

**Dialogprozess Westast Biel****Input für Planungen der Behörden****Grundlage: Workshop Kerngruppe 23.12.2019, weiterbearbeitet, Stand 19.6.2020****Legende:****A** Thema ist abgedeckt über ... ,**E** Thema ist einzubringen in ... , **W** Thema ist im Rahmen Dialog-Westumfahrung weiter zu verfolgen**Abkürzungen für Zuweisung zu Zuständigkeiten und Planungsinstrumenten**

- RGSK / AP, Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Biel Seeland und Agglomerationsprogramm (aktuell RGSK 2021 und AP. 4. Generation)
- CRTU Jura bernois
- GVK Gesamtverkehrskonzept Nidau
- TBA OIK III, Kantonales Tiefbauamt Oberingenieurkreis III (Biel Seeland, Jura Bernois)
- vfM Ostast, verkehrlich flankierende Massnahmen
- RVK Regionale Verkehrskonferenz, ÖV Konzept 2035

<b>Themen Langsamverkehr</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Problembereich</b>	<b>Bemerkungen 23.12.19</b>	<b>Hinweise Kerngruppe</b>
1	Schnittstelle LV Biel/Nidau definieren abstimmen (z. B. wegen Bahnhof Nidau)	Aussprache Biel & Nidau	A: RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVM Nidau Hinweis an Biel und Nidau
2	Standard Knotenausgestaltung, Übergänge Ende Velostreifen «Fleischbremse» = gefährlich	Vorbild Bern? Bisherige Prioritäten hinterfragen & neue umsetzen (Fuss- Velobedürfnisse oft mit erweitertem Landerwerb notwendig)	E: RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVM Nidau vfm Ostast
3	Unterführung Brügglstrasse u.a.; Sicherheitsdefizit	(teurere) Lösung umsetzen (Aggloprogramm)	A: RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel
4	Liste Massnahmen Sachplan Velo Biel und GVM Nidau umsetzen	Verfahren läuft	A: RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVM Nidau
5	Linkes Bielerseeufer: durchgehende Streckenführung mangelhaft	Velowege ausbauen und sichern Priorität: Pendler	E: RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel
6	Achse Lyss – Biel diverse Netzlücken	Velowege ausbauen und sichern Priorität: Pendler	E RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVM Nidau, TBA Nationalstrasse
7	Diverse Problemzonen Kantonsstrasse Ipsach	Querung und Verkehrsraumgestaltung ungenügend an Hauptstrasse	E: TBA OIK III
8	Aarberg: Diverse fehlende Velostreifen Kantonsstrassen		E: TBA OIK III
9	Anbindung Leubringen / Biel ungelöst	Waldweg als Veloverbindung ausscheiden und Kantonsstrasse mit bergseitigen Velostreifen ausstatten	E: TBA OIK III, Sachplan Velo Stadt Biel

10	Knoten Chipotstrasse, Aarbergerstrasse, Dr. Schnyderstrasse → für Velos ungelöst	Sachplan Velo Biel	A: RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVM Nidau E und W: Es ist gesamthaft ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (Wettbewerb) für die Bernstrasse, Aarberg- und Ländtestrasse (inkl. Guido-Müller-Platz) zu erstellen (vgl. Empfehlungen zu den kurzfristigen Massnahmen).
11	Guido-Müller-Platz	Sachplan Velo	vgl. Nr. 10
12	Netzlücke kt. Veloweg nordseitig Brügemoos, Beginn Bernstrasse		E: TBA OIK III, vgl. auch Nr. 6
13	Regionale Zufahrt Bhf. Biel verbessern	Reg, Velonetzplan und Sachplan Velo Biel	A: RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVM Nidau
14	Potential mobilité douce le long des bras de la Suze et Thielle piétons & vélos (1 problématique ecluse et croisement Ländtestrasse/ quai du bas)	Développer ces parcours de mobilité et améliorer (sécurité), Städtebaulich in Wertsetzung	E und W: Gesamtkonzept Leuchtturmprojekt "Wasserwege in Biel, entlang aller Schüssarme und Zihl" Wege durchgehend für LV vernetzen und ökologisch aufwerten in RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVM Nidau sowie in ÜO's.
15	Déficit de traversée vélo sous la gare → Schneiderstrasse/Aarbergerstrasse	Veloquerung Bahnhof fehlt	vgl. Nr. 13 und A: RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVM Nidau
16	Déficit mobilité douce Ländtestrasse	Améliorer sécurité et attractivité	vgl. Nr. 10
17	Traversée Weidteile presque impossible pour la mobilité douce	Créer une perméabilité	W: Weidteile städtebauliches Konzept und Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept mit anschliessenden Projekt berücksichtigen (vgl. Empfehlungen zu den kurzfristigen Massnahmen)
18	Vieille ville de Nidau potentiel de développement urbain et déficit pour les vélos	Développer un espace attractif	E und W: Vgl. Empfehlungen zu den kurzfristigen Massnahmen, langfristig: Nidau Durchfahrt sperren mit Umgestaltung Strasse; mit z. B. Porttunnel möglich, inkl. Regiotram
19	Potentiel développement urbain à l'arrière de la gare (ouest)	Rendre cet espace attractif (Stadtentwicklung für LV,	E und W: Städtebauliches Gesamtkonzept (Potenzial nutzen)

		Wirtschaftsstandort, Bildung und Aufenthaltsqualität)	
20	Développement de la zone nord-ouest de la gare (développement urbain)	Grand potentiel à développer	vgl. 19 Städtebauliches Gesamtkonzept (Potenzial nutzen)
21	Développement de la zone de la gare des marchandise	Friche à développer	W: Langfristiges Potential, , weiter zu diskutieren, langfristige Entwicklung mit Verkehrslösung abstimmen. Umgang mit der Mobilität integrieren (Idee PP Hub als Endpunkt Autobahn, autoarme Siedlung)
22	Espace anciens terrains expo 02 à développer	Terrains à haut potentiel	A: Agglo Lac umsetzen
23	Potentiel rives du lac	Reserve biodiversité importante	E und W: Zielorte für LV, Wettbewerb Neugestaltung Strandboden/ Uferbereich (Ipsach bis Vingelz)
24	Felseck	Reserve Nationale à protéger	E und W: Vgl. auch 23 Erhalten, vernetzen Naturachse/Erlebnisraum See-Pavillon
25	Seevorstadt grand potentiel pour une artère végétalisé.	développer	E und W: Vgl. auch 23 Erhalten, vernetzen Naturachse/Erlebnisraum See-Pavillon

Thema MIV			
Nr.	Problembereich	Bemerkungen 23.12.19	Hinweise Kerngruppe
1	Nordachse: Seevorstadt, Mühlebrücke, Kanalgasse	Verkehrsbelastung und Transit hoch, geschätzt bis 20'000 DWV, Trennwirkung Altstadt; nächste Zählstelle Seevorstadt ca. 12'600 DWV	W Anteile Transitverkehr (inkl. Schwerverkehr) verlässlicher bestimmen. Transitverkehr definieren, vgl. Nr. 22. Kammersystem weiterverfolgen – keine Durchfahrten, PP-Hubs Transitverkehr durchleiten (z. B. Tunnel) respektive vermeiden W, E Kurzfristig: Verbindung Altstadt-Nidaugasse mit z. B. Begegnungszone fördern – dafür Alternativrouten optimieren (z. B. Bernstr-Ländte-Aarbergstr.), Transit Schwerverkehr unterbinden (langfristig).
2	Seevorstadt aufpassen, dass kein Ausweichverkehr	Zahlen fehlen, erheben	E: In das Monitoring & Controlling integrieren, vgl. auch Nr. 1
3	Vingelz / Ländtestr. / Nidau	Transit vermeiden	W: Langfristlösung (Tunnel Westast) weiter zu prüfen / Alternativrouten festlegen; Betriebs- und Gestaltungskonzept und anschliessend Projekt zu erarbeiten; vgl. LV Nr. 10.
4	Bernstrasse	Handlungsbedarf Trennwirkung	E und W: Diskussion um langfristige Lösung offen, kurz- / mittelfristig ist ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept und anschliessend Projekt zu erarbeiten und umzusetzen (vgl. Empfehlungen zu den kurzfristigen Massnahmen)
5	Allmendstrasse / Lohngasse	Durchfluss / Belastung MIV begrenzt und LV Konflikte (Lohngasse: Ausweichverkehr auf Trottoir, Allmendstrasse: Kernfahrbahn: MIV auf zu schmalen Velostreifen, Knoten)	E Kurzfristig an Port und TBA OIK III: Projekt Knoten Wehrbrücke Seite Port neu gestalten (z. B. Kreisel prüfen); Lohngasse Durchfahrt unterbinden
6	Ipsachstrasse	Trennwirkung	A: Projekt in Bearbeitung, Unterlagen verlangen

7	Twann	Trennwirkung und Belastbarkeit	W: Diskussion um langfristige Lösung Westast offen, kurzfristig ist die Diskussion um einen Twanntunnel nicht im Rahmen des Westastdialogs zu beurteilen, da dieser gemäss Sommarga kein Präjudiz für Lösung Westumfahrung Biel darstelle.
8	Vingelz, Neuenburgstrasse	Trennwirkung und Belastbarkeit, aktueller baulicher Zustand ungenügend	vgl. Nr. 3, kürzestfristig sind Sanierungsmassnahmen notwendig mit mittelfristigen Massnahmen als Chance für Umgestaltung anzuschauen.
9	Weidteile	Trennwirkung und Belastbarkeit	Vgl. Nr. 4, Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept und anschliessend Projekt erarbeiten und umsetzen (vgl. Empfehlungen zu den kurzfristigen Massnahmen)
10	Aarbergstrasse / Ländtestrasse		vgl. Nr. 3; Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept und anschliessend Projekt erarbeiten und umsetzen (vgl. Empfehlungen zu den kurzfristigen Massnahmen)
11	Stedtli Nidau		Im Rahmen der Planungen Regiotram und Porttunnel Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept und anschliessend Projekt erarbeiten und umsetzen (vgl. Empfehlungen zu den kurzfristigen Massnahmen)
11a	Allmendstrasse / Lohngasse		vgl. Nr. 5
12	Seevorstadt		vgl. Nr. 2
13	Altstadt Biel	Trennwirkung durch Verkehr Mühlebrücke	Vgl. 1 und W: Abhängig von Variantendiskussion
14	T6 Brugg / Lyss		W: Langfristdiskussion offen, abhängig von Variantendiskussion, neue Linienführung T6 mit Rückbau T6
15	Alte Aare	Revitalisierung mit Rückbau T6	vgl. 14
16	Durchfahrt Aarberg	Hohe Verkehrsbelastung, vgl. Bericht Kontextplan	W: Diskussion um langfristige Lösung Westast offen, abhängig von Variantendiskussion (Entlastung u. a. durch Südumfahrung)

17	Dr. Schneiderstrasse	(Zukünftige) Belastung als LV Hauptroute problematisch	Problematik Mehrverkehr MIV auf Langsamverkehrshauptroute, Nähe Bahnhof (Mobilitätskonzept) E Nidau: Reduktion Gefahrenstellen mit LV (Problematik Anzahl MIV und Anzahl PP im Entwicklungsgebiet Dr. Schneiderstrasse)
18	Weidteile		Vgl. 9
19	Bahnhofquartier Biel (Nordseite)		E: Gestaltungsprojekt Bahnhofstrasse, Guisan- und Bahnhofplatz
20	Bärenplatz	Belastbarkeit MIV, ÖV	A über vfM Ostast
21	Transitverbot LKW - Seevorstadt, Kanalgasse → Bözingen - Evtl. Ländtestrasse	Lösung für Lieferanten! (8-10.00)	vgl. Nr. 3 W: Bund, Kanton, Region, Gemeinden und Verbände: Lösung erarbeiten, die kontrollierbar und durchsetzbar ist. Alternativrouten festlegen.
22	Datengrundlage Ziel- Quellverkehr und Transitverkehr ungenügend		E und W: Nummernschild- resp. Handyanalysen oder durch Pendlerstatistiken und mit Verknüpfung diverser Statistiken Datengrundlage verbessern
23	Wie soll mit Ziel- und Quellverkehr umgegangen / gesteuert werden.	MIV Erreichbarkeit anschauen, Modalsplit Veränderungsmöglichkeiten prüfen, HUBs Konzept erarbeiten)	E und W: Diskussion offen

Thema ÖV			
Nr.	Problembereich	Bemerkungen 23.12.19	Hinweise Kerngruppe
1	Anbindung Plateau, Ligerz an Twann (SBB)		A: RVK
2	Potentiel rive N et Jura	Offre minibus / véhicule automatique	A: RVK
3	Rive Sud: à développer	Réactiver projet Regiotram, Potenzial Durchmesserlinien prüfen	W, E : Weitergehende Studie notwendig in Kombination mit allfälligem Porttunnel, Potenzial von Durchmesserlinien prüfen im Rahmen von RGSK/AP, GVM Nidau
4	Park + Ride, inkl. HUBs - périphérie Bienne - villages JB	Concept intermodalité	W, Konzept "Kombinierte Mobilität" zu erstellen (Region-en!), vgl. Empfehlungen zu den kurzfristigen Massnahmen HUB's, intermodale Schnittstellen z.B. BH Studen, Mett, Brüggmoos A5, Anbindung Regiotram an Hubs: Bözingenfeld A5, Bereich Nidau/Ipsach, Ausfahrt Orpund A5; HUB's können nur mit zielortspezifischen Massnahmen zu MIV funktionieren.
5	Potentiel interconnexion bus/train Seeland	Etude seeland-biel-bienne, z.B. Anbindung BTI Intermodalität	E: RVK
6	Construire une jonction TIM près de l'endroit le mieux connecté en transports public	Bahnhof Biel	W: Bei Varianten zu diskutieren
7	Regiotram durchgehende Verbindung West-Ost	Prüfen ob mehrheitsfähig	vgl. Nr. 3
8	HUB's, Intermodale Schnittstellen z.B. BH Studen, Mett		vgl. Nr. 4
9	Bözingenfeld: Halt/Re aus Delle / (BEDU Uhrenarbeiter)	(gratis! → ÖV pushen) Lobbying bei SBB!	E, RVK



10	Re Bi Kapazitätsproblem am Spitalzentrum Biel		A: Erübrigt sich mit neuem StaO SZB
11	Mett Bus knappe Kapazität		A: RVK, resp. mit Regiotram-Studie abzudecken (vgl. Nr. 3)
12	Schlechte ÖV Nutzung Jura Bernois → ÖV Anbindung schlecht	ÖV in der Peripherie weiter entwickeln, Umsteigehubs attraktivieren	A: Vgl. Nr. 2 und 4, Hubs an den eher peripheren Orten weniger attraktiv/ungeeignet
13	Fehlende Tangentiallinie SBB/BLS Jura-Bern (Moutier, resp. vom St. Immortal/Sanceboz ohne Umsteigen Rtg. Bern)	Neues ÖV Konzept mit neuer Haltestelle im Bereich SBB Unterhaltszentrum bis Brügg (Tangenziallinie ist physisch vorhanden, allfällige Haltestelle fehlt.	E und W: : RGSK/AP, Sachplan ÖV Stadt Biel, GVM Nidau und RVK::Studie zu erstellen, Langfristmassnahme: Idee: Neue regional bedeutsame Haltestelle z. B.in Biel beim Unterhaltszentrum oder Bahnhof Brügg. Zu MIV konkurrenzfähige Verbindung Jura-Brügg-Bern/ ev. Thun. Ebenso optimale Anbindung an neues SZB Brügg, Varianten prüfen Taubenloch direkt Rtg. süden
14	P+R Hub im Bözingenfeld oder WO?	Abklären-Konzept Kombin. Mobilität	vgl. Nr. 4
15	Parkierung mit Städtebau abstimmen → Flächenaufteilung optimieren	Angebot PP abstimmen, weniger ungedeckte, offene PP da diese städtebaul. problematisch	E Nidau und Biel: und W: Parkierungskonzept Städte notwendig
16	Städtebauliches und wirtschaftliches Potenzial Güterbahnhof	L	Vgl. Nr. 21 bei Langsamverkehr
17	Mobilitätsmanagement: Spitzenbelastungen brechen		E RGSK und AP, Unterschiedliche Arbeitszeitmodelle, Schulbeginn (z. B. Gymer) flexibilisieren
18	Fahrzeitenvergleiche		W und E RVK, RGSK und AP. Studie zur Identifikation von Fördermassnahmen ÖV/LV: Fahrzeitenvergleiche ÖV zu MIV oder LV sind wenig bekannt. Ebenso Potential der Minimierung der Anzahl von Umstiegen (Bsp. La Neuveville – Biel Bözingen – Industrie). Dabei ist die Identifikation der Ziel- und Quellorte entscheidend.
19	Ziel- / Quellorte ÖV		Vgl. 18

20	ÖV Umsteiganzahl minimieren (Bsp. La Neuveville – Biel Bözingen – Industrie)		Vgl. 18
21	Mobilität der Zukunft	Intermodalität, Mobilität as a service, Mikromobilität	W: Spezifische Studie Raum Biel mit Möglichkeiten zu Zukunftskonzept neue Mobilität, Mikromobilität, Intermodalität, Parkierung, Bevorzugung mehrfachbesetzter Fahrzeuge