

EBBN-Forum

Bericht zum EBBN-Forum vom 23. Mai 2023

(Vérsion française suit ci-dessous)

Teilnehmende

Gruppierungen: Peter Bohnenblust (TCS), Catherine Duttweiler (Westast so nicht), Anton Lienhard (Vingelz Leist), Catherine Preiswerk (Berner Heimatschutz), Denis Rossel (LQV), Hanspeter Schlegel (Pro Velo Biel/Bienne), Urs Scheuss (VCS), Alfred Steinmann (Verein Gruppe S), Anne-Käthi Zweidler (N5 Bielersee so nicht)

Behördendelegation: Bernhard Bachmann, Gemeindepräsident Ipsach), Erich Fehr (Stadtpräsident Biel, Vorsitzender Behördendelegation), Stefan Nobs (Gemeindepräsident Lyss, Vorstand seeland.biel/bienne)

PKO: Gabriele Leonardi (Stadt Biel), Barbara Kradolfer (Gemeinde Ipsach), Daniel Rossel (TBA, Kt. Bern)

Projektkoordination/Fachexperten: Philippe Hirsiger (TBF), Fritz Kobi (Fachexperte), Sarah Märki (TBF), Natalie Meleri (F+W Communications), Hansjörg Ryser (FR&Partner, Leitung Forum)

Entschuldigt: Michael Clerc (Pro Natura), Matthias Gebel (Komitee Pro A5-Westast), Gilbert Hürsch (WIBS, Berner KMU), Adrian Jakob (Verein Netzwerk Bielersee), Cécile Wendling (HIV Kt. Bern)

Einleitung

Am 23. Mai 2023 hat das erste ordentliche EBBN-Forum stattgefunden.

Die neue Struktur, welche das bisherige Format der Reflexionsgruppe ablöst, ist bei den meisten Gruppierungen auf Zustimmung gestossen. Nur eine Gruppierung hat sich noch nicht für eine Teilnahme entscheiden können. Dafür sind zwei neue dazugestossen. Zudem haben drei Vertreter der Behördendelegation die Möglichkeit zum Austausch mit den Vertreterinnen und Vertretern der Gruppierungen wahrgenommen.

Der Wechsel vom Bieler Stadtratsaal in die Aula des Schulhauses Weidteile in Nidau hat sich bewährt. Der Raum bietet durch die Grösse bessere Voraussetzungen für Workshops in einer offenen Gesprächsatmosphäre als der bisherige Stadtratsaal in Biel. Die quadratische Anordnung der Tische ermöglicht einen respektvollen Austausch auf Augenhöhe.

Ablauf

Zur **Einleitung** stellen sich die Teilnehmenden kurz vor. Sie äussern sich in einer ersten Gesprächsrunde dazu, was ihnen für das heutige Forum wichtig ist und mit welchen Erwartungen sie an den Anlass gekommen sind.

In einem **zweiten Teil** informiert Philippe Hirsiger über den Stand der Arbeiten bei EBBN. Er zeigt auf, wo den Empfehlungen aus dem Dialogprozess bisher Folge geleistet wurde und wo bereits Inputs aus den Workshops der Reflexionsgruppe eingeflossen sind. Ein Ergebnis dieser Arbeiten ist unter anderem die anstehende Gesamtmobilitätsstudie zu der Philippe Hirsiger das geplante Vorgehen vorstellt. Für Diskussion und Fragen sorgt insbesondere die Reichweite der Abklärungen. Von Seiten EBBN wird betont, dass die Studie zwar die gesamte Region in Betracht zieht. Im Vordergrund der Studie steht jedoch die Klärung von Nutzen und Zweckmässigkeit der Infrastrukturelemente Port-

und Juratunnel in einem nachhaltigen und funktionierenden Gesamtverkehrssystem sowie mögliche Alternativen dazu. Mit dem Einbezug von Alternativen wird explizit geprüft, ob die Ziele der Partner von EBBN im Bereich Mobilität und Raumplanung gemäss dem Zukunftsbild und den regionalen Planungen auch mit anderen Massnahmen erreicht werden können. Weitere von den Teilnehmenden aufgebrachte Aspekte wie die Neugestaltung der Neuenburgstrasse durch das ASTRA, der Bahnverkehr (Güterzüge) oder die Verkehrsbelastung in Richtung Leubringen liegen nicht im Aufgabenbereich von EBBN, bzw. dieser Studie. Die Studie dient vor allem dazu, die Planungsblockaden durch den Wegfall des A5-Westast-Projektes zu lösen und aufgrund solider Datengrundlagen für die Partner die Planungssicherheit zu stärken.

In einem **dritten Teil** stellt Gabriele Leonardi die Zielsetzung, das Vorgehen und die Ergebnisse der Verkehrserhebung vom vergangenen September vor. Er weist darauf hin, dass über die anonymisierte Auswertung der Nummernschilderhebung von fast 50 Kamerastandorten eine sehr hochwertige Datengrundlage über das Verkehrsaufkommen in die und aus der Agglomeration Biel geschaffen werden konnte. Die Verkehrserhebung sei wichtig, um die motorisierten Verkehrsströme sichtbar, so dass die entsprechenden Massnahmen darauf ausgerichtet werden können. Sie ergänzt weitere, bereits vorhandene Datengrundlagen, etwa zum Fuss- und Veloverkehr oder zum öffentlichen Verkehr.

In zwei gemischten Gruppen diskutieren die Teilnehmenden anschliessend im **vierten Teil** zu drei Fragestellungen ihre Ansichten und Erkenntnisse aus dieser Verkehrserhebung. Zunächst tauschen sie sich über die ersten Erkenntnisse aus. Entsprechen sie den Erwartungen? Was hat positiv überrascht was eher negativ? In der nächsten Fragestellung werden die Teilnehmenden um einen Ausblick gebeten. Welche Veränderungen erwarten sie aufgrund der Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung in den kommenden Jahren? Was ist ihnen wichtig, welche Bedürfnisse ergeben sich aus Sicht der Wirtschaft, der Umwelt oder der Gesellschaft? Und schliesslich diskutieren die Teilnehmenden über die Folgerungen. Welche Anschlussfragen sollten geklärt werden, wo ergeben sich Ergänzungen zu den Empfehlungen aus dem Dialogprozess und wo ist der Handlungsbedarf am dringenden?

Nach anfänglicher Skepsis, ob eine solche Diskussion ohne vertiefte Fachkenntnis zu den Verkehrserhebungen möglich sei, hat sich mit Unterstützung der Fachexperten aus der PKO eine rege Diskussion entwickelt. Dazu können die Teilnehmenden immer wieder auf die Daten abstützen, welche auf Schaukarten präsentiert werden. Die Hinweise und Anregungen sind im Anhang angefügt.

Abschluss

Die Anregungen und Hinweise werden nun als weitere Grundlage in die Erarbeitung der Gesamtmobilitätsstudie einfließen. Auch für das Konzept zum Verkehrsmonitoring und Controlling werden einige Aspekte daraus wertvoll sein. Dieses wird im Herbst Thema des zweiten EBBN-Forum. Anlässlich dieses Forums wird auf Anregung der Teilnehmenden hin das ASTRA zu einer Präsentation des Projekts für die Neugestaltung der Neuenburgstrasse eingeladen. Das Forum findet am 1. November zu gleicher Zeit am gleichen Ort statt.

Der Moderator kündigt ferner an, dass der Bericht über die Ergebnisse der Verkehrserhebung am 26.5. den Medien zugestellt und veröffentlicht wird. Den Medienvertretern soll ermöglicht werden, in einem Zoom-Meeting fachliche Fragen mit Vertretern von EBBN zu erörtern.

Fazit des Moderators

Das neue Konzept des Forums hat sich bereits gut bewährt. Die Diskussionen werden in einer offenen, konstruktiven Atmosphäre geführt. Die polemischen Auseinandersetzungen um hauptsächlich formelle Streitpunkte, wie sie leider oft in der Reflexionsgruppe geführt wurden, konnten vermieden werden. Um noch mehr Gruppierungen zur Mitwirkung zu motivieren, wird es von Seiten EBBN wichtig sein, die Wirkung und den Einfluss der Arbeit in diesen Workshops auf die Arbeiten von EBBN, insbesondere bei den nun anstehenden Konzepten und Studien aufzuzeigen.

Hansjörg Ryser, 30.6.2023

Forum EBBN

Rapport sur le forum du 23.5.2023

Introduction

Le premier forum ordinaire de l'EBBN a eu lieu le 23 mai 2023.

La nouvelle structure, qui remplace l'ancien format du groupe de réflexion, a été approuvée par la plupart des groupements. Seul un groupement n'a pas encore pu se décider à y participer. En revanche, deux nouveaux se sont joints à lui. En outre, trois représentants de la délégation des autorités ont profité de la possibilité d'échanger avec les représentants des groupements.

Le passage de la salle du Conseil de ville de Bienne à l'aula de l'école Weidteile à Nidau a fait ses preuves. De par sa taille, cette salle offre de meilleures conditions pour des ateliers dans une atmosphère de discussion ouverte que l'ancienne salle du Conseil de ville à Bienne. La disposition carrée des tables permet un échange respectueux d'égal à égal.

Déroulement

En guise d'introduction, les participants se présentent brièvement. Lors d'un **premier tour** de table, ils s'expriment sur ce qui est important pour eux dans le cadre du forum d'aujourd'hui et avec quelles attentes ils sont venus à la manifestation.

Dans une **deuxième partie**, Philippe Hirsiger informe sur l'état des travaux de l'EBBN. Il montre où les recommandations issues du processus de dialogue ont été suivies jusqu'à présent et où des inputs issus des ateliers du groupe de réflexion ont déjà été intégrés. L'un des résultats de ces travaux est l'étude globale de mobilité à venir, dont Philippe Hirsiger présente la procédure prévue. La portée de l'étude suscite notamment des discussions et des questions. EBBN souligne que l'étude prend certes en compte l'ensemble de la région. Toutefois, l'étude se concentre sur l'utilité et l'adéquation des éléments d'infrastructure que sont les tunnels de Port et du Jura dans un système de transport global durable et fonctionnel, ainsi que sur les alternatives possibles. La prise en compte d'alternatives permet de vérifier explicitement si les objectifs des partenaires d'EBBN en matière de mobilité et d'aménagement du territoire peuvent être atteints par d'autres mesures, conformément à la vision d'avenir et aux planifications régionales. D'autres aspects soulevés par les participants, comme le réaménagement de la route de Neuchâtel par l'OFROU, le trafic ferroviaire (trains de marchandises) ou la charge de trafic en direction d'Evillard, ne relèvent pas du champ d'action d'EBBN, ni de cette étude. L'étude sert avant tout à débloquer la planification suite à l'abandon du projet de branche ouest de l'A5 et à renforcer la sécurité de la planification sur la base de bases de données solides pour les partenaires.

Dans une **troisième partie**, Gabriele Leonardi présente les objectifs, la procédure et les résultats de l'enquête sur le trafic de septembre dernier. Il indique que l'analyse anonyme du relevé des plaques d'immatriculation de près de 50 emplacements de caméras a permis de créer une base de données de très grande qualité sur le volume de trafic à destination et en provenance de l'agglomération biennoise. L'enquête sur le trafic est importante pour rendre visibles les flux de trafic motorisé, afin que les mesures correspondantes puissent être orientées en conséquence. Elle complète d'autres

bases de données déjà existantes, par exemple sur la circulation piétonne et cycliste ou sur les transports publics.

Dans la **quatrième partie**, les participants, répartis en deux groupes mixtes, discutent ensuite de leurs points de vue et des enseignements qu'ils ont tirés de cette enquête sur le trafic autour de trois questions. Dans un premier temps, ils échangent sur les premières constatations. Sont-elles conformes aux attentes ? Qu'est-ce qui a surpris positivement et qu'est-ce qui a plutôt surpris négativement ? Dans la question suivante, les participants sont invités à donner leur avis sur les perspectives. Quels changements attendent-ils dans les années à venir en raison de l'évolution de la mobilité et de l'urbanisation ? Qu'est-ce qui est important pour eux, quels sont les besoins du point de vue de l'économie, de l'environnement ou de la société ? Enfin, les participants discutent des conclusions à tirer. Quelles sont les questions de suivi à clarifier, quels sont les compléments à apporter aux recommandations issues du processus de dialogue et où le besoin d'agir est-il le plus urgent ?

Après un certain scepticisme initial quant à la possibilité d'une telle discussion sans connaissances techniques approfondies sur les enquêtes de trafic, une discussion animée s'est développée avec le soutien des experts techniques de l'OMP. Pour ce faire, les participants peuvent toujours s'appuyer sur les données présentées sur des cartes d'affichage. Les remarques et suggestions sont jointes en annexe.

Clôture

Les suggestions et les remarques vont maintenant servir de base supplémentaire à l'élaboration de l'étude globale de mobilité. Certains aspects seront également précieux pour le concept de monitoring et de controlling du trafic. Ce thème sera abordé à l'automne lors du deuxième forum EBBN. A l'occasion de ce forum, l'OFROU sera invité, à la suggestion des participants, à présenter le projet de réaménagement de la route de Neuchâtel. Le forum aura lieu le 1er novembre à la même heure et au même endroit.

L'animateur annonce par ailleurs que le rapport sur les résultats de l'enquête sur le trafic sera envoyé aux médias et publié le 26 mai. Les représentants des médias auront la possibilité d'aborder des questions techniques avec des représentants d'EBBN lors d'un zoom-meeting.

Conclusion du modérateur

Le nouveau concept du forum a déjà bien fait ses preuves. Les discussions se déroulent dans une atmosphère ouverte et constructive. Les débats polémiques sur des points de désaccord essentiellement formels, comme c'était malheureusement souvent le cas dans le groupe de réflexion, ont pu être évités. Afin de motiver davantage de groupements à participer, il sera important de la part d'EBBN de montrer l'impact et l'influence du travail effectué dans ces ateliers sur les travaux d'EBBN, en particulier pour les concepts et les études qui doivent maintenant être réalisés.

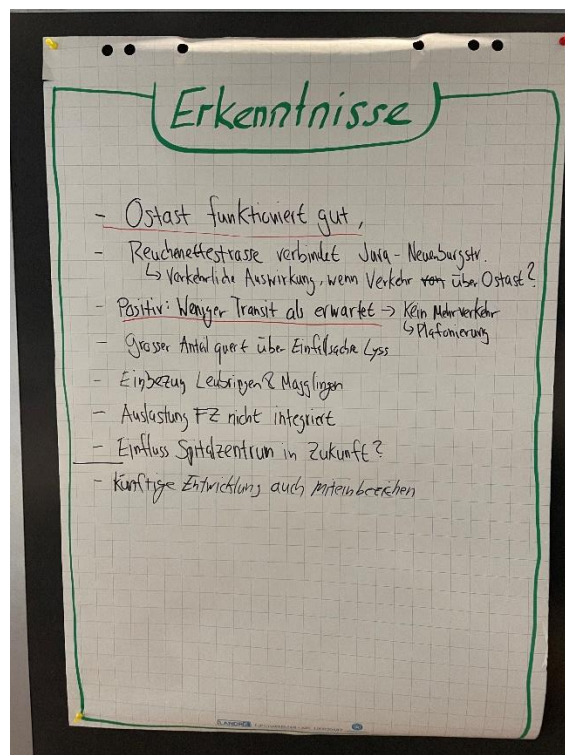
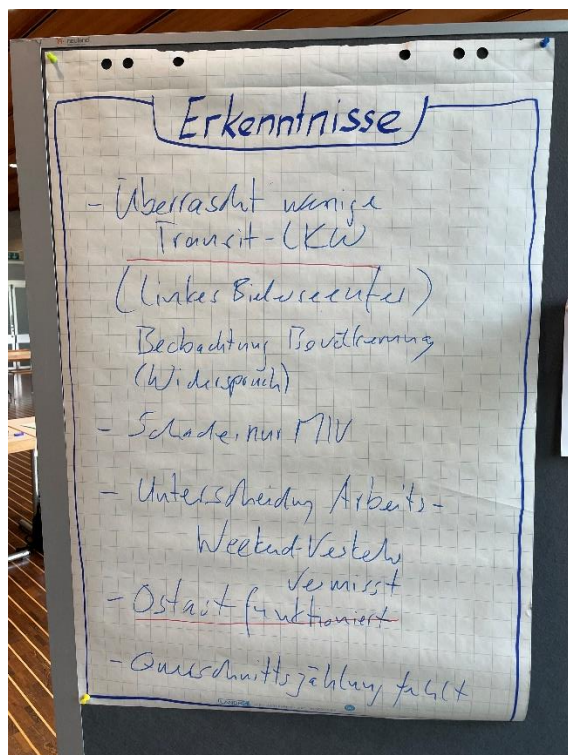
Traduit avec www.DeepL.com/Translator (version gratuite)

Hansjörg Ryser, 30.6.2023

Anhang – Annexe

Zusammenstellung aus dem Forum vom 23.05.2023 - Compilation du forum du 23.05.2023

1. Erkenntnisse - Connaissances



1. Überrascht wenige Transit-LKW (linkes Bielerseeufer)
surprise : peu de camions en transit (rive gauche du lac de Bienne)
2. Beobachtung Bevölkerung (Widerspruch)
observation de la population (opposition)
3. Schade, nur MIV
dommage, seulement le TIM
4. Unterscheidung Arbeits- vs. Wochenendverkehr vermisst
distinction entre trafic de travail et trafic de week-end manquante
5. Ostast funktioniert
la branche Est fonctionne
6. Querschnittszählung fehlt
le comptage transversal manque
7. Ostast funktioniert gut
la branche Est fonctionne bien
8. Reuchenettestrasse verbindet Jura-Neuenburgstrasse
Verkehrliche Auswirkung, wenn Verkehr über Ostast?
la rue Reuchenette relie le Jura à la rue Neuchâtel
Impact sur la circulation si le trafic passe par la branche Est ?
9. Positiv: Weniger Transit als erwartet → kein Mehrverkehr → Plafonierung
positif : moins de transit que prévu → pas de trafic supplémentaire → plafonnement

10. Grosser Anteil quert über Einfallsachse Lyss
une grande partie traverse l'axe d'incidence Lyss

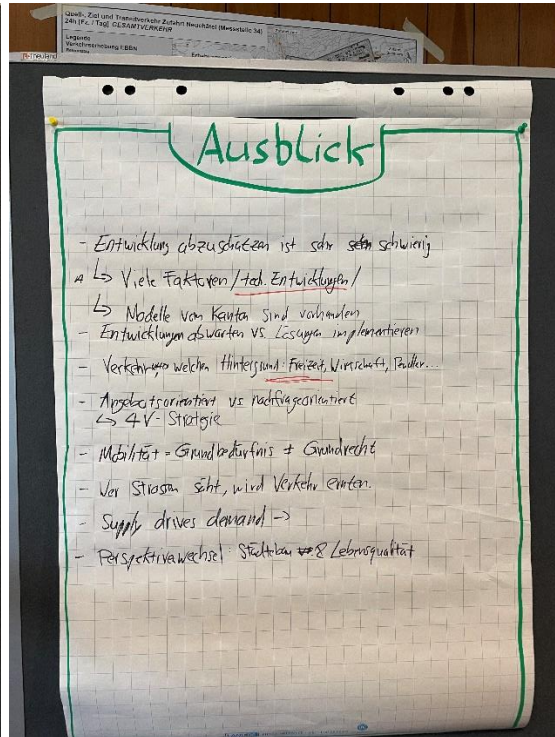
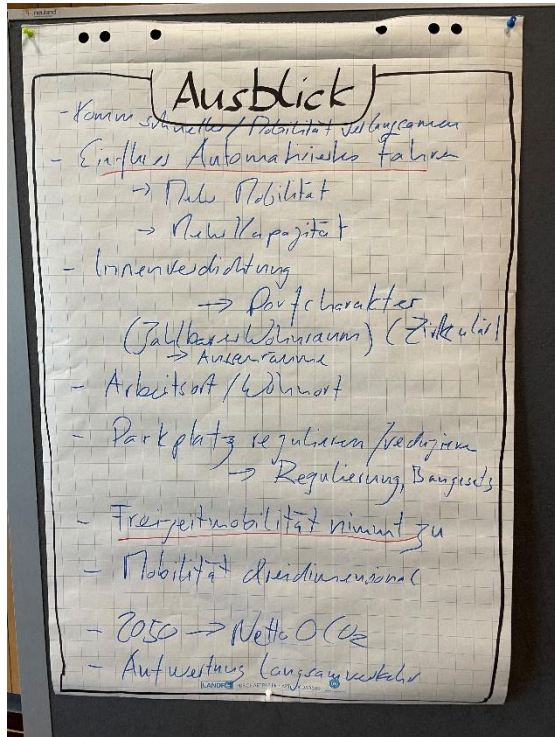
11. Einbezug Leubringen & Magglingen
intégration d'Evilard & Macolin

12. Auslastung FZ nicht integriert
taux d'occupation des CP non intégrés

13. Einfluss Spitalzentrum in Zukunft?
influence du centre hospitalier à l'avenir ?

14. Künftige Entwicklung auch miteinbeziehen
prendre en compte les évolutions futures

2. Ausblick - Perspectives



15. Kommt schneller / Mobilität verlangsamen
arrive plus vite / ralentir la mobilité

16. Einfluss automatisiertes Fahren
→ Mehr Mobilität
→ Mehr Kapazität
Influence de la conduite automatisée
→ Plus de mobilité
→ Plus de capacité

17. Innenverdichtung
→ Dorfcharakter (zählbarer Wohnraum → Aussenräume) (Zirkulär)
densification vers l'intérieur
→ Caractère villageois (logement payant → Espaces extérieurs) (Circulaire)

18. Arbeitsort / Wohnort
lieu de travail / domicile

19. Parkplatz regulieren / reduzieren
→ Regulierung, Baugesetz
Réguler / réduire la place de stationnement
→ Régulation, loi sur la construction

20. Freizeitmobilität nimmt zu
la mobilité de loisirs augmente

21. Mobilität dreidimensional
La mobilité en trois dimensions

22. 2050 → Netto 0 CO₂
2050 → Net 0 CO₂

23. Aufwertung Langsamverkehr
valorisation de la mobilité douce

24. Entwicklung abzuschätzen ist sehr schwierig

-
- Viele Faktoren / techn. Entwicklungen
 - Modelle von Kanton sind vorhanden
 - il est très difficile d'estimer l'évolution
 - Nombreux facteurs / développements techniques
 - Les modèles du canton sont disponibles
-

25. Entwicklung abwarten vs. Lösung implementieren
attendre le développement vs. mettre en œuvre la solution

26. Verkehr, welchen Hintergrund: Freizeit, Wirtschaft, Pendler, ...
transports, quel contexte : loisirs, économie, navetteurs, ...

27. Angebotsorientiert vs. nachfrageorientiert
→ 4V-Strategie
orienté vers l'offre vs. orienté vers la demande
→ Stratégie des 4V

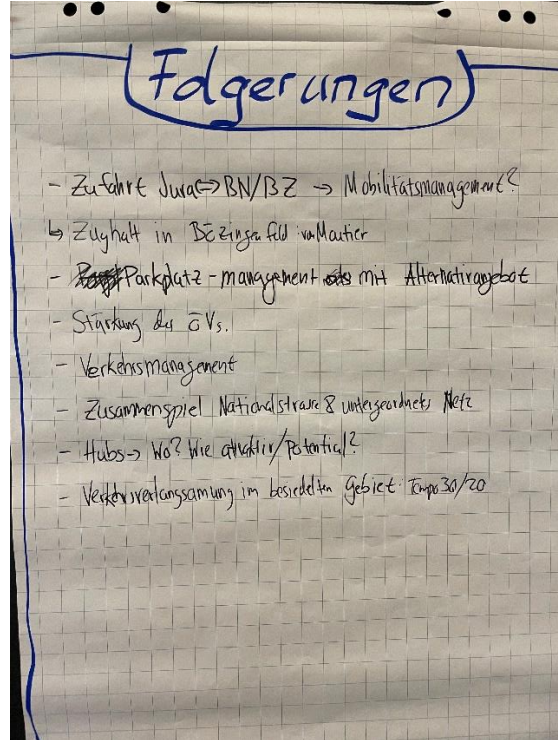
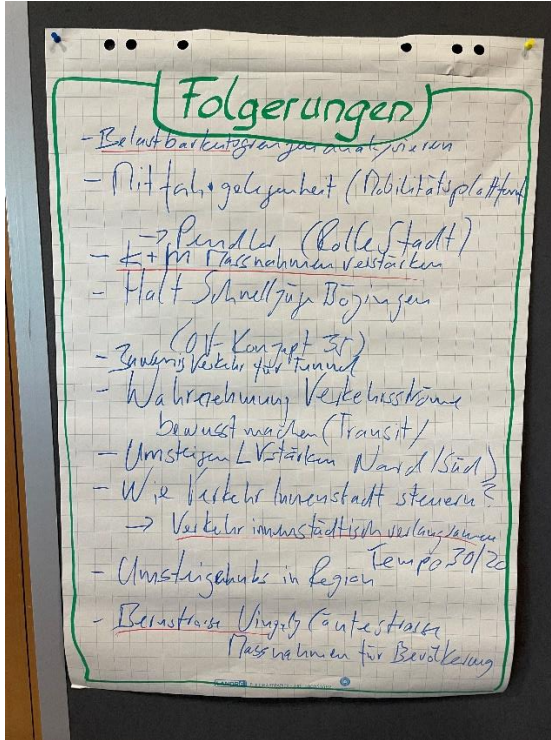
28. Mobilität = Grundbedürfnis ≠ Grundrecht
mobilité = besoin fondamental ≠ droit fondamental

29. Wer Strassen säht, wird Verkehr ernten.
qui sème des routes récolte du trafic

30. Supply drives demand →

31. Perspektivenwechsel: Städteleben & Lebensqualität
changement de perspective : vie urbaine & qualité de vie

3. Folgerungen - Conclusions



32. Belastbarkeitsgrenzen analysieren
analyser les limites de résistance

33. Mitfahrgelegenheit (Mobilitätsplattform)
→ Pendler (Rolle Stadt)
covoiturage (plateforme de mobilité)
→ Navetteurs (rôle de la ville)

34. Kurz und mittelfristige Massnahmen verstärken
renforcer les mesures à court et moyen terme

35. Halt Schnellzüge Bözingen (öV Konzept 35)
arrêt des trains rapides à Boujean (concept TP 35)

36. Zu wenig Verkehr für Tunnel
trop peu de trafic pour les tunnels

37. Wahrnehmung Verkehrsströme bewusst machen (Transit / Nord / Süd)
perception Prendre conscience des flux de trafic (transit / nord / sud)

38. Umsteigen LV Verstärken
changement LV Renforcer

39. Wie Verkehr Innenstadt steuern? → Verkehr innerstädtisch verlangsamen Tempo 30 / 20
comment gérer le trafic en centre-ville ? → Ralentir le trafic en centre-ville Vitesse 30 / 20

40. Umsteigen in Region
changer dans la région

41. Bernstrasse Vingelz Ländtestrasse (Massnahmen für Bevölkerung)
Rue de Berne Vigneules Rue du Débarcadère (mesures pour la population)

42. Zufahrt Jura ↔ BN/BZ → Mobilitätsmanagement?
accès Jura ↔ BN/BZ → Gestion de la mobilité ?

43. Zughalt in Bözingenfeld von Moutier

arrêt du train aux Champs-de-Boujean de Moutier

44. Parkplatzmanagement mit Alternativangebot
gestion du parking avec offre alternative

45. Stärkung des öV's
renforcer les transports publics

46. Verkehrsmanagement
Gestion du trafic

47. Zusammenspiel Nationalstrasse & untergeordnetes Netz
Interaction entre la route nationale et le réseau secondaire

48. Hubs → Wo? Wie attraktiv / Potential?
hubs → Où ? Attractif / potentiel ?

49. Verkehrsverlangsamung im besiedelten Gebiet: Tempo 30 / 20
ralentissement du trafic dans les zones habitées : vitesse 30 / 20 km/h
