

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 Portttunnel) 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 Portttunnel (abhängig von der Langfristlösung) zu nutzen. Mit Portttunnel 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	<p>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).</p>	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	<p>Brücke über Nidau-Büren-Kanal Nidau Hauptstrasse – Brücke über Nidau-Büren-Kanal, zu wenig Raum für Velofahrende</p>	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: Langfristdiskussion 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.