

## Region

# Biel schafft neue Velowege

**Verkehr** Separate Radwege, Tempo-30-Zonen und mehr Bäume am Strassenrand: Das plant die Stadt Biel im Rahmen der flankierenden Massnahmen zum Ostast der A5. Betroffen sind die beiden Hauptverkehrsachsen Süd und Nord quer durch die Stadt.

Hannah Frei

Der Ostast erfüllt seinen Zweck: Seit der Eröffnung 2017 hat der Transitverkehr in der Bieler Innenstadt abgenommen. Dies bestätigt der Bericht des Vereins seeland.biel/bienne zu den Auswirkungen des A5-Ostasts auf den Verkehr (das BT berichtete). Doch damit ist das Kapitel längst nicht abgeschlossen.

Jetzt sollen die Hauptverkehrsachsen in Biel aufgewertet werden, im Rahmen der sogenannten verkehrlich flankierenden Massnahmen. Sie haben zum Ziel, die Autos vom Stadtnetz auf die Bieler Umfahrung der A5 zu verlagern und damit die städtischen Quartiere zu entlasten. Die Sofortmassnahmen, wie etwa die Installation der Ampel und die Einführung einer einspurigen Verkehrsführung bei der Bahnunterführung auf der Madretschstrasse, sind abgeschlossen. Nun geht es um die längerfristigen Projekte.

Gestern präsentierten Baudirektorin Barbara Schwickert (Grüne) und Stadtpräsident Erich Fehr (SP) das Leitbild für die Aufwertung. Der Fokus liegt dabei auf der Nord- und der Südachse, also dem Abschnitt von der Mühlebrücke bis nach Bözingen und vom Kreuzplatz bis nach Mett. Auf diesen Strecken sollen Tempo-30-Zonen sowie abgetrennte Radwege und zusätzliche Velostreifen eingeführt werden. Zudem plant die Stadt neue Baumalleen und Sitzmöglichkeiten. «Bei diesem Projekt geht es nicht nur um den Verkehr, sondern darum, die Lebensqualität in der Innenstadt gesamthaft zu verbessern», sagt Fehr.

### Achsen in Abschnitte geteilt

Das Leitbild für die Aufwertung basiert auf den Erkenntnissen zweier Studien, die 2019 von der Stadt ausgeführt wurden. Dabei galt es auch, die Strategie «Biel 2030» und die Gesamtmobilitätsstrategie zu berücksichtigen. Zudem hat der Stadtrat 2014 das Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs beschlossen.

Die Studienergebnisse machten deutlich: Die beiden Achsen



Zwischen der Mühlebrücke und dem Neumarktplatz soll Tempo-30 eingeführt werden. MATTHIAS KÄSER

**Für das Projekt wird mit Kosten von zirka 27 Millionen Franken gerechnet.**

müssen in Abschnitte aufgeteilt werden. Denn was für die Neumarktstrasse sinnvoll sein kann, muss es nicht zwingend für die Heilmannstrasse weiter östlich sein. So wurden aus der Nordachse vier Abschnitte, aus der Südachse drei.

Wagen wir einen kurzen Rundgang, beginnend beim ersten Abschnitt auf der Nordachse an der Mühlebrücke: Hier soll ein sogenannter Mehrzweckstreifen in der Mitte der Strasse eingeführt werden, der von allen Verkehrsteilnehmern beispielsweise zum Abbiegen genutzt werden kann. Weiter würde auf diesem Abschnitt bis zur Ampel beim Neumarktplatz Tempo-30 eingeführt. Vor der Bieler Fischhalle und dem Dönerladen Kübban sind zusätzliche Bäume und Sitzmöglichkeiten geplant. Und: Der Bus soll neue Fahrhahntestellen erhalten.

Weiter geht es zum zweiten Abschnitt auf der Heilmannstrasse: Da dort weitgehend bereits ein Velostreifen existiert und auch die Busspur bereits vorhanden ist, geht es in diesem Abschnitt hauptsächlich um Optimierung, beispielsweise bei den Standorten für die Bushaltestellen oder bei der Begrünung.

Der dritte Abschnitt ist die Bözingenstrasse zwischen dem BBZ Biel und der Gutenbergrasse: Dort ist ein sogenannter Vollausbau geplant. Dies beinhaltet beidseitige Fahrradstreifen, wo möglich sogar abgetrennte Velowege.

Zu guter Letzt der vierte Abschnitt, das Bözingen-Zentrum hier sind die grössten Veränderungen geplant: Es soll eine sogenannte Schmalfahrbahn entstehen, auf der sowohl Velofahrer als auch Autofahrerinnen Platz haben. Die Maximalgeschwindigkeit wird auf 30 km/h reduziert und das Trottoir verbreit-

tert. Damit wolle man dem Zentrum wieder mehr Dorfcharakter zurückgeben, sagt Roger Racordon, Leiter der Abteilung Infrastruktur. Freie Hand wird die Stadt auf diesem Abschnitt jedoch nicht haben. Ab der Schüss gehört die Strasse dem Kanton. Im Plan ist dieser letzte Abschnitt trotzdem. Man wolle versuchen, den Kanton von diesem Projekt zu überzeugen, so Racordon.

### Tempo-30 ab Pianoplatz

Auf der Südachse sehen die Massnahmen ähnlich aus: Tempo 30 zwischen Brühl- und Pianoplatz, mehr Begrünung, mehr Quartiercharakter und eine hochwertig separierte Veloinfrastruktur zwischen der Bahnunterführung auf der Mattenstrasse und dem Orpundplatz.

Bis die Planung abgeschlossen und die Massnahmen realisiert sind, wird mit mindestens fünf Jahren gerechnet. Laut Barbara

**Bis die Massnahmen umgesetzt sind, werden mindestens fünf Jahre vergehen.**

Schwickert werden die Abschnitte parallel erneuert, angefangen beim dritten Abschnitt der Nordachse, also der Bözingenstrasse, und der Madretsch sowie der Mettstrasse auf der Südachse. Insgesamt wird mit Kosten von 27 Millionen Franken gerechnet. Davon werden zirka 10,8 Millionen Franken vom Bund übernommen. Die Stadt Biel wird das Projekt laut Erich Fehr um die 13 Millionen Franken kosten. Der Gemeinderat hat nun 230 000 Franken für die Weiterverfolgung der Strategie und das erste Umsetzungsprojekt genehmigt.

In Stein gemeisselt ist das Projekt folglich noch nicht. Die Details, etwa, wo sich die Fussgängerstreifen befinden sollen, werden noch ausgearbeitet. Und bei der weiteren Planung werde für manche Abschnitte auch die Bevölkerung miteinbezogen, so Schwickert.