

EBBN-Forum

Bericht zum EBBN-Forum vom 1. November 2023

(Vérsion française suit ci-dessous)

Teilnehmende

Gruppierungen: Peter Bohnenblust (TCS), Michael Clerc (Pro Natura), Catherine Duttweiler (Westast so nicht), William Fuhrer (Stadtlabor), Matthias Gebel (Komitee Pro A5-Westast), Anton Lienhard (Vingelz Leist), Raimund Rodewald (Stiftung Landschaftsschutz Schweiz), Ivo Thalmann (Berner Heimatschutz), Denis Rossel (LQV), Hanspeter Schlegel (Pro Velo Biel/Bienne), Urs Scheuss (VCS), Alfred Steinmann (Verein Gruppe S), Cécile Wendling (HIV Kt. Bern), Anne-Käthi Zweidler (N5 Bielersee so nicht)

Behördendelegation: Bernhard Bachmann, Gemeindepräsident Ipsach), Erich Fehr (Stadtpräsident Biel, Vorsitzender Behördendelegation), Stefan Studer (TBA, Kt. Bern)

PKO: Claudia Christiani (TBA, Kt. Bern), Florence Schmoll (Stadt Biel), Anna Steuri und Manuela Jennings (beide Stadt Nidau)

Projektkoordination/Organisation: Philippe Hirsiger (TBF), Noemie Hadorn und Hansjörg Ryser (FR&Partner, Leitung Forum), Nora Bögli (Idee21, rue de caractères)

Entschuldigt.: Gilbert Hürsch (WIBS, Berner KMU), Adrian Jakob (Verein Netzwerk Bielersee), Sandra Hess (Stadtpräsidentin Nidau), Franz Kölliker (Gemeindpräsident Brügg), Stefan Nobs (seeland.biel/bienne, Gemeindepräsident Lyss)

Einleitung

Am 1. November 2023 hat das zweite ordentliche EBBN-Forum stattgefunden.

EBBN durfte die Aula im Schulhaus Weidteile in Nidau wieder kostenfrei nutzen. Die Vorbereitung durch den Abwart Herrn Marbot war perfekt.

Das Interesse am Forum war erfreulich gross und fast alle Gruppierungen, welche bereits in der Reflexionsgruppe mitgewirkt hatten, wie auch die neu dazu gestossenen waren wieder vertreten. Zudem hat erstmals ein Vertreter des Stadtlabors teilgenommen. Auch von Seiten EBBN war vor allem die PKO sehr gut vertreten, so dass auch effektiv ein Austausch zwischen Behörden und den Vertreterinnen und Vertretern der Gruppierungen stattfinden kann.

Eingangs habe ich nochmals auf die Voraussetzungen für einen vertrauensvollen Gesprächsrahmen hingewiesen. Wichtig ist dabei, dass aus den Gesprächen in den Workshops keine namentlichen Zitate von Teilnehmenden ungefragt veröffentlicht werden. Die Gesprächsatmosphäre war jedoch durchwegs sehr offen, wertschätzend und lösungsorientiert.

Ablauf

Zum **Auftakt** haben sich die Teilnehmenden wiederum kurz vorgestellt. Dabei haben sie sich zur Frage geäussert, was ihnen seit dem letzten Forum im März positiv oder auch kritisch an Veränderungen zur Verkehrsplanung und zur städtebaulichen Entwicklung in der Region aufgefallen ist. Die Beobachtungen sind sehr unterschiedlich und zeugen von einer Vielfalt an Aktivitäten zur verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklung der Region. Verschiedene hoben die zahlreichen Partizipationsangebote hervor. Auch wenn diese breite Mitwirkung zu begrüßen ist, dürfe sie nicht davon ablenken, dass es zentrale Verkehrsproblem zu lösen gäbe.

Kritisch angemerkt wurde die Abwesenheit des Astra. Die ursprünglich im Oktober 2022 geplante Präsentation des Projekte «Neuenburgstrasse» konnte aufgrund der Auseinandersetzungen in der Reflexionsgruppe nicht stattfinden. Da das Projekt erneut überprüft wurde und überarbeitet wird, konnte die Präsentation bisher nicht nachgeholt werden. Das Astra ist jedoch sehr an einem Austausch mit dem EBBN-Forum interessiert und auch der Austausch mit den involvierten Behörden findet regelmässig statt, wie die anwesenden Teilnehmenden versicherten.

Für verständliche Enttäuschung sorgte zudem die Verschiebung des Berichts zum Stand der Umsetzung der Empfehlungen aus dem Dialogprozess Westast. Die Erarbeitung des Berichts hat sich als komplexer erwiesen als zunächst angenommen und die Abstimmung unter den involvierten EBBN-Partner ist noch nicht ausreichend. Um nicht einen halbfertigen Bericht vorzulegen, wurde die Präsentation darum kurzfristig verschoben.

In einem **zweiten Teil** informierte Philippe Hirsiger über den Stand der Arbeiten bei EBBN. Die Grundlagen und Vorarbeiten für den Studienauftrag «rue de caractères», für die Gesamtmobilitätsstudie und für die Erarbeitung des Konzepts zum Monitoring & Controlling sind abgeschlossen. Nun steht die Erarbeitung dieser zentralen Planungsvorhaben an. Für das Konzept zum Monitoring & Controlling hat eine erste Besprechung mit dem Planungsbüro Transitec stattgefunden. Das EBBN-Forum soll am 5. März einbezogen werden. Sowohl zu diesem Konzept als auch für die beiden anstehenden Studien ist der Zeitrahmen bis zum Abschluss von EBBN Mitte 2025 sehr eng.

In der anschliessenden Diskussion wurde in Aussicht gestellt, dass die Planungsarbeiten auch nach Mitte 2025 durch die Partner fortgeführt werden. Die Ergebnisse aus den Arbeiten von EBBN dienen den Partner dabei als wichtige Entscheidungsgrundlage. Auch der Einbezug der Interessengruppierungen in Partizipationsmassnahmen ist für die Behörden ein wichtiges Anliegen.

Zur Gesamtmobilitätsstudie wünschten verschiedene Teilnehmende Einblick in die Auftragsbeschreibung, respektive das Vorgehenskonzept. Dieses wird den Teilnehmenden im Anschluss an das Forum zugeschickt. Zur Anmerkung, dass die Gesamtmobilitätsstudie nur Port- und Juratunnel abgeklärt würden, wurde darauf hingewiesen, dass auch die Alternatividee «Westast so besser» in der Studie beurteilt und gewürdigt werde. Für die Behörden stehe allerdings nach wie vor im Vordergrund, den Nutzen eines Juratunnels zur langfristigen Schliessung der Nationalstrassennetzlücke in Biel zu klären. Die Studie werde alle Verkehrsträger gesamtheitlich betrachten, jedoch nicht vertieft auf die ÖV-Planung eingehen, da dies in separaten Konzepten wie ÖV 35 abgehandelt werde. Für die Gesamtmobilitätsstudie wurde nach einer öffentlichen Ausschreibung dem Planungsbüro Transitec der Auftrag erteilt, da es das vorteilhafteste Angebot eingereicht hat. Das EBBN-Forum soll im kommenden Jahr zweimal zur Erarbeitung der Studie einbezogen werden.

Im **dritten Teil** des Forums hat Philippe Hirsiger nochmals kurz die Struktur des Berichts zum Stand der Umsetzung der Empfehlungen aus dem Dialogprozess Westast vorgestellt. Die Behördendelegation soll nun am 7. Dezember letzte Abstimmungen vornehmen. Im Anschluss wird der Bericht auf Französisch übersetzt und den Gruppierungen zugeschickt. Jeder Gruppierung wird die Möglichkeit geboten, auf einer A4-Seite eine Stellungnahme abzugeben. Die Stellungnahmen werden als Anhang zum Bericht gefügt. Der Bericht wird anschliessend am nächsten Forum vom 5. März nochmals besprochen und im Anschluss veröffentlicht.

Im **vierten Teil** stellte Claudia Christiani als Projektleiterin das Vorgehen zum Studienauftrag «rue de caractères» vor. Sie hat darauf hingewiesen, dass in diesen Arbeiten nicht nur die Strasse und Fragen

zum Verkehr behandelt werden, sondern auch soziale, wirtschaftliche und ökologische Aspekte im angrenzenden Betrachtungsraum. Die Planung werde auch mit dem Astra in seinen angrenzenden Projekten abgestimmt, da dieses mit seinen Arbeiten bereits weiter fortgeschritten sei. Die Teilnehmenden haben darauf hingewiesen, dass die Verkehrsmenge in Zukunft kaum geringer werden dürfte und die Planungsmöglichkeiten der Strecke Bernstrasse – Neuenburgstrasse daher einschränke. Claudia Christiani zeigte auf, dass in anderen Gemeindenden des Kantons wie z.B. Köniz solche Verkehrsachsen mit ähnlich hohem Verkehrsaufkommen durchaus eine Neugestaltung zulasse, welche die Quartiere insbesondere für Fussgänger und Langsamverkehr besser vernetze und den Lebensraum für alle Verkehrsteilnehmer und Anwohnerinnen aufwerte. Wie das zu lösen sei, würde der anstehende Studienwettbewerb zeigen. Die Ergebnisse sollen Mitte 2025 vorliegen.

Damit die Bedürfnisse und Interessen der Bevölkerung miteinfließen, wurden drei Spaziergänge veranstaltet. Am EBBN-Forum sind nun die Vertreterinnen und Vertreter der Fachverbände und der Interessengruppierungen eingeladen worden, zu den drei Strassenabschnitten ihre Beurteilung und Anregungen mit dem Projektteam zu diskutieren und einzubringen. Dazu hatte Nora Bögli von Idee21, welche die Partizipation im Studienauftrag betreut, einen Workshop vorbereitet. In drei Gruppen haben die Teilnehmenden diskutiert, was sie im jeweiligen Strassenabschnitt als positiv erleben und an Qualitäten schätzen, was sie als störend empfinden und welche konkreten Änderungsvorschläge sie anbringen möchten. In der abschliessenden Diskussion wurde hervorgehoben, dass insbesondere auch auf die Bedürfnisse älterer Menschen und Menschen mit Beeinträchtigungen geachtet werden müsse, insbesondere weil sich in unmittelbarer Nähe ein grösseres Seniorenheim befindet. Ein anderer Hinweis ist zu den unterschiedlichen Situationen der Streckenabschnitte eingegangen. Planungs- und Bauaufwand dürften unterschiedlich hoch ausfallen aufgrund der unterschiedlichen Charaktere der drei Streckenabschnitte.

Abschluss

Die Workshop-Leiterin stellte abschliessend in Aussicht, dass die Anregungen und Hinweise aus diesem Workshop und aus den Begehungen nun in den Studienwettbewerb aufgenommen würden und von den Planerteams berücksichtigt würden. Zu den Vorschlägen der Planerteams sind ebenfalls Workshops vorgesehen.

Als nächster Schritt steht nun die Fertigstellung des Berichts zum Stand der Umsetzung der Empfehlungen aus dem Dialogprozess Westast im Vordergrund. Er wird den Forums-Teilnehmenden nach der Sitzung der Behördendelegation vom 7. Dezember zugestellt.

Der Bericht soll noch einmal im Rahmen des nächsten EBBN-Forums vom 5. März 2024 zur Sprache gekommen.

Fazit des Moderators

Das zweite EBBN-Forum konnte in einer sehr offenen und lösungsorientierten Atmosphäre stattfinden. Das Interesse und das Engagement von Gruppierungen wie auch von Seiten Verwaltung und Behörden ist äusserst erfreulich. Das neue Konzept des Forums hat sich grundsätzlich bewährt.

In den kommenden Monaten werden im Rahmen von EBBN grundlegende Fragen zu den Empfehlungen aus dem Dialogprozess Westast geklärt. Dabei ist es für die Gruppierungen besonders wichtig, ihre Interessen und Anliegen im Rahmen des EBBN-Forums einbringen zu können. Bei der Planung des Forums wird von Seiten EBBN umso mehr darauf zu achten sein, dass die Themen und Inhalte mit den Erwartungen der Teilnehmenden besser abgeglichen werden.

Die Übersicht zu den Workshop-Beiträgen folgt ab Seite 6

Hansjörg Ryser, November 2023

Forum EBBN

Rapport sur le forum du 1^{er} Nov. 2023

Introduction

Le deuxième forum ordinaire de l'EBBN a eu lieu le 1er novembre 2023.

EBBN a de nouveau pu utiliser gratuitement l'aula de l'école Weidteile à Nidau. La préparation par le concierge, Monsieur Marbot, a été parfaite.

L'intérêt pour le forum était réjouissant et presque tous les groupes qui avaient déjà participé au groupe de réflexion, ainsi que les nouveaux venus, étaient à nouveau représentés. En outre, un représentant du laboratoire urbain a participé pour la première fois. Du côté d'EBBN, l'OMP était également très bien représentée, ce qui permet un échange effectif entre les autorités et les représentants des groupements.

Au début de mon intervention, j'ai rappelé les conditions nécessaires à un cadre de discussion basé sur la confiance. Il est important à cet égard qu'aucune citation nominative des participants ne soit publiée sans demande préalable à partir des discussions menées dans les ateliers. L'atmosphère des entretiens était cependant toujours très ouverte, respectueuse et orientée vers la recherche de solutions.

Déroulement

En guise de **préambule**, les participants se sont brièvement présentés. Ils se sont exprimés sur les changements positifs ou critiques qu'ils ont constatés dans la planification des transports et le développement urbain de la région depuis le dernier forum en mars. Les observations sont très variées et témoignent de la diversité des activités liées au développement des transports et de l'urbanisme dans la région. Plusieurs ont souligné les nombreuses offres de participation. Même si cette large participation est à saluer, elle ne doit pas détourner l'attention du fait qu'il existe des problèmes de transport centraux à résoudre.

L'absence de l'OFROU a été critiquée. La présentation du projet "Neuenburgstrasse", initialement prévue en octobre 2022, n'a pas pu avoir lieu en raison des débats au sein du groupe de réflexion. Le projet ayant été réexaminé et remanié, la présentation n'a pas encore pu être rattrapée. L'OFROU est toutefois très intéressé par un échange avec le Forum EBBN et des échanges avec les autorités impliquées ont également lieu régulièrement, comme l'ont assuré les participants présents.

Le report du rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des recommandations issues du processus de dialogue de la branche Ouest a par ailleurs suscité une déception compréhensible. L'élaboration du rapport s'est avérée plus complexe que prévu et la coordination entre les partenaires EBBN impliqués n'est pas encore suffisante. Afin de ne pas présenter un rapport à moitié terminé, la présentation a donc été reportée à court terme.

Dans une **deuxième partie**, Philippe Hirsiger a donné des informations sur l'état des travaux au sein de l'EBBN. Les bases et les travaux préparatoires pour le mandat d'étude "rue de caractères", pour l'étude globale de mobilité et pour l'élaboration du concept de monitoring et de controlling sont terminés. Il s'agit maintenant d'élaborer ces projets de planification centraux. Pour le concept de

monitoring et de controlling, une première discussion a eu lieu avec le bureau d'études Transitec. Le forum EBBN doit être impliqué le 5 mars. Tant pour ce concept que pour les deux études à venir, le délai est très court jusqu'à la fin d'EBBN à la mi-2025.

Lors de la discussion qui a suivi, il a été envisagé que les travaux de planification soient poursuivis par les partenaires au-delà de la mi-2025. Les résultats des travaux d'EBBN serviront alors de base de décision importante pour les partenaires. L'implication des groupes d'intérêt dans les mesures de participation est également une préoccupation importante pour les autorités.

Concernant l'étude de mobilité globale, plusieurs participants ont souhaité avoir un aperçu de la description du mandat ou du concept de procédure. Celui-ci sera envoyé aux participants à l'issue du forum. En ce qui concerne la remarque selon laquelle l'étude de mobilité globale n'examine que les tunnels de Port et du Jura, il a été indiqué que l'idée alternative "Branche Ouest tellement meilleure" était également évaluée et appréciée dans l'étude. Pour les autorités, la priorité reste toutefois de clarifier l'utilité d'un tunnel du Jura pour combler à long terme la lacune du réseau des routes nationales à Bienne. L'étude considérera tous les modes de transport dans leur ensemble, mais n'abordera pas en profondeur la planification des transports publics, car celle-ci sera traitée dans des concepts séparés tels que TP 35. L'étude globale de mobilité a été confiée au bureau d'études Transitec après un appel d'offres public, car il a présenté l'offre la plus avantageuse. Le Forum EBBN sera impliqué à deux reprises l'année prochaine dans l'élaboration de l'étude.

Dans la **troisième partie** du forum, Philippe Hirsiger a brièvement présenté une nouvelle fois la structure du rapport sur l'état de la mise en œuvre des recommandations issues du processus de dialogue de la branche Ouest. La délégation des autorités doit maintenant procéder aux derniers ajustements le 7 décembre. Le rapport sera ensuite traduit en français et envoyé aux groupements. Chaque groupement aura la possibilité de prendre position sur une page A4. Les prises de position seront annexées au rapport. Le rapport sera ensuite discuté une nouvelle fois lors du prochain forum du 5 mars et sera ensuite publié.

Dans la **quatrième partie**, Claudia Christiani, en tant que chef de projet, a présenté la démarche du mandat d'étude "rue de caractères". Elle a indiqué que ces travaux ne traitent pas seulement de la rue et des questions de circulation, mais aussi des aspects sociaux, économiques et écologiques dans l'espace de réflexion adjacent. Elle a ajouté que la planification serait également coordonnée avec l'OFROU dans ses projets adjacents, car ce dernier est déjà plus avancé dans ses travaux. Les participants ont fait remarquer que le volume du trafic ne devrait guère diminuer à l'avenir et qu'il limiterait donc les possibilités de planification du tronçon Bernstrasse - Neuenburgstrasse. Claudia Christiani a montré que dans d'autres communes du canton, comme Köniz par exemple, de tels axes de circulation avec un volume de trafic aussi élevé permettaient tout à fait un réaménagement qui reliait mieux les quartiers, en particulier pour les piétons et la mobilité douce, et valorisait l'espace de vie pour tous les usagers de la route et les riverains. Le concours d'études à venir montrera comment résoudre ce problème. Les résultats devraient être disponibles à la mi-2025.

Afin de prendre en compte les besoins et les intérêts de la population, trois promenades ont été organisées. Lors du forum EBBN, les représentants des associations professionnelles et des groupes d'intérêt ont été invités à discuter et à faire part de leurs appréciations et de leurs suggestions à l'équipe de projet pour les trois tronçons routiers. Nora Bögli de Idee21, qui s'occupe de la participation dans le cadre du mandat d'étude, avait préparé un atelier à cet effet. Répartis en trois groupes, les participants ont discuté de ce qu'ils considèrent comme positif et de ce qu'ils apprécient comme qualités dans le tronçon de rue concerné, de ce qu'ils considèrent comme gênant et des propositions concrètes de modification qu'ils souhaitent formuler. Lors de la discussion finale, il a été

souligné que les besoins des personnes âgées et des personnes handicapées devaient être pris en compte, notamment parce qu'une grande maison de retraite se trouve à proximité immédiate. Une autre remarque a été faite concernant les différentes situations des tronçons. Les coûts de planification et de construction devraient être plus ou moins élevés en raison du caractère différent des trois tronçons.

Clôture

L'animatrice de l'atelier a conclu en annonçant que les suggestions et les remarques formulées lors de cet atelier et des visites de terrain seraient désormais intégrées au concours d'études et prises en compte par les équipes de concepteurs. Des ateliers sont également prévus pour les propositions des équipes de planification.

La prochaine étape consiste à finaliser le rapport sur l'état de la mise en œuvre des recommandations issues du processus de dialogue sur la branche Ouest. Il sera remis aux participants du Forum après la réunion de la délégation des autorités du 7 décembre. Le rapport sera à nouveau discuté dans le cadre du prochain forum EBBN du 5 mars 2024.

Conclusion du modérateur

Le deuxième forum EBBN s'est déroulé dans une atmosphère très ouverte et orientée vers la recherche de solutions. L'intérêt et l'engagement des groupes, ainsi que de l'administration et des autorités, sont extrêmement réjouissants. Le nouveau concept du forum a fait ses preuves.

Au cours des prochains mois, des questions fondamentales concernant les recommandations issues du processus de dialogue Branche Ouest seront clarifiées dans le cadre d'EBBN. Dans ce contexte, il est particulièrement important pour les groupements de pouvoir faire valoir leurs intérêts et leurs préoccupations dans le cadre du forum EBBN. Lors de la planification du forum, il faudra d'autant plus veiller, de la part d'EBBN, à ce que les thèmes et les contenus soient mieux harmonisés avec les attentes des participants.

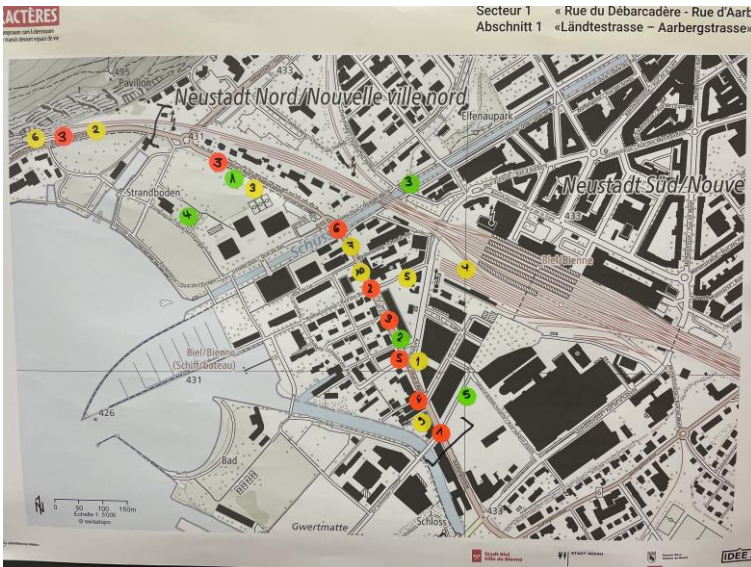
Traduit avec www.DeepL.com/Translator (version gratuite)

Hansjörg Ryser, Novembre 2023

Anhang – Annexe

Zusammenstellung aus dem Forum vom 1.11.2023 - Compilation du forum du 1.11.2023

Ländtestrasse/Aarbergstrasse – Rue du Débarcadères/Rue d'Aarberg



es / även	Negatives / Störungen	Vorschläge
Baumallee Ländtestr. ab Quai, bzw. Strandboden ist Teil von Seelandschaft	1) Verkehrsstr. II-Ordnung St. über Aarbergstr. fehlt ↳ Ueberhöht, aber ca. 10m breite ↳ nicht nicht unproblematisch	4) Logische Verbindung Seer-/Bahnhofstrasse
Bäume an der Ländtestr. zwischen Badhausstr. & Aarbergstr.	2) Zebr. Bahnhofs-Str.	1) Rausbau-Piste als Baugrundergänzung
Schüssraum	3) LV in Gefahr auf der Hauptachse, Abbiegen sehr schwierig	2) Baumallee Neustadt wird nicht verwirklicht
Strandboden	4) Abschnitt Rausbau-Piste & St. Orpèrstr. ist alle Verkehrs- bedingte sehr schlecht	3) LV-Verbindung entlang Ländtestr. → in Strandboden
Orpèrstr. / Seer- raum	5) Prioritäten / Verkehrsplanung Velo an Rausbau-Piste	5) Aften auch entlang zur Hauptachse (z.B. Badhausstr.)
expansive & Smart- city als Zielraum	6) Übergang Quai-Strandboden über Ländtestr. Verbesserung benötigt	6) Hauptachse → Velo entlang Hauptachse
		7) Bäume an Ländtestr. (z.B. zwischen Badhausstr. & Aarbergstr.)
		8) Fern Raum für die Schau (Hauptstr.)
		9) Eintrag der Gesamtheit → nicht zu viel versprochen, Wetter / Grün
		10) Querweg nach Südwest als Längsachse

Positives / Qualitäten	Negatives / Störungen	Vorschläge
1) Baumallee Ländtestr. Ländtestr. ab Quai, bzw. entlang Strandboden ist Teil von Seelandschaft	1) Verkehrsstr. II-Ordnung St. über Aarbergstr. fehlt ↳ Ueberhöht, aber ca. 10m breite ↳ nicht nicht unproblematisch	4) Logische Verbin- dung Seer-/Bahnhofstr.
2) Bäume an der Ländtestr. zwischen Badhausstr. & Aarbergstr.	2) Zebr. Bahnhofs-Str.	1) Rausbau-Piste als Baugrundergänzung
3) Schüssraum	3) LV in Gefahr auf der Hauptachse, Abbiegen sehr schwierig	2) Baumallee Ne- ustadt wird nicht verwirklicht
4) Strandboden	4) Abschnitt Rausbau-Piste & St. Orpèrstr. ist alle Verkehrs- bedingte sehr schlecht	3) LV-Verbindung Ländtestr. → in Strandboden
5) Orpèrstr. / Seer- raum	5) Prioritäten / Verkehrsplanung Velo an Rausbau-Piste	5) Aften auch entlang zur Hauptachse (z.B. Badhausstr.)
6) expansive & Smart- city als Zielraum	6) Übergang Quai-Strandboden über Ländtestr. Verbesserung benötigt	6) Hauptachse → entlang Haupt- achse
		7) Bäume an Ländtestr. (z.B. zwischen Badhausstr. & Aarbergstr.)
		8) Fern Raum für die Schau (Hauptstr.)
		9) Eintrag der Gesamtheit → nicht zu viel versprochen, Wetter / Grün
		10) Querweg nach Südwest als Längsachse

a) Positives/Qualitäten

1. Baumallee Ländtestrasse ab Quai, bzw. entlang Strandboden ist Teil von Seelandschaft
2. Bäume an der Ländtestrasse zwischen Badhausstrasse und Aarbergstrasse
3. Schüssraum
4. Strandboden

-
5. Chipotstrasse: Sozialraum
 6. Expo.park und Strandboden als Event-Raum
-

a) Points positifs/qualités

1. l'allée d'arbres de la Ländtestrasse à partir du quai, ou le long des Strandboden, fait partie du paysage lacustre
2. arbres le long de la Ländtestrasse entre la Badhausstrasse et la Aarbergstrasse
3. espace de la Suze
4. sol de la plage
5. rue Chipot : espace social
6. Expo.park et Strandboden comme espace événementiel

b) Negatives/Störungen

1. Verlängerung Chipotstrasse über Aarbergstrasse fehlt (11. Vorschlag: expo-Passerelle – obwohl nicht unproblematisch)
 2. Zone Bahnhof – See
 3. LV in Gefahr auf der Hauptachse, abbiegen sehr schwierig
 4. Abschnitt Rousseau-Platz und Chipotstrasse für alle Verkehrsträger schlecht.
 5. Présélection/Verkehrsführung Velo an Rousseau-Platz
 6. Übergang Quai – Strandboden über Ländtestrasse verbesserungsbedürftig
-

b) Négatifs/perturbations

1. le prolongement de la Chipotstrasse par la rue d'Aarberg manque (11e proposition : expo-passerelle - bien que non sans problèmes)
2. zone gare - lac
3. TL en danger sur l'axe principal, tourner très difficile
4. tronçon place Rousseau et rue Chipot mauvais pour tous les modes de transport.
5. présélection/guidage des vélos à la place Rousseau
6. passage Quai - Strandboden par la Ländtestrasse à améliorer

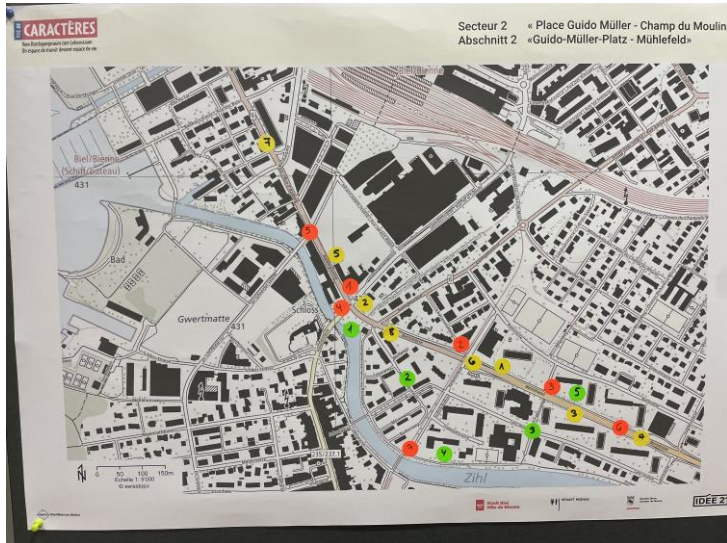
c) Vorschläge

1. Rousseau-Platz als Begegnungsort
 2. Baumallee Neuenburgstrasse mitdenken, verbinden
 3. LV-Verbindung entlang Ländtestrasse Strandboden
 4. Logische Verbindung See – Bahnhof schaffen
 5. Alleen auch arthagonal zur Hauptachse (z.B. Badhausstrasse)
 6. Neuenburgstrasse: Veloweg anstatt Parkplätze
 7. Temporeduktion (wo Entflechtung möglich ist), gleichmässiger Verkehr
 8. Mehr Raum für die Strasse
 9. Entlang der Gesamtachse nicht zu viel versiegeln, mehr Grün
 10. Querungen noch wichtiger als die Längsbeziehung
-

c) Propositions

1. place Rousseau comme lieu de rencontre
 2. penser à l'allée d'arbres de la rue de Neuchâtel, la relier
 3. relier les transports publics le long de la Ländtestrasse Strandboden
 4. créer une liaison logique entre le lac et la gare
 5. allées également arthagonales par rapport à l'axe principal (p. ex. Badhausstrasse)
 6. rue de Neuchâtel : piste cyclable au lieu de places de stationnement
 7. réduction de la vitesse (là où le désenchevêtrement est possible), trafic régulier
 8. plus d'espace pour la route
 9. ne pas trop imperméabiliser le long de l'ensemble de l'axe, plus de verdure
 10. les traversées sont encore plus importantes que la relation longitudinale
-

Guido-Müller-Platz/Mühlefeld – Place Guido Müller/Champ du Moulin



Positives / Qualitäten	Negatives / Störungen	Vorschläge
<ol style="list-style-type: none"> 1) Park erhalten, Zugänglichkeit optimieren 2) hohe Lebensqualität 3) Milanweg Schule / Freizeit Kinder 4) Naherholung Zihl 5) Grünflächen / Bäume erhalten 	<p>GMP</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Bushaltestellen überdenken, Sicherheit Dornen 2) Querungsmöglichkeit LV zum See - BfH 3) Kellenschanz VVR anpassen, 200m planiert 4) Unbefähigung Milanweg 5) Bernschanz Barriere zu Qualitäten 6) GMP neu konzipieren, Einwegstrasse Stadt? 7) Verkehrsrichtung über Kellenschanz, Einweisung Hauptstr. Uden 	<p>GMP Guido Müller Platz</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Tempo 30 auf ganze Strasse 2) GMP Verkehrsfluss analysieren 3) Veloweg / -spuren / -markierungen 4) Querungsmöglichkeiten (Strossenkreuz) 5) Bäume, Autos unter LV über auf Strasse 6) 0,5m über den Boden über 7) Transit LKW unelastisch <p>Schlechte Verkehr nicht in Qualität Tempo 30 Nidau - GMP => Sofortmassnahme</p>

- a) Positives/Qualitäten
1. Park erhalten, Zugänglichkeit optimieren
 2. Hohe Lebensqualität
 3. Milanweg Schule / Freizeit Kinder
 4. Naherholung
 5. Gründfläche, Bäume erhalten

- a) Points positifs/qualités
1. préserver le parc, optimiser l'accessibilité
 2. grande qualité de vie
 3. chemin du Milan école / loisirs enfants
 4. loisirs de proximité
 5. surface verte, conserver les arbres

b) Negatives/Störungen

1. GMP: Bushaltestellen überdenken, Sicherheit, Denner
2. Keltenstrasse VVR verbessern FG ebenfalls ungenügend
3. Unterführung Milanweg
4. GMP neu konzipieren Eingangstor Stadt?
5. Querungsmöglichkeiten LV zum See – Bahnhof
6. Bernstrasse Barriere zw. Quartieren
7. Verkehrsführung über Keltenstrasse, Entlastung Hauptstrasse Nidau

b) Négatifs/perturbations

1. BPF : repenser les arrêts de bus, sécurité, Denner
2. Keltenstrasse Améliorer le VVR FG également insuffisant
3. passage souterrain Milanweg
4. repenser le GMP Porte d'entrée de la ville ?
5. possibilités de traversée LV vers le lac - gare
6. Bernstrasse barrière entre les quartiers
7. gestion du trafic par la Keltenstrasse, désengorgement de la Hauptstrasse Nidau

c) Vorschläge

1. Tempo 30 auf ganzer Strecke
2. GMP Verkehrsfluss analysieren
3. Veloweg/-Spuren/-markierung
4. Querungen schaffen (Strassenniveau)
5. Bäume, Auto unten, LV oben auf Strasse
6. Asm unter/über den Boden
7. Transi LKW unterbinden
Schleichverkehr nicht in Quartiere
Tempo 30 Nidau – GMP: Sofortmassnahme

c) Propositions

1. limiter la vitesse à 30 km/h sur tout le trajet
 2. analyser le flux de trafic du BPF
 3. piste/voie/marquage cyclable
 4. créer des traversées (niveau de la rue)
 5. arbres, voiture en bas, VL en haut sur la route
 6. asm sous/au-dessus du sol
 7. empêcher le transit des camions
- Ne pas faire pénétrer le trafic clandestin dans les quartiers
Vitesse 30 Nidau - GMP : mesure immédiate
-

Wiedteile - Weidteile



Qualitäten / Positives	Störungen / Negatives	Vorschläge
1 BAUMBESTAND / GRÜNFLÄCHEN	1 LÄRM	1 ZAUN BEI SPIELPLATZ BEI BEHALTEN
2 HINDERNISFREIES QUEREN MIV	2 QUERUNGEN ÜBER STRASSE FEHLEN	2 LÄRMSCHUTZ LÄNDE GLAS
4 VELO HABEN SEP. VERKEHRSRAUM	3 ANBINDUNG BRÜGG MOOS (MIV AUSGELEGT)	3 TEMPORREDUKTION
5 NAHERHOLUNG ZIHL / MOOSWÄLDLI	4 UNTERIRDISCHE FUSSGÄNGER-UNTERFÜHRUNGEN	4 NAHERHOLUNG AUFWERTEN / BEPFLANZUNGEN
	5 HANDLUNGSBEDARF QUARTIERZENTRUM KOMMERZIELLES ZENTRUM	5 QUERUNGEN SCHAFFEN ZENTREN
		6 ÖV VERBINDUNG (BUS)

a) Positives/Qualitäten

1. Baumbestand/Grünflächen
2. Hindernisfreies Querens MIV
4. Velo haben sep. Verkehrsraum
5. Naherholung (Zihl/Mooswäldli)

a) Points positifs/qualités

1. présence d'arbres/espaces verts
2. traversée sans obstacle du TIM
4. les vélos ont un espace de circulation séparé
5. loisirs de proximité (Zihl/Mooswäldli)

b) Negatives/Störungen

1. Lärm
2. Querungen über Strasse fehlen
3. Anbindung Bruggmoos (MIV-ausgelegt)
4. Unterirdische Fussgänger-Unterführungen
5. Handlungsbedarf Quartierzentrum/Kommerzielles Zentrum

b) Négatifs/perturbations

1. bruit
2. absence de traversée de la route
3. liaison Bruggmoos (conçue pour le TIM)
4. passages souterrains pour piétons
5. nécessité d'agir centre de quartier/centre commercial

c) Vorschläge

1. Zaun bei Spielplatz beibehalten
2. Lärmschutzwände aus Glas
3. Temporeduktion
4. Naherholung aufwerten/Bepflanzungen
5. Querungen schaffen Zentren
6. ÖV Verbindung (Bus)

c) Propositions

1. conserver la clôture près de l'aire de jeux
 2. parois antibruit en verre
 3. réduction de la vitesse
 4. valoriser les loisirs de proximité/planter des plantes
 5. créer des traversées de centres
 6. liaison de transports publics (bus)
-