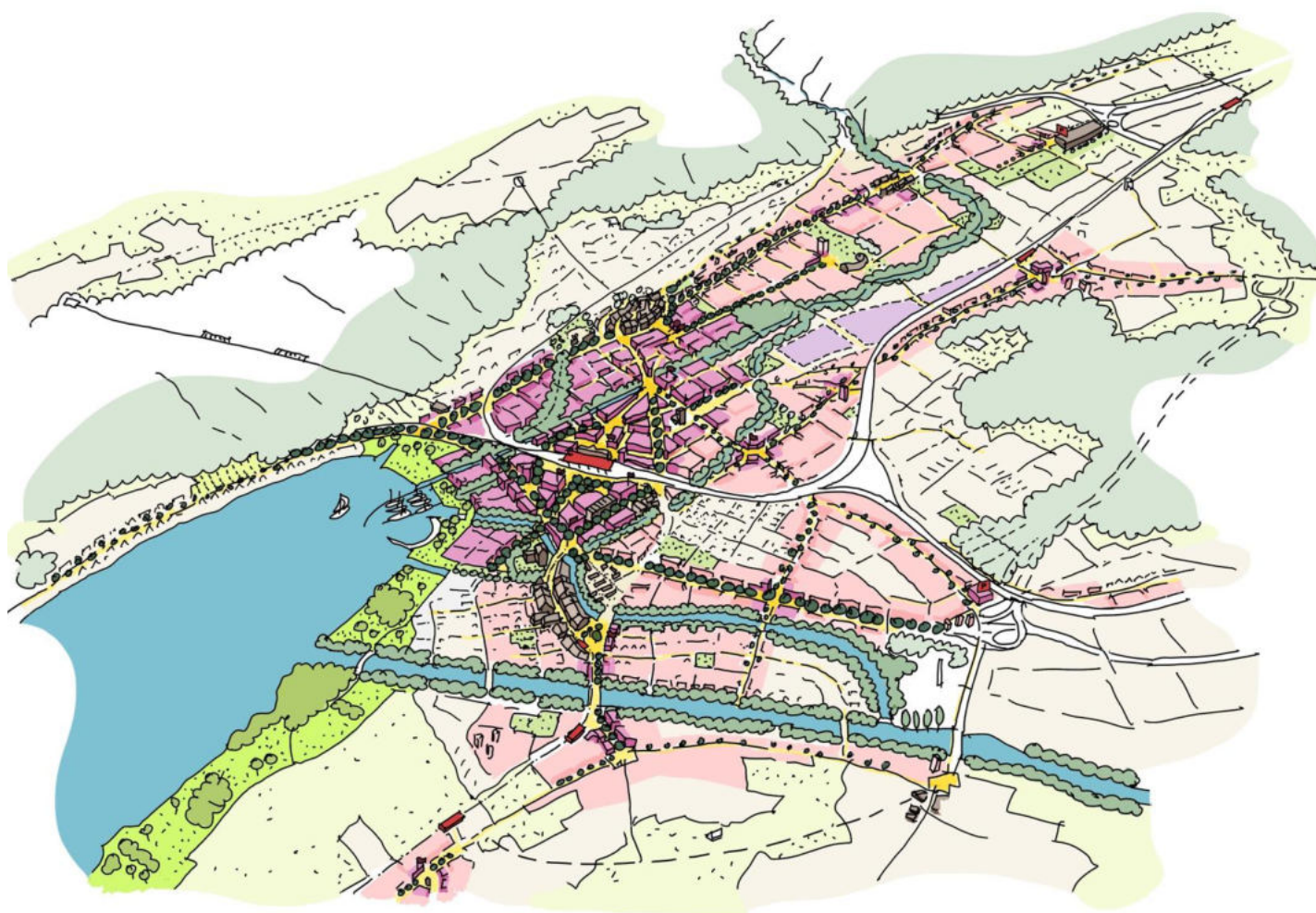


Expertenbericht



Impressum

Auftraggeber

Dialog-und Kerngruppe Westast Biel

Hans Werder, Moderator

Tiefbauamt des Kantons Bern

Nationalstrassenbau

Reiterstrasse 11

3011 Bern

Autoren

bürokobi

Bärenstutz 11K

3110 Münsingen

+41 31 721 96 39

kobi.fritz@bluewin.ch

Fritz Kobi, dipl. Bauing. ETH/SIA/SVI

Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH

Birmensdorferstrasse 55

8004 Zürich

+41 44 245 46 09

han@wetering.ch

Han van de Wetering, Dipl. Ing. TU Städtebau / Architekt SIA

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	4
2.	Standortbestimmung	5
2.1	Standortbestimmung Städtebau	5
2.2	Standortbestimmung Mobilität und Verkehr	19
3.	Zukunftsbild	35
3.1	Zukunftsbild 4. Agglomerationsprogramm	35
3.2	Zukunftsbild Kerngruppe	36
4.	Erkenntnisse und Empfehlungen Dialogprozess	43
4.1	Erkenntnisse zu Ist-Zustand und Handlungsbedarf	43
4.2	Empfehlungen zu kurz- und mittelfristigen Massnahmen	44
4.3	Empfehlungen zur langfristigen Lösung	47
4.4	Empfehlungen zum Prozess und zur Finanzierung	48
5.	Expertenfazit	50
5.1	Dialogprozess als Chance	50
5.2	Rolle der Experten im Dialogprozess	50
5.3	Gleichwertige, integrale Behandlung Städtebau - Verkehr	51
5.4	Behandlung des Faktors Zeit, Umgang mit dem Bestand	52
5.5	Die massstabsübergreifende Planung	53
5.6	Starke Wirkung durch kleine, zusammenhängende Massnahmen	54
5.7	Entwicklung von neuen zukunftsfähigen Lösungen	56
6.	Wie weiter: Wegweiser zum zukünftigen Projektprozess	57

1. Ausgangslage

In ihrem Beschluss über das Nationalstrassennetz vom 21. Juni 1960 (sogenannter Netzbeschluss) hat die Bundesversammlung die Verbindung Biel Ost – Biel West als Nationalstrasse Klasse 2E (Expressstrasse zweiter Klasse) eingereiht. In der Folge wurden seither in mehreren Anläufen eine Vielzahl von Varianten entwickelt, diskutiert, verglichen und eine «Bestvariante» ermittelt. Kurze Zeit danach kamen stets neue Varianten und Vorschläge auf den Tisch. Ein Mechanismus, der sich während annähernd 60 Jahren immer wieder wiederholte. So wurde zum Beispiel in 1982 der Juratunnel und die Verbindung Biel West – Biel Ost als die Variante mit dem höchsten Nutzwert ermittelt. Doch schon 1989 führte ein weiterer Vergleich von Varianten zur Bestvariante Ostast inkl. Verbindung Biel West – Biel Ost. Nach einer Bauzeit von 10 Jahren konnte der Ostast 2017 in Betrieb genommen werden. Für die Verbindung Biel West – Biel Ost wurde in der 2010 durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilung der Ansatz «Westast mit Portttunnel» als die weiter zu verfolgende «Bestvariante» ermittelt. In der Arbeitsgruppe «Stöckli» vorgenommene Optimierungen führten in der Folge zum heutigen Auflageprojekt. Vor allem an den beiden Anschlüssen «Bienne Centre» und «Seevorstadt» entzündete sich in der Bevölkerung ein grosser Widerstand gegen das Projekt. In dieser Situation entschied sich der Kanton Bern für einen partizipativen Dialogprozess mit einer Dialog- und einer Kerngruppe. Der Letzteren oblag das Vorbereiten der Unterlagen und Anträge für die Arbeiten und Entscheidungsfindung in der Dialoggruppe.

Sowohl die Gruppe der befürwortenden als auch jene der westastkritischen Organisationen bestehen aus VertreterInnen sehr unterschiedlicher Gruppierungen mit unterschiedlichen Zielen und kommunizierten politisch Positionierungen in einer sehr grossen Bandbreite von grundsätzlicher Ablehnung einer Massnahme bis hin zum sofortigen Realisieren des Auflageprojekts. All dies und die bisher 60 Jahre dauernde Projektgeschichte hat zu einem grossen allseitigen Misstrauen geführt. Administrative Regelungen und Verfahrensfragen standen lange Zeit im Vordergrund. Dies hat dazu geführt, dass der «gruppenspezifische Findungsprozess» nach dem Start im Frühjahr 2019 bis in den Herbst 2019 hinein andauerte. Erst dannzumal erfolgte der Wechsel in die vertiefte fachliche Diskussion. Das Schlüsselereignis waren wohl die Erkenntnis und der Konsens, dass bereits heute aktueller Handlungsbedarf besteht. Bis zur allfälligen Inbetriebnahme des Auflageprojekts wird es jedoch noch mindestens 20 Jahre oder länger dauern. Erstaunlich rasch kam es mit der Differenzierung nach einerseits kurz- und mittelfristigen sowie andererseits längerfristigen Massnahmen zu einem ersten Konsens. Und damit zu einer neuen konstruktiven Gesprächskultur im Dialogprozess.

2. Standortbestimmung

Eine wichtige Grundlage für den Dialogprozess sind die beiden Standortbestimmungen Städtebau und Verkehr. Sie beschreiben die gewachsene und aktuelle Situation, fassen die verschiedenen laufenden Planungen und Entwicklungsabsichten zusammen und erläutern wichtige übergeordnete Zielsetzungen. Die Schlussfolgerungen und Hinweise sind Basis für das Zukunftsbild und die Empfehlungen des Dialogprozesses (Kapitel 3 und 4).

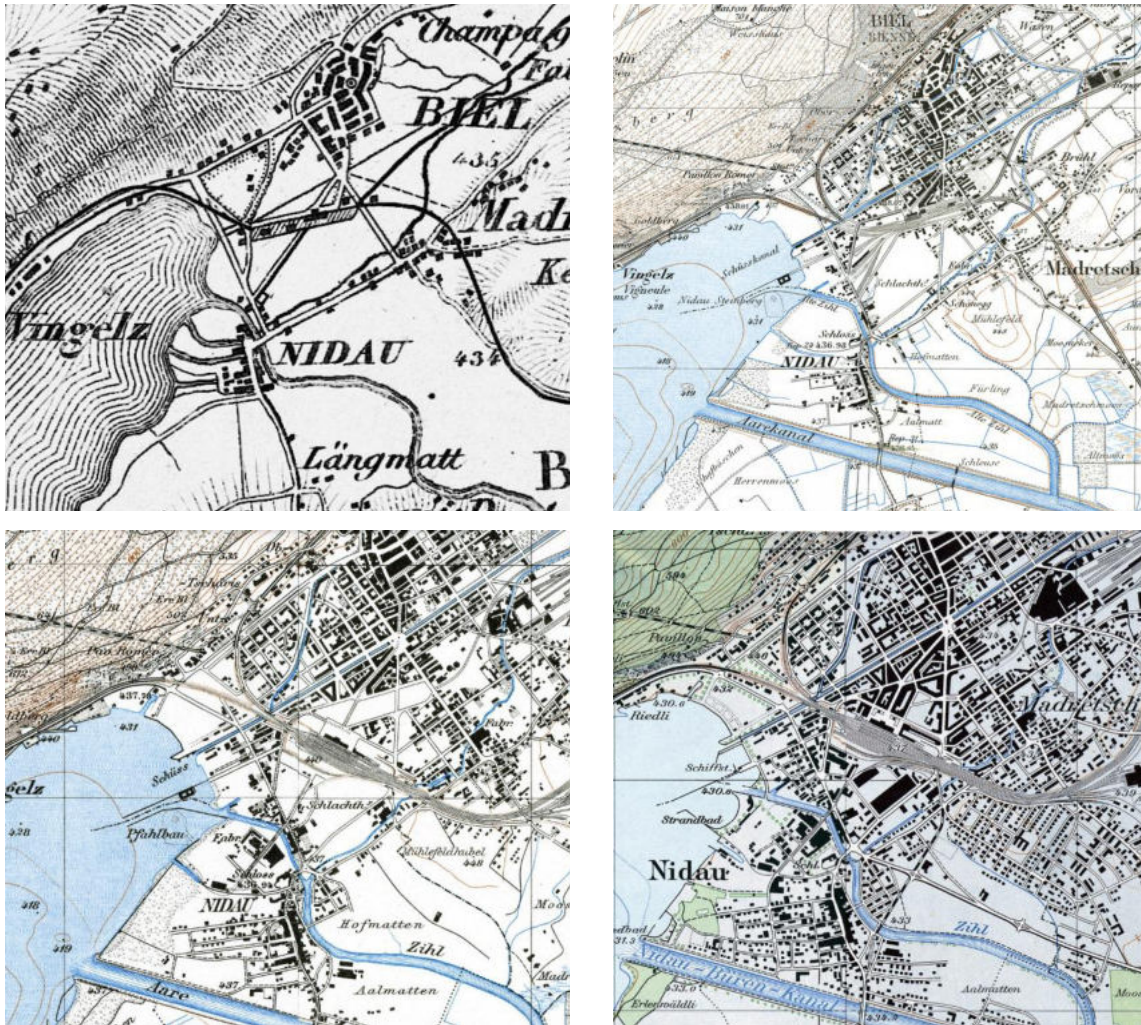
2.1 Standortbestimmung Städtebau

Die Standortbestimmung Städtebau betrachtet den gesamten Raum der Agglomeration Biel. Die Aussagen richten sich gezielt auf den Handlungsraum zwischen Biel und Nidau (Achse Bruggmoos - Rusel). Neben einer generellen Analyse des Gebiets bilden die wesentlichen regionalen und städtischen Planungen von Biel und Nidau, sowie wichtige laufende Projekte und Entwicklungen im Handlungsraum, die Grundlage. Die Standortbestimmung ist breit um das Thema Städtebau ausgelegt und behandelt auch die Schnittstellen zu Themen wie Freiraum, Wirtschaft, Stadtentwicklung und Mobilität.

Historische Betrachtung

Das Gebiet zwischen Biel und Nidau ist bis in die 1850er-Jahre ein grüner Zwischenraum zwischen beiden Städten. Erst mit dem Bau des ersten Bahnhofs der Stadt Biel im Jahr 1864 im Bereich des heutigen General-Guisan-Platzes wird das Gebiet für die Stadtentwicklung aktiviert. Zwischen Bahnhof und Schüsskanal entsteht ein dichtes, urbanes Bahnhofsquartier. Südlich des Bahnhofs konzentriert sich die Entwicklung entlang der Ländte- und Aarbergstrasse. Die ehemalige Tramlinie 2 resp. die Bahnlinie Biel-Täuffelen-Ins führt über die Aarbergstrasse und durch die Altstadt von Nidau und strukturiert die Entwicklung südlich des Bahnhofs Biel. Ein weiterer Entwicklungskorridor ist die Achse Gurnigel- und Alfred-Aebi-Strasse, wo auch der Schlachthof steht. Aufgrund der vielen Anschlussgeleise, der schwierigen Erschliessung und der Planung der neuen Streckenführung der Bahn, inklusive neuem Bahnhof, bleibt das Gebiet direkt südlich des Bahnhofs aber unternutzt.

Mit dem Bau des heutigen Bahnhofs im Jahr 1923 wird das gesamte Gebiet nochmals wesentlich neustrukturiert. Das ehemalige Gleisfeld des alten Bahnhofs wird zum integralen Bestandteil des Bahnhofsquartiers. Interessant ist dabei die Reparatur der Murtenstrasse als direkte, durchgehende Achse zwischen Schlachthof und Zentralplatz. Ab den 1940er-Jahren wird stufenweise auch die Südseite des Bahnhofs mit einem Fokus auf industrielle und gewerbliche Nutzungen aktiviert.



Situationen in den Jahren 1864, 1915, 1930 und 1958 (Quelle: Swisstopo)

Bereits in den 1950er-Jahren wird die Bernstrasse realisiert. Auffallend ist dabei die bewusste Ausgestaltung als Überlandstrasse. Ausser bei der Autogarage an der Guglerstrasse gibt es keinen Bezug zwischen Bebauung und Strasse, was für die damalige Zeit eher ungewöhnlich ist. Die Siedlung Weidteile entsteht in den späten 1960er-Jahren als letzte grosse Entwicklung im Gebiet an der Grenze zwischen Biel und Nidau. Seit den 1970er-Jahren gibt es nur kleinräumige Änderungen und Erneuerungen. Eine Ausnahme ist der Bau des Gymnasiums auf dem Strandboden zwischen 1975 und 1982. Das Gebiet ist zwar fast durchgehend bebaut, ist für seine strategische, zentrale Lage aber eher unternutzt. Die fehlende Entwicklungsdynamik ist frappant. Seit dem Jahr 2000 gibt es nur im direkten Bahnhofsumfeld nennenswerte neue Entwicklungen.

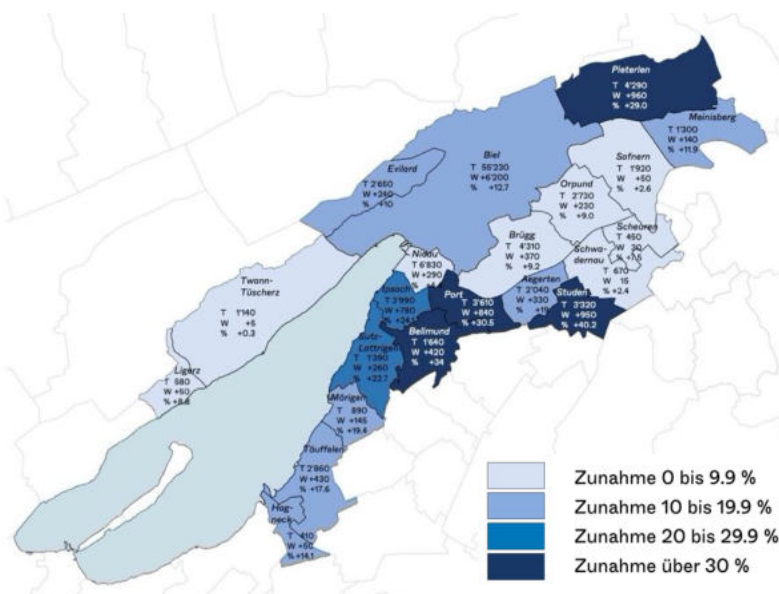
Fazit, Interpretation

Interessant ist die historische Bedeutung der Achse Ländte- und Aarbergstrasse als wichtige Verbindung zwischen Biel und Nidau. Die Führung des ehemaligen Trams auf einem Teil dieser Achse hat dabei den strukturierenden Charakter gestärkt. Diese Achse hat bis in die 1950er-Jahre aber auch die Ortsentwicklung zwischen den beiden Städten strukturiert. Erstaunlich ist gleichzeitig die lange fehlende Entwicklungsdynamik im Gebiet zwischen den beiden Städten. Teilweise

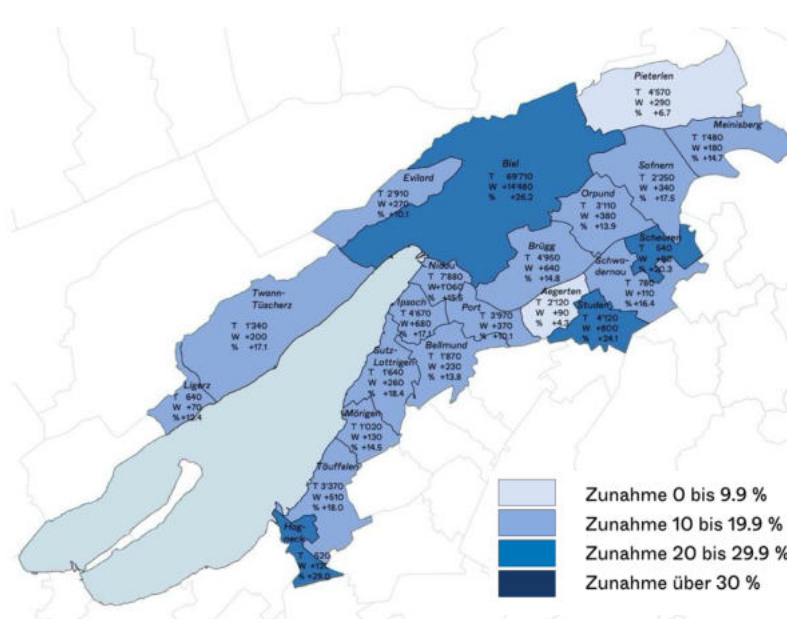
kann diese fehlende Dynamik auf die Planungsunsicherheit in Zusammenhang mit grossen verkehrsinfrastrukturellen Bauprojekten (neuer Bahnhof im Jahr 1923, Westast) zurückgeführt werden.

Entwicklung Wohnbevölkerung und Arbeitsplätze

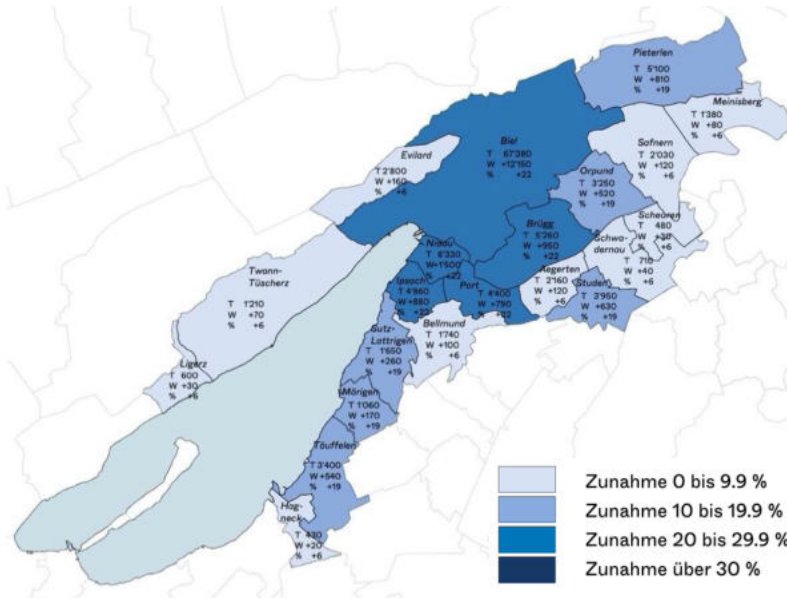
Die Agglomerationen sind für die Schweiz von grosser wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Bedeutung. Hier konzentriert sich das wirtschaftliche und demographische Wachstum. Zur Unterbringung dieses Wachstums braucht es gut funktionierende «Daily Urban Systems»: urbane Systeme, die alltäglich benutzt werden. Weil das tägliche Leben schon lange nicht mehr an einem Ort stattfindet, sondern vor allem innerhalb einer grösseren urbanen Region, hat dieser regionalen Massstab in der Siedlungs- und Verkehrspolitik Priorität. Die täglichen Probleme, wie abnehmende Lebensqualität oder schlechte Erreichbarkeit, haben ihren Ursprung meistens auf Massstab der Agglomeration. Entsprechend werden mit den Agglomerationsprogrammen auf diesen Massstäben Lösungen gesucht. Verkehrsprobleme sind dabei keine losgelösten Probleme, sondern entstehen vor allem in Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung.



Entwicklung Wohnbevölkerung nach Gemeinden, Zeitraum 1998-2018 (Plan Van de Wetering, Quelle BFS / STATPOP)

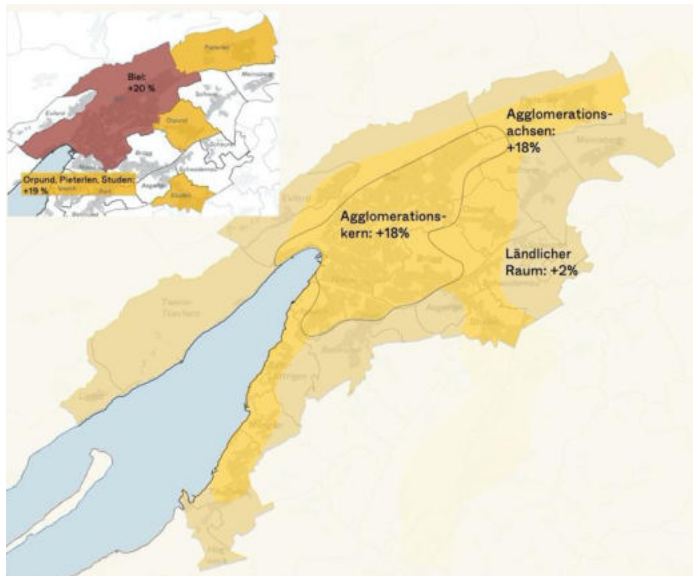


Trendszenario Entwicklung Wohnbevölkerung, Zeitraum 2018-2040 (Plan Van de Wetering, Quelle 4. AP. Region Biel)



Zielszenario Entwicklung Wohnbevölkerung, Zeitraum 2018-2040 (Plan Van de Wetering, Quelle 4. AP. Region Biel)

In der Region Biel haben sich in den letzten 20 Jahre (im Zeitraum 1998 – 2018) vor allem die peripheren, teilweise schlecht erschlossenen Gemeinden ohne Zentrumsfunktion stark entwickelt. Die zentralen, gut erschlossenen Orte weisen nur ein schwaches bis durchschnittliches Bevölkerungswachstum auf. Gleichzeitig hat sich die Entwicklung der Anzahl der Beschäftigten insbesondere im Agglomerationskern konzentriert. Damit hat sich auch der Verkehr überproportional entwickelt. Die Wege zu den Zentrumsfunktionen (Nahversorgung, Bildung usw.) und Arbeitsplätzen sind länger, es gibt kaum Alternativen zum Autoverkehr.



Zielszenario Entwicklung Arbeitsplätze abstrahiert nach Räumen, Zeitraum 2018-2040 (Plan Van de Wetering, Quelle 4. AP. Region Biel)

Der Trend für den Zeitraum 2018-2040 folgt einer etwas ausgewogeneren Entwicklung mit insbesondere einem etwas starken Bevölkerungswachstum in der Stadt Biel. Dennoch wachsen auch die peripheren, schlecht erschlossenen Gemeinden stark weiter. Im Zielszenario für den Zeitraum 2018-2040, was als Basis für das Agglomerationsprogramm gilt, steht die regionale Abstimmung zwischen Städtebau und Verkehr im Vordergrund und wird die Entwicklung entsprechend steuern. Das Wachstum (Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze) wird in den Zentrumsgemeinden und zentralen, gut erschlossenen Orten (im Agglomerationskern und entlang den Agglomerationsachsen mit hoher ÖV-Erschliessungsqualität) konzentriert. Damit lässt sich das Verkehrswachstum besser in Griff bekommen.

Fazit, Interpretation

Die Zielszenarien zeigen, dass insbesondere die Verkehrssysteme in den zentralen Gebieten und in Zusammenhang mit den drei wichtigsten radialen ÖV-Achsen (Bahnlinien in Richtung Grenchen, Lyss und Täuffelen) verbessert werden sollen. Hier konzentriert sich die Entwicklung der Wohnbevölkerung und Arbeitsplätze. Der Fokus liegt auf effizienten, urbanen, platzsparenden Verkehrsmitteln (ÖV, Fuss- und Veloverkehr). Das Projekt A5-Westast folgt einer eigenen Logik, die nur aus übergeordneter Sicht (Schliessung einer nationalen Netzlücke) zu verstehen ist und teilweise quer zu den regionalen Entwicklungsansätzen steht. Entsprechend steht das Projekt einer guten Abstimmung von Städtebau und Verkehr auf Massstab der Agglomeration im Weg.

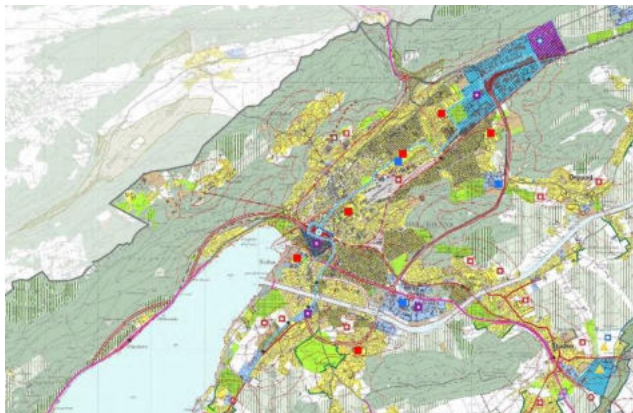
Regionale Planungen

Bei der regionalen Entwicklung stehen der „Regionaler Richtplan / RGSK Biel-Seeland“ des Vereins seeland.biel/bienne und das integrierte Agglomerationsprogramm 3. Generation aus dem Jahr 2016 im Vordergrund.

In der Richtplankarte fallen bezüglich des Städtebaus und der Stadtentwicklung die sehr grossen (kantonalen) Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten inklusive verkehrsintensive Einrichtungen und strategische Arbeitszonen im Bereich des

Ostasts N5 / N6 auf. Die Lage am Siedlungsrand entlang der Autobahn, teilweise ohne hochwertige ÖV-Erschliessung, deuten auf industrielle, autoorientierte Nutzungen oder Arbeitsplatznutzungen mit einem grossen Schwerverkehrsanteil hin. Eine Ausnahme bei den Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten ist das Gebiet Bahnhof Biel. Hier wird der Fokus, aufgrund der zentralen Lage in der Stadt und der hohen ÖV-Erschliessungsqualität, explizit auf Dienstleistungen gelegt. Direkt angrenzend an das Bahnhofsgebiet liegen zudem noch die zwei wichtigen regionalen Wohnschwerpunkte «AggloLac» und «Esplanade».

Im Teilgebietskonzept für den Bereich zwischen den beiden Städten fallen die beiden Zentrumsbereiche von regionaler Bedeutung auf. Es handelt sich dabei um das zusammenhängende Zentrumsgebiet von Biel, mit Altstadt, Neustadt und Bahnhofsquartier, und das Stedli von Nidau. Es sind beides dicht bebaute, stark durchmischte Stadtgebiete mit einer Konzentration von Publikumsnutzungen. Hier stehen Erhalt und Aufwertung im Vordergrund. Das Gebiet «Bahnhof / See» hat eine überregionale, strategische Bedeutung und ist Standort für verkehrintensiv Einrichtungen. Dies betrifft eher städtisch geprägte Einrichtungen, die von einer guten ÖV-Erschliessung und einer zentralen, urbanen Lage profitieren. Auffallend ist die östliche Führung des Regiotrams. Das wichtige Entwicklungsgebiet AggloLac wird nicht direkt erschlossen. Das gesamte Gebiet zwischen Bahn und Zihl wird als Vorranggebiet für Siedlungsverdichtung bezeichnet, dies vor allem im Zusammenhang mit dem Projekt Westast.



Ausschnitt Richtplankarte: grosse Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten im Bereich des Ostasts N5/N6 (Quelle: RGSK Biel-Seeland)



Teilgebietskonzept für den Bereich zwischen den Städten Biel und Nidau (Quelle: Agglomerationsprogramm 3. Generation, 2016)

Fazit, Interpretation

Die Region Biel verfügt über eine grosse Kapazität von Arbeitsplatzzonen, die vor allem am Stadtrand entlang der Autobahn gelegen sind. Hier kann der Fokus auf autoorientierte oder industrielle, gewerbliche Arbeitsplatznutzungen gelegt werden. Beim Gebiet Bahnhof Biel liegt der Fokus auf Dienstleistungen. Dabei handelt es sich um urbane, siedlungsorientierte Arbeitsplatznutzungen und wichtige öffentliche Einrichtungen für Bildung und Kultur. Die zentrale Lage und die gute ÖV-Erreichbarkeit spielen hier eine wichtige Rolle. Hochwertige Arbeitsplätze erfordern dichte Strukturen, attraktive öffentliche Räume und eine gute feinmaschige Vernetzung mit den angrenzenden Stadtquartieren.

Die Nord-Süd-Vernetzung zwischen Biel und Nidau und die Erschliessung resp. städtebauliche Einbindung des Entwicklungsgebiets AggloLac werden wenig behandelt. Das Vorranggebiet Siedlungsverdichtung reagiert nicht auf die bestehende innere Logik des Gebiets und ist nur in Zusammenhang mit dem Projekt Westast zu verstehen. Eine integrale Planung auf Basis des Bestands ist gefragt.

Stadtentwicklung Biel

Für das Thema Stadtentwicklung der Stadt Biel bildet der zusammenfassende Präsentationsbericht „Update! Stadtentwicklung Biel/Bienne“ aus dem Juli 2019 die wichtigste Grundlage. Die Stadt Biel kennt ein stetiges Wachstum, insbesondere bezüglich der Wohnbevölkerung (von etwa 50'000 EW im Jahr 2005 zu 56'000 EW im Jahr 2018). Biel wird als „High Tech Zentrum“ und „Stadt der Kommunikation“ bezeichnet. Die Uhrenindustrie und der Kommunikations- und Dienstleistungssektor konzentrieren sich dabei innerhalb der dicht bebauten Stadtteile (Innenstadt, Bahnhofsumfeld). Die Automobil- und Präzisionsindustrie liegen eher am Stadtrand im Gebiet Bözingerfeld.

Für die Stadt Biel stehen vier Entwicklungsschwerpunkte im Vordergrund. Es sind die Gebiete Bahnhof / See, Esplanade, Gurzelen und Bözingerfeld. Auffallend ist die Grösse des Gebiets Bözingerfeld. Entsprechend wird in Zusammenhang mit dem Bözingerfeld erwähnt, dass «Keine Stadt der Schweiz an der Peripherie über derart grosse Landreserven verfügt wie Biel». Ein wichtiges Thema ist auch das «Attraktivierte Stadtbild», womit insbesondere die Aufwertung des gesamten Zentrumsbereichs der Stadt gemeint ist. Seit 1996 wurde im Rahmen der Strategie „Sparen und Investieren“ sowie mit der Landesausstellung Expo-02 eine Serie von Attraktivierungsschritten realisiert, wie zum Beispiel die Umgestaltung der Achse Altstadt – Zentralplatz – Bahnhof, die neue Verbindung Bahnhof-See mit dem Robert-Walser-Platz oder auch die Sanierung des Kongress- und Volkshauses. Im Jahr 2004 wurde die Stadt Biel mit dem Wakkerpreis ausgezeichnet. Darin wurden die Aufwertung des öffentlichen Raums und der Umgang mit der Baukultur des 20. Jahrhunderts besonders gelobt.

Fazit, Interpretation

Das Gebiet Bözingerfeld ist aufgrund seiner Grösse und peripheren Lage eine planerische Besonderheit. Insgesamt hat Biel viele und grosse Landreserven. Diese liegen aber mehrheitlich am Stadtrand. Zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes ist

darum eine Differenzierung, klare Profilierung und qualitative Entwicklung dieser Landreserven von grosser Bedeutung. Insbesondere sollen an den zentralen Entwicklungsorten, beispielsweise dem Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof / See, bewusst hochwertige, urbane Arbeitsplatznutzungen gesucht werden.

Ausserdem verpflichtet die Auszeichnung mit dem Wakkerpreis eine Gemeinde zu weiteren qualitativen Entwicklungen. Entsprechend soll die Stadt Biel diese qualitative Entwicklung weiterführen. Aktuelle Hauptthemen wie Verdichtung, Klimawandel und Mobilität sind darin zu berücksichtigen.

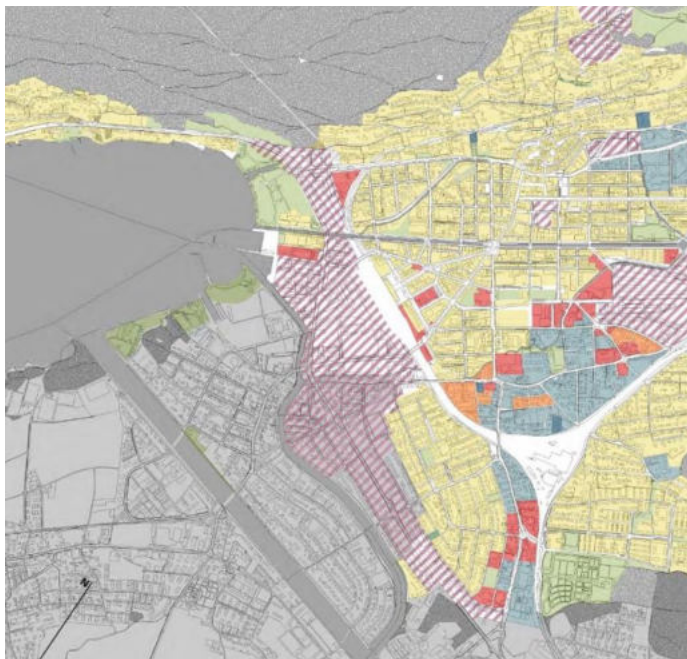
Strategie Biel 2030 – die Stadt der Möglichkeiten

Die Strategie Biel 2030 beschreibt fünf grundlegende Leitlinien zur Entwicklung der Stadt. Die Aussagen sind sehr allgemein. Bezüglich Stadtentwicklung sind drei Aussagen erwähnenswert. So soll Biel bei ihrem weiteren Wachstum ihren urbanen Charakter betonen. Auch soll die Stadt vielfältige, attraktive, öffentliche Räume als Begegnungsorte und Quartierzentren schaffen. Dazu gehören die Aufwertung der Schüss bis zur Seebucht und die Entlastung vom motorisierten Individualverkehr durch eine Förderung einer nachhaltigen, innovativen, platzsparenden Mobilität. Schliesslich soll Biel vorbildlich für das Klima handeln.

Fazit, Interpretation

Die Aussagen der Strategie Biel 2030 sind zwar sehr allgemein gehalten und weisen einen breiten Interpretationsspielraum auf, für den Handlungsraum Bruggmoos-Rusel verpflichten sie die Stadt aber zu einem Paradigmenwechsel, insbesondere im Umgang mit dem Verkehr.

Hochhauskonzept Stadt Biel



Ausschnitt Karte Hochhauskonzept, innerhalb der roten Schraffur ist die Zweckmässigkeit von Hochhäusern im Rahmen besonderer Planungsverfahren zu bestimmen (Quelle: Stadt Biel, Hochhauskonzept 2014).

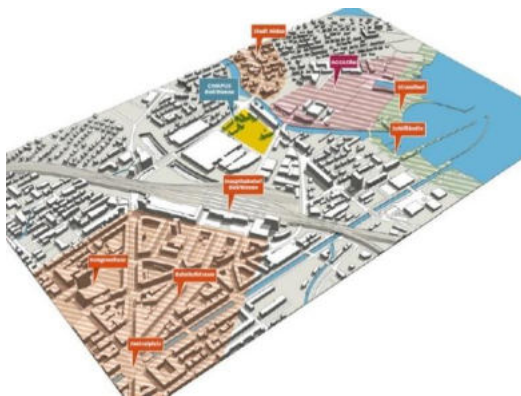
Ein wichtiges Planungsinstrument der Stadt Biel ist das Hochhauskonzept aus dem Jahr 2014. Das Konzept ist die Entscheidungsgrundlage für den Bau von „höheren Häusern“ und „Hochhäusern“. Das Konzept basiert auf einer

konventionellen Negativplanung. Die Definition von Ausschlussgebieten (z.B. ISOS-Perimeter) bildet die Grundlage. Es werden zudem sechs „Bereiche mit besonderen Planungen“ definiert. Dort ist die Zweckmässigkeit von Hochhäusern und hohen Häusern im Rahmen besonderer Planungsverfahren zu bestimmen. Der grösste Bereich betrifft die „städtebauliche Begleitplanung A5 Biel-Nidau Westast“.

Fazit, Interpretation

Im Hochhauskonzept gibt es kaum Aussagen zur städtebaulichen Rolle von Hochhäusern. Die Verortung der Hochhausstandorte ist mit den Eventualgebieten unpräzise. Wie positive Aspekte von Hochhäusern (z.B. Orientierung, Zentralität, Massstäblichkeit des Stadtraums) zur Geltung kommen können, wird nicht geregelt. Schwierig im Perimeter Bahn-See ist die Abhängigkeit vom Projekt Westast. Die Auslegung dieses Bereiches ist ohne Westast nicht zu verstehen. Es fehlt die Auseinandersetzung mit der bestehenden Situation. So ist auch nicht nachvollziehbar, warum das Hofmatten-Quartier Teil dieses Bereiches ist.

Entwicklungsschwerpunkte Bahnhof / See und Campus



Übersicht Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof / See
(Quelle: BVE Kanton Bern)



Projekt Campus innerhalb des Entwicklungsschwerpunkts
Bahnhof / See (Quelle: BVE Kanton Bern)

Der Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof / See und Campus besteht aus verschiedenen laufenden Planungen und Projekten im Bereich zwischen dem Bahnhof Biel und dem Stedtli Nidau. Ein grosses Projekt ist AggloLac in Nidau direkt am Seeufer, mit etwa 130'000m² Geschossflächen für Wohnen (etwa 1'700 Einwohnende), Dienstleistungen und Gastronomie. Ab dem Jahr 2027 soll das Gebiet in Betrieb genommen werden. Zudem sollen das Strandbad und die Schifflande aufgewertet werden (bessere Vernetzung für den Langsamverkehr, Nutzbarkeit ausserhalb der Saison). Teil des Entwicklungsschwerpunkts sind auch die Zentrumsbereiche von Biel und Nidau. Erhalt und Aufwertung haben hier Priorität.

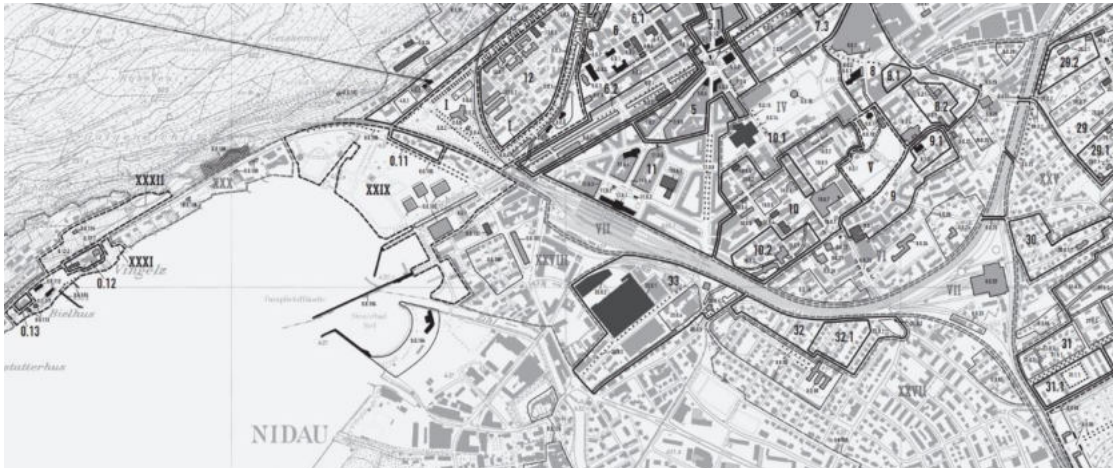
Ein weiteres wichtiges Projekt ist der Entwicklungsschwerpunkt Campus. Das Campusquartier ist ein urbaner Verbindungsraum zwischen Innenstadt und See. Neben mehreren Bildungsinstituten (kaufmännische Berufsschule, Schule für Gestaltung und Lehrwerkstätten des Berufsbildungszentrums) gibt es das „Communication Center“ und die Seniorenresidenz „Au Lac“. Im Jahr 2020 soll der „Switzerland Innovation Park“ fertiggestellt werden. Im Jahr 2022 entsteht der

„Campus Biel/Bienne“, wo die technischen Disziplinen der Berner Fachhochschule untergebracht werden.

Fazit, Interpretation

Das Gebiet zwischen Bahnhof und See wird zu einem urbanen, intensiv genutzten Stadtteil. Mit dem Fokus auf Bildung stehen eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖV und eine zentrale, gut vernetzte Lage im Vordergrund. Die Rolle als Verbindungsraum zwischen Innenstadt und See erfordert bereits heute eine urbane Behandlung der Aarbergstrasse. Eine Chance ist diesbezüglich die Lage der Entwicklungen entlang der Aarbergstrasse. Mit den Neubauten soll auch die Rolle der Strasse als frequentierter, vollwertiger öffentlicher Raum gestärkt werden.

ISOS Stadt Biel



Ausschnitt ISOS-Karte, Perimeter Handlungsraum (Quelle: ISOS)

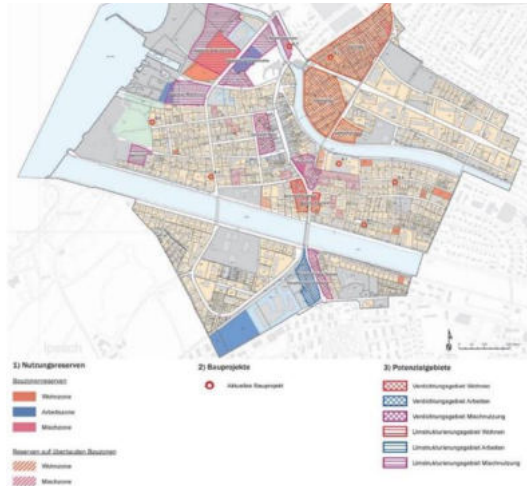
Im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Stadt Biel sind im Umfeld des Bahnhofs resp. im Bereich des Handlungsraums viele Elemente, Ensembles und Gebiete mit dem höchsten Erhaltungsziel (Erhaltungsziel A) eingetragen. Nördlich des Bahnhofs betrifft dies das „Neue Bahnhofsquartier“. Das Quartier hat eine hohe räumliche, architektonische und historische Qualität und eine grosse Bedeutung für die Stadt. Südlich des Bahnhofs wird das Industriegebiet Salzhausstrasse, mit unter anderem dem städtischen Schlachthof, der ehemaligen Montagehalle und den Wagenlagergebäuden der GM, mit dem Erhaltungsziel A bezeichnet. Teil des Ensembles ist auch die Baumreihe an der Salzhausstrasse. Ein weiteres grossräumiges Gebiet mit Erhaltungsziel A ist das Gebiet Strandboden mit vielen verschiedenen Einzelementen (z.B. Baumallee und Musterhäuser Ländtestrasse). Östlich des Bahnhofs liegt das „Stadtviertel Zentral- / Zukunftsstrasse“ mit dem Erhaltungsziel B.

Fazit, Interpretation

Die zwei grossen, zusammenhängenden Gebiete mit Erhaltungsziel A im Bereich des Handlungsraums (Industriegebiet Salzhausstrasse und Strandboden) sollen in der Entwicklung des Gebiets als wertvolle bestehende ortsstrukturierende Elemente berücksichtigt werden. Wichtig ist auch ein sensibler Umgang mit den erhaltenswerten Gebieten nördlich des Bahnhofs. Dies betrifft nicht nur bauliche

Interventionen, sondern auch den Umgang mit dem Stadtraum (Gestaltung des öffentlichen Raums, Führung des Verkehrs).

Ortsentwicklung Nidau



Potentialstudie SEIN (Quelle: Stadt Nidau, 2019)



Ausschnitt Projekt AggloLac (Quelle: Stadt Nidau)

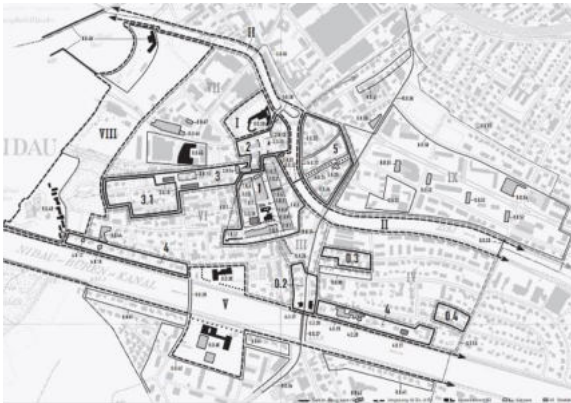
Die bestehende baurechtliche Grundordnung der Stadt Nidau stammt aus dem Jahr 1980 und weist Erneuerungsbedarf auf. Im Bereich des Handlungsraums entlang den Verkehrsachsen fallen die Immissionsgebiete auf. Diese behandeln nur Beschränkungen. Es werden keine qualitativen Aussagen gemacht oder erweiterte Nutzungsmöglichkeiten genannt. Neben der Kernzone des Städtli s gibt es in vielen zentralen Orten WG3-Zonen. In den weiter entfernten Gebieten sind W2 und W3-Zonen vorhanden.

Das städtebauliche Leitbild „Lebensraum Nidau“ aus dem Jahr 2013 und die Potenzialstudie SEIN Nidau aus dem Januar 2019 sind wichtige Grundlagen und Vorarbeiten zur Revision der Ortsplanung der Stadt Nidau. Bedeutende Aussagen des städtebaulichen Leitbilds sind die Festigung von Nidau als Kernstadt und die Definition von Interventionsgebieten, in welchen grössere Veränderungen ermöglicht werden. Im Handlungsraum handelt es sich um die Gebiete AggloLac, das Quartier Gurnigel und die Achse Bernstrasse / Gebiet Weidteile. Ein wichtiges Ziel ist auch die Nutzung des Verkehrs für Urbanität, insbesondere im Rahmen der flankierenden Massnahmen zum A5-Westast. Ein zentrales Element des Leitbildes ist die Achse zum Bahnhof. Zwischen dem Bahnhof Biel und der Altstadt Nidau wird eine „würdige Raumabfolge“ angestrebt. Die Ausbildung von urbanen Räumen und Verbindungen als Boulevard oder Allee steht im Vordergrund.

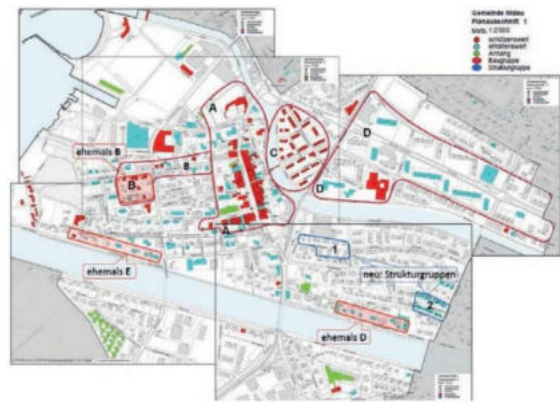
Das Projekt AggloLac ist das grösste Entwicklungsgebiet der Stadt und stellt, auch in Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung (1'700 Einwohnende), eine ausserordentliche Herausforderung dar. In der Potenzialstudie SEIN werden die Verdichtung generell im Grenzbereich zur Stadt Biel (Gurnigel, Hofmatten, Aarbergstrasse) und entlang der Hauptstrasse resp. um den Bahnhof Nidau gesucht. Mit dem Perimeter Vorstadt-West wird eine Stärkung der Altstadt angestrebt.

Fazit, Interpretation

Die gezielte Verdichtung an zentralen, gut mit dem ÖV erreichbaren Orten und die Verortung der Verdichtung an „schwierigen“ Orten wie der Haupt- und Aarbergstrasse sind zielführend. In einzelnen Quartieren ist aber eine Verdichtung zu hinterfragen, wie z.B. im Quartier Hofmatten. Teilweise sind Verdichtungen nur in Zusammenhang mit dem Projekt Westast zu verstehen. Beim Projekt Agglo-Lac stellt sich die Frage, wie die ÖV-Erschliessung und die Einbindung im Stadtraum (z.B. eine attraktive Verbindung zum Bahnhof Biel, Querbarkeit Aarbergstrasse) angedacht sind.

Bauinventar und ISOS Stadt Nidau

Auszug ISOS Gemeinde Nidau (Quelle: ISOS)



Übersicht Bauinventar Gemeinde Nidau (Quelle: Gemeinde Nidau)

Die Altstadt, die Vorstadt, das Schloss mit Schlosspark, die Gartenstadtsiedlung Hofmatten, der Flussraum des Zihls und das Seeufer werden im ISOS für die Stadt Nidau als Erhaltungsziel A bezeichnet. Interessant ist die unterschiedliche Betrachtung des Quartiers Weidteile im kommunalen Bauinventar und im ISOS. Im ISOS hat das Quartier kein Erhaltungsziel. Im Bauinventar gilt das Quartier als erhaltenswert. Im ISOS wird die Autogarage an der Gugler- / Bernstrasse als guter Zweckbau erwähnt.

Fazit, Interpretation

Das Ensemble Altstadt, Vorstadt, Schloss mit Schlosspark, Gartenstadtsiedlung Hofmatten und Flussraum des Zihls ist im Bestand zu pflegen. Eine gezielte Verdichtung des Quartiers Hofmatten, wie in der Potenzialstudie SEIN vorgesehen, ist zu hinterfragen. Beim Quartier Weidteile ist hingegen eine Erneuerung oder Umstrukturierung denkbar.

Freiraumentwicklung Nidau

Eine wichtige Planungsgrundlage der Stadt Nidau ist das Landschaftsinventar aus dem Jahr 2019. Eine grosse Bedeutung haben das Seeufer und die Gewässerräume Zihl, Madretsch und der Nidau-Büren-Kanal. Auch werden historische Wege, wie die Verbindung Hauptstrasse – Stedtli Nidau – Gurnigelstrasse, betont. Innerhalb des Siedlungsgebiets spielen die Baumbepflanzungen (Baumreihen, Einzelbäume) im Erlebnis und Verständnis der „gebauten Landschaft“ eine zentrale Rolle.

Fazit, Interpretation

Neben dem Gewässerraum des Zihls als besondere freiräumliche Qualität, mit vielen inventarisierten Objekten wie beispielweise die Einzelbäume am Guido-Müller-Platz, fallen im Bereich des Handlungsraumes der Madretsch und die Gurnigelstrasse als wichtige strukturierende landschaftliche und freiräumliche Elemente auf.

Handlungsempfehlungen Städtebau*Berücksichtigung des Faktors Zeit*

Die Stadtentwicklung ist sehr stark auf das Projekt Westast ausgelegt. Beispielsweise sind das Hochhauskonzept oder auch die Verdichtung im gesamten Gebiet der Weidteile ohne Westast nicht nachvollziehbar. Die Abhängigkeiten und damit auch die Planungsunsicherheiten sind gross. Aufgrund der langen Planungs- und Bauzeit von grossen verkehrsinfrastrukturellen Bauwerken sollte viel mehr aus dem Bestand heraus gedacht werden. Bereits heute besteht im Raum ein grosser Handlungsbedarf. Es braucht in erster Linie dringend Lösungen für die nächsten 5 bis 20 Jahre.

Berücksichtigung des Bestandes

Der Handlungsraum Bruggmoos-Rusel ist ein städtebaulich sensibler Raum mit vielen wertvollen, erhaltenswerten Gebieten und Elementen und vielen besonderen Freiräumen. Ausserdem ist die äusserst besondere Entwicklung des Gebiets, mit zwei unterschiedlichen Bahnstandsstandorten, noch sehr gut lesbar. Für Entwicklungen im Gebiet (sowohl bauliche als auch verkehrliche) sollen der Bestand und die historische Struktur viel stärker berücksichtigt werden.

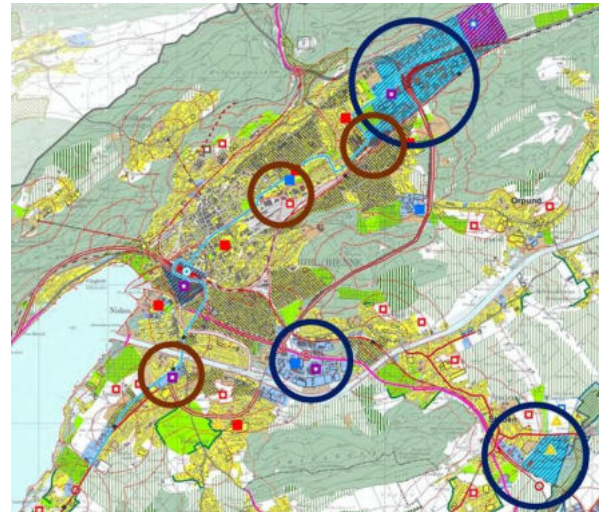
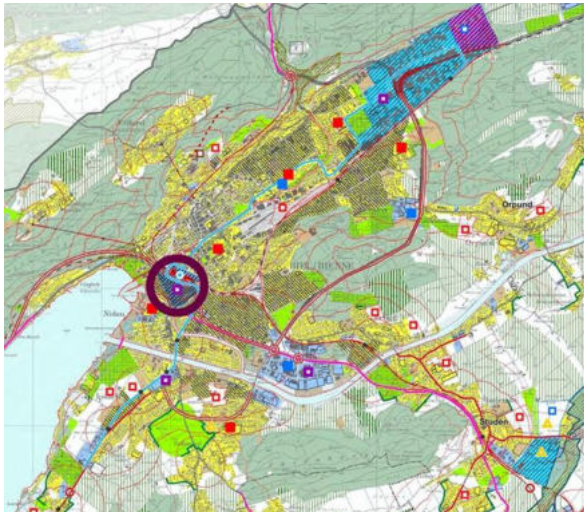
Integrale Betrachtung von Städtebau und Verkehr

Der Verkehr wird in der Behandlung des Stadtraums generell zu stark als Problem und nicht als Chance wahrgenommen. Aus der historischen Entwicklung war der Verkehr aber auch Katalysator einer qualitativen Ortsentwicklung. Wichtig sind darum die integrale Betrachtung von Städtebau und Verkehr und die Betonung der positiven Aspekte des Verkehrs (Sichtlage, Frequenzen, gute Erreichbarkeit etc.).

Gebiet Bahnhof-See als Filetstück

Die Region braucht eine Standortstrategie für Arbeitsplätze (siehe Erläuterungen Bildlegende mit der ABC-Strategie als Beispiel). Aus Sicht der Gesamtregion ist das Entwicklungsgebiet Bahnhof / See dabei bewusster als Typ-A Wirtschaftsstandort, mit Dienstleistungen, Bildung, Mischnutzungen und attraktiven öffentlichen Räumen, zu betrachten. Die ÖV-Erschliessung und die feinmaschige Anbindung an die angrenzenden Stadtquartiere haben Priorität und sollen die hochwertige Profilierung des Gebiets stärken. Gerade das Gebiet um den Bahnhof Biel, als einziger Typ A-Wirtschaftsstandort der Region, wird aber stark vom Projekt A5-Westast tangiert. Nicht nur gehen viele äusserst wertvolle Entwicklungsflächen verloren, mit einem Autobahnanschluss werden in der Tendenz wichtige hochwertige Dienstleistungen und wertschöpfende, innovative Branchen von Nutzungen des Typs C (z.B. Showrooms, Baumärkte) verdrängt. Da

es in der Region kein Alternativstandort für den Typ A gibt, ist dies auf alle Fälle zu vermeiden.



Für die wirtschaftliche Standortpolitik wird oft die ABC-Strategie verfolgt. Grundidee ist die stärkere Differenzierung nach Mikrolagen und die Nutzung der Begabungen der einzelnen Orte für eine gezielte und differenzierte wirtschaftliche Entwicklung, damit die richtigen Arbeitsplätze am richtigen Ort liegen.

Standorte des Typs A (lila-farbiger Kreis) betrifft zentrale Orte mit einer sehr guten ÖV-Erschliessung, eine enge, kleinräumige Vernetzung mit angrenzenden Stadtquartieren und eine sehr gute Erreichbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr. Wichtig sind attraktive Freiräume und Aufenthaltsorte zur Förderung von Begegnungen und Interaktionen. Es sind dichte, urbane, durchmischte Quartiere mit einer hochwertigen, überregionalen Ausstrahlung.

Diese Orte sind interessant für Firmensitze, Front- und Backoffices, Dienstleistungen, Verwaltungssitze, Kreativindustrie, Innovation und Start-ups, Medien, Bildungsinstitutionen, Hotels. (Pläne: Ausschnitte aus Richtplankarte, Überarbeitung Van de Wetering)

Standorte des Typs B (braunfarbige Kreise) sind Orte mit einer guten MIV- und ÖV-Erschliessung, gleichzeitig aber auch mit einer guten lokalen Vernetzung (Fuss- und Veloverkehr) und einer Lage in Quartiernähe. Sie eignen sich für KMUs, High-Tech-Industrie, Büros, Nahversorgung und gewerbliche Nutzungen mit Bezug zum Quartier (z.B. handwerkliche Betriebe, Maler, Installateur, Elektriker).

Standorte des Typs C (blaufarbige Kreise) sind Orte mit einer guten MIV- und mittleren ÖV-Erschliessung (z.B. Lage an einer Autobahn mit Anschlussstelle, ergänzende Bahnhaltestelle oder Buslinie) und liegen etwas weiter von Wohnquartieren entfernt. Es sind Industrie- und Gewerbenutzungen mit tiefer Arbeitsplatzdichte. Sie eignen sich beispielsweise für Produktion, Materialverarbeitung, Lager, Showrooms. Ergänzend zum Typ C gibt es den Typ Mc. Dies betrifft MIV-orientierte verkehrsintensive Einrichtungen, wie Logistik oder Einkaufsnutzungen für schwere Waren (Baumärkte, Möbel).

Innovative, zukunftsfähige Stadtentwicklung

Die beiden Städte und die Region haben sich, insbesondere auch zum Thema Klima und Mobilität, ambitionöse Ziele gesetzt (z.B. Strategie Biel 2030). Der Dialogprozess soll dazu genutzt werden, sich mit einer nachhaltigen, innovativen, platzsparenden Mobilität und deren Auswirkungen auf das Projekt Westast auseinanderzusetzen.

2.2 Standortbestimmung Mobilität und Verkehr

Stopp dem Landverbrauch – Bevölkerungswachstum – Innenverdichtung – Mobilität – Verkehrslawine – Stau – Lebensqualität – Wirtschaft – Digitalisierung – Selbstfahrende Autos – Homeoffice – Hoffnungen – Greta – Ängste und Befürchtungen – Ungewissheiten – Visionen – Hoffnungen – Wissen wir alles? – Wenn NEIN, wie gehen wir damit um?

Ändernde Wertvorstellungen

Die Diskussion um den Westast in Biel steht beispielhaft für die gegenwärtige Situation in der Schweiz. Rund 60 Jahre Planung über Generationen mit jeweils unterschiedlichen und sich fortlaufend überschreibenden gesellschaftlichen Werte haben Spuren hinterlassen. Umweltschutz, Urbanität, Mobilität, Lebensqualität, Klimadiskussion: Die heutigen Wertvorstellungen sind nicht mehr die gleichen wie Mitte des letzten Jahrhunderts. Die Gesetze und Vorgaben wurden weiterentwickelt. Die aktuellen Stadt- und die Verkehrsplanungen reagieren auf die heutigen Probleme, Fragenstellungen und Vorstellungen. Neue Erkenntnisse und Erfahrungen führen zu neuen Lösungen. Die technischen Entwicklungen wecken Hoffnungen, führen zu Visionen, aber auch Ängste und Befürchtungen. Die einzige Konstante ist die Veränderung. Projekte mit langen Planungsprozessen haben es deshalb schwer. Was gestern gewünscht und bejubelt wurde entspricht heute nicht mehr den aktuellen Vorstellungen der Mehrheit der Gesellschaft. Auch in der Region «seeland.biel/bienne».

Langer Planungsprozess

Das Projekt für den Westast ist das Ergebnis eines langen, eines sehr langen Planungsprozesses. Werden die aktuellen Vorstellungen für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung und das Ausführungsprojekt für den Westast betrachtet, bestehen deshalb zwangsläufig Widersprüche. Siedlung und Verkehr sind nicht entsprechend dem aktuellen Stand aufeinander abgestimmt. Das im Dialogprozess entworfene Zukunftsbild (vgl. Kap. 3) zeigt dies deutlich. In der Zukunftsstadt Biel ist die Zukunftsplanung bezüglich der Abstimmung von Siedlung und Verkehr noch nicht robust genug und damit kaum zukunftsfähig.

Die auf der Trendentwicklung basierenden Verkehrsprognosen sind erschreckend. Ängste und Befürchtungen kommen auf. Was nachvollziehbar ist. «So kann es nicht weiter gehen», eine oft gehörte Aussage. Wie es jedoch in der Realität weiter geht, weiter gehen soll, darüber wird gestritten und diskutiert. Je nach Standpunkt mit unterschiedlichen sowie oft weit auseinander liegenden Handlungsansätzen. Denn unser Handeln und unsere Entscheide basieren letztlich auf den persönlichen Erfahrungen im Laufe des Lebens. Auch diese Erfahrungen sind unterschiedlich. Und damit die Reaktionen auf Projekte. Dazu kommt, dass der Lebensqualität in einem gesamtheitlichen Sinne sowie der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum mit dem raumplanerischen Ziel der Verdichtung im Innern eine weit höhere Bedeutung erlangt hat als noch vor wenigen Jahren. Qualitativ hochstehende Stadträume werden das Image zukunftsfähiger Städte prägen.

Die aktuelle Situation und Vorstellungen kennen wir. Wie die Zukunft aussieht, welche technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen sich durchzusetzen

vermögen sowie welche Wertvorstellungen zukünftig zuoberst stehen werden, zu 100% wissen wir dies heute nicht. «Ältere» Planungsideen umzusetzen bergen deshalb das grosse Risiko von Massnahmen, die im Widerspruch zum Zukunftsbild stehen oder zumindest keinen Beitrag zu leisten vermögen. Dereinst werden diese deshalb wohl als Fehlinvestitionen bezeichnet. Eine allfällige stadträumliche Reparatur wird zu gegebener Zeit erneut sehr hohe Investitionen bedingen. Es ist deshalb vordringlich, Methoden und Verfahren zu entwickeln, die dies soweit möglich zu verhindern vermögen. Innovative und kreative Lösungen sind gefragt sowie das dazu nötige zukunftsorientierte Denken und Handeln.

Die Stadt Biel, die Gemeinde Nidau resp. die ganze Region Biel sind ein spannendes lebendiges urbanes Gebiet mit all seinen Facetten. Es gibt Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Konsumieren, Kultur, Wirtschaft und Dienstleistungen. Das Gebiet Brüggmoos – Rusel ist Zentrum der Region und Agglomeration und ist gleichzeitig auch ein verletzliches Gebiet. Gefragt sind deshalb bedachtes subtiles Handeln und nicht brachiale Eingriffe ins gewachsene Stadtgefüge. Es braucht eine Entwicklung mit feinfühligem Massstäblichkeit um Biel als Zukunftsstadt und Zukunftsregion im wahrsten Sinne des Wortes zu positionieren.

Der Blick zurück

Im Bericht «Mobilität als Gestalterin von Stadtregionen»¹ wird aufgezeigt, wie der Umgang mit der Mobilität die Stadträume in der Vergangenheit prägte und dies auch zukünftig tun wird.

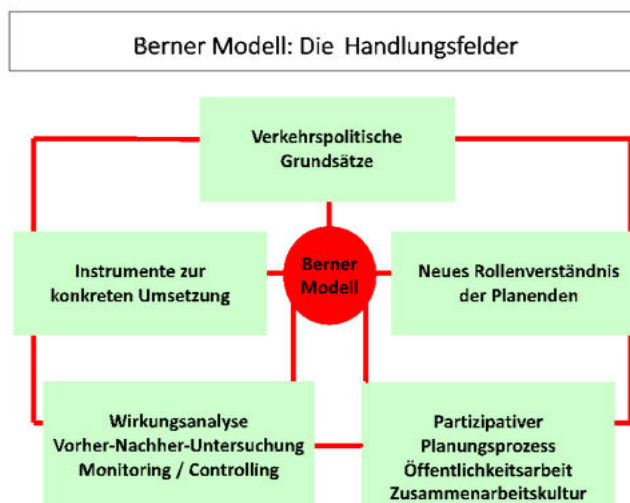
Bis 1945 plante die Stadt- und Verkehrsplanung die Strassenräume bewusst als öffentliche Räume. Die Fahrbahn wird im Mischverkehr durch alle Verkehrsmittel von den FussgängerInnen, Velos, Kutschen und Trams bis hin zu den ersten Autos gemeinsam benutzt. Zwischen 1945 und 1990 löste das Auto im Nahverkehr Tram und Velo ab. Die Realisierung des Nationalstrassennetzes beginnt. Gleichzeitig werden «autogerechte Städte» angestrebt. Der motorisierte Verkehr beansprucht zunehmend den bestehenden Strassenraum. Dieser wird auch entsprechend ausgebaut. Es entstehen Infrastrukturen, welche die Massstäblichkeit der gewachsenen städtischen Gebiete verletzen und als Fremdkörper wirken. Der Fuss- und der Radverkehr müssen sich mit jenen Flächen begnügen, die übrig bleiben. Sie führen oft ein Randdasein. Trotzdem stösst das «Autoland» im urbanen Raum an seine Grenzen. Ab 1990 wachsen mit dem zunehmenden Umweltbewusstsein, den überlasteten Strassen und den negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs auf das Stadtgebiet neue Massstäbe heran: Stadtraum Strasse mit qualitativ guter Gestaltung sowie Abstimmung auf die angrenzenden Bauten und Nutzungen, angebotsorientierte Planung und ein entsprechender Betrieb der Strassen, Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Mit einem Verkehrsmanagement werden in den Hauptverkehrszeiten die Zufahrten des MIV in die hochbelasteten Abschnitte im Siedlungsgebiet dosiert und der strassengebundene ÖV priorisiert.

¹ EWP AG, im Auftrag des Schweizerischen Städteverbandes (Bern, 2019)

Berner Modell

Im Kanton Bern setzte 1970 das NEIN der Bevölkerung in der Stadt Bern zur sogenannten «H-Lösung» dem Ausbau der innerstädtischen Strassen eine Grenze. Auf kantonaler Ebene zeichnet sich der Paradigmawechsel 17 Jahre später auch auf den Kantonsstrassen ab. Vor allem in der Region Bern werden ab 1987 für stark befahrene Kantonsstrassen Projekte nach dem Grundsatz der angebotsorientierten Planung erarbeitet und umgesetzt. Ziele sind die Verträglichkeit mit dem Umfeld und der Umwelt wie auch die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und das Sicherstellen der Funktionalität. «Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr», das «Berner Modell» als neuer Massstab auf den Kantonsstrassen². Ausgewählte Projekte sind die Bernstrasse in Zollikofen, die Seftigenstrasse in Wabern, die Könizstrasse mit dem Neuhausplatz und die Schwarzenburgstrasse mit Tempo 30 im Zentrum von Köniz. Mit der Schweizer VSS Leitfaden «Entwurf von Hauptverkehrsstrassen Innerorts» stellt sich 2017 auch der Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS hinter den Paradigmawechsel³.

Das Berner Modell beruht auf verkehrspolitischen Grundsätzen der politischen Organe. Die Umsetzung erfolgt mittels durch die Verwaltung und privaten Büros erarbeiteten konkreten Instrumenten. «Lernen aus der Erfahrung», Wirkungsanalysen gehören ebenso dazu wie der partizipative Planungsprozess. Die bekannte Frage «Sind sie sicher, dass...» bewirkt das Hinterfragen eigener Haltungen, sowohl bei den Experten als auch bei den Beteiligten. Und damit oft auch zu neuen kreativen und innovativen Lösungen. Das Arbeiten nach dieser Philosophie führt zu einer zukunftsfähigen Zusammenarbeitskultur einem neuen Rollenverständnis der Planenden. Koexistenz statt Dominanz lautet somit die Grundphilosophie, schon im Planungsprozess und später auch auf der Strasse.



² Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr – Das Berner Modell in Planung und Praxis, Oberingenieurkreis II, Bern, Sammelmappe mit Kurzbeschrieben verschiedener Projekte in der Region Bern im Zeitraum 1990 bis 2008.

³ VSS-Leitfaden «Entwurf von Hauptverkehrsstrassen Innerorts», SNG 640 303 (2017)



Bernstrasse Zollikofen, 1991 – 1998

Verkehrsbelastung rund 20'000 Autos pro Tag, während der Sanierung der Halenbrücke 24'000 Autos pro Tag



Seftigenstrasse Wabern, 1996 bis 1997

Verkehrsbelastung rund 21'000 Autos pro Tag und alle 4 Minuten ein Tram pro Richtung, 2020 rund 17'000 bis 18'000 Autos pro Tag



Schwarzenburgstrasse Köniz, 2001 – 2005

Verkehrsbelastung 2005 rund 18'000 Autos pro Tag und alle 2 bis 3 Minuten ein Bus pro Richtung, 2020 rund 14'000 Autos pro Tag



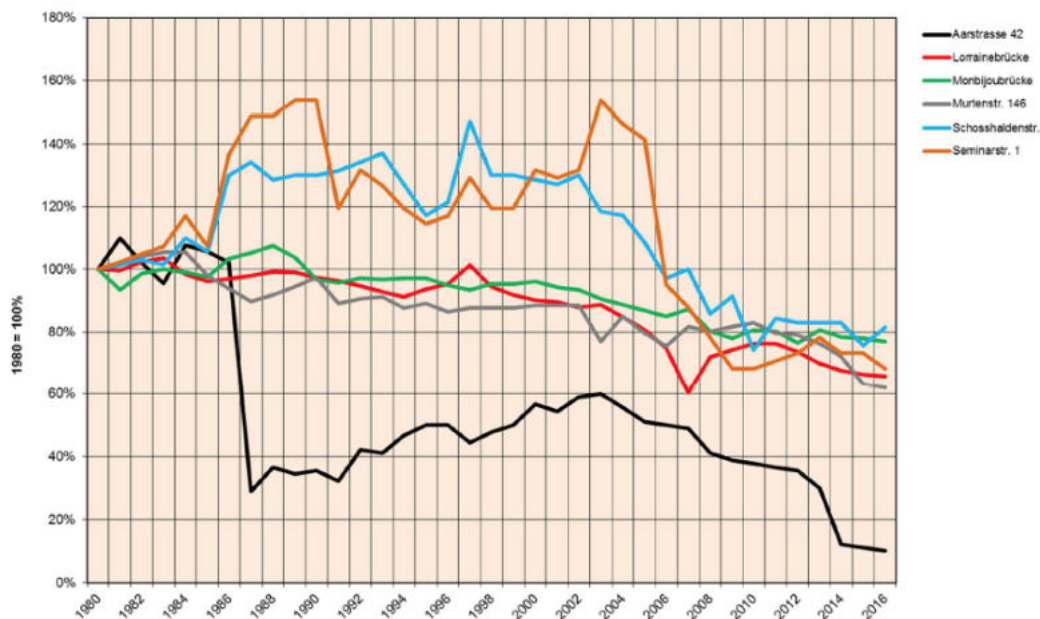
Die Kantonsstrasse quert die «Shopping – Mall» Zentrum Köniz mit Einkaufsgeschäften und Dienstleistungsbetrieben auf beiden Seiten der Kantonsstrasse. Dies ist im Zentrum in die Tempo – 30 – Zone auf den umliegenden Gemeindestrassen integriert.



Ein neues Ambiente nach der Umgestaltung: auch Orte mit hohem Verkehrsaufkommen können beliebte Aufenthaltsorte / Treffpunkte sein.

Diese und weitere Umbauten und Sanierungen haben gezeigt, dass mit der angebotsorientierten Planung sowie auf den gewachsenen Stadt- und Ortsraum abgestimmten Gestaltung und Betrieb der Strasse die Dominanz des Verkehrs stark reduziert und verträgliche Lösungen gefunden werden können. Sie haben mit ihrem gesamtheitlichen Ansatz einen wesentlichen Beitrag zum Paradigmawechsel betreffend den Umgang mit stark befahrenen Strassen in der Schweiz und teilweise im Ausland geleistet. Zudem konnte auch Erkenntnisse bezüglich der Abstimmung von Siedlung und Verkehr v.a. beim Verdichten im Innern gewonnen werden.

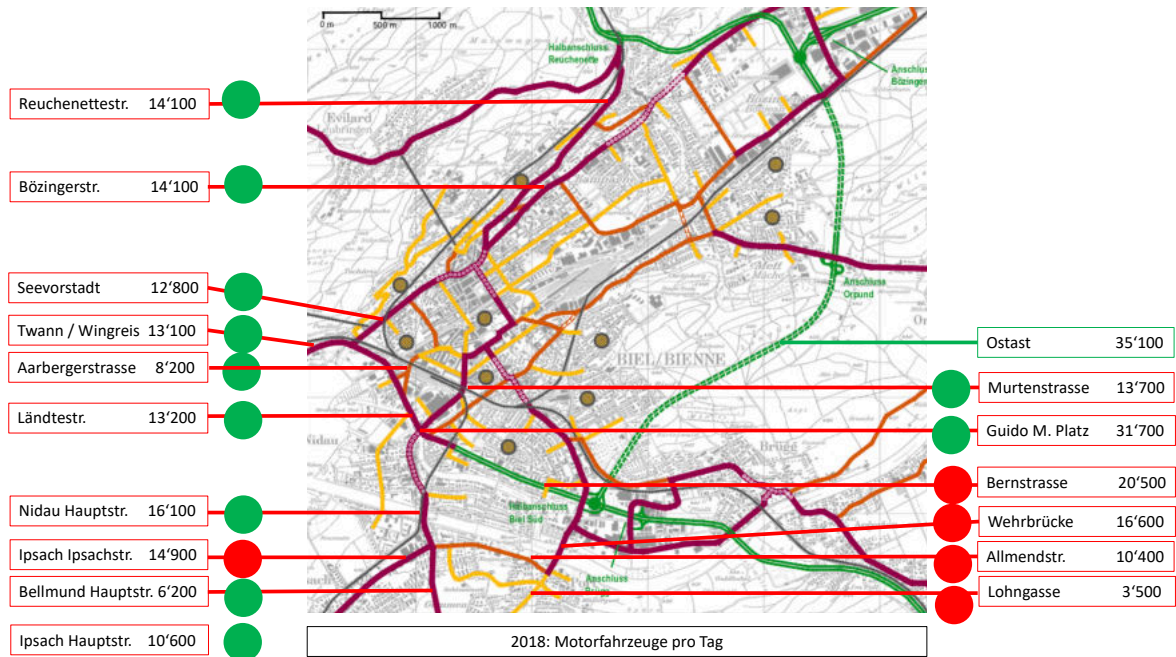
Interessant ist in diesem Zusammenhang auch die Entwicklung der Verkehrsbelastung auf den städtischen und regionalen Strassen in der Region Bern. Nach den starken Verkehrszunahmen bis 1980 / 1990 nimmt der Strassenverkehr in der Stadt und in der Region ab oder hat sich zumindest stabilisiert. Ein Umdenken bei der Verkehrsmittelwahl ist klar erkennbar. Dies zum Beispiel auch in der grossen Gemeinde Köniz mit städtischen und ländlichen Gebieten.



Entwicklung des MIV auf städtische Strassen in der Stadt Bern

Situation in Biel: Ostast

Am 27. Oktober 2017 wurde der Ostast (Nationalstrasse) in Betrieb genommen und anschliessend erste flankierende Massnahmen umgesetzt. Der Monitoringbericht (7) «Verkehrliche Auswirkungen Ostumfahrung Biel – Zwischenstand ein Jahr nach Eröffnung» des Vereins «seeland.biel/bienne auf die Verkehrsbelastungen. Die nachstehende Abbildung zeigt das Ergebnis dieses Monitoring an einigen ausgewählten Querschnitten.



Für 2019 existiert ein interner Statusbericht der Region «seeland.biel/bienne». Das für 2020 vorgesehene Monitoring wurde auf Grund von Covid und Baustellen auf 2021 verschoben. Deshalb sind in der nachstehenden Tabelle die Verkehrsbelastungen 2017 / 2018 / 2019 auf einigen Querschnitten zusammengestellt.

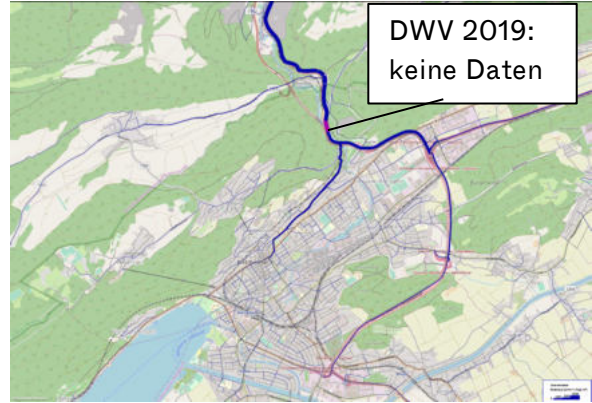
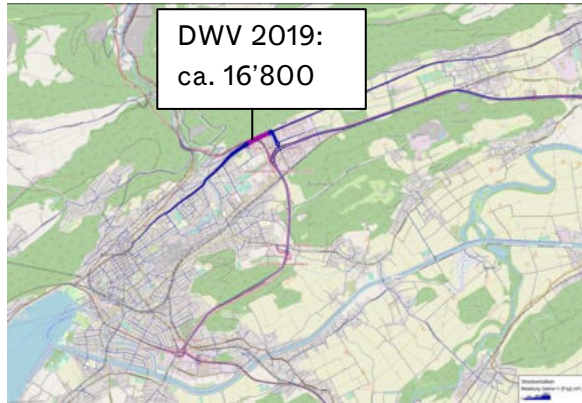
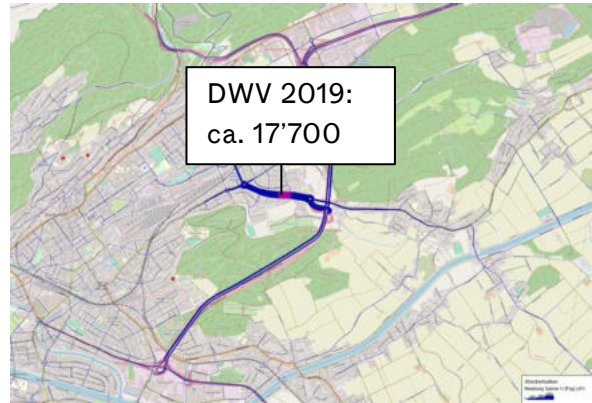
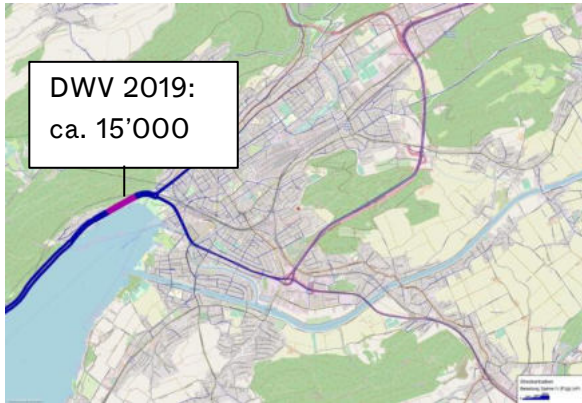
Strasse	Durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV (Motorfahrzeuge)		
	2017	2018	2019
Bözingerstrasse	15'800	14'100	14'000
Reuchenttestrasse	18'100	14'100	9'700
Seevorstadt	16'300	12'800	-
Biel Bernstrasse - Brüggmoos	18'000	20'500	20'100
Biel Kelten / Bernstrasse	-	22'800	21'700
Guido-Müller-Platz*	32'800	31'700	28'000
Ländtestrasse	13'600	13'200	13'300
Aarbergerstrasse	9100	8'200	7'600
Biel Murtenstrasse	15'900	13'700	12'900
Twann / Wingreis	14'700	13'100	13'800
Port Wehrbrücke	14'300	16'600	16'200
Port Allmendstrasse	9'400	10'400	8'700
Nidau Hauptstrasse	18'000	16'100	15'600
Ipsach Hauptstrasse	11'200	10'600	11'200
Ipsach, Ipsachstrasse	14'600	14'900	14'500

* Summe der Knotenzufahrten

Bezüglich der Verkehrsbelastungen darf und muss festgehalten werden, dass diese Verkehrszahlen auf dem Basisnetz einer Agglomeration nicht tief, jedoch mit drei Ausnahmen auch nicht sehr hoch sind. Im Kanton Bern gibt es viele Ortsdurchfahrten mit mehr Verkehr auf der Ortsdurchfahrt (Kantonsstrassen) als auf den Strassen des Basisnetzes der Region Biel. Die Spinnenauswertung⁴ zeigt zudem, dass in Biel nicht der Durchgangsverkehr die Probleme schafft, sondern selbstgemacht sind (Binnenverkehr sowie Ziel- und Quellverkehr). Dies wird gewissermassen durch den Mikrozensus 2015 bestätigt. Im Kanton Bern ist in der Agglomeration Biel der Anteil der Gratisparkplätze an den Arbeits- und Ausbildungsplätzen im Vergleich mit den anderen Agglomerationen am höchsten. Dabei ist die pro Tag mit dem Auto zurückgelegte Distanz tiefer als in den anderen

⁴ Schlussbericht vom 17.02.2020 «Verkehrliche Grundlagen», Kontextplan Bern, im Auftrag der Kerngruppe.

bernischen Agglomerationen. Es kann deshalb vermutet werden, dass in Biel auch kurze Distanzen mit dem Auto zurückgelegt werden.



Spinnenauswertung Biel, DWV 2019

Abbildung 2-27: Verfügbare Auto- und Veloabstellplätze am Arbeits-/Ausbildungsort (in Prozent) CH, BE und Agglomerationen

	Autoabstellplätze			Veloabstellplätze	
	Ja, gratis	Ja, bezahlt	Nein	Ja	Nein
Schweiz	52.0%	21.5%	26.4%	76.8%	23.2%
Kanton Bern	48.6%	24.5%	26.9%	82.5%	17.5%
Bern	35.1%	31.9%	33.0%	80.1%	19.9%
Biel/Bienne	53.5%	22.3%	24.2%	77.0%	23.0%
Interlaken	49.8%	(25.9%)	(24.3%)	77.6%	(22.4%)
Thun	47.7%	22.8%	29.6%	86.3%	(13.7%)

Im Vergleich zu den anderen Agglomerationen, steht einem Drittel der Erwerbstätigen aus der Agglomeration Bern kein Parkplatz an der Arbeitsstätte zur Verfügung. In dieser Agglomeration ist auch der Anteil kostenpflichtiger Parkplätze am höchsten.

Parkplatzangebot an den Arbeits- und Ausbildungsplätzen in den Agglomerationen im Kanton Bern (Mobilität im Kanton Bern, Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, April 2018)

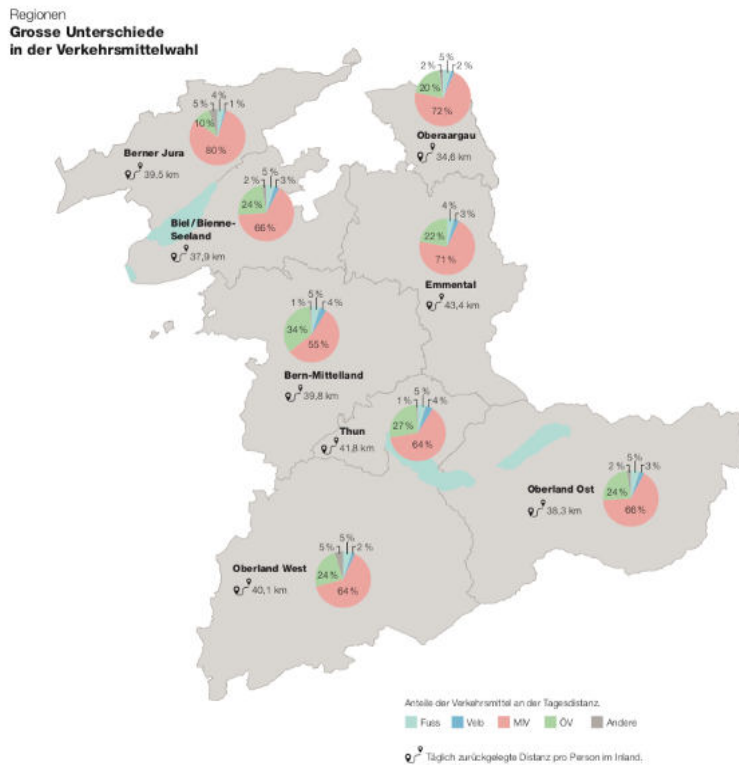
Am Arbeits- und Ausbildungsort ist in der Agglomeration Biel das Angebot an Gratisparkplätzen sehr hoch. 53.5 % verfügen über einen Gratisparkplatz, 22.3% über einen kostenpflichtigen Parkplatz und 24.2% über keinen Parkplatz. Dies spiegelt sich in der Benützung des öffentlichen Verkehrs. In der Region Biel beträgt der Modal-Split 66% MIV, 24% ÖV sowie 10% Velo / zu Fuss und andere Verkehrsmittel. Mit einer schrittweisen Reduktion der Zahl der kostenpflichtigen

und der Gratisparkplätze kann der MIV-Pendlerverkehr reduziert und so ein Teil der nötigen «Reserven» für die Innenentwicklung geschaffen werden.

Mikrozensus 2015

Die Auswertung des Mikrozensus 2015 für die Regionen im Kanton Bern weist auf grosse Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl an der Tagesdistanz in den einzelnen Regionen hin. Die Region Biel weist mit 24% öV und in etwa die gleichen Kennwerte auf wie die Regionen im Berner Oberland. Dass mit einem guten und dichten öV- Angebot die Verkehrsmittelwahl beeinflusst werden kann zeigt die Region Bern-Mittelland.

Auch in Biel hat der Wandel im Umgang mit der Mobilität Spuren hinterlassen. So wurde 2014 das «Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs» erlassen. Ziel ist, den motorisierten Individualverkehr nicht mehr ansteigen zu lassen. Eine Gesamtschau über die Bieler Verkehrsplanung mit ihren kurz- und langfristigen Entwicklungsperspektiven hat auch die Bieler Baudirektion 2017 mit «Ausblick Verkehr – Update» erstellt. Als wichtigste aktuelle Herausforderungen genannt werden u.a. das Eindämmen des Verkehrswachstums und das Ziel einer Gesamtbelastung im städtischen Strassennetz, die noch verträglich ist. Zudem soll die Betriebs- und Gestaltungsqualität der Stadtstrassen unter Berücksichtigung der verschiedenen Benutzergruppen sichergestellt werden. Die 2018 vom Gemeinderat verabschiedete «Gesamtmobilitätsstrategie» der Stadt Biel enthält vier Handlungsfelder und drei Arten von Zielen (Planungsgrundlagen, Infrastruktur und Sensibilisierung). Im Handlungsfeld «Verhalten» wird auf das Beeinflussen des Mobilitätsverhalten eingegangen. Im Fokus stehen effiziente Fortbewegungssysteme und harmonische Koexistenz, der Fuss- und Veloverkehr, die stärkere Nutzung des öffentlichen Verkehrs und die Plafonierung des Individualverkehrs auf dem lokalen Netz. In den beiden andern Handlungsfeldern sind Vorgaben für die Netze der verschiedenen Verkehrsträger, die Parkierung und für die harmonische Integration der Verkehrsinfrastrukturen ins Stadtbild formuliert. Wie der Kanton Bern arbeitet auch die Stadt Biel nach der übergeordneten 3-V-Strategie: «Vermeiden von Verkehr – Verlagern des Verkehrs – Verträgliche Ausgestaltung des Verkehrs». Aktuell wird gegenwärtig die 3-V-Strategie zum Teil mit «Vernetzen des Verkehrs» zu einer 4-V-Strategie erweitert, was in Biel mit der Gesamtmobilitätsstrategie ebenfalls angestrebt wird. Bezüglich der verkehrspolitischen Vorgaben und der Handlungsfelder ist Biel für die Zukunft bestens gerüstet.



Übersicht der Verkehrsmittelwahl (Kanton Bern)

Der Blick nach vorne

2013 wurde in der Schweiz das neue verschärfte Raumplanungsgesetz angenommen. Politikerinnen und Politiker, StädteplanerInnen, Architekten und Architektinnen, VerkehrsplanerInnen, sie alle bemühen sich um dessen Umsetzung. In Stadtlandschaften soll das weitaus grösste Wachstum stattfinden. Im Kanton Bern zum Beispiel 75% der gesamten Bevölkerungszunahme. Das grösste Wachstum wird deshalb künftig in den inneren Agglomerationsgürteln und in den Kernstädten stattfinden.

In den Städten und grösseren Ortschaften hat die Innenverdichtung bereits begonnen. Dazu gehört auch Biel mit seinem inneren Agglomerationskern. Die Innenverdichtung wird das zukünftige Mobilitätsverhalten wesentlich prägen. Weitere Faktoren sind autofreie Haushalte, «Greta», Klimawechsel, Urbanität, neue Arbeitsmodelle, Digitalisierung, selbstfahrende Autos usf. Ob die aktuelle Pandemie längerfristig zu neuen Arbeitsmodellen (Homeoffice, digitale Konferenzen), einem neuen Konsumverhalten (Online Shopping) und damit auch einem neuen Mobilitätsverhalten mit einer gegenüber heute veränderten Verkehrsmittelwahl führt, ist gegenwärtig noch offen. Im Webinar der VSS⁵ ging Prof. Vincent Kaufmann, Professor für Stadtsoziologie und Mobilitätsanalyse an der ETH Lausanne, bezüglich Zukunft davon aus, dass die vielen und teils starken Veränderungen im Mobilitätsverhalten während der Krise auch in Zukunft nicht verschwinden werden. Die Zukunft der Mobilität werde nicht einfach eine Verlängerung der Vergangenheit sein. Wir dürften nicht so tun, als wäre nichts

⁵ «Wie die Mobilität von Morgen funktionieren soll», Bericht zum VSS-Webinar «Welche Mobilität wollen wir und brauchen wir in Zukunft», Strasse und Verkehr, September 2020.

geschehen. Es brauche Offenheit für Veränderungen und visionäre Ideen. Miteinzubeziehen in die Gestaltung der Mobilität der Zukunft müssten neue Aspekte und Phänomene. Im gleichen Webinar machte der Walliser Kantonsingenieur Vincent Pellissier die Aussage, dass wir keine Ressourcen haben, um ein Angebot zu schaffen, das den Entwicklungen der Mobilitätsnachfrage gerecht wird. Er spricht damit in erster Linie die «menschlichen» Ressourcen an, welche heute für die Substanzerhaltung und den Unterhalt der Infrastrukturen fehlen.

Fest steht: Über das Mobilitätsverhalten in der Zukunft bestehen grosse Unsicherheiten. Was bedeuten die erwähnten Faktoren und die Innenverdichtung für das Mobilitätsverhalten und den Umgang mit der Mobilität? Dieser Frage wird auch im Forschungsbericht der SVI nachgegangen.

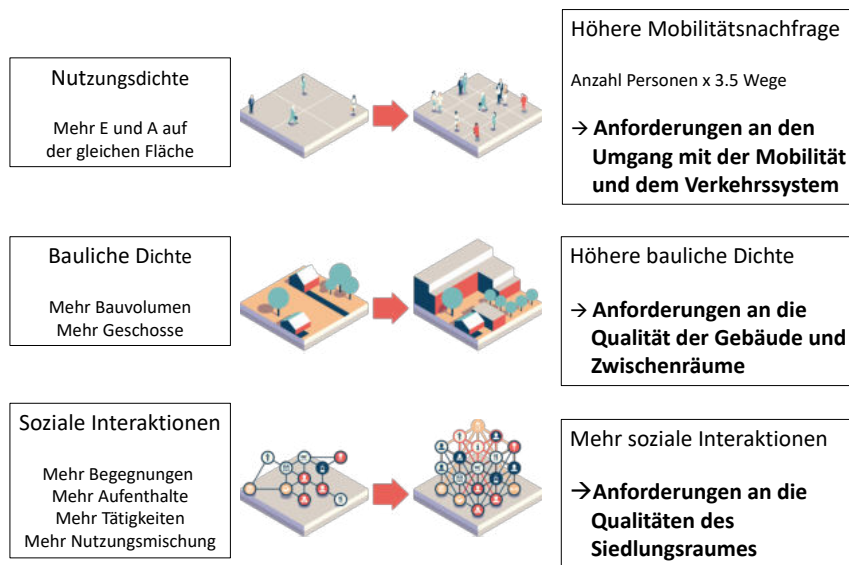


Abbildung: Jonas Bubenhofer, Metron, in einer Präsentation zum Forschungsbericht SVI 2015/003 «Folgen der Innenentwicklung für den Verkehr und die Planungsprozesse»

Eine höhere Nutzungsdichte führt zwangsläufig zu einer höheren Mobilitätsnachfrage. Und zwar meist dort, wo die bestehenden Anlagen bereits ausgelastet oder zumindest hohe Belastungen aufweisen. Zu überdenken ist deshalb der Umgang mit der Mobilität bzw. deren Bewältigung. Die sich aus der höheren baulichen Dichte und der Zunahme der sozialen Interaktionen ergebenden hohen Anforderungen an die Lebensqualität und die Qualität der Aussenräume inkl. der öffentlichen Räume werden dem Ausbau der Strassenkapazitäten und der Strassen Grenzen setzen. Es gilt heute als anerkannt, dass zukünftig im urbanen Gebiet Strassen eine hohe Verträglichkeit mit dem Umfeld und dessen Nutzungen aufweisen müssen. Bei der Innenverdichtung sind somit im Sinne zukunftsfähiger Strassen folgende Fragen zu beantworten bzw. Aufgaben einer Lösung zuzuführen:

Frage 1: Was für Strassenanlagen sind nötig und wie sind diese zu gestalten und zu betreiben?

Wie müssen Strassen gestaltet und betrieben werden, damit die Verträglichkeit gewährleistet ist und sie einen Beitrag an eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität leisten können?

Frage 2: *Welcher Umgang mit der Mobilität wird zukünftig nötig sein?*

Wie kann das Mobilitätsverhalten derart beeinflusst werden, dass der Verkehr gemäss Punkt 1 verträglich und unter Beachtung der Belastbarkeit abgewickelt werden kann?

Frage 3: *Was bedeutet dies für das Monitoring und Controlling?*

Welche Werkzeuge und Regeln braucht es für das kontinuierliche Abstimmen und Steuern der Siedlungs- und Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung, damit die Punkte 1 und 2 Rechnung eingehalten werden?

Zu Frage 1: Was für Strassenanlagen sind nötig und wie sind diese zu gestalten und zu betreiben?

Wie stark belastete Strassen in Städten und Ortschaften gestaltet und betrieben werden sollen, so dass sie einen Beitrag an eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität zu leisten vermögen, darüber existieren ausreichende Kenntnisse und Erfahrungen. Verwiesen sei in diesem Zusammenhang auf das bereits erwähnte Berner Modell sowie die umgesetzten Projekte. Diese Strassen stehen teils seit mehr als 20 Jahren in Betrieb. An dieser Stelle soll lediglich ein Hinweis auf deren Aufgaben und Anforderungen als Strassen des Basisnetzes (Kantonsstrassen) hingewiesen werden. Sie:

- gewährleisten die Mobilität (Fussverkehr, Veloverkehr, öV, MIV)
 - Verbinden längs und quer
 - Dem urbanen Umfeld entsprechende Funktionalität (MIV, ÖV, Velo, Fussverkehr)
- schaffen gute Voraussetzungen für das Umfeld und die Nutzungen
 - Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Einkaufen, Konsum, Wirtschaft, Gewerbe, Läden, Dienstleistungen, usw.
- sind Teil eines Stadtraumes und öffentlicher Räume von hoher Qualität
 - Lebens- und Aufenthaltsqualität
 - Soziale Kontakte, Kultur
 - Ambiente
- respektieren die durch die Umwelt und das Umfeld gesetzten Grenzen Lärm, Luft, Klima usw.

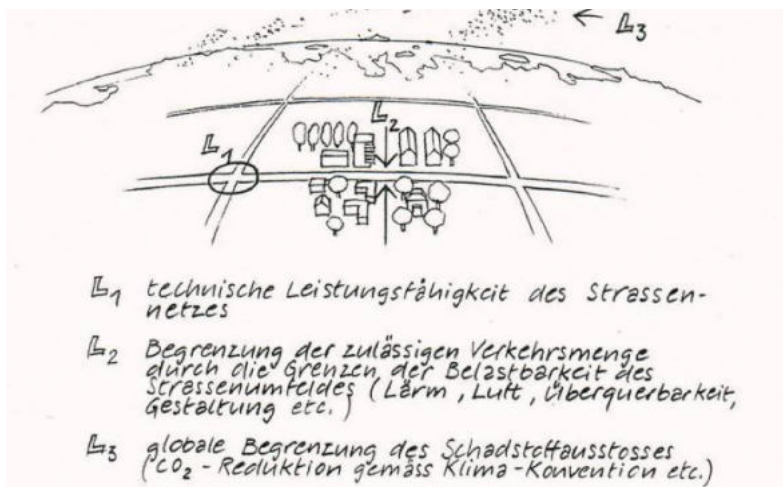
Der Westast in Biel wird unter Berücksichtigung eines wohl längeren Plangenehmigungsverfahrens und gemäss Tiefbauamt des Kantons Bern einer Bauzeit von 15 Jahren wohl frühestens in 20 bis 30 Jahren in Betrieb genommen werden können. Da der Westast im Tagbau quer durch Biel gebaut werden soll, werden bis zu dessen Inbetriebnahme an der bestehenden West – Ost – Strassenverbindung keine wesentlichen Verbesserungen umgesetzt werden können.

Zu Frage 2: Welcher Umgang mit der Mobilität wird zukünftig nötig sein?

Zum Umgang mit der Mobilität hat Biel klare Vorgaben formuliert. Die Schlüsselgrösse ist dabei letztlich die sogenannte Belastbarkeit. Diese basiert auf einer gesamtheitlichen Beurteilung einer Strasse, deren Umfeld sowie der Auswirkungen auf die Umwelt. Sie definiert, wie viel motorisierter Individualverkehr

auf einem Strassenabschnitt unter Berücksichtigung der Strassenanlage, des Stadtraumes, der Verträglichkeit mit den andern Verkehrsteilnehmenden, dem Umfeld und der Umwelt maximal zulässig ist. Als Beispiele erwähnt seien u.a. die Vorgaben bezüglich der Luft- / Lärmemissionen, des fahrplangerechten ÖV-Betriebs, der Querbarkeit für den Fussverkehr sowie der Attraktivität und Sicherheit für den Veloverkehr. Nebst solchen messbaren (quantitativen) Kriterien sind bei der Festlegung der Belastbarkeit auch qualitative Aspekte, wie zum Beispiel stadträumliche Qualitäten, die Trennwirkung, das Ambiente sowie die Aufenthaltsqualität im Strassenraum, die Wohnqualität entlang der Strasse und die Erschliessbarkeit resp. die Attraktivität für angrenzende Nutzungen (zum Beispiel Einkaufen) usf. zu berücksichtigen. Die Belastbarkeit wird zudem auch durch die Ausgestaltung der Strassenanlage beeinflusst, wie z. Bsp. durch eine Fussgängerschutzinsel oder einen Mehrzweckstreifen. Massgebend für die Festlegung der Belastbarkeit eines Strassenabschnitts ist stets der tiefste der Belastungsgrenzwerte einzelner Strecken und Kreuzungen.

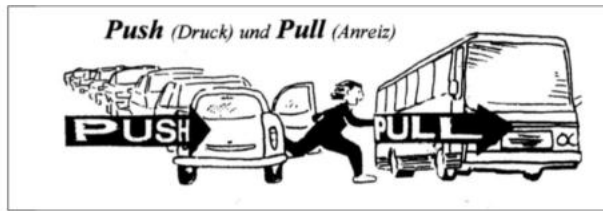
Um all den Ansprüchen gerecht zu werden, wird im verdichteten urbanen Gebiet zukünftig nach der Philosophie der angebotsorientierten Verkehrsplanung⁶ geplant werden müssen. Mit der angebotsorientierten Verkehrsplanung wird das Infrastrukturangebot unter Berücksichtigung der vorhandenen Anlagen sowie der Belastbarkeitsgrenzen von Verkehr, Umfeld und Umwelt festgelegt. Der Stadtraum und die Nutzungen bestimmen somit, was noch möglich ist. Und nicht die Nachfrage.



Belastbarkeit, Grundprinzip des Berner Modells (Quelle: Jürg Dietiker / OIK II)

Bereits heute und wohl auch zukünftig stellt sich deshalb die Frage nach den Massnahmen, mit denen das Mobilitätsverhalten derart beeinflusst werden kann, dass die Belastbarkeitsgrenzen nicht überschritten werden. Die Antworten sind im Werkzeugkasten «Push and Pull» enthalten. Viele der Massnahmen und oft auch deren Wirkungen sind bekannt. Es ist davon auszugehen, dass in Zukunft weitere «Werkzeuge» die bisherigen ergänzen werden. «Coworking Space» oder «home office» sind nur zwei Beispiele für derartige Ansätze, wobei bei diesen über die Auswirkungen noch wenige Kenntnisse bestehen.

⁶ Angebotsorientierte Verkehrsplanung, Schweizer Norm SN 640 210



Parkplätze bewirtschaften	Attraktive Wege für den Fussverkehr
Möglichst wenig Parkplätze	Attraktive Wege für den Veloverkehr
Keine Erhöhung Strassenkapazität	Ausbau öffentlicher Verkehr (ÖV)
Verkehrsmanagement	ÖV nicht im Stau, hat Priorität
	Mobilitätsberatung

- Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepte
- Mobilitätskonzepte

Darstellung der Push- und Pullmassnahmen

Zu Frage 3: Was bedeutet dies für das Monitoring und Controlling?

Für eine gezielte Stadtentwicklung benötigen die dafür verantwortlichen politischen Organe und Fachstellen der Verwaltung ein gesamtheitliches Monitoring und Controlling. Dieses muss alle relevanten Einflussfaktoren im Auge haben. So unter anderem auch die Stadtentwicklung an sich inkl. der städtebaulichen Massnahmen, die Lebens- und Aufenthaltsqualität, Entwicklungen in den Bereichen Arbeit (zum Beispiel Home-Office) und Freizeit (zum Beispiel neue Trends), das Mobilitätsverhalten, die Nutzung der Verschiedenen Verkehrsmittel, die Verkehrsinfrastruktur, deren Weiterentwicklung, deren Belastungen durch den Binnen-, Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr, die Belastbarkeit sowie Umwelt- und Klimafaktoren usw. Beobachtet und allenfalls gesteuert werden müssen auch die Umsetzungsprogramme und die Wirkungen von Lösungen und Massnahmen entsprechend den Zielen und Vorgaben.

Dafür zu sorgen, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) die Belastbarkeit nicht überschreitet, ist eine Daueraufgabe und für die qualitätsvolle Entwicklung von Stadt und Region ausschlaggebend. Auch in Biel mit den bereits erwähnten Vorgaben der Stadt. Das Monitoring basiert vielfach auf Wirkungsanalysen. Darüber bestehen ausreichende Erfahrungen. Noch entwickelt und für den konkreten Fall aufgebaut und eingeführt werden muss das Controlling, das wirkungsvolle und gezielte Steuern. Der Verkehr macht an Gemeindegrenzen nicht halt. Er benützt kommunale, kantonale und nationale Anlagen. In der Praxis muss deshalb das Steuern über die vertikalen und horizontalen politischen Strukturen hinweg erfolgen. Es müssen verbindliche Entscheide getroffen werden können. Bezüglich der Strukturen, der Organisation, der Entscheidungsfindung und der Umsetzung in unserem politischen System bestehen jedoch noch wenige Erfahrungen. Diesbezüglich muss Neuland betreten werden. Denkbar ist, dass u.a. die Regionalplanung und die RVK's hier eine Rolle spielen könnten resp. müssten. Um beim Faktor Belastbarkeit zu bleiben: Bei diesem geht es letztlich darum, ein sich abzeichnendes Überschreiten der Belastbarkeitsgrenze rechtzeitig zu erkennen und die Mobilitätsbewältigung primär mittels «Push & Pull – Massnahmen» und sekundär durch Infrastrukturausbauten derart zu steuern, dass

dies verhindert werden kann. Dies und nichts anderes bedeutet das zukunftsfähige Abstimmen von Siedlung und Verkehr.

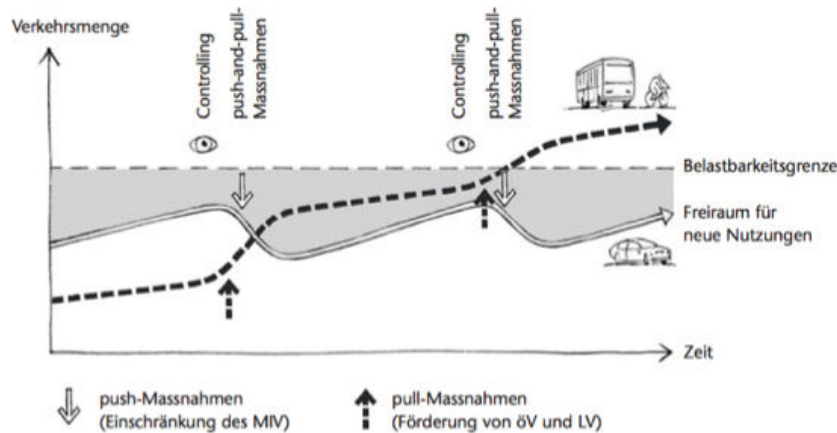


Bild F. Kobi

Komplexe Schnittstellen sind beim Abstimmen von Siedlung und Verkehr die Anschlüsse des Hochleistungsstrassennetzes (HLS) innerhalb des urbanen Gebietes. Hier treffen Anliegen von Bund, Kanton und Gemeinde aufeinander. Jeder der drei Partner strebt eine hohe Funktionalität «seiner» Strasseninfrastruktur an, was an sich auch angezeigt ist. Auf der Hochleistungsstrasse stehen das Gewährleisten des Verkehrsflusses bei einer hohen Kapazität im Vordergrund. Der Autoverkehr muss grundsätzlich rollen. Auf dem Basisnetz der Kantons- und Gemeindestrassen geht es dagegen um eine gesamtheitliche Funktionalität. Sichert werden müssen die Anliegen aller Strassenbenützer, d.h. des Autoverkehrs, des öffentlichen Verkehrs, des Fahrrad- und Fussverkehrs mit einer Vielzahl unterschiedlicher Anliegen der Verkehrsteilnehmenden selber und auch jene der Anwohnenden, des Gewerbes und der Wirtschaft. Von Rollen bis Anhalten und Parkieren, von Fahrplan und kurzen Reisezeiten einhalten bis «vor jeder Türe eine Haltstelle», sofort queren können bei hoher Sicherheit, von..., von..., von.... Bei stockendem Verkehr oder sogar Stau besteht die Gefahr, dass der MIV vor dem kritischen Anschluss auf das untergeordnete Strassennetz ausweicht. Darunter leiden nicht nur die Lebensqualität der EinwohnerInnen und die Gewerbetreibenden in den Quartieren, sondern auch der im Stau steckenbleibende öffentliche Verkehr, der Veloverkehr und der Fussverkehr. Ausweichverkehr auf das Basisnetz ist deshalb zu verhindern. Das Steuern des Autoverkehrs in den Anschlussbereichen kommt jedoch einer Gratwanderung gleich, und zwar für alle Beteiligten. Entweder wird der von der Hochleistungsstrasse abfliessende Verkehr dosiert, mit den oben erwähnten Folgen für das städtische Basisnetz. Oder dieses wird nachfrageorientiert ausgebaut, mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Qualität der öffentlichen Räume, die Nutzungen und damit letztlich auch auf die Stadtentwicklung. Solche Anschlüsse sind deshalb sehr heikel.

Verkehrsprognosen: Die Unsicherheiten müssen berücksichtigt werden

Prognosen braucht es. Sie erlauben uns einen Blick in eine mögliche Zukunft, in ein oder mehrere Szenarien. In der Vergangenheit lag die tatsächliche Entwicklung meist über der prognostizierten Entwicklung. Die Prognosen haben sich dabei oft

selber bestätigt. Denn sie arbeiteten mit Einflussfaktoren, die letztlich auf dem zurückliegenden Verhalten der Menschen und ihren Wertvorstellungen sowie Entscheiden basieren. Doch, verhalten sich die Menschen auch in Zukunft noch so oder verändern sich die Werte und Entscheide? Verschiedene in der Region Bern durchgeführte Wirkungsanalysen zeigen interessante Verhaltensänderungen beim Mobilitätsverhalten und damit auch im Verkehrsverhalten. Der MIV nimmt auf den Einfallstrassen in die Stadt ab. Zum einen stehen Angebotsverbesserungen beim öV und beim Veloverkehr dahinter. Zum andern dürften jedoch auch Veränderungen der gesellschaftlichen Werte mitspielen. Die Angebotsverbesserungen werden angenommen. In urbanen Gebieten verfügen bereits viele Haushalte über kein Auto mehr. Gemäss Mikrozensus 2015 waren in Bern 57% (2005: 45%) der Haushalte autofrei. Über alle grösseren Städte der Schweiz hinweg zeigt sich diese Tendenz zu einem «autofreien Lebensstil». Hält diese Tendenz an oder gibt es eine Kehrtwende? Dies wissen wir dies nicht. Unsicherheiten bestehen.

Was wird «Greta» bewirken? Beginnt eine neue Meinungsgeneration? Erstaunlich sind die bereits heute erkennbaren Veränderungen und Anpassungen. Erstaunlich ist auch, in welcher kurzen Zeit diese erfolgten. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang sicherlich das Abstimmungsverhalten am Wochenende vom 19./20. Oktober 2019. Und quasi «über Nacht» kündeten die SBB die Wiedereinführung der vor einigen Jahren gestrichenen Nachtzügen an. Was bewirken diese Veränderungen, was bewirkt «Greta» noch? Und wie wirken sich Ereignisse wie zum Beispiel die gegenwärtige Pandemie längerfristig aus? Dies wissen wir dies nicht. Unsicherheiten bestehen.

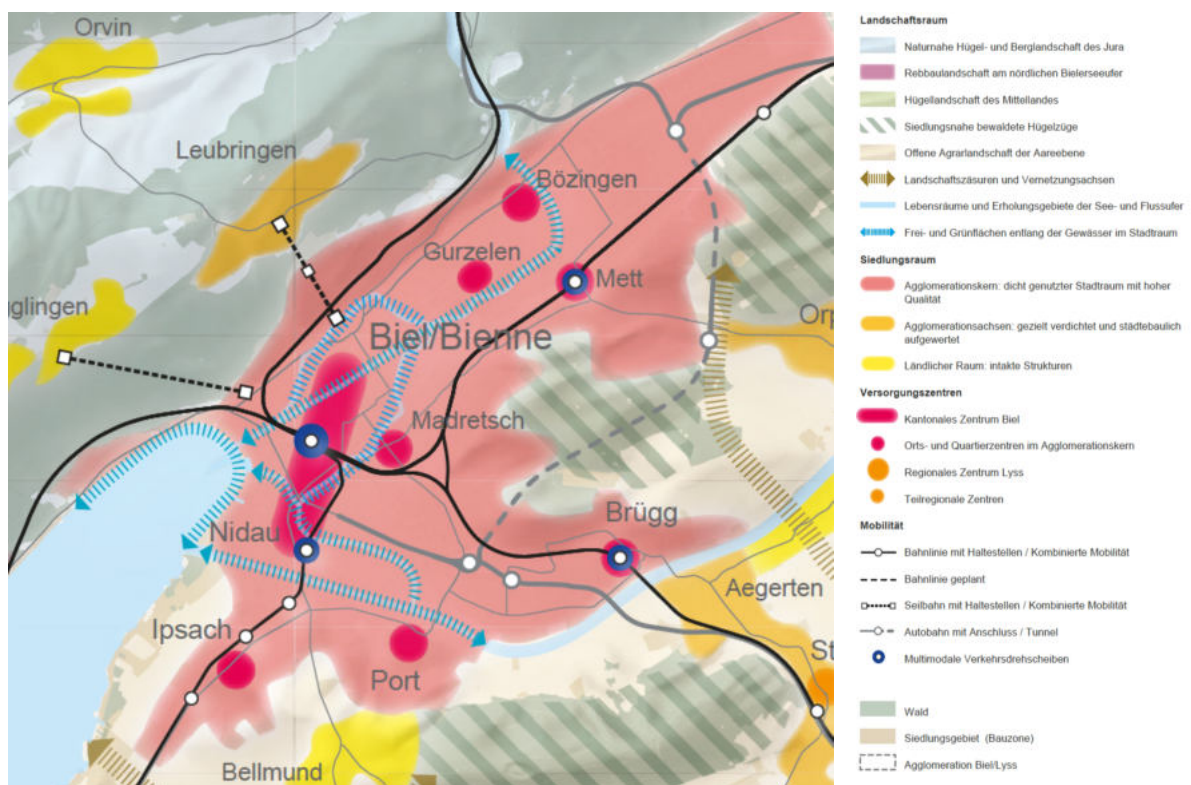
Sind die selbstfahrenden Autos «die» Lösung für die zukünftigen Mobilitätsbewältigung? So wie es die Technikgläubigen und die Industrie prophezeien? Die Strassen sollen zukünftig mehr Verkehr aufnehmen (können). Über statt U-Bahn war im «Der Bund» vom 23. August 2018 zu lesen. Gemäss Umfragen seien die Hälfte aller New Yorker Car-Sharing- Kunden vorher mit dem öffentlichen Verkehr gefahren. Am 17. September 2019 doppelte die gleiche Zeitung nach. Nach Studien der Mobilitätsforscher der Wirtschaftsgesellschaft Deloitte werde 2035 jede dritte Strecke mit autonomen Fahrdiensten und dies erst noch zum halben Preis des öffentlichen Nahverkehrs zurückgelegt. Wegen der vielen Robitaxis werde das Verkehrsaufkommen um 40% steigen. Erfolgt eine Rückkehr zurück in die Zeit 1945 – 1990, der Zeit mit dem «alleinigen» Massstab Auto? Wird eine solche Entwicklung auf Akzeptanz stossen und sich durchsetzen? Oder kommt es zu Gegenreaktionen dem Setzen von Grenzen kommen? Belastbarkeitsgrenzen unterscheiden nicht zwischen den heutigen Autos und Car-Sharing-Fahrzeugen. Dies wissen wir dies nicht. Unsicherheiten bestehen.

In Biel besteht noch Potenzial zum Schaffen oder dem Vergrössern der Reserve (Differenz zwischen der Belastung und der Belastbarkeit) mit gezielten «Push & Pull» Massnahmen. Erforderlich sind deshalb das rasche Angehen und Umsetzen von Sofortmassnahmen sowie der kurz- und mittelfristigen Lösungen und Massnahmen.

3. Zukunftsbild

Zur Entscheidungs- und Lösungsfindung bezüglich des Umgangs mit dem Projekt A5-Westast braucht es eine gemeinsame Zielvorstellung für Stadt und Region. Es geht um die Frage, welches Bild für Stadt und Region gewünscht wird. Es braucht grundsätzliche Vorstellungen, die aber konkret räumlich verortet werden müssen. Auf deren Basis sollen dann die Stossrichtungen im Umgang mit Städtebau und Verkehr in der Region und die damit verknüpften kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen (stufenweise Umsetzung) definiert werden.

3.1 Zukunftsbild 4. Agglomerationsprogramm



Ausschnitt Zukunftsbild aus dem 4. Agglomerationsprogramm der Region Biel-Seeland

Basis des in der Kerngruppe bearbeiteten Zukunftsbildes ist das aktuelle Zukunftsbild für die Region aus dem 4. Agglomerationsprogramm. Darin werden folgende wichtige Inhalte definiert:

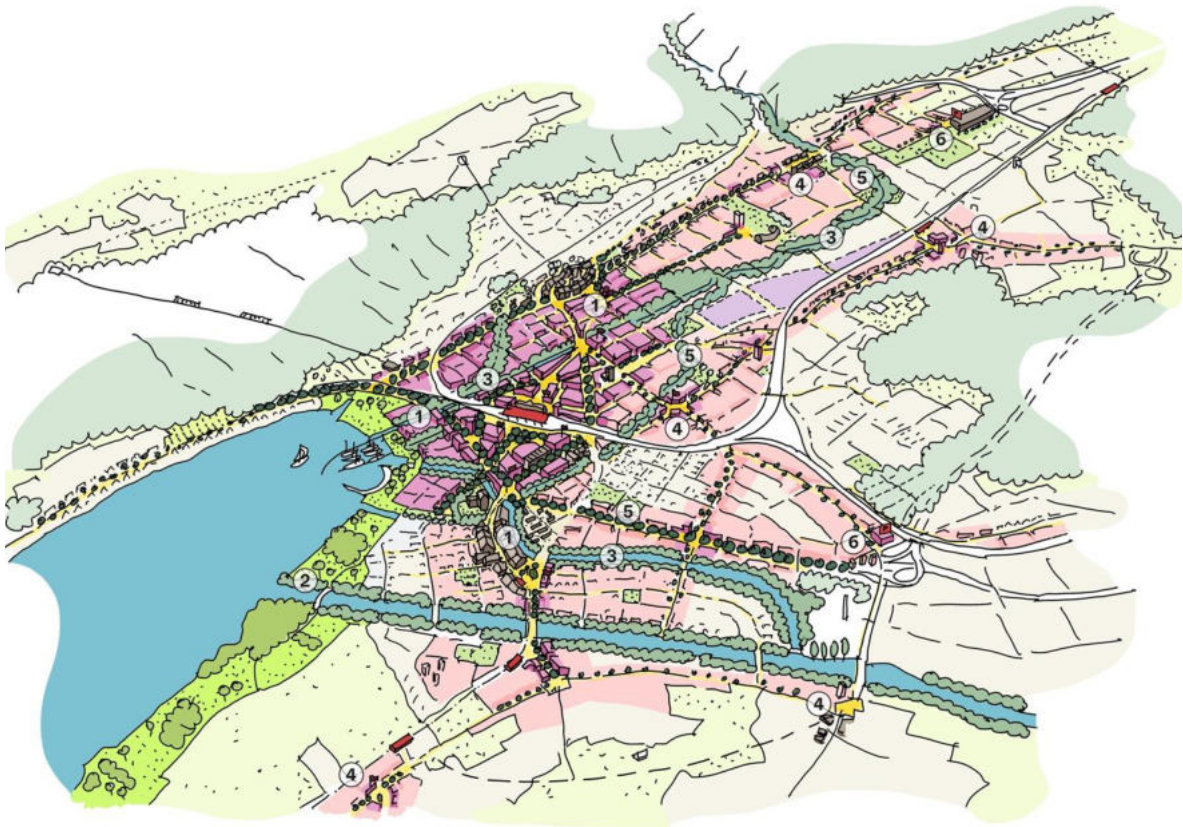
- Der Agglomerationskern umfasst die Städte Biel und Nidau und die direkt angrenzenden Gemeinden im ersten Agglomerationsgürtel wie Ipsach, Port und Brugg. Dieses Kerngebiet ist ein dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität.
- Das Gebiet zwischen den beiden Altstädten von Biel und Nidau gilt als «Kantonales Zentrum Biel» und hat eine zentrale Versorgungsfunktion für die gesamte Region
- Ergänzend zum «Kantonalen Zentrum» gibt es verschiedene Orts- und Quartierzentren. Es entsteht eine polyzentrische Agglomeration.

- Eine zentrale Rolle für die Strukturierung des Stadtraums haben die Frei- und Grünflächen entlang der Gewässer (Seeufer, Schüssarme usw.).
- Der Hauptbahnhof von Biel gilt als zentrale multimodale Verkehrsdrehscheibe. Die Haltestellen Nidau, Mett und Brügg sind ergänzende Drehscheiben.

3.2 Zukunftsbild Kerngruppe

Das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms ist zwar eine gute Basis, jedoch sehr schematisch und in den Aussagen und Verortungen etwas unpräzise. Auch fehlen qualitative Aussagen.

Im Zukunftsbild der Kerngruppe wird das bestehende Zukunftsbild darum geklärt, präzisiert und ergänzt in Bezug auf verkehrliche, städtebauliche und freiräumliche Themen, mit Fokus auf Qualitäten. Das Zukunftsbild soll inspirieren, eine konstruktive Diskussion fördern und die Absichten veranschaulichen. Der Fokus liegt darum nicht auf Texten und Plänen, sondern auf Darstellungen als räumliches Bild.



Zukunftsbild Kerngruppe (Darstellung Van de Wetering)

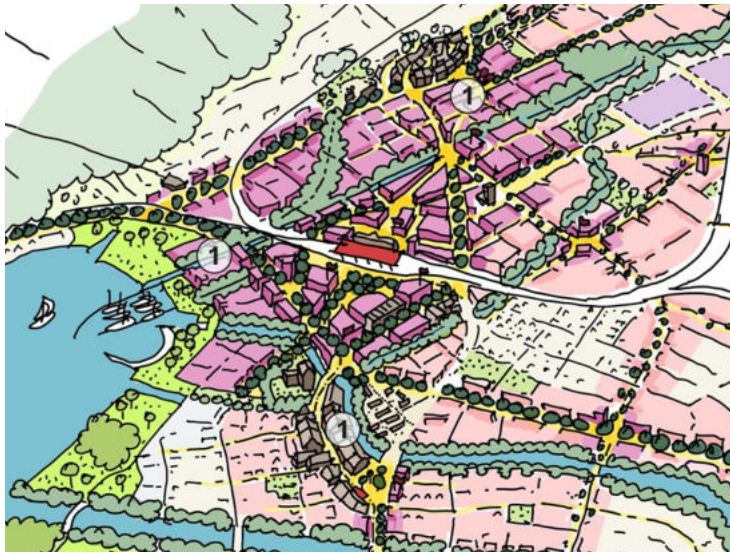
Das Zukunftsbild beschreibt sechs übergeordnete Leitideen, deren Auswirkungen auf Stufe Quartier und Stadtraum nachfolgend erläutert werden:

1: Engeres Kerngebiet: Zusammenhängendes Zentrumsgebiet zwischen Biel und Nidau (die beiden historischen Zentren und der dunkelrosa Bereich)

- 2: Durchgehendes Seeufer, Stadt am See
- 3: Gewässerräume als grünes, verbindendes Netz
- 4: Attraktive Orts- und Quartierzentren
- 5: Innenentwicklung mit grünen Freiräumen
- 6: Sicherstellung Erreichbarkeit MIV: Hubs, unterirdische Lösungen

Ein strategisches Gebiet für die zukünftige Stadtentwicklung ist die Landreserve Güterbahnareal. Bei der (langfristigen) Entwicklung des Gebiets ist das Potenzial zur Lösungsfindung, insbesondere für die Erreichbarkeit der zentralen Quartiere, zu prüfen.

Leitidee 1: Zusammenhängendes Zentrumsgebiet



Ausschnitt Zukunftsbild: Idee eines zusammenhängenden Zentrumsgebiets zwischen Biel und Nidau (dunkelrosa Bereich)

Das engere Kerngebiet zwischen den beiden historischen Zentren von Biel und Nidau wird zum Zentrumsquartier und urbanen Herz der Region. Die Nutzungsdichte ist hoch. Es ist Wohn- und Arbeitsort, es gibt Einkaufsmöglichkeiten. Ferner konzentrieren sich hier wichtige öffentliche Einrichtungen, Kultur- und Bildungsangebote. Es gibt feinmaschig vernetzte, attraktive urbane, aber durchgrünte öffentliche Räume. Es sind beliebte Treffpunkte, Aufenthaltsorte und Veranstaltungsorte.

Der Fokus liegt auf platzsparenden, emissionsarmen Verkehrsarten wie der Fuss- und Veloverkehr, der öffentliche Verkehr und die Mikromobilität. Als urbane Verkehrsarten tragen sie zudem zur Interaktion mit (Erdgeschoss)Nutzungen bei und stärken somit die Zentrumsfunktion des Gebiets. Südlich des Bahnhofs entsteht ein dichtes, durchmischtes Stadtquartier. Es gibt eine starke Interaktion mit den verschiedenen bestehenden Medien- und Bildungsinstituten (Berner Fachhochschule, Switzerland Innovation Park, Communication Center). Das Quartier bietet unterschiedliche Wohnangebote und hochwertige, wertschöpfende Arbeitsplätze, die von den repräsentativen öffentlichen Räumen als Begegnungsorte profitieren (Front- und Backoffices, Dienstleistungen, Verwaltungssitze, Kreativindustrie, Innovation und Start-ups, Medien, Bildungsinstitutionen, Hotels usw.).

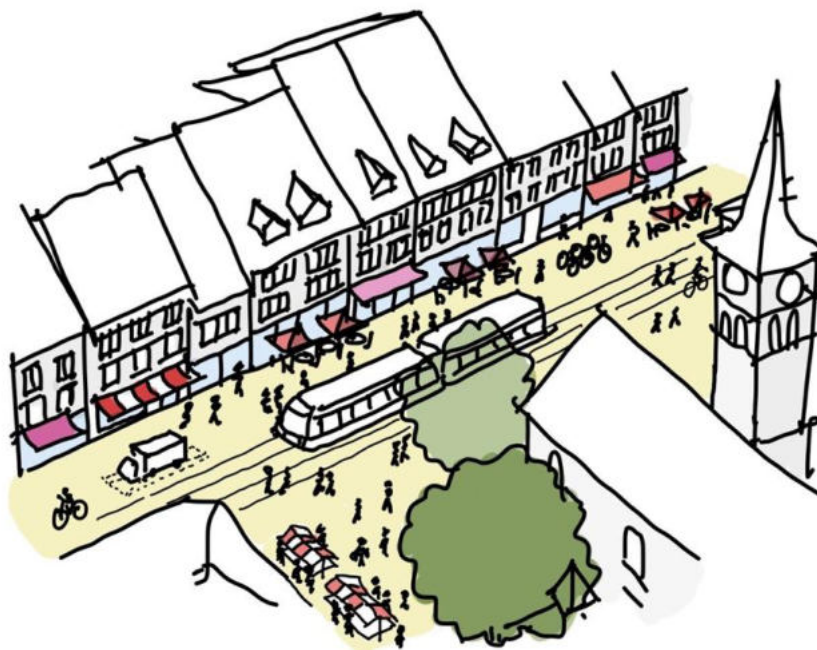


Zentrumsgebiet: Strasse als Flanierzone, Fokus auf den Fuss- und Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr, die Mikromobilität und die Reduktion des MIVs.



Hohe Dichte und starke Nutzungsdurchmischung (aktive Erdgeschosse mit Gewerbe- oder Publikumsnutzungen, Wohnen in den Obergeschossen); Sicherung der Anlieferung, keine oberirdischen Parkplätze.

Das Stedtli Nidau, als integraler Bestandteil des zusammenhängenden Zentrumsgebiets, profitiert vom öffentlichen Verkehr. Die Führung der BTI-Bahn (beispielsweise als Tram) durch das Stedtli belebt das Zentrum. Durch die konzentrierten Fussverkehrsfrequenzen wird mit dem Tram Laufkundschaft generiert. Damit wird nicht nur die Zentrumsfunktion gestärkt, sondern auch die gute Erreichbarkeit gesichert. Wegen des geringen Platzbedarfs des Trams entstehen breite Gehbereiche und Vorzonen, die durch die angrenzenden Geschäfte angeeignet werden können.

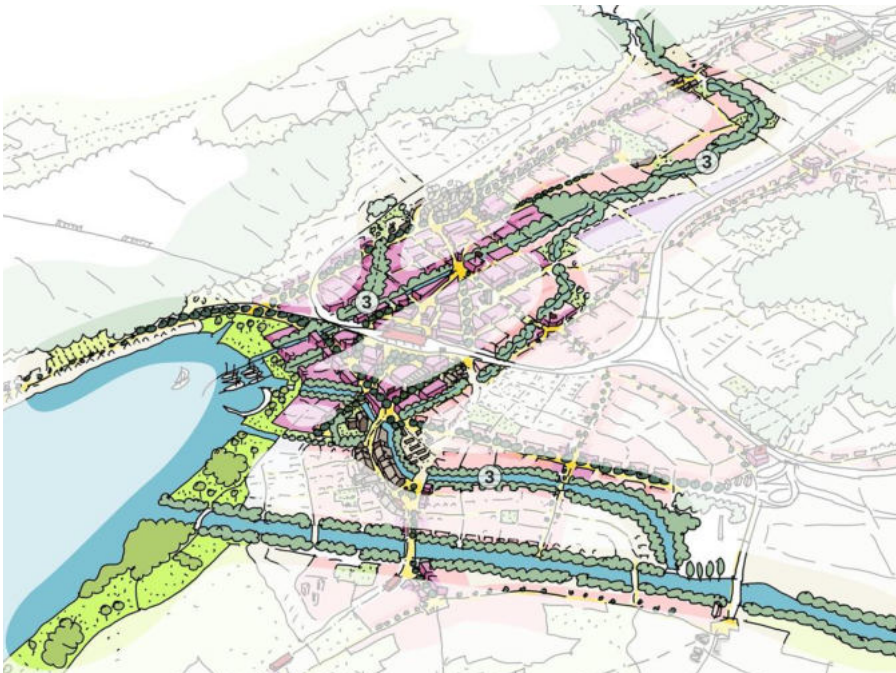


Stedtli Nidau: Profitieren vom Verkehr, das Tram trägt zur Belebung des Zentrums bei und schafft Laufkundschaft.

Leitidee 2: Durchgehendes Seeufer

Seeufer als durchgehender, parkartiger Freiraum, Städte und Quartiere mit Gesicht zum See, feinmaschige Vernetzung mit den rückwärtig gelegenen Ortsteilen. Zwischen den Seegemeinden entsteht eine attraktive regionale Verbindung für den Veloverkehr.

Die Region, und insbesondere die Städte Biel und Nidau, liegen am Bielersee. Als Teil der Wohn- und Lebensqualität wird das Seeufer als durchgehender Freiraum aufgewertet. Der See wird damit zum strukturierenden Element der Ortsentwicklung. Es gibt direkte, durchgehende regionale Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr.

Leitidee 3: Gewässerräume als grünes Netz

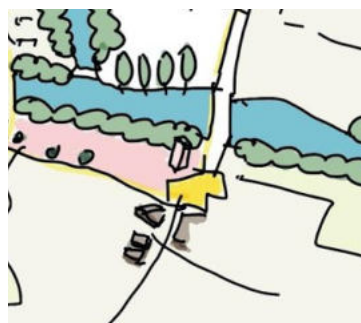
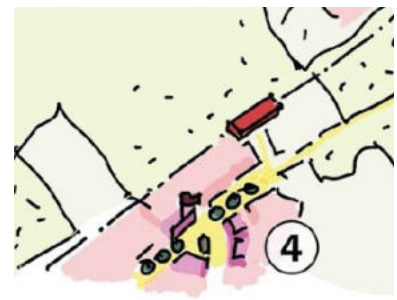
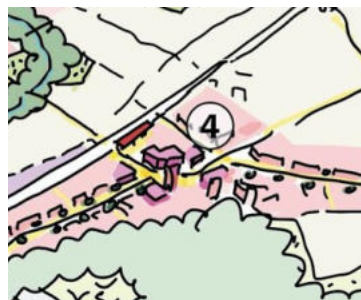
Ausschnitt Zukunftsbild: die verschiedenen Gewässerräume strukturieren als durchgehende Grünräume die Region und schaffen ein Netz von Fuss- und Veloverbindungen.

Eine grosse Qualität sind die vielen Gewässerräume innerhalb des Siedlungsgebiets. Die Gewässerräume sind mit einem Fuss- und Veloverkehrsnetz überlagert und mit Park- und Grünanlagen verknüpft. Es gibt eine kohärente, durchgehende Struktur von Grünräumen. Sie vernetzt die verschiedenen Quartiere und Landschaftsräume, spielt eine zentrale Rolle bei der ökologischen Vernetzung, trägt bei zu einem angenehmen Stadtklima und hat eine wichtige Naherholungsfunktion. In Zusammenhang mit baulichen Verdichtungen werden gleichzeitig neue, vernetzte Grünräume geschaffen.



Der Madretsch wird zu einem vollwertigen Grünraum und strukturiert die verschiedenen Quartiere und Orte.

Leitidee 4: Attraktive Orts- und Quartierzentren



Region der kurzen Wege: Schaffung von attraktiven Orts- und Quartierzentren in der gesamten Region, zum Beispiel in Bözingen, Mett, Ipsach, Madretsch und Port.

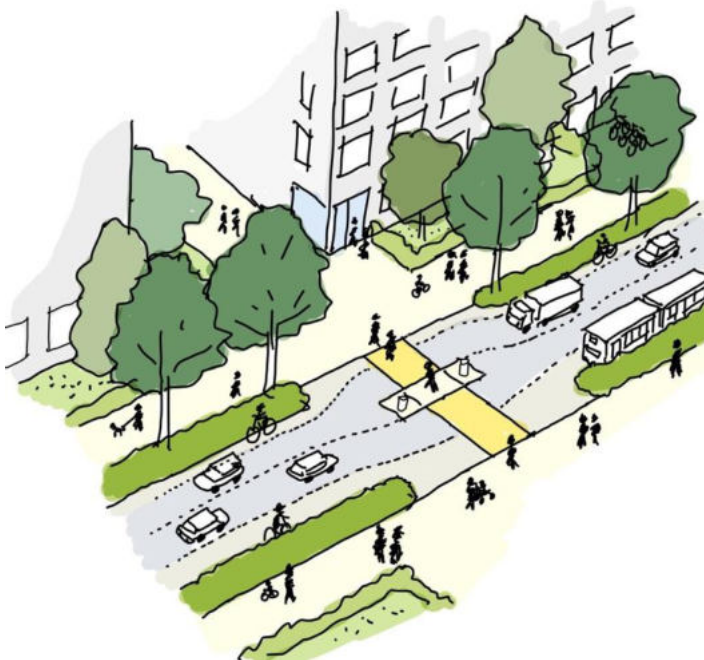
In der gesamten Region gibt es eine polyzentrische Struktur von Stadt-, Orts- und Quartierzentren. Diese sichern die Nachversorgung. Als historische Orte sind es zudem wichtige Identitätsträger. Zum Teil können die Orte auch gezielt (z.B. mit einem Hochhaus) verdichtet und erneuert werden zur Stärkung der Funktion als Zentralität und zur neuen Identitätsbildung. Mit diesen Zentren entsteht eine «Region der kurzen Wege».

Leitidee 5: Innenentwicklung und Freiraum



Im Rahmen der Innenentwicklung sollen attraktive, innere Natur- und Freiräume entstehen. So kann auch die Bernstrasse durch eine gezielte Verdichtung zu einem attraktiven, durchgrüneten Strassenraum umgestaltet werden.

Eine höhere bauliche Ausnutzung wird immer direkt mit der Schaffung von attraktiven Freiräumen verknüpft. Dafür ist die Verdichtung gezielt einzusetzen und entsprechend präzise zu verorten. So führt die gezielte Verdichtung entlang einer Hauptstrasse zu einer Investition in diese oft schwierigen Räume und damit auch zur deren Aufwertung. Mit dieser verdichteten Bauweise entstehen gleichzeitig ruhige, rückwärtig gelegene Grünräume innerhalb der Wohngebiete.



Bernstrasse: grüne Hauptstrasse für alle Verkehrsträger, Promenade und Begegnungsort, repräsentative Adresse der Siedlungsentwicklung.

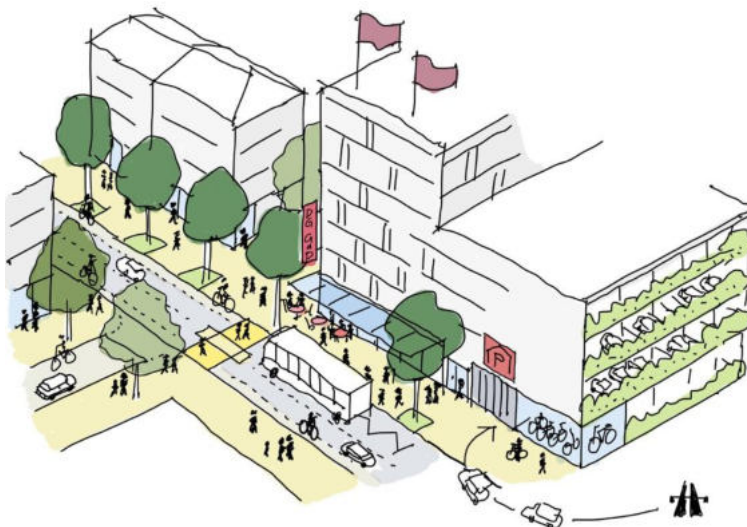
Leitidee 6: Sicherstellung Erreichbarkeit MIV

Standort Bruggmoos / Portstrasse.



Standort Tissot-Arena

Der Agglomerationskern (gemäss 4. Agglomerationsprogramm) ist auch mit dem MIV gut erreichbar. An Orten, wo Autobahnanschlüsse mit dem Stadt- und Quartiernetz verknüpft sind (wichtige Buslinien, Velo- und Fusswegnetz), gibt es Umsteigehubs. Durch die Integration des Hubs in einem Orts- oder Quartierzentrum entstehen interessante Orte. Die Autoverkehrsfrequenzen werden so zum Mehrwert, weil die Hubs potenzielle Kundschaft generieren. An diesen Standorten können auch Einrichtungen und Nutzungen konzentriert werden, die für die ganze Region interessant sind (z.B. Möbelgeschäfte, Budgethotels, Citylogistik-Anlagen), die in den zentralen Siedlungsbereichen oder Wohnquartieren aber keinen Platz haben. Es gibt zwei geeignete Standorte: Portstrasse an der Autobahnverzweigung Bruggmoos und die Tissot-Arena an der Verzweigung Bözingerfeld.



Beispiel Umsteigehub Bruggmoos / Portstrasse: mit der Integration eines Hubs in einen Quartiertreffpunkt wird von den Frequenzen des Autoverkehrs profitiert. Es gibt Angebote (z.B. Einkauf, Hotel) und attraktive ÖV- und Veloverbindungen ins Zentrum.

4. Erkenntnisse und Empfehlungen Dialogprozess

Einleitung

Die Dialoggruppe hat am 7.12.2020 der Behördendelegation als Schlussbericht die nachstehenden Erkenntnisse und Empfehlungen übergeben. Als Experten stehen wir hinter diesen Erkenntnissen und Empfehlungen.

4.1 Erkenntnisse zu Ist-Zustand und Handlungsbedarf

1. **Erkenntnis: Die zweisprachige Region Biel ist ein starker Wirtschaftsstandort**

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.

2. **Erkenntnis: Biel/Seeland ist eine Region mit wegweisender Gesamtmobilitätsstrategie**

Die Region hat sich bezüglich Klima und Mobilität ambitionöse Ziele gesetzt: Ein zukunftsfähiger, gesamtheitlicher Umgang mit Stadtentwicklung und Mobilität mit der 4V- Strategie⁷ ist oberste verkehrspolitische Vorgabe⁸. Da die Lösungssuche im Betrachtungsperimeter zwischen Bruggmoos und Rusel die ganze Agglomeration betrifft, gehen die verschiedenen Akteure (Gemeinden untereinander, Agglomeration und Kanton) ganzheitlich vor.

3. **Erkenntnis: Biel/Seeland ist eine Region mit wegweisender Stadtentwicklung**

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.

⁷ 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.

⁸ 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.

4. Erkenntnis: Die Blockade durch das Projekt «Westast» stoppt die langfristige Entwicklung

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 Brüggmoos und Rusel sind deshalb gross.

5. Erkenntnis: Die langfristige Entwicklung geht vom Bestand aus

Eine qualitätsvolle Entwicklung geht ortsbezogen vom Bestand aus. Kurzfristige Lösungen sollen Potenziale für eine langfristige Lösung berücksichtigen.

6. Erkenntnis: Verkehrswege sind auch eine Chance

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).

7. Erkenntnis: Es braucht gesamtheitliche Massnahmen auf der Stadtebene

Schon heute besteht ein grosser Handlungsbedarf. Deshalb braucht es für die Strassen einfache, kurz- und mittelfristig realisierbare und niveaufreie Lösungen⁹. 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.

4.2 Empfehlungen zu kurz- und mittelfristigen Massnahmen

1. Empfehlung: Verantwortungsvolles und nachhaltiges Mobilitätsverhalten fördern

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.).

⁹ Kurzfristig realisierbar bedeutet Lösungen, die innert fünf bis zehn Jahren umsetzbar sind.

2. Empfehlung: Städtebauliche Strategie für das Entwicklungsgebiet zwischen Bahnhof und See

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 Portttunnels nicht weiterverfolgt und der Enteignungsbann aufgehoben. Dieser muss durch eine Zone mit Planungspflicht und anschliessend durch griffige interkommunale Instrumente mit Zukunftspotenzial für die Stadtentwicklung ersetzt werden.

3. Empfehlung: Gesamtheitliches Projekt Brüggmoos – Bernstrasse – Ländtestrasse – Seevorstadt

Grundsätzlich gibt es für alle Abschnitte Lösungsansätze, um kurz- und mittelfristig die heutige MIV-Belastung verträglich abwickeln und somit die Belastbarkeit einhalten zu können. Für den genannten Strassenabschnitt wird deshalb parallel mit den Machbarkeitsstudien und der städtebaulichen Strategie möglichst rasch ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet und umgesetzt. Bei der Gestaltung und dem Betrieb des Stadtraums Strasse werden dabei 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.

4. Empfehlung: Weiterentwickeln des öV-Angebots

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.

5. Empfehlung: Porttunnel realisieren und den öV des rechten Bielerseeufers bis Bözingen weiterentwickeln

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.

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.

Der Porttunnel soll als Zubringer zum Ostast A5 im Rahmen eines Gesamtmobilitätskonzepts – zusammen mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und weiteren Massnahmen – eine relevante Entlastung der Zentren von Nidau und Port vom motorisierten Individualverkehr ermöglichen.

6. Empfehlung: Hubs und P+R bei den Autobahnanschlüssen

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 Umsteigemöglichkeiten 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.

7. Empfehlung: Erste konkrete Massnahmen rasch anpacken

Zahlreiche Massnahmen in den Bereichen öV, MIV, Fuss- und Veloverkehr können sofort angepackt, geplant und teils auch rasch umgesetzt werden. Rasch zu realisieren sind z.B.:

- 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.
- Bessere Markierungen für den Veloverkehr zur Erhöhung der Sicherheit für VelofahrerInnen.
- Die gemeinsame Planung eines Transitverbots inkl. Alternativrouten für den Schwerverkehr auf der Strecke Bözingen – Mühlebrücke – Seevorstadt 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.

- Ein Gespräch mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV), um zu den Pendlerzeiten Schnellzügen aus dem (Berner) Jura bzw. Frankreich einen Halt im Bözingenfeld zu ermöglichen.
- Die Koordination der Mobilitätskonzepte für Unternehmen.

4.3 Empfehlungen zur langfristigen Lösung

1. Erkenntnis: Die längerfristige Entwicklung ist unsicher

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.

2. Empfehlung: Tunnel-Lösung ist wichtige strategische Option

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 weiterzuführen.

3. Empfehlung: Leitlinien für eine Tunnel-Lösung

- Die langfristige Lösung wird abgestimmt auf das Zukunftsbild.
- Bergmännische Bauweise der Tunnellösung.
- Effiziente verkehrliche Entlastung von Biel, Nidau und der Agglomeration.
- Keine grossräumige Verlagerung des Ost-Westverkehrs von der A1 zur A5
- Wenn immer möglich sollen Schutzgebiete- und Schutzobjekte während dem Bau und im Endzustand nicht beeinträchtigt werden. Über die Ersatzmassnahmenpflicht hinausgehende zusätzliche Aufwertung und Förderung der landschaftlichen Qualitäten und der Biodiversität ist anzustreben.
- Eine optimale Anbindung / Erreichbarkeit des Kerngebiets (gemäss Zukunftsbild) von den Nationalstrassen muss gewährleistet werden.

- Zur Erreichung des Zukunftsbildes und für einen optimalen Entlastungseffekt wird als verkehrliche Massnahmen ein Zonierungssystem¹⁰ mit dem unterstützenden Kammersystem¹¹ umgesetzt.
- Stadtverträgliche und möglichst unterirdische Erreichbarkeit der Kammern oder Parkhäuser von der Nationalstrasse.

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 zu berücksichtigen.

4.4 Empfehlungen zum Prozess und zur Finanzierung

1. Empfehlung: Konsequente Umsetzung

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.

Die langfristige Lösung ist so zu planen und vorzubereiten, dass eine rasche Realisierung möglich ist. Das Auslösen der langfristigen Lösung baut auf den Machbarkeitsstudien und auf Erkenntnissen der kurz- und mittelfristigen Lösung sowie der Wirkung des Ostasts (Bedarfsanalyse, Monitoring & Controlling).

Die kurz- und mittelfristigen Lösungen und die langfristige Lösung ergänzen sich. Sie dürfen sich gegenseitig nicht verunmöglichen.

2. Empfehlung: Übergeordnete Projektorganisation

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-

¹⁰ 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.

¹¹ Gemäss Bieler Mobilitätsstrategie

und Interessensverbände) sind wichtige Elemente für die erfolgreiche Planung und Umsetzung der Massnahmen. Die Begleitgruppe kann selbstständig kommunizieren.

Die Entscheidungskompetenzen bezüglich Planung, Projektierung und Finanzierung verbleiben bei den dafür zuständigen Organen entsprechend den Kompetenzregelungen.

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.

3. Empfehlung: Monitoring und Controlling regional angehen und einführen

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.

Ein neues, regionales Monitoring berücksichtigt die Wirkung des Ostastes und die kurz- und mittelfristigen Lösungen 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.

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.

Ebenso umfasst das Monitoring und Controlling die Umsetzungsfortschritte der kurz-, mittel- und langfristigen Lösungen.

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).

4. Empfehlung: Die Finanzierung muss sichergestellt sein

Eine vordringliche Aufgabe der Projektorganisation ist es, die Finanzierung der empfohlenen Massnahmen durch Bund, Kanton, Gemeinden und Dritte zu klären und zu koordinieren.

5. Expertenfazit

5.1 Dialogprozess als Chance

Der Dialogprozess hat sich als Chance für einen neuen Umgang mit Stadt und Verkehr herausgestellt. Die Erkenntnisse unterstützen nicht nur die qualitative Entwicklung der Region Biel, sondern sind auch Inspiration für ähnliche Fragestellungen in anderen Städten und Gemeinden. Insbesondere hat der Prozess eine Auseinandersetzung mit wichtigen Fachthemen ermöglicht, die in bisherigen Planungen nicht oder sogar bewusst stiefmütterlich behandelt werden. Vier Themen stehen dabei im Vordergrund:

- Die gleichwertige, integrale Behandlung von Städtebau und Verkehr.
- Die Behandlung des Faktors Zeit und Umgang mit dem Bestand.
- Die massstabsübergreifende Planung.
- Die pragmatische Umsetzung durch kleine, zusammenhängende Massnahmen.

Der Dialogprozess war ein Wechselbad der Gefühle. Was zeitweise unvorstellbar schien, entwickelte sich im Dialogprozess zwischen den Mitwirkenden und den Mitarbeitenden zu weiterführenden Erkenntnissen und schliesslich gar zu Empfehlungen. Ein vernünftiger und zukunftsweisender Konsens ist zustande gekommen, auch wenn wegen der Breite der einzelnen Organisationen sowohl bei der befürwortenden als auch bei der gegnerischen Gruppierung nicht sämtliche Komitees vorbehaltlos dahinterstehen können. Damit muss bei einer derart kontroversen und konfliktgeladenen Situation gerechten werden.

Der Dialogprozess hat sich diesbezüglich für den Bund, den Kanton, die Region und vor allem für Biel und Nidau gelohnt. Harte Fronten wurden aufgelöst, die bekannten und nötigen Schritte eingeleitet, um aufeinander zuzugehen und endlich Städtebau und Verkehr integral und gleichwertig zu behandeln und zu diskutieren. Nun ist der Weg offen, um vereint an zukunftsfähigen und zukunftsweisenden Lösungen zu arbeiten, damit Biel sein Image als Zukunftsstadt festigen kann. Es bleibt zu hoffen, dass dieser Weg mit dem angesprochenen Spirit und einer positiven Zukunftsperspektive begangen wird!

5.2 Rolle der Experten im Dialogprozess

Der Dialogprozess ist ein politischer Prozess, die Kerngruppe ist in erster Linie ein politisches Gremium. Es hat sich gezeigt, dass die Experten in solchen Prozessen keine führende, sondern eher eine beratende Rolle haben und im Hintergrund agieren sollen. Die Schwierigkeit besteht einerseits darin, bei wichtigen Themen, resp. in der Konsens- und Lösungsfindung, zwar lenkend und moderierend zu sein, jedoch nicht zu sehr in den Vordergrund zu treten. Andererseits ist die Fragestellung auch fachlich äusserst komplex. In der Diskussion müssen die vielen Zusammenhänge, Abhängigkeiten und Interaktionen rasch, glaubhaft und auf einfache Art erläutert werden können. Hilfreich war diesbezüglich die Kompaktheit mit nur zwei Experten, die gleichzeitig durch eine integrale Sicht und gemeinsame Erfahrungen, alle wichtigen Themen abdecken konnten.

Diese Rolle der Experten soll möglichst zu Beginn des Prozesses klargestellt werden. Wichtig ist zudem die Akzeptanz bei allen Teilnehmenden.

5.3 Gleichwertige, integrale Behandlung Städtebau - Verkehr

Städtebau und Verkehr werden in der heutigen Planungspraxis meistens getrennt voneinander behandelt. Das Thema Städtebau wird bei Verkehrsprojekten kaum berücksichtigt und umgekehrt. Obwohl ein dichter, städtischer Raum tangiert wird, ist Städtebau beim Projekt A5-Westast bisher nur eine «Begleitplanung». Typisch ist aber auch die verkrampfte Haltung zum Verkehr. Der Verkehr wird im städtischen Kontext meistens nur als Problem betrachtet. Allgegenwärtig ist die Tendenz, Verkehrsstrom und Stadtraum zu trennen (z.B. durch Umfahrungen, Brücken- und Tunnelbauwerke), bauliche Entwicklungen wenden sich konsequent vom Hauptstrassenraum ab. Dabei geht vergessen, dass Stadt und Verkehr einander bedingen. Die Trennung der beiden führt darum meistens nicht zur Lösung, sondern höchstens zur Verlagerung der Probleme. Zudem werden die höchst interessanten Synergien zwischen Verkehrsströmen und Nutzungen ausgeblendet und die positiven Eigenschaften des Verkehrs negiert.

In der Lösungsfindung des Dialogprozesses wird darum auf die gleichwertige, integrale Behandlung von Städtebau und Verkehr hingewiesen. Dies betrifft die verschiedenen Funktionen, Nutzungen, Verträglichkeiten und Massstäblichkeiten der Städtebau- und Verkehrssysteme. Bei den kurz- und mittelfristigen Massnahmen werden die innerörtlichen Hauptstrassen als vollwertige Freiräume betrachtet. Pragmatische Lösungen auf Stadtebene stehen im Vordergrund. Dies bedingt eine stadtverträgliche Behandlung des Verkehrs und einen Umgang mit der Mobilität, der dies auch zulässt. Gleichzeitig sollen Nutzungs- und Bebauungsstruktur auf die Lage an einer stark befahrenen Strasse reagieren. Nicht Einschränkungen, sondern Chancen stehen dabei im Mittelpunkt. So können, im Gegensatz zu Wohnnutzungen, Gewerbe- und Publikumsnutzungen, Immissionen gut absorbiert werden. Sie beleben den Raum und profitieren sogar vom Verkehr: die gute Erreichbarkeit, die konzentrierten Frequenzen (potenzielle Kunden) und die attraktive Sichtlage kommen bei diesen Nutzungen zum Tragen. Wichtig sind breite Gehbereiche als Multifunktionsraum, nicht nur für den Fussverkehr, sondern z.B. auch als Vorzone für Verkaufsnutzungen, als Aufenthaltsort, als Ort für Abstellplätze und Güterumschlag oder als Ort für Stadtbäume für ein angenehmes Stadtklima. Für ausgewogene räumliche Proportionen der oft breiten Hauptstrassen sind hohen Häuser gefragt.

Bei der langfristigen Lösung sind die Ausgestaltung und Lage der allfälligen Anschlussstelle entscheidend. Einerseits soll die Anlage klein und kompakt sein und sich in die bestehende Stadtstruktur fügen. Wertvolle Ensembles und Freiräume sollen nicht tangiert werden. Andererseits soll man sich bewusst sein, dass eine Anschlussstelle autoorientierte Nutzungen anzieht, die eher grossflächig und arbeitsextensiv sind und Schwerverkehr generieren. Entsprechend ist die richtige gesamtstädtische Lage eines Anschlusses von grosser Bedeutung. Insbesondere soll verhindert werden, dass hochwertige (Arbeitsplatz)Nutzungen verdrängt werden. Darum ist auf einen Anschluss im Bereich Bahnhof – See zu verzichten. Anschlussstellen liegen am Stadtrand, möglichst an Orten mit guter

öV-Erschliessung und mit einem Umsteigehub kombiniert. So entstehen konzentrierte Frequenzen, womit Quartierzentren geschaffen werden können. Auch sollen hier «Autobahn»-Nutzungen konzentriert werden, die für die Stadt interessant sind (z.B. Budgethotel, Möbelgeschäft). Durch die gleichwertige, integrale Behandlung von Städtebau und Verkehr können also nicht nur Probleme verhindert werden, sondern es entstehen vor allem auch Mehrwerte.

5.4 Behandlung des Faktors Zeit, Umgang mit dem Bestand

Bei vielen grossen infrastrukturellen und städtebaulichen Projekten wird der Faktor Zeit kaum beachtet. Als neues Infrastrukturbauwerk steht beim Projekt A5-Westast der Endzustand im Vordergrund. Dabei ist das Projekt frühestens erst in 20 bis 25 Jahren gebaut. Bis dann werden bestehende Probleme nicht gelöst. Die lange Bauzeit führt sogar zu vielen neuen Problemen.

Auch die Bedeutung von bestehenden Strukturen wird oft unterschätzt. Das Projekt A5-Westast führt zu einem grossräumigen Abbruch von bestehenden Bauten, teilweise auch wertvoller, identitätsstiftender Bausubstanz. Zudem werden viele attraktive, gut funktionierende Quartiere von den Auswirkungen des Projekts (z.B. stadträumliche Eingriffe im direkten Umfeld, Mehrverkehr in Wohnquartiere usw.) stark tangiert. Dies betrifft nicht nur wertvolle bauliche, sondern auch sozialräumliche, wirtschaftliche und freiräumliche Strukturen.

Wichtig sind darum eine stufenweise Umsetzung und die Behandlung von kurz- und mittelfristigen Massnahmen. So haben die Verkehrszahlen und die Stadtentwicklungspotenziale gezeigt, dass die bestehende Achse Ländte-, Aarberg- und Bernstrasse sowohl ihre übergeordnete als auch ihre lokale Vernetzungsfunktion noch lange in Form einer städtischen Strasse wahrnehmen kann. Die Belastungen (DWV) der Strassen des Basisnetzes im relevanten Bereich sind zwar nicht tief, jedoch auch nicht erschreckend hoch. Einen DWV > 20'000 Fahrzeuge weisen im Bereich des Auflageprojekts lediglich die Bernstrasse (Weidteile) mit 20'100 bis 21'700 Fahrzeugen und der Guido-Müller-Platz mit 28'000 Zufahrten auf. Diese Belastungen dürften im Bereich der Belastbarkeit der betroffenen Strassen liegen. Grundsätzlich gibt es für alle Abschnitte Lösungsansätze, um kurz- und mittelfristig die heutige MIV-Belastung verträglich abwickeln und somit die Belastbarkeit einhalten zu können.

Die kurz- und mittelfristigen Massnahmen sind verhältnismässig einfach und kostengünstig. Von grosser Bedeutung ist die Aufwärtskompatibilität der Massnahmen. Ein grosses langfristiges Projekt lässt sich, über Monitoring und Controlling, somit im Laufe der Zeit anpassen, womit auch auf unerwartete Entwicklungen und neuen Erkenntnisse reagiert werden kann. Gezielte «push and pull»-Massnahmen sorgen für «Reserven» zwischen Belastung und Belastbarkeit für das mit dem Umfeld verträgliche Bewältigen der zukünftigen Mobilität. Damit kann die Region Biel auch Zeit gewinnen zur Entwicklung von guten, zukunftsfähigen Lösungen.

Gleichzeitig wird mit kleineren, aufwärtskompatiblen kurz- und mittelfristigen Massnahmen der Bestand stärker berücksichtigt. Damit wird eine sanfte langsame Transformation unterstützt, grosse Brüche und Konflikte lassen sich damit verhindern.

5.5 Die massstabsübergreifende Planung

Die Abstimmung zwischen Städtebau und Verkehr findet immer auf mehrere Massstabsebenen statt. Dies betrifft sowohl die Problemanalyse als auch die Lösungssuche.

Beim Projekt A5-Westast steht die übergeordnete Ebene im Vordergrund. Es geht um die Schliessung einer Netzlücke im Nationalstrassennetz, nur so lassen sich Linienführung und Ausgestaltung der Bauwerke begründen. Dabei verursacht der Lokal- und Agglomerationsverkehr die Probleme in der Agglomeration von Biel und nicht der Transitverkehr: Letzterer beträgt auf dem Abschnitt Rusel-Brüggmoos lediglich 20%.

Durch den Fokus des Auflageprojekts auf den Handlungsraum Brüggmoos-Rusel gibt es eine starke Ost-West-Betrachtung des Gebiets, womit die Eingriffe den Wunschlinien des Transitverkehrs folgen. Diese Ost-West-Ausrichtung liegt aber quer zur radialen Nord-Süd-Struktur von Stadt und Region: Radialstrassen, Schüssarme, Vernetzung Biel-Nidau oder Biel-See sind in Nord-Süd-Richtung strukturiert. Entsprechend schwächt das Projekt Westast nicht nur die bestehenden gewachsenen Strukturen auf Stadt- und Quartierebene, sondern trägt auch nicht zur effizienten Lösung der lokalen und regionalen Stadtentwicklungs- und Verkehrsprobleme bei.



Badhausstrasse zwischen Bahnhofquartier und See: Für eine qualitative Entwicklung in Biel steht die Stärkung des Nord-Süd-Bezugs zwischen Stadt und See im Vordergrund. Die Eingriffe des Projekts A5-Westast in der Stadt haben jedoch eine Ost-West-Ausrichtung und erschweren damit die qualitative Entwicklung der Stadt (Foto Van de Wetering).

Es ist eine typische Top-Down-Angehensweise: die Ebenen Region, Stadt, Quartier und Stadtraum werden kaum betrachtet. Entsprechend schafft das Projekt auf diesen Ebenen eher Schwierigkeiten als Lösungen. Insbesondere in einer dicht besiedelten Agglomeration mit vielen eigenen Systemen und gewachsenen Strukturen ist dies äusserst problematisch.

Die kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen des Dialogprozesses betrachten darum die übergeordnete, regionale, städtische und lokale Ebene gleichwertig. Damit kann die übergeordnete Aufgabe der Netzlückenschliessung zur qualitativen Entwicklung der gesamten Region Biel beitragen. So sieht die kurz- und mittelfristige Lösung im Dialogprozess eine differenzierte Aufwertung der Achse Ländte-, Aarberg- und Bernstrasse mit drei unterschiedlichen Abschnitten vor. Die übergeordnete Verbindungsfunktion (in Ost-West-Richtung) bleibt erhalten. Als Stadtraum wird die Achse aber zur Saumlinie der Quartiere (in Nord-Süd-Richtung) mit vielen sicheren Querungen auf Stadtebene. Insbesondere die wichtigen radialen Strukturen (Schüssarme, Verbindung Biel-Bahnhof-Nidau, Vernetzung Biel-See, wichtige ÖV-Verbindungen resp. Regiotram) werden gestärkt. Auch gibt es eine

gezielte Verdichtung und Aufwertung der zentralen Orte (z.B. Gebiet Bahnhof-See). Damit tragen die Massnahmen zur Lösung der Städtebau- und Verkehrsprobleme auf Agglomerationsebene bei, wie dies im vierten Agglomerationsprogramm der Region Biel-Seeland vorgesehen ist. Bei der Linienführung einer allfälligen Hochleistungsstrasse (als Hauptbestandteil der langfristigen Lösung) steht eine unterirdische und stadtnahe Führung im Mittelpunkt. Bei einem allfälligen starken Verkehrswachstum kann der Agglomerationskern effektiv entlastet werden (insbesondere auch vom Schwerverkehr), unerwünschte Nebeneffekte (z.B. starke Siedlungsentwicklung im periurbanen Raum) werden verhindert.

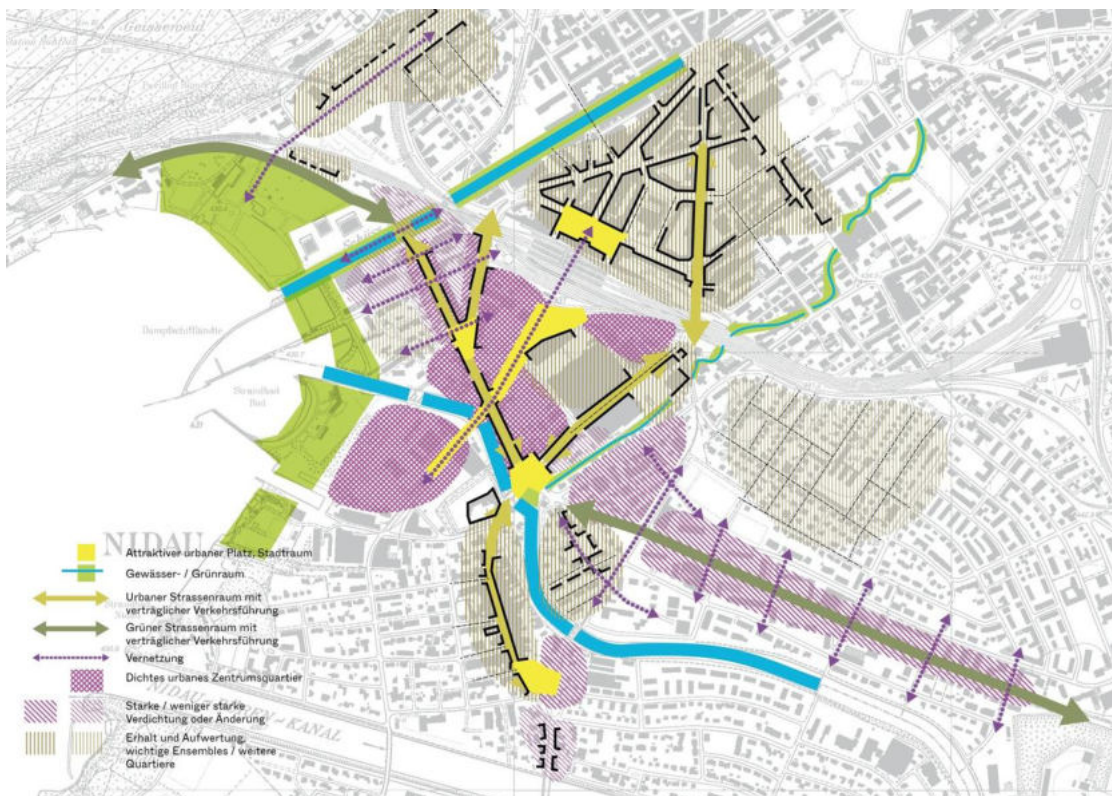
5.6 Starke Wirkung durch kleine, zusammenhängende Massnahmen

Viele grosse verkehrsinfrastrukturelle Projekte, wie das Ausführungsprojekt für den Westast, werden aufgrund ihrer Grösse und Komplexität oft isoliert als eigenständiges Bauprojekt betrachtet. Als grosse bauliche Eingriffe verursachen sie nicht nur grosse und teilweise konfliktreiche Anpassungen, sondern sind oft auch sehr teuer. Ausserdem scheinen sie meistens nur als Ganzes zu funktionieren: Eine stufenweise Realisierung mit aufwärtskompatiblen Zwischenschritten wird generell nicht bewusst angedacht, kleinräumige Änderungen sind später selten möglich.

Ein letztes wichtiges Thema ist darum die pragmatische Umsetzung durch eine Abfolge von aufeinander abgestimmter und zusammenhängender Massnahmen. Statt durch grosse verkehrsbauliche Massnahmen lässt sich die verkehrliche und städtebauliche Situation auch durch andere Massnahmen verbessern. Es geht dabei nicht nur um Bauprojekte, sondern auch um nicht-bauliche Massnahmen (Mobilitätsmanagement, Betrieb, Lenkung usw.). So ist am Arbeits- und Ausbildungsort in der Agglomeration Biel das Angebot an Gratisparkplätzen sehr hoch. 53.5 % verfügen über einen Gratisparkplatz. Mit einer schrittweisen Reduktion der Zahl der Gratisparkplätze kann der MIV-Pendlerverkehr reduziert und so ein Teil der nötigen Reserven für die Innenentwicklung geschaffen werden. Mit einer breiteren Lösungssuche sind nicht nur eine stufenweise Entwicklung und eine zukünftige Veränderbarkeit möglich, sondern können auch massiv Kosten gespart werden.



Grobe Verortung der Qualitäten und Defizite im Raum Bruggmoos-Rusel (ausgewählte Themen). Auffallend sind die vielen Qualitäten (historische Ensembles, dichte Zentrumsquartiere, grosse Park- und Grünanlagen, ruhige Wohnquartiere usw.). Diese Qualitäten sind zu erhalten resp. weiterzuentwickeln. Defizite gibt es bezüglich Stadtraum und Quartierstruktur vor allem entlang der Bern- und Aarbergstrasse. Der Plan zeigt entsprechend, wo bewusst eine Änderung durch eine gezielte Verdichtung und Aufwertung angebracht ist.



Abstimmung Siedlung und Verkehr, Handlungsansätze im Raum Bruggmoos – Rusel (ausgewählte Themen). Die Achse Bruggmoos – Rusel besteht aus unterschiedlichen Abschnitten. Wichtige Kreuzungen werden zu vollwertigen Stadtplätzen. Eine grosse Rolle spielt die Quervernetzung. Im zentralen, gut erschlossenen Stadtgebiet gibt es dichte Stadt- und Zentrumsquartieren (Pläne: Van de Wetering).

5.7 Entwicklung von neuen zukunftsfähigen Lösungen

Das Ausführungsprojekt ist das Ergebnis einer annähernd sechzig Jahre dauernden Planung vor dem Hintergrund der im Zeitraum 1945 bis 1990 und zum Teil auch später noch vorherrschenden Planungsphilosophie der autogerechten Stadt. Ausdruck dieser Philosophie ist vor allem der Anschluss beim Bahnhof, d.h. an dem durch den öffentlichen Verkehr am besten erschlossenen Ort in Biel. Gemessen an den aktuellen und für das Verdichten im Innern auch zukünftigen Planungsvorgaben ist ein solches Projekt nicht zukunftsfähig. Die Anschlüsse und damit die geringe Tiefe der Nationalstrasse sind zudem der Grund für die schwierige, lange Tagbaustelle.

Einerseits ist das bestehende Ausführungsprojekt für den Westast, exkl. Porttunnel, darum nicht weiterzuverfolgen. Es braucht entsprechend einen klaren «Stopp»-Beschluss. Gleichzeitig muss verhindert werden, dass die Aufhebung des Enteignungsbanns zu unerwünschten Möglichkeiten und Realisierungen führt. Dazu braucht es möglichst rasch ein planerisches Massnahmenpaket (zum Beispiel die Definition von Zonen mit Planungspflicht oder die Anpassung von bestehenden resp. laufenden Planungen und Projekten).

Andererseits braucht es für die weiteren Massnahmen und Lösungen neue robuste, nachhaltige, zukunftsfähige Entwürfe und Konzepte. Neben aktuellen Themen wie stadtklimatischen und sozialräumlichen Aspekten geht es insbesondere um die Berücksichtigung der vier in diesem Expertenfazit genannten Themen:

- Die gleichwertige, integrale Behandlung von Städtebau und Verkehr.
- Die Behandlung des Faktors Zeit und Umgang mit dem Bestand.
- Die massstabsübergreifende Planung.
- Die pragmatische Umsetzung durch mehrere kleinen, zusammenhängenden, stufenweisen umsetzbaren Massnahmen.

6. Wie weiter: Wegweiser zum zukünftigen Projektprozess

Biel, Nidau und die Region haben aktuellen Handlungsbedarf bezüglich der Stadtentwicklung und dem gesamtheitlichen Abstimmen von Siedlung und Verkehr, insbesondere im Bereich der Achse Brüggmoos - Rusel. Mit einer zukunftsfähigen gesamtheitlichen Entwicklungsstrategie und einem aussagekräftigen Zukunftsbild sind den Bedarf nach einem Abstimmen von Städtebau und Verkehr für die Bevölkerung präzise und nachvollziehbar aufzuzeigen. Die Städte Biel und Nidau und die Region:

- haben jedoch noch «Reserven» zwischen der MIV- Belastung und der Belastbarkeit oder können mit ergänzenden «push & pull»-Massnahmen diese schaffen;
- haben, wenn diese Reserven geschaffen werden, noch Zeit zur Erarbeitung und Umsetzung ortsbezogener und zukunftsfähiger Lösungen für die Entwicklung der Siedlungsgebiete und der Verkehrsinfrastrukturen, müssen diese Zeit jedoch nutzen;
- dürfen günstige Gelegenheiten für Sofortmassnahmen nicht vorüberziehen lassen, müssen kurz- und mittelfristige Massnahmenpakete erarbeiten und umsetzen sowie langfristig denken und wenn nötig zum Realisieren entsprechender Lösungen zeitgerecht bereit sein.

Der mit der Kerngruppe erarbeitete Ablaufplan zeigt das vorgeschlagene weitere Vorgehen auf. Nach den nötigen Vorarbeiten ist ein paralleles Vorgehen angezeigt. Im Rahmen bereits laufender oder noch kommender Planungen der Behörden sind Sofortmassnahmen umzusetzen: das Erarbeiten und Realisieren der kurz- und mittelfristigen Lösungen sowie das Vorbereiten der langfristigen Lösung, deren Auswirkungen sich auf Machbarkeitsstudien, der Erkenntnissen der kurz- und mittelfristigen Lösungen sowie der Wirkung des Ostasts (Bedarfsanalyse, Monitoring & Controlling) aufbauen.

Die Erkenntnisse und Empfehlungen aus dem Dialogprozess sind ein Meilenstein für die Stadt- und Verkehrsplanung. Deshalb danken wir den vielen Beteiligten für ihr grosses Engagement. Die Inhalte sind politisch breit abgestützt und bilden somit eine zentrale Richtschnur für die weitere Entwicklung. Gleichzeitig sind wir erst am Anfang: konkrete Planungen und Projekte müssen erst entwickelt werden. Für eine hohe Qualität sollen dafür qualitätsfördernde und qualitätssichernde Verfahren wie Wettbewerbe und Studienaufträge gewählt werden. Dabei darf weder die verkehrliche noch die städtebauliche Lösung bereits im Programm als Prämisse definiert werden, wie dies heute oft der Fall ist. Insbesondere die Suche nach einer geeigneten Verkehrslösung soll vielmehr integraler Bestandteil des kreativen Prozesses sein.

Schliesslich hat der Dialogprozess gezeigt, dass eine Partizipation zur Qualität beiträgt. Entsprechend den Empfehlungen soll diese deshalb in die weiteren Planungen und Projektierungen konsequent integriert werden.