

DIALOGPROZESS WESTAST BIEL



07.12.2020

SCHLUSSBERICHT VOM 7. DEZEMBER 2020

Impressum

Produktionsleitung: Sekretariat Dialogprozess Westast Biel / Gestaltung: Logo 108 GmbH, Zug / Titelbild: Han van de Wetering / Übersetzung: Alexandre Pomi /
Druck: W. Gassmann AG, Biel / Quellsprache ist Deutsch. Auflage: 300 Exemplare

ERKENNTNISSE UND EMPFEHLUNGEN

AUFTRAG DER BEHÖRDEDELEGATION A5 VOM 21.12.2018, RESP. 4.11.2019, RESP. 18.9.2020

- Die Dialoggruppe soll eine unter den beteiligten Organisationen breit abgestützte und zweckmässige Lösung für die Kontroverse um den Westast A5 erarbeiten.
- Der gesetzte Endtermin (Juni 2020, resp. 15. Dezember 2020) und der Kreditrahmen (1,2 Mio.) sind einzuhalten.
- Das Schwergewicht der Arbeiten und der personellen und finanziellen Ressourcen ist auf die Lösung der Verkehrsprobleme (abgestimmt auf die Stadtentwicklung) auf der Achse Bruggmoos - Rusel zu legen. Mögliche Auswirkungen auf Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft sind zu skizzieren.
- Die Behörden von Bund, Kanton und Gemeinden werden nach Vorliegen der Empfehlung der Dialoggruppe über das weitere Vorgehen (inkl. Partizipation der Bevölkerung) entscheiden. Die Arbeiten der Dialoggruppe dürfen diese Entscheide nicht präjudizieren.

ÜBERBLICK ERKENNTNISSE UND EMPFEHLUNGEN

Die «Erkenntnisse» und die «Empfehlungen» des Dialogprozesses bilden ein Gesamtpaket und gliedern sich wie folgt:

1. Erkenntnisse zu Ist-Zustand und Handlungsbedarf	Seite	6
2. Empfehlungen zu kurz- und mittelfristigen Lösungen	Seite	8
3. Empfehlungen zur langfristigen Lösung	Seite	10
4. Empfehlungen zum Prozess und zur Finanzierung	Seite	12

Anhang

A1 Zukunftsbild	Seite	15
A2 Planungsempfehlungen	Seite	32
A3 Ablaufplan	Seite	46
A4 Mitwirkende im Dialogprozess	Seite	48

Arbeitspapiere (nur digital verfügbar, ab März 2021 unter www.biel-bienne.ch/westast)

Expertenbericht
Präsentationen der Experten
Studienberichte
Start Dialoggruppe (Protokoll runder Tisch)
Statut
Eingaben der privaten Initianten

Die kurz-, mittel- und langfristigen Lösungen bestehen meist aus verschiedenen Massnahmen. Zusammen mit den Empfehlungen zum Prozess und zur Finanzierung (Ziffer 4) bilden sie ein Ganzes und können nicht voneinander getrennt werden. Die Basis dazu und integrierender Bestandteil der Gesamtlösung sind der Anhang mit dem Zukunftsbild, den Planungsempfehlungen und dem Ablaufplan.

Die langfristige Lösung, welche die Lücke im Nationalstrassennetz schliesst, soll die konsequente Umsetzung der kurz- und mittelfristigen Lösungen nicht verhindern. Das Auslösen der langfristigen Lösung baut auf den Machbarkeitsstudien und auf Erkenntnissen der kurz- und mittelfristigen Lösungen sowie der Wirkung des Ostasts (Monitoring & Controlling). Die kurz-, mittel- und langfristigen Lösungen dürfen sich gegenseitig nicht verunmöglichen.

ERKENNTNISSE ZU IST-ZUSTAND UND HANDLUNGSBEDARF

1. ERKENNTNIS:

**DIE ZWEISPRACHIGE REGION BIEL
IST EIN STARKER
WIRTSCHAFTSSTANDORT**

Die Region Biel/Seeland ist ein Hochschul-, Ausbildungs-, Sport- und Wirtschaftsstandort von nationaler Bedeutung und ein wichtiger Knotenpunkt auf der Sprachgrenze. Das Entwicklungsgebiet zwischen Bahnhof und See ist als Erholungs-, Wohn-, Schul- und Wirtschaftsraum zu betrachten. Es besteht ein grosses Angebot an hoch qualifizierten Arbeitsplätzen, die Region bietet eine hohe Lebensqualität.

2. ERKENNTNIS:

**BIEL/SEELAND IST EINE
REGION MIT WEGWEISENDER
GESAMTMOBILITÄTSSTRATEGIE***

Die Region hat sich bezüglich Klima und Mobilität ambitionöse Ziele gesetzt: Ein zukunftsfähiger, gesamtheitlicher Umgang mit Stadtentwicklung und Mobilität mit der 4V- Strategie* ist oberste verkehrspolitische Vorgabe**. Da die Lösungssuche im Betrachtungsperimeter zwischen Brüggmoos und Rusel die ganze Agglomeration betrifft, gehen die verschiedenen Akteure (Gemeinden untereinander, Agglomeration und Kanton) ganzheitlich vor.

3. ERKENNTNIS:

**BIEL/SEELAND IST EINE REGION
MIT WEGWEISENDER
STADTENTWICKLUNG**

Aus Sicht der Gesamtregion ist das Entwicklungsgebiet zwischen Bahn und See als urbanes Quartier mit Dienstleistungen, Wohnungen, Bildungs- und Freizeitangeboten sowie attraktiven öffentlichen Räumen weiter zu stärken. Biel wird zur Stadt am See. Aktuelle Entwicklungsvorhaben weisen in diese Richtung.

4. ERKENNTNIS:

**DIE BLOCKADE DURCH DAS PROJEKT
«WESTAST» STOPPT DIE LANGFRISTIGE
ENTWICKLUNG**

Die Stadtentwicklung im betroffenen Perimeter ist durch das offizielle Westast-Projekt blockiert. Eine allfällige neue Variante kann frühestens in 20 bis 25 Jahren in Betrieb genommen werden. Die Planungsunsicherheiten im städtebaulich sensiblen Gebiet zwischen Brüggmoos und Rusel sind deshalb gross.

5. ERKENNTNIS:

DIE LANGFRISTIGE ENTWICKLUNG GEHT VOM BESTAND AUS

Eine qualitätsvolle Entwicklung geht ortsbezogen vom Bestand aus. Kurzfristige Lösungen sollen Potenziale für eine langfristige Lösung berücksichtigen.

6. ERKENNTNIS:

VERKEHRSWEGE SIND AUCH EINE CHANCE

Die verschiedenen Verkehrswege werden zu wenig als Chance wahrgenommen. Historisch betrachtet waren sie Katalysator einer qualitativen Ortsentwicklung. Wichtig sind darum die integrale Betrachtung von Verkehr und Städtebau und die Stärkung der positiven Aspekte (Sichtlage, Frequenzen, gute Erreichbarkeit, Freispielen und Gestaltung des Stadtraums Strasse).

7. ERKENNTNIS:

ES BRAUCHT GESAMTHEITLICHE MASSNAHMEN AUF DER STADTEBENE

Schon heute besteht ein grosser Handlungsbedarf. Deshalb braucht es für die Strassen einfache, kurz- und mittelfristig realisierbare und niveau-freie Lösungen***. Es soll eine lebendige Stadtebene mit Aufenthaltsqualität, qualitätsvollen gesamtheitlichen Massnahmen und Raumnutzungen zwischen den Fassaden entstehen. Geschickte Betriebs- und Gestaltungskonzepte stellen sicher, dass die Belastbarkeit der Strassen nicht überschritten wird.

* Die bisherige 3V-Strategie «Verkehr vermeiden – verlagern – verträglich gestalten» wurde in den letzten Jahren ergänzt mit einem vierten V, dem «Vernetzen» der verschiedenen Verkehrsmittel, beispielsweise mit der Mobilitätsstrategie 2040 der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (<https://www.bernmittelland.ch/de/aktuelles/medienmitteilungen/2019/Gruenes-Licht-fuer-die-Mobilitaetsstrategie-2040.php>). Deshalb wird heute von der 4V-Strategie gesprochen.

** Wichtige Grundlagen dazu sind die Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel (2018), das Gesamtmobilitätskonzept von Nidau (2020), die Gesamtmobilitätstrategie des Kantons Bern, die kantonalen Vorgaben für das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Biel/Bienne – Seeland – Jura bernois sowie die alle vier Jahre aktualisierten regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte.

*** Kurzfristig realisierbar bedeutet Lösungen, die innert fünf bis zehn Jahren umsetzbar sind.

EMPFEHLUNGEN ZU KURZ- UND MITTELFRISTIGEN LÖSUNGEN

1. EMPFEHLUNG:

VERANTWORTUNGSVOLLES UND NACHHALTIGES MOBILITÄTS- VERHALTEN FÖRDERN

Die Region Biel/Seeland fördert ein Mobilitätsverhalten, das zukunftsweisend ist und einen Beitrag an die nachhaltige Entwicklung leistet. Dazu wird eine Gesamtmobilitätsstrategie für die ganze Region entwickelt und periodisch aktualisiert. Zudem wird die Teilnahme an Projekten geprüft (zum Beispiel Pilotprojekt des Bundes für Mobility Pricing, Mobilitätskonzepte für Unternehmen, flexible Arbeitszeiten, gestaffelte Stundenpläne, Homeoffice etc.).

2. EMPFEHLUNG:

STÄDTEBAULICHE STRATEGIE FÜR DAS ENTWICKLUNGSGEBIET ZWISCHEN BAHNHOF UND SEE

Mit einer auf dem Bestand aufbauenden integrierten Strategie «Städtebau und Mobilität» werden die Voraussetzungen für eine qualitätsvolle und ganzheitliche Entwicklung des gesamten Gebiets zwischen Bahnhof und See erstellt. Der Enteignungsbann blockiert bisher die wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung. Um diese Blockade aufzuheben wird das aktuelle Ausführungsprojekt mit Ausnahme des Portunnels nicht weiter verfolgt und der Enteignungsbann aufgehoben. Dieser muss durch eine Zone mit Planungspflicht und anschliessend durch griffige interkommunale Instrumente mit Zukunftspotenzial für die Stadtentwicklung ersetzt werden.

3. EMPFEHLUNG:

GESAMTHEITLICHES PROJEKT BRÜGGMOOS - BERNSTRASSE - LÄNDTESTRASSE - SEE-VORSTADT

Grundsätzlich gibt es für alle Abschnitte Lösungsansätze, um kurz- und mittelfristig die heutige MIV-Belastung verträglich abwickeln und somit die Belastbarkeit einhalten zu können. Für den genannten Strassenabschnitt wird deshalb parallel mit den Machbarkeitsstudien und der städtebaulichen Strategie möglichst rasch ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet und umgesetzt. Bei der Gestaltung und dem Betrieb des Stadtraums Strasse werden dabei Aspekte wie Stadtentwicklung, Städtebau, Mobilität, Verkehr, Umfeld und Umwelt, aber auch die grossräumigere regionale Entwicklung berücksichtigt. Das Betriebskonzept sieht ein allfälliges Dosieren des MIV bei Überlastungen vor. Von Dritten erarbeitete Projektelemente werden in die Überlegungen miteinbezogen, soweit sie mit den Empfehlungen kompatibel sind. Auf der Basis des Konzepts werden in einem zweiten Schritt die konkreten Projekte für den angesprochenen Stadtraum Strasse und den Betrieb der Strasse entwickelt.

4. EMPFEHLUNG:

WEITERENTWICKELN DES ÖV-ANGEBOTS

Mit dem Ostast wurde eine für die ganze Region wichtige, hochwertige Strassenverbindung geschaffen. Ein Quantensprung, der seinesgleichen beim regionalen Angebot für den öffentlichen Verkehr sucht. Um die Entwicklung des Gebietes zwischen Bahnhof und See sowie der ganzen Region zu fördern, ist die Projektierung des Regiotrams oder eines anderen öffentlichen Verkehrsmittels mit gleicher Wirkung wieder aufzunehmen. Bereits kurzfristig soll das bestehende öV-Angebot weiterentwickelt und verbessert werden. Um das Stedtl Nidau als Nebenzentrum zu fördern, ist ein attraktives öffentliches Verkehrsangebot durchs Zentrum zu prüfen.

5. EMPFEHLUNG:

PORTTUNNEL REALISIEREN UND DEN ÖV DES RECHTEN BIELERSEEUFERS BIS BÖZINGEN WEITERENTWICKELN

Eine bessere verkehrliche Anbindung des rechten Bielerseeufers bis in den Osten von Biel soll durch eine durchgehende öV-Verbindung und den Porttunnel erreicht werden. Diese beiden Massnahmen entlasten, aufeinander abgestimmt, insbesondere die Orte Nidau und Port vom Durchgangsverkehr und ermöglichen eine Aufwertung der Ortszentren.

Beide Orte bieten ideale Voraussetzungen, um den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Im Umkreis von einem Kilometer besteht bereits heute ein grosses Potenzial für den Einkauf per Fahrrad oder zu Fuss. Diese Entwicklung ist zu fördern, Städtebau und verkehrliche Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr werden auf dieses Ziel ausgerichtet.

Der Porttunnel soll als Zubringer zum Ostast A5 im Rahmen eines Gesamtmobilitätskonzepts – zusammen mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und weiteren Massnahmen – eine relevante Entlastung der Zentren von Nidau und Port vom motorisierten Individualverkehr ermöglichen.

6. EMPFEHLUNG:

HUBS UND P+R BEI DEN AUTOBAHNANSCHLÜSSEN

In der Agglomeration und vor allem in den Regionen Biel-Seeland und Berner Jura ist wegen den ländlichen Strukturen das Auto das bevorzugte Verkehrsmittel: Es kann vielerorts kein attraktives Angebot für öV-Verbindungen nach Biel/Nidau aufgebaut werden. Doch in der Stadt ist die Fläche beschränkt. Die Autobahnanschlüsse im Brüggmoos und Bözingenfeld sind daher prädestiniert als Hubs mit einem ausreichenden Parkplatzangebot für P+R und den Wechsel auf den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr. Prioritär soll ein Standort im Bözingenfeld getestet werden. Auch der zukünftige Porttunnel ist an einen Hub anzubinden. Weitere P+R-Standorte können in der ganzen Agglomeration verwirklicht werden.

7. EMPFEHLUNG:

ERSTE KONKRETE MASSNAHMEN RASCH ANPACKEN

Zahlreiche Massnahmen in den Bereichen öV, MIV, Fuss- und Veloverkehr können sofort angepackt, geplant und teils auch rasch umgesetzt werden. Eine Liste mit zahlreichen konkreten Massnahmen befindet sich im Anhang «Planungsempfehlungen». Rasch zu realisieren sind z.B.:

- Die rasche Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs Biel für den Fuss- und Veloverkehr mit einer neuen Unterführung beim Bahnhof, der neuen Verbindung auf der Südseite des Bahnhofs vom Mühlefeld her sowie der neuen Verbindung mit der SBB-Unterführung Schmiedweg.
- Bessere Markierungen für den Veloverkehr zur Erhöhung der Sicherheit für VelofahrerInnen.
- Die gemeinsame Planung eines Transitverbots inkl. Alternativrouten für den Schwerverkehr auf der Strecke Bözingen - Mühlebrücke - Seevorstadt und bis Neuenstadt durch Bund, Kanton und Stadt. Dabei darf es nicht zu einer übermässigen Verlagerung auf die Achse via Ostast durch die Ländte-, Aarberg- und Bernstrasse kommen.
- Ein Gespräch mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV), um zu den Pendlerzeiten Schnellzügen aus dem (Berner) Jura bzw. Frankreich einen Halt im Bözingenfeld zu ermöglichen.
- Die Koordination der Mobilitätskonzepte für Unternehmen.

EMPFEHLUNGEN ZUR LANGFRISTIGEN LÖSUNG

1. EMPFEHLUNG:

DIE LÄNGERFRISTIGE ENTWICKLUNG IST UNSICHER

Die längerfristige Entwicklung ist mit Unsicherheiten verbunden. Dies gilt u.a. für Wirtschaft, Arbeitsmodelle, technologische Entwicklung und das Verhalten der Bevölkerung. Die rasante Entwicklung verändert die Mobilität und stellt neue Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur. Die Entwicklungen sind in einer langfristigen Lösung zeitgemäss einzubeziehen.

2. EMPFEHLUNG:

TUNNEL-LÖSUNG IST WICHTIGE STRATEGISCHE OPTION

Die Lücke im Nationalstrassennetz soll geschlossen werden (Netzbeschluss vom 21. Juni 1960). Die unterirdische Führung des motorisierten Individual- und Schwerverkehrs ist dabei eine wichtige strategische Option, um die Stadt und die Region so stark wie möglich vom Transitverkehr und vom regionalen Verkehr zu entlasten. Bei einer Realisierung einer Tunnel-Lösung sind die Wirkung der kurz- und mittelfristigen Lösungen selbstverständlich weiterzuführen.

3. EMPFEHLUNG:

LEITLINIEN FÜR EINE TUNNEL-LÖSUNG

- Die langfristige Lösung wird abgestimmt auf das Zukunftsbild.
- Bergmännische Bauweise der Tunnellösung.
- Effiziente verkehrliche Entlastung von Biel, Nidau und der Agglomeration.
- Keine grossräumige Verlagerung des Ost-Westverkehrs von der A1 zur A5
- Wenn immer möglich sollen Schutzgebiete- und Schutzobjekte während dem Bau und im Endzustand nicht beeinträchtigt werden. Über die Ersatzmassnahmenpflicht hinausgehende zusätzliche Aufwertung und Förderung der landschaftlichen Qualitäten und der Biodiversität ist anzustreben.
- Eine optimale Anbindung / Erreichbarkeit des Kerngebiets (gemäss Zukunftsbild) von den Nationalstrassen muss gewährleistet werden.
- Zur Erreichung des Zukunftsbildes und für einen optimalen Entlastungseffekt wird als verkehrliche Massnahmen ein Zonierungssystem mit dem unterstützenden Kammersystem umgesetzt.
- Stadtverträgliche und möglichst unterirdische Erreichbarkeit der Kammern oder Parkhäuser von der Nationalstrasse.

4. EMPFEHLUNG:

MACHBARKEITSSTUDIE

Den Behörden von Kanton und Bund wird empfohlen, diese strategische Option zusammen mit Stadt und Region zu konkretisieren. Planung, Projektierung und Bau unterirdischer Strassenwerke beanspruchen viel Zeit. Deshalb sollen in Machbarkeitsstudien die städtebaulichen, verkehrlichen, ökologischen, geologischen und bautechnischen Aspekte abgeklärt werden. Zudem sind die Nationalstrassen-Normen und -Vorgaben für den Bereich der städtischen Entlastungsstrassen wenn nötig anzupassen. Die Erkenntnisse aus dem Ausführungsprojekt sind dabei mitzuberücksichtigen.

¹ Unter dem Zonierungssystem sind auf die städtebaulichen Qualitäten abgestimmte Zufahrtsbeschränkungen für bestimmte Fahrzeugkategorien zu verstehen. Im Bereich der Zentren hat es Fussgängerzonen, Zonen für Fuss- und Veloverkehr, Zonen für Fuss- und Veloverkehr und ÖV, Zonen mit stark eingeschränkten MIV und «freie» Zonen. Das Kammersystem ergänzt die Zonenregelung grossräumig. Dieses Konzept ermöglicht eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität als das Kammersystem alleine die Kernzonen und auch z. B. die Schulhäuserbereiche vom MIV zu entlasten und MIV verkehrsarme Zonen zu schaffen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

² Gemäss Bieler Mobilitätsstrategie

EMPFEHLUNGEN ZUM PROZESS UND ZUR FINANZIERUNG

1. EMPFEHLUNG:

KONSEQUENTE UMSETZUNG

Die kurz- und mittelfristigen Lösungen und die Planungsempfehlungen sind konsequent umzusetzen. Dies ist von zentraler Bedeutung. Die Aufgabe ist inhaltlich anspruchsvoll. Sie betrifft die Gemeinde-, Regions-, Kantons- und Bundesebene.

Die langfristige Lösung ist so zu planen und vorzubereiten, dass eine rasche Realisierung möglich ist. Das Auslösen der langfristigen Lösung baut auf den Machbarkeitsstudien und auf Erkenntnissen der kurz- und mittelfristigen Lösung sowie der Wirkung des Ostasts (Bedarfsanalyse, Monitoring & Controlling).

Die kurz- und mittelfristigen Lösungen und die langfristige Lösung ergänzen sich. Sie dürfen sich gegenseitig nicht verunmöglichen.

2. EMPFEHLUNG:

ÜBERGEORDNETE PROJEKTORGANISATION

Als erste Massnahme ist eine übergeordnete Projektorganisation im Auftrag und unter der Leitung einer Behördendelegation (BHD) einzusetzen. Diese ist verantwortlich für den Prozess, die Koordination, die zeitgerechte Umsetzung der Massnahmen und Lösungen sowie die Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation. Eine professionelle Gesamtprojektleitung und ein unabhängiges Begleitorgan (u.a. Fach- und Interessensverbände) sind wichtige Elemente für die erfolgreiche Planung und Umsetzung der Massnahmen. Die Begleitgruppe kann selbstständig kommunizieren.

Die Entscheidungskompetenzen bezüglich Planung, Projektierung und Finanzierung verbleiben bei den dafür zuständigen Organen entsprechend den Kompetenzregelungen.

Die Projektorganisation ist auch für das Monitoring und Controlling (Ziffer 3) und für die Abstimmung zwischen den kurz-, mittel- und längerfristigen Lösungen verantwortlich. Sie sorgt dafür, dass in den einzelnen Teilprojekten eine aktive projektbezogene Partizipation mit der betroffenen Bevölkerung erfolgt.

3. EMPFEHLUNG: MONITORING UND CONTROLLING REGIONAL ANGEHEN UND EINFÜHREN

Seit 2016 verfügt Biel über ein Mobilitätsmonitoringkonzept, welches vor dem Hintergrund des «Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs» entstanden ist. Zum Ostast besteht ein eigenes Monitoringkonzept, das seine Wirkung untersucht und allfällige Anpassungen am lokalen Netz zum Ziel hat.

Ein neues, regionales Monitoring berücksichtigt die Wirkung des Ostastes und die kurz- und mittelfristigen Lösungen und zielt auf das frühzeitige Erkennen von Trendentwicklungen in der Mobilität und neuen Mobilitätsformen. Kriterien wie die städtebauliche Entwicklung und weitere periodische Erhebungen fehlen noch. Das Monitoringkonzept ist deshalb umfassend auszulegen und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Gleichzeitig ist ein Controlling sowie ein Werkzeugkasten mit Steuerungsmassnahmen aufzubauen, u.a. mit dem Ziel, das Zukunftsbild möglichst optimal zu erreichen und den motorisierten Individualverkehr zu stabilisieren.

Das Monitoring und Controlling umfasst u.a. präzise und aktualisierte Aussagen zur Veränderung der Aufenthaltsqualität (städtebauliche Entwicklung), zum gegenwärtigen Verkehrsgeschehen (u.a. Binnen-, Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr sowie das Nutzen der verschiedenen Verkehrsmittel). Diese Erhebungen sollen u.a. mit neuen und präzisen Methoden wie dem Wegtracking erfolgen.

Ebenso umfasst das Monitoring und Controlling die Umsetzungsfortschritte der kurz-, mittel- und langfristigen Lösungen.

Mit den Machbarkeitsstudien zur langfristigen Lösung ist möglichst rasch zu beginnen. Das Auslösen der langfristigen Lösung baut auf den Machbarkeitsstudien und auf den Erkenntnissen der Evaluation der kurz- und mittelfristigen Lösungen sowie der Wirkung des Ostastes auf (Monitoring und Controlling).

4. EMPFEHLUNG: DIE FINANZIERUNG MUSS SICHERGESTELLT SEIN

Eine vordringliche Aufgabe der Projektorganisation ist es, die Finanzierung der empfohlenen Massnahmen durch Bund, Kanton, Gemeinden und Dritte zu klären und zu koordinieren.

ALS ZUKUNFTSSTADT KANN BIEL SAMT REGION PIONIERARBEIT LEISTEN.

ANHANG

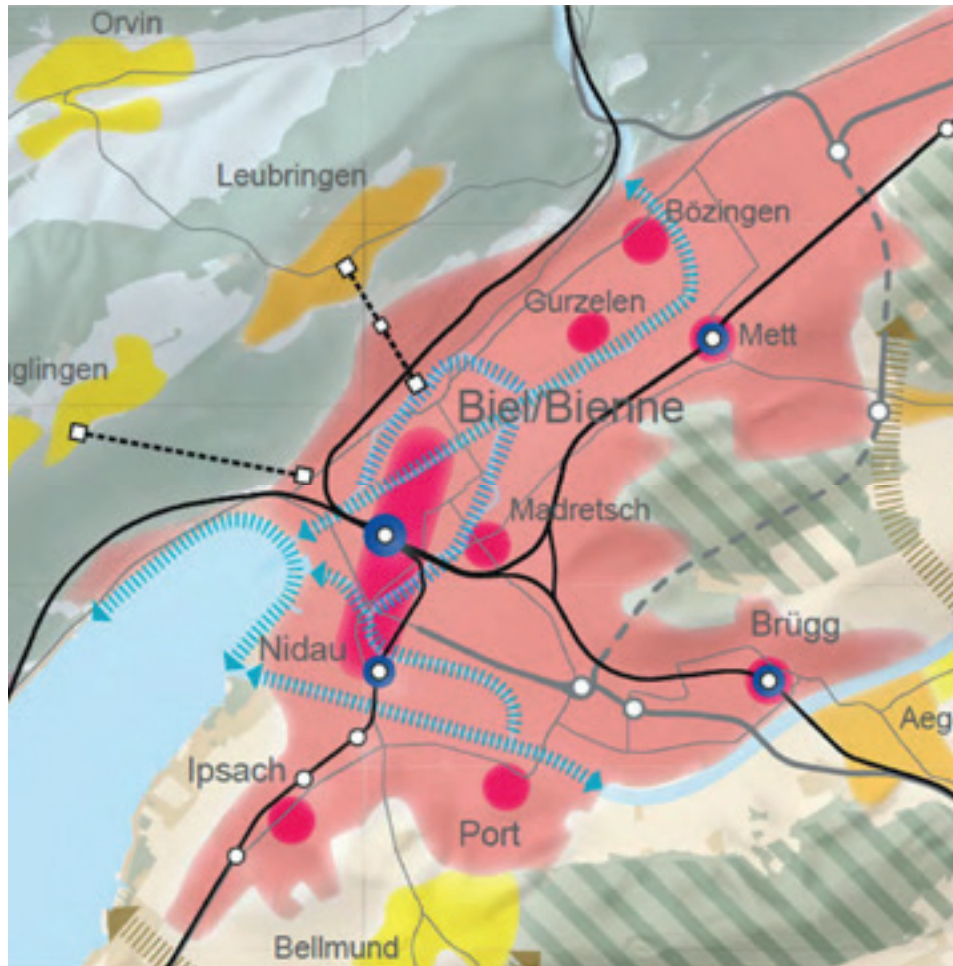
ZUKUNFTSBILD

DIALOGGRUPPE
WESTAST BIEL

15



INPUT AGGLOMERATIONSPROGRAMM



ZUKUNFTSBILD AGGLOMERATIONSPROGRAMM

«Kantonales Zentrum Biel» zwischen Biel und Nidau

Orts- und Quartierzentren im Agglomerationskern

Frei- und Grünflächen entlang der Gewässer im Stadtraum, durchgehende Räume.

Biel HB als zentrale multimodale Verkehrsdrehscheibe, Haltestellen Nidau, Mett und Brügg als ergänzende Verkehrsdrehscheiben

Zukunftsbild: gute Basis, jedoch sehr schematisch, kein Fokus auf qualitative Themen.

Klärung, Präzisierung und Ergänzung des Zukunftsbildes in Bezug auf verkehrliche, städtebauliche und freiräumliche Themen: Fokus auf Qualitäten!

SYNTHESE



ERSTES ZUKUNFTSBILD

Synthese der drei Vorschläge aus der Kerngruppe: Interpretation der Aussagen auf die Region.

Konkrete Aussage wichtig: genauere Verortung der Entwicklungen, Eingriffe, Freiräume, Infrastrukturen.

Zukunftsbild als wichtiger Prozessschritt: Aushandlung der Lösungssuche!

Zukunftsbild als Basis für Entscheidung / Lösungssuche der langfristigen Verkehrslösung, Verkehrsvarianten noch nicht dargestellt.

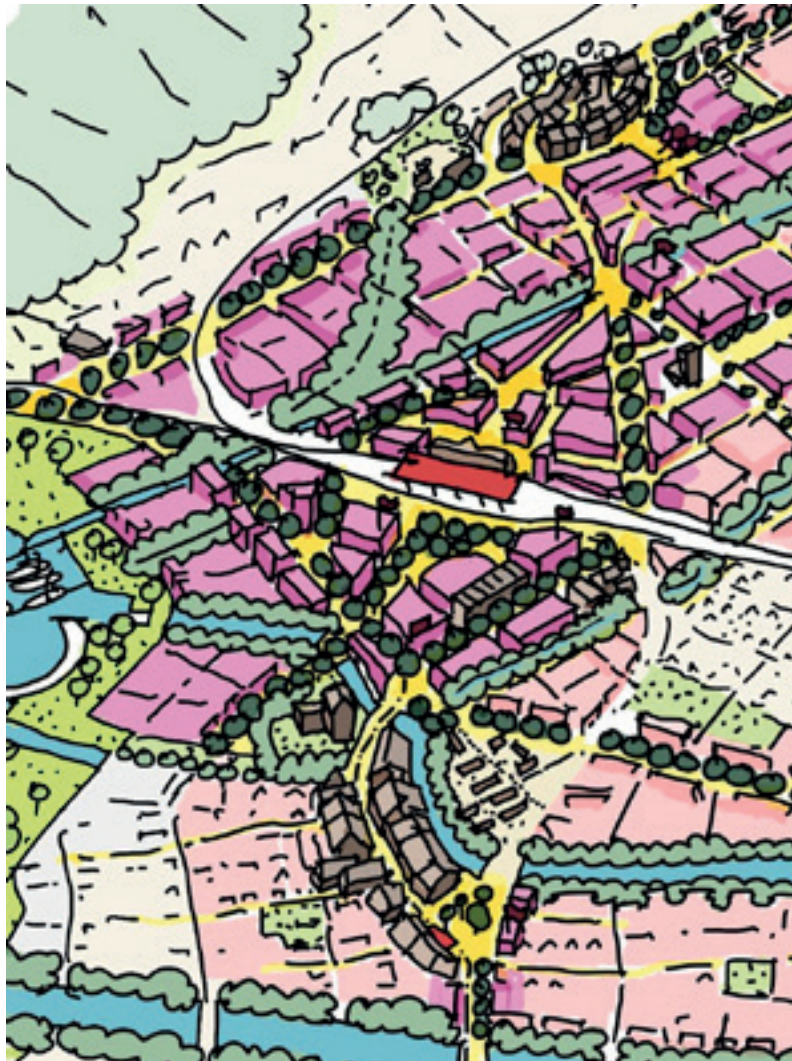
Zukunftsbild soll inspirieren und die Absichten veranschaulichen: nicht Fokus auf Text oder Plan, sondern Darstellung als räumliches Bild

ZUKUNFTSBILD, 6 LEITIDEEN



- 1: Zusammenhängendes Kerngebiet zwischen Biel und Nidau
 - 2: Durchgehendes Seeufer, Stadt am See
 - 3: Gewässerräume als grünes, verbindendes Netz
 - 4: Attraktive Orts- und Quartierzentren
 - 5: Innenentwicklung mit grünen Freiräumen
 - 6: Sicherstellung Erreichbarkeit MIV: Hubs
- Spezielles Thema: Umgang Güterbahn-Areal

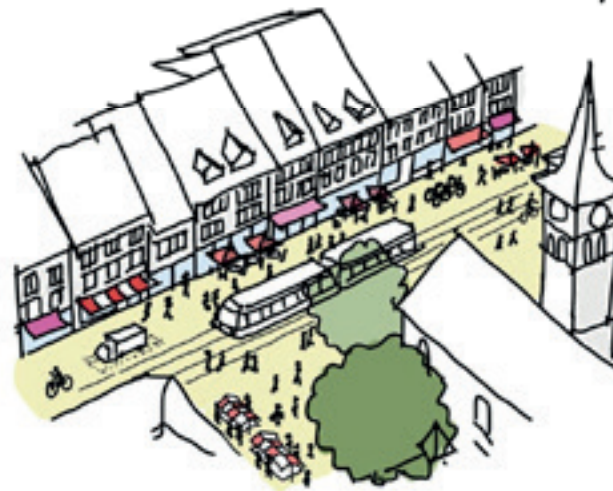
ZUKUNFTSBILD: ZUSAMMENHÄNGENDES KERNGEBIET



Strasse als Flanierzone, Fokus auf Fuss- und Veloverkehr / ÖV / Mikromobilität, Reduktion MIV



Hohe Dichte, starke Durchmischung (aktive EG, Wohnen im OG), Sicherung Anlieferung, keine oberirdische PP



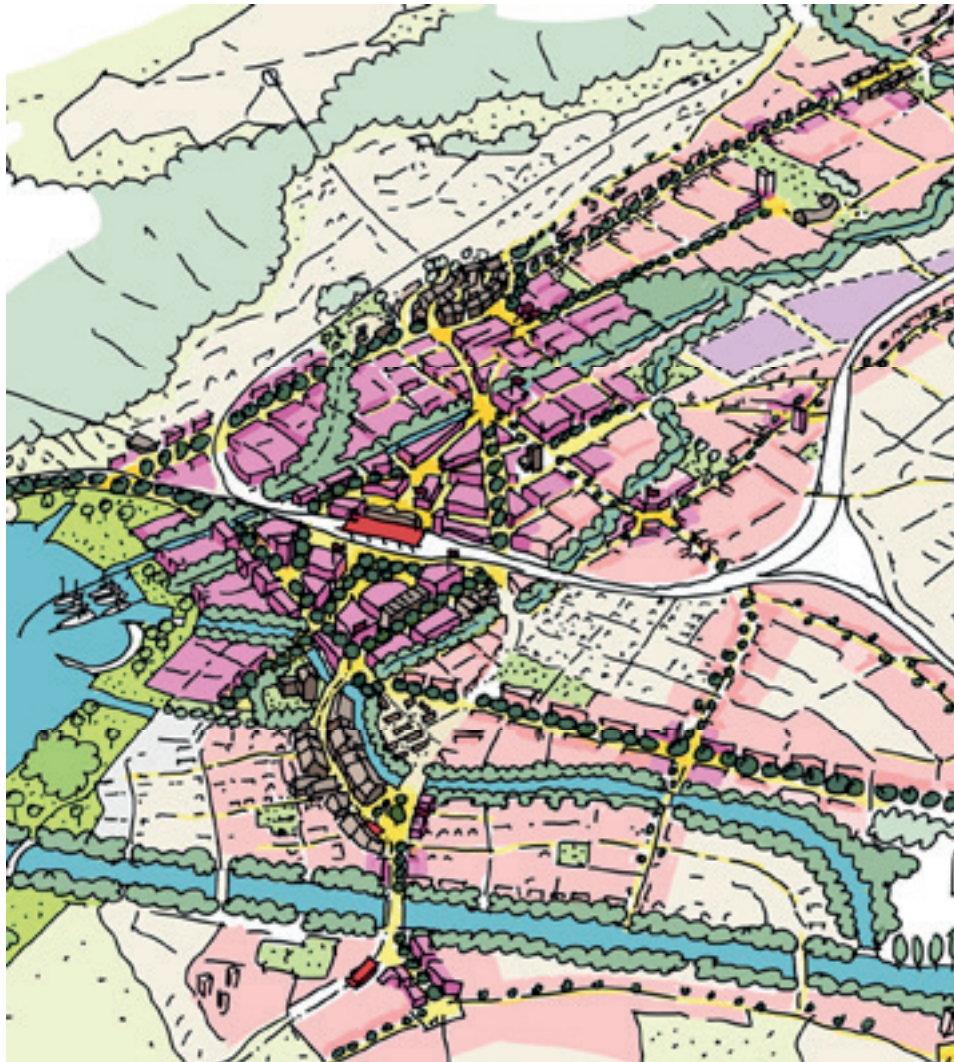
Stedtli Nidau: Profitieren vom Verkehr, leistungsfähiges ÖV-System zur Belebung / Schaffung von Laufkundschaft im Zentrum

ZUKUNFTSBILD: DURCHGEHENDES SEEUFER



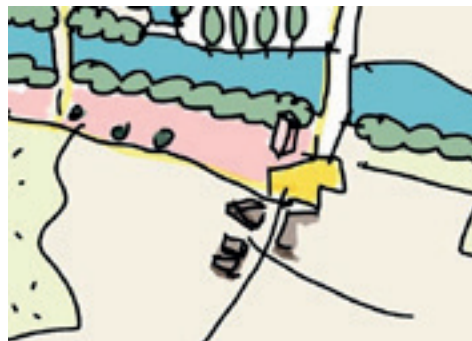
Seeufer als durchgehender, parkartiger Freiraum, Städte mit Gesicht zum See, Vernetzung mit Quartieren

ZUKUNFTSBILD: GEWÄSSERRÄUME ALS GRÜNES NETZ



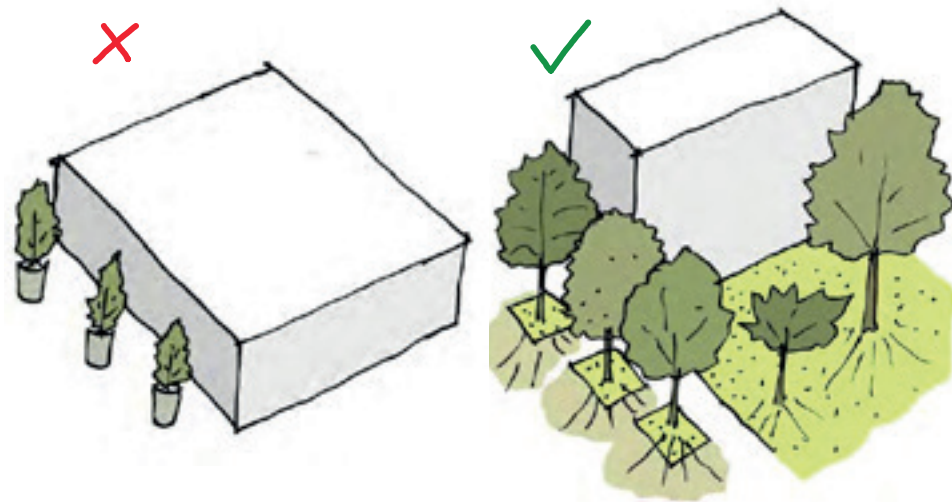
Gewässerräume (Schüssarme, Zihl, Nidau-Bürenkanal usw.) als grünes Netz,
Revitalisierung, Strukturierung des LV-Wegnetzes, Einbindung von Parkanlagen

ZUKUNFTSBILD: ATTRAKTIVE ORTS- UND QUARTIERZENTREN

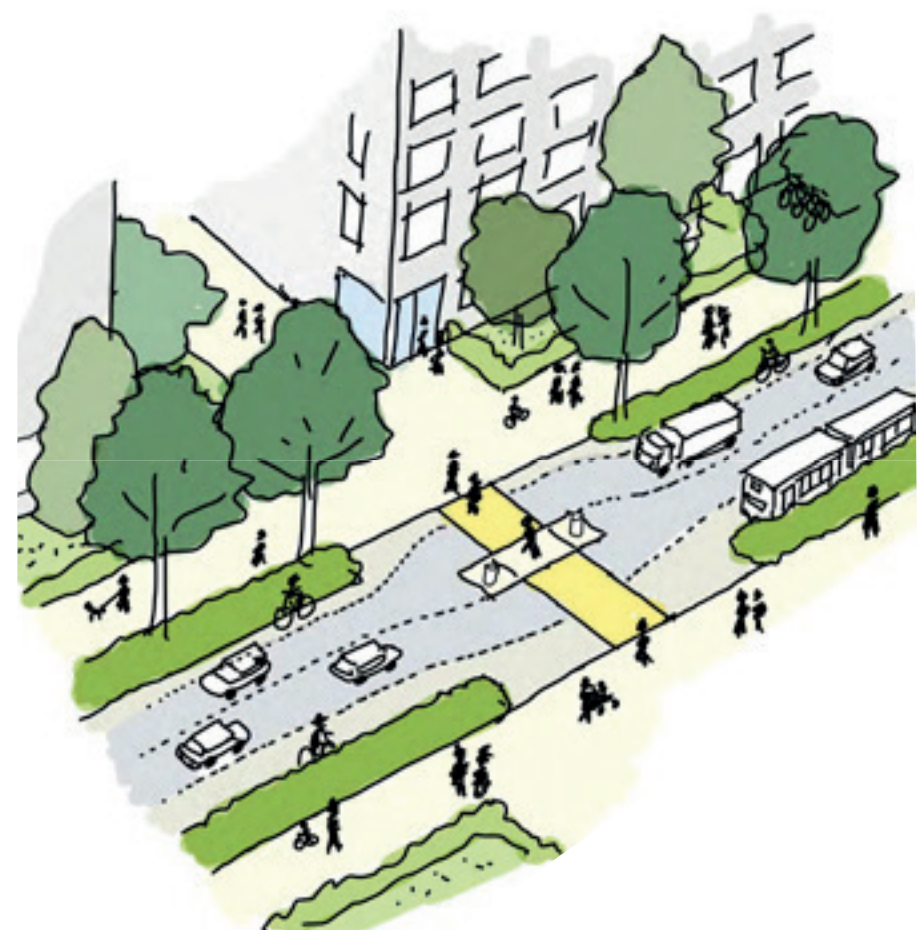


Stadt der kurzen Wege, attraktive Orts- und Quartierzentren in der gesamten Region: Madretsch, Bözingen, Mett, Ipsach, Port, Verkehrsfrequenzen nutzen

ZUKUNFTSBILD: INNENENTWICKLUNG UND FREIRÄUME

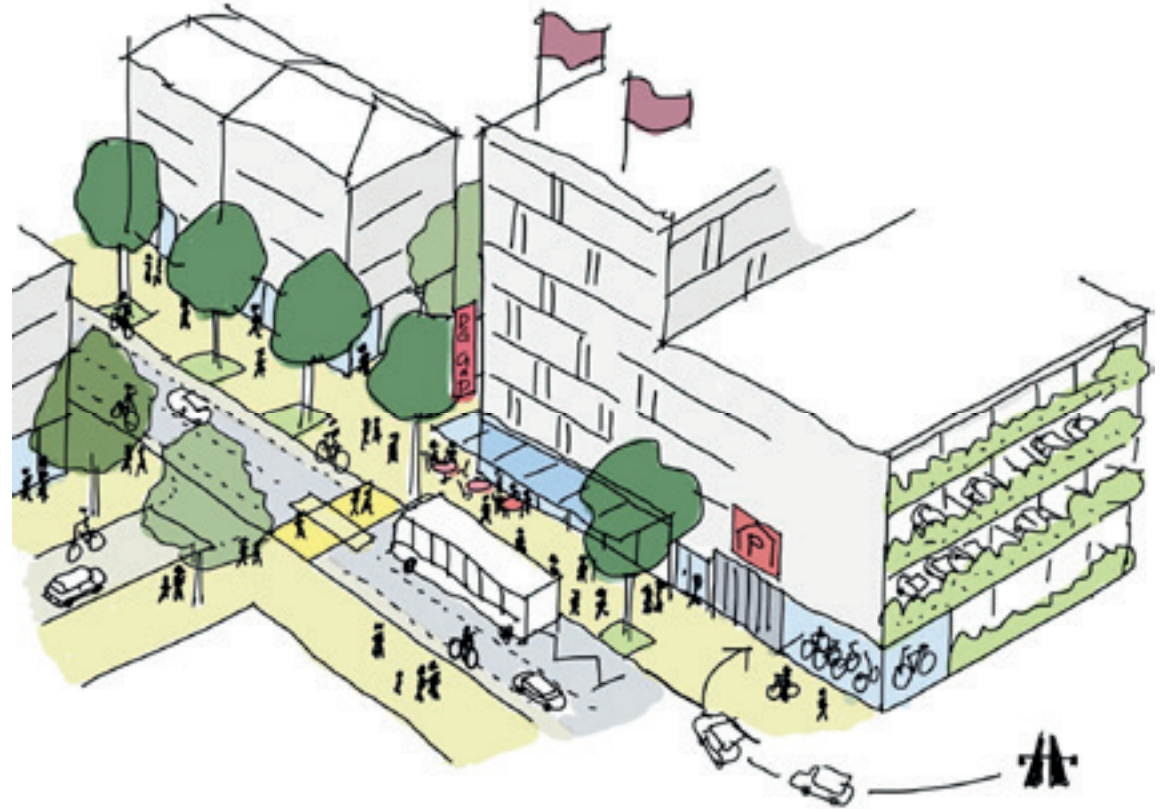


Mit der Innenentwicklung entstehen neue Natur- und Freiräume



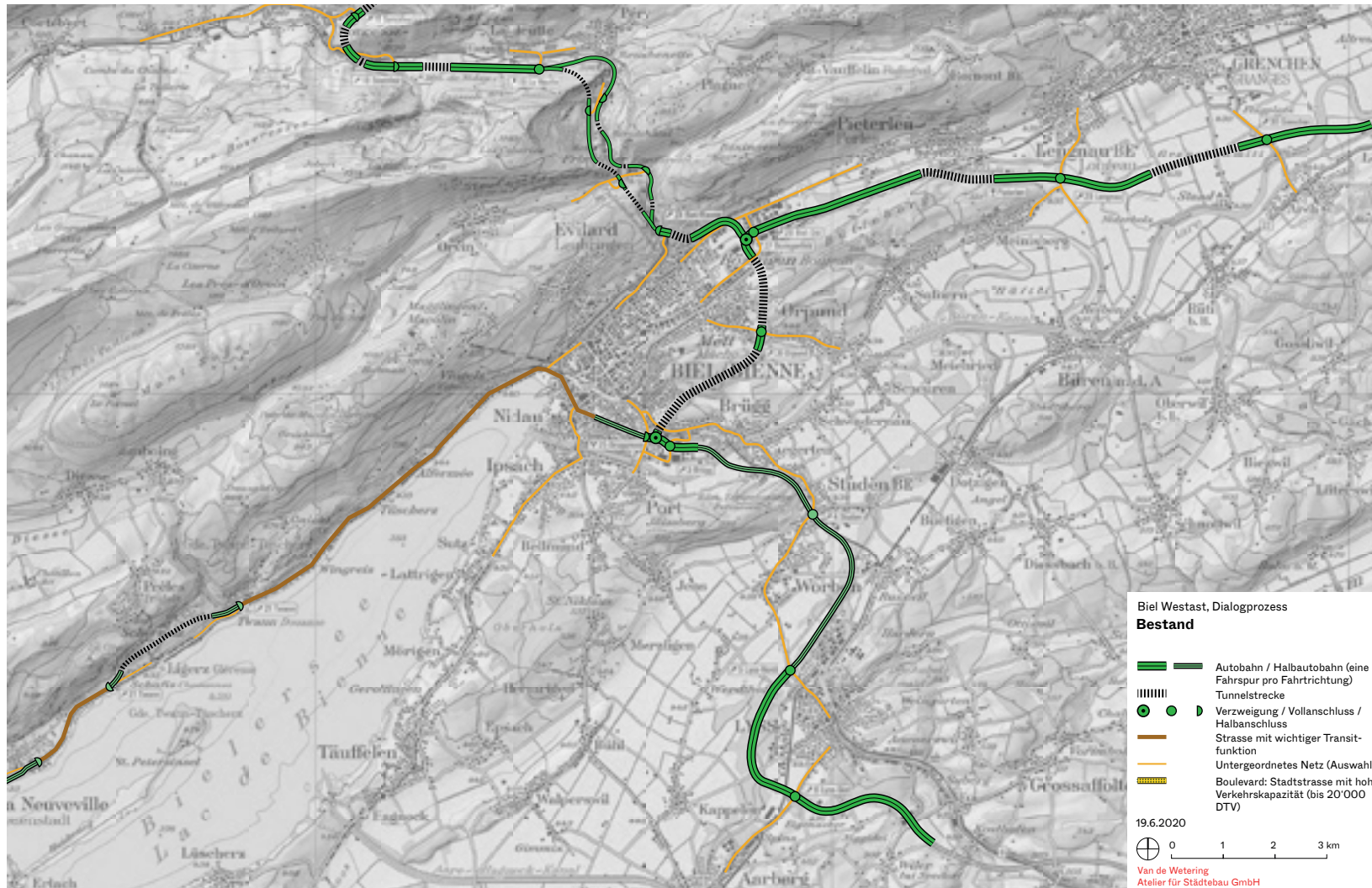
Bernstrasse: grüne Hauptstrasse für alle Verkehrsträger, Adresse der Siedlungsentwicklung.

ZUKUNFTSBILD: SICHERSTELLUNG ERREICHBARKEIT MIV



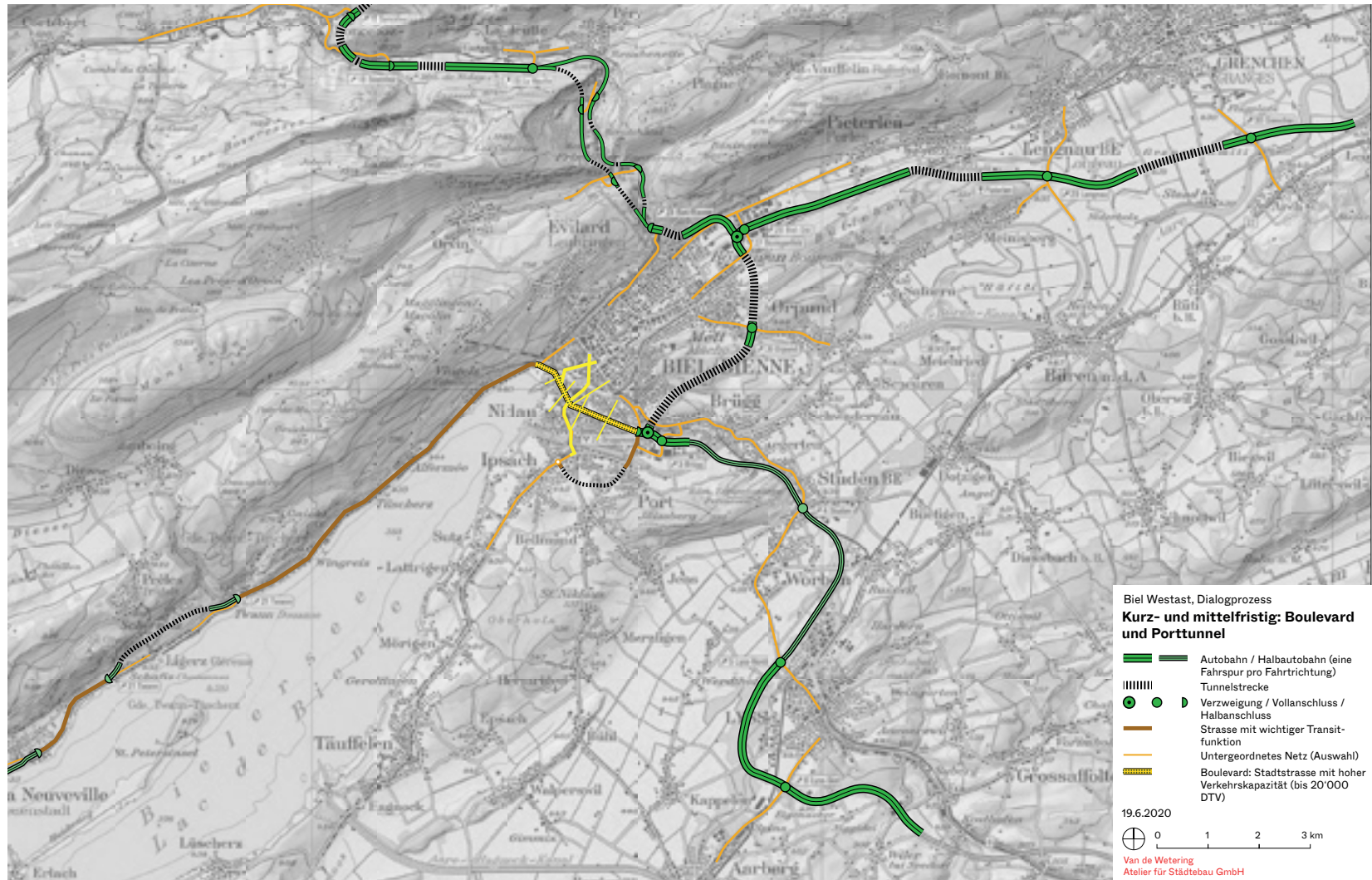
Umsteigehub im Bereich eines Autobahnanschlusses, Integration in einem Quartiertreffpunkt, Frequenzen als Mehrwert; 2 geeignete Standorte: Brüggmoos / Portstrasse und Tissot-Arena
Generell: Fokus auf unterirdischen Lösungen für den MIV, z.B. Zubringer in Parkgarage als Sackgasse (Zweckmässigkeit zu prüfen)

KARTENÜBERSICHT VARIANTEN

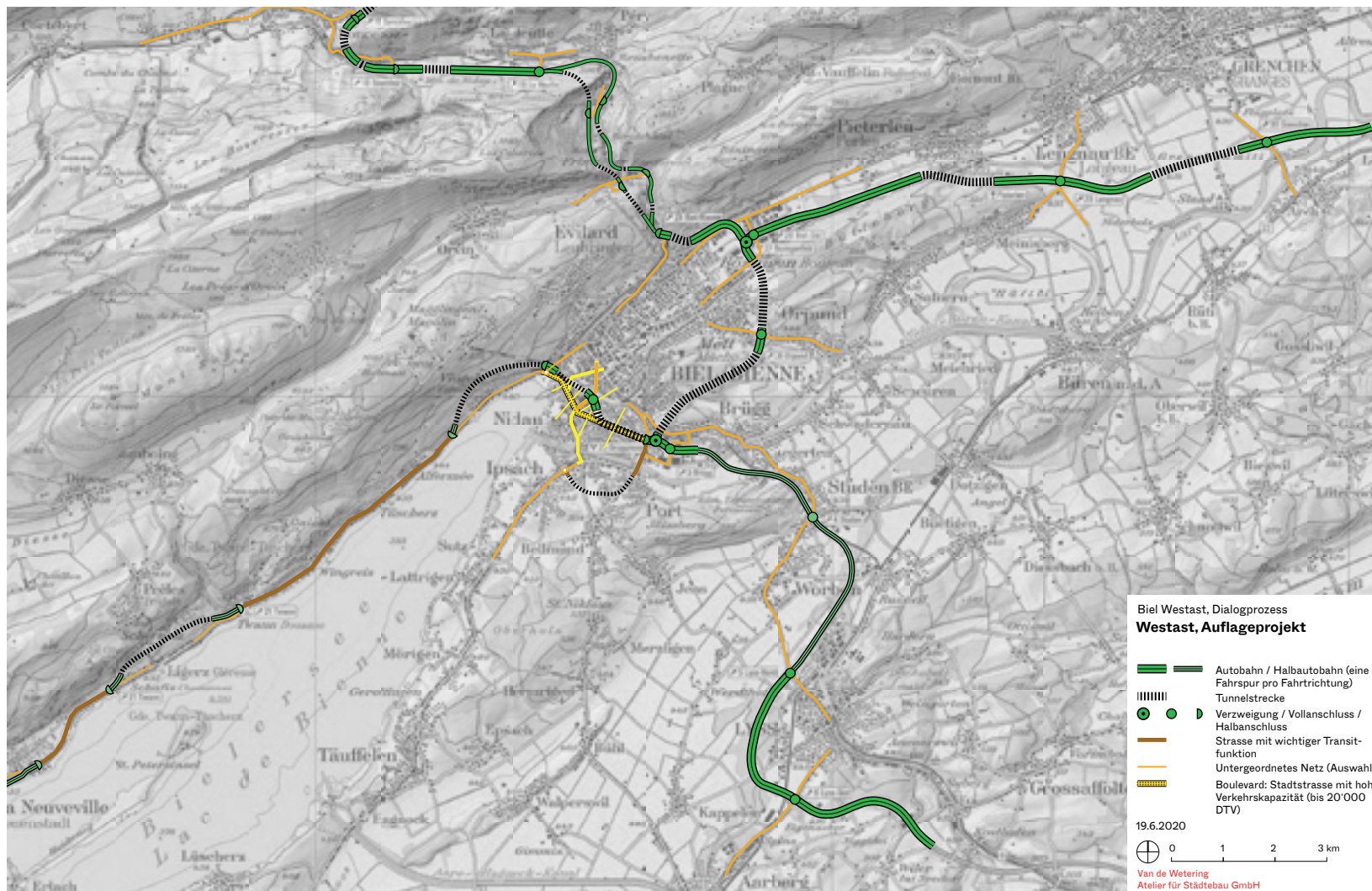


KARTENÜBERSICHT VARIANTEN

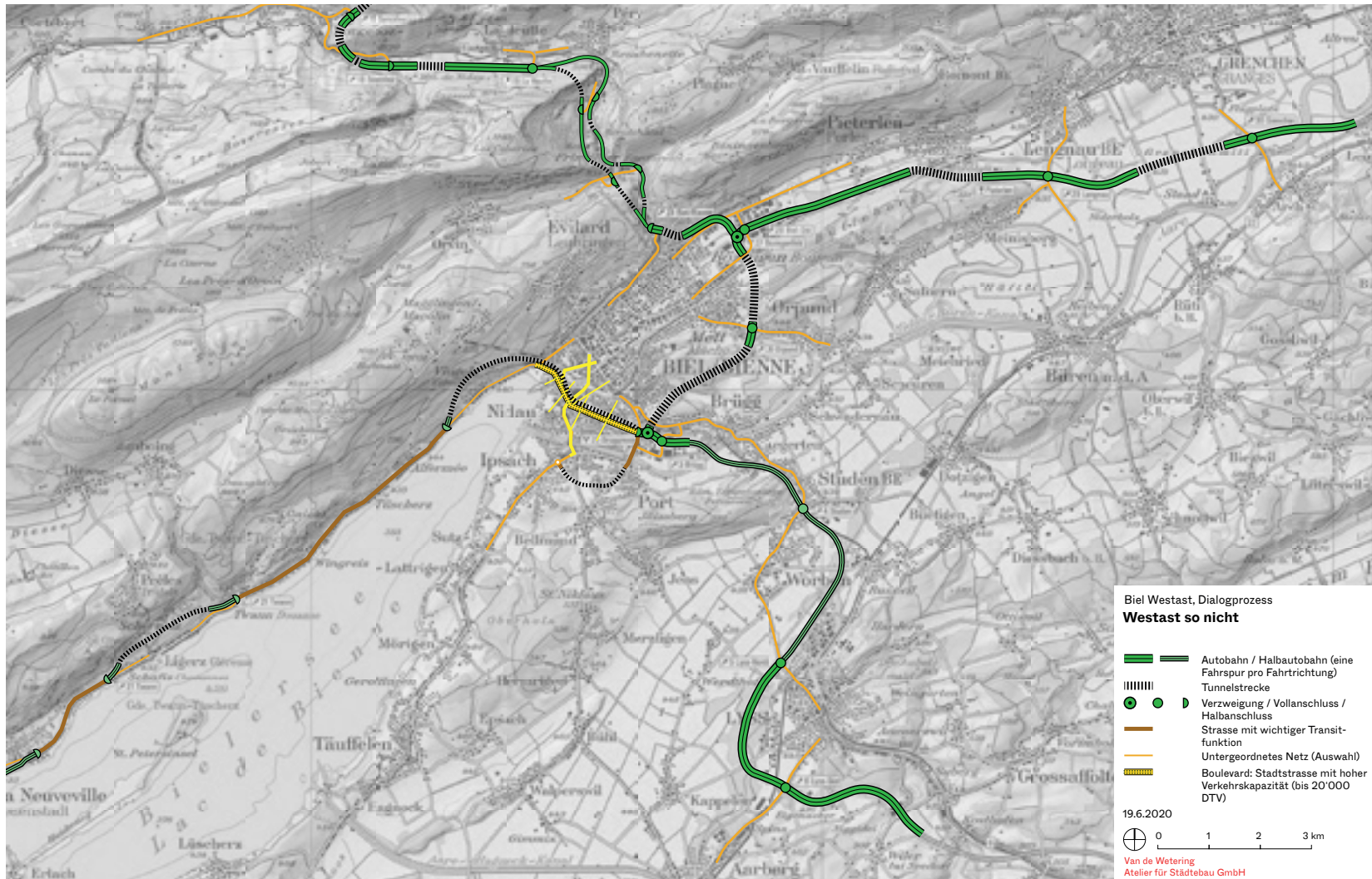
Quelle: Bundesamt für Landestopografie



Quelle: Bundesamt für Landestopografie

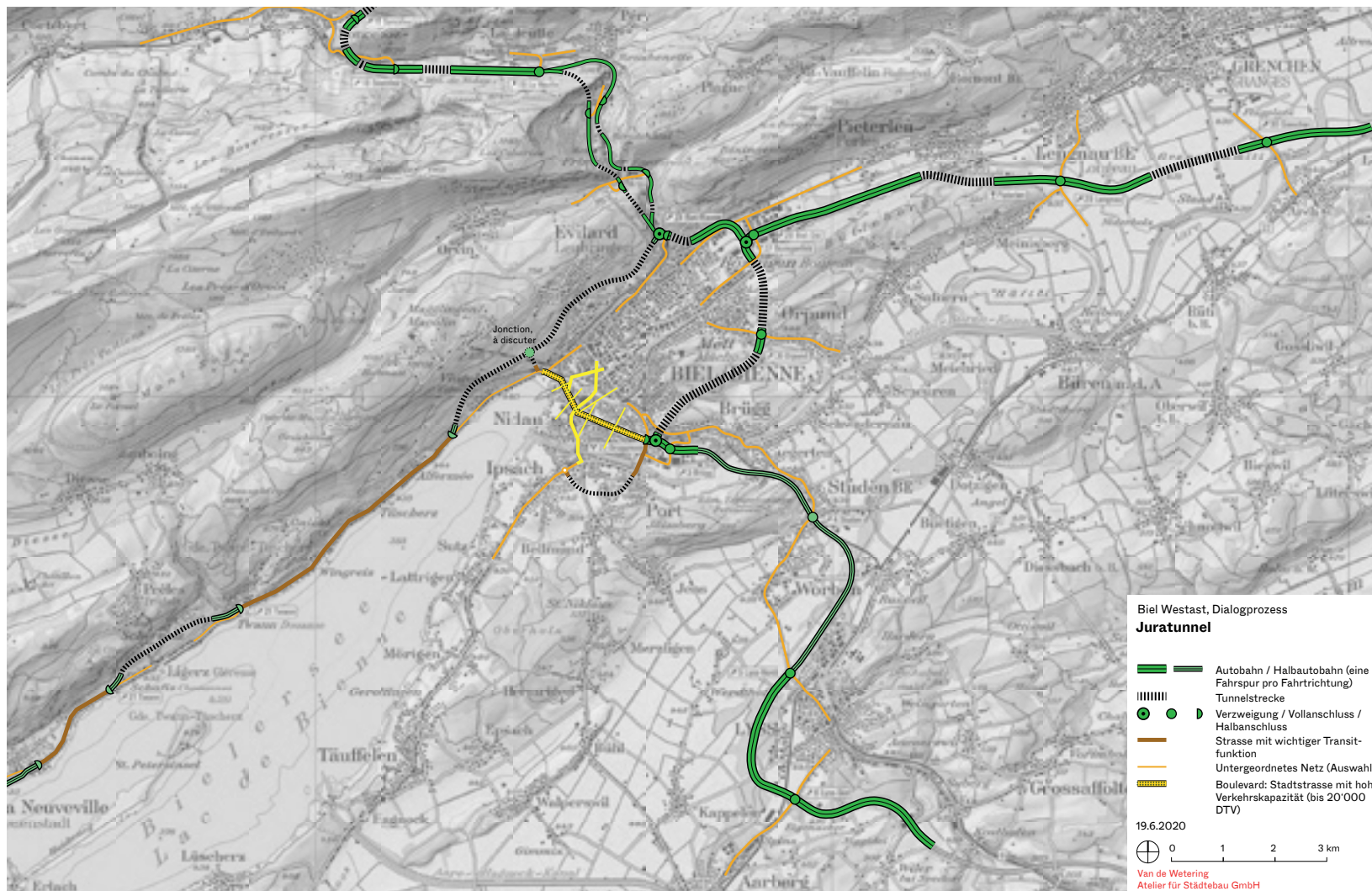


KARTENÜBERSICHT VARIANTEN

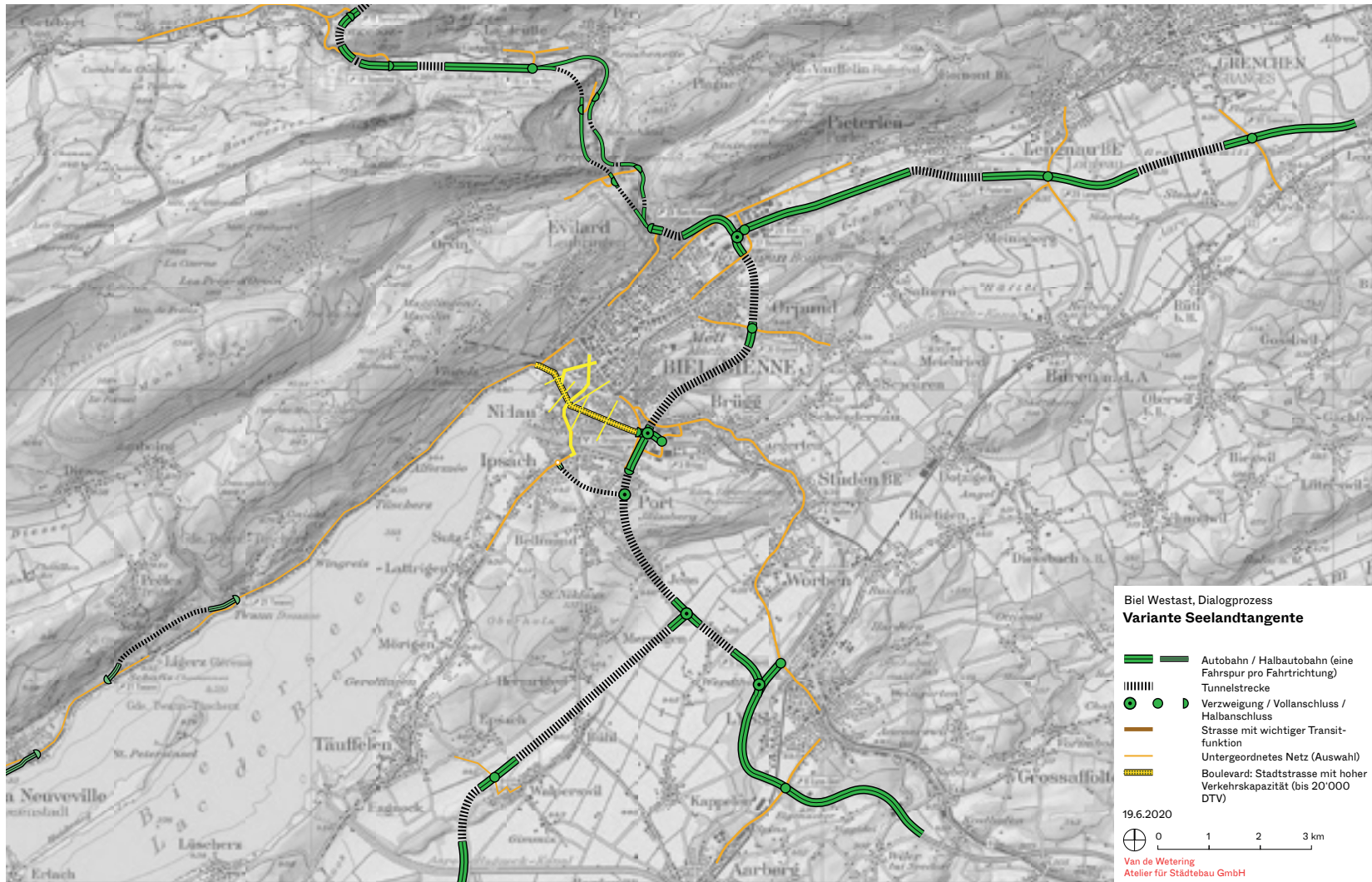


Quelle: Bundesamt für Landestopografie

Quelle: Bundesamt für Landestopografie



KARTENÜBERSICHT VARIANTEN



Quelle: Bundesamt für Landestopografie

PLANUNGSEMPFEHLUNGEN AN DIE BEHÖRDEN

Legende:

- A** Thema ist abgedeckt über ,
- E** Thema ist einzubringen in
- W** Thema konnte nicht abschliessend diskutiert werden und ist im Rahmen der weiteren Prozesse zu klären

Abkürzungen

- RGSK / AP Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Biel Seeland und Agglomerationsprogramm (aktuell RGSK 2021 und AP. 4. Generation)
- CRTU Jura bernois
- GVK Gesamtverkehrskonzept Nidau
- TBA OIK III Kantonales Tiefbauamt Obergeringenieurkreis III (Biel Seeland, Jura Bernois)
- vfM Ostast verkehrlich flankierende Massnahmen Ostast
- RVK Regionale Verkehrskonferenz, ÖV-Konzept 2035
- LV Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr, gemeint ist, wie auf franz. MD; Mobilité Douce)
- MIV Motorisierter Individualverkehr
- ÖV Öffentlicher Verkehr
- ÜO Überbauungsordnung
- Hub Unter Hub wird hier ein zentraler Umsteigeort vom MIV auf andere Verkehrsträger wie den ÖV oder den LV verstanden

Die Planungsempfehlungen wurden in Workshops der Kerngruppe und in einer Arbeitsgruppe mit Befürwortern und Gegner erarbeitet. Im März 2020 fand eine Vernehmlassung bei den Städten Biel und Nidau statt, die Kerngruppe hat am 19. Juni 2020 diese Planungsempfehlungen als Anhang zum Schlussbericht verabschiedet und an die Dialoggruppe übermittelt.

Verkehrsträgerübergreifende und städtebauliche Themen

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
Ü1	<p>Verkehrliche und städtebauliche Schnittstellen von Biel und Nidau Die Städte Nidau und Biel haben einen vielfältigen Abstimmungsbedarf (z. B. Projekt Bahnhof Nidau, Südseite Bahnhof Biel etc.)</p>	<p>Vermehrter Austausch auch auf Verwaltungsebene</p>	<p>E: Die Planungsinstrumente RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau sind aufeinander abzustimmen.</p>
Ü2	<p>Bern-, Aarberg-, Ländtestrasse Die gesamte Verkehrsachse hat vom Brügemoos bis zum Kreisel Seevorstadt diverse betriebliche und gestalterische Defizite. Der teilweise hohe Transitverkehr ist zu mindern oder nicht weiter wachsen zu lassen</p>	<p>Es ist ein Gesamtkonzept durch OIK III, Städte Biel und Nidau zu erstellen.</p>	<p>E und W: Es ist gesamthaft ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (Wettbewerb nach SIA-Norm) für die Bernstrasse, Aarberg- und Ländtestrasse (inkl. Guido-Müller-Platz) zu erstellen. Dabei sind insbesondere die Trennwirkung der Bernstrasse in den Weidteilen zu vermindern und diverse Knoten für den Fuss- und Veloverkehr zu optimieren. Parallel dazu ist für die Weidteile ein städtebauliches Entwicklungskonzept zu erarbeiten. Insbesondere ist die Veloführung und Querung für die Fussgänger an den Knoten Guido-Müller-Platz, Marcelin-Chipot-Strasse – Aarbergerstrasse - Dr. Schneiderstrasse zu verbessern. Dabei sind die in den Konzepten RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau und vfM Ostast empfohlenen Massnahmen zu beachten und allenfalls als Sofortmassnahmen vorzuziehen. Bei der Umgestaltung sind die ortsspezifischen Bedürfnisse gegenüber dem Transitverkehr zu priorisieren.</p>
Ü3	<p>Gestaltung Dr. Schneiderstrasse Insbesondere mit der Realisierung von Agglolac wird die (zukünftige) Belastung mit MIV zu vermehrten Konflikten mit der Velohauptroute führen.</p>	<p>Neugestaltung Dr. Schneiderstrasse gemäss GVK Nidau und Agglolac Planung.</p>	<p>W: Der Problematik des Mehrverkehr MIV auf der Velohauptroute zwischen Nidau und Biel ist durch die Unterbindung des Transitverkehrs zu minimieren. Die Fusswegdistanz zum Bahnhof Biel ermöglicht eine starke Begrenzung des Parkierungsangebots (vgl. Mobilitätskonzept Agglolac). Die Gefahrenstellen für den LV sind durch grosszügige räumliche Lösungen zu entschärfen.</p>

PLANUNGSEMPFEHLUNGEN AN DIE BEHÖRDEN

Verkehrsträgerübergreifende und städtebauliche Themen

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
Ü4	<p>Verkehrsraumgestaltung Stedtli Nidau</p> <p>Durch das Stedtli ist die Veloführung unattraktiv und gefährlich (keine Velostreifen, Parkierung, Knotenkonflikte). Zeitweise sind sehr hohe MIV Verkehrsbelastungen zu verzeichnen (Durchgangsverkehr).</p> <p>Die an die Hauptachse angrenzenden Platzräume sind teilweise für den LV ungenügend an die Hauptachse angebunden</p>	<p>BGK OIK III vom 3.03.20 (mit Porttunnel) oder gem. GMK Nidau (geplant ist ein Mischverkehr für Velos und MIV auf Kernfahrbahn mit breiten Trottoirseitenbereichen).</p> <p>GMK Nidau: Umsetzen Stadtplatz Mittelstrasse, Bahnhofplatz, Bibliotheksplatz</p>	<p>E: Es ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept in Kombination mit einem ÖV-Konzept zu erarbeiten. Der Durchgangsverkehr ist vermehrt auf den ÖV zu leiten. Dabei sind das Potenzial eines Regiotrams mit Hubs oder eines vergleichbaren Verkehrsmittels – allenfalls in Kombination mit dem Porttunnel (abhängig von der Langfristlösung) zu nutzen. Mit Porttunnel ist die Durchfahrt zu unterbinden.</p> <p>E: Die anschliessenden Platzräume sind in den Verkehrsraum der Hauptachse miteinzubeziehen und neu zu gestalten (inkl. vermehrter Veloabstellplätze)</p>
Ü5	<p>Bahnhofquartier Biel (Nordseite)</p> <p>In dem für den ÖV und LV zentralen Ort sind betriebliche und gestalterische Defizite vorhanden.</p>	<p>Projekterarbeitung durch Stadt Biel unter Beachtung GVK, Sachplan Velo Biel, RGSK/AP und vFM</p>	<p>E: In einem partizipativen Verfahren ist ein Betriebs- und Gestaltungsprojekt Bahnhofstrasse, Guisan- und Bahnhofplatz zu erarbeiten.</p>
Ü6	<p>Bahnhofquartier Biel (Südseite)</p> <p>Die Südseite des Bahnhofs mit dem neuen Campus hat ein hohes städtebauliches Potenzial. Dazu bietet auch der Freiraum mit der Madretschschüss ein hohes Aufwertungspotenzial in diesem Gebiet.</p>	<p>Initiierung eines partizipativen Verfahrens durch die Stadt Nidau und Biel (Stadtentwicklung)</p>	<p>E: Es ist für den gesamten Bereich ein städtebauliches Gesamtkonzept zu erstellen (vgl. Zukunftsbild). Es ist das Potenzial für die wirtschaftliche Entwicklung, für die Bildung und für die Aufenthaltsqualität zu nutzen. Die Nähe zum Bahnhof lässt oberirdisch dem LV die Priorität zukommen.</p>
Ü7	<p>Entwicklung Güterbahnhofsareal</p> <p>Städtebaulich trennt der Güter- und Rangierbahnhof im Osten der Stadt die Nord- von der Südseite der Stadt Biel.</p>	<p>Eine Umstrukturierung ist durch die Stadt Biel mit den SBB anzustreben.</p>	<p>E: Es ist ein Umstrukturierungskonzept zu erstellen. Darin ist aufzuzeigen, wie Teilgebiete bereits zeitnah neu genutzt werden könnten. Die langfristige Entwicklung ist mit der Verkehrslösung zum Westast abzustimmen (Idee PP Hub als Endpunkt Autobahn mit Konzept einer autoarmen Siedlung).</p>

Verkehrsträgerübergreifende und städtebauliche Themen

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
Ü8	<p>Gestaltung Seeufer Ipsach bis Vingelz Im gesamten Bereich besteht ein erhebliches Aufwertungspotenzial für die Naturräume und die Aufenthaltsqualität</p>	<p>Wettbewerb nach SIA-Norm Neugestaltung Strandboden/ Uferbereich: Erarbeitung eines durch die Gemeinden koordinierten Gesamtkonzept mit Sofortmassnahmen</p>	<p>E: Die landschaftsarchitektonische Gestaltung ist zu verbessern. Die verkehrlichen Aspekte (Parkierung und Wegnetz) sind für den LV zu optimieren. Die Zugänge sind für den LV u. a. über die Aufwertung der Fliessgewässer (diverse Schüss-Arme und Zihl) attraktiv zu gestalten.</p>
Ü9	<p>Seevorstadt, Felseck und Anbindung See-Pavillon Der landschaftsprägende Grünbereich mit seinem nationalen Naturschutzgebiet und der Baumallee sind durch die verkehrlichen Nutzungen bedrängt und z.T. abgewertet (Strasse A5, Parkierungsflächen, Eisenbahn). Die Vernetzung der Fusswege Strandboden-Pavillon ist nicht attraktiv.</p>	<p>Stadt Biel</p>	<p>E und W: Das Naturschutzgebiet ist integral zu erhalten und auszuweiten. Die Naturachse und der Erlebnisraum See-Pavillon sind besser zu vernetzen und die Fusswegführung attraktiver zu gestalten. Die Verbindung See-Pavillon (zwei Wege!) sollen als eine Einheit erkennbar werden.</p>

PLANUNGSEMPFEHLUNGEN AN DIE BEHÖRDEN

Themen Langsamverkehr

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
LV1	<p>Defizite Veloinfrastruktur in Biel und Nidau</p> <p>Mit dem 2020 erarbeiteten Sachplan Velo der Stadt Biel und dem GVK Nidau wurden der Handlungsbedarf in der Veloinfrastruktur umfassend identifiziert. Die Umsetzung der Massnahmen läuft an.</p>	<p>RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau umsetzen.</p>	<p>E: Die behördenverbindliche Festsetzung der Planungsinstrumente als kommunaler Richtplan soll vollzogen werden. Leuchtturmprojekte wie die Velowege entlang der Madretschschüss oder der Südseite Bahn sollen rasch umgesetzt werden.</p>
LV2	<p>Sicherheitsdefizite für Velofahrende</p> <p>Verkehrskreisel sind Unfallschwerpunkte. Übergänge und Enden von Velostreifen erfolgen oft vor Knoten, wo es gefährlich wird. Fussgängerstreifen mit Mittelinseln werden oft auf Kosten des Raumbedarfs für Velofahrende erstellt (vgl.- Madretschstrasse, Velofahrende als «Fleischbremse»).</p>	<p>Muss neu in RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau vFM Ostast und den entsprechenden Projekten vermehrt berücksichtigt werden.</p>	<p>E: Für die Sicherheit der Velofahrenden sind bisherige Prioritäten zu hinterfragen & neue umzusetzen (Standard Knotenausgestaltung, Fuss- Velobedürfnisse oft mit erweitertem Landerwerb notwendig).</p>
LV3	<p>SBB- Unterführung Brüggstrasse und Kreuzplatz</p> <p>Die SBB-Unterführung Brüggstrasse und der Kreuzplatz stellen für den LV ein Sicherheitsdefizit dar.</p>	<p>RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel</p>	<p>E: Mit einer neuen Unterführung SBB beim Schmiedweg können diese Gefahrenstellen umgangen und Netzlücken attraktiv geschlossen werden. Diese (teurere) Lösung ist im Aggloprogramm einzugeben und umzusetzen.</p>
LV4	<p>Velo- und Fusswegführung linkes Bielerseeufer</p> <p>Die durchgehende Streckenführung dem See entlang (Uferweg) weist Lücken auf oder ist mangelhaft.</p>	<p>RGSK/AP, regionaler Velonetzplan, Sachplan Velo Stadt Biel</p>	<p>E: Die Velowege sind auszubauen und zu sichern.</p>

Themen Langsamverkehr

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
LV5	Netzlücken Achse Lyss - Biel Achse Lyss – Biel diverse Netzlücken	Aktualisierung in diversen Planungen: RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau, TBA Nationalstrasse	E: Velowege ausbauen und sichern Priorität: Pendler
LV6	Kantonsstrasse Ipsach Diverse Problemzonen Kantonsstrasse Ipsach	Ist durch TBA OIK III umzusetzen.	E: Querung und Verkehrsraumgestaltung für Velos ungenügend an Hauptstrasse.
LV7	Aarberg Aarberg: Diverse fehlende Velostreifen an Kantonsstrassen	Ist durch TBA OIK III umzusetzen.	E: Querung und Verkehrsraumgestaltung für Velos ungenügend an Hauptstrasse.
LV8	Anbindung Leubringen / Biel Die Anbindung für Velofahrende aus Leubringen nach Biel ist ungelöst.	OIK III und Burgergemeinde und Stadt Biel	E: Waldweg als Veloverbindung ausscheiden und Kantonsstrasse mit bergseitigen Velostreifen ausstatten.
LV9	Netzlücke Velo Brüggmoos an Bernstrasse Beginn Bernstrasse, Nordseite: Netzlücke kt. Veloweg nordseitig im Brüggmoos	Ist durch TBA OIK III umzusetzen.	E: Waldweg als Veloverbindung ausscheiden und Kantonsstrasse mit bergseitigen Velostreifen ausstatten.
LV10	Veloanbindung Bahnhof Biel Regionale Zufahrt Bhf. Biel verbessern	Abgedeckt durch RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau	E: Anbindung von Nidau ist zu verbessern, sowie neue Veloführung Nordseite Geleise vom Mühlefeld her. Es ist auch eine neue Velopassage beim Bahnhof Biel zu erstellen.

PLANUNGSEMPFEHLUNGEN AN DIE BEHÖRDEN

Themen Langsamverkehr

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
LV11	Velonetz entlang der Schüssarme und Zihl Das Potenzial für den LV entlang der Zihl und der Schüssarme ist zu entwickeln (Problemstellen sind Weglücken entlang der Madretschschüss oder beim Hauserwehr und der Kreuzung Ländtestrasse/ Unterer Quai).	Stadt Biel und Nidau in diversen Planungen	E: Gesamtkonzept Leuchtturmprojekt «Wasserwege in Biel, entlang aller Schüssarme und Zihl» Wege durchgehend für LV vernetzen und ökologisch aufwerten in RGSK/ AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau sowie in ÜO's zu berücksichtigen
LV12	Brücke über Nidau-Büren-Kanal Nidau Hauptstrasse – Brücke über Nidau-Büren-Kanal, zu wenig Raum für Velofahrende	Eingabe an TBA OIK III für Brückenverbreiterung	E: Verbesserung gefordert da Gefährdung für Veloverkehr

Thema MIV

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
MIV1	Fehlende Datengrundlagen Verkehr Zur Beurteilung von verschiedenen Massnahmen fehlen Angaben zum genauen Verkehrsverhalten (z. B. Nordachse Biel)	Weitergehende Studien im Rahmen der Langfristmassnahme, TBA	E: Ermittlung des Verkehrsverhaltens zu Ziel- Quellverkehr und Transitverkehr: z.B. mittels Nummernschild- resp. Handyanalysen oder durch Pendlerstatistiken. Mittels Verknüpfung diverser Statistiken kann die Datengrundlage zur Beurteilung der Notwendigkeit von Verkehrsmassnahmen verbessert werden.
MIV2	Diskussion zu Verkehrsverhalten Wie soll mit Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr umgegangen / gesteuert werden.		E und W: Diskussion ist offen: Die MIV-Erreichbarkeit ist anzuschauen, Modalsplit Veränderungsmöglichkeiten sind zu prüfen, Hub-Konzept ist zu erarbeiten), vgl. ÖV-Massnahmen
MIV3	Nordachse Biel Nordachse: Die Trennwirkung und die städtebauliche Verträglichkeit der Achse Seevorstadt, Mühlebrücke, Kanalgasse ist überschritten. Verkehrsbelastung und Transit hoch, geschätzt bis 20'000 DWV, Trennwirkung Altstadt; nächste Zählstelle Seevorstadt ca. 12'600 DWV, Altstadt: Trennwirkung durch Verkehr Mühlebrücke	TBA, Stadt Biel: Monitoringkonzept, GVK	E: Anteile Transitverkehr (inkl. Schwerverkehr) verlässlicher bestimmen. Transitverkehr definieren, vgl. Nr. MIV1. Kammersystem weiterverfolgen – keine Durchfahrten, PP-Hubs Transitverkehr vermeiden respektive durchleiten (z. B. Tunnel) Kurzfristig: Verbindung Altstadt-Nidaugasse mit z. B. Begegnungszone fördern – dafür Alternativrouten optimieren (z. B. Bernstr-Ländte-Aarbergstr.), Transit Schwerverkehr unterbinden (langfristig). Langfristige Lösung mit Minderverkehr abhängig von Variantendiskussion; Seevorstadt aufpassen, dass kein Ausweichverkehr entsteht. In das Monitoring & Controlling integrieren.
MIV4	Transitverbot LKW Transitverbot LKW - Seevorstadt, Kanalgasse Bözingen - Evtl. Ländtestrasse	Bund, Kanton, Region, Gemeinden und Verbände: Lösung erarbeiten. Lösung für Lieferanten finden! (8-10.00)	E: Vgl. Nr. MIV3 Lösung, die kontrollierbar und durchsetzbar ist. Alternativrouten festlegen.
MIV5	Bärenplatz Biel Hohe Verkehrsbelastung des Bärenplatz	A über vfM Ostast	Belastbarkeit MIV, ÖV

PLANUNGSEMPFEHLUNGEN AN DIE BEHÖRDEN

Thema MIV

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
MIV6	Vingelz, Neuenburgstrasse Gestalterische und Lärmdefizite an der Neuenburgstrasse sowie ungenügender baulicher Zustand.	ASTRA	E: Kurzfristig sind Sanierungsmassnahmen notwendig, mittelfristig ist Umgestaltung anzustreben um Trennwirkung und Belastbarkeit zu minimieren.
MIV7	Transitverkehr Allmendstrasse / Lohngasse An beiden Strassen ist der Transitverkehrsanteil sehr hoch. Belastung MIV hoch mit LV-Konflikten (Lohngasse: Ausweichverkehr auf Trottoir, Allmendstrasse: Kernfahrbahn: MIV auf zu schmalen Velostreifen, Knoten)	E an Port und TBA OIK III	E: Kurzfristig: Projekt Knoten Wehrbrücke Seite Port neu gestalten (z. B. Kreisel prüfen); Lohngasse Durchfahrt unterbinden; langfristig abhängig von Lösung mit Porttunnel.
MIV8	Ipsachstrasse Ipsachstrasse hohe Trennwirkung durch MIV	OIK III	A: Projekt in Bearbeitung
MIV9	Defizite Belastbarkeit und Gestaltung bis Twann Die A5 Biel bis Twann verursacht eine hohe, städtebauliche unverträgliche Trennwirkung und Belastbarkeit der Dorfteile.		W: Diskussion um langfristige Lösung Westast offen, kurzfristig ist die Diskussion um einen Twanntunnel nicht im Rahmen des Westastdialogs zu beurteilen, da dieser gemäss Sommaruga kein Präjudiz für Lösung Westumfahrung Biel darstelle.
MIV10	Defizite Verkehrsführung T6 Brügg / Lyss Sicherheitsdefizite und Verkehrskapazität T6 Brügg / Lyss ungenügend, starke Beeinträchtigung Naturraum von nationaler Bedeutung Alte Aare		W: Langfristediskussion offen, abhängig von Variantendiskussion, Idee neue Linienführung T6 mit teilweisem Rückbau T6.

Thema MIV

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
MIV11	Durchfahrt Aarberg Durchfahrt Aarberg-Bargen mit hohem Schwerverkehr und Transitverkehr		Hohe Verkehrsbelastung, vgl. Bericht Kontextplan W: Diskussion um langfristige Lösung Westast offen, abhängig von Variantendiskussion (Entlastung u. a. nur durch allfällige Variante Südumfahrung)

PLANUNGSEMPFEHLUNGEN AN DIE BEHÖRDEN

Thema ÖV

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
ÖV1	<p>Potenzial ÖV ermitteln Bei den verschiedenen nachfolgenden Massnahmen (ÖV3, ÖV7 bis) wird ein erhebliches ÖV-Potential vermutet. Damit dieses besser abgeschätzt werden kann, sind über die gesamte Region Fahrzeitenvergleiche ÖV mit MIV und genauere Angaben zu Ziel- und Quellorten zu ermitteln.</p>	<p>Studie RVK W und E: RVK, RGSK und AP</p>	<p>E: Studie zur Identifikation von Fördermassnahmen ÖV/LV: Fahrzeitenvergleiche ÖV zu MIV oder LV sind wenig bekannt. Ebenso ist das Potential der Minimierung der Anzahl von Umstiegen (Bsp. La Neuveville – Biel Bözingen – Industrie) oft ein entscheidender Faktor für die Verkehrsmittelwahl. Dabei ist die Identifikation der Ziel- und Quellorte entscheidend.</p>
ÖV2	<p>Mobilität der Zukunft Das zukünftige Mobilitätsverhalten in der Region kann sich durch veränderte Gewohnheiten (z. B. Homeoffice), neue Verkehrsträger und neue Angebote rasch ändern. In diesem Kontext sind teure Infrastrukturvorhaben kritisch zu hinterfragen.</p>	<p>W: Verein Biel Seeland, im Rahmen eines AP</p>	<p>E und W: Spezifische Studie Raum Biel mit Möglichkeiten zu Zukunftskonzept neue Mobilität, Mikromobilität, Intermodalität, Parkierung, Mobilität as a service, Bevorzugung mehrfachbesetzter Fahrzeuge</p>
ÖV3	<p>Intermodalität, kombinierte Mobilität Die kombinierte Mobilität erlaubt es, je nach den örtlichen Verhältnissen, innerstädtisch das effizienteste Verkehrsmittel zu nutzen. So ist im Zentrum der Raumbedarf ein wichtiges Kriterium, das der ÖV am effizientesten abzudecken vermag. Umsteigepunkte MIV zu ÖV/LV müssen deshalb an guten peripheren Anbindepunkten erfolgen, wo auch eine hohe MIV-Dichte vorhanden ist.</p>	<p>W : Concept intermodalité Etude seeland-biel-bienne</p>	<p>E: Es ist ein Konzept „Kombinierte Mobilität“ zu erstellen (Regionen!). Dabei ist u. a. die Effizienz von Park + Ride und Hub's an potenziellen Standorten wie z. B. am Bahnhof Studen und Mett, Brüggmoos A5, Anbindung Regiotram an Hubs: Bözingenfeld A5 und Bereich Nidau/Ipsach, Ausfahrt Orpund A5 zu prüfen. Hubs können nur mit zielortspezifischen Massnahmen zu MIV funktionieren (Push and Pull).</p>

Thema ÖV

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
ÖV4	<p>Parkierung MIV Die MIV-Nutzung und insbesondere deren Parkieranlagen beanspruchen im Vergleich zum ÖV viel Raum. Ebenso sind die Verkehrsflächen im innerstädtischen Bereich vermehrt in Konkurrenz mit den raumeffizienteren Verkehrsmitteln des LV und ÖV. Die Parkierung ist deshalb gezielter mit dem Städtebau abzustimmen. Flächenaufteilung optimieren.</p>	<p>W und E Nidau und Biel: Parkierungskonzept Städte notwendig</p>	<p>W und E: Parkierungskonzept auf Städtebau abstimmen; Angebot PP abstimmen, weniger ungedeckte, offene PP da diese städtebaulich ineffizient sind.</p>
ÖV5	<p>Umsteigehub MIV-ÖV Construire une jonction TIM près de l'endroit le mieux connecté en transports public (Bahnhof Biel)</p>		<p>W: Bei Varianten und Hub-Konzept weiter zu diskutieren, ÖV3</p>
ÖV6	<p>Beeinflussung Mobilitätsverhalten Hohe Verkehrsbelastungen konzentrieren sich zu morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden. Ebenso ist die durchschnittliche Auslastung eines Personenwagens mit 1.1 Personen sehr tief.</p>	<p>Potentialstudie Beeinflussung Mobilitätsverhalten E RGSK und AP</p>	<p>E: Mit Massnahmen zum Mobilitätsmanagement liessen sich die Spitzenbelastungen brechen und die bestehende Infrastruktur besser ausnutzen. Dabei sind Massnahmen wie die Bevorzugung mehrfachbesetzter Autos, Homeoffice, unterschiedliche Arbeitszeitmodelle, Schulbeginn (z. B. Gymer), Mobility Pricing usw. zu prüfen.</p>
ÖV7	<p>Nördlich Bielersee Anbindung Plateau, Ligerz an Twann (SBB)</p> <p>Schlechte ÖV Nutzung Jura Bernois ÖV Anbindung schlecht</p>	<p>E: RVK</p>	<p>E: Gutes Angebot ist auch nach Inbetriebnahme SBB Ligerztunnel sicher zu stellen.</p> <p>E und W: ÖV in der Peripherie weiter entwickeln, Umsteigehubs attraktivieren. Hubs an den eher peripheren Orten weniger attraktiv/ungeeignet, vgl. ÖV3</p>

PLANUNGSEMPFEHLUNGEN AN DIE BEHÖRDEN

Thema ÖV

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
ÖV8	Tangentiallinie SBB/BLS Jura-Bern Fehlende Tangentiallinie SBB/BLS Jura-Bern (Moutier, resp. vom St. Immortal/Sanceboz ohne Umsteigen Rtg. Bern)	E und W: RGSK/AP, Sachplan ÖV Stadt Biel, GVK Nidau und RVK: Studie zu erstellen	E: Neues ÖV-Konzept mit neuer Haltestelle im Bereich SBB Unterhaltszentrum bis Brügg (Tangentiallinie ist physisch vorhanden, allfällige Haltestelle fehlt). Idee für Langfristmassnahme: Neue regional bedeutsame Haltestelle z. B. in Biel beim Unterhaltszentrum oder Bahnhof Brügg. Zu MIV konkurrenzfähige Verbindung Jura-Brügg-Bern/ ev. Thun. Ebenso optimale Anbindung an neues Spitalzentrum in Brügg, Varianten prüfen wie Taubenloch direkt Rtg. Süd ermöglichen.
ÖV9	Neuer Zughalt Bözingenfeld für Delle-Biel Bözingenfeld: Halt/Re aus Delle / (BEDU Uhrenarbeiter)	E, RVK	E: Potenzial und Attraktivierung für ÖV, vgl. auch ÖV1. Brügg-Bern/ ev. Thun. Ebenso optimale Anbindung an neues Spitalzentrum in Brügg, Varianten prüfen wie Taubenloch direkt Rtg. Süd ermöglichen.
ÖV10	Südlich Bielersee Das ÖV Potenzial scheint nicht ausgenutzt zu werden.	W, E: Studie im Rahmen von RGSK/AP, GVK Nidau	W und E: Es ist eine Studie zum Potenzial der Durchmesser-Verbindung Ins-Biel-Bözingenfeld und des Verkehrsträgers notwendig (Regiotram oder busähnliches Verkehrsmittel). Dabei ist die Kombination mit allfälligem Portttunnel einzubeziehen.
ÖV11	Bus Mett Der Bus nach Mett erreicht zu Spitzenzeiten oft die Auslastungsgrenze.		Ist kurzfristig abgedeckt durch RVK, resp. mit Regiotram-Studie abzudecken (vgl. Nr. ÖV10)
ÖV12	Anbindung Spitalzentrum Biel Kapazitäts- und Zufahrtsprobleme zum Spitalzentrum Biel		A: Kurzfristig keine Lösung, erübrigt sich jedoch mit neuem Standort des Spitalzentrums Biel
ÖV13	Nidau, Anbindung Entwicklungsgebiet Mikron Nidau, Entwicklung Industriegebiet Mikron/ Arbeitszone	Mit Standortentwicklung durch Stadt Nidau abzudecken	E: Die LV-Querung von Mikron zu Bahnhof Beunden ist zu verbessern.

ABLAUFPLAN ZUR UMSETZUNG DER EMPFEHLUNGEN AB 2021

0	Rückzug offizielles Auflageprojekt «Westumfahrung Biel», Entscheid Weiterbearbeitung Porttunnel			
1	Projektorganisation und Partizipationskonzept für übergeordnete Gesamtprozesssteuerung festlegen (übergeordnete Begleitkommission, Projektkoordinator, Projektleitungen, Partizipation, Präzisierung und Überarbeitung Ablaufplan durch Steuerungsgruppe)			
2	Finanzierung und Kreditbewilligungen (Bund / Agglomerationsprogramm / Kanton / Region / Gemeinden / Dritte wie z.Bsp. öV, private Beteiligte)			
3	Arbeits- und Planungsprogramm erstellen und verabschieden			
		Kurz- und mittelfristige Lösungen		Langfristige Lösung
Sofortmassnahmen		Mittelfristige Lösungen		
4	Gesamtheitliches Monitoring und Controlling Systematisches gesamtheitliches Monitoring und Controlling weiterentwickeln und einführen mit Beurteilung der Wirkung der realisierten Massnahmen	8	Weidteile und VB GK Strasse Brüggmoos – Seevorstadt Aufeinander abgestimmte Konzepte «städtebauliche Quartierentwicklung Weidteile» und «Sanierung der Strassenverbindung Brüggmoos–Bernstrasse–Guido-Müller-Platz–Ländtestrasse–Seevorstadt–Rusel» Projektprozess in die Wege leiten (Ideenwettbewerb mit nachfolgenden Studienaufträgen)	11 Schliessen der Lücke im Nationalstrassennetz Machbarkeitsstudien festlegen: <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung Siedlung und Verkehr • Verkehrsplanerische Aspekte wie >Linienführung und Entlastungseffekte >Anbindung / Erreichbarkeit Kernbereich, Kammern und Hubs > Betriebliche und verkehrstechnische Aspekte, u.a. an den Schnittstellen Nationalstrassen – Basisnetz • Geologie • Umwelt / Umfeld • usf. Fazit aus den Machbarkeitsstudien, den Erkenntnissen der kurz- und mittelfristigen Lösungen, der Wirkung des Ostasts (Bedarfsanalyse, Monitoring und Controlling) Festlegen des weiteren Vorgehens
5	Grundlagen verifizieren oder erheben <ul style="list-style-type: none"> • BV,ZV,QV,DV, Transitverkehr • Modal Split (inkl. Velo / E-Bike) • Zweck der Fahrten (Arbeiten, Einkaufen, Freizeit / Kultur / Sport /.....) • Fahrzeitvergleiche • usf. 		Gebiet zwischen Bahnhof und See sowie Gebiet Weidteile: Planung Überbauungsordnung und spätere Umsetzung Strasse: Vorprojekte (3-4 Teilprojekte), anschliessend Mitwirkung, Auflageprojekte, Umsetzung	
6	Planungsempfehlungen (Inputs in laufende Planungen der Behörden) <ul style="list-style-type: none"> • Städtebau / Verkehrsträgerübergreifend 09 Inputs • Langsamverkehr 12 Inputs • MIV 11 Inputs • öV 13 Inputs • Prioritäten setzen • Empfehlungen und Inputs in laufende Planungen und Projekte sowie in Richtpläne den zuständigen Behörden übergeben 	9	Gesamtmobilitätskonzept Südufer und Porttunnel <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des öffentlichen Verkehrs • Planen eines Hubs • Weitere Massnahmen • usf. 	
		10	Porttunnel <ul style="list-style-type: none"> • Aufhebung der Sistierung des Auflageverfahrens für den Porttunnel • Entscheid Weiterbearbeitung • Porttunnel zur Plangenehmigung und Realisierung bringen 	
7	Strategie «Stadtentwicklung und Mobilität» und Aufhebung Enteignungsbann (Stadtentwicklung, Städtebau, Gesamtmobilitätsstrategie / Umgang mit der Mobilität, Verkehr, Umfeld, Umwelt, regionale Entwicklung usf.)			

PROJEKTABLAUF VORSCHLAG

Projektorganisation																						
0	Rückzug offizielles Auflageprojekt «Westumfahrung Biel», Entscheid Weiterbearbeitung Porttunnel																					
1	Festlegen Projektorganisation, Partizipation, Überprüfung Ablaufplan																					
2	Finanzierung																					
Grundlagen																						
3	Arbeits- und Planungsprogramm erstellen und verabschieden																					
4	Gesamtheitliches Monitoring Controlling (Städtebau, Verkehr, Planung)																					
5	Grundlagen verifizieren oder erheben																					
6	Planungsempfehlungen (Anhang Schlussdok A2)																					
Städtebau und Verkehr																						
Phase 1 Kurzfristige Lösungen gemäss Empfehlungen																						
	<table border="1"> <tr> <td>A</td> <td>Machbarkeit</td> <td>Vorprojekt</td> <td>Projekt</td> <td>Ausführungsp.</td> <td>Realisierung</td> <td>B</td> </tr> </table>	A	Machbarkeit	Vorprojekt	Projekt	Ausführungsp.	Realisierung	B														
A	Machbarkeit	Vorprojekt	Projekt	Ausführungsp.	Realisierung	B																
7	Sofortmassnahmen aus Nr 6 umsetzen Strategie Stadtentwicklung und Mobilität. Aufhebungs Enteignungsbann, neue planerische Grundlagen (ZPP), Umsetzung Stadtentwicklung																					
	<table border="1"> <tr> <td>Studie</td> <td>Realisierung</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Konzeptstudien</td> <td>Planungsarbeiten</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Wettbewerbe</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Studie	Realisierung						Konzeptstudien	Planungsarbeiten						Wettbewerbe						
Studie	Realisierung																					
Konzeptstudien	Planungsarbeiten																					
Wettbewerbe																						
Phase 2 Mittelfristige Lösungen gemäss Empfehlungen																						
	<table border="1"> <tr> <td>A</td> <td>Machbarkeit</td> <td>Vorprojekt</td> <td>Projekt</td> <td>Ausführungsp.</td> <td>Realisierung</td> <td>C</td> </tr> </table>	A	Machbarkeit	Vorprojekt	Projekt	Ausführungsp.	Realisierung	C														
A	Machbarkeit	Vorprojekt	Projekt	Ausführungsp.	Realisierung	C																
8	VBGK und Gebiete Weidteile, Gebiet Bahnhof/See und Weitere																					
9	Südufer und Porttunnel, Gesamtmobilitätskonzept																					
10	Porttunnel																					
	<table border="1"> <tr> <td>Wettbewerbe</td> <td>Vorprojekt</td> <td>Projekt</td> <td>Ausführungsp.</td> <td>Realisierung</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Studie</td> <td>Vorprojekt</td> <td>Projekt</td> <td>Ausführungsp.</td> <td>Realisierung</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Plangenehmigung</td> <td>Ausführungsp.</td> <td>Realisierung</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Wettbewerbe	Vorprojekt	Projekt	Ausführungsp.	Realisierung			Studie	Vorprojekt	Projekt	Ausführungsp.	Realisierung				Plangenehmigung	Ausführungsp.	Realisierung			
Wettbewerbe	Vorprojekt	Projekt	Ausführungsp.	Realisierung																		
Studie	Vorprojekt	Projekt	Ausführungsp.	Realisierung																		
	Plangenehmigung	Ausführungsp.	Realisierung																			
Phase 3 Langfristige Lösungen gemäss Empfehlungen																						
	<table border="1"> <tr> <td>A</td> <td>Machbarkeit</td> <td>Vorprojekt</td> <td>Projekt</td> <td>Ausführungsp.</td> <td>Realisierung</td> <td>C</td> </tr> </table>	A	Machbarkeit	Vorprojekt	Projekt	Ausführungsp.	Realisierung	C														
A	Machbarkeit	Vorprojekt	Projekt	Ausführungsp.	Realisierung	C																
11	Schliessen der Lücke im Nationalstrassennetz																					
	<table border="1"> <tr> <td>Variantenstudium</td> <td>Machbarkeit</td> <td>Vorprojekt</td> <td>Projekt</td> <td>Ausführungsp.</td> <td>Realisierung</td> <td></td> </tr> </table>	Variantenstudium	Machbarkeit	Vorprojekt	Projekt	Ausführungsp.	Realisierung															
Variantenstudium	Machbarkeit	Vorprojekt	Projekt	Ausführungsp.	Realisierung																	
	<p>Beurteilung durch Steuerungsgruppe, Fazit, Vorschläge an Behörden</p> <p>Abschluss realisierte Phase, Monitoring, Freigabe nächste Phase</p> <p>Aufbauend auf vorhergehender Phase, Staffellung</p>																					

MITWIRKENDE AM DIALOGPROZESS

WESTASTKRITISCHE ORGANISATIONEN

Organisation	Nachname	Vorname
BERNER HEIMATSCHUTZ	Mentha	Luc
	Preiswerk	Catherine
	Thalmann	Ivo*
FUSSVERKEHR KANTON BERN	Zryd	Andrea
IG „HÄB SORG ZUR STADT“** ** trägt dieses Dokument nicht mit	Neuhaus	Gabriela
	Wild	Ruedi
	Zimmermann	Jacqueline
KOMITEE „BIEL NOTRE AMOUR“	Meier	Mélanie*
	Hédiguer	Maurice
	Ünal	Claudia
KOMITEE „WESTAST SO NICHT!“	Duttweiler	Catherine*
	Loderer	Benedikt
	Vogt	Beatrice
LQV BIEL/BIENNE	Helbling-Giss	Beatrice**
	Rossel	Denis
PRO NATURA SEELAND	Arnold	Niels
	Stocker	Julien
PRO VELO BIEL/BIENNE-SEELAND-JURA BERNOIS	König	André*
	Rutishauser	Matthias
	Schlegel	Hanspeter

Organisation	Nachname	Vorname
STIFTUNG LANDSCHAFTSSCHUTZ SCHWEIZ	Grossenbacher	Franziska
	Rodewald	Raimund
VCS BERN	Epper	Bettina
	Scheuss	Urs*
	Zumbühl	Benjamin
VEREIN „BIEL WIRD LAUT“	Fuhrmann	Sarah
	Kronenberg	Sabine
VEREIN „GRUPPE S“	Briechle	Dennis
	Steinmann	Alfred
VEREIN „NETZWERK BIELERSEE“	Jakob	Adrian
WWF BERN	Trachsel	Martin

MITWIRKENDE AM DIALOGPROZESS

WESTASTBEFÜRWORDENDE ORGANISATIONEN

Organisation	Nachname	Vorname
ACS BERN, SEKTION BERN **	Schneider	Sandra
ARBEITSGRUPPE „A5 WESTAST“	Bachmann	Christian **
	Placi	Luca *
	Wiederkehr	Martin
BERNER KMU	Erb	Christoph
	Stebler	Miriam
HIV BERN	Guggisberg	Lars
	Haas	Adrian
	Wendling	Cecile*
KOMITEE „JETZT A5-WESTAST“	Conconi	Sandro
	Gurtner	Roland*/**
KOMITEE „PRO A5-WESTAST“	Gebel	Matthias
	Moser	Peter
TCS SEKTION BIEL/BIENNE-SEELAND	Bohnenblust	Peter*
	Bucher	Jean Christian
WIRTSCHAFTSKAMMER BIEL-SEELAND	Hürsch	Gilbert*
	Roch	Andrea

BEHÖRDEN

Organisation	Nachname	Vorname
GEMEINDE BRÜGG	Meichtry	Marc
GEMEINDE IPSACH	Firer	Leslie
	Stöckenius	Susanne
GEMEINDE PORT	Knuchel	Roland
	Mühlethaler	Beat
GEMEINDE TWANN-TÜSCHERZ	Bohnenblust	Margrit
REGIONALE VERKEHRSKONFERENZ	Berz	Thomas*
BIEL-SEELAND-BERNER JURA	Gerber	Bernhard
	Räber	Jürg
	Thomas	Ralph
STADT BIEL/BIENNE	Fehr	Erich*
	Schwickert	Barbara*
STADT NIDAU	Hess	Sandra*
	Messerli	Philippe*
VEREIN SEELAND.BIEL/BIENNE	Deckert	Madeleine
	Hegg	Andreas

* Mitglieder der Kerngruppe

** trägt dieses Dokument nicht mit

MITWIRKENDE AM DIALOGPROZESS

PROJEKTLEITUNG & EXPERTEN

Hans Werder	PRÄSIDENT
Han van de Wetering	EXPERTE STÄDTEBAU
Fritz Kobi	EXPERTE VERKEHR

ab August 2019:

Hansjörg Ryser, FR & Partner	Sekretariat, Moderation, Experte Partizipation
Andreas Schneider, F+W Communications GmbH	Sekretariat, Kommunikation

bis Juli 2019:

Jürg Abbühl, Infrakom AG	Sekretariat
------------------------------------	-------------

GESAMTANZAHL DER ABGEHALTENEN SITZUNGEN

DIALOGGRUPPE:	8
KERNGRUPPE:	19