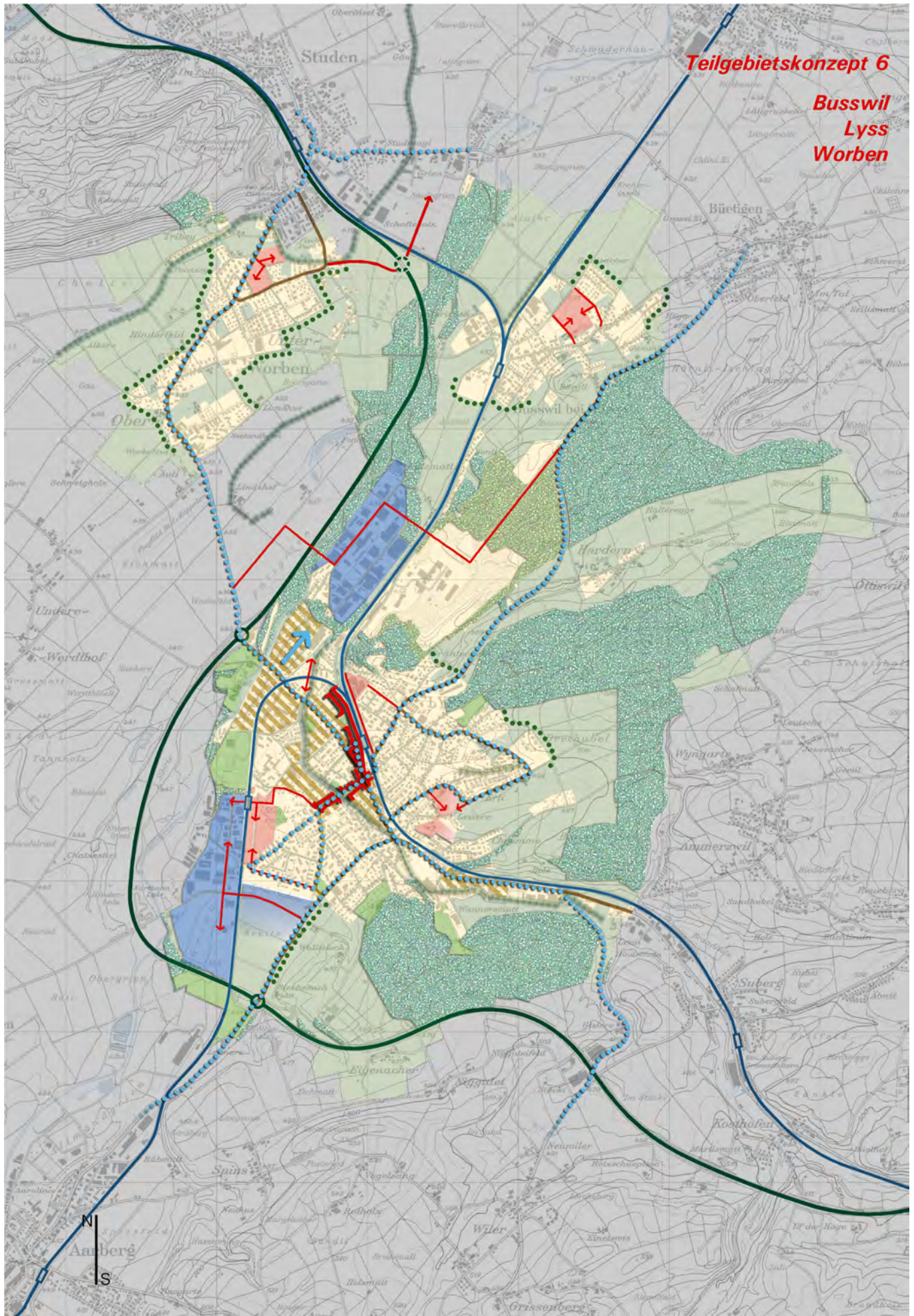
Die zukünftige Entwicklung soll vermehrt Gewicht auf die qualitative Seite legen. Eine qualitativ hochwertige Siedlungs- und Landschaftsstruktur und ein nachhaltiges Verkehrssystem sind deshalb die hauptsächlichen Stossrichtungen des Konzeptes. Dabei soll Lyss seine Rolle als Regionalzentrum mit einem grossen und attraktiven Wohnraumangebot bleiben. Dabei wird eine Strategie der Verdichtung nach Innen (durch die Realisierung innerer Reserven wie das Gebiet Stigli Spinsmatte, durch die Umstrukturierung des Areals Gerber-Landesprodukte oder auch durch die Verbesserung der Siedlungsqualität), ergänzt mit gezielten Neueinzonungen verfolgt.

In Busswil und Worben sollen Möglichkeiten zur Arrondierung des Siedlungsgebietes ausgenützt werden und entsprechend gut situierte Wohnraumangebote geschaffen werden.

Die Arbeitsplatzschwerpunkte in Lyss sind weiter auszubauen, wobei auch hier durch eine gute Ausnützung landschafts- und ressourcenschonend vorgegangen werden soll. Als langfristige Reserve wird zudem die Nutzung des Gebietes Breite westlich der Hauptstrasse nach Aarberg in Betracht gezogen.

Zur Entlastung des Siedlungsgebietes von industrieorientiertem Verkehr dient u.a. die Absicht, eine direkte Verbindung von der Industriezone Lyss Nord / Bangerter zur Strasse nach Busswil und zum Autobahnanschluss Lyss-Nord zu schaffen. Bestrebungen zur Verkehrsvermeidung, zur Förderung des Langsamverkehrs, der Schaffung einer neuen Bahnhaltestelle Lyss-Grien (inzwischen realisiert) sowie die Installierung eines Ortsbusses in Lyss ergänzen die verkehrspolitischen Bestrebungen im Zentrum.

Legende Plandarstellung siehe Seite 79



4. Massnahmen / Stand der Umsetzung des Agglomerationsprogramms

4.1 Umsetzung der Agglomerationsstrategie

Die im Kapitel 3 dargestellte Agglomerationsstrategie (wie auch die Strategie für die übrige Region) wird im Rahmen von behördenverbindlichen Massnahmenblättern mit dazugehöriger Karte umgesetzt. In der folgenden Übersicht werden die Zusammenhänge zwischen den Stossrichtungen der Strategie und den einzelnen Massnahmenblättern aufgezeigt (mit speziellem Hinweis auf die Stossrichtungen der Agglomerationsstrategie). Im Kapitel 4.2 werden die einzelnen Massnahmenblätter erläutert. Darin wird auch der vom Bund geforderte Stand der Umsetzung des Agglomerationsprogramms aufgezeigt (siehe auch separate Tabelle zum Umsetzungsreporting).

Massnahmen Siedlung und Landschaft

Sicherung der für die Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung erforderlichen Siedlungsflächen und Lenkung auf geeignete Standorte (Stossrichtungen Siedlungsentwicklung 1 – 3)

Begrenzung der Siedlungsflächen	A 1	Siedlungsflächenbedarf Wohnen
Bauliche Verdichtung und Umstrukturierung der dafür geeigneten Quartiere	A 8	Verdichtung des Siedlungsgebietes
Flächensparende Bebauung der eingezonten Baulandreserven	A 2 A 3	Regionale Wohnschwerpunkte Kantonale Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Dienstleistungen / Regionale Arbeitsplatzschwerpunkte
Neueinzonungen für den Wohnbedarf an Standorten im engeren Einzugsbereich öffentlicher Verkehrsmittel sowie guter Erreichbarkeit zu den Arbeitsgebieten, Versorgungseinrichtungen und Naherholungsgebieten	A 1 A 4	Siedlungsflächenbedarf Wohnen Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten
Neueinzonungen für den Arbeitsplatzbedarf an durch das ÖV-Angebot und das übergeordnete Strassennetz gut erschlossenen Standorten	A 4	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten

Stärkung der Siedlungsstruktur, Aufwertung der Siedlungsqualität (Stossrichtungen Siedlungsentwicklung 4 – 7)

Aufwertung der zentralen Einkaufsorte der Bieler Innenstadt und des Ortskerns Lyss sowie die Orts- und Quartierzentren, Begrenzung der dezentral liegenden Einkaufszentren	A 5 B 9 B 10	Regionale Zentralitätsstruktur Parkierungsangebote und Parkierungsstandorte Verkehrsintensive Vorhaben
Lokalisierung übergeordneter öffentlicher Einrichtungen an Standorten im Einzugsbereich leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel und mit guter Einbindung in der Zentralitätsstruktur	A 6	Angebot, Verteilung und Finanzierung öffentlicher Einrichtungen
Städtebauliche Aufwertung und Erneuerung bestehender Quartiere sowie Erhaltung und Förderung gemischter Siedlungsstrukturen	A 7	Aufwertung und Erneuerung der Quartiere

Aufwertung der für die räumliche Gliederung wichtigen Bebauungsränder und der siedlungsprägenden Grünräume	A 9 Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung C 4 Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung
Reduktion und Beruhigung des Strassenverkehrs und Attraktivierung der Verbindungen für den Langsamverkehr	B 8 Lokale Erschliessung / Verkehrsberuhigung B 11 Langsamverkehr

Aufwertung von Landschafts- und Naturräumen / Attraktivierung des Erholungs- und Freizeitangebotes (Stossrichtungen Siedlungsentwicklung 8 – 9)

Bewahrung siedlungsstrukturierender Freiräume, Freihaltung zusammenhängender Landwirtschaftsflächen und Schutz intakter Landschaften	A 9 Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung C 4 Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung C 5 Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiet C 7 Landwirtschaftliche Gesamtplanung
Aufwertung der Erholungsgebiete und deren Vernetzung durch Attraktivierung der Seeufer und der Ufer der Fließgewässer	C 1 Vorranggebiete Erholung / Freizeit / Tourismus, C 2 Seeufergebiet C 3 Flusufer
Förderung der ökologischen Vielfalt und der regionaltypischen Kulturlandschaften	C 6 Ökologische Landschaftsentwicklung)

Massnahmen Verkehr

Verminderung des Verkehrswachstums, insbesondere motorisierter Individualverkehr MIV (Stossrichtung Verkehr 1)

Steuerung der Siedlungsentwicklung auf Basis der ÖV - Güteklassen, der Förderung einer durchmischten Bebauungsstruktur und der Beschränkung der verkehrsensitiven Vorhaben	B 10 Verkehrsintensive Vorhaben Massnahmen A1 – A8
Beeinflussung der Gesamtmobilität und Unterstützung der kombinierten Mobilität	B 1 Gesamtmobilität / Kombinierte Mobilität
Reorganisation des Parkraumbereiches in der Innenstadt von Biel, sowie Einführung flächendeckender und gebührenpflichtiger Parkplatzbewirtschaftung im Agglomerationskern und in den Einkaufszentren	B 9 Parkierungsangebote, Parkierungsstandorte

Ausbau des öV-Angebotes (Stossrichtung Verkehr 2)

Stärkung der ÖV-Achse rechtes Seeufer- Stadtzentrum- Bözingenfeld	B 2/I Regiotram – neue ÖV-Achse Agglomeration Biel, B 2/II SBB-Haltestelle Bözingenfeld (realisiert) B 3/I Abschnittweiser Doppelspurausbau BTI Massnahmen A1 – A8
---	---

Gezielte Infrastrukturausbauten und Angebotsverdichtungen für den Bahnverkehr sowie Weiterentwicklung des Angebotes und Verkürzung der Fahrzeiten beim Busverkehr	B 3 Schienengebundener öffentlicher Verkehr, B 3/I Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI B3/II ÖV-Knoten Bahnhof / Masterplan Biel/bienne B 4 Strassengebundener öffentlicher Verkehr, Weiterentwicklung Busangebot B5 Strassengebundener öffentlicher Verkehr, Busbevorzugung
---	--

Förderung von Komfort und Sicherheit des Langsamverkehrs (Stossrichtung Verkehr 3)

Netzergänzungen, Verbesserung der Sicherheitsbedingungen und Attraktivierung der Linienführung für den Langsamverkehr	B 11 Langsamverkehr B 11/I-B 11/XIII Langsamverkehrsmassnahmen
Verkehrsberuhigung auf dem Netz der lokalen Erschliessungsstrassen sowie gestalterische und sozialräumliche Aufwertung der Quartiere	A 7 Aufwertung und Erneuerung der Quartier B 8 Lokale Erschliessung / Verkehrsberuhigung

Verlagerung des privaten motorisierten Individualverkehrs auf das übergeordnete umweltverträgliche Strassennetz (Stossrichtungen Verkehr 4 - 6)

Fertigstellung und Inbetriebnahme der A5-Umfahrung, sowie Realisierung der verkehrlich flankierenden Massnahmen auf dem lokalen Strassennetz	B 6 Bestehende und künftige Nationalstrassen B 7 Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrasse / Regionale Strassenbauvorhaben
Verbesserung der Entlastungswirkung des übergeordneten Strassennetzes (A5, T6 , A16) durch die Vervollständigung des Anschluss-Systems	B 6/II Vollanschluss Studen B 6 Vollanschluss Reuchenette A 16
Punktueller Ergänzungen des lokalen Strassennetzes	B 7 Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrasse / Regionale Strassenbauvorhaben

Umwelt- und siedlungsverträgliche Abwicklung des Strassenverkehrs, Erhöhung der Verkehrssicherheit (Stossrichtungen Verkehr 5 – 6)

Realisierung der verkehrlich flankierenden Massnahmen zur A5 – Umfahrung	B 7 Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrasse / Regionale Strassenbauvorhaben
Betriebliche und gestalterische Aufwertung der Ortsdurchfahrten	B 7/I Korridor rechtes Bielerseeufer B 7/II Korridor Aegerten-Studen
Flächenhafte Verkehrsberuhigung im Agglomerationskern und in Lyss	B 8 Lokale Erschliessung / Verkehrsberuhigung

Gewährleistung eines funktionsfähigen und umweltverträglichen Strassenangebotes in Zeitraum zwischen der Eröffnung des A5-Ostastes und des A5-Westastes (Stossrichtung Verkehr 7)

Erhöhung des Anteils des ÖV und des Langsamverkehrs	B1 Gesamtmobilität B1/I Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast B3/B4 Ausbau ÖV-Angebot B 9 Parkplatzbewirtschaftung
---	--

	B 11/XI und XII: Veloverbindungen von Ipsach und Port nach Nidau und Biel Zentrum
Lenkung des MIV-Verkehrs	B 7/III Verkehrsmanagement zum Zustand Ostast
Anpassung und Ergänzung des Strassennetzes im Zusammenhang mit der Bauphase für den A5 - Westast	B 7 Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben

4.2 Erläuterungen zu den Massnahmenblättern

4.2.1 Siedlung

A 1 Siedlungsflächenbedarf Wohnen

Das Massnahmenblatt enthält den Grundsatz einer Siedlungsentwicklung, welche sich an den prospektiven Entwicklungszielen orientiert, und weist seeland.biel/bienne und den Gemeinden die Aufgabe zu, die entsprechenden siedlungsplanerischen Massnahmen zu ergreifen.

Zentraler Punkt des Massnahmenblattes ist eine innerregionale Verteilung der nach kantonalem Richtplan möglichen Siedlungsflächen. Biel und Nidau als weitgehend überbaute Gemeinden sind nicht in der Lage, die entsprechenden Kontingente auf kommunalem Boden bereitzustellen. In beiden Gemeinden zusammen steht einem nach kantonalem Richtplan ausgewiesenen 15-jährigem Baulandbedarf von 71 ha ein Angebot von 32 ha gegenüber. Der Bedarf ist aufgrund der räumlichen Verhältnisse auch unter Berücksichtigung möglicher Umzonungen (siehe A 2, ca. 9 ha) und Siedlungserweiterungen (siehe A 4, ca. 27 ha) mittelfristig physisch gar nicht realisierbar: es verbleibt ein Fehlbedarf von ca. 39 ha.

Eingeführt wird deshalb eine Regelung, mit der zwei Drittel der nicht realisierbaren Siedlungsflächenkontingente in andere Gemeinden der Agglomeration Biel/Lyss verschoben werden können, allerdings nur in die im Richtplan definierten Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Massnahme A 4). Damit sind wichtige Anforderungen, wie die Verfügbarkeit des Landes, eine gute öV-Erschliessung, eine minimale Dichte oder die Qualitätssicherung erfüllt. Die Beschränkung der Verlagerungsmöglichkeiten auf 2/3 der „Unterdeckung“ berücksichtigt mögliche Verdichtungen in Biel und Nidau (vgl. Massnahmenblatt A8) und entspricht einer „Sicherheitsmarge“ für aus heutiger Sicht unbekannte Bedürfnisse und Möglichkeiten.

Stand der Umsetzung: Der Siedlungsflächentransfer kam bisher in einem Fall zur Anwendung (2 ha in Aegerten). Infolge Revision des RPG und des kantonalen Richtplans waren Ortsplanungen mit Neueinzonungen in den letzten Jahren blockiert.

A 2 Regionale Wohnschwerpunkte

Die besonders geeigneten und eine Mindestgrösse von 2 ha aufweisenden, bereits als Bauzonen ausgeschiedenen Wohngebiete gelten als regionale Wohnschwerpunkte. Sie sind ein zentrales Standbein der Siedlungsentwicklung. Die Standortgemeinden werden angehalten, aktiv ihre Realisierung zu fördern, die Verfügbarkeit anzustreben – u.a. durch Landerwerb – sowie die erforderlichen Infrastrukturen zeitgerecht bereitzustellen. Ebenfalls gewährleisten sie eine hohe Siedlungsqualität und eine angemessene minimale Siedlungsdichte. Folgende Gebiete gelten als regionale Wohnschwerpunkte, wobei insbesondere in den städtischen Gebieten ein grösserer oder kleinerer Anteil an Arbeitsnutzungen eingeschlossen ist:

Lyss	Stigli-Spinsmatte	7.5 ha	Weitgehend realisiert
Biel	Gaswerkareal	5.0 ha	in Realisierung
Biel	Gurzelen/Gygax-Areal	6.5 ha	in Planung
Biel	Bischofkänel-Ost	14.2 ha	Umzonung notwendig
Biel	Sägefild	2.7 ha	Planung abgeschlossen
Nidau	expo park	2.0 ha	in Planung
Port	Lohn-Bellevue	6.0 ha	in Realisierung
Täuffelen	Breitenfeld	1.7 ha	in Realisierung

Stand der Umsetzung: Die Umsetzung der Wohnschwerpunkte schreitet voran. Die oben angegebenen Flächenangebote sind teilweise bereits konsumiert.

A 3 Kantonale Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Dienstleistungen/regionale Arbeitsplatzschwerpunkte

Neben den Entwicklungsschwerpunkten gemäss kantonalem Richtplan (ESP) werden weitere Arbeitsplatzschwerpunkte bezeichnet. In kantonalen ESPs leistet der Kanton spezielle Unterstützung (Planung, Erschliessung, Promotion).

Biel	Bözingenfeld (ESP)	31 ha	zum Teil realisiert
Biel	Gurzelen	2 ha	zum Teil realisiert
Biel	Masterplan (ESP)	2 ha	zum Teil realisiert
Brügg	Brüggmoos	13 ha	Weitgehend realisiert
Lengnau	Lengnau (ESP)	16 ha	In Realisierung
Studen	Grien (ESP)	8 ha	zum Teil realisiert
Lyss	Bahnhof (ESP)	-	weitgehend realisiert
Lyss	Grien-Süd (ESP)	18 ha	Weitgehend realisiert
Lyss	Grubenareal Bangerter	18 ha	langfristige Option
Orpund	Industriezone West	3 ha	Neukonzeption (A5)
Gampelen	Bahnhof	7 ha	Planung abgeschlossen
Ins	Bahnhof	8 ha	Planung abgeschlossen

Im Richtplan ebenfalls eingezeichnet ist der vom Kanton festgelegte ESP Schönbrunn, welcher für Grossprojekte vorgesehen ist (Strategische Arbeitszonen SAZ, noch nicht eingezont). Erst als Vororientierung bekannt ist eine SAZ im Vorranggebiet Siedlungserweiterung Biel/Pieterlen (A 4).

Stand der Umsetzung: Die Umsetzung der Arbeitsschwerpunkte schreitet voran. Die oben angegebenen Flächenangebote sind teilweise bereits konsumiert.

A 4 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten

Mit der Ausscheidung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung wird die längerfristige Siedlungsentwicklung an geeignete Standorte gelenkt. Sie weisen ähnlich gute Eignungen wie die Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte auf und sollen im Realisierungsfall dieselben Anforderungen hinsichtlich Dichte, ÖV-Erschliessung usw. erfüllen. Die Auswahl der Vorranggebiete Wohnen erfolgte aufgrund folgender Kriterien:

- Siedlungsentwicklung. Massgebendes Kriterium ist die Anknüpfung an die bestehende Siedlungsstruktur und die Bildung der räumlichen Logik.
- Wohnqualität, insbesondere hinsichtlich der Lagequalität und dem Vorhandensein von Versorgungseinrichtungen und Erholungsflächen.
- Öffentliche Einrichtungen. Kriterium bildete das Vorhandensein von Grundschulen in Fussgängerdistanz.
- Verkehr. Zentrale Punkte sind die öffentliche Verkehrserschliessung, sowie die Erreichbarkeit für Fussgänger und Velos.

- Natur und Landschaft. Massstab ist die Nichtbeeinträchtigung von übergeordneten naturräumlichen und landschaftlichen Interessen (BLN-Gebiete, kantonale Naturschutzgebiete, kantonale Aufwertungsgebiete nach KLEK) und die Berücksichtigung bekannter örtlicher landschaftlicher und naturräumlicher Werte. Nicht geprüft wurden potenzielle kleinräumige Naturwerte, deren Beachtung im Rahmen der späteren Realisierung erfolgen muss.
- Landwirtschaft: Sämtliche Vorranggebiete Siedlungserweiterung betreffen Fruchtfolgeflächen nach kantonalem Inventar. Für eine Einzonung müssen die Kriterien gemäss kantonalem Richtplan erfüllt werden.

Für die nicht als langfristige Optionen bezeichneten Gebiete (Vororientierungen) wurde im RGSK 1. Generation eine Interessenabwägung Siedlung / Landschaft – Landwirtschaft vorgenommen. Das Ergebnis ist pro Vorranggebiet im Massnahmenblatt als Koordinationsstand festgehalten (siehe auch Tabelle unten). Die Festsetzungen 1. Generation werden als „Besitzstand“ in das RGSK 2. Generation übernommen. Zur Überführung einer Vororientierung oder eines Zwischenergebnisses in einen höheren Koordinationsstand müssen durch die Gemeinden zusätzliche Nachweise erbracht werden. Für ein Vorranggebiet „Arbeiten“ wird eine Festsetzung 2. Generation vom Kanton erst bei Vorliegen der kantonalen Arbeitszonenbewirtschaftung genehmigt.

Wohnen

Lyss	Unterdorfacker Busswil	4.8 ha	Festsetzung 1. Gen.
Lyss	Dreihubel	4.7 ha	Vororientierung
Lyss	Leuere	11 ha	Zwischenergebnis
Lyss	Gübelacher		Vororientierung
Worben	Paletzeyfeld	3.9 ha	Festsetzung 1. Gen.
Aegerten	Stockfeld	5.2 ha	Festsetzung 1. Gen
Biel	Rangierbahnhofareal	31.0 ha	Vororientierung
Biel	Berghaus	2.0 ha	Vororientierung
Brügg	Brachmatt	4.6 ha	Festsetzung 1. Gen
Brügg	Gumme	3.7 ha	Vororientierung
Ipsach	Seezone	18.0 ha*)	Vororientierung
Lengnau	Rolli-Süd	5.1 ha	Festsetzung 1. Gen
Lengnau	Rolli-Ost	3.8 ha	Festsetzung 1. Gen
Orpund	Weingarten	3.7 ha	Festsetzung 1. Gen
Orpund	Stöckenmatt	10.0 ha	Festsetzung 1. Gen
Pieterlen	Bassbelt	2.7 ha	Festsetzung 1. Gen
Port	Neumatt	6.5 ha	Festsetzung 1. Gen
Sutz-Lattrigen	Juch	6.6 ha	Vororientierung
Sutz-Lattrigen	Lattrigen-West	4.9 ha	Vororientierung
Studen	Längachere	9.5 ha	Zwischenergebnis
Täuffelen	Kleemattenweg u. Friedweg	4.3 ha	Festsetzung 1. Gen
Täuffelen	Schulstrasse	5.6 ha	Vororientierung
Schüpfen	Dorf	7.8 ha	Vororientierung
Gampelen	Bahnhof	3.0 ha	Zwischenergebnis
Ins	Wingarte	7.8 ha	Festsetzung 1. Gen
Ins	Brüelzelgli	8 ha	Zwischenergebnis
Aarberg	Müligass	3.1 ha	Zwischenergebnis
Büren	Solothurnstrasse	3.6 ha	Zwischenergebnis
Büren	Galgenfeld	1.6 ha	Zwischenergebnis
Büren	Schüre	1.4 ha	Vororientierung

Arbeiten	Lyss	Breite	18 ha	Vororientierung
	Lyss	Aumatt Busswil		Vororientierung
	Biel / Pieterlen	Gemeindegrenze	19 ha	Festsetzung 1. Gen
	Studen	Studengrien	18 ha	Zwischenergebnis
	Pieterlen	Sömmerung	22 ha	Festsetzung 1. Gen
	Ins	Zbangmatte	12.0 ha	Festsetzung 1. Gen
	Gampelen	Bahnhof	5.0 ha	Festsetzung 1. Gen
	Gals	T10-Anschluss	3 ha	Zwischenergebnis
	Aarberg	Mühlifeld	2.6 ha	Zwischenergebnis
	Dotzigen	Landi	2 ha	Festsetzung 2. Gen

**) Die Fläche der Seezone in Ipsach wird aufgrund möglicher gegenläufiger Zielsetzungen (insbesondere breiter Grünbereich gegen das Seeufer) oder möglicher Restriktionen wegen Hochwasser mit ca. 2/3 der maximal möglichen Ausdehnung bemessen.*

Die Überführung der Vorranggebiete in Bauzonen untersteht den Vorgaben des kantonalen Richtplans und der innerregionalen Koordination (vgl. Massnahmenblatt A1). Mit dem aktualisierten kantonalen Richtplan nimmt die Bedeutung der Vorranggebiete für zukünftige Einzonungen zu, indem Flächen > 2 ha nur noch in Vorranggebieten eingezont werden können, welche in einem RGSK festgesetzt sind.

Die ausgeschiedenen Gebiete entsprechen weitgehend den Entwicklungszielen. Im RGSK 2. Generation werden einige zusätzliche Vorranggebiete ausgeschieden, wo ein Einzonungsbedarf absehbar ist (Gemeinden Aarberg, Büren, Dotzigen).

Bilanz Im RGSK 1. Generation wurde nachgewiesen, dass mit den ausgeschiedenen Vorranggebieten der Bedarf an Wohn- und Mischzonen abgedeckt werden kann. Diese Aussage stimmt auch mit dem neuen kantonalen Richtplan, welcher insgesamt einen geringeren Flächenbedarf ausweist als bisher. Das Angebot an Vorranggebieten für Siedlungserweiterung übersteigt den Bedarf. Da jedoch voraussichtlich nicht alle Vorranggebiete im Rahmen der Ortsplanungen umgesetzt werden können, ist eine gewisse Wahlmöglichkeit zweckmässig.

Im Gegensatz zum Wohnen lässt sich für den Siedlungsflächenbedarf Arbeiten aufgrund stark differierender Flächenbelegungen von Betrieben und unvorhersehbaren wirtschaftlichen Entwicklungen kein quantitativer Bedarf herleiten. Aus den Zielsetzungen zur Siedlungsentwicklung ergibt sich jedoch die Aufgabe, die Rahmenbedingungen für eine wachsende Wirtschaft zu schaffen. Dies erfolgt im Rahmen einer Strategie der Schwerpunktbildung, welche die in den Teilgebietskonzepten als geeignet identifizierten Entwicklungsgebiete berücksichtigt. Die Abstimmung mit dem Bedarf erfolgt im Rahmen einer regional koordinierten Steuerung der Siedlungsflächen. Diese besteht in einer ständigen Beobachtung der Bedarfslage und der Auslösung von Impulsen für eine zeitgerechte Ausscheidung von Bauzonen.

Stand der Umsetzung: Seit Inkrafttreten des Richtplans / RGSK 1. Generation wurden Einzonungen in Vorranggebieten Siedlungserweiterung nur in sehr geringem Umfang vorgenommen. Einerseits hatten die Gemeinden, welche eine Ortsplanungrevision durchführten, gemäss kantonalem Richtplan keine Einzonungen zu gute, andererseits wurden Einzonungsmöglichkeiten nicht ausgeschöpft. Es ist anzunehmen, dass dieser Trend auch mittelfristig anhält, indem die Gemeinden vermehrt die Entwicklung nach Innen anstreben.

A 5 Regionale Zentralitätsstruktur

Die Festlegung einer regionalen Zentrumsstruktur geht von der Zentralitätsstruktur des kantonalen Richtplans aus und bestimmt regionale Schwerpunkte. Diese erfüllen aufgrund ihrer geografischen Lage und Struktur Zentrumsfunktionen für ihr Umfeld. Die Bedeutung der Festlegung liegt darin, dass bei Standortfragen für überkommunale Nutzungen die bezeichneten Gemeinden Vorrang haben. Zur Wahrnehmung der Funktion als regionale Schwerpunkte gehört die Erhaltung und Aufwertung attraktiver Kernbereiche, eine Aufgabe, die den Standortgemeinden zukommt.

Zudem enthält das Massnahmenblatt A 5 den Grundsatz, dass die Standorte für Einkaufszentren auf den heutigen Bestand (sog. ViV-Standorte, vgl. Massnahmenblatt B 10) beschränkt bleiben.

Die Bestimmung der Zentren und regionalen Räumlichen Schwerpunkte begründet sich wie folgt:

- a) Kantonales Zentrum: Die Erweiterung des nach kantonalem Richtplan geltenden Perimeters für das Zentrum Biel (Gemeinden Biel, Nidau, Brugg) um Port und Ipsach begründet sich mit deren räumlicher und funktioneller Einbindung in die Kernagglomeration. Diese wird durch die zentrale verkehrliche Massnahme „Regiotram“ (Massnahmenblatt B 2/I) zusätzlich verstärkt.
- b) Regionales Zentrum von kantonalen Bedeutung Lyss/Aarberg gemäss Kantonalen Richtplan und Grenchen/Lengnau/Bettlach.
- c) Regionale räumliche Schwerpunkte (Zentren 4. Stufe): Die Bestimmung der Zentren 4. Stufe erfolgt auf der Basis des kantonalen Richtplans aufgrund folgender Kriterien:
 1. Anteil Beschäftigte/Einwohner mindestens 35%
 2. öV-Haltestellenkategorie: mind. III
 3. öffentliche Dienstleistungen: Sekundarschule / Oberstufe: vorhanden.
 4. Lage auf Entwicklungsachse: gegeben.
 5. Versorgung: Grossverteiler vorhanden.

Aufgrund ihrer Grösse, Lage und Funktion werden folgende Gemeinden als potenzielle Zentren 4. Stufe geprüft:

	Einwohner 2007	Beschäftigte 2005	1 Anteil Beschäftigte / Bev.	2 öV-Erschliessung: Haltestellenkategorie.	3 öff. Dienstleistungen Schule	4 Lage auf Entwicklungsachse	5 Versorgung Grossverteiler
Büren a.A.	3'195	1'551	48.5%	IV	Sekundarsch.	regional	vorh.
Ins	2'971	1'154	38.8%	III	OSZ	regional	vorh.
Schüpfen	3'262	839	25.7%	III	OSZ	kantonal	vorh.
Lengnau	4'475	1'402	31.7%	III	Sekundarsch.	kantonal	vorh.
Pieterlen	3'347	1'084	32.9%	III	Sekundarsch.	kantonal	vorh.
Studen	2'633	1'180	46.0%	III	OSZ	kantonal	vorh.
Täuffelen	2'484	892	35.8%	III	OSZ	regional	vorh.
Orpund	2'612	692	27.3%	IV	OSZ	—	vorh.

 Kriterien erfüllt

Ins, Studen und Täuffelen erfüllen alle Kriterien. Büren erfüllt die Haltestellenkategorie nicht, ist aber mit der Bahn direkt mit Lyss verbunden und ist durch seine Lage und Funktion aber zweifellos als Zentrum 4. Stufe zu betrachten. Somit gelten als Zentren 4. Stufe:

- Büren a.A., Ins, Studen und Täuffelen.

Die Gemeinde Schüpfen wird aufgrund ihrer Funktion und Stellung zum Umfeld ebenfalls als Zentrum 4. Stufe eingestuft, aufgrund der Vorbehalte des Kantons jedoch als Zwischenergebnis.

Lengnau ist Teil der Agglomeration Grenchen und gilt im Rahmen der Zentralitätsstruktur nach kantonalem Richtplan als Teil eines regionalen Zentrums kantonaler Bedeutung. Wie Orpund und Pieterlen, bei welchen noch nicht alle Kriterien erfüllt sind, wurden Lengnau im genehmigten Richtplan S + V Agglomeration Biel bereits als Zentrum 4. Stufe festgesetzt.

A 6 Angebot, Verteilung und Finanzierung öffentlicher Einrichtungen

Aus den bisherigen Analysen ergeben sich keine neuen regionalen Flächenansprüche. Trotzdem spielen die einzelnen Standorte vorab in den Bereichen Bildung, Sport, Kultur und Gesundheit eine wichtige Rolle, da sie insbesondere für die Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung von Bedeutung sind. Im Interesse einer stabilen Grundlage werden die Standorte festgehalten und seeland.biel/bienne die Koordinationsaufgabe bei der Standortwahl neuer überkommunaler Bedürfnisse zugewiesen.

Stand der Umsetzung: In den letzten vier Jahren wurden keine konkreten Projekte umgesetzt.

A 7 Aufwertung und Erneuerung der Quartiere

Die Siedlungsentwicklung der Region stützt sich neben den Massnahmen zur Sicherstellung von Siedlungsreserven auf Gebrauchswert und Lebensqualität der vorhandenen Quartiere. Deren kontinuierliche Aufwertung und Erneuerung wird deshalb als Aufgabe der Standortgemeinden deklariert; die damit verbundenen Handlungsfelder werden definiert.

Stand der Umsetzung: In verschiedenen Gemeinden, namentlich in Biel und Lyss sind Quartierplanungen im Gang. Weitere Gemeinden erzielten Aufwertungen im Rahmen von Tempo 30-Zonen.

A 8 Verdichtung des Siedlungsgebietes

Die Verdichtung des Siedlungsgebietes gilt als allgemeingültiges Postulat vor allem für Gemeinden mit urbanem Charakter.

Wie die Quartieraufwertung ist die Verdichtung des vorhandenen Siedlungsgebietes ein wichtiges Standbein der Agglomerationsentwicklung.

Stossrichtung ist dabei die Auslösung von Impulsen für die Verdichtung, wie der Abbau von planungsrechtlichen Hindernissen, die Einleitung liegenschaftspolitischer Massnahmen oder die Promotion. Ein besonderer Stellenwert kommt dabei dem Einzugsbereich des Regiotrams zu, da damit dessen Wirkungsgrad verbessert wird.

Stand der Umsetzung: Verschiedene Gemeinden setzten in den letzten Jahren Verdichtungen im Rahmen von Arealplanungen um. Im Richtplan / RGSK 2. Generation werden die aus regionaler Sicht wichtigen Verdichtungspotenziale bezeichnet. Im Massnahmenblatt sind die einzelnen Gebiete aufgeführt mit Hinweisen zur Umsetzung. Damit werden die Gemeinden zur Umsetzung des Verdichtungspotenzials angehalten.

A 9 Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung

Die örtliche Siedlungsentwicklung wird aus regionaler Sicht einerseits durch den Siedungsflächenbedarf (vgl. Massnahmenblatt A 1), andererseits durch die in der Richtplankarte bestimmten Siedlungsgrenzen gelenkt. Letztere basieren auf Kriterien der Landschaft, der landwirtschaftlichen Nutzung und der Siedlungsstruktur. Die Freihaltung von Wildtierkorridoren und Siedlungstrenngürteln wird im Zusammenspiel mit der Massnahme C 5 ebenfalls sichergestellt.

Stand der Umsetzung: Aufgrund der Kritik des Bundes zum AP 2. Generation werden die Siedlungsbegrenzungen neu definiert, indem auf die Bezeichnung von Spielräumen für die örtliche Siedlungsentwicklung verzichtet wird. Dies ist auch daher vertretbar, als mit dem aktualisierten kantonalen Richtplan Möglichkeiten für Neueinzonungen in vielen Gemeinden nur noch beschränkt vorhanden sind.

A 10 Weiler

Die Ausscheidung von Weilerzonen richtet sich nach den im Kantonalen Richtplan festgehaltenen Kriterien:

- Der Weiler ist ein traditionell eigenständiger Ort
- Der Weiler besitzt einen geschlossenen Siedlungsansatz, d.h.:
 - mindestens 5 ganzjährig bewohnte, nicht landwirtschaftliche Gebäude vorhanden;
 - jede Baute ist Teil des Siedlungsansatzes; in der Regel liegen sie maximal 30 Meter voneinander entfernt.
- Die Erschliessung mit Strassen, Trink-, Brauch- und Löschwasser sowie die Entsorgung des Abwassers sind weitgehend vorhanden.
- Die Weilerzone ist auf das überbaute Gebiet zu beschränken.
- Der Weiler liegt in der Regel mindestens 2 km von der nächsten Bauzone entfernt.

Bei den Weilerzonen handelt es sich um eine beschränkte Bauzone. Weilerzonen nach Art. 33 RPV sind Zonen, welche eine gegenüber Art. 24ff RPG grosszügigere Nutzung der bestehenden Gebäude zulassen. Entsprechend den zu erlassenden Nutzungsvorschriften sind die Erneuerung, der vollständige Aus- und Umbau und der Wiederaufbau sowie Umnutzungen (Zweckänderungen) erlaubt, wenn sie der Erhaltung des Weilercharakters dienen. Vorhaben in diesem Rahmen sind zonenkonform und werden in normalen Verfahren beurteilt.

4.2.2 Verkehr

(Definition der Massnahmen, welche aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert werden: A1 = 2011-2014, A2 = 2015 – 2018, A = 2019 – 2022, B = 2023 - 2026)

B 1 Gesamtmobilität

Die Veränderung der Mobilitätsstruktur zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs führt insbesondere in der Agglomeration Biel langfristig zu einer Reduktion der Umweltbelastungen und schafft die Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrs bis zur Inbetriebnahme der A5 Umfahrung. Im AP 3. Generation sind Massnahmen zur Umsetzung des Gesamtmobilitätskonzeptes Zustand Ostast ergänzt worden.

Das Massnahmenblatt zielt vor allem auf die kombinierte Mobilität und auf Bestrebungen wie Information, Kommunikation und Beratung (Mobilitätsmanagement).

Stand der Umsetzung: Seit 2010 wird durch einige Gemeinden des Agglomerationskerns ein gemeinsames Mobilitätsmanagement betrieben. Die Weiterführung ist in den nächsten Jahren sichergestellt

B 1/I Gesamtmobilitätskonzept
Zustand Ostast (neu)

Für die problematische Übergangsphase nach Eröffnung des A5-Ostastes bis zur Inbetriebnahme des Westastes wurde im RGSK 2. Generation ein neues Massnahmenblatt erstellt mit dem Ziel, die MIV-Belastung zu minimieren. Aufgrund der Dringlichkeit wurde das Konzept in der ersten Hälfte 2016 erarbeitet. Die Ergebnisse sind im Massnahmenblatt zusammengefasst. Umsetzungsmassnahmen sind auch in weiteren Massnahmenblättern aufgenommen worden (B3, B4, B5, B7/III, B9, B11, B 11/XI, B 11/XII).

Stand der Umsetzung: Der Zustand Ostast ist gegenüber dem AP 2. Generation wesentlich konkretisiert worden. Damit besteht eine gute Grundlage für die rasche Umsetzung von Massnahmen.

B 2/I Regiotram (neue ÖV-Achse
Agglomeration Biel)

Grundidee für das Regiotram ist die Verlängerung der heutigen Biel-Täuffelen-Ins-Bahn BTI via Bahnhof Biel und Stadtzentrum zu den Entwicklungsgebieten im Osten der Stadt Biel. Die Bahn wird zwischen Ipsach und Bözingenfeld im 7.5-Minuten-Takt als Tram betrieben und mit der neuen SBB-Haltestelle Bözingenfeld verknüpft. Mit dem Regiotram werden zentrale Elemente der Agglomerationsstrategie umgesetzt:

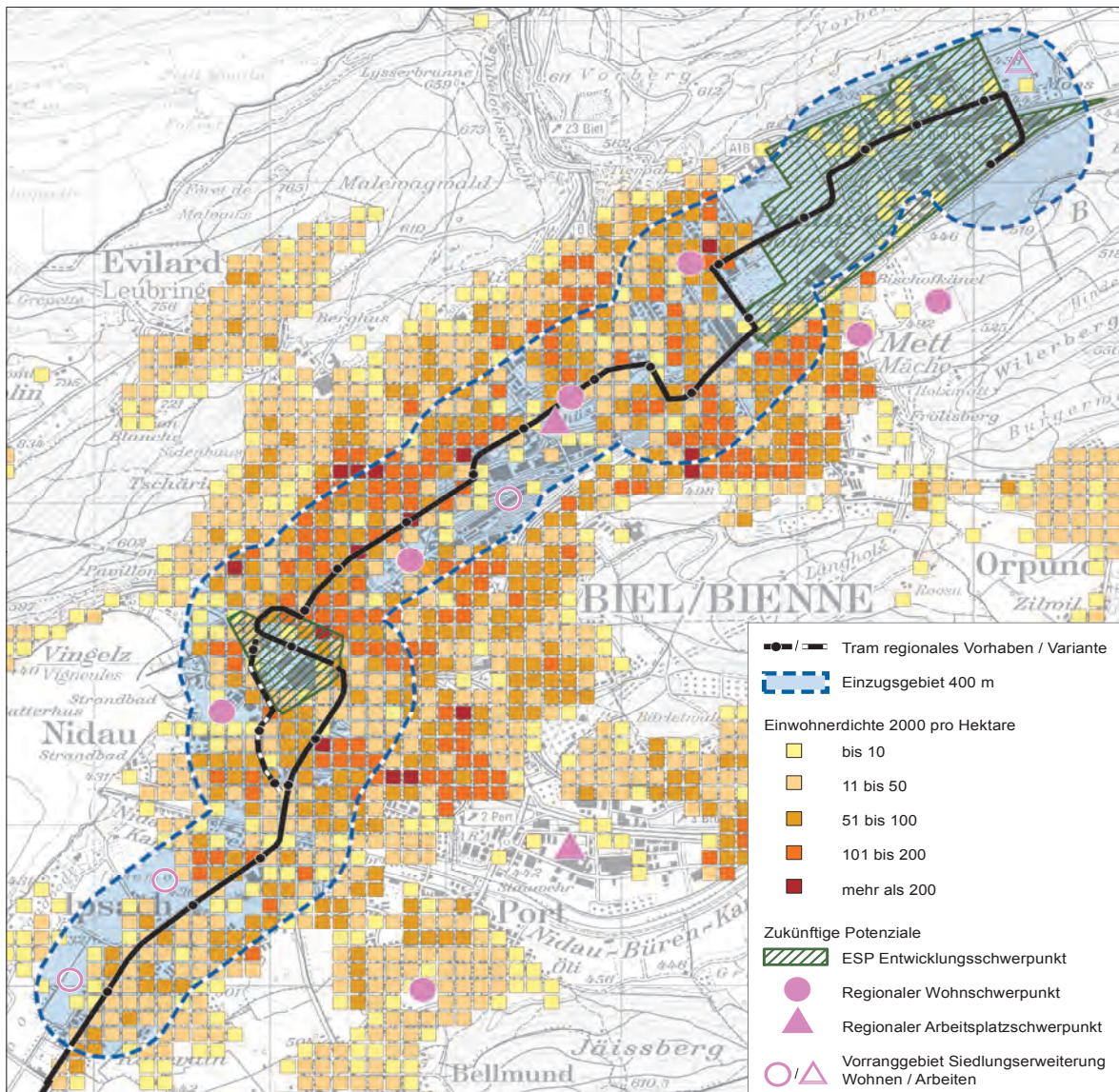
- Ausbau des öffentlichen Verkehrsmittels als Hauptverkehrsträger für das rechte Bielerseeufer, womit auf den Kapazitätsengpass auf der Strasse reagiert wird.
- Schaffung optimaler Erschliessungsvoraussetzungen längs einer Hauptentwicklungssachse der Agglomeration (Seeufer – Stadtzentrum - Gurzelen / Omega – Bözingenfeld) mit Hilfe eines leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Transportgefässes.
- Schaffung optimaler Voraussetzungen für einen hohen öV-Anteil im Kerngebiet der Agglomeration.
- Auslösen von Entwicklungsimpulsen an prioritären Standorten für die Siedlungsentwicklung (Hauptentwicklungssachse).

Das Regiotram stellte bereits im Agglomerationsprogramm der 1. Generation eine wichtige B-Massnahme dar. Das Projekt wurde deshalb durch die Region und den Kanton vorangetrieben:

- Im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung „Neue öV-Achse Agglomeration Biel“ (2008) wurden die Machbarkeit eines Regiotrams nachgewiesen und die Kosten geschätzt. Im Vergleich mit weiteren Varianten wurde das Regiotram als zweckmässigste Lösung bezeichnet, falls eine klare Wachstumsstrategie und eine konsequente öV-Förderung verfolgt werden. Kanton und Agglomeration haben darauf hin beschlossen, das Regiotram weiter zu verfolgen.
- Im Rahmen einer Vorstudie (2009/10) wurde die Linienführung des Regiotrams detailliert geprüft und festgelegt. Gleichzeitig wurde ein Vorschlag für die Anpassung des Busnetzes erarbeitet. Die Vorstudie wurde einer breiten öffentlichen Mitwirkung unterzogen.
- Die Behördendelegation unter der Leitung von Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer beschloss auf der Basis der Vorstudie, ein Vorprojekt zu erarbeiten. Dieses lag Ende 2011 vor und beinhaltet nebst detaillierten Abklärungen zur Linienführung eine genauere Kostenschätzung. Zudem wurde der volkswirtschaftliche Nutzen des Regiotrams nachgewiesen und Koordinationsfragen mit weiteren Verkehrsmitteln und Projekten geklärt.

Die untenstehende Abbildung zeigt ein beträchtliches Potenzial von Einwohnern (rund 35'000 Einwohner im Jahr 2000) und Arbeitsplätzen (rund 25'000 Arbeitsplätze im Jahr 2000) im 400-Meter-Einzugsgebiet des Regiotrams. Das Potenzial wird sich mit der Entwicklung der regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte (Baulandreserven Wohnen 15 ha, Arbeiten 35 ha) mittelfristig noch wesentlich erhöhen (Wohnen: Expo-Park Nidau, Gaswerkareal, Gurzelen/Gygaxareal, Sägefild, siehe MB A 2;

Arbeiten: ESP Masterplan, Gurzelen, ESP Bözingenfeld, siehe MB A 3). Längerfristig kommen die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Gemeindegrenze Biel/Pieterlen (Arbeiten), Rangierbahnhofsareal und Seezone Ipsach (Wohnen) hinzu (siehe MB 4).



Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzial Regiotram

Stand der Umsetzung: Voraussetzung für die Realisierung dieses wichtigen Projektes war eine Mitfinanzierung durch den Bund als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm 2015-18. Der Bund hat aber das Projekt im Rahmen des Prüfberichtes zum AP 2. Generation als B-Projekt zurückgestuft. Daraufhin hat die zuständige Behördendelegation das Projekt aufgrund einer Beurteilung der politischen Realisierbarkeit sistiert. Das Regiotram soll aber als längerfristige Option aufrecht erhalten bleiben. Das Projekt figuriert im aktuellen AP 3. Generation als C-Projekt. Als Ersatz für das Regiotram wird in der Zwischenzeit – insbesondere hinsichtlich des Zustandes Ostast - das Busangebot ausgebaut (siehe MB B 4).

Die Planung des Busvorlaufs (A1-Projekt: Bus-betriebener Abschnitt von der neuen SBB-Haltestelle Bözingenfeld zu den neuen Stadien im Bözingenfeld, welcher später für das Tram genutzt werden kann) wurde vorangetrieben. Die Realisierung ist bevorstehend.

B 2/II und III Neue Bahnhaltestellen Bözingenfeld und Lyss Grien (Massnahmen realisiert, Massnahmenblätter werden gestrichen)

Die Bahnhaltestelle Bözingenfeld dient einerseits der Anbindung des sich stark entwickelnden kantonalen Entwicklungsschwerpunktes Bözingenfeld, andererseits als weitere Schnittstelle Bahnnetz / lokaler öffentlicher Verkehr und insbesondere des Regiotrams. Die Haltestelle ist A1-Massnahme im Agglomerationsprogramm 2011-2014.
Stand der Umsetzung: Die Haltestelle wurde realisiert.

Die neue SBB-Haltestelle Grien in Lyss trägt zu einer wesentlichen Verbesserung der öV-Erschliessung der angrenzenden Siedlungs- und Entwicklungsschwerpunkte bei. Sie wurde 2013 realisiert.
Stand der Umsetzung: Beide Massnahmen sind realisiert.

B 3 Schienengebundener öffentlicher Verkehr

Die Bedürfnisse hinsichtlich Bahninfrastruktur liegen prioritär bei:

- dem schrittweisen Doppelspurausbau der Bahnlinie Bern-Neuenburg (teilweise ausserhalb Regionsgebiet)
- dem Doppelspurausbau der SBB in Ligerz (Objektblatt 4 im Anhang 1)
- Massnahmen zur Verbesserung der Haltestellenqualität (in Lyss und Buswil als A2-Massnahme im AP 2. Generation).

Langfristig ist ein 3. Gleis zwischen Mett und Lengnau geplant. Die Entwicklung des öV-Angebots wird im Rahmen des Angebotskonzeptes der RVK geplant und mit Angebotsbeschluss des Grossen Rates festgelegt. Im Massnahmenblatt sind die wichtigsten Massnahmen aufgeführt.

Stand der Umsetzung: Doppelspurprojekte Bern-Neuenburg sind in Umsetzung, die Projektierung für den SBB-Tunnel in Ligerz ist im Gang. Fahrplanverbesserungen wurden realisiert, inklusive Einführung des integralen Tarifverbundes.

B 3/I Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI

Als Ergänzung zum Regiotram ist ein bedarfs- und abschnittsweiser Doppelspurausbau der BTI auf der die Achse Biel – Täuffelen vorgesehen. Diese Massnahme ist aber auch unabhängig vom Regiotram zur Erhöhung der Kapazität und zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität notwendig. Im Vordergrund steht der Abschnitt Ipsach Herdi-Bahnhof Biel.

Stand der Umsetzung: Abklärungen zum optimalen Konzept sind im Gang. Die Agglomeration setzt sich für eine stadtverträgliche Lösung ein. Die Realisierung ist im Zeithorizont ab 2023 vorgesehen und wird neu über den Bahninfrastrukturfonds BIF finanziert (die Finanzierung war im AP 2. Generation über den Infrastrukturfonds vorgesehen).

B 3/II ÖV-Knoten / Masterplan Biel/Bienne (neu)

Im Bereich des ESP-Perimeters Masterplan Biel stehen eine Reihe von Projekten an, welche eine verstärkten Koordination erfordern (A5 Westast, Ausbau asm, Ausbauten Bahnhofsanlagen, Fussgänger- und Veloquerungen, ...). Mit einem neuen Massnahmenblatt sollen die Zusammenarbeit der Beteiligten und die Berücksichtigung der städtebaulichen Anforderungen sichergestellt werden.

B 4 Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Angebotsverbesserungen

Sowohl die Notwendigkeit der Verbesserung des heutigen Zustands, als auch die Bereitstellung der öV-Erschliessung zur Sicherstellung der angestrebten Siedlungsentwicklung bedingen Massnahmen zur Erhöhung des Busangebots. Die Entwicklung des öV-Angebots wird im Rahmen des Angebotskonzeptes der RVK geplant und mit Angebotsbeschluss des Grossen Rates festgelegt. Im Massnahmenblatt sind die wichtigsten Massnahmen aufgeführt. Dazu gehören auch spezielle Massnahmen für den „Zustand Ostast“ und Verbesserungen bis zur Realisierung des Regiotrams.

Stand der Umsetzung: Verschiedene Optimierungen des Busangebots wurden in den letzten Jahren umgesetzt (siehe Angebotskonzept 2018-21).

B 5 Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbezugsmassnahmen

Die verkehrsabhängigen Behinderungen des Busverkehrs stellen ein wesentliches Hindernis für eine flüssige Zirkulation und die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs dar. Diese sollen mit gezielten Massnahmen behoben werden (Massnahme Agglomerationsprogramm). Die Massnahmen müssen mit den verkehrlichen flankierenden Massnahmen zur A5 abgestimmt werden und sind insbesondere dort vorgesehen, wo sie als Ergänzung oder vorzeitige Realisierung einer vFM Sinn machen.

Stand der Umsetzung: A1- und A2- Massnahmen sind zum Teil umgesetzt, zum Teil in Planung (siehe Tabelle Umsetzungsreporting). Die vorgesehenen A-Massnahmen dienen in erster Linie der Umsetzung des Gesamtmobilitätskonzeptes Zustand Ostast.

B 6 Bestehende und künftige Nationalstrassen

Die A5 Umfahrung Biel inklusive Zubringer rechtes Bielerseeufer ist nebst dem Regiotram die wichtigste Massnahme in der Agglomeration Biel und wird zu einer spürbaren Entlastung des lokalen Strassennetzes und zur Entschärfung der im Kapitel 2 festgestellten Probleme beitragen. Die Massnahme B 6 beinhaltet nebst der A5 Umfahrung Biel die im „Richtplan linkes Bielerseeufer“ vorgesehenen Sanierungsmassnahmen längs der A5 am linken Bielerseeufer (siehe Objektblätter Anhang 1) sowie die Realisierung eines Vollanschlusses Reuchenette an die A16. Vorgesehen ist eine Umklassierung der übergeordneten Strassenverbindungen H10 (Thielle-Löwenbergs) und H6 (Biel-Lyss-Schönbühl) zu Nationalstrassen sowie deren langfristiger Ausbau.

Stand der Umsetzung: Der Ostast der A5 wird 2017 eröffnet, für den Westast werden die Ausführungsprojekte 2016 aufgelegt. Die Umklassierung der H10 und H6 zu Nationalstrasse ist aufgrund der Volksabstimmung im 2014 zur Autobahnvignette vorläufig gescheitert (wird mit der NAF-Vorlage wieder aktuell).

B 6/I und II: A5-Anschluss Orpund (Massnahmenblatt gestrichen) und Vollanschluss Studen

Die Stossrichtung der Massnahmen zielt auf die Verlagerung des innerregionalen Verkehrs auf das übergeordnete Hochleistungsstrassennetz ab. Mit einem zusätzlichen Anschluss Orpund an die A5 und einem Vollanschluss an die T6 in Studen soll die Verkehrswirksamkeit der Hochleistungsstrassen verstärkt werden. Mit dem Vollanschluss Studen werden zudem die Voraussetzungen für die Entwicklung und Erweiterung des Arbeitsplatzschwerpunktes Studengrien geschaffen.

Stand der Umsetzung: Der Vollanschluss Orpund wird zusammen mit dem A5-Ostast realisiert und in Betrieb genommen (2017). Für die Realisierung des Vollanschlusses Studen haben sich die Voraussetzungen verschlechtert (T6 bleibt vorerst Kantonsstrasse).

B 7 Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen

Die Realisierung der Verkehrsstrategie bedingt die Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit und der Funktionsfähigkeit der Kantonsstrassen und wichtigen Gemeindestrassen. Die Massnahme beinhaltet die Umgestaltung diverser Ortsdurchfahrten, einen neuen Spitalzubringer in Biel (Entlastung des Reberg-Quartiers, direkte Anbindung ans Hochleistungsstrassennetz via Anschluss Reuchenette), neue Strassenerbindungen des Bereichs Lyss Industriezone Nord / Bangerter Richtung T6-Anschluss Lyss Nord und Richtung Kantonsstrasse Buswil-Lyss (Entlastung der Quartiere) sowie die Option für eine Verlegung der K22 mittels einer Umfahrungsstrasse in Aarberg, Barga und Kallnach. Ebenfalls in B 7 enthalten sind die verkehrlichen flankierenden Massnahmen vFM zur A5 Umfahrung Biel (beschlossener Richtplan). Sie leisten einen entscheidenden Beitrag zur flächendeckenden Verbesserung des Verkehrsgeschehens in der Agglomeration Biel (Entlastung, Verbesserung der Bedingungen für den Langsamverkehr und den Busverkehr, Erhöhung der Sicherheit, Aufwertung der Strassenräume).

In der Agglomeration sind deshalb als A-Massnahmen (nebst B 7/I und B 7/II) lediglich Massnahmen zur Sanierung der Ortsdurchfahrt in Lyss vorgesehen.

Die Bestrebungen zur systematischen Beseitigung von Unfallschwerpunkten werden unterstützt. Die im Rahmen des Sicherheitsinstruments Black Spot Management eruierten Unfallschwerpunkte werden im Massnahmenkatalog berücksichtigt.

Stand der Umsetzung: Der Richtplan für die vfM ist genehmigt, die vfM zum Ostast sowie die Sanierung der Ortsdurchfahrt Lyss sind in Planung. Ebenfalls in Planung ist der Spitalzubringer. Im RGSK 2. Generation wird die Schwachstellenanalyse des Kantons berücksichtigt und im Massnahmenblatt B 7 der Katalog von Sanierungsmassnahmen oder Abschnitten mit Handlungsbedarf ausgeweitet.

B 7/I und II: Korridore rechtes Bielerseeufer und Aegerten-Studen

Die Korridore rechtes Bielerseeufer und Aegerten-Studen sind nicht im Perimeter der vfM zur A5 Umfahrung Biel enthalten. Um hier die Ziele der Verkehrsstrategie umzusetzen und die Defizite zu beheben, sind in den beiden Korridoren A2- und A- Massnahmen des Agglomerationsprogramms vorgesehen (Betriebs- und Gestaltungskonzepte zur Optimierung des Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmer).

Stand der Umsetzung: Im Prüfbericht des ARE zum AP 2. Generation wurden die Massnahmen teilweise zurückgestuft resp. zu Eigenleistungen erklärt. Das vorliegende AP trägt diesen Entscheidungen, aber auch den Bedürfnissen der Region Rechnung. Die Ortsdurchfahrten Ipsach und Aegerten sind in Planung.

B 7/III Verkehrsmanagement zum Zustand Ostast

Als wichtige Massnahme aus dem Gesamtmobilitätskonzept zum Zustand Ostast geht ein Verkehrsmanagement im südwestlichen Bereich der Agglomeration hervor (zusätzliches Massnahmenblatt). Die Umsetzung muss rasch an die Hand genommen werden.

B 8 Lokale Erschliessung / Verkehrsberuhigung

Ein weiterer Baustein der regionalen Verkehrsorganisation ist die örtliche Verkehrsorganisation, insbesondere die Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen vorab in den grösseren Gemeinden wie Lyss, Aarberg, Büren oder Ins, sowie den Gemeinden im Agglomerationskern. Tempo-30-Zonen sind A1-Massnahmen des Agglomerationsprogramms. Im Perimeter der vfM zur Umfahrung Biel sind verkehrsberuhigte Quartiere mit Unterbindung des Durchgangsverkehrs integrierende Bestandteile des vfM-Konzeptes.

Stand der Umsetzung: A1-Massnahmen sind zum Teil umgesetzt, zum Teil in Planung (siehe Tabelle Umsetzungsreporting).

B 9 Parkierungsangebote, Parkierungsstandorte

Anzahl und Struktur des Parkplatzangebotes sind wesentliche Elemente für die Optimierung des Verkehrsgeschehens. Richtplaninhalte sind deshalb Grundsätze für die Lage der übergeordneten Parkierungsstandorte, die differenzierte, bedarfsgerechte Bewirtschaftung des gesamten Parkierungsangebotes, sowie das Angebot von Abstellplätzen für den kombinierten Verkehr (Park + Ride). Gemäss den kantonalen Vorgaben für die Mitfinanzierung von P + R-Anlagen sind im Massnahmenblatt verschiedene Korridore ausserhalb des Agglomerationskerns aufgeführt, in welchen P + R Parkplätze mitfinanziert werden könnten. Die Umsetzung ist Aufgabe der Region.

Stand der Umsetzung: Einzelne Gemeinden haben ihre Parkplatzreglemente angepasst. Im AP 3. Generation wird nun eine Verpflichtung zur Abstimmung der Parkplatzbewirtschaftung in der Agglomeration eingeführt. Dies ist auch eine wichtige Massnahme zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Zustand Ostast (MB B 1/I)

B 10 Verkehrsintensive Vorhaben

Der gültige Richtplan Verkehrsintensive Vorhaben wird inhaltlich unverändert integriert. Der bestehende ViV-Standort Alte Ziegelei Aarberg ausserhalb der Agglomeration wird ergänzt. Der Richtplan lässt keine grösseren neuen Einkaufszentren und Verkehrserzeuger zu.

Stand der Umsetzung: Die Regelung wird im RGSK 2. Generation aufrechterhalten. Der Richtplan wird angepasst, sobald konkrete Bedürfnisse vorliegen. Dabei werden die neuen Regelungen des kantonalen Richtplans zu berücksichtigen sein.

B 11 Langsamverkehr
Neue Massnahmenblätter
(B 11/II–XIII)

In der ganzen Region werden Streckenabschnitte des kantonalen Strassennetzes bezeichnet, bei welchen die Bedingungen für den Veloverkehr zu verbessern sind. Dabei handelt es sich in der Regel um Schulwege. Ebenfalls enthalten sind Massnahmen zum Schliessen von Lücken (u.a. auch die übergeordneten Verbindungen Richtung Berner Jura und Nidau – Studen). Im RGSK 2. Generation werden die Schwachstellenanalyse und der neue Sachplan Velo des Kantons berücksichtigt und im Massnahmenblatt B 11 der Katalog von Sanierungsmassnahmen oder Abschnitten mit Handlungsbedarf ausgeweitet. Für den Korridor Büren-Leuzigen-Solothurn wird aufgrund des Sachplans Velo ein zusätzliches Massnahmenblatt B 11/X erstellt.

Für die Umsetzung der Agglomerationsstrategie wichtig sind die Massnahmenpakete des Agglomerationsprogramms, namentlich die Schliessung von Netzlücken, Verbesserungen längs Hauptverkehrsachsen und in den Quartieren, Bike + Ride-Anlagen und die Verbesserung von Zugänglichkeit und Ausstattung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Grundlage für die Planung der Langsamverkehrsmassnahmen im Agglomerationsbereich ist das im Rahmen des Agglomerationsprogramms entwickelte Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr aus dem Jahr 2007. Weitere Massnahmen wie A 7, B 7, B 8 tragen ebenfalls zu Verbesserungen beim Langsamverkehr bei.

Um im Agglomerationsprogramm 3. Generation die Schwierigkeiten mit den Massnahmenpaketen zu vermeiden, werden im vorliegenden RGSK 2. Generation für die grösseren A-Massnahmen separate Massnahmenblätter (B 11/II-IX) erstellt. Zusätzliche Massnahmenblätter sind aufgrund des Gesamtmobilitätskonzeptes Zustand Ostast (B 11/XI – XII) und der Radwegplanung am linken Bielerseeufer (B 11/XIII) ergänzt worden

Stand der Umsetzung: Die A1-Massnahmen sind zum Teil realisiert, zum Teil in Planung (siehe Tabelle Umsetzungsreporting). Der Umgang mit den vier Massnahmenpaketen hat sich für alle Beteiligten als sehr schwierig erwiesen. Trotz fehlender Finanzierungsvereinbarungen konnten diverse Projekte mit einer Bewilligung zum vorzeitigen Baubeginn realisiert werden. Die Gemeinden führen trotz dieser Erschwernisse auf Bundesebene die Umsetzung unbeirrt weiter. Einzelne Projekte wurden in Volksabstimmungen abgelehnt; sie werden überarbeitet und später nochmals zur Umsetzung gebracht. Die geschilderten Umstände führen dazu, dass sich die Umsetzung der A1-Massnahmen über eine längere Zeitspanne erstrecken wird. Aufgrund der Verzögerungen und Unsicherheiten und der späten Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung (Mitte 2015) sind die A2-Massnahmen grösstenteils noch nicht umgesetzt.

B 11/I Zihlbrücke Erlach-Le Landeron (Pont de l'Avenir)

Nebst einer neuen Brücke über den Nidau-Büren-Kanal, welche im Agglomerationsprogramm 2011-14 enthalten ist (A1-Massnahme), soll mit einer neuen Zihlbrücke die Verbindungslücke im oberen Bielerseebecken zwischen Erlach und Le Landeron geschlossen werden.

Stand der Umsetzung: Machbarkeit wird im Rahmen eines NRP-Projektes abgeklärt.

4.2.3 Landschaft

C 1 Vorranggebiete Tourismus / Erholung / Freizeit

Insbesondere im Bereich Freizeit und Erholung ist künftig mit wachsenden und neuen Nachfragen zu rechnen. Ohne Wissen um entsprechende Entwicklungen sind vorsorgliche Hinweise auf mögliche Flächenangebote von Bedeutung. Entsprechende Gebiete werden deshalb entlang potenzieller „Freizeitkorridore“ oder in Gebieten hoher Erschliessungsgunst bezeichnet. Die Richtplaninhalte zielen auf ihre Berücksichtigung bei der Standortevaluation neuer Bedürfnisse sowie auf die Erhaltung des entsprechenden Planungsspielraums durch die Gemeinden ab. Sowohl bestehende, als auch potenzielle Erholungsgebiete werden hinsichtlich Ausdehnung und Funktion als wichtige Teile des Erlebniswertes und der Lebensqualität gefördert. Die Bestrebungen zielen einerseits auf ihre Ausstattung und Erschliessung, andernteils auf die Ausbalancierung von Nutzungs- und Naturinteressen ab. Das aktuelle NRP-Projekt „Ferien im Gemüsegarten“ ist als Umsetzungsprojekt aufgeführt.

Stand der Umsetzung: Für das Feriendorf im Gemüsegarten ist die Standortfrage geklärt, der Standort Inforama Ins wird im Richtplan in einem separaten Verfahren festgesetzt.

C 2 Seeufergebiet

Die gemeindeweise organisierten Planungen und Realisierungen im Seeufergebiet entsprechen nicht mehr dem wachsenden Druck auf die Seeufernutzung durch ein Publikum aus einem weiteren Umfeld. Die Bedürfnislage ergibt sich dementsprechend nicht mehr auf Gemeindestufe, ebenso wie die den Standortgemeinden anfallenden Unterhalts- und Kostenpflichten zunehmend Fragen aufwerfen dürften. Das Seeufergebiet als wichtigster regionaler Identifikationsträger und Tourismusmagnet wird deshalb als gemeinsam wahrzunehmende Aufgabe definiert. Im Agglomerationsbereich ist das Umsetzungsprojekt „Richtplan Bieler Bucht“ gestartet worden.

Stand der Umsetzung: Die weiteren Arbeiten am Richtplan Bieler Bucht wurden sistiert, bis das Projekt AggloLAC in Nidau gesichert ist.

C 3 Flussufer

Die Flussufer unterliegen einer ähnlichen Problematik wie die Seeufer. Durch ihre Lage innerhalb der bebauten Gebiete sind sie zudem wichtige Elemente des Siedlungscharakters, teilweise allerdings in abgewerteter Form (trifft vor allem für die Agglomeration zu).

Stand der Umsetzung: Es erfolgten keine spezifischen Schritte.

C 4 Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung

Grünräume sind sowohl ein grundlegendes Element der Siedlungs- und Lebensqualität als auch die Basis für die ökologische Vernetzung, insbesondere im engeren Siedlungsgebiet. Die Richtplaninhalte bestehen in der Erhaltung und Gestaltung der in der Karte bezeichneten Räume. Damit ist die Grundlage für weitere Massnahmen in den verschiedenen Gebieten gelegt. Insbesondere im Agglomerationskern sind die regionalen Strukturen durch ein feineres Netz an Grünräumen zu erhalten, zu ergänzen und mit dem Umland zu vernetzen.

Die Richtplanfestlegungen erlauben den Gemeinden sowohl die Aufstellung eigener lokaler Richtpläne, als auch einen direkten Übergang zur Realisierung konkreter Massnahmen.

Stand der Umsetzung: Der Inhalt wird in den Planungen der einzelnen Gemeinden umgesetzt. In den letzten Jahren wurden nur wenige Ortsplanungen revidiert.

C 5 Landschaftsschutzgebiete /
Landwirtschaftsgebiet

Im Rahmen des Richtplans / RGSK 2. Generation werden die im RGSK 1. Generation enthaltenen Vorranggebiete Natur und Landschaft A und B durch die neuen Inhalte Landschaftsschutzgebiete A und B sowie Landwirtschaftsgebiet abgelöst. Die Landschaftsschutzgebiete sichern zusammen mit den Massnahmen A 9 gleichzeitig Siedlungstrenngürtel und Wildtierkorridore sowie wichtige Siedlungsgrenzen.

Basis für die räumliche Festlegung der Vorranggebiete Natur und Landschaft A waren die Richtpläne der Regionen Biel-Seeland und EOS sowie die übergeordneten Schutzgebiete, wie BLN-Gebiete, kantonale Naturschutzgebiete und dergleichen. Die Eingaben aus der Mitwirkung dienten dazu, die aktuellen Bedürfnisse bei der Ausscheidung der Schutzgebiete zu berücksichtigen.

Da die landwirtschaftliche Nutzung die Hauptfunktion im grössten Teil der erfassten Gebiete ist und bleibt, sollen ihre Entwicklungsmöglichkeiten in einem relativ weitgesteckten Rahmen offen bleiben. Die Abwägung, welche landwirtschaftlichen Bauten und Anlagen im konkreten Fall verträglich sind, wird daher nachgelagerten Verfahren oder Regelungen überlassen. Sinngemäss gilt dies auch für Infrastrukturanlagen im übergeordneten Interesse.

Stand der Umsetzung: Zahlreiche Landschaftsschutzgebiete sind in kommunalen Schutzplänen umgesetzt.

C 6 Ökologische
Landschaftsentwicklung

Das Massnahmenblatt legt fest, wie dem im Rahmen der Grundlagenarbeit „Landschaft, Landwirtschaft, Ressourcen, 23.03.2009“ aufgezeigten Handlungsbedarf Rechnung getragen werden soll.

Stand der Umsetzung: Den Zielsetzungen wird auf verschiedener Ebene bereits Rechnung getragen. Zur gezielten Umsetzung ist die Einführung einer Koordinationsstelle Natur und Landschaft vorgesehen. Zudem wurde ein regionaler Ersatzmassnahmenpool für ökologische Ersatzmassnahmen eingeführt.

C 7 Landwirtschaftliche
Gesamtplanung

Die Massnahme bezweckt, für die zukünftige landwirtschaftliche Nutzung optimale Bedingungen bereitzustellen. Die als teilregionales Projekt angelaufene landwirtschaftliche Gesamtplanung Seeland-West wird auf Richtplanstufe verankert. Eine Ausdehnung auf weitere Gebiete ist vorgesehen.

Stand der Umsetzung: Die Erarbeitung planerischer Grundlagen ist abgeschlossen. Die Umsetzung der einzelnen Massnahmen ist in Vorbereitung. Als wichtige Grundlage wird für das Gebiet Seeland-West eine Bodenkarte erstellt.

Im C 8 Wald / Holznutzung

Die Aufnahme eines Massnahmenblattes zum Wald und zur Holznutzung bezweckt die Koordination mit den regionalen Waldplänen und die Sicherstellung der Holzlogistik ausserhalb des eigentlichen Waldes.

Stand der Umsetzung: Auf Ebene Region wurden keine spezifischen Schritte unternommen.

C 9 Windenergie

Aufgrund überregionaler Betrachtungen gelten für die Gewinnung von Windenergie die Jurahöhen als bevorzugte Standorte. Im Bereich des Perimeters seeland.biel/bienne wird deshalb kein entsprechender Richtplaninhalt geschaffen. Sollten sich aufgrund von kantonalen Vorgaben weitere Standorte als zweckmässig erweisen, wird die Erarbeitung von Richtplaninhalten zur Windenergie oder eines eigenen Richtplans in Betracht gezogen werden. Der kantonale Richtplan verpflichtet die Regionen, bis 2018 regionale Windenergie-Richtpläne zu erarbeiten.

Stand der Umsetzung: Auf Ebene Region wurden noch keine Schritte unternommen, da sich kein konkreter Bedarf ergab.

4.2.4 Controlling

D 1 Wirkungskontrolle

Die Wirkungskontrolle über die Richtplaninhalte erfolgt alle 4 Jahre. Dieser Rhythmus steht im Einklang mit den vorgesehenen Überarbeitungszyklen der künftigen regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK). Aufgrund des strengen Aktualisierungsrhythmus erübrigt sich ein institutionalisiertes Controlling.

4.3 Beurteilung und Priorisierung der Massnahmen

4.3.1 Beurteilung der Massnahmen

Der Richtplan / RGSK mit integriertem Agglomerationsprogramm beinhaltet aus regionaler Sicht alle für die räumliche Entwicklung massgebenden Themen und Massnahmen. Grundsätzlich tragen die Massnahmen aus regionaler Sicht in ihrer Gesamtheit zur Umsetzung der Entwicklungsziele der Region bei. Nachfolgend werden die Massnahmen zusammenfassend gewürdigt. Eine differenzierte Beurteilung und Priorisierung der Massnahmen ist aus den einzelnen Massnahmenblättern ersichtlich.

Siedlung Grundsätzlich besteht im Kanton Bern mit dem aktualisierten Kantonalen Richtplan ein griffiges Instrument zur Steuerung der Siedlungsentwicklung. Namentlich die Massnahmenblätter A_01 (Baulandbedarf Wohnen), B_10 (Erschliessungsqualität öV) stecken den Rahmen für die Ortsplanungen ab. Mit den Massnahmen C_01 (Zentralitätsstruktur), C_02 (Räumliche Schwerpunkte) und C_4 (Kantonale Entwicklungsschwerpunkte) können zudem zusätzliche Impulse ausgelöst werden. Mit dem aktualisierten kantonalen Richtplan wird das revidierte Raumplanungsgesetz noch stringenter umgesetzt werden.

Der Richtplan / RGSK Biel-Seeland konkretisiert teilweise die kantonalen Vorgaben. Er definiert den Rahmen für die angestrebte Siedlungsentwicklung. Verschiedene Massnahmen tragen zur Siedlungsentwicklung nach innen bei (Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, Aufwertung und Erneuerung der Quartiere, Verdichtung des Siedlungsgebiets). Priorität hat die Verdichtung und Entwicklung längs den bestehenden und geplanten Haupt-Erschliessungsträgern, insbesondere dem angestrebten Regiotram. Mit dem Richtplan verkehrsentensive Vorhaben besteht zudem ein griffiges Instrument zur Verhinderung zusätzlicher grosser Einkaufszentren, welche zusätzlichen Verkehr erzeugen und die gewachsenen Ortszentren schwächen würden. Der Richtplan trägt aber auch der sich mittel- bis langfristig abzeichnenden Knappheit an Bauland in Agglomerations- und Zentrumsnähe Rechnung und eröffnet hier mit den Massnahmen A 1 (Siedlungsflächenbedarf Wohnen) und A 4 (Vorranggebiet Siedlungserweiterung) zusätzliche Entwicklungsspielräume an gut erschlossener und zentrumsnahen Lagen. Die Siedlungsmassnahmen sind auf die Verkehrsmassnahmen abgestimmt und tragen damit einer wichtigen Forderung Rechnung.

Landschaft Der Richtplan / RGSK Seeland legt nebst der Siedlung und dem Verkehr auch grosses Gewicht auf die Landschaft. Mit der Festlegung von Siedlungsgrenzen und der Ausscheidung von Landschaftsschutzgebieten werden die vorhandenen unversehrten Landschaftsräume langfristig vor Zersiedelung verschont. Damit und mit weiteren Inhalten zur Freizeit und Erholung wird auch der Erholung und der Verzahnung Siedlung/ Landschaft ein grosses Gewicht beigemessen. Weitere Massnahmen befassen sich mit der Landwirtschaft und mit der Ökologie, welche gleichermaßen wichtig sind und teilweise einer Interessenabwägung unterzogen werden müssen.

Verkehr Im Verkehrsbereich stellt die Realisierung des Referenzszenarios mit der Vollendung der A5 Umfahrung Biel einen markanten Schritt dar: damit werden sich die Verkehrsverhältnisse in der Agglomeration Biel verbessern; gleichzeitig wird eine gewisse Entspannung auf den Parallelachsen im Seeland stattfinden. Mit den verkehrlichen flankierenden Massnahmen wird der Nutzen der Umfahrung erhöht und werden die lokalen Strassen im Agglomerationskern weiter optimiert.

Die A5 Umfahrung allein löst nicht alle Probleme. So soll ein Massnahmenpaket (siehe Strategie) dazu dienen, den erwarteten Verkehrszuwachs in Biel wie in Lyss vorwiegend auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr umzulagern. Die Massnahmen in der Agglomeration, namentlich das Regiotram (langfristig), die neu realisierten Bahnhaltstellen, die Angebotsverbesserungen im Bus- und Bahnnetz und das Massnahmenpaket Langsamverkehr sollen dazu beitragen. Wichtig sind aber auch die Parkplatzbewirtschaftung und das Mobilitätsmanagement. Schliesslich sollen Massnahmen in den Verkehrskorridoren rechtes Bielerseeufer, Aegerten-Studen und Aarberg-Kerzers verträglichere Verhältnisse schaffen. Das neu erarbeitete Gesamtmobilitätskonzept zum Zustand Ostast zeigt zudem Massnahmen auf, welche kurz- und mittelfristig zur Entschärfung der Verkehrsprobleme zu realisieren sind.

Nebst weiteren eher lokalen Verbesserungen im Strassen- und Langsamverkehrsnetz sind aus regionaler Sicht die folgenden Massnahmen prioritär zu behandeln:

- Neue Vollanschlüsse in Orpund und Studen, mit welchen die Wirksamkeit der Hochleistungsstrassen verbessert und Voraussetzungen für die Erschliessung neuer Entwicklungsgebiete (Studen) geschaffen werden.
- Neue Tunnelumfahrungen für die A5 und die SBB am linken Bielerseeufer, mit welchen die Beeinträchtigungen der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen auf Siedlung und Landschaft wesentlich reduziert werden können.
- Doppelspurausbauten auf der Linie Bern – Neuenburg, welche Taktverdichtungen zum Halbstundentakt und Verkürzungen der Reisezeit ermöglichen.

Bei diesen Massnahmen ist der Bund für die Realisierung zuständig. Sie können nur mit namhafter Unterstützung durch den Kanton umgesetzt werden.

4.3.2 Priorisierung der Massnahmen im Verkehrsbereich

Infolge des Umfangs der Massnahmen werden in der Tabelle am Ende des Kapitels die Infrastrukturmassnahmen im Verkehr zusammenfassend dargestellt und nach Priorität, Realisierungshorizont und Finanzierungsträger klassiert.

Die Priorisierung der Infrastrukturmassnahmen erfolgt nach folgendem pragmatischen Ansatz:

1. Priorität: Massnahme, welche in der Periode 2011 –2022 realisiert werden soll. Massnahme, welche ev. erst später realisiert werden kann, welche aber für die Region sehr wichtig ist und für welche planerische Schritte rasch eingeleitet werden müssen.
2. Priorität: Massnahme, welche erst nach 2022 realisiert werden kann, welche aber für die Region wichtig ist.
3. Priorität: Massnahme mit einem späteren Realisierungshorizont; Realisierungsaussichten ungewiss.

Prinzipiell bestehen für die Massnahmen, welche in 1. Priorität eingestuft sind, ein eigenes Massnahmenblatt, ausgenommen für beschlossene und in der Projektierung befindliche Nationalstrassenprojekte. Die in der Tabelle aufgeführten Zeithorizonte entsprechen teilweise Zielvorstellungen und sind nicht verbindlich beschlossen.

4.4 Kosten der Massnahmen Agglomerationsprogramm

In der folgenden Tabelle sind diejenigen Massnahmen, für welche eine Finanzierung aus dem Infrastrukturfonds beansprucht wird (= Massnahmen Agglomerationsprogramm), zusammenfassend dargestellt. Die detaillierten Kosten sind aus den jeweiligen Massnahmenblättern ersichtlich. Die Bundes-Finanzierung ist bei den A1- und A2 -Massnahmen im Rahmen der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm 1. resp. 2. Generation gesichert. Die A-Massnahmen werden mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm beantragt und im Rahmen der Bundesbeschlüsse zum Agglomerationsprogramm 3. Generation im Jahr 2018 beschlossen. Es wird für die A-Massnahmen von einem Bundesanteil von 35% ausgegangen.

Die meisten A-Massnahmen sind in der Leistungsvereinbarung 2. Generation bereits als B-Massnahmen vorgemerkt worden. Das Regiotram wird neu als C-Massnahme klassiert.

Richtplan / RGSK Biel-Seeland

Übersicht über die Massnahmen 3. Generation mit beantragten Beiträgen aus dem Infrastrukturfonds

Massn.	Bezeichnung	A Massnahmen 2019 - 2022				B-Massnahmen 2023 - 2026			
		Kosten	Bund*	Kanton	Gem.	Kosten	Bund*	Kanton	Gem.
B 5	Busbevorzugung	5.1	1.8		3.3				
B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer					2.5	0.9	1.6	
B 7/II	Korridor Aegerten-Studen					7.0	2.5	4.5	
B 7/III	Verkehrsmanagement Agglo Biel **	10.0	3.5			10.0	3.5		
B11	Massnahmenpaket Kleinmassnahmen	3.7	1.3	0.8	1.6				
B 11/II	Oberer Quai Biel	6.0	2.1	1.4	2.5				
B 11/III	2. Bahnhofspassage Biel	12.0	4.2	2.7	5.1				
B 11/IV	Querung Güterbahnhof					4.0	1.4	0.9	1.7
B 11/V	Biel Mett Zentrum	4.0	1.4	0.9	1.7				
B 11/VI	Biel Bahnhofstrasse	6.0	2.1	1.4	2.5				
B 11/VII	Bus / Langsamverkehr Beaumontquartier	4.0	1.4	0.9	1.7				
B 11/VIII	Biel Ausbau Veloparkierung Walserplatz	2.5	0.9	0.6	1.1				
B 11/IX	Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord	8.0	2.8	1.8	3.4				
B 11/XII	Veloverbindung Port-Nidau-Biel Zentrum	4.0	1.4	0.9	1.7				
B 11/XIII	Veloführung Schlössli-Twann	1.4	0.5	0.6	0.3				
Total		66.7	23.4	12.0	24.8	23.5	8.3	7.0	1.7

Kosten: Stand 2015

*Annahme: 35%

** Kostenteiler Kanton / Gemeinden offen

Massn.	Bezeichnung	C Massnahmen ab 2027			
		Kosten	Bund	Kanton	Gem.
B 2/I	Regiotram	253.0			

Finanzierung noch festzulegen

Richtplan / RGSK Biel-Seeland

Übersicht über die Massnahmen mit Beiträgen aus dem Infrastrukturfonds 1. und 2. Generation

Massn. Bezeichnung	AP 1. Generation				AP 2. Generation				B-Massn Kosten	
	A1- Massnahmen 2011-2014				A2-Massnahmen 2015-2018					
	Kosten	Bund	Kanton	Gem.	Kosten	Bund	Kanton	Gem.		
B 2/I	Regiotram / Busvorlauf	13.8	5.9	7.9					210.0	
B 2/II	SBB-Haltestelle Bözingenfeld	12.6	3.0	5.8	3.8					
B 3	Schienegebundener öV (Bahnhaltstellen Lyss und Buswil)					1.9	0.6	0.0	1.3	
B 3/I	Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI								28.2	
B 5	Busbevorzugung	1.8	0.7		1.1	1.7	0.5		1.2	0.8
B 7	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen (Ortsdurchfahrt Lyss)					2.1	0.6	1.5		
B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer					2.4	0.7	1.7		2.5
B11	Langsamverkehr, Schliessen von Netzlücken	7.8	3.1	2.3	2.3	2.3	0.7	0.6	1.0	22.3
	Langsamverkehr, Reparatur HVS	6.0	2.4	1.8	1.8	4.1	1.2	1.0	1.9	2.5
	Langsamverkehr, Reparatur Quartiere	14.6	5.8	4.4	4.4	3.5	0.4	0.9	2.2	8.3
	Langsamverkehr, Intermodale Schnittstellen	5.1	2.0	1.5	1.5	1.2	0.4	0.3	0.5	3.0
Total		61.7	23.0	23.8	14.9	19.2	5.1	5.9	8.1	277.6
Total Langsamverkehr B11		33.5	13.4	10.1	10.1	11.2	2.7	2.7	5.6	36.1

Massnahmen A1: Kosten Stand 2011,
Bundesbeitrag 40%

Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung
AP 2.G.
Bundesbeitrag 30%

Massnahme	Kosten Mio	Priorität	Realisierungshorizont				Finanzierungsträger				MB	
			11-14 A1	15-18 A2	19-22 A	> 22 B/C	Gemeinde	Kanton	Agglo	Div. Bund		
Langsamverkehr Agglo Lyss												
Schliessen von Netzlücken	> 2	1										B11
Massnahmen auf Hauptstrassen	> 2	1										B11
Platzgestaltung		1										B11
Langsamverkehr ausserhalb Agglo												
Radweg Taubenloch	?	1										B11
Radweg Brügg-Aegerten	> 2	2										B11
Zihl-Brücke Erlach-Le Landeron	> 2	1										B11
Radweg linkes Bielerseeufer	?	1										B11
Bike+Ride	> 2	2										B11
Verbesserungen auf einzelnen Strecken	> 2	1										B11
Busbevorzugung												
Massnahmen Agglo Biel	4	1										B5
Massnahmen Agglo Lyss	1	1										B5
Massnahmen ausserhalb Agglo	?	1										B5
Angebotsverbesserung öV												
Im Rahmen AK 2014-17		1										B3/B4
Längerfristige Massnahmen		2										B3/B4
Mobilitätsmanagement												
		1										B1

Erläuterungen

Priorität: Prio 1: Hohe Priorität
Prio 2: Mittlere Priorität
Prio 3: geringere Priorität

Realisierungshorizont Geschätzte Realisierungsperiode



Anhang

Ergänzungen zu Tabellen 1-6: **Bevölkerung, Beschäftigte und Bauzonenreserven**

Gemeinde / Teilraum	Stand Bevölkerung	Stand Bevölkerung	Differenz 1990 - 2007	
	31.12.1990	31.12.2007	absolut	relativ (%)
Biel	52'670	49'353	- 3'317	- 6.3
Lyss (ohne Buswil)	9'601	11'240	1'639	17.1
Umlandgemeinden Agglomeration	42'082	44'491	2'409	5.7
Total Agglomeration	104'353	105'084	731	0.7

Umlandgemeinden
Agglomeration

Aegerten	1'777	1'656	- 121	- 6.8
Bellmund	1'035	1'371	336	32.5
Brügg	4'235	3'962	- 273	- 6.4
Evilard	2'283	2'354	71	3.1
Ipsach	2'973	3'747	774	26.0
Lengnau	4'486	4'506	20	0.4
Mörigen	720	841	121	16.8
Nidau	7'316	6'652	- 664	- 9.1
Orpund	2'465	2'620	155	6.3
Pieterlen	3'315	3'321	6	0.2
Port	2'630	3'206	576	21.9
Safnern	1'564	1'839	275	17.6
Scheuren	353	452	99	28.0
Schwadernau	541	623	82	15.2
Studen	2'293	2'642	349	15.2
Sutz-Lattrigen	935	1'303	368	39.4
Twann-Tüscherz	1'079	1'127	48	4.4
Worben	2'082	2'269	187	9.0

*Ergänzung zu Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung Agglomeration Biel-Lyss 1990 bis 2007
(Quelle: Bevölkerung ESPOP)*

Gemeinde / Teilraum	Stand Bevölkerung	Stand Bevölkerung	Differenz 2007-2012	
	31.12.2007	31.12.2012	absolut	relativ (%)
Biel	49'353	52'351	2'998	6.07%
Lyss (mit Buswil)	13'189	14'080	891	6.76%
Umlandgemeinden Agglomeration	44'491	46'262	2'135	4.80%
Total Agglomeration	107'033	113'057	6'024	5.63%
Umlandgemeinden Agglomeration				
Aegerten	1'656	1'781	125	7.55%
Bellmund	1'371	1'546	175	12.76%
Brügg	3'962	4'257	295	7.45%
Evilard	2'354	2'465	111	4.72%
Ipsach	3'747	3'940	193	5.15%
Lengnau	4'506	4'633	127	2.82%
Mörigen	841	882	41	4.88%
Nidau	6'652	6'782	130	1.95%
Orpund	2'620	2'649	29	1.11%
Pieterlen	3'321	3'821	500	15.06%
Port	3'206	3'346	140	4.37%
Safnern	1'839	1'854	15	0.82%
Scheuren	452	460	8	1.77%
Schwadernau	623	662	39	6.26%
Studen	2'642	2'884	242	9.16%
Sutz-Lattrigen	1'303	1'358	55	4.22%
Twann-Tüscherz	1'127	1'095	-32	-2.84%
Worben	2'269	2'211	-58	-2.56%

*Ergänzung zu Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung Agglomeration Biel-Lyss 2007-2012
(Quelle: BFS, STATPOP)*

Gemeinde / Teilraum	Stand Beschäftigte 2008	Stand Beschäftigte 2011	Differenz 2008-2011	
			absolut	relativ (%)
Biel	39'473	39'958	485	1.23%
Lyss (inkl. Buswil)	7'849	8'033	184	2.34%
Umlandgemeinden Agglomeration	17'749	16'541	-1'208	-6.81%
Total Agglomeration	65'071	64'532	-539	-0.83%
Umlandgemeinden Agglomeration				
Aegerten	448	376	-72	-16.07%
Bellmund	340	316	-24	-7.06%
Brügg	3'490	3'130	-360	-10.32%
Evilard	419	358	-61	-14.56%
Ipsach	734	779	45	6.13%
Lengnau	1'638	1'643	5	0.31%
Mörigen	161	156	-5	-3.11%
Nidau	2'877	2'679	-198	-6.88%
Orpund	827	725	-102	-12.33%
Pieterlen	1'380	1'282	-98	-7.10%
Port	1'012	978	-34	-3.36%
Safnern	590	527	-63	-10.68%
Scheuren	161	131	-30	-18.63%
Schwadernau	195	185	-10	-5.13%
Studen	1'623	1'485	-138	-8.50%
Sutz-Lattrigen	468	601	133	28.42%
Twann-Tüscherz	494	389	-105	-21.26%
Worben	892	801	-91	-10.20%

*Ergänzung zu Tabelle 3: Entwicklung der Beschäftigten Agglomeration Biel-Lyss 2008 bis 2011
(Quelle: BFS STATENT)*

Gemeinde / Teilraum	Stand Bevölkerung 2012	Zielwert 2030	Differenz 2012 - 2030	
			absolut	relativ (%)
Biel	52'351	58'633		+12
Lyss (inkl. Buswil)	14'080	15'488		+10
Umlandgemeinden Agglomeration	46'626	50'961		+10
Total Agglomeration	113'057	110'425	5'341	+11

Umlandgemeinden
Agglomeration

Aegerten	1'781	1'923	142	8
Bellmund	1'546	1'608	62	4
Brügg	4'257	4'725	468	11
Evilard	2'465	2'662	197	8
Ipsach	3'940	4'373	433	11
Lengnau	4'633	5'096	463	10
Mörigen	822	953	131	8
Nidau	6'782	7'528	746	11
Orpund	2'649	2'914	265	10
Pieterlen	3'821	4'203	382	10
Port	3'346	3'714	368	11
Safnern	1'854	1'928	74	4
Scheuren	460	478	18	4
Schwadernau	662	688	26	4
Studen	2'884	3'172	288	10
Sutz-Lattrigen	1'358	1'467	109	8
Twann-Tüscherz	1'095	1'139	44	4
Worben	2'211	2'388	177	8

*Ergänzung zu Tabelle 4: Bevölkerungziele Agglomeration Biel-Lyss 2012 bis 2030
(gemäss Zielwerten des kantonalen Richtplans)*

Gemeinde / Teilraum	Reserven Gewerbe- und Industriezonen gemäss Erhebung Kanton 2015 (ha)
Biel	29
Lyss (mit Busswil)	16.7
Umlandgemeinden Agglomeration	56
Total Agglomeration	101.6
Umlandgemeinden Agglomeration	
Aegerten	1.3
Bellmund	0.4
Brügg	10.6
Evilard	0.0
Ipsach	0.4
Lengnau	13.5
Mörigen	0.0
Nidau	1.1
Orpund	3.8
Pieterlen	11.7
Port	0.1
Safnern	2.1
Scheuren	0.0
Schwadernau	0.0
Studen	7.5
Sutz-Lattrigen	0.4
Twann-Tüscherz	0.3
Worben	2.7

*Ergänzung zu Tabelle 5: Reserven Gewerbe- und Industriezonen Agglomeration
Biel-Lyss*

Gemeinde / Teilraum	Reserven Wohn- und Mischzonen gemäss Erhebung Kan- ton 2015 (ha)	Siedlungsflächenbedarf im Jahr 2030* (ha)	Bilanz (ha)
Biel	29.5	60.5	-31.0
Lyss (mit Buswil)	14.8	31.2	- 16.4
Umlandgemeinden Agglomeration	100.3	77.8	22.5
Total Agglomeration	144.6	169.5	- 24.9
Umlandgemeinden Agglomeration			
Aegerten	5.0	3.1	1.9
Bellmund	8.0	1.9	6.1
Brügg	4.3	6.0	- 1.7
Evilard	11.8	3.6	8.2
Ipsach	4.9	5.7	- 0.8
Lengnau	12.1	9.9	2.2
Mörigen	2.5	1.5	1.0
Nidau	3.5	10.4	- 6.9
Orpund	10.1	5.1	5.0
Pieterlen	12.6	7.7	4.9
Port	5.3	5.0	0.3
Safnern	4.6	2.1	2.5
Scheuren	1.5	0.5	1.0
Schwadernau	1.0	0.8	0.2
Studen	3.1	6.2	- 3.1
Sutz-Lattrigen	4.5	2.7	1.8
Twann-Tüscherz	1.9	1.5	0.4
Worben	3.6	4.1	- 0.5

* Gemäss gültigem kantonalen Richtplan, ohne Berücksichtigung des Verdichtungspotenzials

Ergänzung zu Tabelle 6: Bauzonenreserven und Siedlungsflächenbedarf Agglomeration Biel-Lyss