

EBBN-Forum

Bericht zum EBBN-Forum vom 17. Juni 2025

(Version française suit ci-dessous)

Teilnehmende

Gruppierungen: Michael Clerc (proNatura Seeland), Catherine Duttweiler (Westast so nicht), Raimund Rodewald (Stiftung Landschaftsschutz Schweiz), Denis Rossel (LQV), Hanspeter Schlegel (Pro Velo Biel/Bienne), Urs Scheuss (VCS), Alfred Steinmann (Verein Gruppe S), Ivo Thalmann (Berner Heimatschutz)

Behördendelegation: Bernhard Bachmann (Gemeindepräsident Ipsach), Franz Kölliker (Gemeindepräsident Brugg), Simon Loosli (Gemeindepräsident Port)

PKO: Thomas Berz (Verein seeland.biel/bienne), Claudia Christiani (Kanton Bern), Sabine Gresch (Stadt Biel), Gabriele Leonardi (Stadt Biel), Anna Steuri (Stadt Nidau), Thomas Zahnd (Gemeinde Brugg)

Projektkoordination/Fachexperten: Philippe Hirsiger (TBF), Noémie Hadorn (Team Kommunikation), Hansjörg Ryser (Team Kommunikation, Leitung Forum)

Gäste: Arthur Stierli (Ecoptima)

Entschuldigt:

Mirjam Bieri (TBF), Glenda Gonzalez Bassi (Stadtpräsidentin Biel), Sandra Hess (Stadtpräsidentin Nidau), Adrian Jakob (Verein Netzwerk Bielersee), Manuela Jennings (Stadt Nidau), Anton Lienhard (Vingelz Leist), RR Christoph Neuhaus (BHD), Stefan Nobs (Gemeindepräsident Lyss, BHD), Rolf Zbinden (Ipsach), Anne-Käthi Zweidler (N5 Bielersee so nicht)

Einleitung

Am siebten EBBN Forum haben so viele Vertreter der Behördendelegation und der PKO teilgenommen wie nie zuvor. Auch die Gruppierungen waren gut vertreten. Nicht mehr dabei waren die Gruppierungen der Wirtschaft und des TCS. Sie hatten kurz zuvor mitgeteilt, dass sie am EBBN-Forum nicht mehr teilnehmen, weil sie ihre Interessen und Bedürfnisse nicht genügend respektiert sehen. Insbesondere die Ergebnissen der Gesamtmobilitätsstudie sind für sie nicht annehmbar.

EBBN nimmt den Austritt der Wirtschaftsverbände kurz vor dem Abschluss von EBBN mit Bedauern zur Kenntnis. Es ist und war der Behördendelegation und der Projektleitung von EBBN ein wichtiges Anliegen, ein breites Meinungsspektrum zur Mitwirkung bei den Projektarbeiten von EBBN einzubeziehen. Mit dem Forum wird den Gruppierungen die Möglichkeit geboten, sich unmittelbar an der strategischen Mobilitäts- und städtebaulichen Entwicklung zu beteiligen und einzubringen. Dabei wurden in keiner Weise einzelne Gruppierungen oder Meinungsspektren bevorzugt. Letztlich liegen jedoch die Entscheidungskompetenz und die Verantwortung für die Arbeiten von EBBN bei den Behörden, bzw. der Behördendelegation und den zuständigen Projektverantwortlichen. Das EBBN-Forum ist ein informelles Gremium und hat keine Auswirkungen auf die politischen Entscheidungsprozesse oder die regulären Planungsprozesse.

Ablauf

Nach der kurzen Einleitung durch den Moderator informiert Philippe Hirsiger **im ersten Teil** zunächst über den Stand der Arbeiten. EBBN steuert nun auf den Abschluss am 12. September zu. Die

Ergebnisse aus den verschiedenen Projekten werden nun aufbereitet, um sie zusammen mit den politischen Handlungsempfehlungen in die ordentlichen Prozesse der Behörden zu überführen.

Eines der zentralen Projekte ist die Gesamtmobilitätsstudie. In der umfassenden Fachstudie wurden Nutzen und Zweckmässigkeit der grossen Infrastrukturelemente Porttunnel, Juratunnel und «Westast so besser» sowie alternative Ansätze im Bereich für ein nachhaltiges und funktionierendes Gesamtverkehrssystem geprüft. Vom 25. Februar bis 25. April konnte sich die Öffentlichkeit online zur Studie und deren Erkenntnissen äussern.

Thomas Berz informiert die Forumsteilnehmenden, dass 100 Stellungnahmen eingegangen sind, zwei Drittel von Privatpersonen und ein Drittel von Gemeinden, politischen Organisationen und Interessenverbänden. Alle Gemeinden im Perimeter der Studie haben sich zur Studie geäussert. Die Auswertung ist noch nicht abgeschlossen. Sie wird am 12. September in einem Mitwirkungsbericht publiziert. Gemeinsamer Nenner ist, dass es für die Lösung der Verkehrsprobleme in der Agglomeration Biel gesamtverkehrliche Massnahmen in allen Bereichen – Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr – braucht. Von den Mitwirkenden kontrovers beurteilt werden die Tunnelumfahrung zur Schliessung der Nationalstrassennetzlücke und des Porttunnels. Vereinzelt wird auch die Methodik der Studie kritisch beurteilt.

Mit der Studie steht den EBBN-Partner eine gemeinsame, fundierte Grundlage zur Verfügung. Angestrebt wird, dass die regionale Abstimmung von verkehrlichen und städtebaulichen Planungen auch nach EBBN fortgeführt wird.

Ein weiteres zentrales Projekt von EBBN ist das Verkehrsmonitoring & Controlling. Gabriele Leonardi erläutert, dass im Rahmen von EBBN und auf Grundlage der erhobenen Verkehrsdaten erstmals ein übergeordnetes Gesamtbild der Mobilitätsentwicklung erstellt werden konnte. Dabei wurden die bestehenden Mobilitätsziele – die Stabilisierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), die Reduktion des MIV-Anteils am Modalsplit sowie die Einhaltung der Belastbarkeiten – beurteilt. Mit dem Abschluss von EBBN am 12. September wird der erste Bericht als Ausgangspunkt für die künftigen Analysen durch die Region zur Verfügung stehen.

Zur Frage der Messstellen legen Gabriele Leonardi und Philippe Hirsiger dar, dass das bestehende Messstellennetz mit weiteren Messpunkten ergänzt wird und sowohl motorisierte Individualverkehr wie auch Fuss- und Veloverkehr einbezogen werden. Zum öffentlichen Verkehr wird auf die Daten der jeweiligen Verkehrsbetriebe zurückgegriffen.

Der **zweite Teil** des Forums steht im Zeichen von «Rue de caractères». Arthur Stierli von Ecomptima stellt den Teilnehmenden erstmals die vier Wettbewerbsbeiträge, insbesondere das Siegerprojekt vor. Allerdings ist der Juryentscheid noch nicht rechtskräftig. Darum werden die Teilnehmenden darauf hingewiesen, dass ihnen im Vorfeld keine Unterlagen zugeschickt werden konnten. Auch dürfen sie die gezeigten Präsentationen und Poster nicht fotografieren.

Der Studienauftrag zur Neugestaltung der Verkehrsachse Bernstrasse – Ländtestrasse folgt einer zentralen Empfehlung aus dem Dialogprozess Westast Biel/Bienne.

Arthur Stierli legt dar, dass das Siegerprojekt «Phoenix» den Ansatz von Mittelstreifen entlang der ganzen Achse konsequent durchplant. Die Jury habe die einheitliche Sprache des Projekts besonders gewürdigt. Auf der ganzen Achse, auch auf der Bernstrasse, sollen alle Verkehrsträger Platz finden und sicher zirkulieren können. Positiv bewertet wurde auch, dass am Guido-Müller-Platz kein Kreisel vorgesehen ist, da dieser den motorisierten Individualverkehr begünstigen würde. Stattdessen sieht das Projekt eine pragmatische Kreuzungslösung vor. In der Weiterentwicklung des Projekts soll noch mehr Gewicht auf weitere Baumreihen und breitere Velostreifen gelegt werden. Auf die Frage nach

Temporeduktionen erklärt Claudia Christiani von der Projektleitung, dass versucht werde, mit der Gestaltung Temporeduktionen herbeizuführen. Dieser Aspekt werde noch vertieft geprüft.

Im Anschluss an die Einführung diskutieren die Teilnehmenden in drei Gruppen mit den Projektverantwortlichen das Siegerprojekt. Die Gruppen werden nach Strassenabschnitten aufgeteilt.

In der abschliessenden Plenumsdiskussion wird die städtebauliche Idee des ausgewählten Projektansatzes gewürdigt. Auch die Veloführung in der Seevorstadt und die Bedeutung der Parklandschaft in der Seevorstadt fallen positiv auf. Allerdings wurden teils verschiedene Charaktere in der Gestaltung der verschiedenen Strassenabschnitte erwartet, dem Projekttitel entsprechend. Kritisch fällt die Breite der Velostreifen auf. Statt Mehrzweckstreifen ist eher von Mittelstreifen auszugehen. Genauer zu prüfen sind die Querung der ASM-Bahnlinie und die Veloführung zum Bahnhof Biel. Auch die Busverbindung zum künftigen Spitalneubau in Brugg soll bei der Planung miteinbezogen werden. Mit der Gestaltung der Plätze, der Baumreihen und Mittelstreifen wird das Projekt «Phoenix» von einem Teilnehmer als eigentlicher «Wurf» gelobt.

Abschluss

Für das Projekt «Rue de caractères» war ursprünglich im August eine öffentliche Ausstellung mit Mitwirkungsmöglichkeit zu den vier Wettbewerbsbeiträgen, insbesondere zum Siegerprojekt vorgesehen. Neu findet die Ausstellung im Anschluss an EBBN im September statt. Die Folgearbeiten werden 2026 in Angriff genommen. Die von den Teilnehmenden eingebrachten Inputs werden in dieser Planung einbezogen.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms 4 soll mit der Neugestaltung des Rousseau-Platzes bereits 2028 gestartet werden. Der Spatenstich zur Umgestaltung der Bernstrasse ist für 2029 vorgesehen und die Ländtestrasse folgt im Rahmen des Agglomerationsprogramms 6 voraussichtlich 2032.

Fazit des Moderators

Noch einmal hat sich gezeigt, wie wertvoll der Austausch zwischen den Vertreterinnen und Vertretern der Gruppierungen sowie den Behörden- und Projektverantwortlichen ist. Der konstruktive Informationsaustausch fördert die Qualität der Projekte und stärkt die Akzeptanz. Genauso wie für die anderen stellt das Forum auch für die Wirtschaftsverbände und den TCS eine Chance dar, in einem exklusiven Rahmen ihre Anliegen in diese Diskussionen einzubringen und damit an der strategischen Weiterentwicklung der verkehrlichen und städtebaulichen Planung mitzuwirken. Auf eine abschliessende Frage haben sich denn auch die Teilnehmenden sehr interessiert gezeigt, auch nach Abschluss von EBBN bei geeigneten Projekten in diesem Rahmen mitzuwirken.

Nächste Termine

- 12.9.2025: Abschluss EBBN mit Sitzung der Behördendelegation, Abschlussveranstaltung für das Forum und Medienkonferenz.
- Woche 38: Öffentliche Ausstellung und Mitwirkung zu «Rue de caractères».

Beilagen

- Stellungnahme der Wirtschaftsverbände und des TCS
- Präsentation «Rue de caractères»
- Präsentation Stand der Arbeiten EBBN

Hansjörg Ryser, 25.07.2025

Forum EBBN

Rapport sur le forum du 17 juin 2025

Introduction

Le septième Forum EBBN a réuni un nombre record de représentants de la délégation des autorités et de l'OMP. Les groupements étaient également bien représentés. Les groupements de l'économie et du TCS n'étaient plus présents. Ils avaient fait savoir peu avant qu'ils ne participeraient plus au forum EBBN, car ils estimaient que leurs intérêts et leurs besoins n'étaient pas suffisamment respectés. En particulier, les résultats de l'étude globale sur la mobilité ne sont pas acceptables pour eux.

EBBN prend acte avec regret du retrait des associations économiques peu avant la conclusion d'EBBN. Il est et il était important pour la délégation des autorités et la direction du projet EBBN d'inclure un large éventail d'opinions pour participer aux travaux du projet EBBN. Le forum offre aux groupements la possibilité de participer et de s'impliquer directement dans le développement stratégique de la mobilité et de l'urbanisme.

Il ne s'agit en aucun cas de privilégier un groupe ou un éventail d'opinions.

En fin de compte, la compétence décisionnelle et la responsabilité des travaux d'EBBN incombent toutefois aux autorités, ou plutôt à la délégation des autorités et aux responsables de projet compétents. Le Forum EBBN est un organe informel et n'a aucun impact sur les processus de décision politique ou les processus de planification réguliers. Le Forum EBBN est un organe informel et n'a aucun impact sur les processus de décision politique ou les processus de planification réguliers.

Déroulement

Après une brève introduction par le modérateur, Philippe Hirsiger informe tout d'abord dans la **première partie** de l'état d'avancement des travaux. EBBN se dirige maintenant vers la clôture le 12 septembre. Les résultats des différents projets vont maintenant être préparés afin de les transférer, avec les recommandations d'action politique, dans les processus ordinaires des autorités.

L'un des projets centraux est l'étude de mobilité globale. Dans le cadre de cette vaste étude spécialisée, l'utilité et la pertinence des grands éléments d'infrastructure que sont le tunnel de Port, le tunnel du Jura et la branche Ouest ont été examinées, ainsi que les approches alternatives dans le domaine pour un système de transport global durable et fonctionnel. Du 25 février au 25 avril, le public a pu s'exprimer en ligne sur l'étude et ses conclusions.

Thomas Berz informe les participants au forum que 100 prises de position ont été reçues, deux tiers de particuliers et un tiers de communes, d'organisations politiques et de groupes d'intérêts. Toutes les communes du périmètre de l'étude ont donné leur avis sur l'étude. L'évaluation n'est pas encore terminée. Elle sera publiée le 12 septembre dans un rapport de participation. Le dénominateur commun est que pour résoudre les problèmes de circulation dans l'agglomération biennoise, il faut des mesures globales dans tous les domaines - circulation piétonne et cycliste, transports publics et trafic individuel motorisé. Le contournement par tunnel pour combler les lacunes du réseau des routes nationales et le tunnel de Port sont jugés de manière controversée par les participants. La méthodologie de l'étude est également jugée de manière critique.

Avec cette étude, les partenaires EBBN disposent d'une base commune et fondée. L'objectif est que la coordination régionale des planifications en matière de transport et d'urbanisme se poursuive également après l'EBBN.

Un autre projet central d'EBBN est le monitoring & controlling du trafic. Gabriele Leonardi explique que dans le cadre d'EBBN et sur la base des données de trafic collectées, il a été possible pour la première fois d'établir une vue d'ensemble du développement de la mobilité. Les objectifs de mobilité existants - la stabilisation du trafic individuel motorisé (TIM), la réduction de la part du TIM dans la répartition modale ainsi que le respect des capacités de charge - ont été évalués. Avec la clôture d'EBBN le 12 septembre, le premier rapport sera disponible comme point de départ pour les analyses futures par la région.

En ce qui concerne la question des points de mesure, Gabriele Leonardi et Philippe Hirsiger expliquent que le réseau de points de mesure existant sera complété par d'autres points de mesure et que le trafic individuel motorisé ainsi que le trafic piéton et cycliste seront pris en compte. En ce qui concerne les transports publics, on se base sur les données des entreprises de transport concernées.

La deuxième partie du forum est placée sous le signe de « Rue de caractères ». Arthur Stierli d'Ecoptima présente pour la première fois aux participants les quatre contributions au concours, et notamment le projet gagnant. Toutefois, la décision du jury n'est pas encore définitive. C'est pourquoi les participants sont informés qu'aucun document n'a pu leur être envoyé au préalable. Ils ne peuvent pas non plus photographier les présentations et les affiches.

Le mandat d'étude pour le réaménagement de l'axe de circulation Bernstrasse - Ländtestrasse suit une recommandation centrale du processus de dialogue Westast Biel/Bienne.

Arthur Stierli explique que le projet gagnant « Phoenix » planifie de manière conséquente l'approche des bandes centrales tout au long de l'axe. Le jury a particulièrement apprécié le langage uniforme du projet. Sur l'ensemble de l'axe, y compris sur la Bernstrasse, tous les modes de transport doivent trouver leur place et pouvoir circuler en toute sécurité. Le fait qu'aucun giratoire ne soit prévu à la Guido-Müller-Platz, car il favoriserait le trafic individuel motorisé, a également été jugé positif. Au lieu de cela, le projet prévoit une solution de croisement pragmatique. Dans le développement ultérieur du projet, l'accent soit mis sur des rangées d'arbres supplémentaires et des bandes cyclables plus larges.

En réponse à la question sur la réduction de la vitesse, Claudia Christiani, de la direction du projet, explique que l'on essaie de réduire la vitesse avec l'aménagement. Cet aspect sera examiné de manière plus approfondie.

Après l'introduction, les participants se répartissent en trois groupes pour discuter du projet gagnant avec les responsables du projet. Les groupes sont répartis en fonction des tronçons de rue.

Lors de la discussion finale en plénum, l'idée urbanistique du projet sélectionné est appréciée. Le guidage des vélos dans le faubourg du lac et l'importance du paysage de parc dans le faubourg du lac sont également remarqués positivement. Toutefois, on s'attendait à ce que l'aménagement des différents tronçons de rue présente des caractères parfois différents, conformément au titre du projet. La largeur des bandes cyclables est critiquable. Au lieu de bandes polyvalentes, il faudrait plutôt parler de bandes centrales. La traversée de la ligne de chemin de fer ASM et le guidage des vélos vers la gare de Bienne doivent être examinés plus en détail. La liaison par bus vers le futur nouvel hôpital de Brugg doit également être prise en compte dans la planification. Avec

l'aménagement des places, des rangées d'arbres et des bandes centrales, le projet « Phoenix » est salué par un participant comme un véritable « coup de maître ».

Clôture

Pour le projet « Rue de caractères », il était initialement prévu d'organiser en août une exposition publique avec possibilité de participation sur les quatre contributions au concours, notamment sur le projet gagnant. Désormais l'exposition aura lieu en septembre, à la suite d'EBBN. Les travaux de suivi seront entrepris en 2026. Les inputs apportés par les participants seront intégrés dans cette planification.

Dans le cadre du projet d'agglomération 4, le réaménagement de la place Rousseau doit commencer dès 2028. Le premier coup de pioche pour le réaménagement de la Bernstrasse est prévu pour 2029 et la Ländtestrasse suivra probablement en 2032 dans le cadre du projet d'agglomération 6.

Conclusion du modérateur

Une fois de plus, il est apparu combien l'échange entre les représentants des groupements et les représentants des autorités et des projets est précieux. L'échange constructif d'informations favorise la qualité des projets et renforce leur acceptation. Tout comme pour les autres, le forum représente également une chance pour les associations économiques et le TCS de faire part de leurs préoccupations dans ces discussions dans un cadre exclusif et de participer ainsi au développement stratégique de la planification en matière de transports et d'urbanisme. En réponse à une question finale, les participants se sont montrés très intéressés par une participation à des projets appropriés dans ce cadre, même après la fin de l'EBBN.

Autres échanges

- 12.09.2025 : clôture de l'EBBN avec réunion de la délégation des autorités, événement de clôture pour le forum et conférence de presse.
- Semaine 38 : Exposition publique et participation à « Rue de caractères ».

Annexes

- Prise de position des associations économiques et du TCS
- Présentation "Rue de caractères"
- Présentation de l'état d'avancement des travaux EBBN

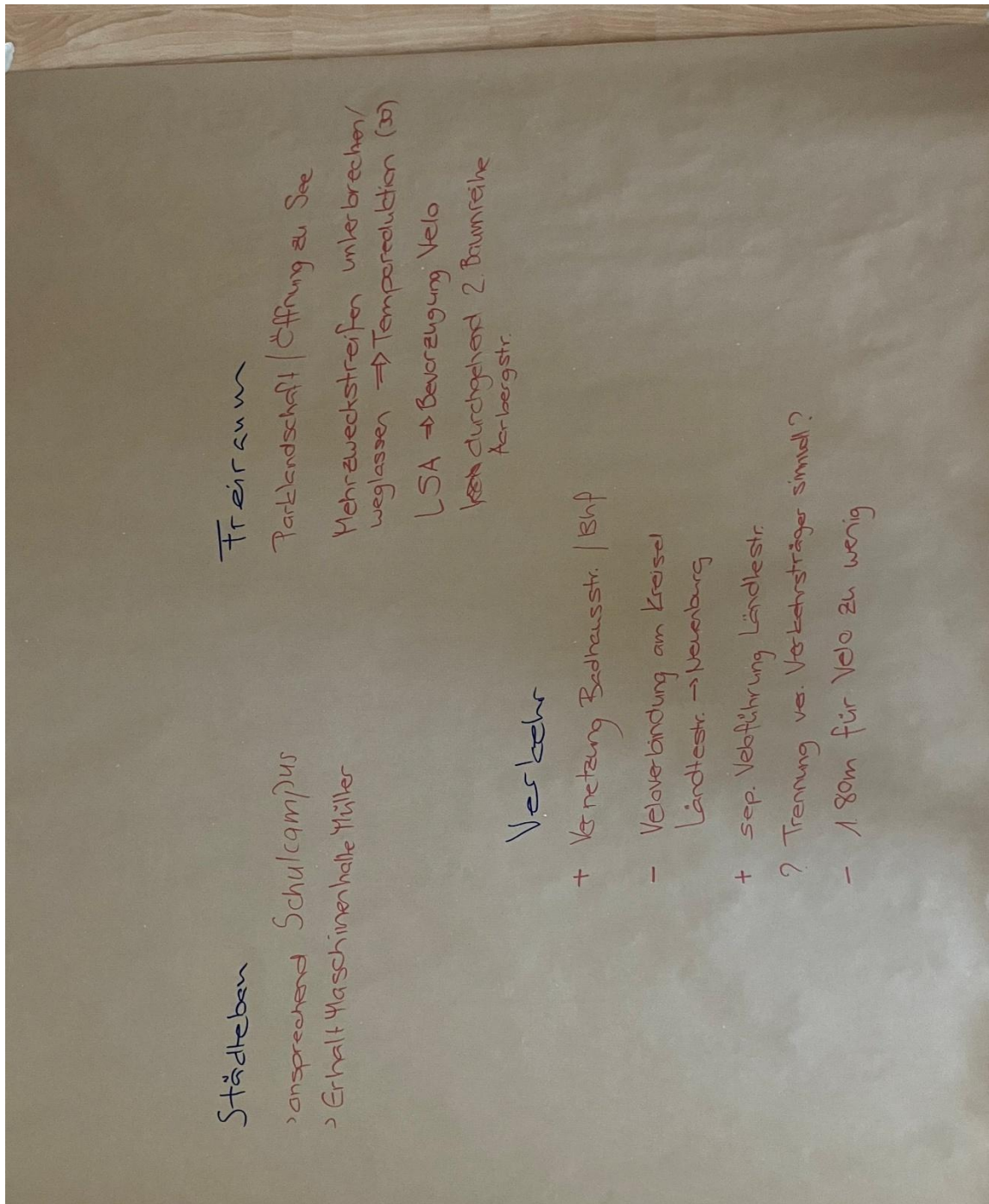
Traduit avec DeepL.com (version gratuite)

Hansjörg Ryser, 25.7.2025

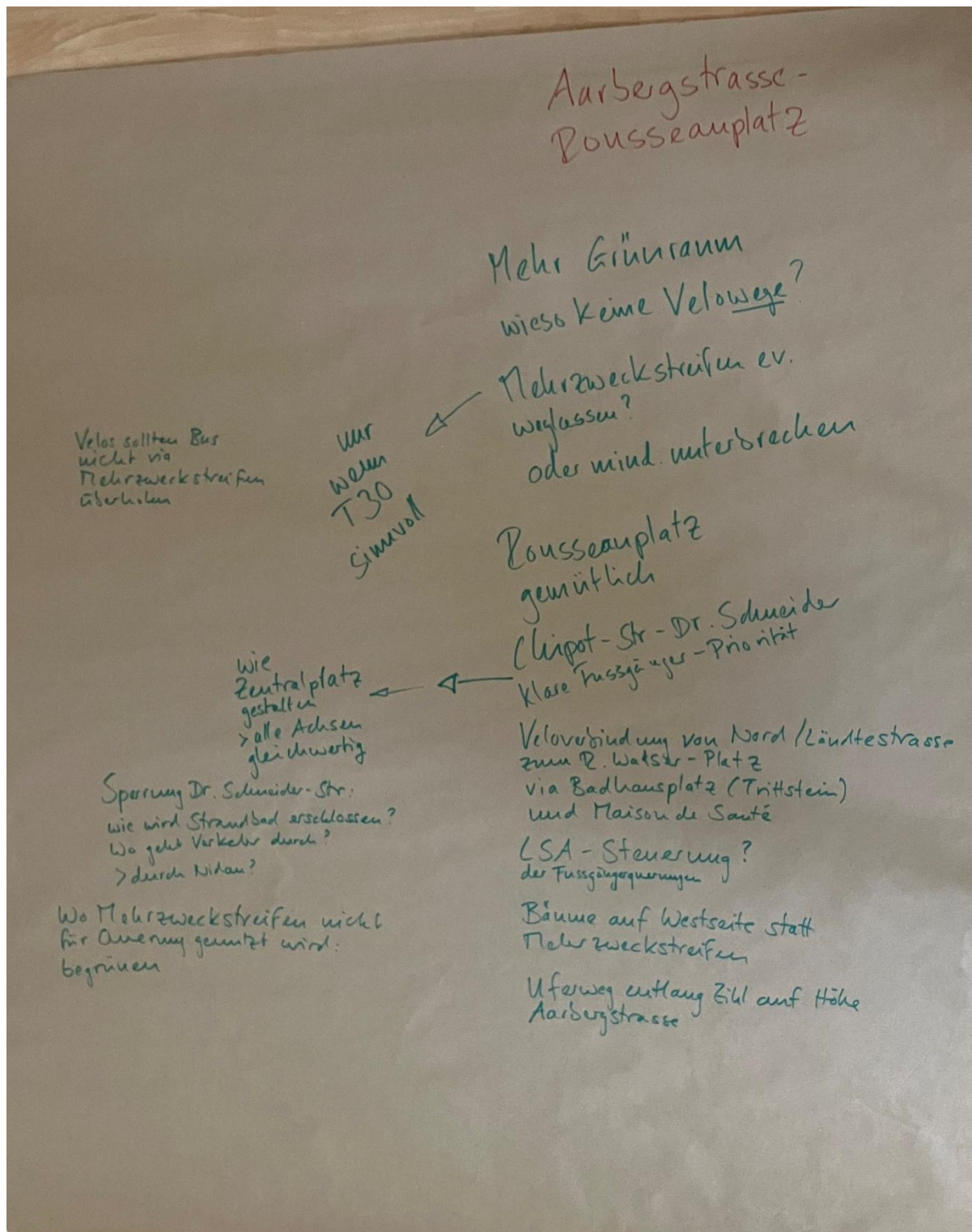
Anhang – Annexe

Zusammenstellung aus dem Forum vom 17.06.2025 - Compilation du forum du 17.06.2025

1. Seevorstadt



2. Aarbergstrasse/Rousseau-Platz



3. Bernstrasse

