

**Dialogprozess Westast Biel****Planungsempfehlungen an die Behörden****Grundlage: Workshop Kerngruppe 23.12.2019, weiterbearbeitet, Stand 27.10.2020****Legende:****A** Thema ist abgedeckt über ... ,**E** Thema ist einzubringen in ...**Abkürzungen für Zuweisung zu Zuständigkeiten und Planungsinstrumenten**

- 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

## Langsamverkehr

Nr.	Problembereich	Bemerkungen	Hinweise Kerngruppe
1	Schnittstelle LV zwischen Gemeinden abstimmen; z. B. Biel/Nidau wegen Bahnhof Nidau	Austausch Biel & Nidau	A: RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVM Nidau E: Hinweis an Biel und Nidau
2	Standard Knotenausgestaltung und Multifunktionsstreifen problematisch, u. a. da Übergänge Ende Velostreifen «Fleischbremse» = gefährlich	Vorbild Bern? Bisherige Prioritäten hinterfragen & neue umsetzen (Fuss- Velobedürfnisse oft mit erweitertem Landerwerb notwendig)	E: RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVM Nidau vfm Ostast und insbesondere bei konkreten Projekten neu zu priorisieren.
3	Unterführung Brüggstrasse u.a.; Sicherheitsdefizit	(teurere) Lösung umsetzen (Aggloprogramm)	E: RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel
4	Liste Massnahmen Sachplan Velo Biel und GVM Nidau umsetzen	Verfahren läuft	A: RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVM Nidau
5	Linkes Bielerseeufer: durchgehende Streckenführung mangelhaft	Velowege ausbauen und sichern Priorität: Pendler	E: RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, weitere Gemeinden
6	Achse Lyss – Biel diverse Netzlücken	Velowege ausbauen und sichern Priorität: Pendler	E: RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVM Nidau, TBA Nationalstrasse
7	Diverse Problemzonen Kantonsstrasse Ipsach	Querung und Verkehrsraumgestaltung ungenügend an Hauptstrasse	E: TBA OIK III
8	Aarberg: Diverse fehlende Velostreifen Kantonsstrassen	Insbesondere bei Städtliumfahrung über Bahnhof	E: TBA OIK III
9	Anbindung Leubringen / Biel ungelöst	Waldweg als Veloverbindung ausscheiden und Kantonsstrasse mit bergseitigen Velostreifen ausstatten	E: TBA OIK III, Sachplan Velo Stadt Biel

## Langsamverkehr

Nr.	Problembereich	Bemerkungen	Hinweise Kerngruppe
10	Knoten Chipotstrasse, Aarbergerstrasse, Dr. Schneiderstrasse → für Velos ungelöst	Sachplan Velo Biel	A: RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVM Nidau E und W: Es ist gesamthaft ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (Wettbewerb) für die Bernstrasse, Aarberg- und Ländtestrasse (inkl. Guido-Müller-Platz) zu erstellen (vgl. Empfehlungen zu den kurzfristigen Massnahmen).
11	Guido-Müller-Platz	Sachplan Velo	vgl. Nr. 10
12	Netzlücke kt. Veloweg nordseitig Brügghoos, Beginn Bernstrasse		E: TBA OIK III, vgl. auch Nr. 6
13	Regionale Zufahrt Bhf. Biel verbessern	Reg, Velonetzplan und Sachplan Velo Biel,	E: RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVM Nidau
14	Potential mobilité douce le long des bras de la Suze et Thielle piétons & vélos (1 problématique ecluse et croisement Ländestrasse/ quai du bas)	Développer ces parcours de mobilité et améliorer (sécurité), Städtebaulich in Wertsetzung	E und W: 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, GVM Nidau sowie in ÜO's.
15	Déficit de traversée vélo sous la gare → Schneiderstrasse/Aarbergerstrasse	Veloquerung Bahnhof fehlt	vgl. Nr. 13 und A: RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVM Nidau
16	Déficit mobilité douce Ländtestrasse	Améliorer sécurité et attractivité	vgl. Nr. 10
17	Traversée Weidteile presque impossible pour la mobilité douce	Créer une perméabilité	E: Zu klären in städtebaulichem Konzept Weidteile und im Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept
18	Vieille ville de Nidau potentiel de développement urbain et déficit pour les vélos	Développer un espace attractif	E und W: Vgl. Empfehlungen zu den kurzfristigen Massnahmen, langfristig: Nidau Durchfahrt sperren mit Umgestaltung Strasse; mit z.B. Porttunnel möglich, inkl. Regiotram

## Langsamverkehr

Nr.	Problembereich	Bemerkungen	Hinweise Kerngruppe
19	Potential développement urbain à l'arrière de la gare (ouest)	Rendre cet espace attractif (Stadtentwicklung für LV, Wirtschaftsstandort, Bildung und Aufenthaltsqualität)	E: Städtebauliches Gesamtkonzept (Potenzial nutzen)
20	Développement de la zone nord-ouest de la gare (développement urbain)	Grand potentiel à développer	vgl. 19 Städtebauliches Gesamtkonzept (Potenzial nutzen)
21	Développement de la zone de la gare des marchandise	Friche à développer	E: Langfristige Ausgestaltung und Potential sind weiter zu diskutieren, langfristige Entwicklung mit Verkehrslösung abstimmen. Umgang mit der Mobilität integrieren (Ideen: PP Hub als Endpunkt Autobahn, autoarme Siedlung)
22	Espace anciens terrains expo 02 à développer	Terrains à haut potentiel	A: Agglo Lac umsetzen
23	Potential rives du lac	Reserve biodiversité importante	E: Zielorte für LV, Wettbewerb Neugestaltung Strandboden/ Uferbereich (Ipsach bis Vingelz)
24	Felseck	Reserve Nationale à protéger	E: Vgl. auch 23 Erhalten, vernetzen Naturachse/Erlebnisraum See-Pavillon
25	Seevorstadt grand potentiel pour une artère végétalisée.	développer	E: Vgl. auch 23 Erhalten, vernetzen Naturachse/Erlebnisraum See-Pavillon

## Thema MIV

Nr.	Problembereich	Bemerkungen	Hinweise Kerngruppe
1	Nordachse: Seevorstadt, Mühlebrücke, Kanalgasse	Verkehrsbelastung und Transit hoch, geschätzt bis 20'000 DWV, Trennwirkung Altstadt; nächste Zählstelle Seevorstadt ca. 12'600 DWV	E: Anteile Transitverkehr (inkl. Schwerverkehr) verlässlicher bestimmen. Transitverkehr definieren, vgl. Nr. 22. Kammer- und Zonierungssystem weiterverfolgen – keine Durchfahrten, PP-Hubs Transitverkehr durchleiten (z. B. Tunnel) respektive vermeiden E: Kurzfristig: Verbindung Altstadt-Nidaugasse mit z. B. Begegnungszone fördern – dafür Alternativrouten optimieren (z. B. Bernstr-Ländte-Aarbergstr.), Transit Schwerverkehr unterbinden (langfristig).
2	Seevorstadt aufpassen, dass kein Ausweichverkehr	Zahlen fehlen, erheben	E: In das Monitoring & Controlling integrieren, vgl. auch Nr. 1
3	Vingelz / Ländtestr. / Nidau	Transit vermeiden	E: Langfristlösung (Tunnel) weiter zu prüfen / Alternativrouten festlegen; Betriebs- und Gestaltungskonzept und anschliessend Projekt zu erarbeiten; vgl. LV Nr. 10.
4	Bernstrasse	Handlungsbedarf Trennwirkung	E: Diskussion um langfristige Lösung offen, kurz- / mittelfristig ist ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept und anschliessend Projekt zu erarbeiten und umzusetzen (vgl. Empfehlungen zu den kurzfristigen Massnahmen)
5	Allmendstrasse / Lohngasse	Durchfluss / Belastung MIV begrenzt und LV Konflikte (Lohngasse: Ausweichverkehr auf Trottoir, Allmendstrasse: Kernfahrbahn: MIV auf zu schmalen Velostreifen, Knoten)	E Kurzfristig an Port und TBA OIK III: Projekt Knoten Wehrbrücke Seite Port neu gestalten (z. B. Kreisel prüfen); Lohngasse Durchfahrt unterbinden
6	Ipsachstrasse	Trennwirkung	A: Projekt in Bearbeitung

## Thema MIV

Nr.	Problembereich	Bemerkungen	Hinweise Kerngruppe
7	Twann	Trennwirkung und Belastbarkeit Trennwirkung und Belastbarkeit (Aufenthaltsqualität und Gestaltungsdefizit)	E: Diskussion um langfristige Lösung Westast offen, kurzfristig ist die Diskussion um einen Twanntunnel nicht im Rahmen des Westastdialogs zu beurteilen, da dieser gemäss Sommarga kein Präjudiz für Lösung Westumfahrung Biel darstelle.
8	Vingelz, Neuenburgstrasse	Trennwirkung und Belastbarkeit, aktueller baulicher Zustand ungenügend	E: vgl. Nr. 3, kürzestfristig sind Sanierungsmassnahmen notwendig mit mittelfristigen Massnahmen als Chance für Umgestaltung anzuschauen.
9	Weidteile	Trennwirkung und Belastbarkeit (Aufenthaltsqualität und Gestaltungsdefizit)	Vgl. Nr. 4, Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept und anschliessend Projekt erarbeiten und umsetzen (vgl. Empfehlungen zu den kurzfristigen Massnahmen)
10	Aarbergstrasse / Ländtestrasse	Trennwirkung und Belastbarkeit (Aufenthaltsqualität und Gestaltungsdefizit)	vgl. Nr. 3; Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept und anschliessend Projekt erarbeiten und umsetzen (vgl. Empfehlungen zu den kurzfristigen Massnahmen)
11	Stedtli Nidau	Trennwirkung und Belastbarkeit (Aufenthaltsqualität und Gestaltungsdefizit)	E: Im Rahmen der Planungen ÖV Lösung (z. B. Regiotram) und Porttunnel Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept und anschliessend Projekt erarbeiten und umsetzen (vgl. Empfehlungen zu den kurzfristigen Massnahmen)
11a	Allmendstrasse / Lohngasse	Trennwirkung und Belastbarkeit (Aufenthaltsqualität und Gestaltungsdefizit)	vgl. Nr. 5
12	Seevorstadt	Trennwirkung und Belastbarkeit (Aufenthaltsqualität und Gestaltungsdefizit)	vgl. Nr. 2
13	Altstadt Biel	Trennwirkung durch Verkehr Mühlebrücke	Vgl. 1 und W: Abhängig von Variantendiskussion

## Thema MIV

Nr.	Problembereich	Bemerkungen	Hinweise Kerngruppe
14	T6 Brügg / Lyss	Sicherheit, Kapazitätsdefizit, Umweldefizit Alte Aare	E: Langfristediskussion offen, abhängig von Variantendiskussion, neue Linienführung; allenfalls wäre Rückbau T6 eine Möglichkeit (Aufwertung Naturräume Alte Aare)
15	Alte Aare	Revitalisierung mit Rückbau T6	vgl. 14
16	Durchfahrt Aarberg	Hohe Verkehrsbelastung, vgl. Bericht Kontextplan	E: Diskussion um langfristige Lösung Westast offen, abhängig von Variantendiskussion (Entlastungsmöglichkeit u. a. durch Südumfahrung)
17	Dr. Schneiderstrasse	(Zukünftige) Belastung als LV Hauptroute problematisch	Problematik Mehrverkehr MIV auf Langsamverkehrshauptroute, Nähe Bahnhof (Mobilitätskonzept) E Nidau: Reduktion Gefahrenstellen mit LV (Problematik Anzahl MIV und Anzahl PP im Entwicklungsgebiet Dr. Schneiderstrasse)
18	Weidteile		Vgl. 9
19	Bahnhofquartier Biel (Nordseite)		E: Gestaltungsprojekt Bahnhofstrasse, Guisan- und Bahnhofplatz
20	Bärenplatz	Belastbarkeit MIV, ÖV	A über vfM Ostast
21	Transitverbot LKW - Seevorstadt, Kanalstrasse → Bözingen - Evtl. Ländtestrasse	Lösung für Lieferanten! (8-10.00) ermöglichen	vgl. Nr. 3, E: Bund, Kanton, Region, Gemeinden und Verbände: Lösung erarbeiten, die kontrollierbar und durchsetzbar ist. Alternativrouten festlegen.
22	Datengrundlage Ziel- Quellverkehr und Transitverkehr ungenügend	Verlässliche, moderne Erhebung prioritär	E: Nummernschild- resp. Handyanalysen (Pilot mit neuer App) oder durch Pendlerstatistiken und mit Verknüpfung diverser Statistiken Datengrundlage verbessern
23	Wie soll mit Ziel- und Quellverkehr umgegangen / gesteuert werden.	MIV Erreichbarkeit anschauen, Modalsplit Veränderungsmöglichkeiten prüfen, HUBs Konzept erarbeiten)	E: vgl. Nr 1, 22, Diskussion offen

## Thema ÖV

Nr.	Problembereich	Bemerkungen	Hinweise Kerngruppe
1	Anbindung Plateau, Ligerz an Twann (SBB)		A: RVK
2	Potentiel rive N et Jura	Offre minibus / véhicule automatique	A: RVK
3	Rive Sud: à développer	Réactiver projet Regiotram, Potenzial Durchmesserlinien prüfen	E : Weitergehende Studie notwendig in Kombination mit allfälligem Porttunnel, Potenzial von Durchmesserlinien prüfen im Rahmen von RGSK/AP, GVM Nidau
4	Park + Ride, inkl. HUBs - périphérie Bienne - villages JB	Concept intermodalité	E: Konzept "Kombinierte Mobilität" zu erstellen (Region-en!), vgl. Empfehlungen zu den kurzfristigen Massnahmen HUB's, intermodale Schnittstellen z.B. BH Studen, Mett, Brüggmoos A5, Anbindung Regiotram an Hubs: Bözingenfeld A5, Bereich Nidau/Ipsach, Ausfahrt Orpund A5; HUB's können nur mit zielortspezifischen Massnahmen zu MIV funktionieren.
5	Potentiel interconnexion bus/train Seeland	Etude seeland-biel-bienne, z.B. Anbindung BTI Intermodalität	E: RVK
6	Construire une jonction TIM près de l'endroit le mieux connecté en transports public	Bahnhof Biel	E: Bei Varianten zu diskutieren
7	Regiotram durchgehende Verbindung West-Ost	Prüfen ob mehrheitsfähig	vgl. Nr. 3
8	HUB's, Intermodale Schnittstellen z.B. BH Studen, Mett		vgl. Nr. 4
9	Bözingenfeld: Halt/Re aus Delle / (BEDU Uhrenarbeiter)	(gratis! → ÖV pushen) Lobbying bei SBB!	E, RVK
10	Re Bi Kapazitätsproblem am Spitalzentrum Biel		A: Erübrigt sich mit neuem StaO SZB

## Thema ÖV

Nr.	Problembereich	Bemerkungen	Hinweise Kerngruppe
11	Mett Bus knappe Kapazität		A: RVK, resp. mit Regiotram-Studie abzudecken (vgl. Nr. 3)
12	Schlechte ÖV Nutzung Jura Bernois → ÖV Anbindung schlecht	ÖV in der Peripherie weiter entwickeln, Umsteigehubs attraktivieren	A: Vgl. Nr. 2 und 4, Hubs an den eher peripheren Orten weniger attraktiv/ungeeignet
13	Fehlende Tangentiallinie SBB/BLS Jura-Bern (Moutier, resp. vom St. Immortal/Sanceboz ohne Umsteigen Rtg. Bern)	Neues ÖV Konzept mit neuer Haltestelle im Bereich SBB Unterhaltszentrum bis Brügg (Tangenziallinie ist physisch vorhanden, allfällige Haltestelle fehlt.	E: RGSK/AP, Sachplan ÖV Stadt Biel, GVM Nidau und RVK:Studie zu erstellen, Langfristmassnahme: Idee: 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 SZB Brügg, Varianten prüfen Taubenloch weiter direkt Rtg. süden
14	P+R Hub im Bözingenfeld oder WO?	Abklären-Konzept Kombin. Mobilität	vgl. Nr. 4
15	Parkierung mit Städtebau abstimmen → Flächenaufteilung optimieren	Angebot PP abstimmen, weniger ungedeckte, offene PP da diese städtebaul. problematisch sind	E Nidau und Biel: und W: Parkierungskonzept Städte notwendig
16	Städtebauliches und wirtschaftliches Potenzial Güterbahnhof	L	Vgl. Nr. 21 bei Langsamverkehr
17	Mobilitätsmanagement: Spitzenbelastungen brechen		E RGSK und AP, Unterschiedliche Arbeitszeitmodelle, Schulbeginn (z. B. Gymer) flexibilisieren
18	Fahrzeitenvergleiche		E: RVK, RGSK und AP. Studie zur Identifikation von Fördermassnahmen ÖV/LV: Fahrzeitenvergleiche ÖV zu MIV oder LV sind wenig bekannt. Ebenso Potential der Minimierung der Anzahl von Umstiegen (Bsp. La Neuveville – Biel Bözingen – Industrie). Dabei ist die Identifikation der Ziel- und Quellorte entscheidend.

## Thema ÖV

Nr.	Problembereich	Bemerkungen	Hinweise Kerngruppe
19	Ziel- / Quellorte ÖV		Vgl. 18
20	ÖV Umsteiganzahl minimieren (Bsp. La Neuveville – Biel Bözingen – Industrie)		Vgl. 18
21	Mobilität der Zukunft	Intermodalität, Mobilität as a service, Mikromobilität	E: Spezifische Studie Raum Biel mit Möglichkeiten zu Zukunftskonzept neue Mobilität, Mikromobilität, Intermodalität, Parkierung, Bevorzugung mehrfachbesetzter Fahrzeuge