

PRÄSENTATION FÜR DIE ÖFFENTLICHE MITWIRKUNG

Espace Biel/Bienne.Nidau – Biel/Bienne / Februar 2025

Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West – Präsentation zum Schlussbericht

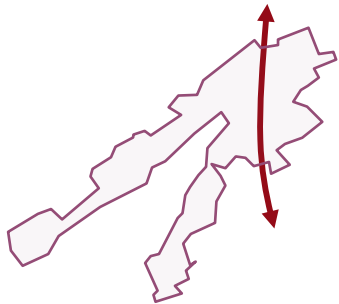


Wichtige Begriffe in dieser Präsentation

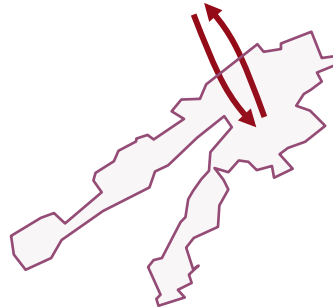
- Es werden in dieser Präsentation die folgenden Abkürzungen verwendet:
 - Öffentlicher Verkehr: ÖV
 - Motorisierter Individualverkehr (Auto, Motorrad, LKW): MIV

- Der Verkehr kann je nach Start- und Zielort eines zurückgelegten Wegs in folgende Kategorien eingeteilt werden:

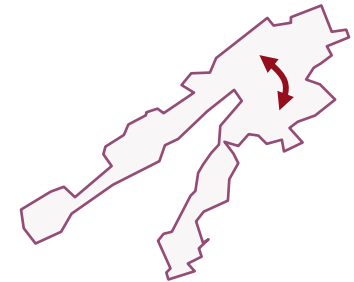
Durchgangsverkehr: 
 Startort und Zielort ausserhalb
 Raum Biel West



Quell-/Zielverkehr: 
 Startort innerhalb und Zielort
 ausserhalb bzw. Startort ausserhalb und
 Zielort innerhalb Raum Biel West



Binnenverkehr: 
 Startort und Zielort
 innerhalb Raum Biel West



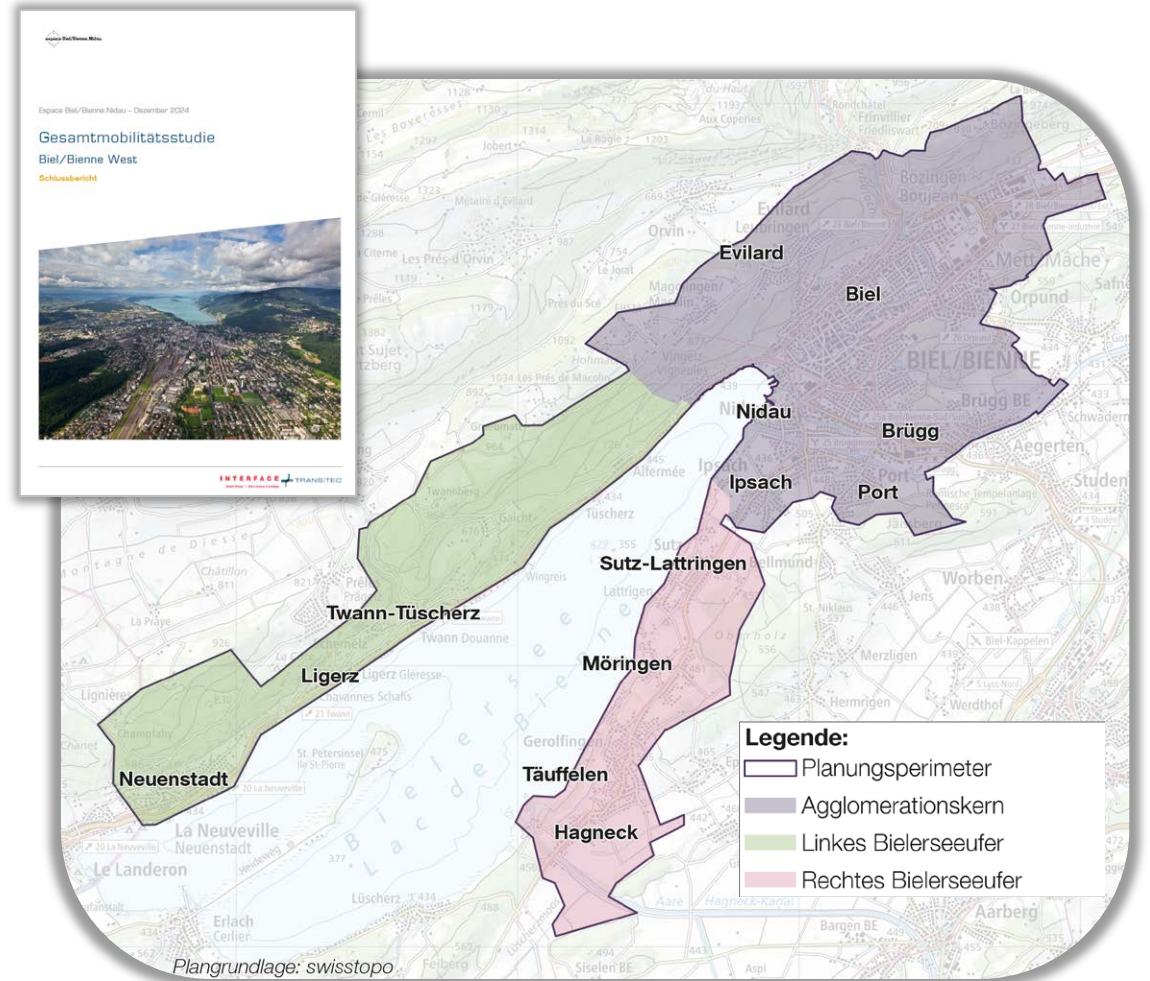
Herausforderungen und Chancen nach Ende von «Westast A5 Biel»

- Nach heftigem Widerstand gegen das Autobahnprojekt A5 Westumfahrung Biel/Bienne (Westast) startete 2019 ein Dialogprozess mit den betroffenen Interessengruppierungen aus Wirtschaft, Verkehr, Umwelt und Bürgerinitiativen.
- Aufgrund der Empfehlungen aus diesem Dialogprozess ([Link](#) zu Dokument) wurde im Januar 2021 das Projekt Westast durch Bund und Kanton abgeschrieben.
- Durch den definitiven Verzicht auf den Westast sind für städtebauliche und verkehrliche Entwicklungen Unsicherheiten aber auch neue Chancen entstanden.
- Mit der Projektorganisation espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN) koordinieren die verschiedenen Partner – der Kanton Bern, die Städte Biel und Nidau, die Gemeinden Brugg, Port und Ipsach sowie die Region seeland.biel/bienne – das Vorgehen zur Umsetzung der Empfehlungen aus dem Dialogprozess.



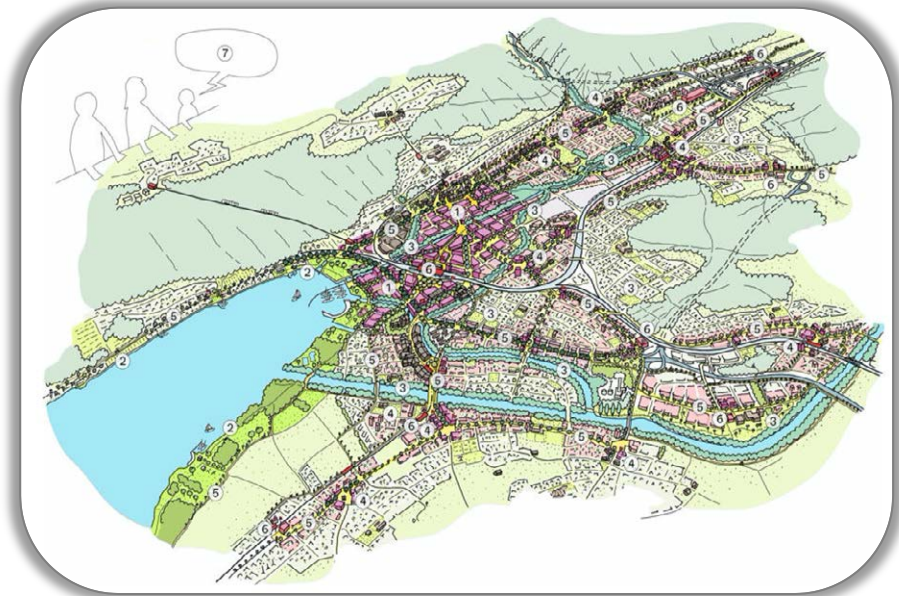
Gesamtmobilitätsstudie für den Raum Biel West

- Mit der Gesamtmobilitätsstudie werden Empfehlungen aus dem Dialogprozess umgesetzt.
- Die Studie wurde von den Büros Transitec und Interface im Auftrag von EBBN erstellt.
- Mit der Studie werden Nutzen und Zweckmässigkeit von anderweitigen Tunnellösungen zur Schliessung der Nationalstrassennetzlücke sowie eines Porttunnels geprüft. Zusätzlich wird der Beitrag von alternativen Stossrichtungen zu einem nachhaltigen und funktionierenden Gesamtverkehrssystem untersucht.
- Zum Raum Biel West zählen in dieser Studie die Kernagglomeration Biel sowie die Gemeinden entlang der Nationalstrasse A5 am linken Bielerseeufer bis und mit La Neuveville und die Gemeinden entlang der Kantonsstrasse am rechten Bielerseeufer bis und mit Hagneck.



Ein Zukunftsbild mit Leitideen prägt die langfristigen Planungen

- Das Zukunftsbild entstand im Dialogprozess. Es visualisiert den Raum Biel West als zusammenhängendes Gebiet mit attraktiven Quartieren, einem Netz von Gewässerräumen und einem für alle Verkehrsmittel attraktiven Verkehrssystem. Es umfasst sieben Leitideen.
- Das Zukunftsbild wurde im Herbst 2021 an einer öffentlichen Ausstellung präsentiert und mit der Bevölkerung diskutiert.
- Die Leitideen des Zukunftsbildes haben bereits Eingang in verschiedene behördenverbindliche Planungen und Konzepte gefunden, so zum Beispiel in das Agglomerationsprogramm und das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK).



- 1: Zusammenhängendes Zentrumsgebiet zwischen Biel und Nidau
- 2: Durchgehendes Seeufer, Stadt am See
- 3: Natur in der Stadt, Gewässerräume als grünes, verbindendes Netz
- 4: Vielfältige Quartier- und Zentrenstruktur
- 5: Attraktive Hauptachsen für Alle
- 6: MIV-Erreichbarkeit MIV, Hubs und Dosierung
- 7: Die Entwicklung geht weiter

Einleitung - Ablauf und Aufbau der Gesamtmobilitätsstudie

- Die Studie wurde als Expertenbericht aufgrund der bestehenden, behördenverbindlichen Daten und Dokumente nach wissenschaftlichen Kriterien verfasst. Die Studie enthält keine politische Gewichtung.
- Die Partner von EBBN, die Gemeinden im Studiengebiet und die Interessengruppierungen aus Verkehr, Wirtschaft, Umwelt und Bürgerinitiativen wurden regelmässig in die Erarbeitung der Studie einbezogen.
- Die Öffentlichkeit ist eingeladen, sich im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung online zu den Ergebnissen der Studie zu äussern. Die Mitwirkung findet vom 25. Februar bis 25. April 2025 statt.
- Aus den Erkenntnissen der Studie und den weiteren Projektarbeiten von EBBN leiten die Partner von EBBN Handlungsempfehlungen zuhanden der jeweiligen politischen Gremien ab.

Gliederung der Studie

Phase I Grundlagen + Zielsetzung

Kapitel 1: Einleitung

Kapitel 2: Standortbestimmung

Kapitel 3: Zielraster

Phase II Gesamtheitliche Beurteilung

Kapitel 4: Lösungsentwicklung

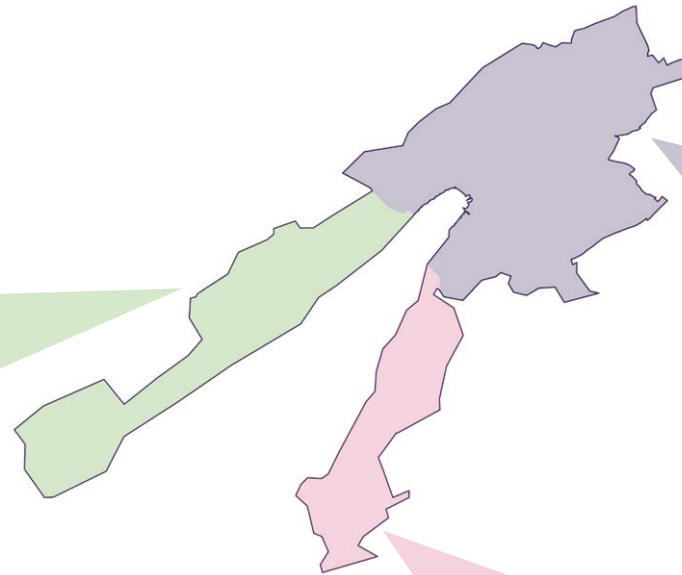
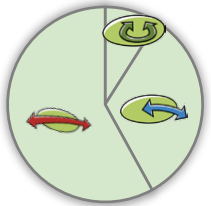
Kapitel 5: Bewertung

Kapitel 6: Fazit und
Schlussfolgerungen

Standortbestimmung – Verkehrsaufkommen 2040 im Raum Biel West

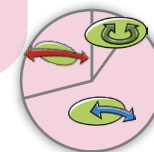
Am **linken Bielerseeufer** im Jahr 2040...

...ist rund ein Drittel Quell-/Zielverkehr und fast zwei Drittel Durchgangsverkehr.
...bleibt der Durchgangsverkehr mengenmässig insgesamt gering.



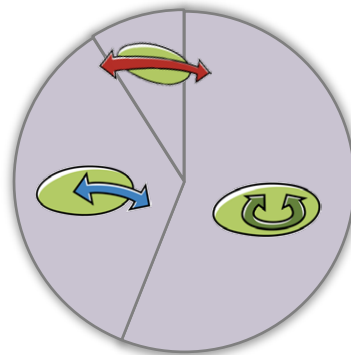
Am **rechten Bielerseeufer** im Jahr 2040...

...ist fast zwei Drittel Quell-/Zielverkehr, fast ein Drittel Durchgangsverkehr.
...bleibt der Durchgangsverkehr mengenmässig insgesamt gering.



Im **Agglomerationskern** im Jahr 2040...

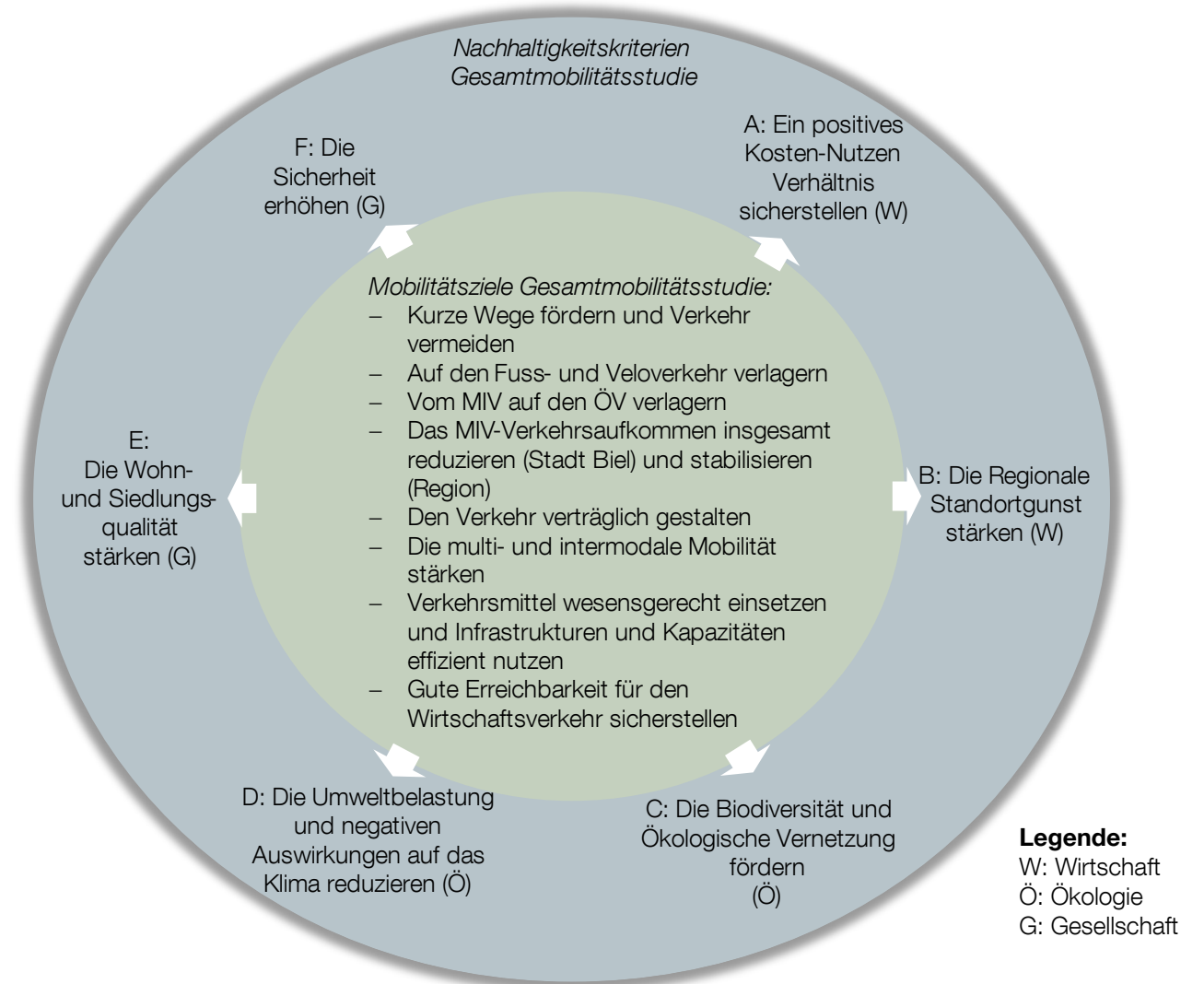
...werden deutlich mehr Wege zurückgelegt als am linken und rechten Bielerseeufer.
...ist mehr als die Hälfte der zurückgelegten Wege Binnenverkehr und rund ein Drittel Quell-/Zielverkehr.
...ist rund die Hälfte dieses Binnenverkehrs auf den MIV zurückzuführen. Der Grossteil des MIV ist also «hausgemacht».



Zielraster - Die Kriterien für die Bewertung der Stossrichtungen

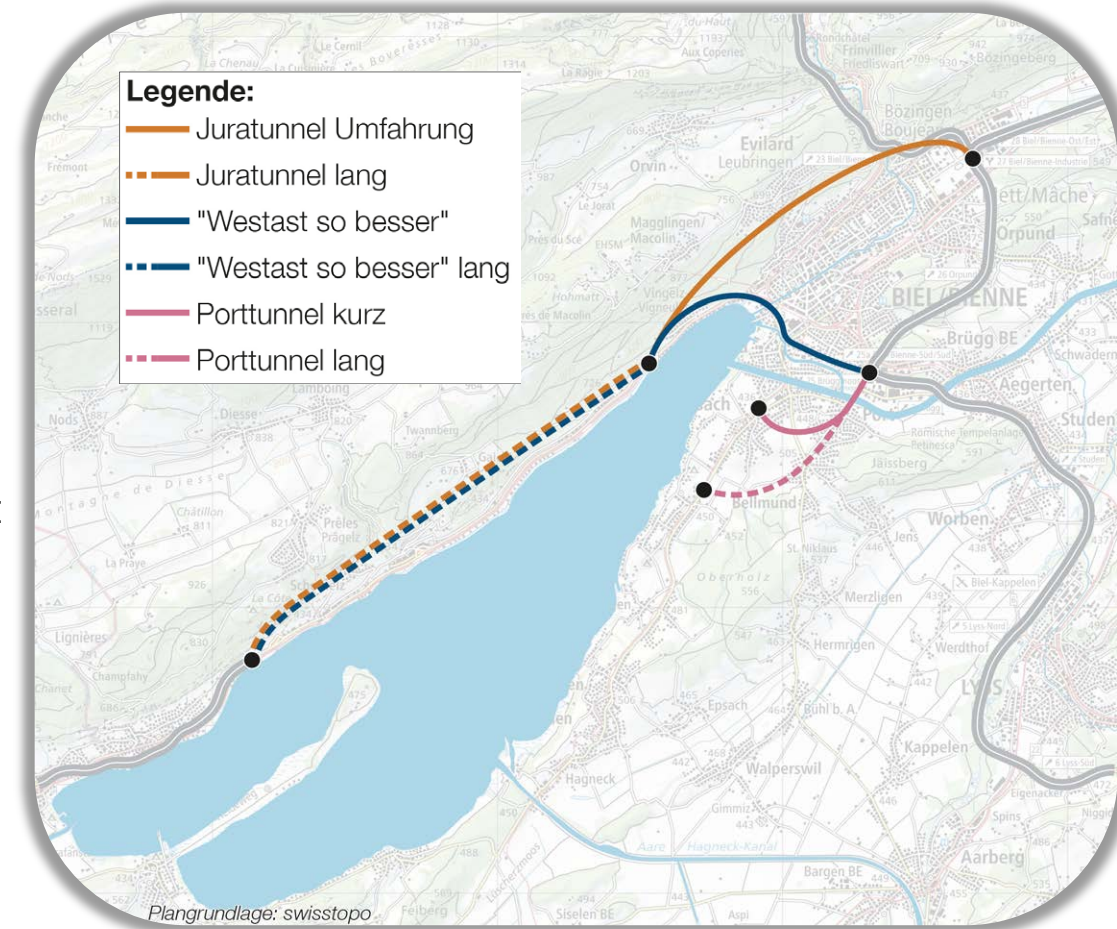
Die Bewertung der Stossrichtungen erfolgt auf Basis des Zielrasters mit acht Mobilitätszielen und sechs Kriterien der Nachhaltigkeit (in den Dimensionen Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft).

Alle Mobilitätsziele und Kriterien basieren auf den bestehenden Grundlagen der Behörden. Sie richten sich an der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie «Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen» (4V-Strategie) aus.



Stossrichtungen – Tunnel zur Verkehrsentslastung

- Der **Juratunnel** würde die Lücke im Nationalstrassennetz schliessen und von der Verzweigung Bözingenfeld bis zum Halbanschluss Rusel führen (Juratunnel Umfahrung). In der Option «Juratunnel lang» würde er bis zum Halbanschluss Ligerz weitergeführt.
- **«Westast so besser»** war der Alternativvorschlag zum Projekt Westast. Der Vorschlag liesse sich kombinieren mit einem Tunnel zur Umfahrung des linken Bielerseeufers («Westast so besser» lang).
- Der **Porttunnel** war als Teil des Projekts A5 Westumfahrung geplant und soll als Option zur Verkehrsentslastung von Ipsach, Nidau und Port geprüft werden. Die Linienführung kann kurz oder lang sein.
- In der Studie sind bei allen sechs Tunnels flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verkehrslenkung miteinbezogen worden.
- Gemäss Empfehlungen aus dem Dialogprozess sind bei allen sechs Tunneln keine innerstädtischen Anschlüsse vorgesehen.



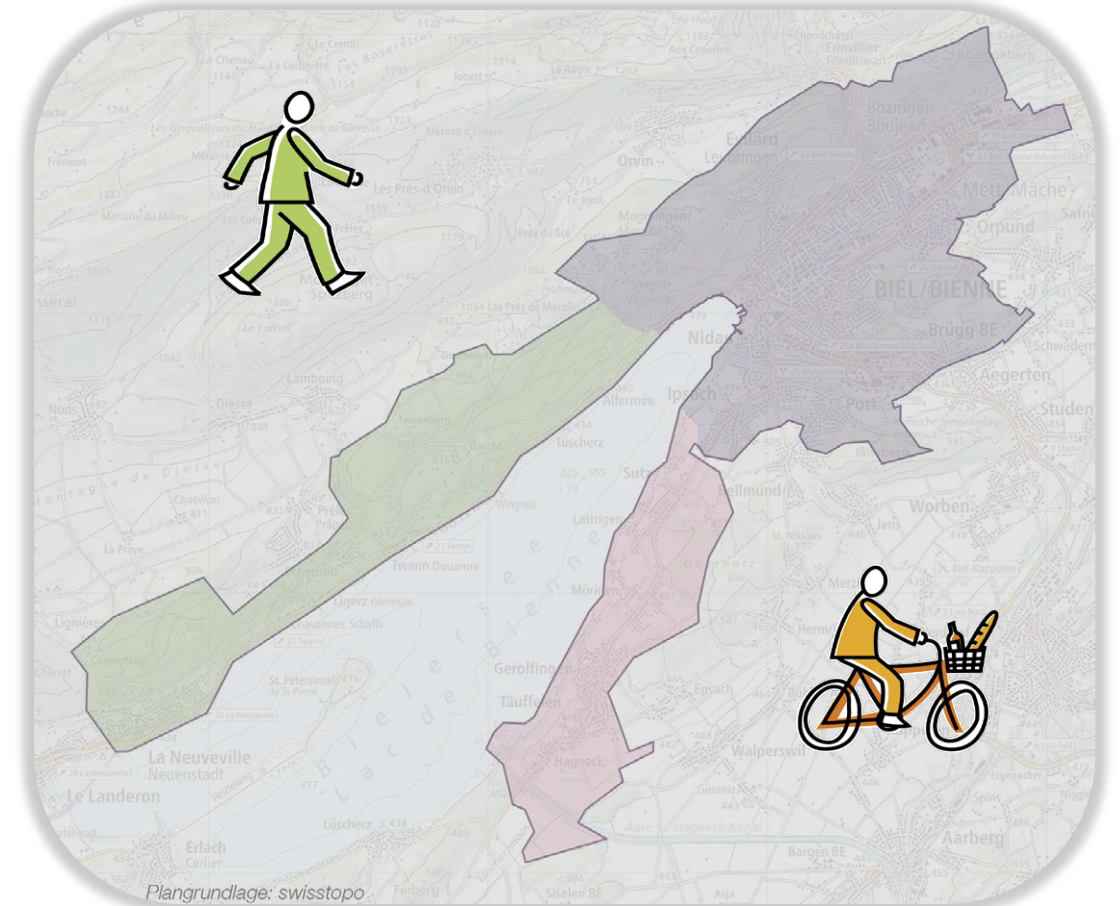
Stossrichtungen – Velo- und Fussverkehr fördern

In der Gesamtmobilitätsstudie werden auch alternative Stossrichtungen ohne Tunnel geprüft.

- a) Schwerpunkt Velo- und Fussverkehr
- b) Optimierung von Velo- und Fussverkehr, MIV und ÖV
- c) Maximierung von Velo- und Fussverkehr, MIV und ÖV

a) **Schwerpunkt Velo- und Fussverkehr**

- Der Veloverkehr kann gefördert werden mit neuen und durchgehenden Verbindungen sowohl für geübte Alltags-Velofahrende als auch für weniger geübte mit höheren Komfort- und Sicherheitsbedürfnissen. Mit der beschlossenen Velonetzplanung liegen die Grundlagen dafür bereits vor.
- Der Fussverkehr kann gefördert werden mit mehr durchgehenden Trottoirs und weniger Hindernissen sowie einer Erhöhung des Komforts und der Sicherheit.

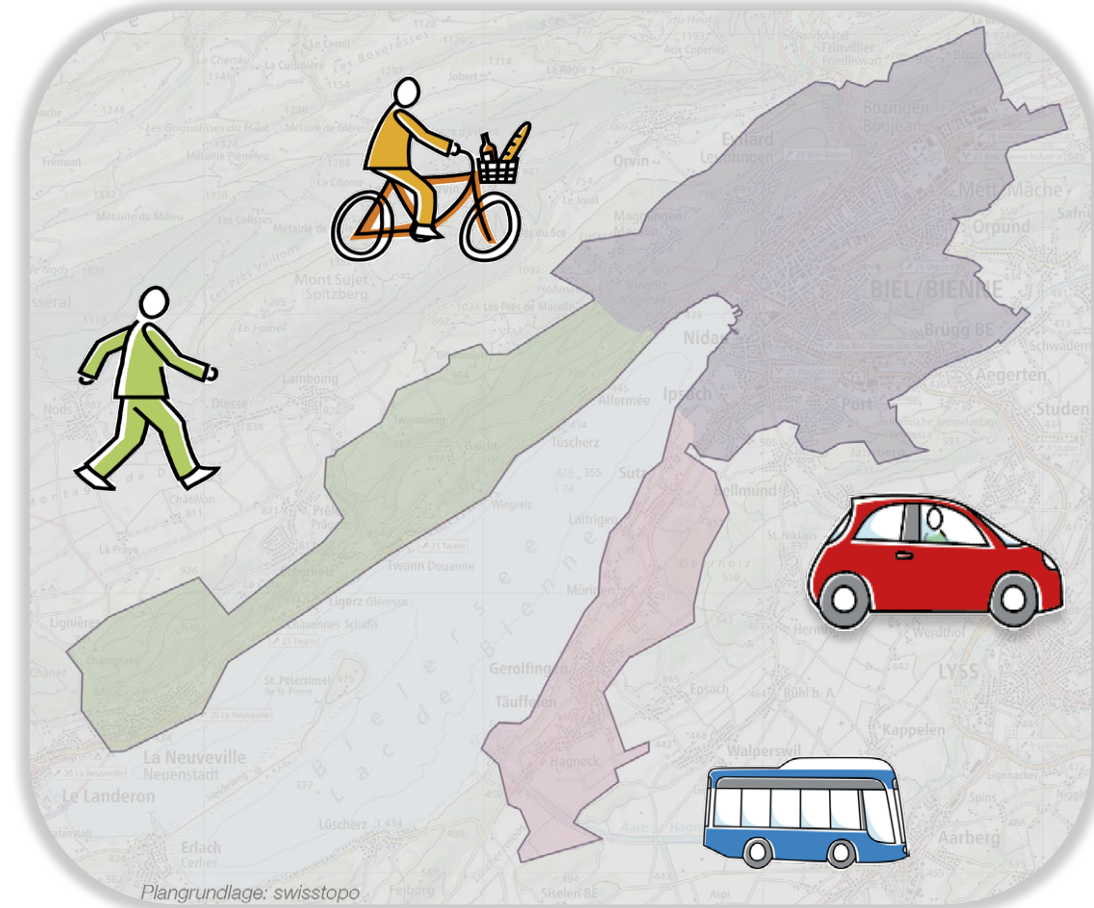


Stossrichtungen – Optimierung der Alternativen

b) Optimierung von Velo- und Fussverkehr, MIV und ÖV

Zusätzlich zu a)...

- ...kann die Attraktivität des ÖV gestärkt werden, wenn das Konzept öffentlicher Verkehr 2035 Agglomeration Biel umgesetzt wird: Neue Direktverbindungen, Verdichtung beim Taktfahrplan, kürzere Fahrzeiten, bessere Erschliessung von Bözingenfeld und Brüggmoos.
- ... kann mit punktuellen Ausbauten an heute überlasteten Knoten (z.B. Guido-Müller-Platz, Querung ASm-Linie Bernstrasse) kombiniert mit Verkehrsmanagementmassnahmen der Verkehr verflüssigt werden.
- ...können mit der Reduktion und der Bewirtschaftung von Parkplätzen und der Verhinderung von Durchgangsverkehr durch Quartiere Anreize für eine Verlagerung jener Autofahrten gesetzt werden, für die der ÖV oder der Velo- und Fussverkehr sinnvoller wären.

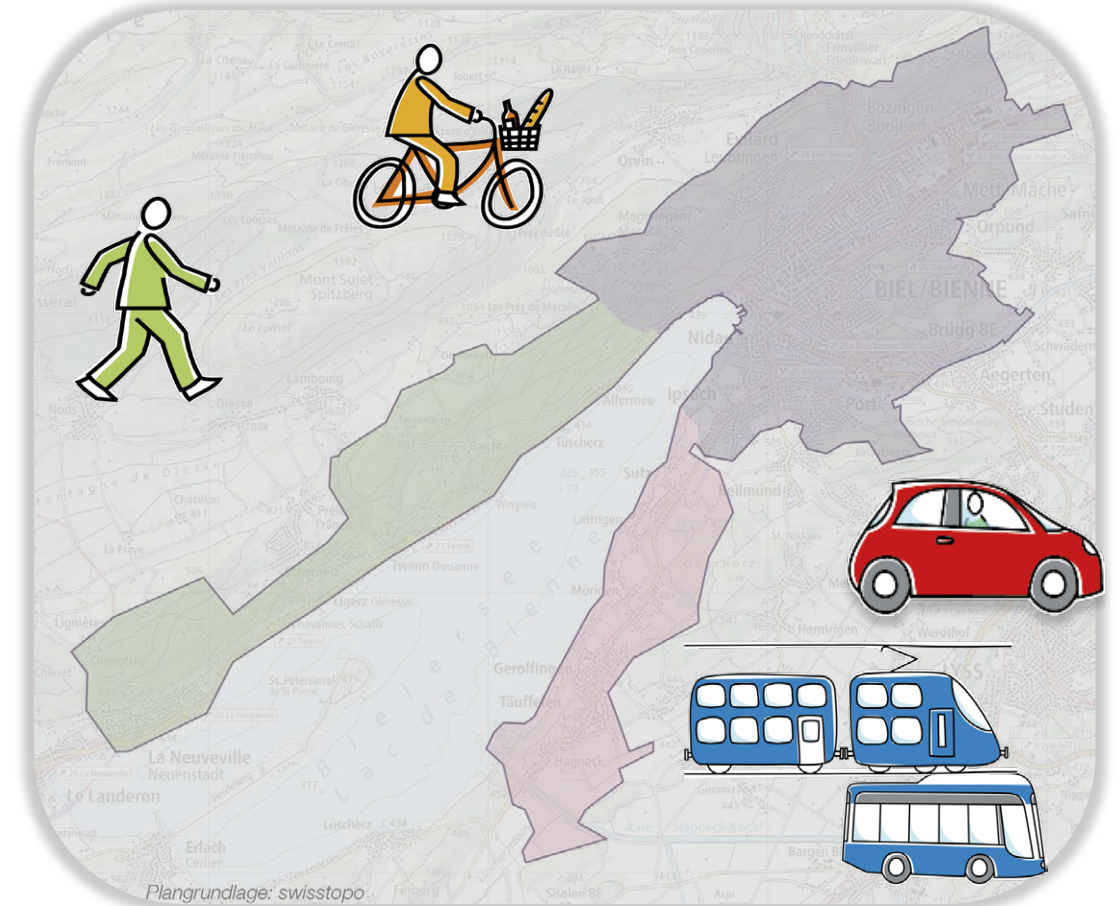


Stossrichtungen – Maximierung der Alternativen

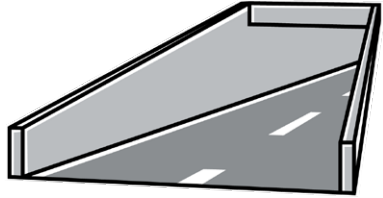
c) Maximierung für Velo- und Fussverkehr, MIV und ÖV

Zusätzlich zu a) und b) kann das Angebot des ÖV über die bereits geplanten Massnahmen hinaus erweitert werden.

- Auf Basis der Vision S-Bahn Biel 2045 kann das S-Bahn-Netz erweitert und mit neuen Haltestellen gestärkt werden. Die Haltestellen werden als Verkehrsdrehscheiben gestärkt.
- Das S-Bahn-Netz kann mit zusätzlichen Busangeboten ergänzt werden, um den Umstieg auf den ÖV zu fördern und den Anteil des MIV zu vermindern.

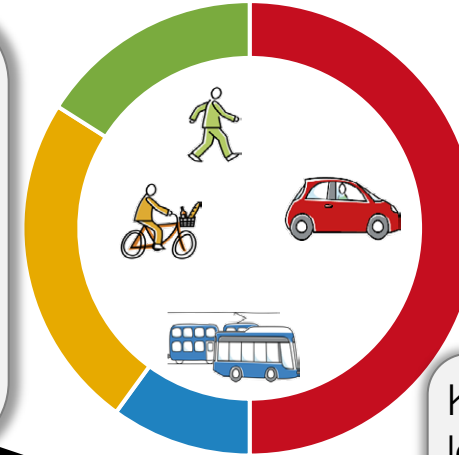


Bewertung Tunnels – Kein Beitrag zur Zielerreichung



- Die Tunnels würden nur vom Durchgangsverkehr benutzt, der mengenmässig gering ist.
- Lokal führt dies langfristig zu Verkehrsentslastungen.
- Der mengenmässig bedeutsamere Binnen- und Quell-/Zielverkehr wird kaum beeinflusst.

- Der hohe Anteil des MIV im Agglomerationskern bleibt bestehen.
- Die attraktiven Verbindungen ziehen zusätzlichen MIV an.
- Den hohen Kosten und CO₂-Belastungen steht nur ein geringer Nutzen gegenüber.



Keiner der Tunnel leistet einen positiven Beitrag zur Zielerreichung.



Binnenverkehr



Quell-/Zielverkehr



Durchgangsverkehr

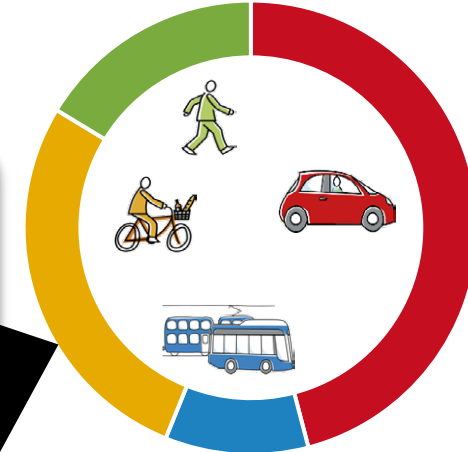


Bewertung Schwerpunkt Velo- und Fussverkehr – Positiver Beitrag zur Zielerreichung



Die Stossrichtung zugunsten des Velo- und Fussverkehrs wirkt sich vor allem im Binnenverkehr (beim Veloverkehr zum Teil auch im Quell-/Zielverkehr) aus. Die Füße und das Velo werden dort stärker genutzt.

Der Anteil des Velo- und Fussverkehrs erhöht sich, der hohe Anteil des MIV bleibt aber bestehen.

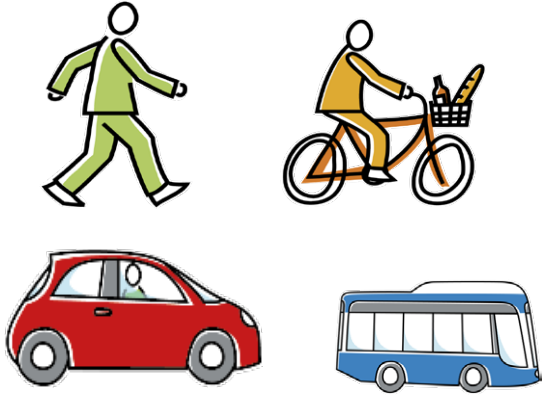


Die Stossrichtung leistet einen positiven aber nicht ausreichenden Beitrag zur Zielerreichung.

- ✓  Binnenverkehr
- (✓)  Quell-/Zielverkehr
- ✗  Durchgangsverkehr

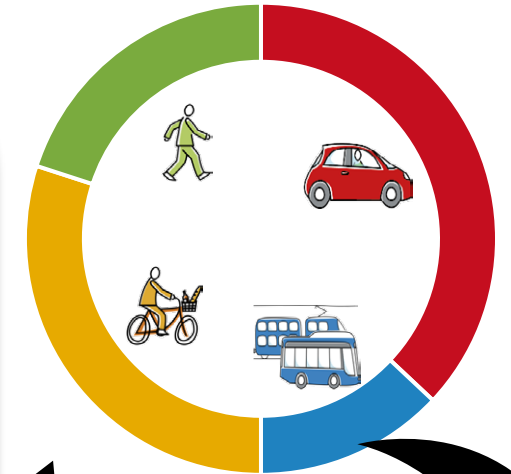


Bewertung Optimierung Alternativen – Positiver Beitrag zur Zielerreichung



Die Stossrichtung zur Optimierung der Alternativen zielt in erster Linie auf den mengenmässig bedeutsamen Binnenverkehr und den Quell-/Zielverkehr ab.

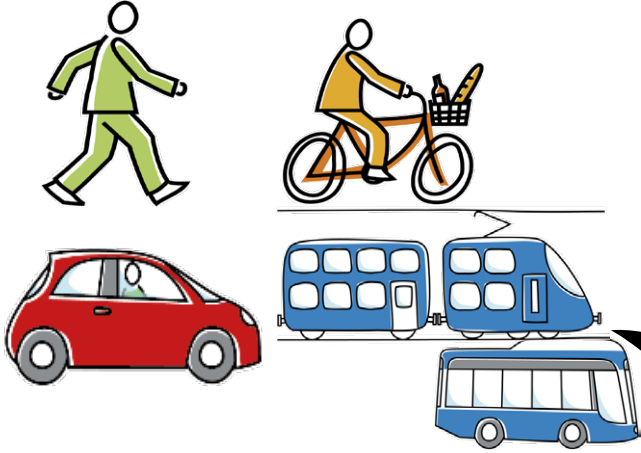
- Für den Binnen- und den Quell-/Zielverkehr erhöht sich der Anreiz, die Füße, das Velo oder den ÖV zu nutzen.
- Das Auto bleibt ein wichtiges Verkehrsmittel für Wege, für die keine sinnvolle Alternative besteht.
- Durch die Entlastung im Strassennetz werden Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmenden erzielt, auch für den Wirtschaftsverkehr.



Die Stossrichtung leistet einen positiven Beitrag zur Zielerreichung.

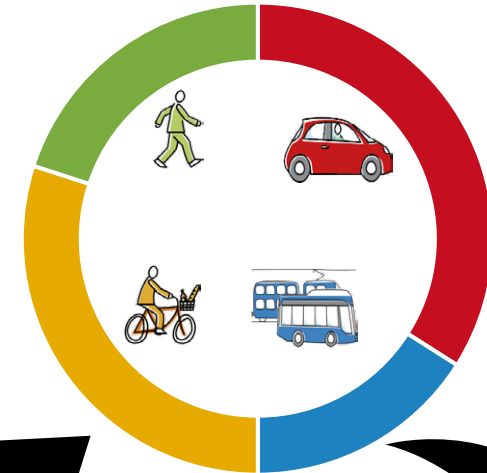
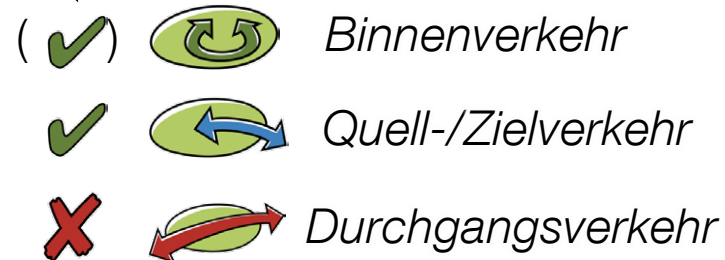
- ✓  Binnenverkehr
- ✓  Quell-/Zielverkehr
- ✗  Durchgangsverkehr

Bewertung Maximierung Alternativen – Positiver Beitrag zur Zielerreichung



Ein über das Konzept öffentlicher Verkehr 2035 Agglomeration Biel hinausgehender Ausbau der S-Bahn würde sich vor allem auf den Quell-/Zielverkehr auswirken.

- Die Attraktivität des ÖV würde zusätzlich gesteigert, was zu einer zusätzlichen Verlagerung von Wegen auf den ÖV führen würde.
- Allerdings ist aus gesamtwirtschaftlicher Sicht der Aufwand beträchtlich.

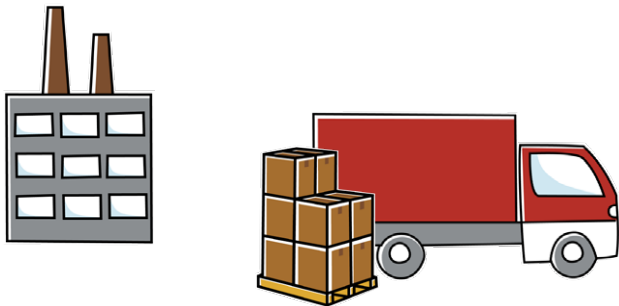
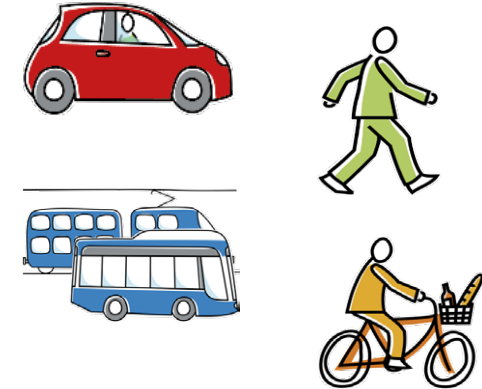


Es sind weitere Abklärungen erforderlich, um das Kosten-Nutzen-Verhältnis zu bestimmen.



Von den alternativen Stossrichtungen profitieren alle

Alle Verkehrsteilnehmenden profitieren, da die alternativen Stossrichtungen vor allem den mengenmässig relevanten motorisierten Binnen- und Quell-/Zielverkehr reduzieren und damit zu einer Verflüssigung des Verkehrs führen. Es wird weiterhin Wege geben, für die das Auto das sinnvollste Verkehrsmittel ist (z.B. Pendlerwege aus nicht oder nur schlecht durch den ÖV erschlossenen Gebieten).



Das Gewerbe / die Wirtschaft profitiert, da der Wirtschaftsverkehr und der strassengebundene ÖV flüssiger vorankommen.

Die Bevölkerung profitiert, da mit der Verbesserung der Verkehrssituation die Lebensqualität erhöht wird und die städtebauliche Entwicklung in Richtung des Zukunftsbilds gelenkt werden kann.



Ein funktionierendes und nachhaltiges Verkehrssystem kann erreicht werden!

Das für die Gesamtmobilitätsstudie zuständige Planerteam zieht die folgenden Schlussfolgerungen aus den Studienergebnissen (ohne Priorisierung):

- Es besteht Handlungsbedarf und Potenzial ist vorhanden. (Schlussfolgerung 1)
- Mit den bisherigen Planungen werden die Ziele nicht erreicht. (Schlussfolgerung 2)
- Mit den Tunnels werden die Ziele nicht erreicht. (Schlussfolgerung 3)
- Für die Zielerreichung...

Mit den alternativen Stossrichtungen geht die Entwicklung in Richtung des Zukunftsbilds!

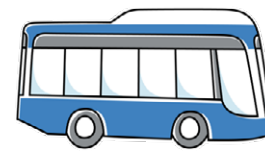
...braucht es eine konsequentere Fussverkehrsplanung.
(Schlussfolgerung 4)



... braucht es eine vollständige und koordinierte Umsetzung der beschlossenen Velonetzplanung.
(Schlussfolgerung 5)



...ist die Umsetzung des Konzepts öffentlicher Verkehr 2035 Agglomeration Biel erforderlich. (Schlussfolgerung 6)



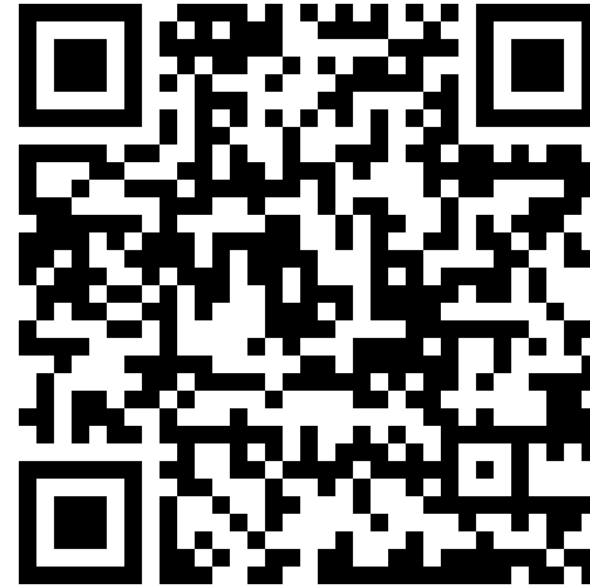
...braucht es gezielte Massnahmen beim motorisierten Individualverkehr und zugunsten des Wirtschaftsverkehrs. (Schlussfolgerung 7)



Wie geht es weiter?

- Die öffentliche Mitwirkung zur Gesamtmobilitätsstudie findet vom 25. Februar bis am 25. April 2025 online statt.
- Die Umfrage sowie der Schlussbericht und diese zusammenfassende Präsentation sind unter www.espace-bbn.ch/Mitwirkung verfügbar.
- Nach Abschluss der öffentlichen Mitwirkung werden die Behördenvertreterinnen und -vertreter von EBBN bis Mitte September 2025 Handlungsempfehlungen zu Händen der politischen Gremien verabschieden und die Arbeiten von EBBN abschliessen.

Der Raum Biel West packt die Chance!



Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Transitec Beratende Ingenieure AG

Christian Hänggi (christian.haenggi@transitec.net)

Camille Girod

Alain Azzi

Irina Straubhaar

Albane Descombes

Stéphanie Noverraz

Interface Politikstudien Forschung Beratung AG

Tobias Arnold (arnold@interface-pol.ch)

Jonas Gubser

Ueli Haefeli



TRANSITEC Beratende Ingenieure

Thunstrasse 9 · 3005 BERN

T +41 (0) 31 381 69 12

bern@transitec.net · www.transitec.net

I N T E R F A C E

Schafft Wissen | Au service du savoir

