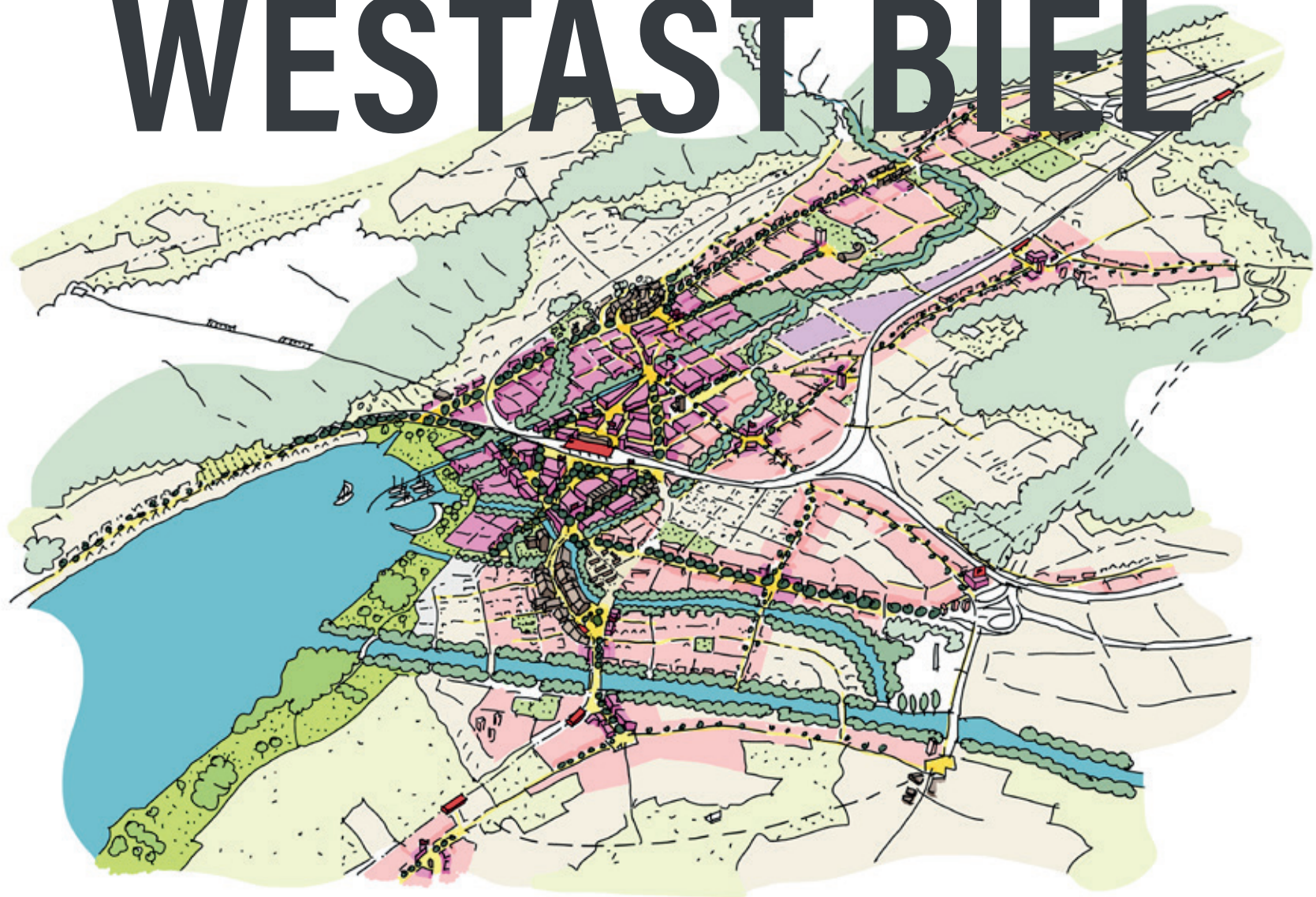


DIALOGPROZESS **WESTAST BIEL**



SCHLUSSBERICHT VOM 7. DEZEMBER 2020

Impressum

Produktionsleitung: Sekretariat Dialogprozess Westast Biel / Gestaltung: Logo 108 GmbH, Zug / Titelbild: Han van de Wetering / Übersetzung: Alexandre Pomi /
Druck: W. Gassmann AG, Biel / Quellsprache ist Deutsch. Auflage: 300 Exemplare

ERKENNTNISSE UND EMPFEHLUNGEN

AUFTRAG DER BEHÖRDENDELEGATION A5 VOM 21.12.2018, RESP. 4.11.2019, RESP. 18.9.2020

- Die Dialoggruppe soll eine unter den beteiligten Organisationen breit abgestützte und zweckmässige Lösung für die Kontroverse um den Westast A5 erarbeiten.
- Der gesetzte Endtermin (Juni 2020, resp. 15. Dezember 2020) und der Kreditrahmen (1,2 Mio.) sind einzuhalten.
- Das Schwergewicht der Arbeiten und der personellen und finanziellen Ressourcen ist auf die Lösung der Verkehrsprobleme (abgestimmt auf die Stadtentwicklung) auf der Achse Bruggmoos - Rusel zu legen. Mögliche Auswirkungen auf Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft sind zu skizzieren.
- Die Behörden von Bund, Kanton und Gemeinden werden nach Vorliegen der Empfehlung der Dialoggruppe über das weitere Vorgehen (inkl. Partizipation der Bevölkerung) entscheiden. Die Arbeiten der Dialoggruppe dürfen diese Entscheidung nicht präjudizieren.

ÜBERBLICK ERKENNTNISSE UND EMPFEHLUNGEN

Die «Erkenntnisse» und die «Empfehlungen» des Dialogprozesses bilden ein Gesamtpaket und gliedern sich wie folgt:

1. Erkenntnisse zu Ist-Zustand und Handlungsbedarf	Seite	6
2. Empfehlungen zu kurz- und mittelfristigen Lösungen	Seite	8
3. Empfehlungen zur langfristigen Lösung	Seite	10
4. Empfehlungen zum Prozess und zur Finanzierung	Seite	12

Anhang

A1 Zukunftsbild	Seite	15
A2 Planungsempfehlungen	Seite	32
A3 Ablaufplan	Seite	46
A4 Mitwirkende im Dialogprozess	Seite	48

Arbeitspapiere (nur digital verfügbar, ab März 2021 unter www.biel-bienne.ch/westast)

Expertenbericht
Präsentationen der Experten
Studienberichte
Start Dialoggruppe (Protokoll runder Tisch)
Statut
Eingaben der privaten Initianten

Die kurz-, mittel- und langfristigen Lösungen bestehen meist aus verschiedenen Massnahmen. Zusammen mit den Empfehlungen zum Prozess und zur Finanzierung (Ziffer 4) bilden sie ein Ganzes und können nicht voneinander getrennt werden. Die Basis dazu und integrierender Bestandteil der Gesamtlösung sind der Anhang mit dem Zukunftsbild, den Planungsempfehlungen und dem Ablaufplan.

Die langfristige Lösung, welche die Lücke im Nationalstrassennetz schliesst, soll die konsequente Umsetzung der kurz- und mittelfristigen Lösungen nicht verhindern. Das Auslösen der langfristigen Lösung baut auf den Machbarkeitsstudien und auf Erkenntnissen der kurz- und mittelfristigen Lösungen sowie der Wirkung des Ostasts (Monitoring & Controlling). Die kurz-, mittel- und langfristigen Lösungen dürfen sich gegenseitig nicht verunmöglichen.

ERKENNTNISSE ZU IST-ZUSTAND UND HANDLUNGSBEDARF

1. 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 ambitionierte Ziele gesetzt: Ein zukunftsfähiger, gesamtheitlicher Umgang mit Stadtentwicklung und Mobilität mit der 4V- Strategie* ist oberste verkehrspolitische Vorgabe**. Da die Lösungssuche im Betrachtungsperimeter zwischen Bruggmoos und Rusel die ganze Agglomeration betrifft, gehen die verschiedenen Akteure (Gemeinden untereinander, Agglomeration und Kanton) ganzheitlich vor.

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.

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 Bruggmoos 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 niveau-freie Lösungen***. Es soll eine lebendige Stadtebene mit Aufenthaltsqualität, qualitätsvollen gesamtheitlichen Massnahmen und Raumnutzungen zwischen den Fassaden entstehen. Geschickte Betriebs- und Gestaltungskonzepte stellen sicher, dass die Belastbarkeit der Strassen nicht überschritten wird.

* Die bisherige 3V-Strategie «Verkehr vermeiden – verlagern – verträglich gestalten» wurde in den letzten Jahren ergänzt mit einem vierten V, dem «Vernetzen» der verschiedenen Verkehrsmittel, beispielsweise mit der Mobilitätsstrategie 2040 der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (<https://www.bernmittelland.ch/de/aktuelles/medienmitteilungen/2019/Gruenes-Licht-fuer-die-Mobilitaetsstrategie-2040.php>). Deshalb wird heute von der 4V-Strategie gesprochen.

** Wichtige Grundlagen dazu sind die Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel (2018), das Gesamtmobilitätskonzept von Nidau (2020), die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern, die kantonalen Vorgaben für das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Biel/Bienne – Seeland – Jura bernois sowie die alle vier Jahre aktualisierten regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte.

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

EMPFEHLUNGEN ZU KURZ- UND MITTELFRISTIGEN LÖSUNGEN

1. EMPFEHLUNG:

VERANTWORTUNGSVOLLES UND NACHHALTIGES MOBILITÄTS- VERHALTEN 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.).

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

3. EMPFEHLUNG:

GESAMTHEITLICHES PROJEKT BRÜGGMOOS – BERNSTRASSE – LÄNDTESTRASSE – SEE-VORSTADT

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 Stedtl 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 den ländlichen Strukturen das Auto das bevorzugte Verkehrsmittel: Es kann vielerorts kein attraktives Angebot für öV-Verbindungen nach Biel/Nidau aufgebaut werden. Doch in der Stadt ist die Fläche beschränkt. Die Autobahnanschlüsse im Brüggmoos und Bözingenfeld sind daher prädestiniert als Hubs mit einem ausreichenden Parkplatzangebot für P+R und den Wechsel auf den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr. Prioritär soll ein Standort im Bözingenfeld getestet werden. Auch der zukünftige Porttunnel ist an einen Hub anzubinden. Weitere P+R-Standorte können in der ganzen Agglomeration verwirklicht werden.

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. Eine Liste mit zahlreichen konkreten Massnahmen befindet sich im Anhang «Planungsempfehlungen». 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.

EMPFEHLUNGEN ZUR LANGFRISTIGEN LÖSUNG

1. EMPFEHLUNG:

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 Zonierungssystem mit dem unterstützenden Kammersystem 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 mitzuberücksichtigen.

¹ 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.

² Gemäss Bieler Mobilitätsstrategie

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- 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.

ALS ZUKUNFTSSTADT KANN BIEL SAMT REGION PIONIERARBEIT LEISTEN.

ANHANG

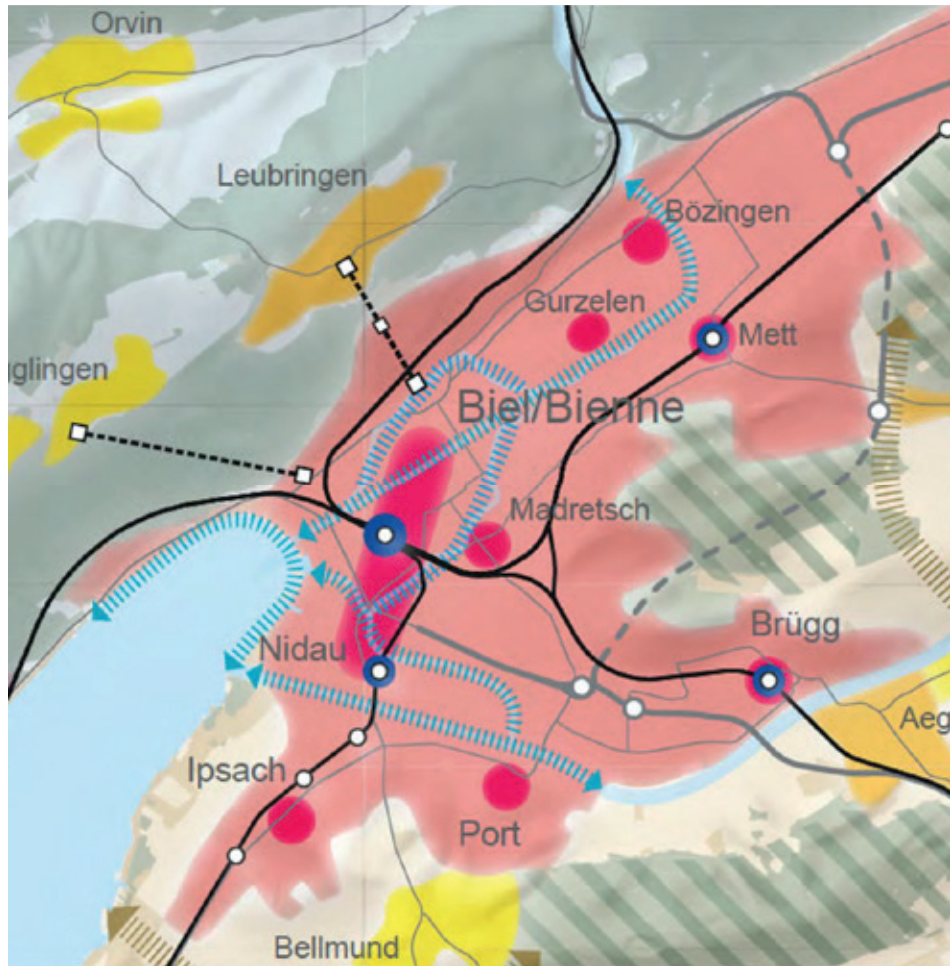
ZUKUNFTSBILD

DIALOGGRUPPE
WESTAST BIEL

15



INPUT AGGLOMERATIONSPROGRAMM



ZUKUNFTSBILD AGGLOMERATIONSPROGRAMM

«Kantonales Zentrum Biel» zwischen Biel und Nidau

Orts- und Quartierzentren im Agglomerationskern

Frei- und Grünflächen entlang der Gewässer im Stadtraum, durchgehende Räume.

Biel HB als zentrale multimodale Verkehrsdrehscheibe, Haltestellen Nidau, Mett und Brügg als ergänzende Verkehrsdrehscheiben

Zukunftsbild: gute Basis, jedoch sehr schematisch, kein Fokus auf qualitative Themen.

Klärung, Präzisierung und Ergänzung des Zukunftsbildes in Bezug auf verkehrliche, städtebauliche und freiräumliche Themen: Fokus auf Qualitäten!

SYNTHESE



ERSTES ZUKUNFTSBILD

Synthese der drei Vorschläge aus der Kerngruppe: Interpretation der Aussagen auf die Region.

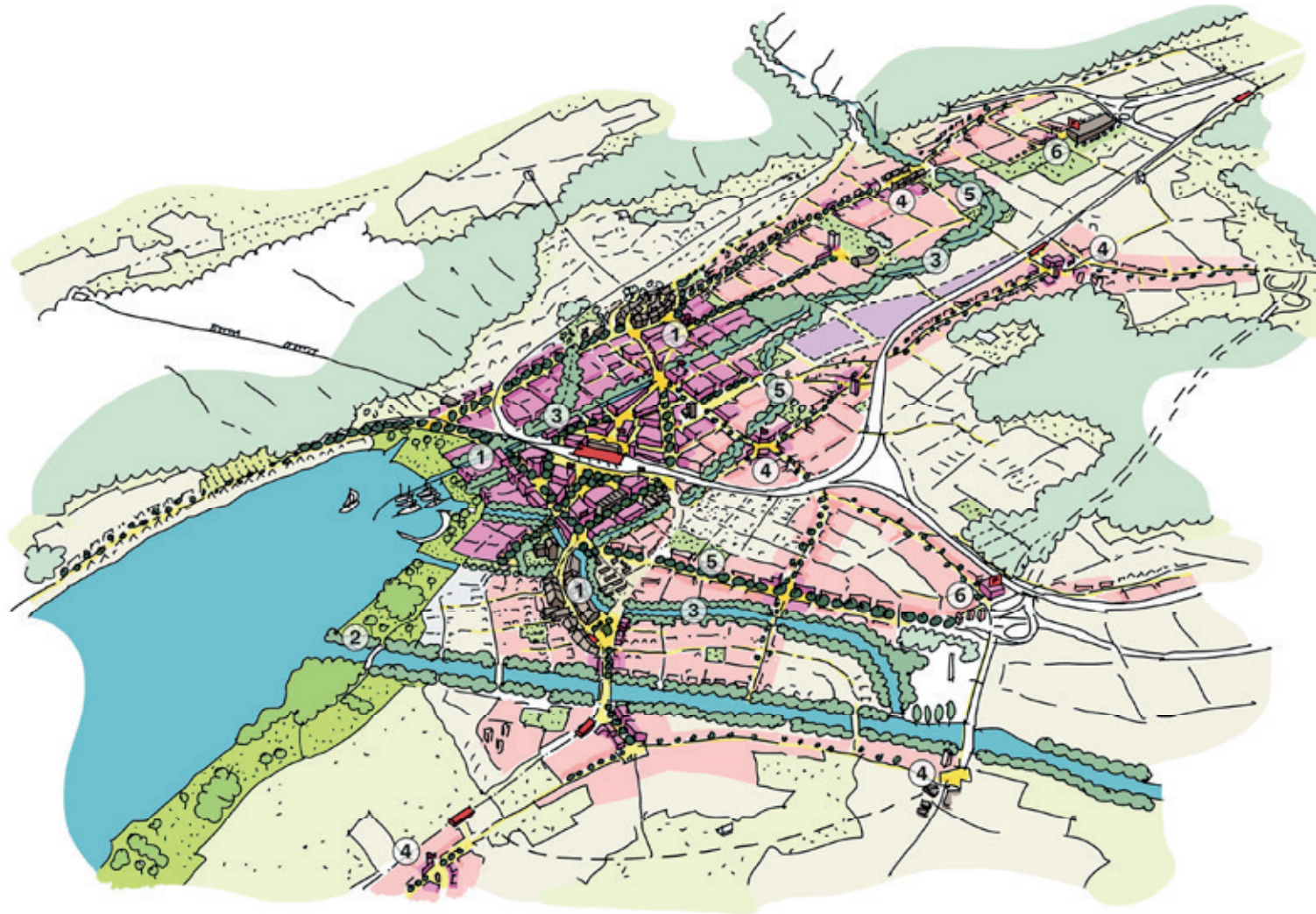
Konkrete Aussage wichtig: genauere Verortung der Entwicklungen, Eingriffe, Freiräume, Infrastrukturen.

Zukunftsbild als wichtiger Prozessschritt: Aushandlung der Lösungssuche!

Zukunftsbild als Basis für Entscheidung / Lösungssuche der langfristigen Verkehrslösung, Verkehrsvarianten noch nicht dargestellt.

Zukunftsbild soll inspirieren und die Absichten veranschaulichen: nicht Fokus auf Text oder Plan, sondern Darstellung als räumliches Bild

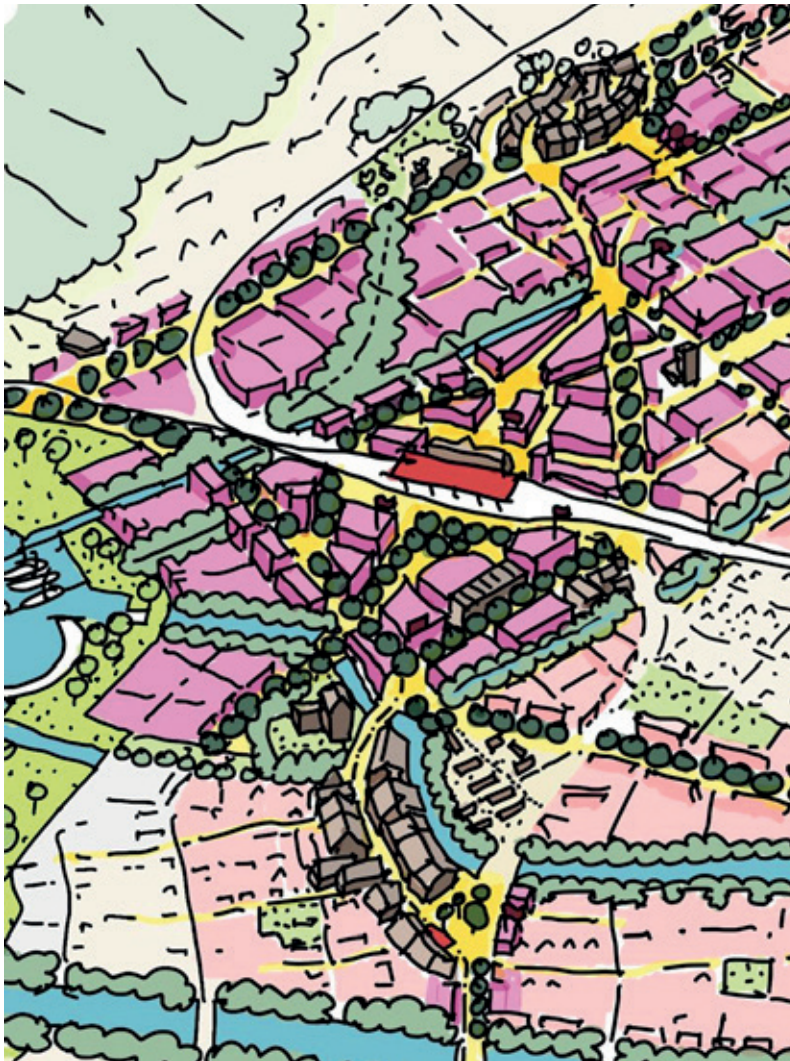
ZUKUNFTSBILD, 6 LEITIDEEN



- 1: Zusammenhängendes Kerngebiet zwischen Biel und Nidau
- 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

Spezielles Thema: Umgang
Güterbahn-Areal

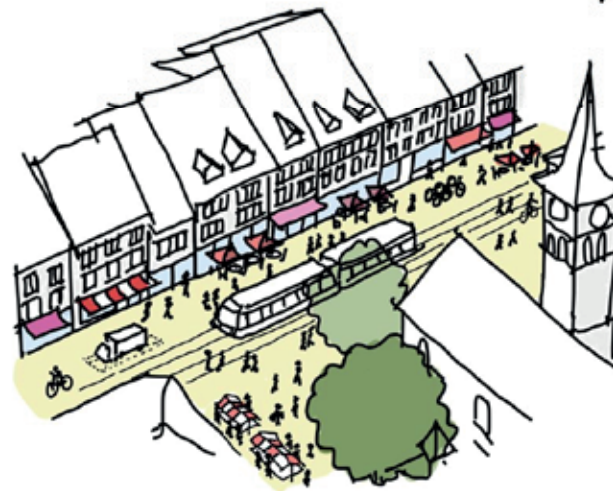
ZUKUNFTSBILD: ZUSAMMENHÄNGENDES KERNGEBIET



Strasse als Flanierzone, Fokus auf Fuss- und Velo-
verkehr / ÖV / Mikromobilität, Reduktion MIV



Hohe Dichte, starke Durchmischung
(aktive EG, Wohnen im OG), Sicherung
Anlieferung, keine oberirdische PP



Stedtli Nidau: Profitieren vom Verkehr,
leistungsfähiges ÖV-System zur Bele-
bung / Schaffung von Laufkundschaft
im Zentrum

ZUKUNFTSBILD: DURCHGEHENDES SEEUFER

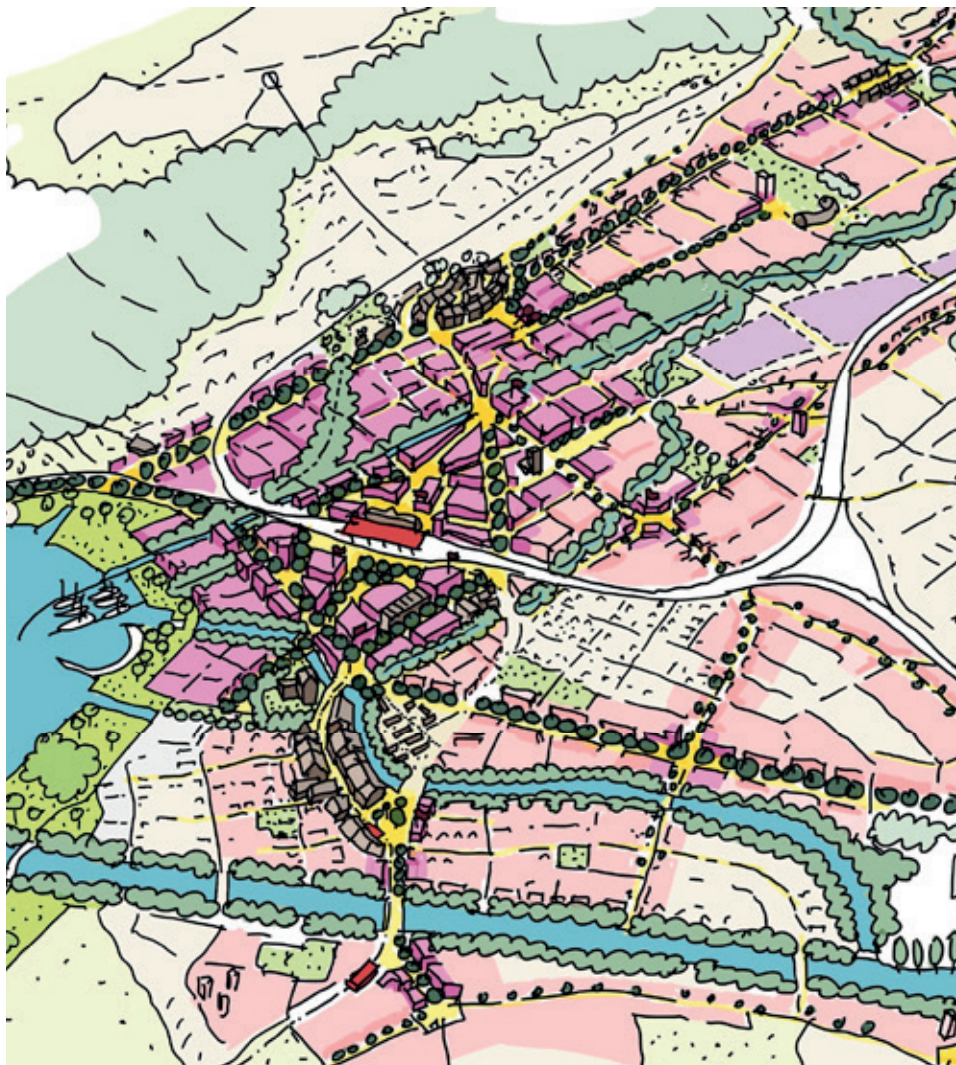


Seeufer als durchgehender, parkartiger Freiraum, Städte mit Gesicht zum See,
Vernetzung mit Quartieren

ZUKUNFTSBILD: GEWÄSSERRÄUME ALS GRÜNES NETZ

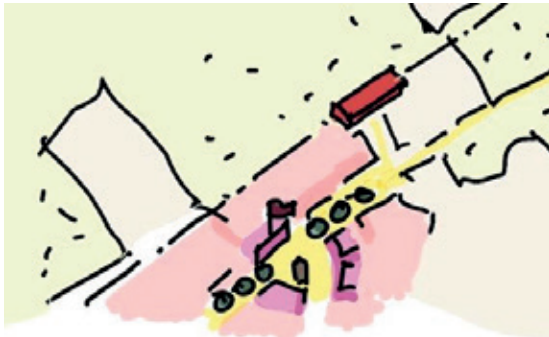
DIALOGGRUPPE
WESTAST BIEL

21



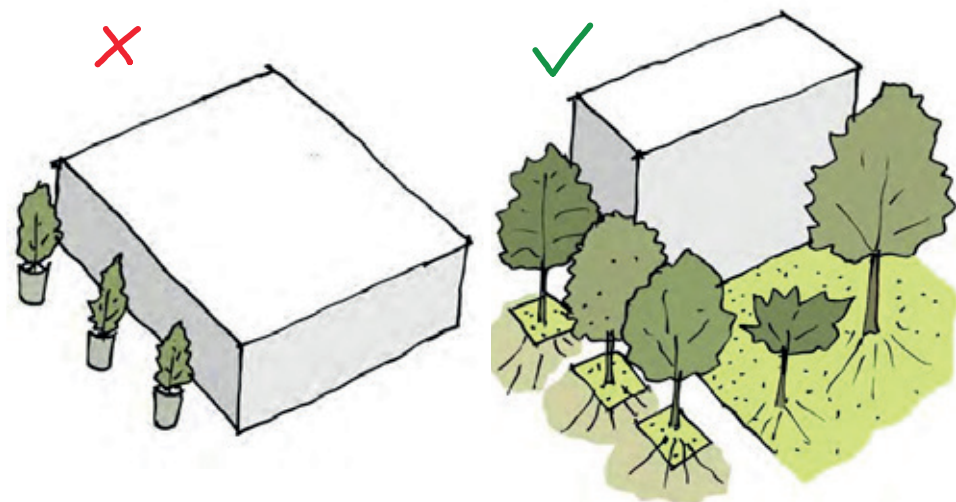
Gewässerräume (Schüssarme, Zihl, Nidau-Bürenkanal usw.) als grünes Netz,
Revitalisierung, Strukturierung des LV-Wegnetzes, Einbindung von Parkanlagen

ZUKUNFTSBILD: ATTRAKTIVE ORTS- UND QUARTIERZENTREN

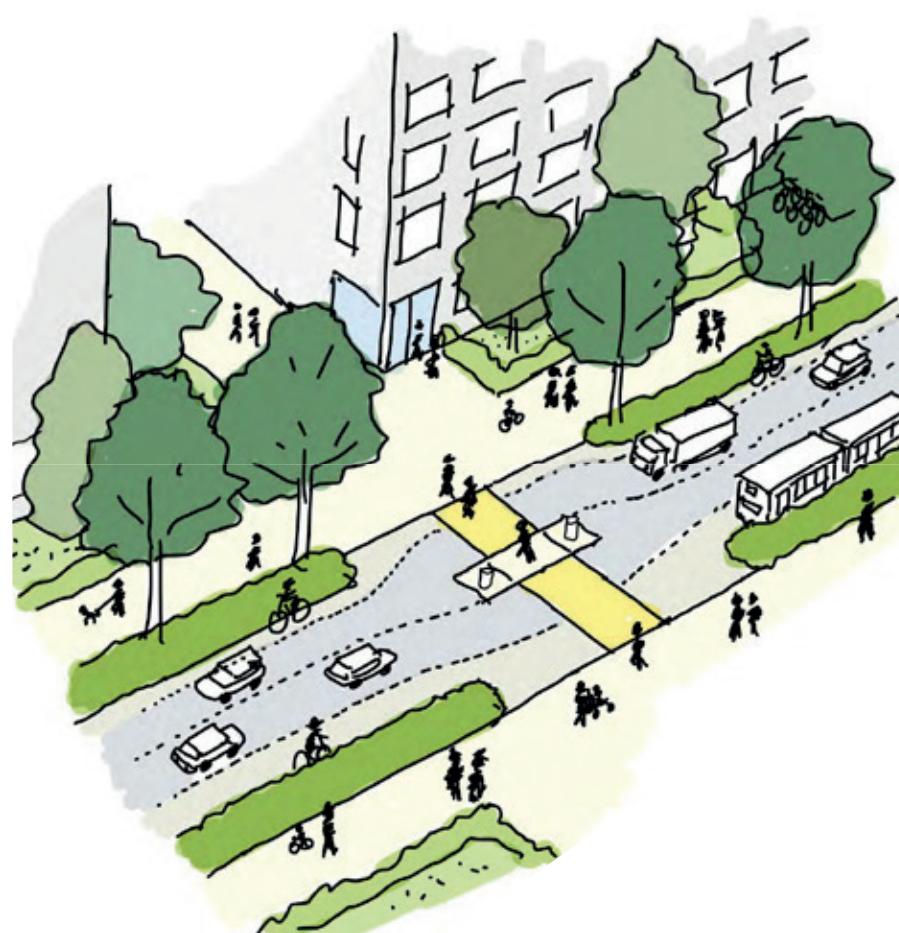


Stadt der kurzen Wege, attraktive Orts- und Quartierzentren in der gesamten Region: Madretsch, Bözingen, Mett, Ipsach, Port, Verkehrsfrequenzen nutzen

ZUKUNFTSBILD: INNENENTWICKLUNG UND FREIRÄUME

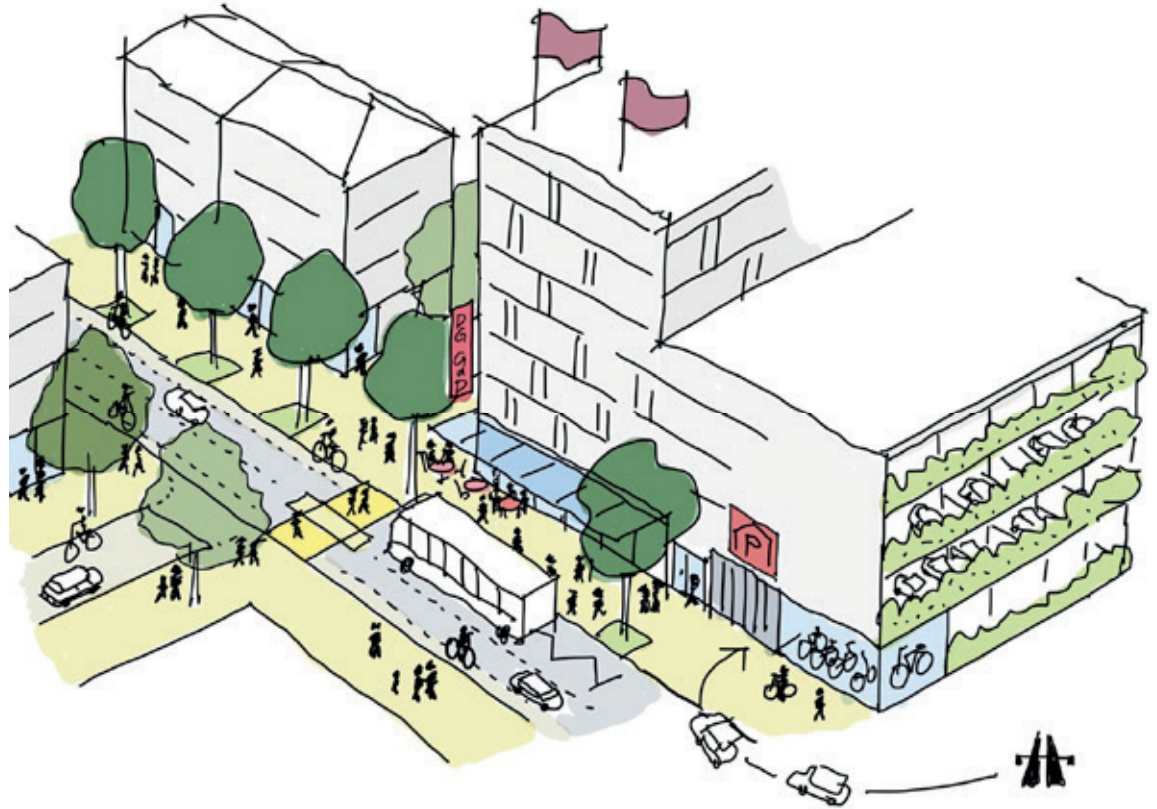


Mit der Innenentwicklung entstehen neue Natur- und Freiräume



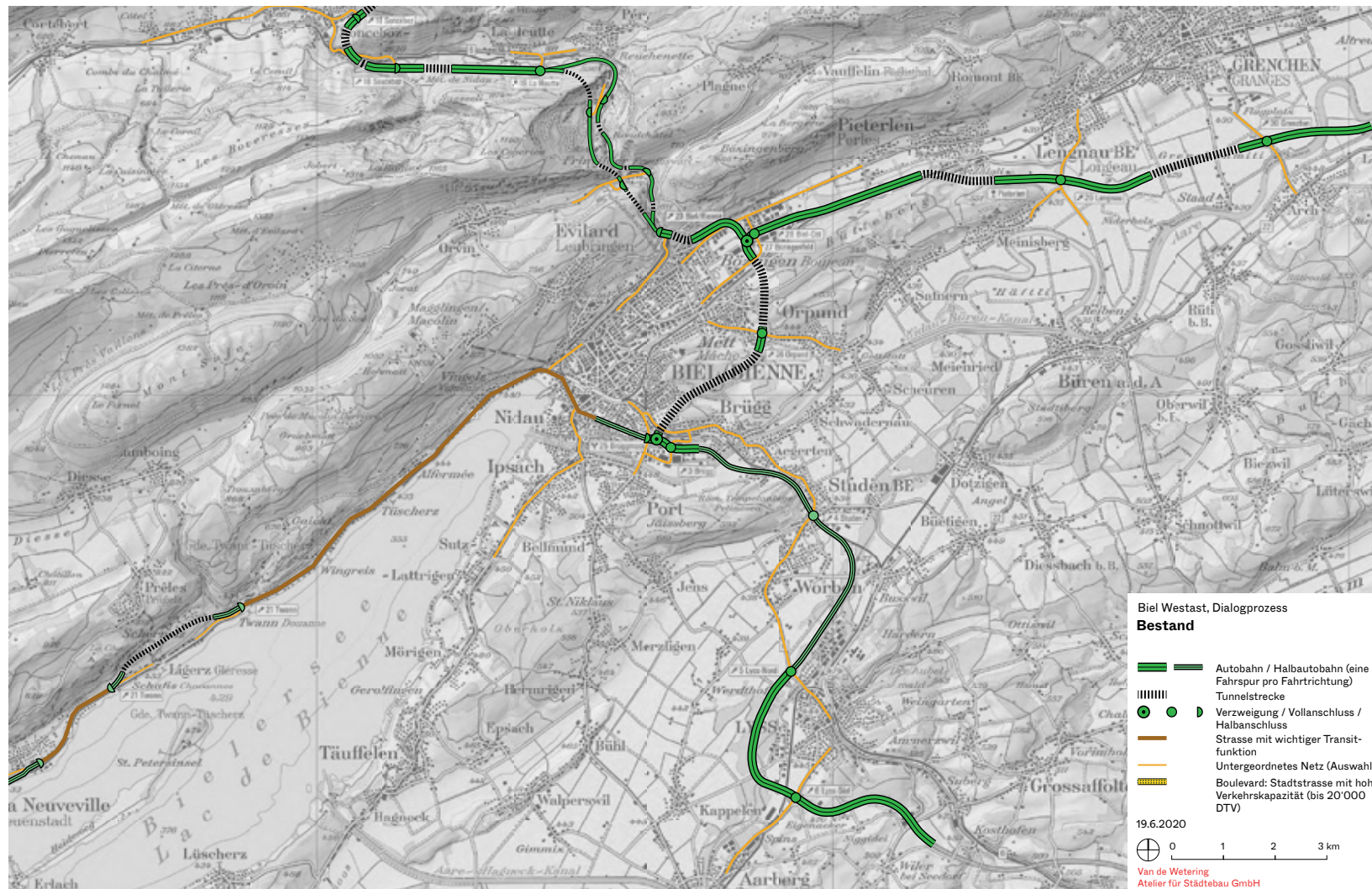
Bernstrasse: grüne Hauptstrasse für alle Verkehrsträger, Adresse der Siedlungsentwicklung.

ZUKUNFTSBILD: SICHERSTELLUNG ERREICHBARKEIT MIV



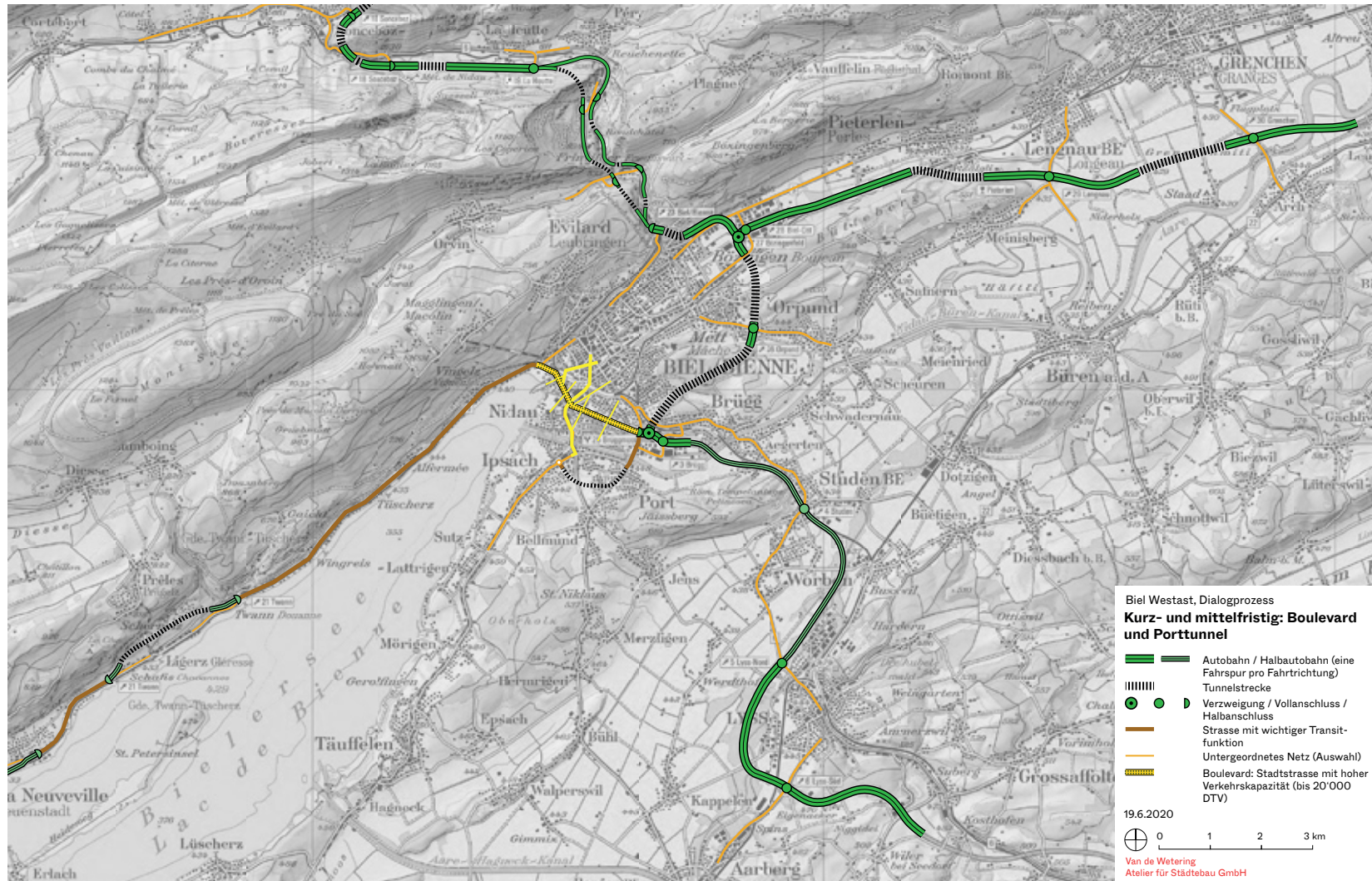
Umsteigehub im Bereich eines Autobahnanschlusses, Integration in einem Quartiertreffpunkt, Frequenzen als Mehrwert; 2 geeignete Standorte: Bruggmoos / Portstrasse und Tissot-Arena
Generell: Fokus auf unterirdischen Lösungen für den MIV, z.B. Zubringer in Parkgarage als Sackgasse (Zweckmässigkeit zu prüfen)

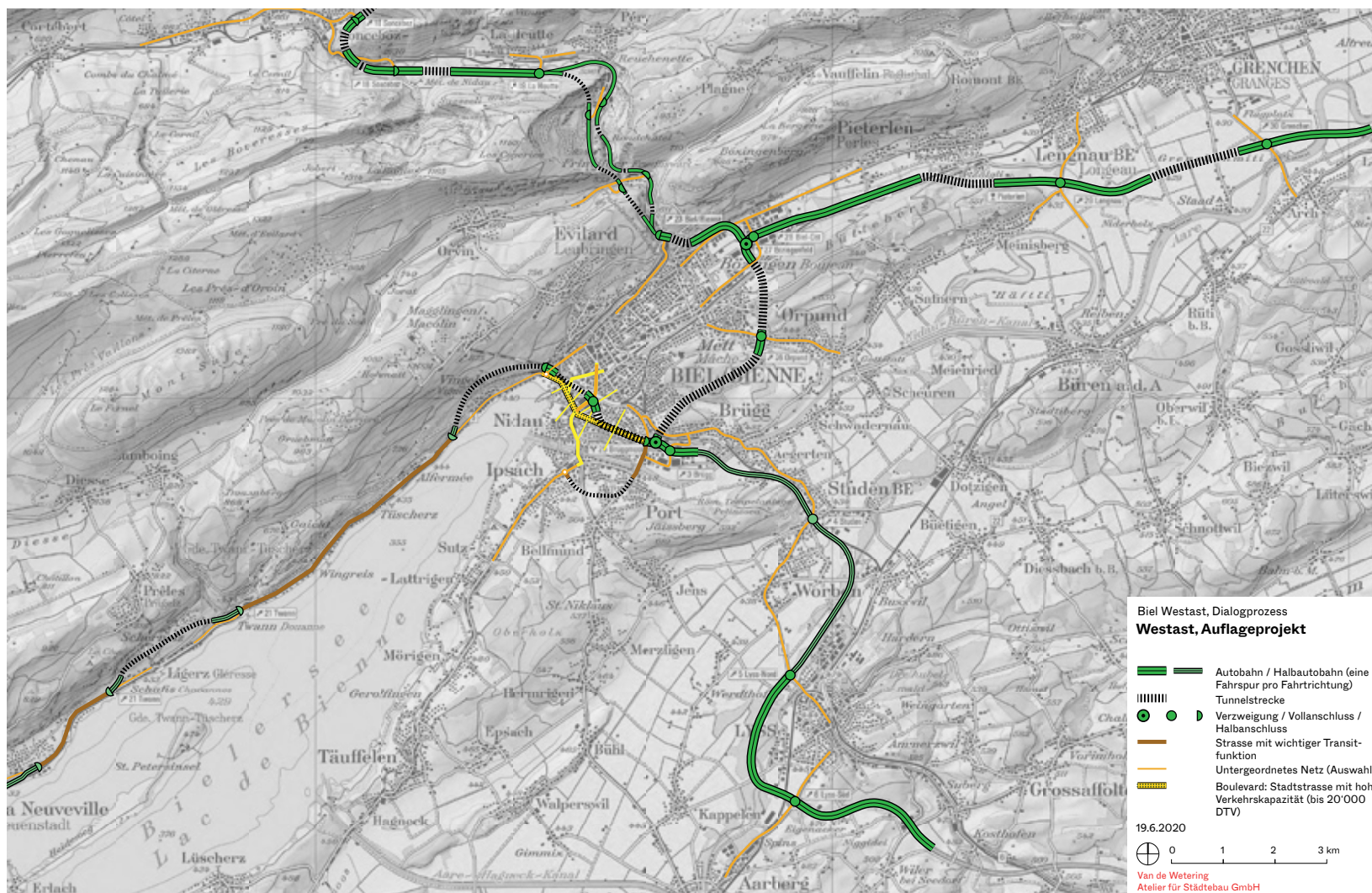
KARTENÜBERSICHT VARIANTEN



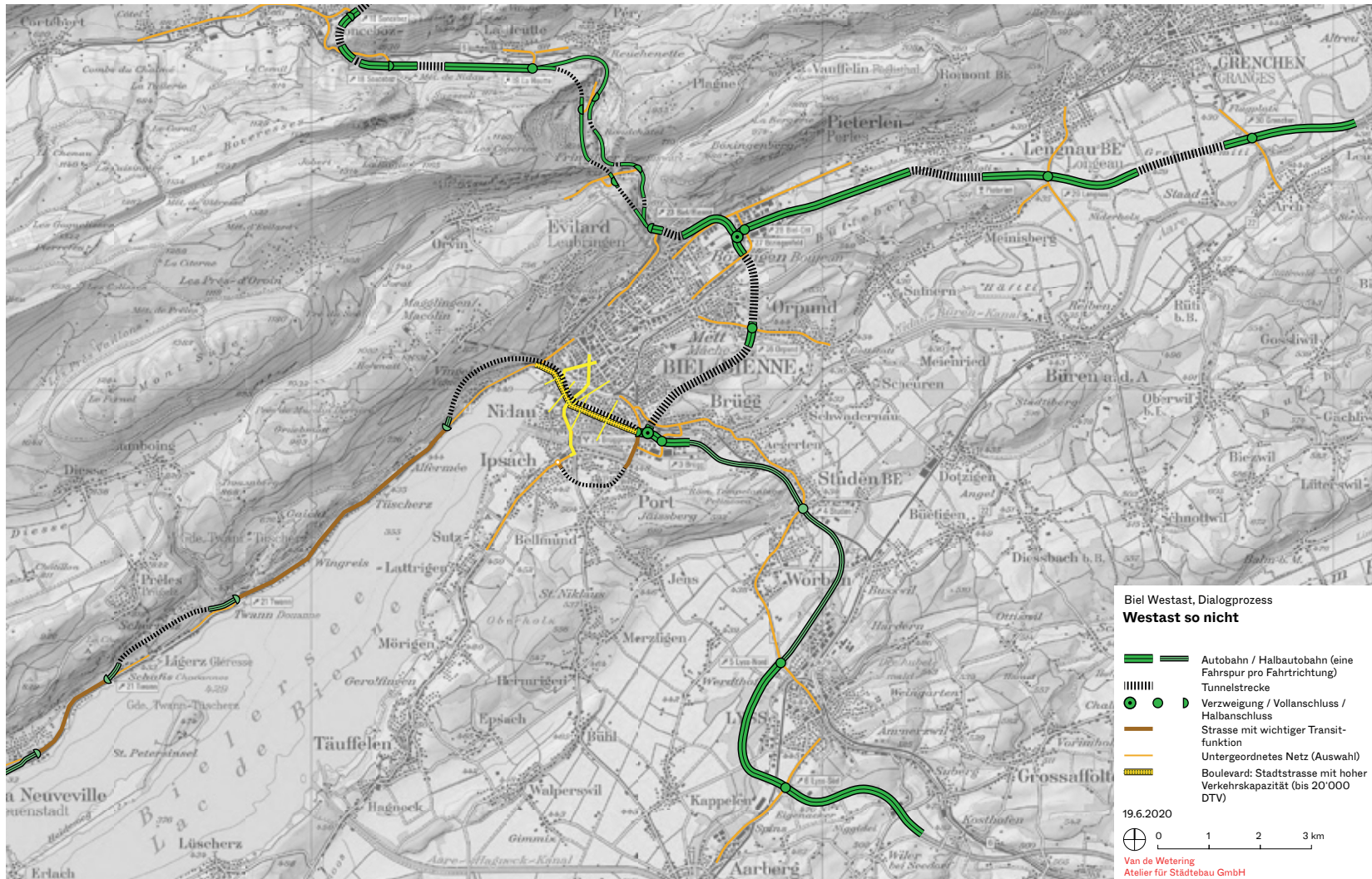
KARTENÜBERSICHT VARIANTEN

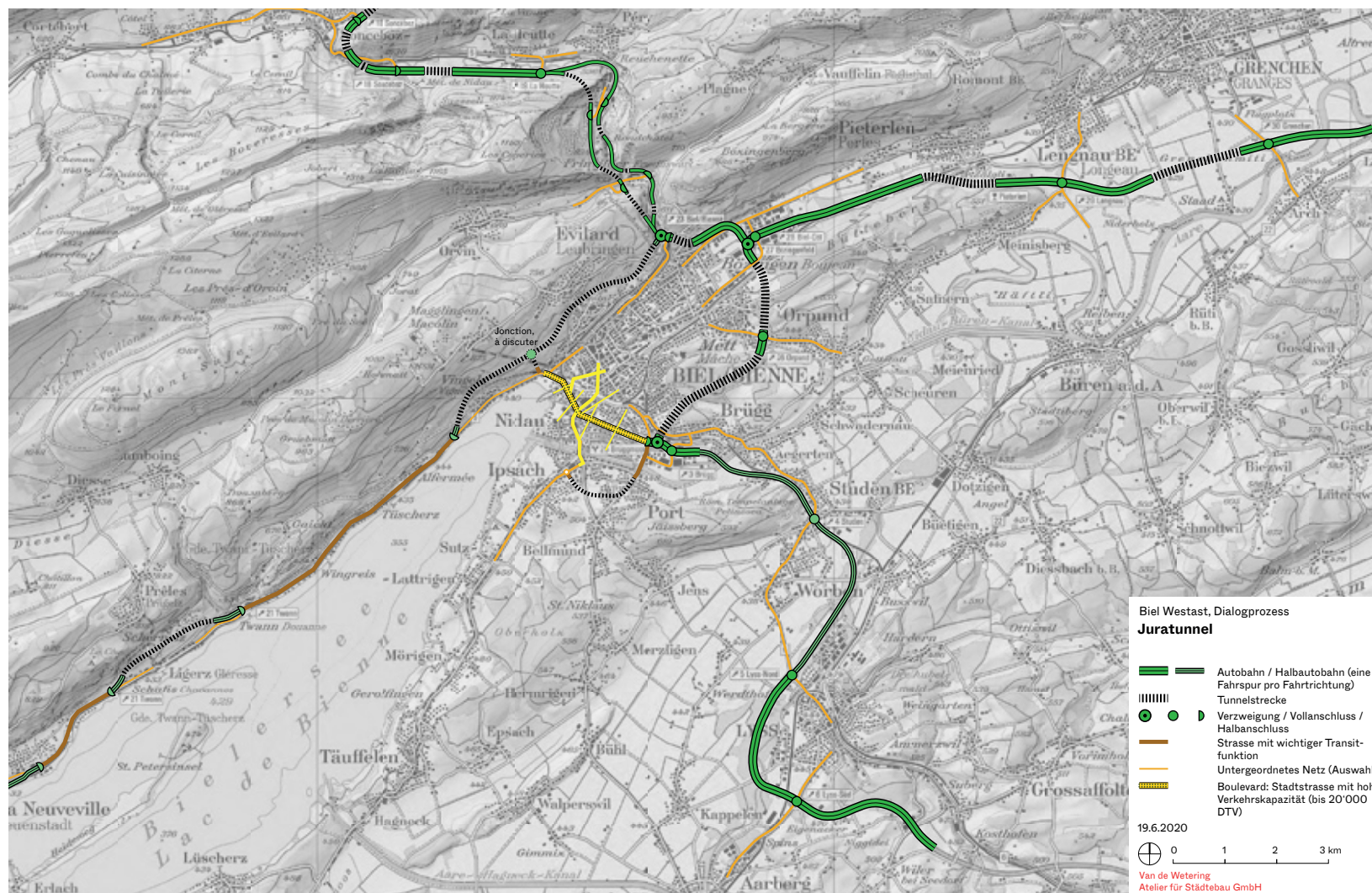
Quelle: Bundesamt für Landestopografie



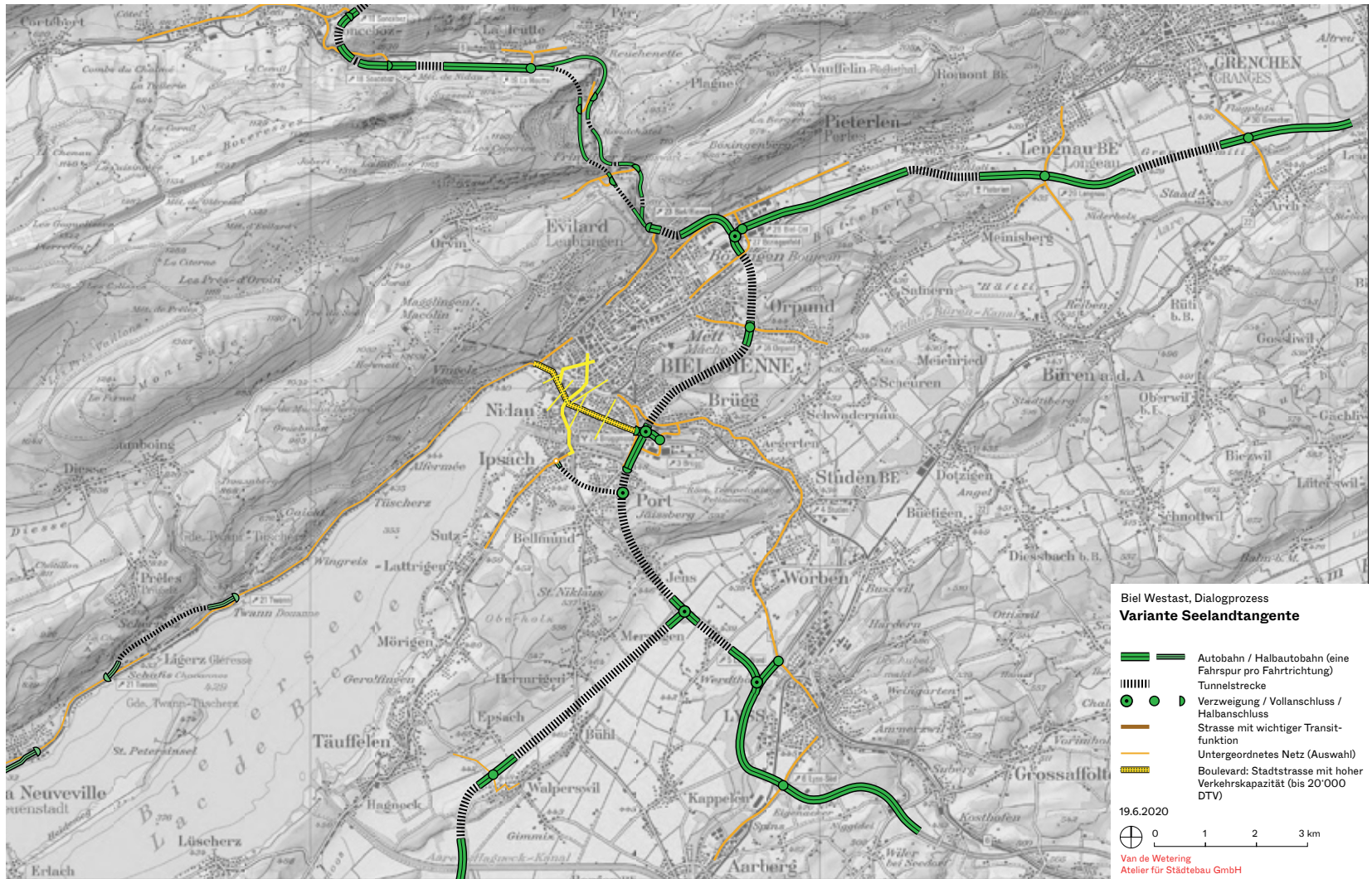


KARTENÜBERSICHT VARIANTEN





KARTENÜBERSICHT VARIANTEN



Quelle: Bundesamt für Landestopografie

PLANUNGSEMPFEHLUNGEN AN DIE BEHÖRDEN

Legende:

A Thema ist abgedeckt über ...

E Thema ist einzubringen in ...

W Thema konnte nicht abschliessend diskutiert werden und ist im Rahmen der weiteren Prozesse zu klären

Abkürzungen

- RGSK / AP Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Biel Seeland und Agglomerationsprogramm (aktuell RGSK 2021 und AP. 4. Generation)
- CRTU Jura bernois
- GVK Gesamtverkehrskonzept Nidau
- TBA OIK III Kantonales Tiefbauamt Oberingenieurkreis III (Biel Seeland, Jura Bernois)
- vfM Ostast verkehrlich flankierende Massnahmen Ostast
- RVK Regionale Verkehrskonferenz, ÖV-Konzept 2035
- LV Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr, gemeint ist, wie auf franz. MD; Mobilité Douce)
- MIV Motorisierter Individualverkehr
- ÖV Öffentlicher Verkehr
- ÜO Überbauungsordnung
- Hub Unter Hub wird hier ein zentraler Umsteigeort vom MIV auf andere Verkehrsträger wie den ÖV oder den LV verstanden

Die Planungsempfehlungen wurden in Workshops der Kerngruppe und in einer Arbeitsgruppe mit Befürwortern und Gegner erarbeitet. Im März 2020 fand eine Vernehmlassung bei den Städten Biel und Nidau statt, die Kerngruppe hat am 19. Juni 2020 diese Planungsempfehlungen als Anhang zum Schlussbericht verabschiedet und an die Dialoggruppe übermittelt.

Verkehrsträgerübergreifende und städtebauliche Themen

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
Ü1	Verkehrliche und städtebauliche Schnittstellen von Biel und Nidau Die Städte Nidau und Biel haben einen vielfältigen Abstimmungsbedarf (z. B. Projekt Bahnhof Nidau, Südseite Bahnhof Biel etc.)	Vermehrter Austausch auch auf Verwaltungsebene	E: Die Planungsinstrumente RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau sind aufeinander abzustimmen.
Ü2	Bern-, Aarberg-, Ländtestrasse Die gesamte Verkehrsachse hat vom Brügemoos bis zum Kreisel Seevorstadt diverse betriebliche und gestalterische Defizite. Der teilweise hohe Transitverkehr ist zu mindern oder nicht weiter wachsen zu lassen	Es ist ein Gesamtkonzept durch OIK III, Städte Biel und Nidau zu erstellen.	E und W: Es ist gesamthaft ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (Wettbewerb nach SIA-Norm) für die Bernstrasse, Aarberg- und Ländtestrasse (inkl. Guido-Müller-Platz) zu erstellen. Dabei sind insbesondere die Trennwirkung der Bernstrasse in den Weidteilen zu vermindern und diverse Knoten für den Fuss- und Veloverkehr zu optimieren. Parallel dazu ist für die Weidteile ein städtebauliches Entwicklungskonzept zu erarbeiten. Insbesondere ist die Veloführung und Querung für die Fussgänger an den Knoten Guido-Müller-Platz, Marcelin-Chipot-Strasse – Aarbergerstrasse - Dr. Schneiderstrasse zu verbessern. Dabei sind die in den Konzepten RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau und vfM Ostast empfohlenen Massnahmen zu beachten und allenfalls als Sofortmassnahmen vorzuziehen. Bei der Umgestaltung sind die ortsspezifischen Bedürfnisse gegenüber dem Transitverkehr zu priorisieren.
Ü3	Gestaltung Dr. Schneiderstrasse Insbesondere mit der Realisierung von Agglolac wird die (zukünftige) Belastung mit MIV zu vermehrten Konflikten mit der Velohauptroute führen.	Neugestaltung Dr. Schneiderstrasse gemäss GVK Nidau und Agglolac Planung.	W: Der Problematik des Mehrverkehr MIV auf der Velohauptroute zwischen Nidau und Biel ist durch die Unterbindung des Transitverkehrs zu minimieren. Die Fusswegdistanz zum Bahnhof Biel ermöglicht eine starke Begrenzung des Parkierungsangebots (vgl. Mobilitätskonzept Agglolac). Die Gefahrenstellen für den LV sind durch grosszügige räumliche Lösungen zu entschärfen.

PLANUNGSEMPFEHLUNGEN AN DIE BEHÖRDEN

Verkehrsträgerübergreifende und städtebauliche Themen

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
Ü4	Verkehrsraumgestaltung Stedtli Nidau Durch das Stedtli ist die Veloführung unattraktiv und gefährlich (keine Velostreifen, Parkierung, Knotenkonflikte). Zeitweise sind sehr hohe MIV Verkehrsbelastungen zu verzeichnen (Durchgangsverkehr). Die an die Hauptachse angrenzenden Platzräume sind teilweise für den LV ungenügend an die Hauptachse angebunden	BGK OIK III vom 3.03.20 (mit Porttunnel) oder gem. GMK Nidau (geplant ist ein Mischverkehr für Velos und MIV auf Kernfahrbahn mit breiten Trottoirseitenbereichen). GMK Nidau: Umsetzen Stadtplatz Mittelstrasse, Bahnhofplatz, Bibliotheksplatz	E: Es ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept in Kombination mit einem ÖV-Konzept zu erarbeiten. Der Durchgangsverkehr ist vermehrt auf den ÖV zu leiten. Dabei sind das Potenzial eines Regiotrams mit Hubs oder eines vergleichbaren Verkehrsmittels – allenfalls in Kombination mit dem Porttunnel (abhängig von der Langfristlösung) zu nutzen. Mit Porttunnel ist die Durchfahrt zu unterbinden. E: Die anschliessenden Platzräume sind in den Verkehrsraum der Hauptachse miteinzubeziehen und neu zu gestalten (inkl. vermehrter Veloabstellplätze)
Ü5	Bahnhofquartier Biel (Nordseite) In dem für den ÖV und LV zentralen Ort sind betriebliche und gestalterische Defizite vorhanden.	Projekterarbeitung durch Stadt Biel unter Beachtung GVK, Sachplan Velo Biel, RGSK/AP und vFM	E: In einem partizipativen Verfahren ist ein Betriebs- und Gestaltungsprojekt Bahnhofstrasse, Guisan- und Bahnhofplatz zu erarbeiten.
Ü6	Bahnhofquartier Biel (Südseite) Die Südseite des Bahnhofs mit dem neuen Campus hat ein hohes städtebauliches Potenzial. Dazu bietet auch der Freiraum mit der Madretschschüss ein hohes Aufwertungspotenzial in diesem Gebiet.	Initiierung eines partizipativen Verfahrens durch die Stadt Nidau und Biel (Stadtentwicklung)	E: Es ist für den gesamten Bereich ein städtebauliches Gesamtkonzept zu erstellen (vgl. Zukunftsbild). Es ist das Potenzial für die wirtschaftliche Entwicklung, für die Bildung und für die Aufenthaltsqualität zu nutzen. Die Nähe zum Bahnhof lässt oberirdisch dem LV die Priorität zukommen.
Ü7	Entwicklung Güterbahnhofsareal Städtebaulich trennt der Güter- und Rangierbahnhof im Osten der Stadt die Nord- von der Südseite der Stadt Biel.	Eine Umstrukturierung ist durch die Stadt Biel mit den SBB anzustreben.	E: Es ist ein Umstrukturierungskonzept zu erstellen. Darin ist aufzuzeigen, wie Teilgebiete bereits zeitnah neu genutzt werden könnten. Die langfristige Entwicklung ist mit der Verkehrslösung zum Westast abzustimmen (Idee PP Hub als Endpunkt Autobahn mit Konzept einer autoarmen Siedlung).

Verkehrsträgerübergreifende und städtebauliche Themen

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
Ü8	Gestaltung Seeufer Ipsach bis Vingelz Im gesamten Bereich besteht ein erhebliches Aufwertungspotenzial für die Naturräume und die Aufenthaltsqualität	Wettbewerb nach SIA-Norm Neugestaltung Strandboden/ Uferbereich: Erarbeitung eines durch die Gemeinden koordinierten Gesamtkonzept mit Sofortmassnahmen	E: Die landschaftsarchitektonische Gestaltung ist zu verbessern. Die verkehrlichen Aspekte (Parkierung und Wegnetz) sind für den LV zu optimieren. Die Zugänge sind für den LV u. a. über die Aufwertung der Fliessgewässer (diverse Schüss-Arme und Zihl) attraktiv zu gestalten.
Ü9	Seevorstadt, Felseck und Anbindung See-Pavillon Der landschaftsprägende Grünbereich mit seinem nationalen Naturschutzgebiet und der Baumallee sind durch die verkehrlichen Nutzungen bedrängt und z.T. abgewertet (Strasse A5, Parkierungsflächen, Eisenbahn). Die Vernetzung der Fusswege Strandboden-Pavillon ist nicht attraktiv.	Stadt Biel	E und W: Das Naturschutzgebiet ist integral zu erhalten und auszuweiten. Die Naturachse und der Erlebnisraum See-Pavillon sind besser zu vernetzen und die Fusswegführung attraktiver zu gestalten. Die Verbindung See-Pavillon (zwei Wege!) sollen als eine Einheit erkennbar werden.

PLANUNGSEMPFEHLUNGEN AN DIE BEHÖRDEN

Themen Langsamverkehr

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
LV1	Defizite Veloinfrastruktur in Biel und Nidau Mit dem 2020 erarbeiteten Sachplan Velo der Stadt Biel und dem GVK Nidau wurden der Handlungsbedarf in der Veloinfrastruktur umfassend identifiziert. Die Umsetzung der Massnahmen läuft an.	RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau umsetzen.	E: Die behördenverbindliche Festsetzung der Planungsinstrumente als kommunaler Richtplan soll vollzogen werden. Leuchtturmprojekte wie die Velowege entlang der Madretschschüss oder der Südseite Bahn sollen rasch umgesetzt werden.
LV2	Sicherheitsdefizite für Velofahrende Verkehrskreisel sind Unfallschwerpunkte. Übergänge und Enden von Velostreifen erfolgen oft vor Knoten, wo es gefährlich wird. Fussgängerstreifen mit Mittelinseln werden oft auf Kosten des Raumbedarfs für Velofahrende erstellt (vgl.- Madretschstrasse, Velofahrende als «Fleischbremse»).	Muss neu in RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau vFM Ostast und den entsprechenden Projekten vermehrt berücksichtigt werden.	E: Für die Sicherheit der Velofahrenden sind bisherige Prioritäten zu hinterfragen & neue umzusetzen (Standard Knotenausgestaltung, Fuss- Velobedürfnisse oft mit erweitertem Landerwerb notwendig).
LV3	SBB- Unterführung Bruggstrasse und Kreuzplatz Die SBB-Unterführung Bruggstrasse und der Kreuzplatz stellen für den LV ein Sicherheitsdefizit dar.	RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel	E: Mit einer neuen Unterführung SBB beim Schmiedweg können diese Gefahrenstellen umgangen und Netzlücken attraktiv geschlossen werden. Diese (teurere) Lösung ist im Aggloprogramm einzugeben und umzusetzen.
LV4	Velo- und Fusswegführung linkes Bielerseeufer Die durchgehende Streckenführung dem See entlang (Uferweg) weist Lücken auf oder ist mangelhaft.	RGSK/AP, regionaler Velonetzplan, Sachplan Velo Stadt Biel	E: Die Velowege sind auszubauen und zu sichern.

Themen Langsamverkehr

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
LV5	Netzlücken Achse Lyss – Biel Achse Lyss – Biel diverse Netzlücken	Aktualisierung in diversen Planungen: RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau, TBA Nationalstrasse	E: Velowege ausbauen und sichern Priorität: Pendler
LV6	Kantonsstrasse Ipsach Diverse Problemzonen Kantonsstrasse Ipsach	Ist durch TBA OIK III umzusetzen.	E: Querung und Verkehrsraumgestaltung für Velos ungenügend an Hauptstrasse.
LV7	Aarberg Aarberg: Diverse fehlende Velostreifen an Kantonsstrassen	Ist durch TBA OIK III umzusetzen.	E: Querung und Verkehrsraumgestaltung für Velos ungenügend an Hauptstrasse.
LV8	Anbindung Leubringen / Biel Die Anbindung für Velofahrende aus Leubringen nach Biel ist ungelöst.	OIK III und Burgergemeinde und Stadt Biel	E: Waldweg als Veloverbindung ausscheiden und Kantonsstrasse mit bergseitigen Velostreifen ausstatten.
LV9	Netzlücke Velo Bruggmoos an Bernstrasse Beginn Bernstrasse, Nordseite: Netzlücke kt. Veloweg nordseitig im Bruggmoos	Ist durch TBA OIK III umzusetzen.	E: Waldweg als Veloverbindung ausscheiden und Kantonsstrasse mit bergseitigen Velostreifen ausstatten.
LV10	Veloanbindung Bahnhof Biel Regionale Zufahrt Bhf. Biel verbessern	Abgedeckt durch RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau	E: Anbindung von Nidau ist zu verbessern, sowie neue Veloführung Nordseite Geleise vom Mühlefeld her. Es ist auch eine neue Velopassage beim Bahnhof Biel zu erstellen.

PLANUNGSEMPFEHLUNGEN AN DIE BEHÖRDEN

Themen Langsamverkehr

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
LV11	Velonetz entlang der Schüssarme und Zihl Das Potenzial für den LV entlang der Zihl und der Schüssarme ist zu entwickeln (Problemstellen sind Weglücken entlang der Madretschschüss oder beim Hauserwehr und der Kreuzung Ländtestrasse/ Unterer Quai).	Stadt Biel und Nidau in diversen Planungen	E: Gesamtkonzept Leuchtturmprojekt «Wasserwege in Biel, entlang aller Schüssarme und Zihl» Wege durchgehend für LV vernetzen und ökologisch aufwerten in RGSK/ AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau sowie in ÜO's zu berücksichtigen
LV12	Brücke über Nidau-Büren-Kanal Nidau Hauptstrasse – Brücke über Nidau-Büren-Kanal, zu wenig Raum für Velofahrende	Eingabe an TBA OIK III für Brückenverbreiterung	E: Verbesserung gefordert da Gefährdung für Veloverkehr

Thema MIV

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
MIV1	Fehlende Datengrundlagen Verkehr Zur Beurteilung von verschiedenen Massnahmen fehlen Angaben zum genauen Verkehrsverhalten (z. B. Nordachse Biel)	Weitergehende Studien im Rahmen der Langfristmassnahme, TBA	E: Ermittlung des Verkehrsverhaltens zu Ziel- Quellverkehr und Transitverkehr: z.B. mittels Nummernschild- resp. Handyanalysen oder durch Pendlerstatistiken. Mittels Verknüpfung diverser Statistiken kann die Datengrundlage zur Beurteilung der Notwendigkeit von Verkehrsmassnahmen verbessert werden.
MIV2	Diskussion zu Verkehrsverhalten Wie soll mit Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr umgegangen / gesteuert werden.		E und W: Diskussion ist offen: Die MIV-Erreichbarkeit ist anzuschauen, Modalsplit Veränderungsmöglichkeiten sind zu prüfen, Hub-Konzept ist zu erarbeiten), vgl. ÖV-Massnahmen
MIV3	Nordachse Biel Nordachse: Die Trennwirkung und die städtebauliche Verträglichkeit der Achse Seevorstadt, Mühlebrücke, Kanalgasse ist überschritten. Verkehrsbelastung und Transit hoch, geschätzt bis 20'000 DWV, Trennwirkung Altstadt; nächste Zählstelle Seevorstadt ca. 12'600 DWV, Altstadt: Trennwirkung durch Verkehr Mühlebrücke	TBA, Stadt Biel: Monitoringkonzept, GVK	E: Anteile Transitverkehr (inkl. Schwerverkehr) verlässlicher bestimmen. Transitverkehr definieren, vgl. Nr. MIV1. Kammersystem weiterverfolgen – keine Durchfahrten, PP-Hubs Transitverkehr vermeiden respektive durchleiten (z. B. Tunnel) Kurzfristig: Verbindung Altstadt-Nidaugasse mit z. B. Begegnungszone fördern – dafür Alternativrouten optimieren (z. B. Bernstr-Ländte-Aarbergstr.), Transit Schwerverkehr unterbinden (langfristig). Langfristige Lösung mit Minderverkehr abhängig von Variantendiskussion; Seevorstadt aufpassen, dass kein Ausweichverkehr entsteht. In das Monitoring & Controlling integrieren.
MIV4	Transitverbot LKW Transitverbot LKW - Seevorstadt, Kanalgasse ..Bözingen - Evtl. Ländtestrasse	Bund, Kanton, Region, Gemeinden und Verbände: Lösung erarbeiten. Lösung für Lieferanten finden! (8-10.00)	E: Vgl. Nr. MIV3 Lösung, die kontrollierbar und durchsetzbar ist. Alternativrouten festlegen.
MIV5	Bärenplatz Biel Hohe Verkehrsbelastung des Bärenplatz	A über vfM Ostast	Belastbarkeit MIV, ÖV

PLANUNGSEMPFEHLUNGEN AN DIE BEHÖRDEN

Thema MIV

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
MIV6	Vingelz, Neuenburgstrasse Gestalterische und Lärmdefizite an der Neuenburgstrasse sowie ungenügender baulicher Zustand.	ASTRA	E: Kurzfristig sind Sanierungsmassnahmen notwendig, mittelfristig ist Umgestaltung anzustreben um Trennwirkung und Belastbarkeit zu minimieren.
MIV7	Transitverkehr Allmendstrasse / Lohngasse An beiden Strassen ist der Transitverkehrsanteil sehr hoch. Belastung MIV hoch mit LV-Konflikten (Lohngasse: Ausweichverkehr auf Trottoir, Allmendstrasse: Kernfahrbahn: MIV auf zu schmalen Velostreifen, Knoten)	E an Port und TBA OIK III	E: Kurzfristig: Projekt Knoten Wehrbrücke Seite Port neu gestalten (z. B. Kreisel prüfen); Lohngasse Durchfahrt unterbinden; langfristig abhängig von Lösung mit Porttunnel.
MIV8	Ipsachstrasse Ipsachstrasse hohe Trennwirkung durch MIV	OIK III	A: Projekt in Bearbeitung
MIV9	Defizite Belastbarkeit und Gestaltung bis Twann Die A5 Biel bis Twann verursacht eine hohe, städtebauliche unverträgliche Trennwirkung und Belastbarkeit der Dorfteile.		W: Diskussion um langfristige Lösung Westast offen, kurzfristig ist die Diskussion um einen Twanntunnel nicht im Rahmen des Westastdialogs zu beurteilen, da dieser gemäss Sommaruga kein Präjudiz für Lösung Westumfahrung Biel darstelle.
MIV10	Defizite Verkehrsführung T6 Brugg / Lyss Sicherheitsdefizite und Verkehrskapazität T6 Brugg / Lyss ungenügend, starke Beeinträchtigung Naturraum von nationaler Bedeutung Alte Aare		W: Langfristdiskussion offen, abhängig von Variantendiskussion, Idee neue Linienführung T6 mit teilweisem Rückbau T6.

Thema MIV

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
MIV11	Durchfahrt Aarberg Durchfahrt Aarberg-Bargen mit hohem Schwerverkehr und Transitverkehr		Hohe Verkehrsbelastung, vgl. Bericht Kontextplan W: Diskussion um langfristige Lösung Westast offen, abhängig von Variantendiskussion (Entlastung u. a. nur durch allfällige Variante Südumfahrung)

PLANUNGSEMPFEHLUNGEN AN DIE BEHÖRDEN

Thema ÖV

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
ÖV1	Potenzial ÖV ermitteln Bei den verschiedenen nachfolgenden Massnahmen (ÖV3, ÖV7 bis) wird ein erhebliches ÖV-Potential vermutet. Damit dieses besser abgeschätzt werden kann, sind über die gesamte Region Fahrzeitenvergleiche ÖV mit MIV und genauere Angaben zu Ziel- und Quellorten zu ermitteln.	Studie RVK W und E: RVK, RGSK und AP	E: Studie zur Identifikation von Fördermassnahmen ÖV/LV: Fahrzeitenvergleiche ÖV zu MIV oder LV sind wenig bekannt. Ebenso ist das Potential der Minimierung der Anzahl von Umstiegen (Bsp. La Neuveville – Biel Bözingen – Industrie) oft ein entscheidender Faktor für die Verkehrsmittelwahl. Dabei ist die Identifikation der Ziel- und Quellorte entscheidend.
ÖV2	Mobilität der Zukunft Das zukünftige Mobilitätsverhalten in der Region kann sich durch veränderte Gewohnheiten (z. B. Homeoffice), neue Verkehrsträger und neue Angebote rasch ändern. In diesem Kontext sind teure Infrastrukturvorhaben kritisch zu hinterfragen.	W: Verein Biel Seeland, im Rahmen eines AP	E und W: Spezifische Studie Raum Biel mit Möglichkeiten zu Zukunftskonzept neue Mobilität, Mikromobilität, Intermodalität, Parkierung, Mobilität as a service, Bevorzugung mehrfachbesetzter Fahrzeuge
ÖV3	Intermodalität, kombinierte Mobilität Die kombinierte Mobilität erlaubt es, je nach den örtlichen Verhältnissen, innerstädtisch das effizienteste Verkehrsmittel zu nutzen. So ist im Zentrum der Raumbedarf ein wichtiges Kriterium, das der ÖV am effizientesten abzudecken vermag. Umsteigepunkte MIV zu ÖV/LV müssen deshalb an guten peripheren Anbindepunkten erfolgen, wo auch eine hohe MIV-Dichte vorhanden ist.	W : Concept intermodalité Etude seeland-biel-bienne	E: Es ist ein Konzept „Kombinierte Mobilität“ zu erstellen (Regionen!). Dabei ist u. a. die Effizienz von Park + Ride und Hub's an potenziellen Standorten wie z. B. am Bahnhof Studen und Mett, Bruggmoos A5, Anbindung Regiotram an Hubs: Bözingenfeld A5 und Bereich Nidau/Ipsach, Ausfahrt Orpund A5 zu prüfen. Hubs können nur mit zielortspezifischen Massnahmen zu MIV funktionieren (Push and Pull).

Thema ÖV

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
ÖV4	Parkierung MIV Die MIV-Nutzung und insbesondere deren Parkierungsanlagen beanspruchen im Vergleich zum ÖV viel Raum. Ebenso sind die Verkehrsflächen im innerstädtischen Bereich vermehrt in Konkurrenz mit den raumeffizienteren Verkehrsmitteln des LV und ÖV. Die Parkierung ist deshalb gezielter mit dem Städtebau abzustimmen ..Flächenaufteilung optimieren.	W und E Nidau und Biel: Parkierungskonzept Städte notwendig	W und E: Parkierungskonzept auf Städtebau abstimmen: Angebot PP abstimmen, weniger ungedeckte, offene PP da diese städtebaulich ineffizient sind.
ÖV5	Umsteigehub MIV-ÖV Construire une jonction TIM près de l'endroit le mieux connecté en transports public (Bahnhof Biel)		W: Bei Varianten und Hub-Konzept weiter zu diskutieren, ÖV3
ÖV6	Beeinflussung Mobilitätsverhalten Hohe Verkehrsbelastungen konzentrieren sich zu morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden. Ebenso ist die durchschnittliche Auslastung eines Personenwagens mit 1.1 Personen sehr tief.	Potentialstudie Beeinflussung Mobilitätsverhalten E RGSK und AP	E: Mit Massnahmen zum Mobilitätsmanagement liessen sich die Spitzenbelastungen brechen und die bestehende Infrastruktur besser ausnutzen. Dabei sind Massnahmen wie die Bevorzugung mehrfachbesetzter Autos, Homeoffice, unterschiedliche Arbeitszeitmodelle, Schulbeginn (z. B. Gymer), Mobility Pricing usw. zu prüfen.
ÖV7	Nördlich Bielersee Anbindung Plateau, Ligerz an Twann (SBB) Schlechte ÖV Nutzung Jura Bernois ..ÖV Anbindung schlecht	E: RVK	E: Gutes Angebot ist auch nach Inbetriebnahme SBB Ligerztunnel sicher zu stellen. E und W: ÖV in der Peripherie weiter entwickeln, Umsteigehubs attraktivieren. Hubs an den eher peripheren Orten weniger attraktiv/ungeeignet, vgl. ÖV3

PLANUNGSEMPFEHLUNGEN AN DIE BEHÖRDEN

Thema ÖV

Nr.	Problembereich	Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe
ÖV8	Tangentiallinie SBB/BLS Jura-Bern Fehlende Tangentiallinie SBB/BLS Jura-Bern (Moutier, resp. vom St. Immertal/Sanceboz ohne Umsteigen Rtg. Bern)	E und W: RGSK/AP, Sachplan ÖV Stadt Biel, GVK Nidau und RVK: Studie zu erstellen	E: Neues ÖV-Konzept mit neuer Haltestelle im Bereich SBB Unterhaltszentrum bis Brügg (Tangentiallinie ist physisch vorhanden, allfällige Haltestelle fehlt. Idee für Langfristmassnahme: Neue regional bedeutsame Haltestelle z. B. in Biel beim Unterhaltszentrum oder Bahnhof Brügg. Zu MIV konkurrenzfähige Verbindung Jura-Brügg-Bern/ ev. Thun. Ebenso optimale Anbindung an neues Spitalzentrum in Brügg, Varianten prüfen wie Taubenloch direkt Rtg. Süd ermöglichen.
ÖV9	Neuer Zughalt Bözingenfeld für Delle-Biel Bözingenfeld: Halt/Re aus Delle / (BEDU Uhrenarbeiter)	E, RVK	E: Potenzial und Attraktivierung für ÖV, vgl. auch ÖV1. Brügg-Bern/ ev. Thun. Ebenso optimale Anbindung an neues Spitalzentrum in Brügg, Varianten prüfen wie Taubenloch direkt Rtg. Süd ermöglichen.
ÖV10	Südlich Bielersee Das ÖV Potenzial scheint nicht ausgenutzt zu werden.	W, E: Studie im Rahmen von RGSK/AP, GVK Nidau	W und E: Es ist eine Studie zum Potenzial der Durchmesser-Verbindung Ins-Biel-Bözingenfeld und des Verkehrsträgers notwendig (Regiotram oder busähnliches Verkehrsmittel). Dabei ist die Kombination mit allfälligem Porttunnel einzubeziehen.
ÖV11	Bus Mett Der Bus nach Mett erreicht zu Spitzenzeiten oft die Auslastungsgrenze.		Ist kurzfristig abgedeckt durch RVK, resp. mit Regiotram-Studie abzudecken (vgl. Nr. ÖV10)
ÖV12	Anbindung Spitalzentrum Biel Kapazitäts- und Zufahrtsprobleme zum Spitalzentrum Biel		A: Kurzfristig keine Lösung, erübrigt sich jedoch mit neuem Standort des Spitalzentrums Biel
ÖV13	Nidau, Anbindung Entwicklungsgebiet Mikron Nidau, Entwicklung Industriegebiet Mikron/ Arbeitszone	Mit Standortentwicklung durch Stadt Nidau abzudecken	E: Die LV-Querung von Mikron zu Bahnhof Beunden ist zu verbessern.

ABLAUFPLAN ZUR UMSETZUNG DER EMPFEHLUNGEN AB 2021

0	Rückzug offizielles Auflageprojekt «Westumfahrung Biel», Entscheid Weiterbearbeitung Porttunnel				
1	Projektorganisation und Partizipationskonzept für übergeordnete Gesamtprozesssteuerung festlegen (übergeordnete Begleitkommission, Projektkoordinator, Projektleitungen, Partizipation, Präzisierung und Überarbeitung Ablaufplan durch Steuerungsgruppe)				
2	Finanzierung und Kreditbewilligungen (Bund / Agglomerationsprogramm / Kanton / Region / Gemeinden / Dritte wie z.Bsp. öV, private Beteiligte)				
3	Arbeits- und Planungsprogramm erstellen und verabschieden				
Kurz- und mittelfristige Lösungen			Langfristige Lösung		
Sofortmassnahmen		Mittelfristige Lösungen			
4	Gesamtheitliches Monitoring und Controlling Systematisches gesamtheitliches Monitoring und Controlling weiterentwickeln und einführen mit Beurteilung der Wirkung der realisierten Massnahmen	8	Weidteile und VBGK Strasse Brüggmoos – Seevorstadt Aufeinander abgestimmte Konzepte «städtebauliche Quartierentwicklung Weidteile» und «Sanierung der Strassenverbindung Brüggmoos–Bernstrasse–Guido-Müller-Platz–Ländtestrasse–Seevorstadt–Rusel» Projektprozess in die Wege leiten (Ideenwettbewerb mit nachfolgenden Studienaufträgen) Gebiet zwischen Bahnhof und See sowie Gebiet Weidteile: Planung Überbauungsordnung und spätere Umsetzung Strasse: Vorprojekte (3-4 Teilprojekte), anschliessend Mitwirkung, Auflageprojekte, Umsetzung	11	Schliessen der Lücke im Nationalstrassennetz Machbarkeitsstudien festlegen: • Abstimmung Siedlung und Verkehr • Verkehrsplanerische Aspekte wie >Linienführung und Entlastungseffekte >Anbindung / Erreichbarkeit Kernbereich, Kammern und Hubs > Betriebliche und verkehrstechnische Aspekte, u.a. an den Schnittstellen Nationalstrassen – Basisnetz • Geologie • Umwelt / Umfeld • usf. Fazit aus den Machbarkeitsstudien, den Erkenntnissen der kurz- und mittelfristigen Lösungen, der Wirkung des Ostasts (Bedarfsanalyse, Monitoring und Controlling) Festlegen des weiteren Vorgehens
5	Grundlagen verifizieren oder erheben • BV,ZV,QV,DV, Transitverkehr • Modal Split (inkl. Velo / E-Bike) • Zweck der Fahrten (Arbeiten, Einkaufen, Freizeit / Kultur / Sport /.....) • Fahrzeitvergleiche • usf.				
6	Planungsempfehlungen (Inputs in laufende Planungen der Behörden) • Städtebau / Verkehrsträgerübergreifend 09 Inputs • Langsamverkehr 12 Inputs • MIV 11 Inputs • öV 13 Inputs • Prioritäten setzen • Empfehlungen und Inputs in laufende Planungen und Projekte sowie in Richtpläne den zuständigen Behörden übergeben	9	Gesamtmobilitätskonzept Südufer und Porttunnel • Ausbau des öffentlichen Verkehrs • Planen eines Hubs • Weitere Massnahmen • usf.		
		10	Porttunnel • Aufhebung der Sistierung des Auflageverfahrens für den Porttunnel • Entscheid Weiterbearbeitung • Porttunnel zur Plangenehmigung und Realisierung bringen		
7	Strategie «Stadtentwicklung und Mobilität» und Aufhebung Enteignungsbann (Stadtentwicklung, Städtebau, Gesamtmobilitätsstrategie / Umgang mit der Mobilität, Verkehr, Umfeld, Umwelt, regionale Entwicklung usf.)				

PROJEKTABLAUF VORSCHLAG

Projektorganisation	
0 Rückzug offizielles Auflageprojekt «Westumfahrung Biel», Entscheid Weiterbearbeitung Porttunnel	
1 Festlegen Projektorganisation, Partizipation, Überprüfung Ablaufplan	
2 Finanzierung	
Grundlagen	
3 Arbeits- und Planungsprogramm erstellen und verabschieden	
4 Gesamtheitliches Monitoring Controlling (Städtebau, Verkehr, Planung)	A B C D
5 Grundlagen verifizieren oder erheben	
6 Planungsempfehlungen (Anhang Schlussdok A2)	
Städtebau und Verkehr	
Phase 1 Kurzfristige Lösungen gemäss Empfehlungen	A Machbarkeit Vorprojekt Projekt Ausführungsp. Realisierung B
Sofortmassnahmen aus Nr 6 umsetzen	Studie Realisierung
7 Strategie Stadtentwicklung und Mobilität. Aufhebungs Enteignungsbann, neue planerische Grundlagen (ZPP), Umsetzung Stadtentwicklung	Konzeptstudien Planungsarbeiten
Planerische Grundlagen (ZPP), Umsetzung Stadtentwicklung	Wettbewerbe
Phase 2 Mittelfristige Lösungen gemäss Empfehlungen	A Machbarkeit Vorprojekt Projekt B Ausführungsp. Realisierung C
8 VBK und Gebiete Weidteile, Gebiet Bahnhof/See und Weitere	Wettbewerbe Vorprojekt Projekt Ausführungsp. Realisierung
9 Südufer und Porttunnel, Gesamtmobilitätskonzept	Studie Vorprojekt Projekt Ausführungsp. Realisierung
10 Porttunnel	Plangenehmigung Ausführungsp. Realisierung
Phase 3 Langfristige Lösungen gemäss Empfehlungen	A Machbarkeit Vorprojekt Projekt C Ausführungsp. Realisierung
11 Schliessen der Lücke im Nationalstrassennetz	Variantenstudium Machbarkeit Vorprojekt Projekt Ausführungsp. Realisierung
Beurteilung durch Steuerungsgruppe, Fazit, Vorschläge an Behörden	
Abschluss realisierte Phase, Monitoring, Freigabe nächste Phase	
Aufbauend auf vorhergehender Phase, Staffe lung	

MITWIRKENDE AM DIALOGPROZESS

WESTASTKRITISCHE ORGANISATIONEN

Organisation	Nachname	Vorname
BERNER HEIMATSCHUTZ	Mentha	Luc
	Preiswerk	Catherine
	Thalmann	Ivo*
FUSSVERKEHR KANTON BERN	Zryd	Andrea
IG „HÄB SORG ZUR STADT“**	Neuhaus	Gabriela
	Wild	Ruedi
	Zimmermann	Jacqueline
KOMITEE „BIEL NOTRE AMOUR“	Meier	Mélanie*
	Hédiguer	Maurice
	Ünal	Claudia
KOMITEE „WESTAST SO NICHT!“	Duttweiler	Catherine*
	Loderer	Benedikt
	Vogt	Beatrice
LQV BIEL/BIENNE	Helbling-Giss	Beatrice**
	Rossel	Denis
PRO NATURA SEELAND	Arnold	Niels
	Stocker	Julien
PRO VELO BIEL/BIENNE-SEELAND-JURA BERNOIS	König	André*
	Rutishauser	Matthias
	Schlegel	Hanspeter

Organisation	Nachname	Vorname
STIFTUNG LANDSCHAFTSSCHUTZ SCHWEIZ	Grossenbacher	Franziska
	Rodewald	Raimund
VCS BERN	Epper	Bettina
	Scheuss	Urs*
	Zumbühl	Benjamin
VEREIN „BIEL WIRD LAUT“	Fuhrmann	Sarah
	Kronenberg	Sabine
VEREIN „GRUPPE S“	Briechele	Dennis
	Steinmann	Alfred
VEREIN „NETZWERK BIELERSEE“	Jakob	Adrian
WWF BERN	Trachsel	Martin

MITWIRKENDE AM DIALOGPROZESS

WESTASTBEFÜRWORTENDE ORGANISATIONEN

Organisation	Nachname	Vorname
ACS BERN, SEKTION BERN **	Schneider	Sandra
ARBEITSGRUPPE „A5 WESTAST“	Bachmann	Christian **
	Placi	Luca *
	Wiederkehr	Martin
BERNER KMU	Erb	Christoph
	Stebler	Miriam
HIV BERN	Guggisberg	Lars
	Haas	Adrian
	Wendling	Cecile*
KOMITEE „JETZT A5-WESTAST“	Conconi	Sandro
	Gurtner	Roland*/**
KOMITEE „PRO A5-WESTAST“	Gebel	Matthias
	Moser	Peter
TCS SEKTION BIEL/BIENNE-SEELAND	Bohnenblust	Peter *
	Bucher	Jean Christian
WIRTSCHAFTSKAMMER BIEL-SEELAND	Hürsch	Gilbert *
	Roch	Andrea

BEHÖRDEN

Organisation	Nachname	Vorname
GEMEINDE BRÜGG	Meichtry	Marc
GEMEINDE IPSACH	Firer	Leslie
	Stöckenius	Susanne
GEMEINDE PORT	Knuchel	Roland
	Mühlethaler	Beat
GEMEINDE TWANN-TÜSCHERZ	Bohnenblust	Margrit
REGIONALE VERKEHRSKONFERENZ	Berz	Thomas *
BIEL-SEELAND-BERNER JURA	Gerber	Bernhard
	Räber	Jürg
	Thomas	Ralph
STADT BIEL/BIENNE	Fehr	Erich *
	Schwickert	Barbara *
STADT NIDAU	Hess	Sandra *
	Messerli	Philippe *
VEREIN SEELAND.BIEL/BIENNE	Deckert	Madeleine
	Hegg	Andreas

* Mitglieder der Kerngruppe

** trägt dieses Dokument nicht mit

MITWIRKENDE AM DIALOGPROZESS

PROJEKTLEITUNG & EXPERTEN

Hans Werder	PRÄSIDENT
Han van de Wetering	EXPERTE STÄDTEBAU
Fritz Kobi	EXPERTE VERKEHR

ab August 2019:

Hansjörg Ryser, FR & Partner	Sekretariat, Moderation, Experte Partizipation
Andreas Schneider, F+W Communications GmbH	Sekretariat, Kommunikation

bis Juli 2019:

Jürg Abbühl, Infrakom AG	Sekretariat
------------------------------------	-------------

GESAMTANZAHL DER ABGEHALTENEN SITZUNGEN

DIALOGGRUPPE:	8
KERNGRUPPE:	19

INTERVENANTS DANS LE PROCESSUS DE DIALOGUE

NOMBRE TOTAL DE RÉUNIONS TENUES

8	GROUPE DE DIALOGUE :
19	ÉQUIPE CENTRALE :

GESTION DE PROJET & EXPERTS

Hans Werder	PRÉSIDENT
Han van de Wetering	EXPERT URBANISME
Fritz Kobi	EXPERT TRANSPORTS
à partir d'août 2019 :	
Hansjörg Ryser,	Secrétariat, modération,
FR & Partner	expert participation
Andreas Schneider,	Secrétariat,
F+W Communications GmbH	communication
jusqu'à juillet 2019 :	
Jürg Abbühl,	
Intrakom AG	Secrétariat

INTERVENANTS DANS LE PROCESSUS DE DIALOGUE

ORGANISATIONS PARTISANES DE LA BRANCHE OUEST

Organisation		Nom	Prénom
ACS BERNE, SECTION BERNE **		Schneider	Sandra
GROUPE DE TRAVAIL « BRANCHE OUEST DE L'A5 »		Bachmann	Christian **
	Placi	Luca *	
	Wiederkehr	Martin	
	Erb	Christoph	
PME BERNOISES		Stebler	Miriam
UCI BERNE		Guggisberg	Lars
	Haas	Adrian	
	Wendling	Cecile*	
	Conconi	Sandro	
COMITÉ « AXE OUEST A5, MAINTENANT OU JAMAIS »		Gurtner	Roland/**
COMITÉ « PRO A5-BRANCHE OUEST »		Gebel	Matthias
	Moser	Peter	
	Bohnenlust	Peter *	
TCS SECTION BIENNE-SEELAND		Bucher	Jean Christian
CHAMBRE ÉCONOMIQUE BIENNE-SEELAND		Hürsch	Gilbert *
	Roch	Andrea	

AUTORITÉS

Organisation		Nom	Prénom
COMMUNE DE BRÜGG		Meichtry	Marc
COMMUNE D'IPSACH		Firer	Leslie
	Stöckeni	Susanne	
	Knuchel	Roland	
COMMUNE DE PORT		Mühlethaler	Beat
COMMUNE DE DOUANNE-DAUCHER		Bohenlust	Margrit
CONFÉRENCE RÉGIONALE DES TRANSPORTS		Berz	Thomas *
	Gerber	Bernhard	
	Räber	Jürg	
BIENNE-SEELAND-JURA BERNOIS		Thomas	Ralph
VILLE DE BIEL/BIENNE		Fehr	Erich *
	Schwickert	Barbara *	
	Hess	Sandra *	
	Messeri	Philippe *	
	Deckert	Madeline	
ASSOCIATION SEELAND.BIEL/BIENNE		Hegg	Andreas

* Membres de l'équipe centrale
** N'approuvent pas le rapport final

INTERVENANTS DANS LE PROCESSUS DE DIALOGUE

ORGANISATIONS OPPOSÉES À LA BRANCHE OUEST

Organisation	Nom	Prénom
PATRIMOINE BERNOIS	Mentha	Luc
	Preiswerk	Catherine
	Thalman	Ivo*
MOBILITÉ PIÉTONNE CANTON DE BERNE	Zryd	Andrea
GI « PRENDS SOIN DE LA VILLE »**	Neuhaus	Gabriela
	Wild	Ruedi
	Zimmermann	Jacqueline
COMITÉ « BIEL NOTRE AMOUR »	Meier	Mélanie*
	Hédiguer	Maurice
	Unal	Claudia
COMITÉ « AXE OUEST, PAS COMME ÇA ! »	Duttweiler	Catherine*
	Loderer	Benedikt
	Vogt	Beatrice
CI QUALITÉ DE VIE BIEL/BIENNE	Helbling-Giss	Beatrice**
	Rossel	Denis
PRO NATURA SEELAND	Arnold	Niels
	Stocker	Julien
PRO VELO BIEL/BIENNE-SEELAND-JURA BERNOIS	König	André*
	Rutishauser	Matthias
	Schlegel	Hanspeter

Organisation	Nom	Prénom
FONDATION SUISSE POUR LA PROTECTION ET L'AMÉNAGEMENT DU PAYSAGE	Grossenbacher	Franziska
	Rodewald	Raimund
ATE BERNE	Epper	Bettina
	Scheuss	Urs*
	Zumbühl	Benjamin
ASSOCIATION « BIENNE DEBOUT ! »	Fuhrmann	Sarah
	Kronenberg	Sabine
ASSOCIATION « GROUPE S »	Brieche	Dennis
	Steinmann	Alfred
RÉSEAU LAC DE BIENNE	Jakob	Adrian
WWF BERNE	Trachsel	Martin

PROPOSITION POUR LE PLANNING DU PROJET

Organisation du projet		
0	Retrait du projet officiel de mise à l'enquête « contournement ouest Bienné », décision de poursuivre l'élaboration du tunnel de Port	
1	Définir l'organisation du projet, la participation et révision du planning de mise en œuvre	
2	Financement	
Bases		
3	Elaborer et adopter un programme de travail et planification	
4	Monitoring et contrôle global (urbanisme, trafic, planification)	
5	Vérification ou collecte des données de base	
6	Recommandations de planification (annexe A2 rapport final)	
Urbanisme et trafic		
Phase 1 solutions à court terme selon les recommandations		
7	Réaliser les mesures immédiates du point 6	
nouvelles bases de planification (ZPO) mise en œuvre du développement urbain		
Stratégie développement urbain et mobilité. Levée d'interdiction d'expropriation,		
Phase 2 solutions à long terme selon les recommandations		
8	CTA et zones Weidelle / Lac et autres	
9	Rive sud et tunnel de Port, concept global de mobilité	
10	Tunnel de Port	
Phase 3 solutions à long terme selon les recommandations		
11	Suppression de la lacune dans le réseau routier national	
Évaluation par le groupe de pilotage, conclusion, recommandations aux autorités		
En se basant sur la phase précédente, échelonnement		
Finalisation de la phase réalisée, monitoring, approbation de la phase suivante		

PLANNING DE MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS À PARTIR DE 2021

Retrait du projet officiel de mise à l'enquête « contournement ouest Bienne », décision de poursuivre l'élaboration du tunnel de Port	
1	Définir l'organisation du projet et le concept de participation pour le contrôle global du processus (commission maîtresse de suivi, coordinateur du projet, gestion du projet, participation, clarification et révision du planning de mise en œuvre par le groupe de pilotage)
2	Financement et validations des crédits (Confédération / programme d'agglomération / canton / région / communes / tiers comme par exemple TP, personnes privées)
3	Elaborer et adopter un programme de travail et de planification
Solutions à court et moyen termes	
Solution à long terme	
Mesures immédiates	
Solutions à moyen terme	
Solution à long terme	
4	Monitoring et controlling global Développer et introduire un suivi et un contrôle global et systématique, y compris l'évaluation de l'impact des mesures réalisées.
5	Vérifier ou collecter les données de base • T1, TD, TO, TT, trafic de transit • Répartition modale (y compris vélo / e-bike) • Nature des trajets (travail, shopping, loisirs / culture / sport / ...) • Comparaison des temps de trajets • etc.
6	Recommandations de planification (Inputs à la planification des autorités en cours) • Développement urbain / concernant tous les moyens de transport • Mobilité douce • TIM • TP • Définir les priorités • Intégrer les recommandations et inputs dans les planifications et projets en cours ainsi que dans les plans directeurs et les remettre aux autorités responsables
7	Stratégie «développement urbain et mobilité» et levée d'interdiction d'expropriation (Développement urbain, urbanisme, stratégie globale de mobilité / gestion de la mobilité, du trafic, de l'environnement, du développement régional, etc.)
8	Weidteile et concept de trafic, d'exploitation et d'aménagement (CTEA) pour la route Marais-de-Brugg – Faubourg du Lac Concepts coordonnés « développement urbain du quartier Weidteile » et « réhabilitation de la liaison routière Marais-de-Brugg – Route de Berne – Place Guido Müller – Rue du Débarcadère – Faubourg du Lac – Rusel » Lancer le processus du projet (concours d'idées avec des mandats d'études subséquents) Zone entre gare et lac ainsi que zone Weidteile : planification d'un plan de quartier et mise en œuvre subséquente Route : Avant-projets (3-4 sous-projets), suivi de la participation, projets de mise à l'enquête, mise en œuvre
9	Concept global de mobilité rive sud et tunnel de Port • Expansion des transports publics • Planification d'un hub • Autres mesures • etc.
10	Tunnel de Port • Lever la suspension de la procédure de mise à l'enquête pour le tunnel de Port • Décision sur la poursuite de l'élaboration • Approbation et mise en œuvre du tunnel de Port
Suppression de la lacune dans le réseau routier national • Coordination de l'habitat et du trafic • Aspects de la planification du trafic comme < la gestion des tracés et effets de déstagement > les connexions / accessibilité de la zone centrale, des poches et des hubs > les aspects opérationnels et de trafic, notamment aux jonctions entre les routes nationales et le réseau de base • Géologie • Environnement • etc.	
Conclusions des études de faisabilité, en tenant compte des résultats des solutions à court et moyen termes et de l'impact de l'axe Est (analyse des besoins, monitoring et controlling). Détermination de la suite de la procédure	

Sujet TIM		No.	Problématique	Recommandation sur la responsa- bilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
TP9	Nouvel arrêt de train à Champs-de-Boujean pour Delle-Bienne	A : CRT	Champs-de-Boujean : stop/Re de Delle / (ouvriers horlogers BEDU)		A : potentiel et augmentation de l'attractivité pour les TP, cf. aussi TP1.
TP10	Sud du lac de Bienne	U, A : étude dans le cadre de CRTU / PA, CGT Nidau	Le potentiel des transports publics ne semble pas être exploité.	U et A : une étude complémentaire sur le potentiel d'une ligne diamétrale Anet – Bienne – Champs-de-Boujean et le mode de transport (Regiotram ou moyen de transport comparable au bus) est nécessaire. La combinaison avec un éventuel tunnel de Port doit être incorporée.	
TP11	Bus Mâche		Le bus pour Mâche atteint souvent la limite de sa capacité aux heures de pointe.		Est couvert à court terme par la CRT, resp. à couvrir par l'étude Regiotram (cf. TP10)
TP12	Raccordement au centre hospitalier de Bienne		Capacité et problèmes d'accès au centre hospitalier de Bienne		C : pas de solution à court terme, mais ne sera plus nécessaire avec le nouveau site du centre hospitalier de Bienne
TP13	Nidau, raccordement à la zone de développement Milkron	A couvrir par la ville de Nidau avec le développement du site	Nidau, développement de la zone industrielle Milkron / zone de travail		A : la traversée de la MD de Milkron à la gare de Beunden doit être améliorée.

RECOMMANDATIONS DE PLANIFICATION AUX AUTORITÉS

Sujet TP

No.	Problématique	Recommandation sur la responsa- bilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
TP5	Hub de changement TIM-TP Construire une jonction TIM près de l'endroit le mieux connecté en trans- ports public (gare de Bienne)		U : à discuter davantage avec les variantes et concept de hub, TP3
TP6	Influence sur le comportement de mobilité Les volumes de trafic élevés se con- centrent aux heures de pointe le matin et le soir. Le taux d'occupation moyen d'une voiture est également très faible, avec 1/1 passager.	Étude de potentiel de l'influence sur le comportement de mobilité	A : les mesures de gestion de la mobilité ont permis d'interrompre les pics de pointe et de mieux utiliser l'infrastructure existante. Des mesures telles que la préférence accordée aux véhicules à plusieurs passagers, le travail à domicile, les différents mo- dèles de temps de travail, l'entrée à l'école (p. ex. le gymnase), le mobility pricing, etc. devraient être examinées.
TP7	Nord du lac de Bienne Connexion plateau, Gléresse à Douan- ne (CFF) Faible utilisation des transports publics Jura Bernois → mauvaise desserte des TP	A : CRT	A : un bon service doit être garanti même après la mise en service du tunnel CFF de Gléresse. A et U : développer davantage les TP en périphérie, rendre les hubs de correspon- dance plus attractifs. Hubs dans les lieux plus périphériques moins attractifs/inadap- tés, cf. TP3
TP8	Ligne tangentielle CFF/BLS Jura- Berne Absence de ligne tangentielle CFF/ BLS Jura-Berne (Moutier, resp. de Saint-Imier / Sonceboz sans change- ment de train en direction de Berne)	A et U : CRT U / PA, plan sectoriel des TP de la ville de Bienne, CGT Nidau et CRT : étude à préparer	A : nouveau concept de TP avec un nouvel arrêt dans la zone du centre de mainte- nance des CFF jusqu'à Brügg (la ligne tangentielle est physiquement opérationnelle, il manque un arrêt). Idée pour mesure à long terme : nouvel arrêt d'importance régionale, par exemple à Bienne au centre de maintenance ou à la gare de Brügg. Connexion compétitive Jura-Brügg-Berne/ éventuellement Thoun avec le TIM. Également liaison optimale avec le nouveau centre hospitalier Brügg, examiner les variantes telles que possibilité Taubenloch directement en direction sud.

Sujet TIM					
No.	Problématique	Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale		
TP3	Intermodalité, mobilité combinée	U : concept intermodalité Etude seeland-biel-bienne	A : un concept « mobilité combinée » doit être développé (région-s- i). L'efficacité de Park + Ride et de hubs à des endroits potentiels tels que p.ex. la gare de Studen et Mâche, Marais-de-Brüggl A5, connexion Regiotram aux hubs : Champs-de-Boujean A5 et zone Nidau/Ipsach, sortie Orpond A5 doit être examinée. Les HUB's ne peuvent fonctionner qu'avec des mesures spécifiques à destination du TIM (push and pull).		
TP4	Stationnement TIM	U et A Nidau et Bienne : nécessité d'un concept de stationnement des villes	U et A : coordonner le stationnement avec le développement urbain : coordonner l'offre de places de parking, moins de stationnement à découvert, ouvertes car elles sont inefficaces en termes de développement urbain		

RECOMMANDATIONS DE PLANIFICATION AUX AUTORITÉS

Sujet TP

No. Problématique		Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
Sujet TP	TP1	Déterminer le potentiel des TP Les différentes mesures suivantes (TP3, TP7 à) sont supposées avoir un potentiel considérable pour les TP. Afin de mieux estimer ce potentiel, il est nécessaire de comparer les temps de trajet des TP avec ceux des TIM et d'obtenir des informations plus précises sur les destinations et les origines pour l'ensemble de la région.	A : étude visant à identifier les mesures de promotion des TP / de la MD : les comparaisons des temps de trajet des TP et des TIM ou de la MD sont peu connues. Le potentiel de réduction du nombre des changements (p.ex. La Neuveville – Bienne Boujean - industrie) est souvent un facteur décisif dans le choix du moyen de transport. L'identification des lieux de destination et d'origine est cruciale.
	TP2	Mobilité de l'avenir Le comportement futur en matière de mobilité dans la région peut changer rapidement en raison de l'évolution des habitudes (p. ex. home office), des nouveaux modes de transport et des nouvelles offres. Des projets d'infrastructures coûteux doivent faire l'objet d'un examen critique dans ce contexte.	A et U : étude spécifique de la région Bienne avec des possibilités pour un concept d'avenir de nouvelle mobilité, intermodalité, stationnement, mobilité en tant que service, préférence pour les véhicules à plusieurs passagers U : association Bienne-Seeland, dans le cadre d'un PA

Sujet TIM	
No.	Problématique
TIM9	Déficits de charge admise et de conception jusqu'à Douanne L'A5 de Bienne à Douanne provoque un effet séparateur, incompatible avec l'urbanisme, et une charge admise des parties du village élevés.
TIM10	Déficit dans la gestion du trafic T6 Brügg / Lyss Déficits de sécurité et capacité de trafic T6 Brügg / Lyss insuffisante, forte nuisance de l'espace naturel d'import-ance nationale Vieille Aar
TIM11	Traversée d'Arberg Traversée d'Arberg-Bergen avec un trafic de poids lourds et de transit important
Recommandation sur la responsa- bilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale

RECOMMANDATIONS DE PLANIFICATION AUX AUTORITÉS

Sujet TIM

No.	Problématique	Recommandation sur la responsa- bilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
TIM4	Interdiction de transit pour les poids lourds Interdiction de transit pour les poids lourds - Faubourg du Lac, Rue du Canal → Boujean - Eventuellement Rue du Débarcadère	Confédération, canton, région, communes et associations : développer une solution. Trouver une solution pour les fournisseurs ! (08:00 – 10:00)	A : cf. no. TIM3 Solution qui est contrôlable et réalisable. Définir des itinéraires alternatifs.
TIM5	Place de l'Ours Bienne Volume de trafic très élevé à la Place de l'Ours	C par MAT axe Est	Charge admise TIM, TP
TIM6	Vigneules, Route de Neuchâtel Déficits de conception et de bruit sur la Route de Neuchâtel et état structurel inadéquat.	OFRU	A : des mesures d'assainissement à court terme sont nécessaires ; à moyen terme, il faut envisager un réaménagement afin de minimiser l'effet séparateur et la charge admise.
TIM7	Trafic de transit Allmendstrasse / Lohngasse La proportion du trafic de transit est très élevée sur ces deux routes. Le volume du TIM est élevé avec des conflits de MID (Lohngasse : trafic de détournement sur le trottoir, Allmendstrasse : chaussée principale : TIM sur une voie cyclable trop étroite, nœuds)	A à Port et OPC AIC III	A : court terme : projet de réaménagement du nœud pont de l'écluse côté Port (p. ex., vérifier le rond-point) ; empêcher le passage de la Lohngasse ; à long terme en fonction de la solution du tunnel de Port.
TIM8	Route d'Ipsach Effet séparateur élevé dû au TIM	AIC III	E : projet en cours

Sujet TIM		No.	Problématique	Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
TIM1	Base de données insuffisante sur le trafic	Il manque des informations sur le comportement exact du trafic pour l'évaluation des différentes mesures (p. ex. l'axe nord de Bienne)			
	Discussion sur le comportement de mobilité	Comment le trafic de transit, à destination et d'origine doit-il être géré / contrôlé ?			
	Axe nord Bienne	Axe nord : l'effet séparateur et la compatibilité de l'aménagement urbain de l'axe Faubourg du Lac, Pont-du-Moulin, Rue du Canal ont été dépassés. Volume de trafic et transit élevé, estimé jusqu'à 20'000 TIMO, effet séparateur vieille ville ; prochain point de comptage Faubourg du Lac environ 12'600 TIMO, vieille ville : effet séparateur par le trafic Pont-du-Moulin			
TIM2	Discussion sur le comportement de mobilité	OPC, ville de Bienne : concept de monitoring, CGT			
	A et U : la discussion est ouverte : l'accessibilité des TIM doit être examinée, les possibilités de changement de la répartition modale doivent être examinées, le concept de hub doit être développé), cf. mesures TP	A : déterminer de manière plus fiable la part du trafic de transit (y compris le trafic des poids lourds). Définir le trafic de transit, cf. no. TIM1. Poursuivre le système de poches – pas de transits, hubs de stationnement Eviter le trafic de transit resp. le faire traverser (p.ex. tunnel) Court terme : promouvoir la liaison vieille ville – Rue de Nidau avec p. ex. la zone de rencontre - optimiser en contrepartie les itinéraires alternatifs (p. ex. Route de Berne – Rue du Débarcadère – Rue d'Arberg), empêcher le passage du trafic des poids lourds (long terme). Solution à long terme avec un trafic réduit en fonction des variantes discutées ; veiller à ce qu'aucun trafic de détournement ne soit créé au Faubourg du Lac. Intégrer dans le monitoring & controlling.			

RECOMMANDATIONS DE PLANIFICATION AUX AUTORITÉS

Sujets de la mobilité douce

No.	Problématique	Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
MD11	Réseau cyclable le long des bras de la Suze et Thielle Le potentiel de la MD le long de la Thielle et des bras de la Suze doit être développé (les zones problématiques sont les lacunes le long de Madretschschüss ou à Hausserwehr et au croisement Rue du Débarcadère / Quai du bas).	Ville de Bienne et Nidau dans différentes planifications	A : concept global projet phare « voies d'eau à Bienne, le long de tous les bras de la Suze et Thielle » mise en réseau et aménagement écologique des voies pour la mobilité douce dans CRTU / PA, plan sectoriel vélo ville de Bienne, CGT Nidau ainsi que les plans de quartier.
MD12	Pont sur le canal Nidau-Büren Route principale de Nidau – pont sur le canal Nidau-Büren, pas assez d'espace pour les cyclistes	Requête auprès de l'OPC AIC III pour l'élargissement du pont	A : amélioration exigée en raison du danger pour le trafic vélo

Sujets de la mobilité douce		No.	Problématique	Recommandation sur la responsa- bilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
MD5	Lacune de réseau axe Lyss – Bienne	Diverses lacunes de réseau sur l'axe Lyss – Bienne	Mise à jour de différentes planifications : CRTU / PA, plan sectoriel vélo de la ville de Bienne, CGT Nidau, OPC route nationale	A : développer et sécuriser les pistes cyclables Priorité : pendulaires	
MD6	Route cantonale d'Ipsach	Différentes zones à problèmes sur la route cantonale d'Ipsach	A mettre en œuvre par OPC AIC III.	A : conception insuffisante des traversées et des zones de circulation pour les vélos sur la route principale	
MD7	Aarberg	Aarberg : diverses pistes cyclables manquantes sur les routes cantonales	A mettre en œuvre par OPC AIC III.		
MD8	Liaison Evillard / Bienne	La question de la liaison entre Evillard et Bienne n'est pas résolue pour les cyclistes.	AIC III et commune bourgeoise et ville de Bienne	A : Supprimer la route forestière comme piste cyclable et équiper la route cantonale de pistes cyclables du côté montagne	
MD9	Lacune du réseau vélo Maraïs-de-Brügg sur la Route de Berne	Début de la Route de Berne, côté nord : lacune du réseau cantonal piste cyclable côté nord à Maraïs-de-Brügg	A mettre en œuvre par OPC AIC III.		
MD10	Liaison cycliste de la gare de Bienne	Améliorer l'accès régional à la gare de Biel/Bienne	Couvert par CRTU / PA, plan sectoriel vélo de la ville de Bienne, CGT Nidau	A : l'accès depuis Nidau doit être amélioré, ainsi que des nouveaux tracés pour les vélos du côté nord des rails depuis le Champ-du-Moulin. Un nouveau passage vélo doit également être construit à la gare de Bienne.	

RECOMMANDATIONS DE PLANIFICATION AUX AUTORITÉS

Sujets de la mobilité douce

No.	Problématique	Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
MD1	Déficits de l'infrastructure cyclable à Bienne et Nidau La nécessité d'agir dans le domaine de l'infrastructure cyclable a été définie de manière exhaustive par le plan sectoriel vélo de la ville de Bienne élaboré en 2020 et le CGT Nidau. La mise en œuvre de ces mesures est en cours.	Réaliser CRTU / PA, plan sectoriel vélo de la ville de Bienne, CGT Nidau	A : Les instruments de planification doivent être rendus obligatoires pour les autorités sous la forme d'un plan directeur municipal. Des projets phares tels que les pistes cyclables le long de Madretschschüss ou du côté sud du chemin de fer doivent être réalisés rapidement.
MD2	Déficits de sécurité pour les cyclistes Les ronds-points sont des endroits critiques d'accident élevé. Les croisements et les fins des pistes cyclables interviennent souvent avant les carrefours, là où cela devient dangereux. Les passages pour piétons avec îlots centraux sont souvent construits au détriment de l'espace nécessaire aux cyclistes (cf. Rue de Madretsch, cyclistes comme « Fleischbremse »).	Doit désormais être davantage pris en compte dans CRTU / PA, plan sectoriel vélo de la ville de Bienne, CGT Nidau, MAT axe EST et les projets correspondants.	A : les priorités pour la sécurité des cyclistes en vigueur jusqu'à présent doivent être remises en question et de nouvelles doivent être appliquées (conception standard des nœuds, les besoins des piétons et des cyclistes nécessitent souvent une acquisition de terrain étendue).
MD3	Passage souterrain CFF Route de Brugg et Place de la Croix Le passage souterrain CFF Route de Brugg et la Place de la Croix représentent un déficit de sécurité pour la MD.	CRTU / PA, plan sectoriel vélo de la ville de Bienne	A : ces points dangereux peuvent être contournés et les lacunes du réseau peuvent être comblées de manière attrayante grâce à un nouveau passage souterrain des CFF auprès du Chemin de la Forge. Cette solution (plus coûteuse) doit être incluse dans le programme d'agglomération et mise en œuvre.
MD4	Tracé des pistes cyclables et chemins piédestres sur la rive gauche du lac de Bienne Le tracé continu le long du lac (chemin de la rive) présente des lacunes ou est insuffisant.	CRTU / PA, plan régional du réseau cyclable, plan sectoriel vélo de la ville de Bienne	A : les pistes cyclables doivent être développées et sécurisées.

Sujets concernant tous les modes de transport et d'urbanisme

No.	Problématique	Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
T7	Développement de la zone de la gare de marchandises La gare de marchandises et de triage à l'est de la ville sépare les côtés nord et sud de la ville de Bienne en termes de développement urbain.	Une restructuration par la ville de Bienne avec les CFF est à rechercher.	A : un concept de restructuration doit être élaboré. Celui-ci doit montrer comment des zones partielles pourraient être prochainement utilisées à de nouvelles fins. Le développement à long terme doit être coordonné avec la solution du trafic vers la branche Ouest (idée de Hub de stationnement comme point final de l'autoroute avec le concept d'un quartier à circulation réduite).
T8	Aménagement des rives du lac d'Ipsach à Vigneules Il existe un potentiel considérable de valorisation des espaces naturels et de la qualité de vie dans toute la zone.	Concours selon SIA pour le réaménagement Prés-de-la-Rive / zone littorale : élaboration d'un concept global coordonné par les communes avec des mesures immédiates	A : la conception architecturale du paysage doit être améliorée. Les aspects liés à la circulation (stationnement et réseau routier) doivent être optimisés pour la MD. Les points d'accès doivent être rendus attractifs pour la MD, notamment en améliorant les cours d'eau (divers bras de la Suze et la Thielle).
T9	Faubourg du Lac, Felseck et raccordement Pavillon-Lac L'espace vert caractérisant le paysage avec sa réserve naturelle nationale et l'allée d'arbres sont sous la pression des usages du trafic et, dans certains cas, dévalorisés (route A5, places de stationnement, chemin de fer). Le réseau de sentiers Prés-de-la-Rive – Pavillon n'est pas attrayant.	Ville de Bienne	A et U : la réserve naturelle doit être intégralement préservée et étendue. L'axe nature et la zone d'expérience du Pavillon du Lac doivent être mieux reliés entre eux et les sentiers pédestres doivent être rendus plus attrayants. La liaison Lac – Pavillon (deux chemins i) devrait être reconnue comme une seule unité.

RECOMMANDATIONS DE PLANIFICATION AUX AUTORITÉS

Sujets concernant tous les modes de transport et d'urbanisme

No.	Problématique	Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
T4	Conception de zones de circulation vieille ville de Nidau Le tracé des vélos est peu attrayant et dangereux à travers la vieille ville de Nidau, (pas de pistes cyclables, places de stationnement, conflits de nœuds). Le volume de trafic TIM est parfois très élevé (trafic de transit). Les espaces adjacents à l'axe principal sont en partie insuffisamment connectés à l'axe principal pour la MD	CEA AIC III du 3 mars 2020 (avec Tunnel de Port) ou selon CGT Nidau (un trafic mixte pour les vélos et le TIM est prévu sur la chaussée principale avec de larges trottoirs). CGT Nidau : réalisation de Stadtplatz, Mittelstrasse, Bahnhofplatz, Biblitheksplatz	A : un concept d'exploitation et d'aménagement doit être développé en combinaison avec un concept de TP. Le trafic de transit doit être de plus en plus dirigé vers les transports publics. Le potentiel d'un Regiotram avec des hubs ou un moyen de transport similaire – si nécessaire en combinaison avec le tunnel de Port (selon la solution à long terme) – doit être exploité. Le tunnel de Port doit être utilisé pour prévenir le transit. A : les espaces adjacents doivent être intégrés dans la zone de circulation de l'axe principal et réaménagés (y compris l'augmentation du nombre de places de stationnement pour les vélos)
T5	Quartier de la gare Bienne (côté nord) Il y a des déficits opérationnels et de conception dans ce lieu central pour les TP et la MD.	Elaboration du projet par la ville de Bienne en tenant compte du CGT, plan sectoriel vélo ville de Bienne, CRTU / PA et des MAT	A : un projet d'exploitation et d'aménagement doit être développé pour la Rue de la Gare, la Place du Général-Guisan et la Place de la Gare dans le cadre d'un processus participatif.
T6	Quartier de la gare Bienne (côté sud) Le côté sud de la gare avec le nouveau campus a un potentiel de développement urbain important. L'espace ouvert avec la Madretschschüss offre, quant à lui, également un fort potentiel de mise en valeur dans cette zone.	Lancement d'une procédure participative par la ville de Nidau et Bienne (développement urbain)	A : un concept global de développement urbain doit être élaboré pour l'ensemble de la zone (cf. image d'avenir). Le potentiel de développement économique, d'éducation et de qualité de vie doit être utilisé. La proximité de la gare donne la priorité à la MD en surface.

Sujets concernant tous les modes de transport et d'urbanisme

No.	Problématique	Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
T1	Interfaces entre le trafic et le développement urbain de Bienne et Nidau Les villes de Bienne et Nidau ont des besoins de coordination très variés (p.ex. projet de la gare de Nidau, côté sud de la gare de Bienne, etc.).	Plus d'échanges, également au niveau administratif	A : les instruments de planification CRTU / PA, plan sectoriel vélo ville de Bienne, CGT Nidau doivent être coordonnés
T2	Route de Bienne, Rue d'Aarberg, Rue du Débarcadère L'ensemble de l'axe routier présente divers déficits d'exploitation et de conception depuis Marais-de-Brugg au rond point du Faubourg du Lac. Le trafic de transit partiellement élevé doit être réduit ou ne doit plus augmenter.	Un concept global doit être élaboré par AIC III, la ville de Bienne et la ville de Nidau.	A et U : un concept global d'exploitation et de conception (concours selon SIA) doit être élaboré pour la Route de Bienne, les Rue d'Aarberg et du Débarcadère (y compris la Place Guido-Müller). Il s'agit notamment de réduire l'effet séparateur de la Route de Bienne dans les Weidteilen et d'optimiser les différents nœuds de circulation pour la MD. Un concept de développement urbain doit être élaboré parallèlement pour les Weidteile. Il faut en particulier améliorer le guidage des vélos et la traversée des piétons aux nœuds Place Guido-Müller, Rue Marcelin-Chipot – Rue d'Aarberg – Docteur Schneider-Strasse. Les mesures recommandées dans les concepts CRTU / PA, plan sectoriel vélo ville de Bienne, CGT Nidau et MAT axe Est doivent être considérées et éventuellement privilégiées comme mesures immédiates. Les besoins locaux spécifiques doivent être privilégiés par rapport au trafic de transit au cours du réaménagement.
T3	Aménagement de la Docteur Schneider-Strasse La (future) charge du TIM entraînera davantage de conflits avec l'itinéraire cyclable principal, en particulier avec la mise en œuvre d'Agglolac.	Réaménagement de la Docteur Schneider-Strasse selon le planning CGT Nidau et Agglolac.	U : le problème de l'augmentation du trafic TIM sur l'itinéraire cyclable principal entre Nidau et Bienne doit être minimisé en éliminant le trafic de transit. La distance à pied jusqu'à la gare de Bienne permet de limiter fortement le nombre de places de stationnement disponibles (cf. le concept de mobilité Agglolac).

RECOMMANDATIONS DE PLANIFICATION AUX AUTORITÉS

Légende :

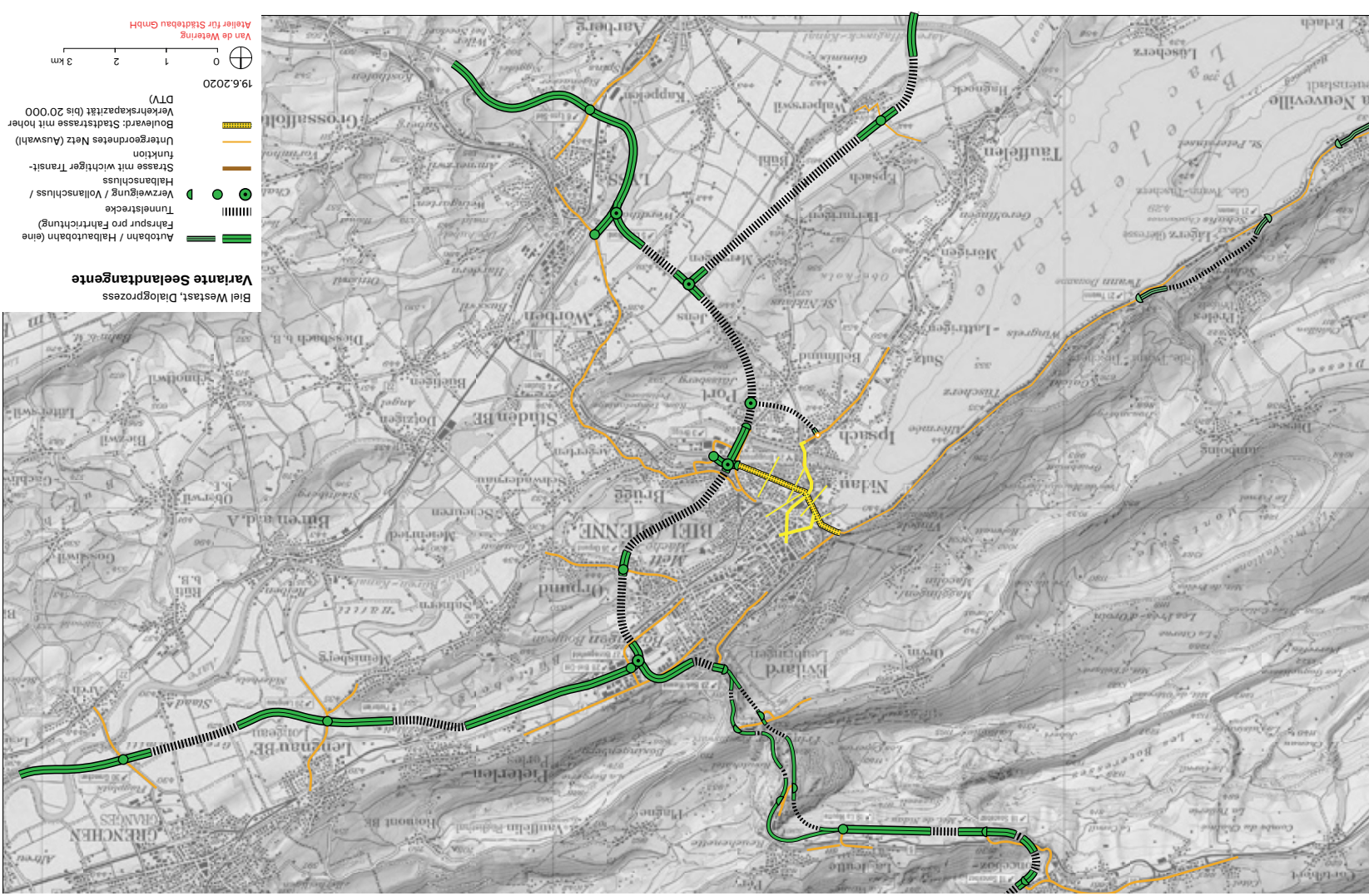
- C Le sujet est couvert par ...
- A Le sujet doit être abordé dans ...
- U Le sujet n'a pas pu être discuté de manière concluante et doit être clarifié au cours des processus ultérieurs

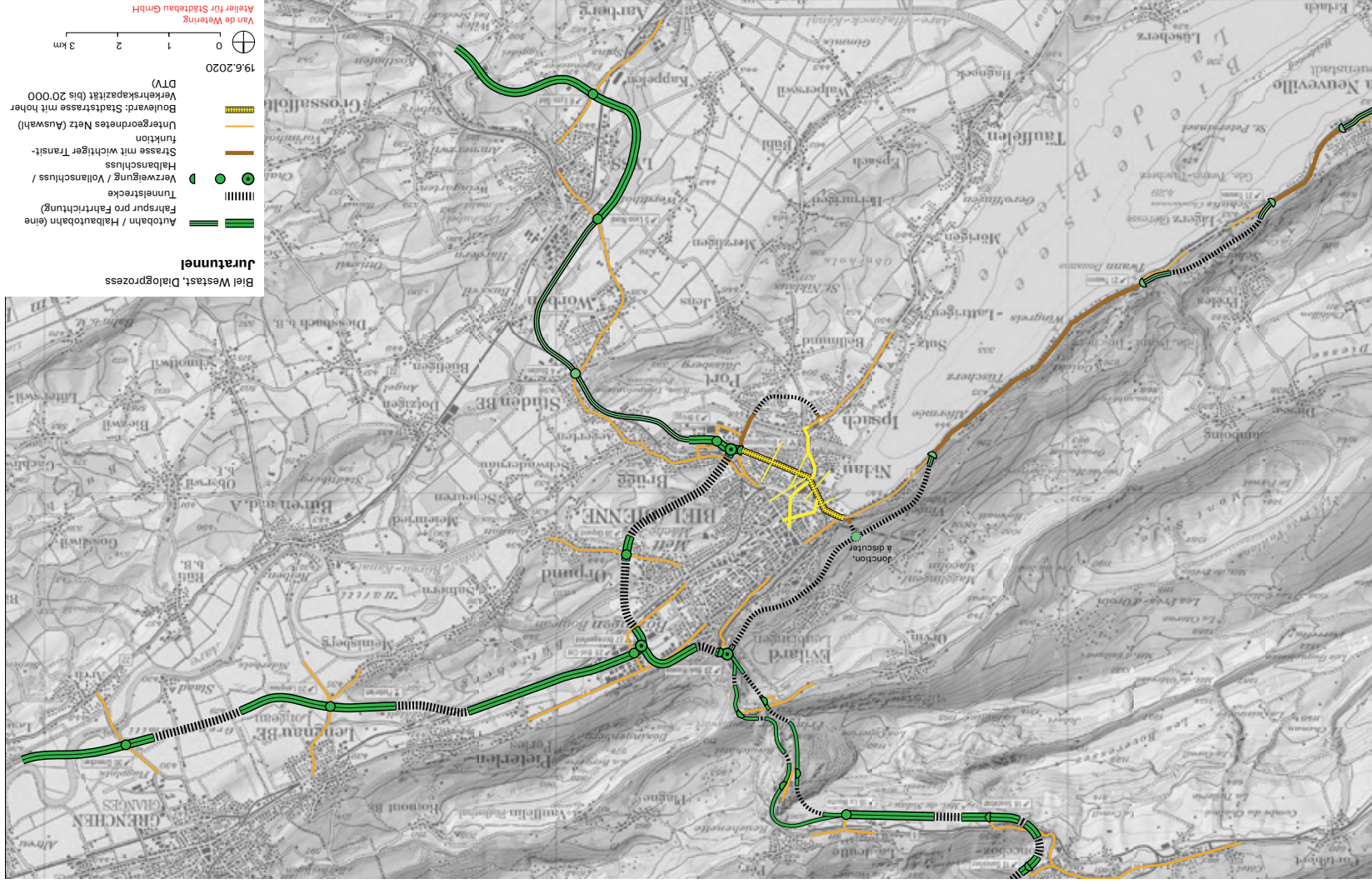
Abréviations

- CRTU / PA Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation CRTU Bienne Seeland et projet d'agglomération (actuellement CRTU 2021 et PA 4ème génération)
- CRTU Jura bernois
- CGT Concept global pour le trafic de Nidau
- OPC AIC III Office cantonal des ponts et chaussées – arrondissement d'ingénieur en chef III (Bienne Seeland, Jura Bernois)
- MAT axe Est Mesures d'accompagnement du trafic axe Est
- CRT Conférence régionale des transports, concept TP 2035
- MD Trafic pédestre et cycliste (mobilité douce)
- TIM Trafic individuel motorisé
- TP Transports publics
- PQ Plan de quartier
- Hub Un hub signifie dans ce contexte un point de transfert central du TIM vers d'autres modes de transport tels que les TP ou la MD

Les recommandations en matière de planification ont été élaborées dans le cadre d'ateliers de l'équipe centrale et d'un groupe de travail composé de partisans et d'opposants. En mars 2020, un processus de consultation a eu lieu avec les villes de Bienne et de Nidau. Le 19 juin 2020, l'équipe centrale a adopté ces recommandations de planification annexées au rapport final et les a soumises au groupe de dialogue.

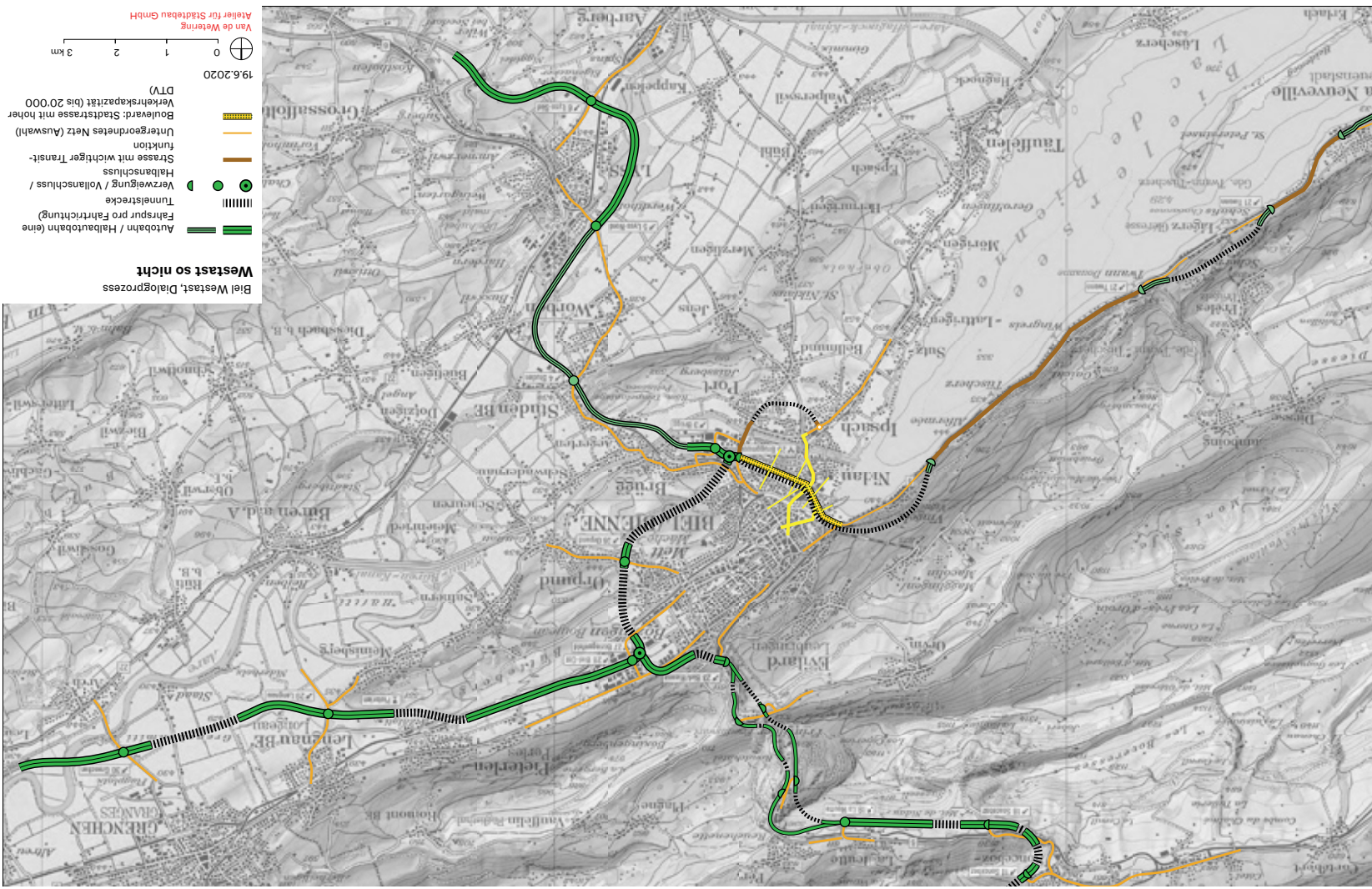
Quelle: Bundesamt für Landestopografie

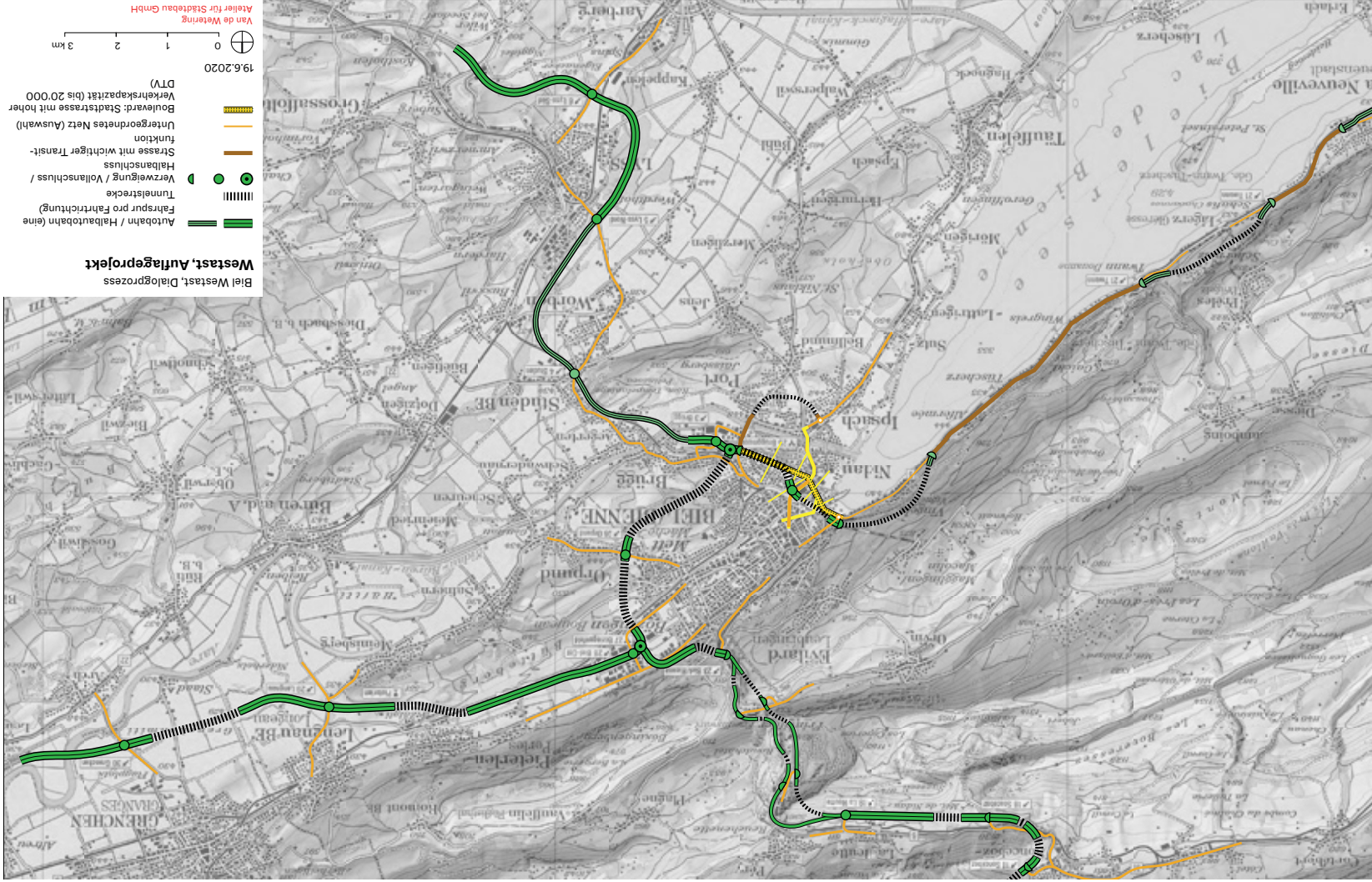




APERÇU SUR PLANS DES VARIANTES

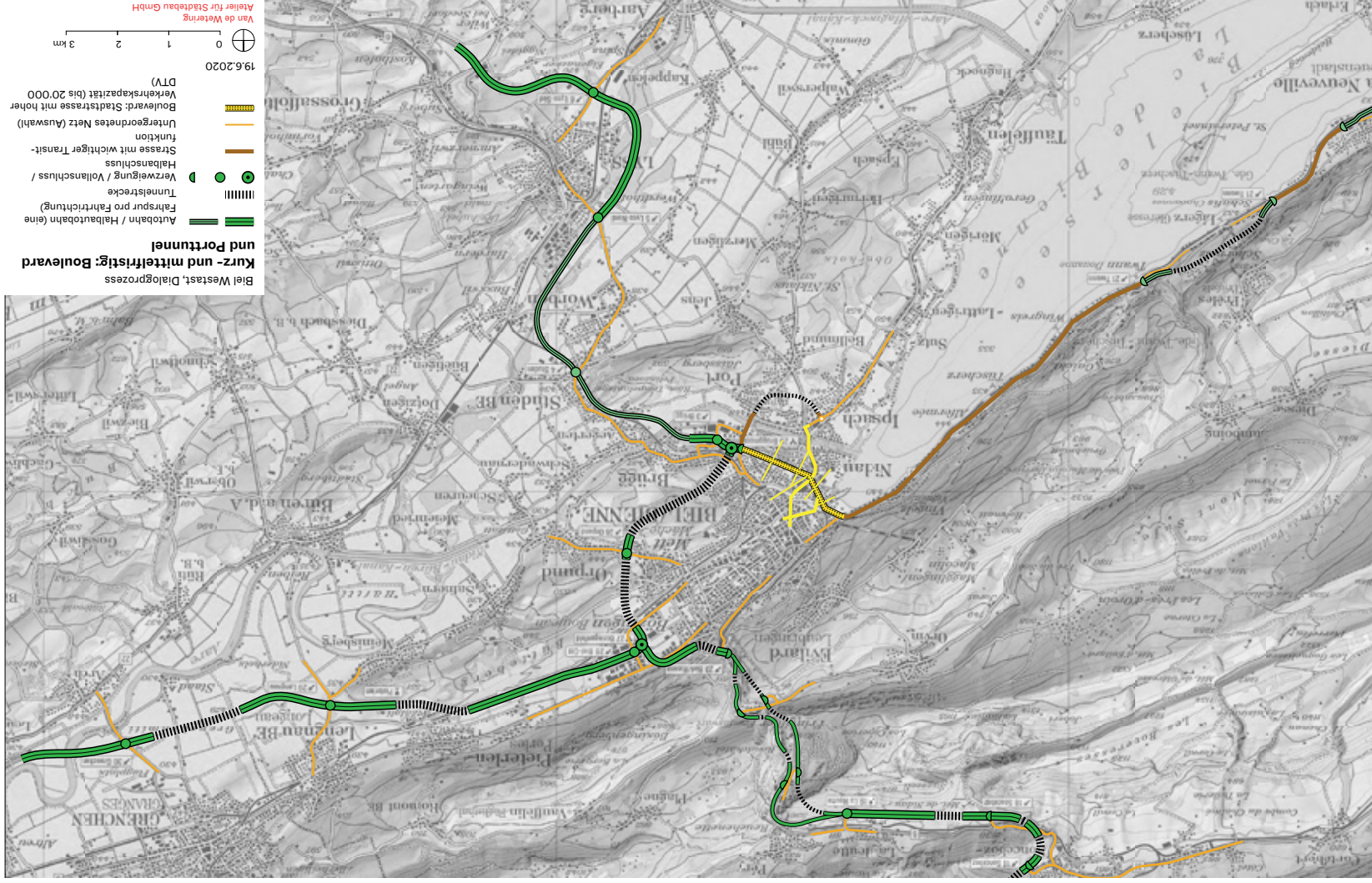
Quelle: Bundesamt für Landestopografie



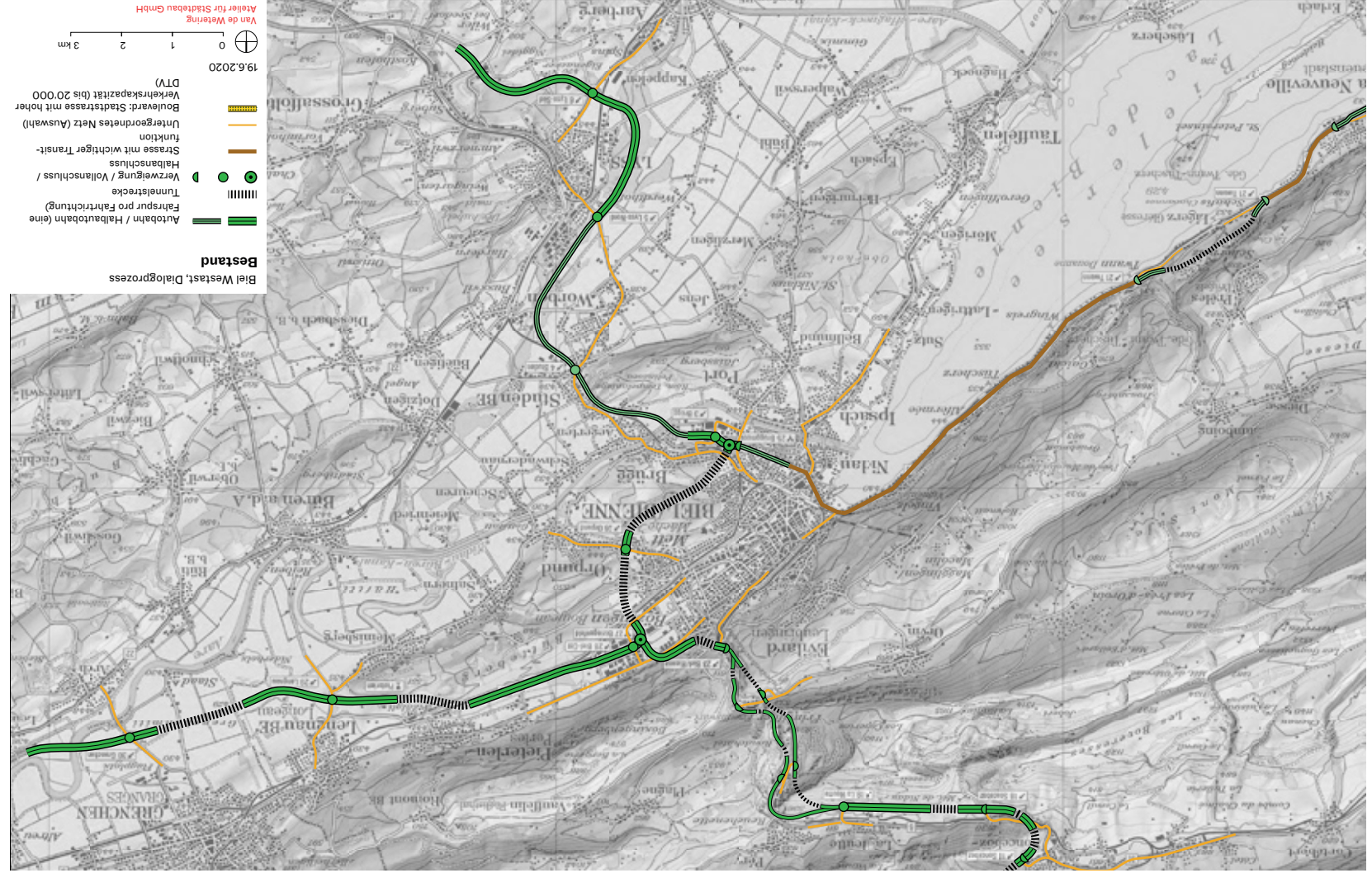


APERÇU SUR PLANS DES VARIANTES

Quelle: Bundesamt für Landestopografie

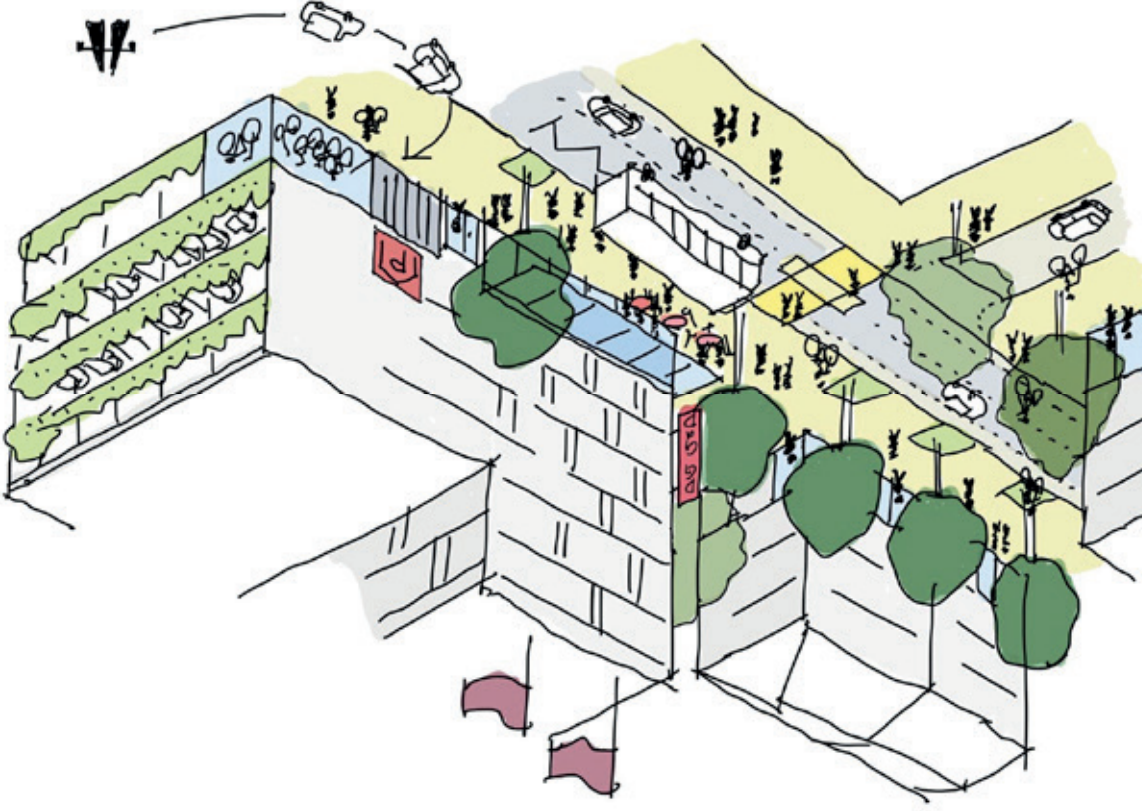


APERÇU SUR PLANS DES VARIANTES



Quelle: Bundesamt für Landestopografie

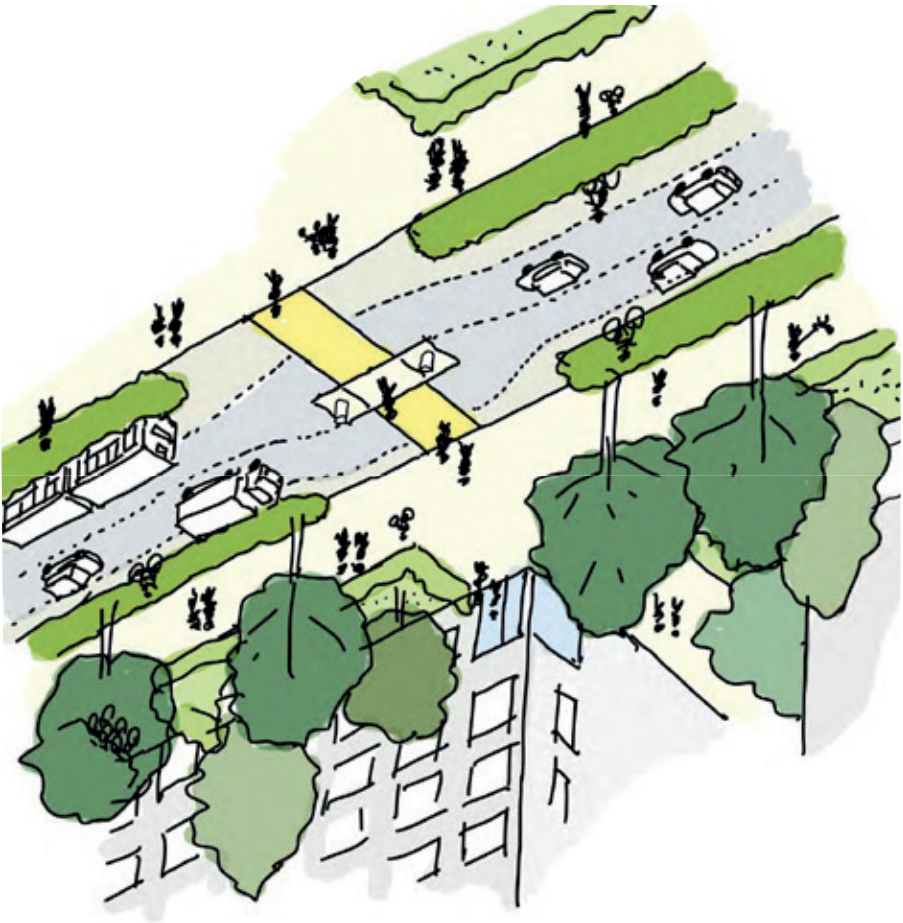
IMAGE D'AVENIR : GARANTIR L'ACCESSIBILITÉ AU TIM



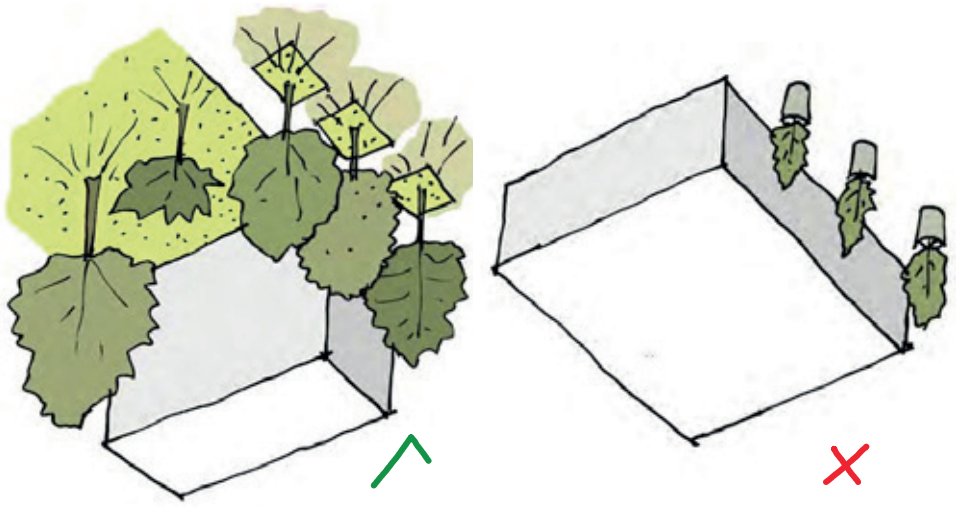
Hub de transfert dans la zone d'une liaison autoroutière, intégration dans un point de rencontre de quartier, fréquences comme valeur ajoutée ; 2 emplacements adéquats ; Marais-de-Brügg / Route de Port et Tissot-Arena. En général ; accent sur des solutions souterraines pour le TIM, p.ex. accès limité au parking comme impasse (utilité à examiner)



IMAGE D'AVENIR : DÉVELOPPEMENT INTÉRIEUR ET ESPACES OUVERTS

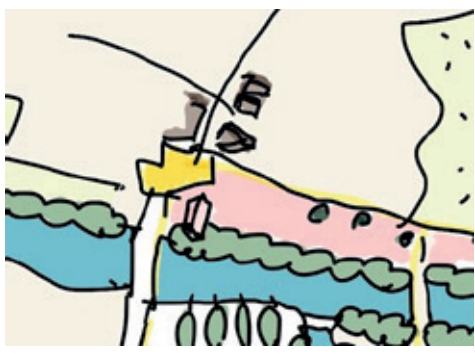
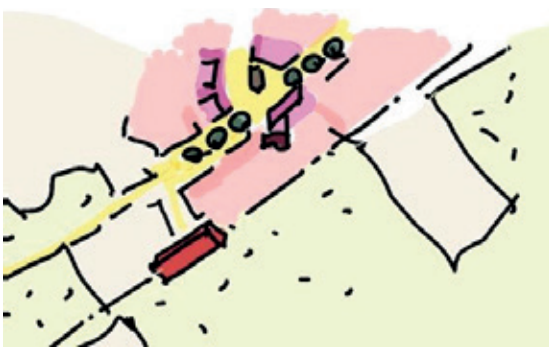


Route de Berne : route principale verte pour tous les moyens de transport, adresse de l'urbanisation.



Le développement intérieur crée de nouveaux espaces naturels et ouverts

IMAGE D'AVENIR : CENTRES-VILLES ET DE QUARTIERS ATTRACTIFS



Ville de courtes distances, centres-villes et de quartiers attractifs
dans toute la région : Madretsch, Boujean, Mâche, Ipsach, Port,
utiliser les fréquences du trafic

IMAGE D'AVENIR : ZONES AQUATIQUES COMME RÉSEAU VERT



Zones aquatiques (bras de la Suze, Thielle, canal de Nidou-Büren, etc.) comme réseau vert, revitalisation, structuration du réseau pour la mobilité douce, intégration des parcs

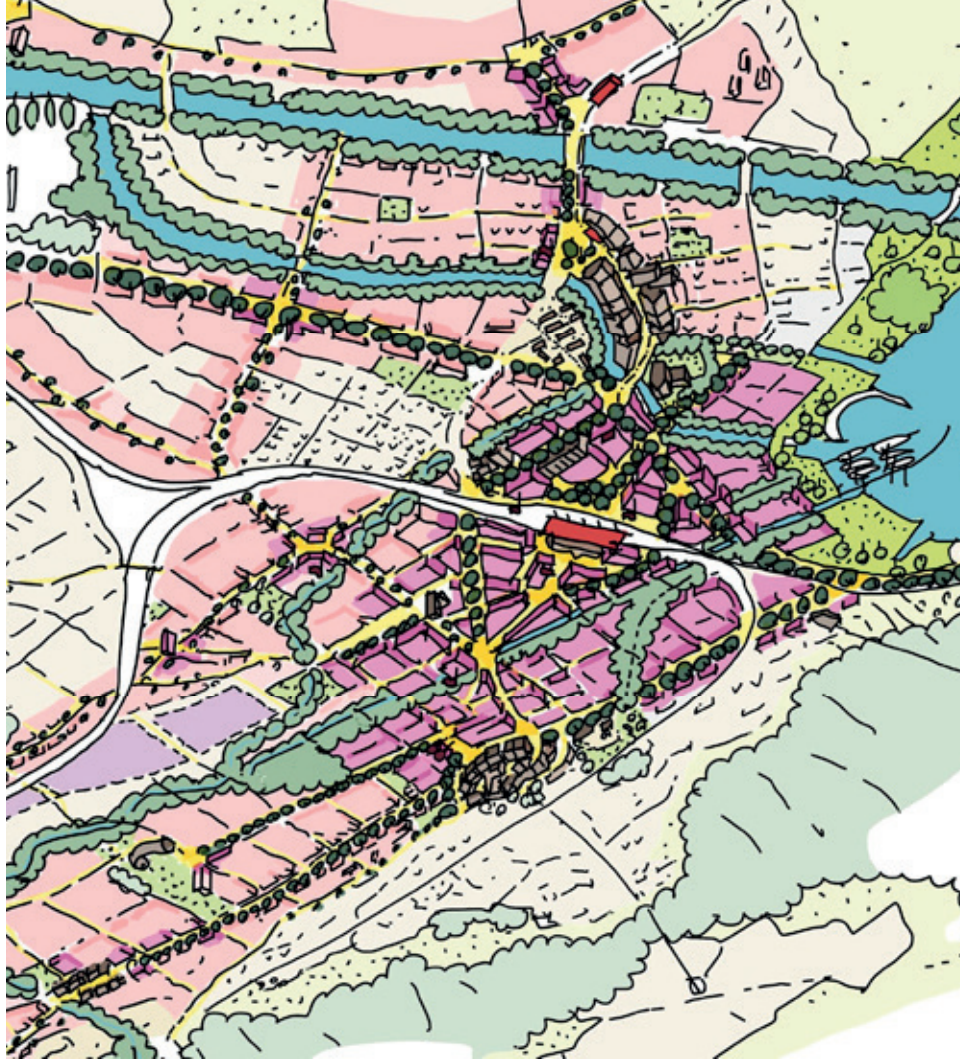
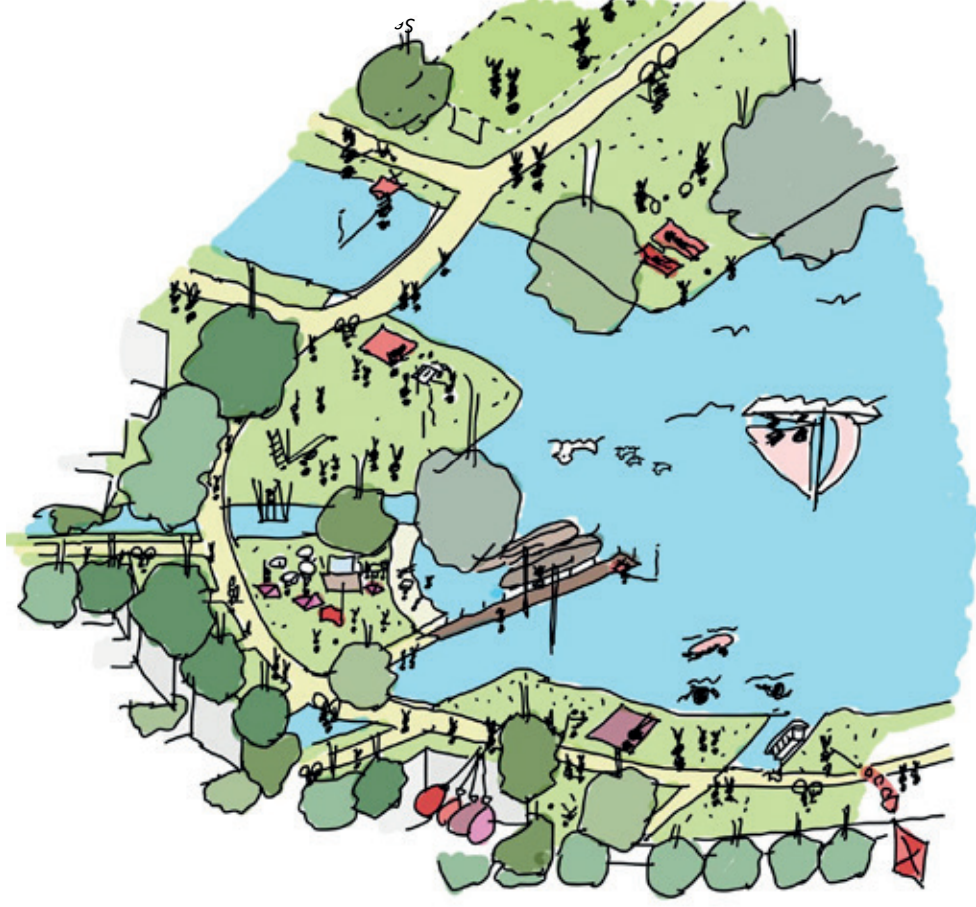


IMAGE D'AVENIR : RIVE ININTERROMPUE LE LONG DU LAC



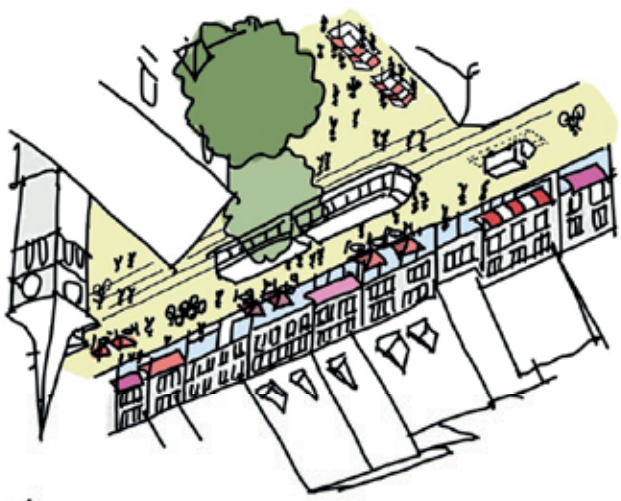
La rive du lac comme espace ouvert continu, en forme de parc, villes face au lac, mise en réseau avec les quartiers



IMAGE D'AVENIR : ZONE CENTRALE COHERENTE



Route comme zone de promenade, accent mis sur le trafic piédestre et cycliste / TP / micromobilité, réduction du TIM



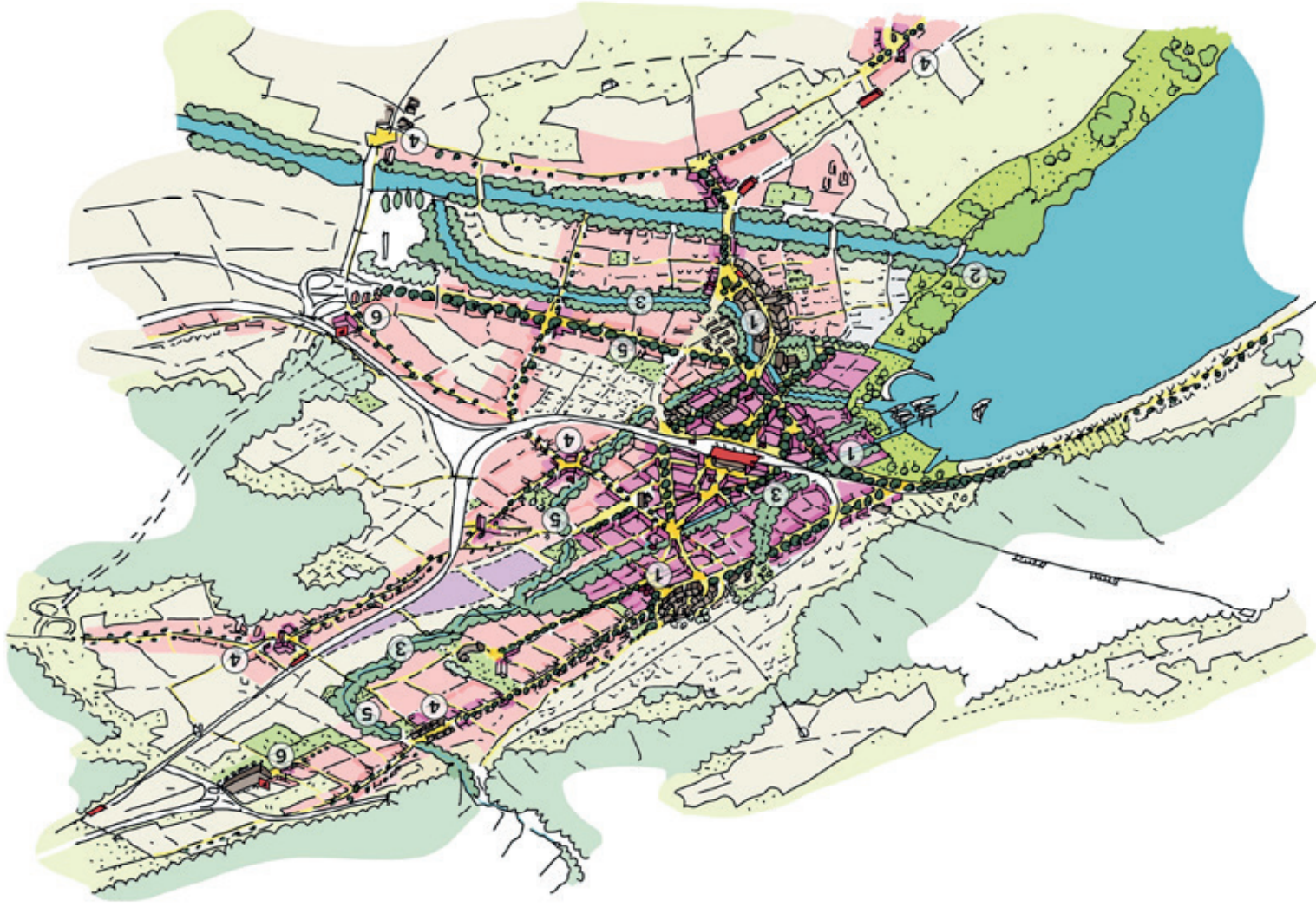
Haute densité, haute mixité (RDC actifs, logement à l'étage), garantir les livraisons, pas de places de stationnement en surface



Vieille Ville Nidau: profiter du trafic, le tram pour revitaliser / créer des clients pour le centre

IMAGE D'AVENIR, 6 IDÉES DIRECTRICES

- 1: Zone centrale cohérent entre Bienne et Nidau
- 2: Rive ininterrompue le long du lac, ville sur le lac
- 3: Zones aquatiques comme réseau vert commun
- 4: Centres-villes et de quartiers attractifs
- 5: Développement intérieur avec des espaces verts ouverts
- 6: Garantir l'accessibilité au TIM : hubs, solutions souterraines
- Sujet particulier : traitement du site de la gare de marchandises



SYNTHÈSE



PREMIÈRE IMAGE D'AVENIR

Synthèse des trois propositions de l'équipe centrale : interprétation des déclarations sur la région.

Déclaration concrète importante : localisation plus précise des développements, interventions, espaces ouverts et infrastructures.

Image d'avenir comme étape importante du processus : négociation de la recherche de solution

Image d'avenir comme base pour des décisions / recherche de solution pour une solution de trafic à long terme, variantes de trafic pas encore présentées.

L'image d'avenir doit inspirer et illustrer les intentions : ne pas mettre l'accent sur le texte ou le plan, mais faire la présentation comme image spatiale.

INPUT PROGRAMME D'AGGLOMÉRATION

IMAGE D'AVENIR PROGRAMME D'AGGLOMÉRATION

« Centre cantonal Bienne » entre Bienne et Nidau

Les centres-villes et de quartiers dans le centre de l'agglomération

Des espaces de verdure ouverts le long des cours d'eau dans l'espace urbain, des espaces continus.

La gare centrale de Bienne comme

plaque tournante centrale multimodale du transport, avec des arrêts à Nidau, Mâche et Brugg comme plaques tournantes supplémentaires

Image d'avenir : bonne base mais très schématique, pas d'accent sur les aspects qualitatifs.

Clarifier, préciser et compléter l'image d'avenir en matière de transport, développer l'accent sur les qualités ;

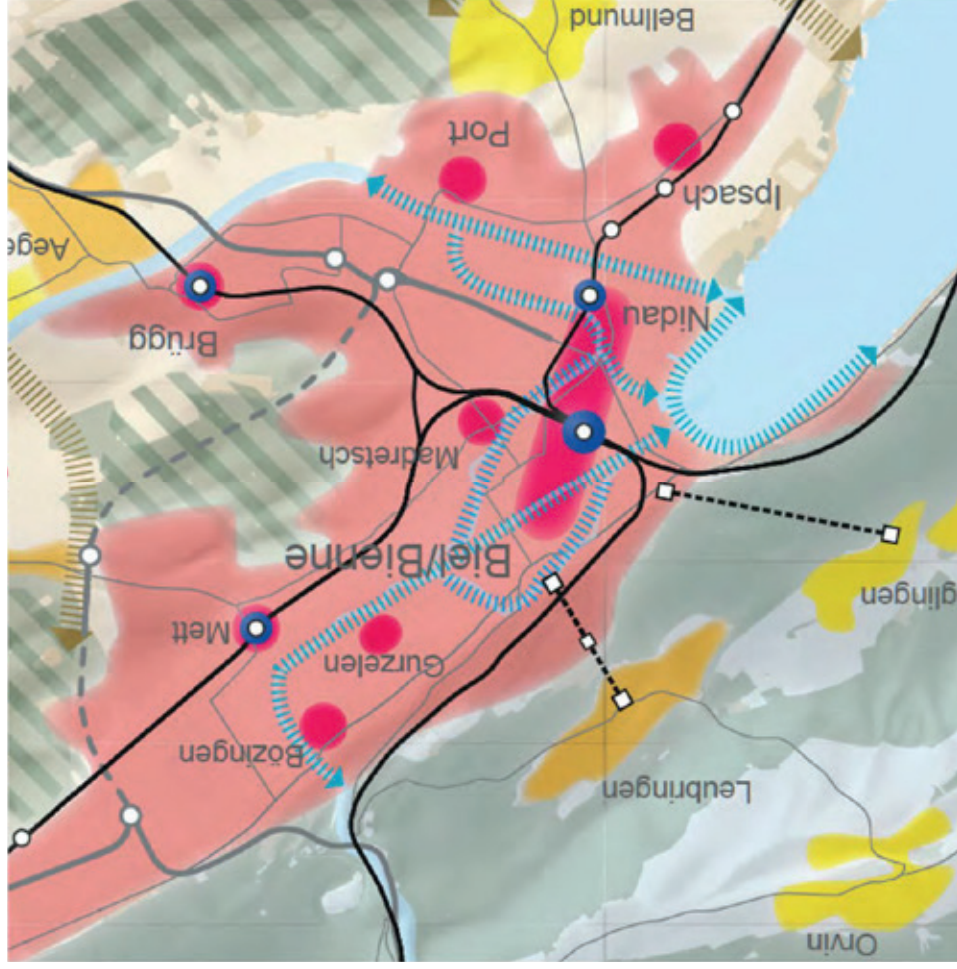




IMAGE D'AVENIR

ANNEXE

3. RECOMMANDATION :

ABORDER ET INTRODUIRE
LE MONITORING ET CONTROLLING
AU NIVEAU RÉGIONAL

Bienne dispose, depuis 2016, d'un concept de surveillance de la mobilité qui a été élaboré dans le cadre du « règle-ment pour la promotion du trafic pédestre et cycliste ainsi que des transports publics ». Il existe un concept de sur-veillance propre à l'axe Est, qui examine son impact et vise à apporter les ajustements nécessaires au réseau local.

Un nouveau monitoring régional tient compte de l'effet de l'axe Est ainsi que des solutions à court et moyen termes et vise à l'identification précoce des tendances en matière de mobilité et des nouvelles formes de mobilité. Des critères de développement urbain ainsi que d'autres enquêtes périodiques font encore défaut. Le concept de monitoring doit donc être conçu de manière globale et développé en fonction des besoins. Un controlling ainsi que des outils pour des mesures de gestion doivent être simultanément mis en place, notamment dans le but de réaliser l'image d'avenir de manière optimale et de stabiliser les transports individuels motorisés.

Le monitoring et controlling comprennent, entre autres, des déclarations précises et actualisées sur l'évolution de la qualité du séjour (développement urbain), sur la situation actuelle du trafic (y compris le trafic intérieur, de destina-tion, d'origine et de transit ainsi que l'utilisation des différents moyens de transport). Cette enquête doit être menée à l'aide de nouvelles méthodes plus précises, telles que le suivi des itinéraires.

Le monitoring et controlling couvrent également les progrès réalisés dans la mise en œuvre des solutions à court, moyen et long termes.

Les études de faisabilité pour la solution à long terme doivent être lancées dès que possible. Le déclenchement de la solution à long terme est basé sur les études de faisabilité et les résultats de l'évaluation des solutions à court et moyen termes ainsi que l'effet de l'axe Est (monitoring et controlling).

4. RECOMMANDATION :

LE FINANCEMENT DOIT
ÊTRE GARANTI

Une des tâches prioritaires de l'organisation du projet est de clarifier et de coordonner le financement des mesures recommandées avec la Confédération, le canton, les communes et les tiers.

BIENNE ET LA RÉGION PEUVENT DEVENIR LES PIONNIERS DE LA VILLE DU FUTUR.

RECOMMANDATIONS POUR LE PROCESSUS ET FINANCEMENT

1. RECOMMANDATION : MISE EN ŒUVRE CONSÉQUENTE

Les mesures à court et moyen termes et les recommandations de planification doivent être mises en œuvre de manière conséquente. Cela est d'une importance capitale. La tâche est exigeante en termes de contenu. Elle affecte les niveaux communal, régional, cantonal et fédéral.

La solution à long terme doit être planifiée et préparée de telle sorte qu'une mise en œuvre rapide soit possible. Le déclenchement de la solution à long terme est basé sur les études de faisabilité et sur les conclusions de la solution à court et moyen termes ainsi que sur l'effet de l'axe Est (analyse des besoins, monitoring & controlling).

Les mesures à court et à long termes et la solution à long terme se complètent et ne doivent pas se neutraliser.

2. RECOMMANDATION : ORGANISATION FAITIÈRE DU PROJET

Une organisation faitière du projet doit être créée en premier lieu au nom et sous la direction d'une délégation des autorités (DDA). Celle-ci est responsable du processus, de la coordination, de la mise en œuvre en temps voulu des mesures et des solutions ainsi que des relations publiques et de la communication. Une gestion professionnelle de l'ensemble du projet et un organe de contrôle indépendant (comprenant entre autres des groupes professionnels et d'intérêts) sont des éléments importants pour la réussite de la planification et de la mise en œuvre des mesures. Le groupe de soutien peut communiquer de manière indépendante.

Les pouvoirs de décision en matière de planification, de conception et de financement des projets restent du ressort des organes responsables, conformément aux règles de compétence.

L'organisation du projet est également responsable du monitoring et du controlling (point 3) ainsi que de la coordination entre les mesures à court, moyen termes et long terme. Elle garantit une participation active de la population dans le cadre de sous-projets individuels.

3. CONCLUSION : LIGNES DIRECTRICES POUR UNE SOLUTION TUNNEL

- La solution à long terme est alignée sur l'image d'avenir
- Construction à percement pour la solution tunnel
- Déstase efficace pour Bienne, Nidau et l'agglomération
- Pas de transfert à grande échelle du trafic est-ouest de l'A1 vers l'A5
- Les zones et les objets protégés ne doivent, dans la mesure du possible, pas être altérés, soit pendant la construction ou dans leur état final. Il faut veiller à ce que l'amélioration et la valorisation supplémentaires des qualités du paysage et de la biodiversité aillent au-delà de l'obligation de prendre des mesures de remplacement.
- La connexion / l'accessibilité de la zone centrale (selon l'image d'avenir) depuis les routes nationales doit être garantie
- Afin de réaliser l'image d'avenir et d'obtenir un effet de déstase optimal, un système de zonage avec le système de poches de soutien est mis en œuvre comme mesure de circulation
- Accès aux poches ou parkings depuis la route nationale compatibles avec la ville et de préférence souterrains

4. CONCLUSION : ÉTUDE DE FAISABILITÉ

Nous recommandons aux autorités cantonales et fédérales de concrétiser cette option stratégique en collaboration avec la ville et la région. La planification, la conception et les travaux de voirie souterraine prennent beaucoup de temps. Des études de faisabilité devraient donc clarifier les aspects liés à l'urbanisme, la circulation, à l'écologie, à la géologie et à la construction. Les normes et spécifications routières nationales applicables dans le domaine des routes urbaines de déstase doivent en outre être adaptées si nécessaire. Les résultats du projet d'exécution doivent être pris en compte.

¹ Le système de zonage se traduit par des restrictions d'accès pour certaines catégories de véhicules qui sont adaptées aux qualités du développement urbain. Dans la région des centres, il y a des zones piétonnes, des zones pour le trafic piéton, des zones pour le trafic cycliste, des zones pour le trafic piéton et des zones « libres ». Le système de poches complète la régulation de zone à grande échelle. Ce concept permet une amélioration de la qualité de vie par rapport au seul système de poches, en soulignant les zones centrales ainsi que, par exemple, les zones d'écoles du TIM en créant des zones à faible TIM pour améliorer également la qualité de vie.

² Selon la stratégie de mobilité de Bienne

RECOMMANDATIONS POUR LA SOLUTION À LONG TERME

1. CONCLUSION : LE DÉVELOPPEMENT À LONG TERME EST INCERTAIN

Le fait que le développement à long terme soit lié à de grandes incertitudes s'applique entre autres à l'économie, aux modèles de travail, au développement technologique et au comportement de la population. L'évolution rapide modifie la mobilité et impose de nouvelles exigences aux infrastructures de transport. Les développements doivent être intégrés de manière moderne dans une solution à long terme.

2. CONCLUSION : LA SOLUTION DU TUNNEL EST UNE OPTION STRATÉGIQUE IMPORTANTE

Il s'agit de combler les lacunes du réseau routier national (arrêté sur le réseau des routes nationales du 21 juin 1960). La gestion souterraine du trafic individuel motorisé et du trafic des poids lourds est une option stratégique importante pour délester autant que possible la ville et la région du trafic de transit et du trafic régional. Les effets des mesures à court et moyen termes doivent être pris en compte et, bien sûr, poursuivis lors de la mise en œuvre d'une solution de tunnel.

5. RECOMMANDATION :
RÉALISER LE TUNNEL DE PORT
ET DÉVELOPPER LES TRANSPORTS
PUBLICS SUR LA RIVE DROITE DU LAC
DE BIENNE JUSQU'À BOUJEAU

Une meilleure liaison routière de la rive droite du lac de Biemme jusqu'à l'est de Biemme doit être réalisée par une liaison continue des transports publics et par le tunnel de Port. Ces deux mesures coordonnées délestent notamment les villes de Nidau et de Port du trafic de transit et permettent de revaloriser les centres-villes.

Les deux municipalités offrent des conditions idéales pour la promotion du trafic pédestre et cycliste : il y a déjà – dans un rayon de 1 km – un grand potentiel de trajets pour les courses effectuées à vélo ou à pied. Cette évolution doit être encouragée. Le développement urbain et le développement du trafic par les transports publics ainsi que le trafic pédestre et cycliste sont orientés vers cet objectif.

Le tunnel de Port, en tant que route d'accès à l'axe Est A5, doit faciliter – conjointement avec l'expansion des transports publics et d'autres mesures – un déstasse pertinent du trafic individuel motorisé au centre de Nidau et Port dans le cadre d'un concept global de mobilité.

6. RECOMMANDATION :
DES HUBS ET P+R AUX ACCÈS
AUTOROUTIERS

Dans l'agglomération et, en particulier dans les régions de Biemme-Seeland et du Jura bernois, la voiture est le moyen de transport préféré en raison des structures rurales : dans de nombreux endroits, il n'est pas possible de mettre en place des liaisons de transport public attrayantes vers Biemme-Nidau. La surface est toutefois limitée en ville. Les accès autoroutiers à Marais-de-Brügg et Champs-de-Boujean sont donc prédestinés à devenir des hubs offrant suffisamment de stationnements pour le P+R et de possibilités de transfert pour les transports publics ainsi que le trafic pédestre et cycliste. La priorité sera accordée à l'essai d'un site dans la région Champs-de-Boujean. Le futur tunnel de Port doit également être relié à un hub. D'autres sites de P+R pourront être réalisés dans toute l'agglomération.

7. RECOMMANDATION :
ABORDER RAPIDEMENT LES
PREMIÈRES MESURES CONCRÈTES

De nombreuses mesures dans les domaines des transports publics, du TLM et du trafic pédestre et cycliste peuvent être abordées, planifiées et, dans certains cas, mises en œuvre rapidement. Une liste de nombreuses mesures concrètes est incluse dans l'annexe « Recommandations de planification ». Voici des exemples de mesures qui doivent être mises en œuvre rapidement :

- l'amélioration rapide de la liaison avec la gare de Biemme pour le trafic pédestre et cycliste avec un nouveau passage souterrain à la gare, la nouvelle liaison du côté sud de la gare à partir du Champ-du-Moulin et la nouvelle liaison avec le passage souterrain CFF Chemin de la Forge.
- un meilleur marquage pour le trafic cycliste afin d'accroître la sécurité des cyclistes
- la planification conjointe d'une interdiction de transit y compris des itinéraires alternatifs pour le trafic de poids lourds sur la route Faubourg du Boujeau - Pont-du-Moulin - Lac et jusqu'à La Neuveville par la Confédération, le canton et la ville. Cela ne doit pas entraîner trop de déplacement vers l'axe via l'axe Est par la Rue du Débarcadère, Rue d'Arberg et Route de Berne.
- un dialogue avec l'Office fédéral des transports (OFT) afin de permettre aux trains express du Jura (bernois) resp. de France de faire un arrêt à Champs-de-Boujean pendant les heures de pointe
- une coordination des concepts de mobilité pour les entreprises

RECOMMANDATIONS POUR LES SOLUTIONS À COURT ET MOYEN TERMES

1. RECOMMANDATION : PROMOUVOIR UN COMPORTEMENT DE MOBILITÉ RESPONSABLE ET DURABLE La région de Bienne/Seeland promeut un comportement de mobilité orienté vers l'avenir et capable de contribuer au développement durable. Une stratégie globale de mobilité est élaborée à cette fin pour toute la région et périodiquement mise à jour. La participation à des projets sera en outre examinée (p. ex. projet pilote fédéral pour le mobility pricing, concepts de mobilité pour les entreprises, horaires de travail flexibles, horaires aménagés, home office, etc.).	2 RECOMMANDATION : STRATÉGIE D'URBANISATION POUR LA ZONE DE DÉVELOPPEMENT ENTRE LA GARE ET LE LAC Les conditions préalables à un développement global de haute qualité pour toute la zone entre la gare et le lac sont créées par une stratégie intégrée « urbanisme et mobilité » basée sur le portefeuille actuel. L'interdiction d'expropriation a jusqu'à présent bloqué le développement économique et urbain. Afin de lever ce blocus, le projet actuel d'exécution, à l'exception du tunnel de Port, ne sera pas poursuivi et l'interdiction d'expropriation sera levée. Elle devra être remplacée par une zone avec des obligations de planification et ensuite par des instruments intercommunaux efficaces avec un potentiel futur pour le développement urbain
3. RECOMMANDATION : PROJET URBAIN GLOBAL SUR L'AXE MARAIS-DE-BRÜGG - ROUTE DE BERNÉ - RUE DU DÉBARCADERE - FAUBOURG DU LAC Il existe en principe des approches pour toutes les sections afin de pouvoir gérer la charge actuelle des TLM de manière compatible à court et moyen terme tout en maintenant ainsi la limite tolérable. Un concept de trafic, d'exploitation et de conception est donc élaboré pour le tronçon routier susmentionné et mis en œuvre le plus rapidement possible parallèlement aux études de faisabilité et à la stratégie de développement urbain. Des aspects tels que le développement urbain, l'urbanisation, la mobilité, le trafic et l'environnement sont pris en compte dans la conception de l'espace urbain route ainsi que le développement régional dans son ensemble. Le concept d'exploitation prévoit un dosage éventuel du TLM en cas de surcharge. Les éléments de projet développés par des tiers sont inclus dans les considérations, dans la mesure où ils sont compatibles avec les recommandations. Les projets concrets pour l'espace urbain route concerné et le fonctionnement de la route seront développés, dans un deuxième temps, sur la base de ce concept.	4. RECOMMANDATION : POURSUITE DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC Une liaison routière de haute qualité importante pour l'ensemble de la région a été créée avec l'axe Est. Il s'agit d'un saut qualitatif encore inégalé dans le domaine des services de transports publics régionaux. Le projet du Regiotram ou d'un autre système de transport public d'effet équivalent devrait être repris afin de favoriser le développement de la zone située entre la gare et le lac ainsi que de l'ensemble de la région. Les services de transport public existants doivent être développés et améliorés à court terme. Afin de promouvoir la vieille ville de Nidau en tant que centre secondaire, une offre attractive de transports publics à travers le centre doit être examinée.

Un développement localisé de haute qualité doit se baser sur la situation existante du portefeuille. Les solutions à court terme doivent tenir compte des potentiels pour une solution à long terme.

5. CONCLUSION :
LE DÉVELOPPEMENT À LONG
TERME REPOSE SUR
LE PORTEFEUILLE ACTUEL

Les différentes voies de transport sont trop peu perçues en tant qu'opportunité, alors qu'elles ont pourtant été historiquement le catalyseur d'un développement local de qualité. Il est donc important d'adopter une approche intégrale du trafic et de l'urbanisme tout en renforçant les aspects positifs (visibilité, fréquence, accessibilité, jeux libres et conception de l'espace urbain route).

6. CONCLUSION :
LES ROUTES EN TANT
QU'OPPORTUNITÉ

Le besoin d'agir aujourd'hui est déjà grand, et c'est pourquoi nous avons besoin de solutions simples, de plain-pied et réalisables à court et moyen termes*** pour les routes. Il en résulte ainsi un plan urbain vivant avec une qualité de séjour, de mesures globales de haute qualité et des utilisations de l'espace entre les façades. Des concepts d'exploitation et de conception ingénieux garantissent que la limite tolérable des routes n'est pas dépassée.

DES MESURES GLOBALES AU
NIVEAU DE LA VILLE SONT
NÉCESSAIRES

* la stratégie 3V qui prévalait jusqu'à présent « éviter le trafic – relocaliser le trafic – concevoir le trafic de manière compatible » a été complétée ces dernières années par un quatrième V, la mise en réseau des différents moyens de transport, notamment avec la stratégie de mobilité 2040 de la Conférence régionale Bern-Mittelland (<https://www.bernmittelland.ch/de/aktuelles/medienmitteilungen/2019/Gruenes-Licht-fuer-die-Mobilita-estsstrategie-2040.php>). C'est pourquoi nous parlons aujourd'hui de la stratégie 4V.

** Les bases importantes pour ce sujet sont la stratégie globale de mobilité de la ville de Bienne (2018), le concept global de mobilité de Midau (2020), la stratégie globale de mobilité du canton de Berne, les directives cantonales pour les CRTU Bienne – Seeland – Jura bernois ainsi que les concepts régionaux des transports et de l'urbanisation actualisés tous les quatre ans.

*** réalisable à court terme signifie le développement de solutions qui peuvent être mises en œuvre dans un délai de 5 à 10 ans.

ÉTAT DES LIEUX ACTUEL ET NÉCESSITÉ D'AGIR

La région de Bienne est un site universitaire, de formation, sportif et économique d'importance nationale ainsi qu'une plaque tournante à la frontière linguistique. La zone de développement entre gare et lac doit être considérée comme une zone récréative, résidentielle, scolaire et économique. Un large éventail d'emplois hautement qualifiés est proposé. La région offre une qualité de vie élevée.	1. CONCLUSION : LA RÉGION BILINGUE DE BIENNE/SEELAND EST UN PUISSANT SITE ÉCONOMIQUE
La région s'est fixée des objectifs ambitieux, notamment en matière de climat et de mobilité : une approche globale durable de l'urbanisme et de la mobilité avec la stratégie 4V* est la priorité absolue de la politique des transports**. Comme la recherche de solutions dans le périmètre d'observation entre Marais-de-Brugg et Rusel influence l'ensemble de l'agglomération, les différents acteurs (communes entre elles, agglomération et canton) agissent conjointement et de manière globale.	2. CONCLUSION : BIENNE/SEELAND EST UNE RÉGION AVEC UNE STRATÉGIE DE MOBILITÉ GLOBALE PIONNIÈRE *
Au niveau de l'ensemble de la région, la zone de développement entre train et lac devrait encore être renforcée en tant que quartier urbain avec services, logements, éducation, programmes récréatifs et espaces publics attractifs. Bienne devient une ville au bord du lac. Les projets de développement actuels vont dans cette direction.	3. CONCLUSION : BIENNE/SEELAND EST UNE RÉGION AVEC UN DÉVELOPPEMENT URBAIN PIONNIER
L'urbanisation dans le périmètre concerné est bloquée par le projet officiel branche Ouest. Une nouvelle variante éventuelle pourra être mise en service au plus tôt dans 20 à 25 ans. Les incertitudes de planification dans la zone urbaine sensible située entre Marais-de-Brugg et Rusel sont donc grandes	4. CONCLUSION : LE BLOCAGE PAR LE PROJET « BRANCHE OUEST » STOPPE LE DÉVELOPPEMENT À LONG TERME

APERÇU DES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Les « conclusions » et les « recommandations » du processus de dialogue forment un ensemble complet et sont structurées comme suit :

1.	État des lieux actuel et nécessité d'agir	Page	6
2.	Recommandations pour des solutions à court et moyen terme	Page	8
3.	Recommandations pour une solution à long terme	Page	10
4.	Recommandations pour la suite du processus et son financement	Page	12

Annexe

A1	Image d'avenir	Page	15
A2	Recommandations en matière de planification	Page	32
A3	Planning de mise en œuvre	Page	46
A4	Intervenants dans le processus de dialogue	Page	48

Documents de travail (uniquement disponible sous forme numérique , après mars 2021 sous www.biel-bienne.ch/axeouest)

Rapport d'experts
Présentations des experts
Rapport d'études
Lancement du groupe de dialogue (procès-verbal table ronde)
Statut

Contributions d'initiateurs privés

Les solutions à court, moyen et long termes sont composées de diverses mesures. Ces mesures ainsi que les recommandations pour le processus et le financement (chiffre 4) forment un ensemble et ne peuvent être séparées les unes des autres. La base de ces solutions (et une partie intégrante de la solution globale) est constituée par les annexes contenant l'image d'avenir, les recommandations de planification et le planning de mise en œuvre.

La solution à long terme, qui comble les lacunes du réseau routier national, ne doit pas empêcher la mise en œuvre cohérente de solutions à court et moyen termes. Le déclenchement de la solution à long terme est basé sur les études de faisabilité, les résultats des solutions à court et moyen termes ainsi que sur l'impact de la branche Est (Monitoring & Controlling). Les solutions à court, moyen et long termes ne doivent pas se neutraliser.

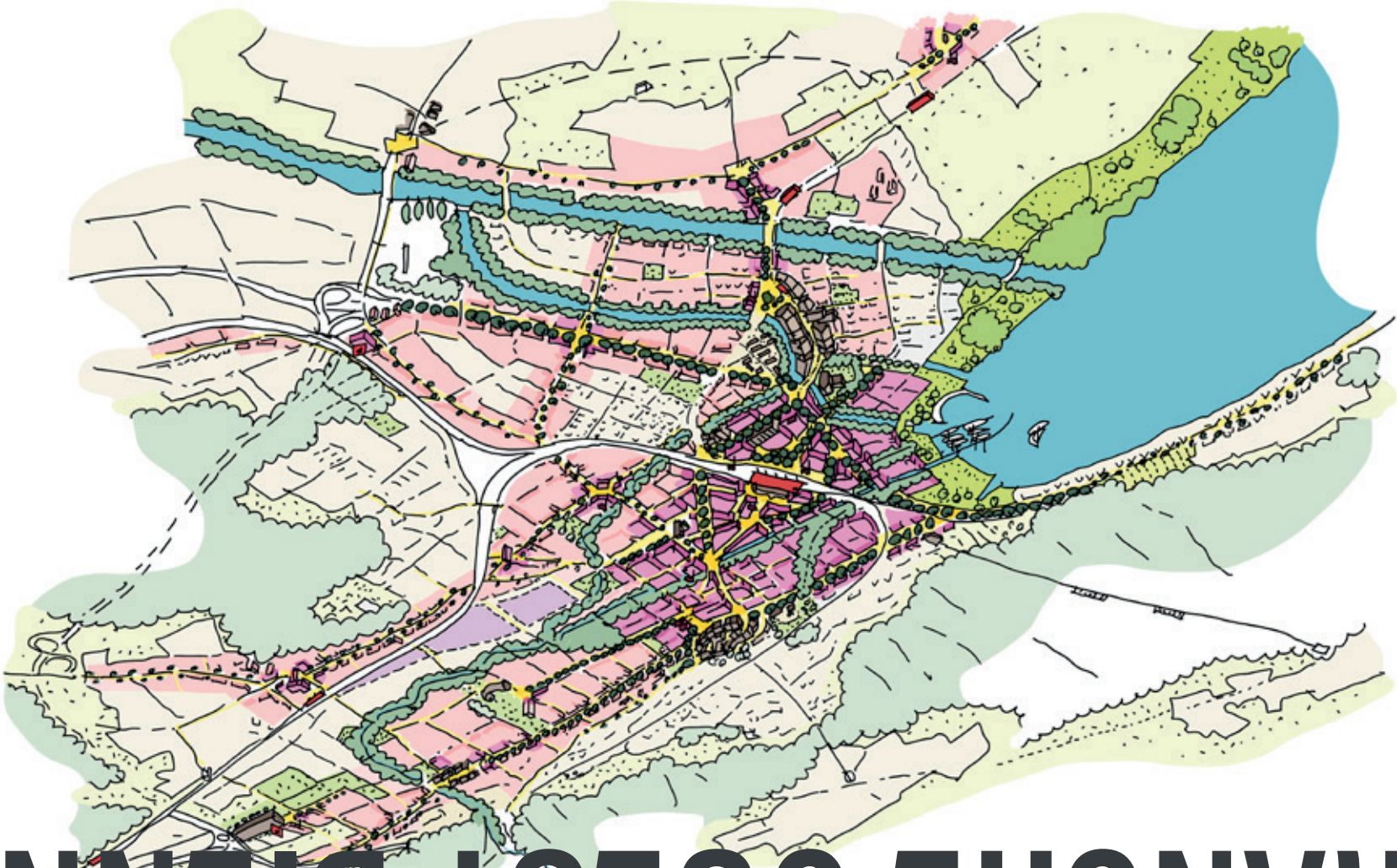
CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

MANDAT DE LA DÉLÉGATION DES AUTORITÉS AU SUJET DE L'A5 DU 21 DÉCEMBRE 2018, RESP. DU 4 NOVEMBRE 2019, RESP. DU 18 SEPTEMBRE 2020

- Le groupe de dialogue est chargé de trouver une solution adéquate à la controverse concernant la branche Ouest de l'autoroute A5. Cette solution doit être largement soutenue au sein des organisations concernées.
- L'échéance fixée (juin 2020, resp. 15 décembre 2020) et le budget (1,2 million) doivent être respectés.
- Le travail, les ressources humaines et financières doivent être principalement axés sur la résolution des problèmes de trafic (conjointement avec le développement urbain) sur l'axe Marais-de-Brügg – Rusel. Les effets potentiels sur l'environnement, l'économie et la société doivent être esquissés.
- Les autorités fédérales, cantonales et municipales décideront de la suite à donner (y compris la participation de la population) lorsque les recommandations du groupe de dialogue seront disponibles. Les travaux du groupe de dialogue ne doivent pas porter préjudice aux décisions des autorités.

Impressum

Gestion de la production : secrétariat processus de dialogue branche Ouest Bienne / Graphisme : Logo 108 GmbH Zug / Photo de couverture : Han van de Wetering /
Traduction : Alexandre Pomi / Impression : W. Gassmann SA, Bienne, Langue d'origine est l'allemand. Tirage : 300 exemplaires



PROCESUS DE DIALOGUE BRANCHE OUEST BIENNE