

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Biel-Seeland

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss

5. Generation

Mitwirkungsbericht

15. Mai 2024



Impressum

Auftraggeber

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

Leitungsgremium Konferenz Agglomeration Biel

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

Projektleitung / Bearbeitung

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

Inhalt

1 Durchführung der Mitwirkung	4
1.1 Gegenstand	4
1.2 Mitwirkungsfrist und Mitwirkungsunterlagen	4
1.3 Mitwirkungseingaben	4
1.4 Mitwirkungsbericht	5
2 Ergebnis der Mitwirkung	5
2.1 Zusammenfassung	5
2.2 Stellungnahme zu einzelnen Eingabepunkten	6

1 Durchführung der Mitwirkung

1.1 Gegenstand

Das Agglomerationsprogramm zeigt auf, wie Region, Gemeinden und Kanton die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsinfrastruktur in der Agglomeration Biel/Lyss aufeinander abstimmen und welche Massnahmen sie umsetzen wollen. Gestützt auf das Agglomerationsprogramm beschliesst der Bund finanzielle Beiträge an Verkehrsprojekte von Gemeinden und Kanton.

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 5. Generation (AP5) ist eine punktuelle Ergänzung und Weiterentwicklung der 4. Generation (AP4), die 2021 verabschiedet wurde. Die Ziele und Strategien werden weitgehend beibehalten.

Das AP5 besteht aus sechs Bausteinen: Umsetzungsbericht, Situations- und Trendanalyse, Zukunftsbild 2040, Handlungsbedarf, Teilstrategien und Massnahmen. Gegenstand der Mitwirkung waren die drei behördenverbindlichen Bausteine:

- » Zukunftsbild 2040
- » Teilstrategien
- » Massnahmen

Die weiteren Bausteine waren nicht Gegenstand der Mitwirkung. Sie sind nicht behördenverbindlich und werden bis zur Einreichung des AP5 beim Bund Mitte 2025 aktualisiert.

1.2 Mitwirkungsfrist

Die öffentliche Mitwirkung fand vom 11. Januar bis 11. März 2024 statt. Die Mitwirkungsdokumente konnten im Internet unter www.seeland-biel-bienne.ch eingesehen werden. Während der Mitwirkungsfrist konnten Eingaben schriftlich an die Geschäftsstelle seeland.biel/bienne gerichtet werden. Für die Teilnahme an der Mitwirkung stand ein Online-Fragebogen zur Verfügung.

1.3 Mitwirkungseingaben

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung sind insgesamt 31 Eingaben eingegangen.

19 Gemeinden

Biel, Brügg, Büren an der Aare, Erlach, Gampelen, Ipsach, Jens, Ligerz, Lyss, Nidau, Nods, Orpund, Pieterlen, Port, Rapperswil, Safnern, Studen, Sutz-Lattrigen, Worben

9 Parteien, Verbände, Vereine

BEBike, Biel Bienne Bikers, Chass`ride Association, Pro Velo Regionalgruppe Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois (Pro Velo), TCS Sektion Biel-Bienne Seeland (TCS), trailnet.ch Region Bern, trailnet.ch Region Biel/Bienne-Seeland (trailnet.ch), VCS-Regionalgruppe Biel-Seeland-Berner Jura (VCS), Velo Club Magglingen-Evilard

3 Privatpersonen

1.4 Mitwirkungsbericht

Der vorliegende Bericht fasst die eingegangenen Mitwirkungseingaben und deren Beantwortung durch seeland.biel/bienne zusammen. Die einzelnen Mitwirkungseingaben wurden dabei zusammengefasst und thematisch gebündelt. Nach der Verabschiedung durch den Vorstand wird der Mitwirkungsbericht im Internet aufgeschaltet (www.seeland-biel-bienne.ch).

2 Ergebnis der Mitwirkung

2.1 Zusammenfassung

Die Mitwirkung zeigt, dass das Dossier insgesamt auf Zustimmung stösst und von den meisten Mitwirkenden begrüsst wird. Zukunftsbild, Teilstrategien und Massnahmen für die Agglomeration Biel/Lyss sind weitgehend unbestritten. Diese wurden in der 5. Generation vor allem betreffend Klima- und Freiraumthemen sowie der Siedlungsentwicklung nach innen weiterentwickelt. Zudem wurden das ÖV-Konzept 2035 und die Vision S-Bahn Biel 2045 integriert. Einzig der TCS äussert grundsätzliche Einwände gegen die Zweckmässigkeit der Teilstrategien.

Die Förderung von nachhaltigen Mobilitätsformen ist das meistbeachtete Thema der Mitwirkung. Zahlreiche Eingaben befassen sich mit der Verbesserung der Sicherheit und Durchgängigkeit von Veloverbindungen. Die eingebrachten Anliegen und Vorschläge werden im Rahmen der Aktualisierung des regionalen Velonetzplans Biel-Seeland (2025/2026) geprüft.

Mehrere Verbände und Privatpersonen fordern die Berücksichtigung des Mountainbikens im Agglomerationsprogramm sowie die Einbindung von lokalen MTB-Interessensvertretern bei der Massnahmenplanung. Das Mountainbiken wurde in der Teilstrategie Landschaft und Freiraum und in der Teilstrategie Veloverkehr ergänzt. Eine regionale Planung von Mountainbike-Routen wird im Rahmen der Aktualisierung der regionalen Velonetzplanung Biel-Seeland (2025/2026) geprüft.

Auch die Notwendigkeit des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs wird mehrfach betont. Die eingebrachten Anliegen und Vorschläge werden an die Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner-Jura (RVK 1) weitergeleitet. Diese ist für die Angebotsplanung im Regionalverkehr zuständig und prüft Angebotsverbesserungen vierjährlich im Rahmen der regionalen Angebotskonzepte (RAK).

Neben der nachhaltigen Mobilität wurden vereinzelte Anliegen zu den Themen Landschaft und Freiraum formuliert. Verschiedene Massnahmenträger brachten zudem Ergänzungen und Präzisierungen zu ihren Massnahmen ein, die übernommen wurden.

2.2 Stellungnahme zu einzelnen Eingabepunkten

Neben den generellen Rückmeldungen wurden spezifische Anträge und Bemerkungen eingebracht, die nachfolgend zusammengefasst und beantwortet werden:

Fuss- und Veloverkehr

Eingabe	Kernaussage / Antrag	Stellungnahme seeland.biel/bienne
Biel	Veloverbindung «Biel, Mett-Kreuzplatz-Nidau» auf der Karte zum Zukunftsbild 2040 ergänzen	Die Veloverbindung wird auf der Zukunftsbildkarte ergänzt.
Biel	Neue Massnahme «Aufwertung Zugänge zum Bahnhof Mett» aufnehmen	Ist grundsätzlich möglich, wird mit Biel bilateral geprüft
Jens	Gemeinde besser an das Langsamverkehrsnetz anbinden	Wird im Rahmen der Aktualisierung des regionalen Velonetzplans (2025/2026) geprüft.
Nidau	Massnahme «Schliessen der Netzlücke Keltenstrasse/Bernstrasse/Alfred-Aebi-Strasse (Massnahme BBS.LV-Ü.07.06)» fehlt	Die Massnahme fehlte versehentlich in den Mitwirkungsunterlagen und wird wieder ergänzt.
Nidau, Port	Massnahme «Fuss- und Velobrücke zur Schliessung Netzlücke zwischen Nidau und Port» (Massnahme BBS.LV-Ü.02.05) streichen	Die Massnahme wird gestrichen. Der Bedarf für eine alternative Routenführung wird im Rahmen der Aktualisierung des regionalen Velonetzplans (2025/2026) geprüft.
Safnern	Massnahme «Schliessen Netzlücke Komfortroute Orpund-Meinisberg» (Massnahme BBS.LV-Ü.02.11) streichen	Der Verzicht auf die Massnahme wird mit den betroffenen Gemeinden diskutiert. Eine allfällige alternative Routenführung wird im Rahmen der Aktualisierung des regionalen Velonetzplans (2025/2026) geprüft.
Biel, Brügg, Nidau, OIK III	Diverse Ergänzungen und Präzisierungen (Kosten, Termine, Beschrieb, Realisierungshorizont) zu Massnahmen in ihrer Zuständigkeit	Wird übernommen
Velo Club Magglingen-Evilard, trailnet.ch, BeBike, Biel Bienne Bikers, Chass`ride Association	Veloverbindungen am nördlichen Seeufer und zwischen Biel-Leubringen/Magglingen-Orvin verbessern	Die Verbesserungen sind in Planung und Gegenstand der Massnahmen «Veloverbindung La Neuveville-Biel, Abschnitt La Neuveville-Ligerz» (BBS.LV-Ü.01.16, AP5 A-Horizont), «Veloverbindung La Neuveville-Biel, Abschnitt Twann-Tüscherz» (BBS.LV-Ü.07.05, AP3 A-Horizont) und «Veloverbindung Biel-Evilard» (BBS.LV-Ü.01.17, AP5 A-Horizont).
Pro Velo	Aufhebung von Netzlücken ist prioritär zu behandeln	Das Aufheben von physischen und qualitativen Netzlücken ist im AP4 und AP5 als prioritärer Handlungsbedarf bezeichnet.
Pro Velo	Auf den Bau einer Brücke für den Fuss- und Veloverkehr über den Nidau-Büren-Kanal in der Gemeinde Brügg (Massnahme BBS.LV-Ü.10) verzichten	Die Massnahme wird beibehalten. Das Projekt ist das Ergebnis einer Koordination zwischen der Gemeinde Brügg, dem Spitalzentrum und dem Kanton Bern.
VCS	Bei Strassensanierungen sind Massnahmen für den Langsamverkehr zu priorisieren.	Gute Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr sind das Ziel jeder Strassensanierung. Die konkrete Ausgestaltung ist im Einzelfall aufgrund der örtlichen Situation zu definieren.
VCS	Brücke über den Nidau-Büren-Kanal auf der Höhe der Badi Nidau realisieren und Hauserwehr Biel sicherheitstechnisch verbessern	Das Projekt für eine Fuss- und Veloverkehrsbrücke über den Nidau-Büren-Kanal wurde 2015 sistiert. Aktuell besteht keine neue Planung. Die fehlende

Eingabe	Kernaussage / Antrag	Stellungnahme seeland.biel/bienne
		Verbindung ist im regionalen Velonetzplan als Netzlücke verzeichnet. Die Verbesserung der Verbindung Hauserwehr ist Gegenstand der Massnahme «Fussweg-/Velonetz Biel: Verbindung Hauserwehr» BBS.LV-Ü.1.6 (AP4 A-Horizont).
VCS	Bahnhofquerung Biel auf der Ostseite muss auch für Veloverkehr realisiert werden	Ist Gegenstand der Massnahme «Biel, Personenunterführung Ost, Bahnhof Biel» (BBS.LV-Ü.03, AP5 C-Horizont).

Motorisierter Individualverkehr

Eingabe	Kernaussage / Antrag	Antwort seeland.biel/bienne
TCS	Die Entwicklung des ÖV hinkt dem MIV hinterher. Schon heute haben wir in den Agglomerationen unverhältnismässig viele Stauzeiten. Deshalb ist es dringend, Hindernisse zu beseitigen, um einen verbesserten Verkehrsfluss zu generieren. Bis andere Verkehrsträger ihre Wirkung zeigen, vergeht zuviel Zeit.	Mit dem ÖV-Konzept 2035 und der Vision S-Bahn Biel 2045 bestehen fundierte Konzepte für die Weiterentwicklung des ÖV, die schrittweise umgesetzt werden. Im städtischen Raum fehlt der Platz, um die Strassenkapazitäten zu erhöhen. Das AP setzt deshalb auf die Förderung der flächeneffizienten Mobilität (ÖV und Fuss- und Veloverkehr) und die Lenkung und Steuerung des MIV mit Verkehrsmanagement.
TCS	Der ÖV ist nicht in der Lage die Individuellen Arbeitsmarkt-Strukturen aufzunehmen. Es existieren keine attraktiven Szenarien für den Umstieg vom Individualverkehr zum ÖV in nützlicher Frist. Deshalb müsste auf ein Einbahnstrassen-Konzept zurückgegriffen werden, damit der Durchgangsverkehr (Wohnen-Arbeiten) auf den Achsen halbiert und effizienter wird.	Die Teilstrategie für den MIV basiert auf einem Kammerssystem mit Lenkung des Verkehrs auf Autobahn und Hauptachsen. Einbahnstrassen können punktuell zweckmässig sein. Der Durchgangsverkehr im Agglomerationskern beträgt unter 20 Prozent. Im Fokus der Teilstrategien steht der hausgemachte Binnen- und Ziel-/Quellverkehr. Hier besteht ein grosses Potenzial für die Verlagerung vom MIV auf ÖV und Fuss- und Veloverkehr, insbesondere bei kurzen Distanzen.

Öffentlicher Verkehr

Eingabe	Kernaussage / Antrag	Antwort seeland.biel/bienne
Jens	Gemeinde besser an das ÖV-Netz anbinden	Die Verbesserung der Anbindung ist im ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel vorgesehen (Federführung RVK 1).
Ligerz	Gemeinde an S-Bahn-Netz in beide Richtungen (Biel und La Neuveville) anbinden	Die Anbindung in beide Richtungen ist im ÖV-Konzept Nördliches Bielerseeufer und Plateau de Diesse vorgesehen (Federführung RVK 1).
Lyss	12 Minuten-Takt der S-Bahn zwischen Biel und Bern (ohne Schnellzugsverbindung) aufnehmen	Das Anliegen wird an die RVK 1 zur Prüfung im Rahmen der ÖV-Angebotsplanung weitergeleitet. Zu beachten ist, dass der IR 65 Bern-Biel als Fernverkehr gilt und vom Bund finanziert wird. Bei der Umstellung auf Regionalverkehr (S-Bahn) würden diese Kosten bei Kanton und Gemeinden anfallen.

Eingabe	Kernaussage / Antrag	Antwort seeland.biel/bienne
Rapperswil	Mobility On Demand vorantrieben	Ein Versuchsbetrieb für ein Mobility on Demand-Angebot im Raum Lyss-Grossaffoltern-Schüpfen-Rapperswil-Wengi ist in Bearbeitung (Federführung RVK 1).
Privatperson	Maggligen in die Liberozone 301 aufnehmen und damit den Preis für das Funiculaire senken	Der Libero-Tarifverbund liegt ausserhalb der Zuständigkeiten von seeland.biel/bienne.

Landschaft und Siedlung

Eingabe	Kernaussage / Antrag	Antwort seeland.biel/bienne
Biel	Zusätzliche Massnahme Klimaanpassung (Aufhebung Parkplätze / Entsiegelung) aufnehmen	Die Aufnahme eines Massnahmenpakets Aufhebung/Entsiegelung Parkplätze wird geprüft. Für eine Mitfinanzierung durch den Bund muss die Massnahmen eine Verkehrswirkung aufweisen.
Lyss	Zusätzliche Massnahme zur Entsiegelung von Parkplätzen aufnehmen	
Studen	Die Stärkung von Studen als Wohn- und Arbeitsstandort wird bestätigt. Diverse offene Punkte betreffend erforderliche Siedlungsentwicklung und Mobilitätsangebote und -infrastrukturen	Die aufgeworfenen Fragen sind Gegenstand der Massnahme «Leitbild Agglomerationsraum Brugg-Aegerten-Studen-Worben-Lyss» (RGSK-Massnahme BBS.S-Ü.02).
TCS	Es macht keinen Sinn, die Agglomerationen einwohnermässig mehr zu verdichten, da dies nur mehr Stau provoziert. Somit gehen die Agglomerationen in Richtung Stagnation der Bevölkerungszahl.	Die Verdichtung schafft gute Voraussetzungen für den ÖV und kurze Wege, die den Fuss- und Veloverkehr begünstigen. Die Entwicklung der letzten 20 Jahre bestätigt dies: das MIV-Aufkommen in der Agglomeration Biel wächst proportional weniger als die Bevölkerung.
TCS	Landschaft und Freiraum: Verbindung zwischen Stadt Biel und Bielersee stärken (Querung Bahndamm)	Die Thematik ist in der kommunalen Freiraumplanung der Stadt Biel zu bearbeiten.
VCS	Auf neue Einzonungen verzichten und autofreie/autoarme Siedlungsformen fördern.	Das Zukunftsbild und die Teilstrategien des AP5 zielen auf die Siedlungsentwicklung nach innen und der Förderung der nachhaltigen Mobilität. Für regionale Wohnschwerpunkte sowie für Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete ist ab 50 Parkplätzen (Normbedarf ohne Reduktion) ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement vorzusehen mit dem Ziel, das MIV-Verkehrsaufkommen zu minimieren.
Privatperson	Anforderungen an Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (Massnahme BBS.S-UV.01) beim BASPO überprüfen, um die klimaangepasste Siedlungs- und Freiraumqualität zu erhalten und das MIV-Aufkommen zu reduzieren.	Das Areal erfüllt die Kriterien für ein Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet nicht. Die Bezeichnung als regionaler Arbeitsschwerpunkt (Massnahme BBS.S-SA.01) wurde geprüft und verworfen. Die räumlichen und verkehrlichen Auswirkungen sind primär lokal und aus regionaler Sicht im Vergleich mit den bestehenden regionalen Arbeitsschwerpunkten von untergeordneter Bedeutung.