

# Dialogprozess Westast Biel

## Erkenntnisse und Empfehlungen

### **Auftrag der Behördendelegation A5 vom 21.12.2018 resp. 4.11.2019**

- 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) 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 Brüggmoos - 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 vom 15. Dezember 2020 bilden ein Gesamtpaket und gliedern sich wie folgt:

1. **Erkenntnisse zu Ist-Zustand und Handlungsbedarf**
2. **Empfehlungen zu kurz- und mittelfristigen Lösungen**
3. **Empfehlungen zur langfristigen Lösung**
4. **Empfehlungen zum Prozess und zur Finanzierung**

### **Anhang**

A1 Zukunftsbild

A2 Planungsempfehlungen

A3 Ablaufplan

1

### **Arbeitspapiere**

5

Die kurz-, mittel- und langfristigen Lösungen bestehen meist aus verschiedenen Massnahmen. Zusammen mit den Planungs- und Projektierungsprozessen und der Finanzierung 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 Lösung 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.	<p><b>Erkenntnis: Die zweisprachige Region Biel ist ein starker Wirtschaftsstandort</b></p> <p>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.</p>	
2.	<p><b>Erkenntnis: Biel/Seeland ist eine Region mit wegweisender Gesamtmobilitätsstrategie*</b></p> <p>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 Bruggmoos und Rusel die ganze Agglomeration betrifft, gehen die verschiedenen Akteure (Gemeinden untereinander, Agglomeration und Kanton) ganzheitlich vor.</p>	
3.	<p><b>Erkenntnis: Biel/Seeland ist eine Region mit wegweisender Stadtentwicklung</b></p> <p>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.</p>	
4.	<p><b>Erkenntnis: Die Blockade durch das Projekt «Westast» stoppt die langfristige Entwicklung</b></p> <p>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 Bruggmoos und Rusel sind deshalb gross.</p>	
5.	<p><b>Erkenntnis: Die langfristige Entwicklung geht vom Bestand aus</b></p> <p>Eine qualitätsvolle Entwicklung geht ortsbezogen vom Bestand aus. Kurzfristige Lösungen sollen Potenziale für eine langfristige Lösung berücksichtigen.</p>	
6.	<p><b>Erkenntnis: Verkehrswege sind auch eine Chance</b></p> <p>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).</p>	

7.	<p><b>Erkenntnis: Es braucht gesamtheitliche Massnahmen auf der Stadtebene</b></p> <p>Schon heute besteht ein grosser Handlungsbedarf. Deshalb braucht es für die Strassen einfache, kurz- und mittelfristig realisierbare und niveaufreie 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.</p>	
----	--	--

\*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 Massnahmen, die innert fünf bis zehn Jahren umsetzbar sind.

## Empfehlungen zu kurz- und mittelfristigen Lösungen

1.	<p><b>Empfehlung: Verantwortungsvolles und nachhaltiges Mobilitätsverhalten fördern</b></p> <p>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.).</p>	
2.	<p><b>Empfehlung: Städtebauliche Strategie für das Entwicklungsgebiet zwischen Bahnhof und See</b></p> <p>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.</p>	
3.	<p><b>Empfehlung: Gesamtheitliches Projekt Brüggmoos – Bernstrasse – Ländtestrasse – Seevorstadt</b></p> <p>Für den genannten Strassenabschnitt wird parallel mit den Machbarkeitsstudien und der städtebaulichen Strategie ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet und umgesetzt. Bei der Gestaltung des Stadtraums werden 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.</p>	2
4.	<p><b>Empfehlung: Weiterentwickeln des öV-Angebots</b></p> <p>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 Stedtli Nidau als Nebenzentrum zu fördern, ist ein attraktives öffentliches Verkehrsangebot durchs Zentrum zu prüfen.</p>	

5.	<p><b>Empfehlung: Porttunnel realisieren und den öV des rechten Bielerseeufers bis Bözingen weiterentwickeln</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Der Porttunnel soll als Zubringer zum Ostast A5 im Rahmen eines Gesamtmobilitätskonzepts den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und weitere Massnahmen für eine relevante Entlastung vom motorisierten Individualverkehr in den Zentren von Nidau und in Port ermöglichen.</p>	3
6.	<p><b>Empfehlung: Hubs und P+R bei den Autobahnanschlüssen</b></p> <p>In der Agglomeration und vor allem in den Regionen Biel-Seeland und Berner Jura ist wegen der 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.</p>	

7.	<b>Empfehlung: Erste konkrete Massnahmen rasch anpacken</b> <p>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.:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- 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.</li><li>- Bessere Markierungen für den Veloverkehr zur Erhöhung der Sicherheit für VelofahrerInnen.</li><li>- Die gemeinsame Planung eines Transitverbots inkl. Alternativrouten für den Schwerverkehr auf der Strecke Seedorf – Mühlebrücke – Bözingen 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.</li><li>- Ein Gespräch mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) gesucht werden, um zu den Pendlerzeiten Schnellzügen aus dem (Berne) Jura bzw. Frankreich einen Halt im Bözingenfeld zu ermöglichen</li><li>- dass Mobilitätskonzepte für Unternehmen koordiniert werden</li></ul>	
----	--	--

## Empfehlungen zur langfristigen Lösung

1.	<p><b>Erkenntnis: Die längerfristige Entwicklung ist unsicher</b></p> <p>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.</p>	
2.	<p><b>Empfehlung: Tunnel-Lösung ist wichtige strategische Option</b></p> <p>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 weiter zu führen.</p>	
3.	<p><b>Empfehlung: Leitlinien für eine Tunnel-Lösung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die langfristige Lösung wird abgestimmt auf das Zukunftsbild</li> <li>- Bergmännische Bauweise der Tunnellösung</li> <li>- Eine optimale Anbindung / Erreichbarkeit des Kernbereichs (gemäss Zukunftsbild) von den Nationalstrassen muss gewährleistet werden</li> <li>- Effiziente verkehrliche Entlastung von Biel, Nidau und der Agglomeration</li> <li>- Keine grossräumige Verlagerung des Ost-Westverkehrs von der A1 zur A5</li> <li>- Über die Ersatzmassnahmenpflicht hinausgehende zusätzliche Aufwertung und Förderung der landschaftlichen Qualitäten und der Biodiversität</li> <li>- Zur Erreichung des Zukunftsbildes und für einen optimalen Entlastungseffekt wird als verkehrliche Massnahmen ein Zonierungssystem<sup>1</sup> mit dem unterstützenden Kammersystem<sup>2</sup> umgesetzt</li> <li>- Stadtverträgliche und möglichst unterirdische Erreichbarkeit der Kammern oder Parkhäuser von der Nationalstrasse</li> </ul>	4

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Gemäss Bieler Mobilitätsstrategie



**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 mit zu berücksichtigen.

## Empfehlungen zum Prozess und zur Finanzierung

1.	<p><b>Empfehlung: Konsequente Umsetzung</b></p> <p>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.</p> <p>Die langfristige Lösung ist so zu planen und vorzubereiten, dass sie (<a href="#">bei Bedarf</a>) rasch der Realisierung zugeführt werden kann. Das Auslösen der langfristigen Lösung baut auf den Machbarkeitsstudien und auf Erkenntnissen der kurz- und mittelfristigen Lösung sowie der Wirkung des Ostasts (Monitoring &amp; Controlling).</p> <p>Die kurz- und mittelfristigen Lösungen und die langfristige Lösung ergänzen sich. Sie dürfen sich gegenseitig nicht verunmöglichen.</p>	6
2.	<p><b>Empfehlung: Übergeordnete Projektorganisation</b></p> <p>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 selbständig kommunizieren.</p> <p>Die Entscheidungskompetenzen bezüglich Planung, Projektierung und Finanzierung verbleiben bei den dafür zuständigen Organen entsprechend den Kompetenzregelungen.</p> <p>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.</p>	
3.	<p><b>Empfehlung: Monitoring und Controlling regional angehen und einführen</b></p> <p>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.</p> <p>Ein neues, regionales Monitoring berücksichtigt die Wirkung des Ostastes und die kurz- und mittelfristigen Massnahmen 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.</p>	

	<p>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.</p> <p>Ebenso umfasst das Monitoring und Controlling die Umsetzungsfortschritte der Kurz-, mittel- und langfristigen Lösungen.</p> <p>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).</p>	
2.	<p><b>Empfehlung: Die Finanzierung muss sichergestellt sein</b></p> <p>Eine vordringliche Aufgabe der Projektorganisation ist es, die Finanzierung der empfohlenen Massnahmen durch Bund, Kanton, Gemeinden und Dritte zu klären und zu koordinieren.</p>	

<p>Als Zukunftsstadt kann Biel samt Region Pionierarbeit leisten.</p>	
---	--