

Étude de mobilité globale Biel/Bienne-Ouest

Rapport récapitulatif de la procédure de participation

Espace Biel/Bienne.Nidau 12.09.2025



Table des matières

1.	Part	icipation	3
	1.1	Contexte	3
	1.2	Période et documentation de la participation	4
	1.3	Communication autour de la participation publique	4
	1.4	Nombre de prises de position	4
2.	Gran	nds axes des feed-back exprimés	6
	2.1	Méthodologie de l'étude	7
	2.2	Tunnels de contournement (éléments d'infrastructure TIM)	g
	2.3	Approches alternatives	12
	2.4	Participation	17
	2.5	Financement	18
3.	Com	nmentaires de l'EBBN	19
	3.1	Définition du mandat et périmètre	19
	3.2	Méthodologie	19
	3.3	Transports individuels motorisés	22
	3.4	Transports publics	24
	3.5	Mobilité douce	25
	3.6	Financement	25
4.	Bilar	n et perspectives	26

Annexe A	Recueil des contributions issues de la procédure de participation
Annexe B	Répertoire thématique – préoccupations locales et propositions de mesures



1. Participation

1.1 Contexte

Le contournement ouest de Bienne par l'A5 tel qu'il était planifié devait venir combler la lacune du réseau routier national et désengorger le trafic dans la région biennoise. Quelque 600 oppositions ont été déposées à l'encontre du projet d'exécution durant la phase de mise à l'enquête publique et une véritable fronde régionale s'est organisée au niveau du canton et de la Ville de Bienne : manifestations, interventions politiques, etc.

Face à ce mouvement de contestation, un processus de dialogue a été engagé début 2019 : les autorités ont initié un processus transparent et participatif visant à explorer des pistes et à élaborer des solutions au très controversé tronçon ouest en misant sur un échange entre organisations hostiles et favorables au projet.

Le rapport final, fruit de ce travail de concertation, inclut une Vision d'avenir assortie de principes directeurs ainsi que des recommandations diverses et variées dans les domaines de l'espace routier et des transports. Le groupe de dialogue a préconisé d'abandonner le projet d'exécution du contournement autoroutier ouest de Bienne et, à la place, d'examiner et de mettre en œuvre des mesures à court et moyen termes portant sur la circulation routière, les transports publics et la mobilité douce. Le comblement de la lacune du réseau des routes nationales demeure une « option stratégique » à creuser.

La délégation des autorités pour l'A5 et le canton ont décidé de suivre les recommandations du rapport final du groupe de dialogue. À la demande du canton de Berne, le DETEC a donc mis un terme au projet d'exécution de la branche ouest de l'A5. Une nouvelle organisation faîtière de projet, baptisée « Espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN) », regroupant les villes de Bienne et de Nidau, les communes de Brügg, Port et Ipsach ainsi que la région seeland.biel/bienne et le canton, a été créée pour repenser le projet sur la base des préconisations du rapport final. L'étude de mobilité globale (EBM) Biel/Bienne-Ouest visait à apprécier dans quelle mesure la construction de grands éléments d'infrastructure TIM, comme les tunnels, pourrait permettre d'atteindre les objectifs de mobilité dans la région biennoise et dans quelle mesure des solutions alternatives n'intégrant aucun tunnel pourraient permettre de répondre à ces enjeux.

Le rapport final technique de l'étude, établi par des bureaux d'expert·e·s, est disponible depuis début 2025. Ces résultats ont été présentés au public par l'EBBN (instances professionnelles et opérationnelles) dans le but de recueillir l'avis des communes, des associations et de la population sur les orientations proposées.

Le présent rapport synthétise les résultats de la procédure de participation publique et donne à la délégation des autorités de l'EBBN le pouls de l'opinion publique.



1.2 Période et documentation de la participation

La participation publique portant sur l'étude de mobilité globale Biel/Bienne-Ouest s'est déroulée du 25 février au 25 avril 2025. Un formulaire de saisie numérique avait été créé sur le site Internet de l'EBBN pour permettre aux participant e s de s'exprimer de façon simple et directe. En parallèle, des prises de position écrites pouvaient être transmises par voie postale.

L'ensemble de la documentation ad hoc avait été mise à disposition pendant cette période :

- Rapport final de l'étude de mobilité globale
- Présentation des principaux résultats dans un format compact

1.3 Communication autour de la participation publique

Le lancement de la procédure de participation a fait l'objet d'un communiqué de presse. Il a en plus donné lieu à une publication sur les sites Internet des partenaires de l'EBBN – du canton, de la région et des communes concernées, notamment. Enfin, la phase de participation a été annoncée dans de nombreuses Feuilles officielles régionales, en particulier dans :

- La FO de Bienne et d'Évilard, le Nidauer Anzeiger, la FO de Büren et de ses environs, la FO d'Aarberg et la FO de la région d'Erlach
- Le Courrier, la Feuille d'Avis du District de Courtelary, le Bulletin des Communes (Bulcon)
- Les FO de La Neuveville et de Moutier

Deux réunions d'information ont en outre été organisées à destination des principales parties prenantes :

- Le Forum EBBN du 26 février 2025, qui a rassemblé près de 22 participant e⋅s.
- Un événement communal, auquel ont participé une vingtaine de personnes le 20 février 2025.

Toutes ces mesures de communication ciblaient le plus large public possible et invitaient à une participation active.

1.4 Nombre de prises de position

Les prises de position écrites soumises dans le cadre de l'étude de mobilité globale Biel/Bienne-Ouest ont été au nombre de 100. Elles se répartissent en trois groupes de participant·e·s :

- 11 communes
- 18 associations, institutions, organisations et partis politiques
- 71 particuliers et entreprises

Le Tableau 1 donne un aperçu de la participation des communes, associations, institutions, organisations et partis politiques. Le contenu détaillé des différentes réponses est documenté dans l'annexe A.



Tableau 1 – Aperçu des prises de position reçues dans le cadre de la participation publique

11 Communes

Ville de Biel/Bienne

Ville de Nidau

Commune de Belmont

Commune de Brügg

Commune d'Évilard

Commune d'Ipsach

Commune de Mörigen (Morenges)

Commune d'Orpond

Commune de Port

Commune de Täuffelen-Gerolfingen

Commune de Douanne-Daucher

18 Associations, institutions, organisations et partis politiques

3 Associations et institutions régionales

Jura bernois.Bienne (Jb.B)

Association seeland.biel/bienne

Conférence régionale des transports 1 (CRT 1)

6 Partis politiques

Les Verts / PEP de Nidau

Les Vert'libéraux d'Ipsach

Grüne Biel / Les Vert·e·s Bienne

Les Vert'libéraux de Bienne

Le Parti socialiste romand

Le PS biennois

9 Associations de défense des intérêts et organisations

Comité « N5 Lac de Bienne – pas comme ça ! »

Pro Natura Seeland

PRO VELO Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois

Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage

ATE – Groupe régional de Bienne

Association « Groupe S »

Association « Vingelz-Leist/Guilde de Vigneules »

Comité « Axe Ouest : pas comme ça ! »

Associations professionnelles et TCS

- Chambre économique Bienne-Seeland (WIBS)
- Union du Commerce et de l'Industrie (UCI) du canton de Berne, Section Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois
- Association « PME bernoises »
- TCS Section Biel/Bienne-Seeland

71 Particuliers et entreprises

66 Particuliers

5 Entreprises



2. Grands axes des feed-back exprimés

Il avait été décidé de ne pas cadrer la participation avec des questions directrices, de manière à ce que les retours sur l'étude de mobilité globale puissent être librement formulés. Cette liberté devait permettre à chacun·e des participant·e·s de faire part de ses préoccupations, de son ressenti et de ses observations. De ce fait, les prises de position balaient un vaste spectre, tant au niveau des contenus abordés que du degré de détail. Tous les feed-back reçus ne se rapportent pas directement aux résultats de l'étude de mobilité globale, certains s'intéressent aussi à des thèmes généraux ou connexes liés à la mobilité.

Le présent chapitre fait le point sur les nombreuses prises de position transmises en en proposant une classification et un résumé systématiques. Notre propos ne sera donc pas de restituer précisément l'intégralité des contributions exprimées, mais d'en synthétiser le contenu pour dresser un tableau général de la participation aussi complet et pertinent que possible. Cet état des lieux s'inscrira dans une double dimension :

- Il dégagera, d'une part, les thématiques phares des feed-back recueillis (grands axes) :
 - Méthodologie de l'étude
 - Tunnels de contournement (retours d'ordre général et spécifiques au tunnel de Port et au tunnel du Jura)
 - Approches alternatives dans les domaines des transports : transports individuels motorisés (TIM) / transports publics (TP) / mobilité douce (MD)
 - Participation
 - Financement
- Il s'articulera, d'autre part, autour des trois groupes de participant·e·s (typologie) : 1) communes,
 2) associations, institutions, organisations et partis politiques, 3) particuliers et entreprises.

Les retours consacrés à des intérêts particuliers, à des variantes de tunnel spécifiques (tunnel de Douanne, p. ex.) ou à d'autres projets d'infrastructures de transport régionaux n'ont pas été approfondis puisqu'ils dépassent le cadre de l'étude de mobilité globale. Ils n'en ont pas moins été pris en compte : ils sont documentés dans leur version originale dans l'annexe A.



2.1 Méthodologie de l'étude

Le chapitre 2.1 fait le point sur les prises de position portant sur les aspects méthodologiques de l'étude.



Figure 1 Prises de position sur la méthodologie de l'étude

Les villes de Bienne et Nidau, la commune de Port, huit associations/institutions/organisations/partis politiques ainsi que sept particuliers/entreprises se sont positionnés sur la **méthodologie de l'étude**.

Dans la catégorie des **communes**, Bienne, Nidau et Port ont pris position sur ce point. Une commune a fait état d'une erreur relevée dans l'étude, selon laquelle Nidau ne bénéficierait d'aucune liaison directe par le bus et ne ferait à ce titre pas partie du cœur d'agglomération. Elle a eu à cœur de rectifier cette inexactitude en faisant observer, à juste titre, que les lignes de bus 4, 5 et 6 exploitées par les Transports publics biennois ainsi que les lignes de cars postaux 86 et 87 desservent directement Nidau. Ladite commune soulève la possibilité que l'étude contienne d'autres erreurs d'appréciation fondamentales du même ordre, susceptibles de remettre en cause le bien-fondé des conclusions de l'EMG. Une autre de ces trois communes a été interpelée par la pondération des critères d'évaluation retenus. Troisième reproche formulé : le trafic au sein des agglomérations serait insuffisamment pris en compte et les intérêts de la Ville de Bienne se verraient conférer une importance, et donc une pondération, excessive par rapport à ceux de l'agglomération considérée dans sa globalité.

Les associations, institutions, organisations et partis politiques ont souvent salué l'intelligibilité et la pertinence de l'étude. L'analyse détaillée de l'évolution du volume de trafic par mode de transport et la présentation de la structure du trafic individuel motorisé avec différenciation entre trafic d'origine, de destination et de transit ont été perçues de manière positive. La démarche consistant à élaborer une roue des objectifs et à combiner les objectifs de mobilité avec des critères de durabilité à travers les trois dimensions que sont l'économie, l'environnement et la société a elle aussi rencontré un accueil favorable. Les critiques formulées par les associations de défense des intérêts ont porté sur les points suivants : le périmètre de planification aurait d'après elles dû inclure la région voisine du Grand Chasseral (Jura bernois), qui concentre une part significative du trafic pendulaire et du trafic individuel motorisé. Elles déplorent également le fait que le transport de marchandises en milieu urbain (City Logistik) n'ait pas fait l'objet d'un module. Du point de vue de la collecte de données sur le trafic, elles regrettent que les images caméra des flux de circulation ne soient pas accessibles au public, ce manque de transparence pouvant à leurs yeux jeter le doute sur la crédibilité de l'étude. En outre, elles pointent du doigt l'insuffisance des relevés de données sur la mobilité cycliste et piétonne, allant jusqu'à remettre en cause la pertinence des conclusions formulées en matière de mobilité douce. Elles considèrent qu'il y a là une certaine lacune à combler. Autre objet



de reproches ponctuels : l'absence d'examen systématique des mesures à court et moyen termes suggérées par le groupe de dialogue. Elles s'interrogent enfin sur la pertinence des bases de planification retenues pour la Ville de Bienne et pour le rapport final du groupe de dialogue : sont-elles d'actualité dans la mesure où le plan d'aménagement local de la Ville de Bienne remonte aux années 1990 et où, dans le rapport final, ne figure aucune mention du projet de construction d'un nouveau centre hospitalier régional à Brügg ? Seul l'actuel hôpital situé dans le quartier de Beaumont à Bienne y apparaît. Les prises de position de ce groupe de participant e s interpellent également sur le crédit officiel dont jouit le rapport final du groupe de dialogue sur l'EMG. L'un des feed-back incrimine la Vision d'avenir de l'EBBN, qu'il estime être erronée ou du moins partiellement restituée. Il déplore par exemple le fait que d'autres solutions souterraines n'aient pas été examinées et que les nouvelles formes de mobilité, les avancées technologiques et les besoins économiques n'aient pas été pris en compte. L'étude se voit par ailleurs reprocher de ne pas avoir cherché à analyser sur un plan qualitatif les motivations qui conduisent la population à utiliser les transports publics, les transports individuels motorisés, le vélo ou la marche (schémas d'utilisation). La catégorie des associations, institutions, organisations et partis politiques regrette en outre que l'EMG ait négligé certaines composantes du Concept Transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne, n'ait pas proposé de mesures concrètes et se soit cantonnée à des propos vagues et prudents sur des points pourtant essentiels.

Les particuliers et entreprises ne se sont pour la plupart pas directement positionnés sur la méthodologie de l'étude. Seules quelques critiques ponctuelles se dégagent : la méthode de mesure du trafic de transit manquerait de clarté. Il a également été reproché à l'étude de pénaliser les communes de la rive droite du lac. L'affirmation selon laquelle le surcroît de trafic serait infime dans ces communes n'est toutefois pas scientifiquement fondée. Ce groupe de participant·e·s a par ailleurs dénoncé le fait que le projet initial de contournement ouest de Bienne par l'A5 n'ait pas été intégré au champ de l'étude.

Priorité insuffisante accordée aux TIM

De nombreuses voix se sont élevées parmi la population, les communes, les organisations et les associations pour déplorer que les transports individuels motorisés n'aient pas été convenablement pris en compte dans l'analyse. L'étude s'est vu reprocher de s'être trop focalisée sur la promotion des transports publics et de la mobilité douce - parfois au détriment d'une réflexion sur le trafic individuel motorisé plus conforme à la réalité. L'insuffisante prise en considération des besoins des pendulaires, des artisans et des particuliers habitant dans des agglomérations mal desservies par les transports publics, en particulier, a été très vivement critiquée. Les mesures envisagées de suppression de places de stationnement, de modération du trafic ou de réduction de la vitesse sont perçues par beaucoup comme excessives et arbitraires. Les participant es réclament de davantage différencier le trafic intérieur, d'origine et de destination et de miser sur l'amélioration de la fluidité de la circulation et l'interconnexion des infrastructures plutôt que de chercher à endiguer le trafic individuel motorisé. La commune de Port, par exemple, a reproché à l'étude d'adopter une perspective unilatérale qui ne rend d'après elle pas suffisamment justice aux réalités économiques, ni au quotidien de nombreuses personnes. Le TCS, les associations professionnelles ainsi que d'autres acteurs ont exprimé la volonté de ne pas se contenter de réduire le trafic individuel motorisé, mais de l'inclure dans une stratégie de mobilité réaliste. Pour être considérées comme viables, les solutions alternatives devraient être réellement adaptées à la pratique. Il ressort



globalement des avis exprimés le regret que l'EMG ne se soit pas plus largement et plus équitablement intéressée aux transports individuels motorisés.

2.2 Tunnels de contournement (éléments d'infrastructure TIM)

Le chapitre 2.2 fait le point sur les prises de position portant sur les grands éléments d'infrastructure TIM que sont les tunnels. La plupart des feed-back n'abordent pas spécifiquement tel ou tel tunnel. Ils se prononcent plutôt pour ou contre les solutions de tunnel en tant qu'infrastructures routières. Les avis et arguments concrets quant aux différentes options envisagées dans l'étude, notamment le tunnel de Port et le tunnel du Jura, sont présentés en détail dans les deux chapitres 2.2.1 et 2.2.2 ci-après.

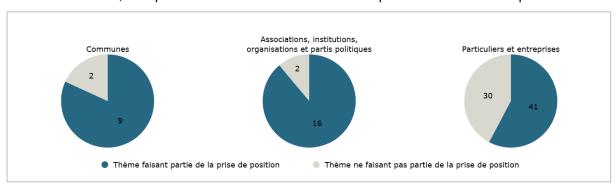


Figure 2 Prises de position sur les tunnels (éléments d'infrastructure TIM)

Un grand nombre de communes, de particuliers et d'entreprises ainsi que la quasi-totalité des associations, institutions, organisations et partis politiques se sont exprimés sur les éléments d'infrastructure que sont les tunnels.

Les avis des **communes** à ce sujet sont hétérogènes. Les arguments avancés sont centrés sur les besoins locaux des diverses communes. Täuffelen-Gerolfingen, Nidau, Ipsach, Douanne-Daucher, Mörigen (Morenges), Belmont et Port se sont toutes spécifiquement intéressées aux projets de tunnel de Port et/ou du Jura (cf. sous-chapitres suivants pour plus de détails). Orpond et Évilard ne se sont pas directement prononcées. Bienne et Brügg ont pris acte des résultats de l'étude concernant ces éléments d'infrastructure, en particulier de leur faible efficacité attendue au regard des lourds investissements requis et de leur considérable impact environnemental et urbanistique.

La catégorie des **associations**, **institutions**, **organisations** et partis politiques s'est majoritairement montré hostile aux solutions de tunnel envisagées. Tout en reconnaissant l'effet de délestage ponctuel que les tunnels induiraient, les feed-back ont pointé du doigt leur ratio coût/efficacité insatisfaisant, en reprenant les conclusions de l'étude selon laquelle le trafic de transit ne représente finalement qu'une faible part du trafic global. S'ils permettraient de désengorger localement les axes principaux, les tunnels n'auraient qu'une incidence minime sur les flux de trafic dans la Ville de Bienne et ne contribueraient en rien à la réalisation des objectifs de mobilité dans l'agglomération biennoise. Les investissements considérables qu'ils nécessiteraient et le pouvoir d'attraction qu'ils exerceraient (trafic induit) sont mis en avant pour dénoncer le fait que la construction de tunnels irait à l'encontre des objectifs climatiques, d'un développement urbain durable et du transfert modal du trafic vers des modes de transport écologiques. Ils ne feraient que déplacer les problématiques actuelles – sur la rive gauche du lac ou dans des quartiers à ce jour plutôt préservés par le trafic – avec le risque de



détériorer la situation globale plutôt que de l'améliorer. Les partis politiques soulignent en outre l'importance des émissions de CO₂ et des coûts occasionnés, pour une utilité somme toute assez réduite côté TIM. Ce groupe de participant·e·s a également exprimé la crainte que la construction d'un tunnel renforce encore l'attractivité des transports individuels motorisés et aille ainsi à l'encontre des objectifs de réduction (dans la Ville de Bienne) et de stabilisation (au niveau régional) visés.

La catégorie des **particuliers et entreprises** se montre partagée concernant les tunnels. Les tunnels sont vus d'un bon œil par certain·e·s participant·e·s dans la mesure où ils accélèreraient le trafic pendulaire et préserveraient les quartiers d'habitation du trafic de transit. Mais la majorité des participant·e·s sont farouchement opposés à la construction de nouveaux tunnels : ils/elles décrient le lourd tribut financier, écologique et urbanistique à payer ainsi que le manque d'efficacité de ces solutions considérant la nature essentiellement locale du trafic (trafic intérieur, d'origine et de destination). Ils/elles s'appuient pour beaucoup sur la base concluante que constitue l'étude de mobilité globale pour appeler à renoncer à des projets de tunnel onéreux et à prioriser plutôt les transports publics ainsi que des solutions intermodales.

2.2.1 Tunnel de Port

Le sous-chapitre 2.2.1 fait le point sur les prises de position portant explicitement sur le tunnel de Port.

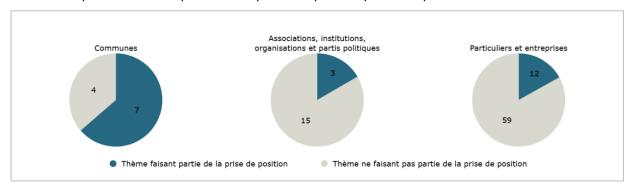


Figure 3 Prises de position sur le tunnel de Port

Le tableau est mitigé du côté des **communes**. Nidau, Bienne et Mörigen (Morenges) ne sont pas favorables à la construction du tunnel de Port, refus qu'elles motivent par le faible ratio coût/efficacité et par le défaut d'impact global. Täuffelen-Gerolfingen, Belmont, Ipsach et Port adhèrent à ce projet. Elles font valoir qu'il permettrait de désengorger le trafic local dans les communes de l'agglomération, qu'il contribuerait à réduire le trafic de transit et qu'il aurait des répercussions positives sur les transports publics routiers. Le tunnel de Port présenterait à leurs yeux plusieurs avantages : il améliorerait la qualité de vie à Ipsach, Port et Nidau et faciliterait la promotion des TP et de la MD puisqu'une grande partie du TIM basculerait sous terre. Ipsach rejette le tracé court du tunnel de Port. Les autres communes ne se sont pas spécifiquement prononcées sur le tunnel de Port.

Les trois avis formulés par le groupe des **associations**, **institutions**, **organisations et partis poli- tiques** au sujet du tunnel de Port rejettent cet élément d'infrastructure. Le surcroît de trafic escompté, le transfert des problèmes de circulation et l'insuffisance du ratio coût/efficacité sont autant d'arguments mis en avant pour réclamer l'abandon de ce projet. Des réserves d'ordre écologique ont également été avancées.



Les particuliers et entreprises qui se sont positionnés au sujet du tunnel de Port se montrent très largement acquis au projet, notamment dans son tracé long. Il s'impose d'après eux/elles pour réduire de manière significative la densité du trafic dans les communes de Port, Nidau, Ipsach et Brügg. Il faudrait à leurs yeux combiner tunnel de Port et tunnel du Jura pour optimiser les retombées bénéfiques. Ce groupe de participant·e·s juge le tunnel de Port essentiel pour assurer la jonction avec la branche est de l'A5 et réduire ainsi le trafic en milieu urbain. Des voix critiques se sont néanmoins aussi fait entendre pour émettre des réserves d'ordre écologique et technique, et pointer du doigt l'insuffisance du ratio coût/efficacité.

2.2.2 Tunnel du Jura

Le sous-chapitre 2.2.2 fait le point sur les prises de position portant explicitement sur le tunnel du Jura.



Figure 4 Prises de position sur le tunnel du Jura

Les **communes** de Port, Mörigen (Morenges), Täuffelen-Gerolfingen et Douanne-Daucher se sont spécifiquement prononcées sur le tunnel du Jura. Les trois premières ont clairement plébiscité la construction de ce tunnel. Elles mettent en avant le rôle significatif qu'il est appelé à jouer pour désengorger les centres-villes : il permettrait de détourner le trafic de transit dans les communes concernées et d'absorber certains pans du trafic d'agglomération. L'effet escompté serait comparable à celui obtenu avec la branche est. La commune de Douanne-Daucher a pour sa part souligné la nécessité d'agir sur le volume de trafic, en particulier si la solution du tunnel du Jura n'était pas retenue.

Les associations, institutions, organisations et partis politiques ont été au nombre de deux à se positionner : l'un des deux feed-back approuve le projet de tunnel, en ce qu'il délesterait Gléresse du trafic de transit ; l'autre n'y est pas favorable au vu du ratio coût/efficacité insatisfaisant.

Les points de vue des **particuliers et** des **entreprises** divergent quant à la possibilité de combler la lacune du réseau routier national au niveau de Bienne en construisant un tunnel du Jura. Certains feed-back soulignent la nécessité absolue de combler la lacune entre l'A5 et l'A1 pour optimiser la desserte de Bienne, Neuchâtel et Soleure. Ils font valoir que la liaison Bienne–Neuchâtel est tout aussi importante que la liaison Bienne–Soleure, dans une logique de réseau de transport national. Dans cette optique, le tunnel du Jura – dans son tracé long en particulier – est perçu comme une solution acceptable pour détourner le trafic de transit de Bienne, améliorer la qualité de vie et préserver des surfaces agricoles. Les critiques formulées mettent en cause l'utilité avérée du tunnel du point de vue de la mobilité et du point de vue financier. Sur fond d'austérité fédérale, la planification de grands projets d'infrastructure est de manière générale remise en question. Le tunnel du Jura est



souvent associé au projet initial de contournement ouest de Bienne par l'A5. Plusieurs témoignages déplorent que la planification d'axe ouest, déjà approuvée et pleinement aboutie, ait été enterrée sans véritable nécessité. Les partisan·e·s de la branche ouest font valoir que ce projet aurait eu le mérite de combler la lacune fonctionnelle du réseau en toute conformité avec la loi sur les routes nationales. Certains particuliers et certaines entreprises ont exprimé le souhait de revenir au plan de départ ou, au moins, de le reprendre en partie.

2.3 Approches alternatives

Le chapitre 2.3 fait le point sur les prises de position portant sur les approches alternatives en matière de transports, en s'intéressant notamment aux transports individuels motorisés, aux transports publics et à la mobilité douce (cycliste et piétonne).

2.3.1 Transports individuels motorisés

Le sous-chapitre 2.3.1 fait le point sur les prises de position portant explicitement sur les transports individuels motorisés (TIM).

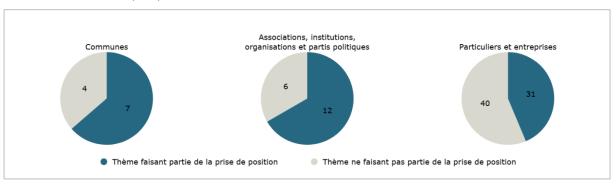


Figure 5 Prises de position sur les transports individuels motorisés

La question des transports individuels motorisés a été évoquée par un grand nombre de communes, de particuliers et d'entreprises, ainsi que par plusieurs associations/institutions/organisations/partis politiques.

Les communes d'Orpond, de Nidau, d'Ipsach, d'Évilard, de Belmont, de Bienne et de Port insistent dans leur feed-back sur la nécessité d'avoir une approche différenciée des transports individuels motorisés et de tenir compte de leur importance en tant que moyen de déplacement dans le système actuel. Elles aspirent à une stratégie de mobilité équilibrée qui favorise des modes de transport durables sans pour autant négliger les besoins légitimes des automobilistes – pendulaires, artisans, clientèle du commerce de détail, etc. Une politique trop restrictive en matière de transports n'est pas vue d'un bon œil car susceptible de compromettre l'attractivité régionale. Les participant·e·s réclament une politique de stationnement adaptée aux besoins, une gestion du trafic optimisée et le développement de solutions multimodales, en vue d'intégrer intelligemment l'ensemble des usagères et usagers. Ils/elles soulignent l'importance de fluidifier au maximum le trafic en centre-ville, afin de limiter la pollution environnementale, les embouteillages et le préjudice économique. Certaines communes pâtissent énormément de leur forte exposition au trafic de transit, associée à une desserte par les transports publics bien souvent insuffisante. Les possibilités de réduction du trafic individuel



motorisé qui s'offrent à elles étant restreintes, elles réclament une meilleure prise en compte des spécificités régionales, du contexte géographique et des conditions infrastructurelles. Les communes en général estiment qu'il y a un besoin de reconnaissance réaliste des exigences de la population en matière de mobilité : des situations individuelles et du manque de viabilité des solutions alternatives à la voiture. Les communes mettent également en avant la dimension suprarégionale de la planification de la mobilité. Elles regrettent qu'il ne soit pas suffisamment tenu compte, à ce jour, d'aspects comme l'harmonisation des frais de stationnement et l'instauration d'une offre de parc centralisée à vocation suprarégionale, autant d'éléments qui leur paraissent primordiaux pour se doter d'une infrastructure de transport performante et durable.

Les prises de position des associations, institutions, organisations et partis politiques révèlent des divergences d'opinion sur la question des transports individuels motorisés. Ce groupe de participant·e·s revendique une politique des transports équilibrée, qui allie accessibilité, rentabilité et conscience écologique. Il rappelle l'importance de la voiture pour les populations résidant dans des régions périphériques, où les transports publics ne constituent la plupart du temps pas un choix viable. Il s'insurge contre le fait que les mesures proposées - réduction du nombre de places de stationnement, tarification de la route, rupture de la continuité des axes de transport - rendent le trafic individuel motorisé moins attractif unilatéralement, sans proposer pour autant de solutions alternatives valables. Des voix s'élèvent, ponctuellement, pour réclamer des optimisations ciblées du réseau existant et rejettent le principe de la limitation de la vitesse. Il est jugé dommage que des itinéraires de délestage importants ne soient pas pris en considération dans l'étude et que les transports liés à l'activité économique ne soient pas garantis. Les partis politiques estiment que le principal effet de levier, pour faire évoluer durablement la mobilité, se situe au niveau du trafic individuel motorisé endogène – surtout dans le cœur d'agglomération élargi. Ils mettent en avant l'importance d'une bonne coordination entre l'ensemble des usagères et usagers de la route tout en insistant sur le fait que l'espace public ne doit pas être réservé à la voiture.

Il ressort des prises de position des particuliers et entreprises que les transports individuels motorisés cristallisent des tensions au niveau de la planification des transports et de l'urbanisme dans la région biennoise. Ce groupe de participant es se plaint du volume de trafic élevé dans la Ville de Bienne et dans les quartiers adjacents, en particulier. Il dénonce le fait qu'aucune mesure suffisante de gestion et de délestage du trafic n'ait à ce jour été adoptée alors que la problématique est notoire et que le trafic pendulaire est appelé à croître. Les résultats de l'étude sont en outre jugés peu pertinents pour se faire une idée de la situation de demain. Les retours des particuliers et des entreprises témoignent de nettes tensions entre la Ville de Bienne et les communes avoisinantes. Les personnes habitant l'agglomération se sentent restreintes dans leur mobilité – les mesures de modération du trafic, de diminution du nombre de places de parc et d'interdiction sont dans bien des cas perçues comme des entraves. Elles se plaignent de l'allongement de leurs temps de trajet, des embouteillages, du manque de places de stationnement et de la difficulté d'accès au centre-ville, pour les familles et les personnes actives tributaires de la voiture. Elles font par ailleurs valoir que les restrictions en milieu urbain entraînent un transfert des problèmes de circulation vers les zones environnantes et y nuisent à la qualité de vie. Elles avancent l'exemple concret de la barrière ASm installée au passage à niveau de la route de Berne, qui perturbe le trafic.

A contrario, de nombreuses voix s'élèvent dans le groupe des particuliers et des entreprises en faveur d'une réduction ciblée du trafic individuel motorisé, pour des raisons environnementales et



climatiques, mais aussi pour des raisons d'équité sociale. Elles rappellent l'importance des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique dans les quartiers urbains densément peuplés et socialement défavorisés. En finir avec le modèle de la ville adaptée à la voiture constitue pour beaucoup un pas indispensable vers un environnement plus sain. Les particuliers et entreprises rejettent en outre toute approche unilatérale et restrictive qui leur imposerait des contraintes dictées par des considérations idéologiques sans satisfaire correctement leurs besoins de mobilité. Ils/elles revendiquent une approche plus pragmatique et systémique fondée sur la complémentarité des moyens de transport, qui s'entendraient comme autant de pièces de puzzles d'un système global. Ils/elles estiment que, pour inciter à privilégier les transports publics et le vélo, il faut mettre en place des solutions alternatives attractives et abordables : étoffer l'offre Park+Ride, sécuriser les points de passage d'un moyen de déplacement à un autre, etc., et mieux cloisonner le trafic de transit et le trafic de destination.

2.3.2 Transports publics

Le sous-chapitre 2.3.2 fait le point sur les prises de position portant explicitement sur les transports publics (TP).



Figure 6 Prises de position sur les transports publics

Un grand nombre de communes, associations, institutions, organisations et partis politiques ainsi que quelques particuliers et entreprises se sont positionnés sur la question des transports publics ou l'ont du moins évoquée.

Les **communes** de Brügg, Täuffelen-Gerolfingen, Orpond, Nidau, Bienne, Mörigen (Morenges), Belmont et Port adhèrent largement au principe de renforcement des transports publics, tout en mettant en garde contre les défis d'ordre financier, infrastructurel et conceptuel inhérents à cette démarche. Étoffer les transports publics est selon elles primordial pour absorber le volume de trafic en plein essor consécutif à la croissance démographique et économique (notamment aux Marais-de-Brügg et aux Champs-de-Boujean). Elles considèrent que l'amélioration de la desserte par les transports publics passera par des mesures ciblées visant à augmenter la cadence, créer de nouvelles liaisons directes et mieux coordonner les horaires. Elles sont convaincues du caractère pionnier de la « Vision RER Bienne 2045 ». Accélérer le développement du réseau en mettant en œuvre des mesures précoces et peu onéreuses devrait à leurs yeux produire rapidement des effets. Les communes pointent du doigt le défaut de moyens financiers permettant de réaliser ces mesures. Les projets soumis ne sont pas tous sanctuarisés ou financièrement réalisables. Ils se heurtent au manque d'espace et de décloisonnement. Les communes estiment que la fiabilité et l'attractivité des transports



publics devraient être optimisées, en réduisant les temps de trajet, par rapport à la voiture en particulier, en favorisant l'accessibilité des interfaces intermodales et en proposant des courses spéciales lors de grands événements. Elles mettent en avant le fait que certaines localités, comme Macolin-Évilard, bénéficient déjà d'une très bonne desserte alors que cette dernière laisse à désirer ailleurs. Un réseau de transports publics performant, finançable et bien cadencé est indispensable pour prétendre au transfert modal visé. En faire une priorité politique, garantir un financement équitable et définir des étapes de mise en œuvre pragmatiques sont selon elles autant de facteurs essentiels pour bien négocier le virage de la mobilité dans la région biennoise. Les autres communes ne se sont pas directement positionnées sur la question des transports publics.

La catégorie des associations, institutions, organisations et partis politiques appuie la nécessité de renforcer les transports publics. Les prises de position confèrent un rôle central à la mise en œuvre du Concept TP 2035 et de la Vision RER Bienne 2045. Elles sont nombreuses à déplorer la priorisation insuffisante des transports publics à ce jour, alors que ce mode de déplacement pourrait absorber une part significative du trafic individuel motorisé. Elles dénoncent le manque de cohérence de la planification et de l'infrastructure, en particulier. Le Concept TP 2035, qui bénéficie d'un large soutien, est considéré par ce groupe de participant·e·s comme incontournable pour réussir le changement de cap dans le domaine des transports. Afin d'accroître l'attractivité des transports publics, il faut selon lui étoffer l'offre, améliorer la desserte et garantir la stabilité de l'exploitation, surtout dans les zones urbaines périphériques. Il met l'accent sur la nécessité d'instaurer une gestion du trafic rigoureuse donnant la priorité aux transports publics, de manière à éviter les retards. Les correspondances doivent être assurées de manière ponctuelle et fiable. Les facteurs d'attractivité essentiels à ses yeux sont l'accessibilité des infrastructures, l'intégration du système de transport – qui doit être doté de chaînes de mobilité fonctionnelles -, mais aussi la qualité des correspondances et la stabilité des horaires. Il souligne la nécessité d'une gestion du trafic rigoureuse donnant la priorité aux transports publics, pour éviter notamment que des embouteillages au niveau des transports individuels motorisés n'induisent des retards et des correspondances manquées. Les partis politiques estiment qu'un développement global des transports publics, associé à un essor de la marche et du vélo, est primordial pour réduire le trafic individuel motorisé. Les transports publics sont à leurs yeux la clé du report modal. Il doit y avoir des liaisons directes et cadencées entre la Ville et la région (Seeland, Jura bernois), en particulier le long des axes ferroviaires existants. Il faut absolument investir dans les infrastructures : les densifications de cadence et extensions de lignes impliquent des mesures constructives du type passages sous-voies, carrefours et dédoublements de voies. Ce groupe de participant es propose d'instaurer une tarification des transports publics attractive et des stratégies de mobilité sociales (réductions pour les familles et les seniors, p. ex.) pour renforcer l'acceptation. Il rappelle tout de même que les transports publics ne sauraient se substituer complètement aux transports individuels motorisés.

Les feed-back des **particuliers et entreprises** font état d'un évident besoin de développement systématique et rapide des transports publics et considèrent qu'il existe un vrai potentiel de bascule des TIM vers les TP. Ils/elles saluent l'existence du Concept TP 2035, mais doutent qu'il puisse être mise en œuvre exhaustive et efficace. Ils/elles réclament assez largement la mise en place d'offres attractives, abordables et faciles d'utilisation (optimisation des cadences, gratuité des transports publics, dispositifs Park+Ride facilitant les passages d'un moyen de déplacement à un autre, intégration de différents modes de transport, etc.). Le coût des tarifs, combiné à l'accessibilité souvent



insatisfaisante et aux possibilités de correspondance là encore insuffisantes, dissuadent la plupart des usagères et usagers de miser sur les TP. Les particuliers et entreprises ont par ailleurs concrètement critiqué le manque de liaisons de bus et d'arrêts de bus dans des quartiers centraux de la Ville de Bienne et la qualité des cadences en soirée et en week-end. Ils/elles rappellent qu'il faut se fixer des attentes réalistes et tenir compte des divers besoins de mobilité de la population. De manière générale, ce groupe de participant·e·s estime qu'un changement sociétal vers une mobilité durable s'impose, en développant les infrastructures, mais aussi en réalisant un vrai travail d'incitation et de sensibilisation.

2.3.3 Mobilité douce

Le sous-chapitre 2.3.3 fait le point sur les prises de position portant explicitement sur la mobilité douce (MD).



Figure 7 Prises de position sur la mobilité douce

Quelques communes, particuliers et entreprises ainsi qu'un grand nombre d'associations, d'institutions, d'organisations et de partis politiques se sont exprimés par rapport à la mobilité cycliste et piétonne.

Les **communes** d'Orpond, Bienne, Brügg, Täuffelen-Gerolfingen et Douanne-Daucher se disent favorables à une extension ciblée du réseau de voies piétonnes et cyclables, le long des deux rives du lac en particulier. Elles dénoncent le manque de liaisons cyclables continues au niveau suprarégional, à l'écart des itinéraires de loisirs existants notamment. Elles jugent nécessaire de se doter d'une planification intercommunale concertée, étayée par des compétences claires et un soutien financier suffisant, pour pallier la fragmentation actuelle de la mise en œuvre dans ce domaine. Leurs revendications concrètes en matière de mobilité cycliste englobent des limitations de vitesse le long de l'A5, l'aménagement de points de croisement sûrs, le développement des voies cyclables existantes ainsi que la création de liaisons rapides à Orpond et Gerolfingen.

La catégorie des **associations, institutions, organisations et partis politiques** reconnaît elle aussi la nécessité d'étoffer les infrastructures cyclables, le long de l'A5 et en des points névralgiques comme la rue de Neuchâtel par exemple. Cette politique doit à ses yeux s'accompagner de mesures comme la création de zones 30 km/h ou de zones de rencontre, destinées à accroître la sécurité et l'attractivité des infrastructures cyclables. La mise en œuvre rigoureuse des planifications actuelles – du Plan régional du réseau de pistes cyclables, p. ex. – est à ses yeux indispensable pour renforcer la mobilité douce en tant que pilier d'une mobilité durable et pour permettre de concrétiser le transfert de trafic individuel motorisé visé au profit des transports publics, de la marche et du vélo. Elle estime



que cette démarche doit être encouragée par l'aménagement de points de croisement sécurisés. Les partis politiques précisent que l'extension du réseau cyclable doit faire l'objet d'une coordination intercommunale. Ils soulignent en particulier le défaut de sécurité actuel des infrastructures dédiées à la mobilité douce, et la nécessité urgente d'y remédier. Le développement des réseaux piétons et cyclables permettrait à leurs yeux de gagner en qualité de vie. Certains feed-back isolés pointent du doigt l'absence de données fiables, qui vient compliquer toute analyse précise.

La nécessité de proposer une offre de mobilité piétonne et cycliste à la fois sûre, continue et pratique bénéficie d'un large appui de la part des particuliers et entreprises. Les familles, les enfants et les cyclistes peu expérimentés, en particulier, ont besoin de pouvoir évoluer sur des itinéraires cyclables protégés, séparés du trafic motorisé et des sentiers piétons, pour garantir convivialité et sécurité. Les chemins piétonniers doivent eux aussi être développés et sécurisés, notamment sur les trajets empruntés pour rejoindre les établissements scolaires. Les infrastructures piétonnes actuelles sont jugées lacunaires et parfois dangereuses, la signalisation y laissant à désirer. Les particuliers et entreprises ayant pris position sur la mobilité douce réclament la mise en œuvre systématique du Plan sectoriel Vélo, l'aménagement de voies cyclables avec séparation structurelle des tracés sur les axes principaux et l'amélioration des liaisons desservant des lieux d'activités de loisirs, mais aussi la création de chemins piétonniers continus et sûrs. Leurs revendications s'étendent à la construction de parkings à vélos protégés des intempéries, à l'amélioration de la signalisation et à la mise en place d'une coordination intercommunale. La promotion de la mobilité douce est considérée comme un axe fondamental de la transition vers une mobilité durable, de la réalisation des objectifs climatiques et de l'augmentation de la qualité de vie en milieu urbain. Toutes les réponses reçues sont favorables à l'extension des infrastructures cyclables et piétonnes.

2.4 Participation

Le chapitre 2.4 fait le point sur les prises de position portant explicitement sur la procédure de participation.

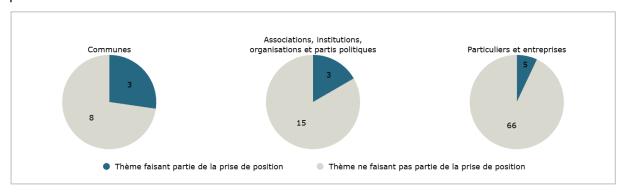


Figure 8 Prises de position sur la participation

Trois communes, trois associations/institutions/organisations/partis ainsi que cinq particuliers/entreprises se sont positionnés sur la question de la participation ou l'ont du moins évoquée.

Les **communes** de Brügg et Täuffelen-Gerolfingen ont salué le processus participatif. La commune de Port a regretté que ses besoins aient été aussi peu pris en considération malgré son implication.



L'un des retours exprimés par le groupe des **associations**, **institutions**, **organisations et partis poli- tiques** a critiqué les modalités de la participation, estimant que les détractrices et détracteurs de la voiture étaient surreprésentés dans le groupe de travail. Le Forum EBBN y est présenté comme une instance au sein de laquelle les conclusions de l'étude font consensus parmi toutes les parties impliquées, ce qui n'est pas le cas. La possibilité de participation a pour le reste été approuvée, même si sa finalité a parfois été remise en cause au motif que les prises de position s'appuient sur un examen analytique et que l'on ignore quelle suite sera donnée aux feed-back.

La catégorie des **particuliers et entreprises** a pour sa part préconisé de reconduire le concept de participation dans la planification ultérieure. Elle trouve important d'impliquer la population dans ces débats. L'un des feed-back recueillis a critiqué la forme ouverte de la procédure de participation publique.

2.5 Financement

Le chapitre 2.5 fait le point sur les prises de position portant explicitement sur le financement des infrastructures.

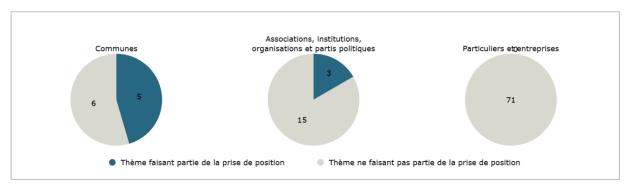


Figure 9 Prises de position sur le financement

Cinq communes ainsi que trois associations/institutions/organisations/partis politiques se sont positionnés sur la question du financement ou l'ont du moins évoquée.

Pour financer les mesures dans la région biennoise, les **communes** de Brügg, Nidau, Bienne, Belmont et Port exigent que le canton de Berne réaffecte les moyens financiers initialement alloués à la construction de l'axe de contournement ouest de Bienne notamment – qui n'a au final pas été réalisé – à de nouveaux projets d'infrastructures visant à optimiser le trafic individuel motorisé, à renforcer les transports publics et à développer la mobilité douce. Elles rappellent que de nombreuses communes assument d'ores et déjà une charge financière extrêmement lourde. La clé de répartition des coûts en vigueur, basée sur les « points TP », est perçue comme injuste et demanderait à être revue. Les communes ne se déclarent disposées à valider le renforcement du réseau de transports publics que si son financement est viable. Elles attendent de la Confédération qu'elle y contribue de manière appropriée dans le cadre du projet d'agglomération. Sans subsides fédéraux et cantonaux supplémentaires, les communes affirment que la mise en œuvre des diverses mesures risque d'être différée et appellent donc de toute urgence à une mobilisation coordonnée axée sur l'obtention de garanties de financement.



Pour financer les mesures dans la région biennoise, quelques **associations/institutions/organisa- tions/partis politiques** réclament que les ressources financières non utilisées à la suite de l'abandon du projet de tronçon ouest de l'A5 et de tram régional soient attribuées de façon ciblée à des projets de transports publics et de mobilité douce. Ils/elles critiquent le fait que la question du financement reste aussi abstraite dans l'étude. Une exécution rapide des mesures est considérée comme essentielle et ne sera possible que si la Confédération et le canton y participent à hauteur raisonnable en débloquant les fonds initialement alloués à d'autres projets et en augmentant leurs subventions dans le cadre du projet d'agglomération.

3. Commentaires de l'EBBN

Ce troisième chapitre reprend et analyse les grands axes thématiques exposés au chapitre 2 en répondant notamment aux critiques formulées. Il propose également une évaluation technique réalisée par les autrices et auteurs de l'étude ainsi que par la direction opérationnelle du projet de l'EBBN.

3.1 Définition du mandat et périmètre

Les prises de position ont pour certaines dénoncé le fait que le projet initial de contournement ouest de Bienne par l'A5 n'ait pas été intégré au champ de l'étude et que le Jura bernois n'ait pas été inclus dans le périmètre de réflexion.

Le périmètre retenu pour l'étude de mobilité globale englobait l'A16 jusqu'à la jonction Bienne-Nord ainsi que les communes d'Évilard et de Macolin. L'analyse des relevés de trafic a été étendue aux flux de circulation dans le Jura bernois. Le choix de ne pas intégrer à la réflexion le projet initial de contournement ouest de Bienne répondait aux recommandations du groupe de dialogue.

3.2 Méthodologie

Les reproches émis sur un plan méthodologique portent sur les points suivants : bases de planification et données de référence, roue des objectifs, processus participatif et niveau de détail de l'étude.

3.2.1 Bases de planification et données de référence

L'actualité des bases de planification retenues pour la Ville de Bienne a parfois été remise en question. En ce qui concerne les données de référence utilisées, les participant·e·s ont pointé du doigt l'insuffisance des informations relatives à la mobilité douce et l'approximation qui règne dans l'appréciation du trafic de transit.

Les communes ont été associées à l'élaboration de l'étude de mobilité globale par le biais de l'équipe de projet. Cette instance a permis de garantir la mise à disposition, pour les communes faisant partie du périmètre de planification, des bases de planification les plus récentes (cf. aussi la liste des documents de référence utilisés pour l'EMG, p. 76 ss). Pour la Ville de Bienne, les autrices et auteurs se sont appuyés sur la Stratégie globale de mobilité de la Ville de Bienne, sous-jacente à toutes les mesures en matière de mobilité définies par la Ville sur la période 2018-2040.



L'analyse des données s'est appuyée sur le Modèle global des transports (MGT) du canton de Berne, qui permet d'analyser le développement du trafic, la structure du trafic et la répartition modale jusqu'en 2040. Le MGT BE a cependant aussi révélé ses limites par rapport à la problématique qui sous-tend l'étude de mobilité globale : les mesures prévues par le Concept TP 2035 n'y sont pas mises en œuvre et il est difficile de procéder, par modélisation, à des analyses de la mobilité douce à un niveau aussi localisé, en raison du manque de données disponibles.

Le MGT BE a servi de fondement à l'analyse de l'évolution des besoins de mobilité qui fait l'objet du chapitre 2.2.2 de l'étude de mobilité globale. Le trafic de transit a été pris en considération dans ce cadre. Il ne s'agissait pas de le quantifier, mais d'analyser les matrices de demande enregistrées dans le MGT BE et les cartes origine-destination générées sur des tronçons routiers spécifiques. Les résultats de ces analyses ont été confrontés aux résultats des relevés de trafic de l'année 2022 et il s'est avéré que les valeurs concordaient largement.

Pour les raisons évoquées précédemment, le MGT n'a en revanche pas pu être appliqué pour évaluer l'impact des mesures au niveau des différents axes directeurs. Il a donc fallu recourir à une approche qualitative, axée sur la roue des objectifs.

3.2.2 Roue des objectifs et pondération de l'évaluation

D'autres retours exprimés concernant la méthodologie de l'étude portent sur la roue des objectifs et la procédure d'évaluation. Certains remettent en cause la pondération des critères de la roue des objectifs, d'autres estiment que les intérêts de la Ville de Bienne se voient conférer une importance, et donc une pondération, excessive par rapport à ceux de l'agglomération considérée dans sa globalité.

L'étude de mobilité globale s'est donnée pour tâche de dresser un état des lieux des différentes orientations envisagées pour le futur développement du système de transport dans le secteur de Bienne-Ouest. Les axes directeurs potentiels ont été évalués à partir d'une « roue des objectifs » composée de huit objectifs de mobilité et de six critères de durabilité. Les objectifs en matière de mobilité découlent des bases contraignantes pour les autorités. Le cahier des charges de l'étude de mobilité globale ne consistait pas à formuler de nouveaux objectifs de mobilité pour le secteur de Bienne-Ouest, mais à élaborer des scénarios (les « axes directeurs » du rapport final) et à en évaluer l'intérêt au regard des objectifs contraignants pour les autorités exposés dans les bases. Les objectifs de mobilité comme les critères de durabilité entretiennent donc un lien direct avec les bases à valeur contraignante pour les autorités, que le chapitre 3 du rapport final s'attache à mettre en évidence.

Les objectifs de mobilité et les critères de durabilité figurant dans la roue des objectifs ont volontairement été intégrés à l'analyse sans pondération préalable, de manière à ce que tous les objectifs et critères pèsent le même poids dans l'évaluation globale de chacun des axes directeurs. L'ordre de mention des objectifs et des critères ne doit pas non plus suggérer de pondération ou hiérarchisation. La décision de n'appliquer aucun coefficient de pondération a été prise en toute connaissance de cause pour tenir compte du fait que les bases contraignantes pour les autorités n'en imposent aucune.

Il n'y a pas eu non plus de pondération des différents périmètres partiels. Le périmètre de planification a été subdivisé en trois périmètres partiels : rive gauche du lac de Bienne, cœur d'agglomération élargi et rive droite du lac de Bienne (cf. les explications fournies à ce sujet au chapitre 1.3 du rapport final). Cette approche répond à la volonté de tenir compte de l'hétérogénéité de la donne dans les périmètres



partiels. Les trois périmètres partiels ont été inclus dans l'analyse à parts égales. Les axes directeurs ont systématiquement été évalués au niveau du périmètre de planification et/ou de réflexion dans son ensemble. Les analyses effectuées au chapitre 2 du rapport final révèlent cependant que le volume de trafic dans le cœur d'agglomération est nettement supérieur à celui recensé sur les rives gauche et droite du lac (à l'heure actuelle et à l'horizon 2040, selon les prévisions). Les chiffres ci-après, correspondant au nombre de trajets par jour, en témoignent.

Trajets/jour à l'hori-	Rive gauche du lac de	Cœur d'agglomération	Rive droite du lac de
zon 2040 (base : MGT)	Bienne	élargi	Bienne
Trafic de transit	34 960	48 600	10 800
Trafic d'origine/de destina- tion	20 100	187 000	22 740
Trafic intérieur	5 540	306 000	3 550
Trafic total	60 600	541 600	37 090

L'évaluation des axes directeurs s'est articulée autour des aspects financier et utilitaire (ratio coût/efficacité). Le volume de trafic étant significativement plus important dans le « cœur d'agglomération élargi », les mesures prises en vue d'obtenir des effets conformes à la roue des objectifs dans ce périmètre partiel ont plus de chances de s'avérer hautement bénéfiques. À l'inverse, les mesures qui ne peuvent produire les effets escomptés qu'à une échelle locale, dans des périmètres partiels où la charge de trafic est moindre, ont tendance à présenter un moins bon ratio coût/efficacité. Ce constat ne résulte cependant pas de différences de pondération entre les périmètres partiels, mais est lié à l'importance respective du trafic.

3.2.3 Processus participatif

Le troisième point d'ordre méthodologique qui ressort des prises de position reçues concerne la composition du Forum EBBN. Certains feed-back ont pointé du doigt la surreprésentation des détractrices et détracteurs de la voiture au sein de cette instance.

La composition du Forum EBBN est basée sur la participation au processus de dialogue réalisé en amont. Le Forum EBBN qui a pris la relève du groupe de réflexion a en principe permis d'ouvrir cet organe à tous les groupements d'intérêts, associations, etc. reconnaissant le rapport final, fruit du processus de dialogue.

L'objectif n'était pas de créer une image représentative de la population, mais de disposer, pendant la durée des travaux de l'EBBN – notamment la réalisation de l'étude de mobilité globale –, d'un canal permettant de recueillir le point de vue des acteurs régionaux concernés dans les domaines de l'économie, des transports et de l'environnement. Les autorités et les responsables du projet avaient à cœur de garantir des échanges réguliers d'informations et d'opinions dans le cadre du Forum EBBN, mais aussi lors des événements organisés pour les communes implantées en rive gauche et droite du lac de Bienne.



3.2.4 Niveau de détail de l'étude

Un quatrième et dernier point d'ordre méthodologique doit être abordé : l'étude de mobilité globale s'est vu reprocher à diverses reprises de ne pas assez approfondir des mesures concrètes.

L'étude de mobilité globale avait en soi vocation à passer en revue différents scénarios et ne permettait pas, à ce stade, d'énoncer des propositions de mesures concrètes. Elle visait à dresser un vaste état des lieux des orientations (axes directeurs) envisageables sur un périmètre relativement étendu (cf. chapitre 1.3 de l'EMG), en considérant les divers moyens de transport. Ce cahier des charges posé, il a fallu opter pour une démarche qui ne laissait pas le loisir d'examiner de manière approfondie les diverses mesures. Les axes directeurs examinés ont cependant été formulés de manière à fournir des indications sur les mesures sous-jacentes.

3.3 Transports individuels motorisés

Nous allons maintenant nous intéresser aux conclusions de l'étude de mobilité globale concernant les transports individuels motorisés (TIM). Le traitement des prises de position s'effectuera en deux temps : nous nous intéresserons d'abord à l'évaluation spécifique des tunnels du Jura et de Port puis, de façon plus générale, aux intérêts des usagères et usagers des TIM.

3.3.1 Évaluation du tunnel du Jura et du tunnel de Port

Une première partie des prises de position relatives aux TIM porte sur les conclusions auxquelles l'étude de mobilité globale a abouti concernant les solutions de tunnel envisagées. Les représentant es de la rive gauche ou droite du lac de Bienne en particulier ont regretté que les effets de délestage induits localement par le tunnel de Jura et le tunnel de Port aient été insuffisamment pris en compte. L'un des feed-back reçus considère par ailleurs comme prometteuse l'option consistant à combiner le tunnel de Port dans son tracé long et le tunnel du Jura. Comme le soulignent les prises de position, les projets de tunnel examinés auraient indéniablement des effets de désengorgement au niveau local. L'étude de mobilité globale fait état de ces retombées aux passages concernés (cf. aussi les explications figurant à l'annexe 2). L'analyse des tunnels doit néanmoins s'inscrire dans une perspective globale, à savoir à l'échelle de la totalité du périmètre de réflexion. Or, de ce point de vue, le ratio coût/efficacité des tunnels ne s'avère pas aussi satisfaisant, puisque l'utilité locale est disproportionnée par rapport aux très lourds investissements inhérents à ces projets d'infrastructure (cf. le chapitre 2.2.2 de l'EMG : indication du nombre de trajets effectués par jour dans chacun des périmètres partiels).

Si l'on considère l'option tunnel sous l'angle du coût et de l'efficacité, il convient en outre de rappeler que l'étude de mobilité globale partait du postulat qu'il ne devait y avoir aucune jonction autoroutière urbaine. L'étude se conformait en ce sens à une recommandation du groupe de dialogue. Or, le choix de renoncer à toute jonction urbaine limite en grande partie l'impact des tunnels sur le trafic de transit. Ce dernier étant cependant minime dans le « cœur d'agglomération élargi » – qui se caractérise par un volume de trafic largement supérieur à celui des deux autres périmètres partiels que sont la rive gauche et la rive droite du lac –, en toute logique, l'utilité globale des tunnels s'en ressent.

La combinaison mentionnée du tunnel de Port dans son tracé long et du tunnel du Jura viendrait alléger localement le trafic (cf. chapitre 5.2 de l'EMG). La version longue du tunnel de Port et le tunnel du Jura répondent à des demandes de trafic différentes. Le tunnel du Jura induirait un transfert du trafic de



transit ouest/est et d'une partie du trafic d'origine/de destination du cœur d'agglomération. Le tunnel de Port quant à lui se traduirait par un déplacement du trafic d'origine/de destination enregistré entre la rive droite du lac de Bienne et le cœur d'agglomération. Combiner ces deux tunnels ne permettrait pas d'en renforcer l'impact : il n'y aurait pas d'effets de synergie. À l'instar des diverses solutions de tunnel envisagées, doubler le tunnel de Port dans son tracé long d'un tunnel du Jura entraînerait un surcroît de trafic dans le périmètre de planification. Associer les deux tunnels ne permettrait donc pas d'améliorer notablement le système global de transport avec un ratio coût/efficacité acceptable.

3.3.2 Intérêts des usagères et usagers des TIM

Une seconde partie des prises de position relatives aux TIM dénonce le fait que l'étude de mobilité globale n'accorde pas une attention suffisante aux intérêts des personnes tributaires des transports individuels motorisés (pendulaires, artisans, particuliers habitant dans des endroits mal desservis par les transports publics, logistique urbaine). Il a été reproché à l'étude de faire fi de la réalité, d'être motivée par des considérations idéologiques et d'être unilatéralement axée sur la restriction du trafic individuel motorisé. Certains feed-back déplorent en outre que d'autres solutions souterraines n'aient pas été examinées et que le trafic motorisé d'origine/de destination n'ait pas été correctement pris en compte.

Nous allons répondre à ces deux critiques.

Le module « TIM/espace routier » fait état de la nécessité de prendre diverses mesures bénéfiques aux transports individuels motorisés. Il est ainsi mentionné, à la page 41 de l'étude de mobilité globale : « Pour remédier aux points problématiques actuels et futurs identifiés [...], des mesures ponctuelles visant à préserver la performance du réseau routier seront appliquées en des points névralgiques ». Si l'étude de mobilité globale n'avait pas pour propos d'entrer dans le détail de ces mesures au regard de la démarche retenue, leur importance ne fait pour autant aucun doute.

L'étude de mobilité globale établit volontairement une distinction entre le trafic individuel motorisé nécessaire (pendulaires habitant dans des endroits mal desservis par les transports publics ou travaillant selon des horaires atypiques, transports liés à l'activité économique, y c. la logistique urbaine, p. ex.) et le trafic individuel motorisé auquel d'autres modes de transport comme le vélo (électrique) ou les transports publics pourraient valablement se substituer (pour effectuer de courts trajets dans le cœur d'agglomération, p. ex.). Lors de l'évaluation des axes directeurs, il a été examiné dans quelle mesure telle ou telle orientation pourrait améliorer la donne pour les usagères et usagers des TIM qui en sont tributaires. L'objectif d'« assurer l'accessibilité des transports liés à l'activité économique » a ainsi été intégré à l'analyse au même titre que les autres objectifs de mobilité. Tous les objectifs de mobilité de la roue des objectifs se réfèrent aux bases contraignantes pour les autorités, y compris à la stratégie ETGM qui fonde la Stratégie de mobilité globale du canton de Berne (éviter – transférer – gérer harmonieusement - mettre en réseau). La volonté d'éviter et de transférer le trafic individuel motorisé implique toutefois de procéder à la différenciation évoquée plus haut : elle ne s'applique qu'aux trajets pour lesquels les transports individuels motorisés ne sont pas le mode de déplacement approprié (p. ex. déplacements de loisirs sur de courtes distances). Limiter le trafic individuel motorisé non nécessaire aurait un impact positif sur le trafic individuel motorisé inévitable, qui gagnerait en fluidité (p. ex. trajets domicile/travail en dehors des horaires conventionnels ou transports liés à l'activité économique). Pour que ces retombées positives se concrétisent, un certain nombre de conditions doivent être remplies sur un plan technique : d'une part, l'offre de transports publics et de mobilité douce doit être étoffée, de manière à ce



que ces moyens de déplacement représentent des solutions alternatives attractives aux TIM. D'autre part, l'expérience acquise en matière de planification des transports montre que des mesures spécifiques doivent être prises en parallèle afin de rendre les TIM moins attractifs sur les trajets auxquels d'autres modes de transport pourraient valablement se substituer : mesures de gestion des places de stationnement ou de compartimentation et, le cas échéant, mesures tendant vers une tarification de la mobilité, par exemple. Attention : les mesures prises doivent autant que possible veiller à ne réduire l'attrait des TIM que pour les déplacements réalisables en empruntant des moyens de transport alternatifs plus judicieux. Une gestion opérationnelle de la mobilité peut par exemple différencier la gestion des places de stationnement en fonction du lieu de résidence du personnel et de la qualité de la desserte de leur commune par les TP.

Il convient en outre de rappeler que, conformément aux objectifs énoncés dans les bases contraignantes pour les autorités, priorité doit être donnée à une utilisation intelligente et efficiente des infrastructures de transport plutôt qu'à la construction de nouvelles infrastructures. Certaines prises de position ont mis en avant le fait qu'optimiser l'offre de transports publics et de mobilité douce ne suffirait pas et que des investissements dans les TIM s'imposeraient à titre complémentaire. Il y a néanmoins fort à parier qu'un net développement des infrastructures de transports individuels motorisés (allant au-delà des mesures ponctuelles évoquées) ne favoriserait pas, loin s'en faut, le report du trafic individuel motorisé vers les TP et la MD – objectif pourtant formulé dans les bases contraignantes pour les autorités. Ce constat vaut tout particulièrement pour les solutions de transports individuels motorisés souterraines : si le trafic basculait sous terre à l'entrée et à la sortie de Bienne, le réseau routier à ciel ouvert se trouverait localement désengorgé (transfert du trafic sur le tracé souterrain). Ce délestage satisferait à l'objectif de rendre le trafic plus supportable formulé dans la stratégie ETGM. Une telle solution ne ferait cependant que renforcer l'attractivité des TIM dans le trafic d'origine/de destination et induire, par là-même, un surcroît de trafic individuel motorisé - scénario qui irait à l'encontre des objectifs d'évitement et de transfert énoncés dans les bases contraignantes pour les autorités. Autre aspect à ne pas omettre : assurer une couverture aussi complète que possible de l'espace urbain avec des solutions de transport souterraines nécessiterait un réseau routier souterrain complexe, ce qui aurait là encore un coût élevé. La perspective de dégager un ratio coût/efficacité positif et de faire valider la recevabilité du projet semble, à l'heure actuelle, extrêmement incertaine.

Il faut être conscient que le passage d'une politique d'extension des infrastructures à une politique d'optimisation de leur utilisation doit avoir pour corollaire un changement sociétal. Il faut sensibiliser les esprits aux moyens de transport adaptés à chaque trajet. Il ne s'agit pas de d'évaluer les transports individuels motorisés de manière absolue, mais de souligner leur indiscutable importance dans le trafic considéré dans sa globalité. Le module « Communication et participation » mentionné dans l'étude de mobilité globale tient compte de cet aspect. Une communication adaptée aux destinataires s'impose pour informer le public des solutions alternatives aux TIM à privilégier pour les trajets sur lesquels les transports individuels motorisés ne semblent pas adaptés. L'élaboration des mesures doit faire l'objet d'un accompagnement participatif, de manière à recueillir l'adhésion de la population.

3.4 Transports publics

Les prises de position reçues concordent dans leur majorité avec les résultats de l'étude de mobilité globale concernant les transports publics (TP). L'importance du Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne est largement reconnue. Certains feed-back réclament cependant de franchir



un pas supplémentaire et de mettre aussi en œuvre la Vision RER Bienne 2045. D'autres feed-back mettent en avant la nécessité de rendre les transports publics plus abordables.

L'étude de mobilité globale ne s'oppose pas à la Vision RER Bienne 2045. Elle est toutefois parvenue à la conclusion que les données disponibles étaient à ce jour insuffisantes pour pouvoir s'en faire une idée fiable. Il conviendrait de procéder à une juste estimation des coûts et de l'efficacité de la démarche. Or, les paramètres sont pour l'instant trop peu clairs pour que les coûts puissent être appréciés. L'étude de mobilité globale se garde donc bien de se prononcer sur le ratio coût/efficacité, tout en soulignant l'importance de procéder à ces analyses à l'avenir.

La question du prix constitue un élément essentiel qui conditionne l'attractivité des TP par rapport à d'autres moyens de déplacement. Des études réalisées pour la Suisse montrent que, si la population est tout à fait réceptive aux signaux de prix dans les transports publics, ce sont avant tout les réductions des temps de trajet qui sont déterminantes à ses yeux. Les expériences faites à l'étranger révèlent par ailleurs que même en proposant des offres extrêmement avantageuses (p. ex. le billet à 9 euros expérimenté en Allemagne à l'été 2022), voire en rendant les transports publics gratuits, l'utilisation des TP augmente, certes, mais sans transfert significatif des TIM au profit des TP. Les baisses de tarif des TP se traduisent surtout par un recours accru aux TP de la part des usagères et usagers habituels, sans que les usagères et usagers des TIM ne se tournent vraiment vers les transports publics dès lors que les coûts des TIM se maintiennent. Pour s'avérer efficaces, les mesures prises en matière de tarification devraient surtout cibler des groupes spécifiques. L'étude de mobilité globale suit en tout cas une approche trop globale pour pouvoir détailler telle ou telle mesure.

3.5 Mobilité douce

S'agissant de la mobilité douce, la grande majorité des prises de position reçues se trouvent en accord avec l'étude de mobilité globale. La mobilité piétonne requiert une planification plus systématique et coordonnée entre les communes : les infrastructures piétonnes doivent être valorisées de façon ciblée pour promouvoir la marche (conclusion n° 4 de l'EMG). Même constat du côté de la mobilité cycliste : la plupart des participant·e·s adhèrent aux conclusions de l'étude de mobilité globale, qui préconise la mise en œuvre intégrale et concertée de la planification existante des réseaux de voies cyclables (conclusion n° 5 de l'EMG).

3.6 Financement

Nous prenons acte des revendications formulées en matière de financement des mesures – notamment celle réclamant une allocation ciblée des moyens financiers cantonaux voire leur réaffectation et la révision de la clé de répartition des coûts en vigueur. Nous rappelons cependant que l'EBBN n'est nullement responsable de la répartition des fonds ni des décisions de financement aux niveaux cantonal ou national. La responsabilité en matière de financement incombe aux autorités compétentes à l'échelle des communes, des cantons et de la Confédération.



4. Bilan et perspectives

La participation était une préoccupation majeure de l'EBBN. Elle a permis de diffuser les résultats techniques de l'étude de mobilité globale auprès des communes, des associations, des groupements d'intérêts et de la population. Les prises de position soumises ont été au nombre de 100, un signe évident du large intérêt porté à ce sujet et de sa pertinence. Les communes de la région directement concernées se sont activement positionnées. Les associations, institutions, organisations et partis politiques n'ont pas été en reste et de nombreux particuliers ont eux aussi joué le jeu. Si cette diversité fait logiquement ressortir une vision différenciée, il convient de noter que la participation politique a en revanche été unilatérale : seuls les partis écologistes et de gauche se sont exprimés. Les nombreuses contributions des particuliers ont quant à elles permis de faire entendre la voix de la population. Les feed-back reçus permettent à l'EBBN de se faire une idée des intérêts et des avis prédominants dans la région.

La participation publique fait globalement état d'une grande hétérogénéité, mais les contributions fournies présentent un point commun : la large adhésion aux « approches alternatives » proposées, tous modes de transport confondus. La grande majorité des participant·e·s appuie la volonté de promouvoir les transports publics, d'aménager des itinéraires cyclables plus sûrs et continus, de rendre la mobilité piétonne plus attractive ainsi que d'adopter des mesures ciblées dans le domaine des transports individuels motorisés. Les planifications sous-jacentes – comme la Vision RER Bienne 2045 ou le Concept TP 2035 – sont très bien acceptées par la population et attestent de son engagement en faveur d'une évolution durable du trafic.

Si les approches alternatives font globalement consensus, la situation est nettement plus contrastée en ce qui concerne les projets de tunnels. Les retours obtenus sont en partie controversés. Les partisanes et partisans des tunnels font surtout valoir le fait qu'ils permettraient de résoudre les problèmes de circulation locaux et de désengorger le trafic de transit. Leurs détractrices et détracteurs mettent en avant des considérations économiques et financières ou remettent en question leur utilité intrinsèque. Le comblement de la lacune du réseau n'est que rarement cité comme argument central. Le bilan est le suivant : les approches alternatives font plus ou moins l'unanimité, alors que les avis sur les tunnels sont divergents et fortement tributaires de la situation et des besoins au niveau local.

La question du financement est également récurrente dans les feed-back reçus. Les participant·e·s saluent la mise en œuvre des solutions alternatives sur le principe, mais se montrent critiques quant aux moyens disponibles. De nombreuses voix se sont élevées pour demander à ce que les ressources cantonales soient prioritairement affectées à la mise en œuvre des approches alternatives.

Le présent rapport récapitulatif de la procédure de participation a été l'occasion de dresser un état des lieux systématique et de mettre en évidence toute la diversité des points de vue. Il vient compléter le rapport final de l'étude de mobilité globale et tous deux serviront de base de décision à la délégation des autorités de l'EBBN pour la suite de ses travaux de planification. Les résultats de la procédure de participation seront ainsi intégrés aux processus de planification ultérieurs du canton, de la région et des communes et poseront ainsi les principes fondamentaux à la base de solutions de mobilité durables et largement plébiscitées.



Annexe A Recueil des contributions issues de la procédure de participation

			Ĭ		ies						A	ternative	Lösun	gen				MIV			Tunnellö	ösungen	
	Stellungnahmen original	Zustimmung zur Studie	Teilweise Zustimmung zur Studie	Ablehnung der Studie Keine direkte Aussage zur Studie	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Methodik der Studie	Kritik an der Flughöhe Kommunikation und Partizipation	Finanzierung	Themenspeicher Partikularinteressen	Alternative Lösungen	russ- und veröverken (Langsannverken) Mischverkehr	Fussverkenr Öffentlicher Verkehr	Vision S-Bahn	veioverkeni Richtplan Velo	Getrennte Velowege	Sicherheitsgefühl MIV	Parkplätze	Mutimodalität Fehlender Fokus MIV	Wirtschaftsverkehr Zugänglichkeit Stadtzentrum	Infrastrukturelemente Allgemein	Juratunnel (Umfahrung/lang) "Westast so besser"	Porttunnel (kurz/lang) Netzlückenschliessung	ursprüngliches Westastprojekt
Gemeinden						1				1 1					1								4
	Die Studie untersuchte, ob für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in der Region neue Tunnelumfahrungen notwendig sind. Zudem wurde untersucht, welchen Beitrag alternative Lösungen für ein nachhaltiges und funktionierendes Verkehrssystem leisten können. Die von espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN) in Auftrag gegebene Studie soll den Behörden als Grundlage dienen, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abzustimmen. Sie zeigt auf, wie die Mobilitätsziele der Region erreicht werden können. Und es zeigt auf, wie die Leitideen des im Dialogprozess entstandenen Zukunftsbildes umgesetzt werden können.	x					x	x				x x		х						x			
	Die Abklärungen zum Netzbeschluss und zum Porttunnel sind für den Gemeinderat nachvollziehbar. Es wurden Zukunftsbilder für den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr und den MIV erarbeitet, die als verkehrsplanerische Übersetzung des Zukunftsbildes aus dem Dialogprozess zu verstehen sind.																						
	Die unterschiedlichen multimodalen Stossrichtungen mit und ohne grosse MIV-Infrastrukturelemente sind schlüssig. Die gezielte Bündelung der Mobilitätsströme entlang strukturierender Achsen entlastet den Strassenraum und eröffnet Chancen für neue städtebauliche und raumplanerische Entwicklungen. Die Bewertung anhand eines Zielrasters, das sich am Zukunftsbild aus dem Dialogprozess orientiert und auf den behördenverbindlich festgelegten Mobilitätszielen basiert, wird unterstützt. Die Zwischenergebnisse der einzelnen Arbeitsschritte wurden in drei EBBN-Foren sowie in zwei Informationsveranstaltungen für die Gemeinden im Planungsperimeter vorgestellt und diskutiert. Auf diese Weise konnten wertvolle Rückmeldungen der beteiligten Akteure eingeholt und in die Arbeiten integriert werden. Dieser Ansatz wird vom Gemeinderat besonders gewürdigt.																						
	Durch den Verzicht auf die A5-Westumfahrung Biel und das Regiotram sparen Bund und Kanton Bern rund 2,5 Milliarden Franken. Allein für die Realisierung der A5-Westumfahrung Biel hat der Kanton Bern 300 Millionen Franken zurückgestellt. Die Region verfolgt das Ziel der Verkehrsverlagerung auf Bus und Bahn, das von der Gemeinde Brügg unterstützt wird.	ו																					
	Die GMS zeigt, dass die untersuchten Tunnelumfahrungen nicht zielführend sind und Investitionen in den ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie punktuelle Massnahmen im MIV den grössten Nutzen bringen. Mit dem Bevölkerungswachstum und der zunehmenden Bedeutung der beiden Wirtschaftsstandorte Brüggmoos und Bözingenfeld steigt die Mobilitätsnachfrage in der Agglomeration Biel. Mit dem «ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel» zeigt die Regionale Verkehrskonferenz Biel Seeland Berner Jura auf, wie der öffentliche Verkehr diesen Herausforderungen der Zukunft begegnen kann. Das Konzept zeigt auf, wie der regionale und städtische ÖV verbessert und attraktiver gestaltet werden kann.																						
	Um die zukünftige Entwicklung der Agglomeration Biel und der gesamten Region Biel-Seeland-Berner Jura zu ermöglichen, ist es notwendig und gerechtfertigt, die kantonale Rückstellung nicht aufzulösen, sondern für die Umsetzung dieser Massnahmen zu verwenden. Die Gemeinde Brügg regt an, den Kostenverteilschlüssel bei der Finanzierung des öV-Angebots grundsätzlich zu überprüfen und anzupassen, weil der jetzige Schlüssel (ÖV-Punkte) unsere finanziellen Möglichkeiten bei Weitem übersteigen. Die Gemeinde Brügg ist gewillt dieses Dienstleistungsangebot für die Region zu unterstützen, sofern die Konsequenz nicht in übermässiger Belastung mündet. Gleichzeitig soll politisch darauf hingewirkt werden, dass sich der Bund über das Agglomerationsprogramm angemessen an der Finanzierung der Massnahmen beteiligt.																						
	Der Gemeinderat stimmt den Schlussfolgerungen 1 bis 7 der Studie zu. Um ein funktionierendes und nachhaltiges Verkehrssystem zu erreichen, braucht es - eine konsequentere Fussverkehrsplanung - eine vollständige und koordinierte Umsetzung der beschlossenen Velonetzplanung - die Umsetzung des Konzepts öffentlicher Verkehr 2035 Agglomeration Biel - gezielte Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr und den Wirtschaftsverkehr.																						
	Die Schlussfolgerungen aus den Ergebnissen der Studie werden nicht priorisiert, was für die weiteren Planungen zielführend ist.																						
	Mitkrikung zur Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West Sehr geehrte Damen und Herrn als Gemeinde am rechten Bielerseeufer begrüssen wir die Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West und ihre Bemühungen, die Mobilität in der Region zukunftsfähig zu gestalten. Gerne möchten wir im Rahmen der Mitwirkung unsere Interessen und Anlie-gen einbringen, um sicherzustellen, dass auch die spezifischen Bedürfnisse des ländli-chen Raums am rechten Bielerseeufer angemessen berücksichtigt werden. Folgende Punkte sind uns besonders wichtig: *Verbesserung der ÖV-Anbindung: Eine detaillierte Prüfung von Massnahmen zur Verbesserung der ÖV-Anbindung von Täuffelen-Gerolfingen an die umliegenden Zentren, insbesondere Biel ist zu prüfen. Hierzu gehören Taktverdichtungen, neue Direktverbindungen und eine bessere Abstimmung der Fahrpiläne. *Förderung des Fuss- und Veloverkehrs: Wir unterstützen den Ausbau des Fuss- und Veloverkehrsnetzes. Dabei ist es uns wichtig, dass auch sichere und attraktive Verbindungen entlang des rechten Bielerseeufers geschaffen werden, um den Tou-rismus und die Naherholung zu fördern. *Berücksichtigung der regionalen Besonderheiten: Bei der Planung von Ver-Aehrsmassnahmen ist es entscheidend, die spezifischen Bedürfnisse des ländlichen Raums zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die Erreichbarkeit mit dem MIV für Gewerbetreibende, Landwirte und Anwohner. *Vermeidung von Ausweichverkehr: Die Auswirkungen der Umfahrung A5 auf das Verkehrsaufkommen in Täuffelen-Gerolfingen sind besonders gut zu prüfen. Es ist sicherzustellen, dass es nicht zu einer Zunahme des Ausweichverkehrs in unserer Region kommt. Wir begrüssen den Bau des Porttunnels, jedoch nur in Kombination mit dem Juratunnel. *Einbindung in regionale Planungen: Wir fordern eine enge Abstimmung mit den regionalen Planungen und Projekten, um Synergien zu nutzen und Doppelspurigkei-ten zu vermeiden. Bei folgenden Punkten wurde aus unserer Sicht in der Gesamtmobilitätsstudie zu we-nig Beachtung geschehts: *Die Studie erkennt zwar die Verkehrspro		x				x					x		×						x	x	x	

		OD.	ergeoi	ranetes							۸l+،				scne Ciu	sters		N/IN/			Tunnal	äarraaa	_
Stellungnahmen original		Zustimmung zur Studie Tailuseise Zustimmung zur Studia	reilweise zusummung zur studie Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung Mathodik dar Studia	Kritik an der Flughöhe	Kommunikation und Partizipation	Themenspeicher	Partikularinteressen	Alternative Lösungen Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	Mischverkehr	Öffentlicher Verkehr	Vision S-Bahn	Veloverkehr Richtplan Velo	Getrennte Velowege	Sicherheitsgefühl MIV	Parkplätze	Multimodalität Multimodalität Multimodalitat Multi	Wirtschaftsverkehr	Zugänglichkeit Stadtzentrum Infrastrukturelemente Allgemein	Juratunnel (Umfahrung/lang)	Porttunnel (kurz/lang)	Netzluckenschilessung ursprüngliches Westastprojekt
Zusammengefasst unsere F 1.Erweiterte Maßnahmen z 2.Verstärkte Investitionen ir 3.Verbesserung der Sicherh 4.Eine langfristige Strategie 5.Bessere Abstimmung zwis	orderungen für die Gesamtmobilitätsstudie: ur Reduzierung des MIV im Ortskern von Täuffe-len, etwa durch Dosierung des Durchgangsverkehrs und Temporeduktionen. n den ÖV mit direkteren Verbindungen nach Biel, insbesondere am Morgen- und Abendverkehr für Pendler. neit für Fußgänger und Velofahrer, insbesondere durch die Schaffung von Querungshilfen und die Erweiterung bestehender Ve-lowege. zur Reduktion des Transitverkehrs, die auch ohne den Porttunnel tragfähige Alternativen entwickelt. schen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, um eine nachhaltige Mobilitätszukunft für das rechte Bielerseeufer sicherzustellen. s die Gesamtmobilitätsstudie unter Berücksichtigung unse-rer Anliegen einen wertvollen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität und Lebensquali-tät in der gesamten Region alter:	Z	- 4	Δ .	¥ .					∀ L		į		> &		5	2 0.	2 4		2 -			2 3
Die Gemeinde Orpund begr Region zu beteiligen. Orpur sowohl den öffentlichen Ver Öffentlicher Verkehr – Vert leistungsfähige ÖV-Anbindt Busverbindungen von Orpu Verbindungen in Biel wärer Bahnhof Biel und wichtige E Erreichbarkeit von Biel/Bier Die Studie legt grossen Wer guten Erreichbarkeit von Bi Arbeit in die Stadt. Diese W beitszeiten und die Notwen auf ihr Fahrzeug angewiese Arbeitsweise erheblich eins Orpunder ohne Auto nur sc von Parkhäusern macht Bie bedarfsgerechte Parkraum; Stadt mit dem Auto zu erre Verkehrsfluss in Nidau Stauproblematik und Engpä bei Nidau führt regelmässig gesamten Verkehrsraum in Richtung Biel/Bienne-Süd/. Eine Über-prüfung der Verk um eine zu starke Belastun; 1.4 Mögliche Lösungsansät: Die Gemeinde Orpund schli - Verbesserung des ÖV-Ang - Sicherstellung einer guten - Generelle Abstimmung de - Verkehrsfluss in Nidau sow belasten. Multimodale Lösungen för - Schnelle und sichere Velov Verkehrsentwicklung für die Bedürfnissen der Bevölkeru	rüsst die Durchführung der Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West und die Möglichkeit, sich aktiv an der Entwicklung eines zukunftsfähigen Mobilitätskonzepts für die had ist als angrenzende Gemeinde an Biel direkt von den Verkehrsflüssen der Agglomeration betroffen und legt grossen Wert auf eine ausgewogene Mobilitätsstrategie, die rkehr (ÖV) als auch den motorisierten Individualverkehr (MIV) berücksichtigt. Desserung der Anbindung von Orpund Orpund unterstützt die Zielsetzung der Studie, den öffentlichen Verkehr in der Agglomeration Biel zu stärken. Eine direkte und ung von Orpund nach Biel ist essenziell, um den Pendlerverkehr attraktiver zu gestalten und die Abhängigkeit vom Auto zu verringern. Die derzeitige Taktung der nd nach Biel ist unzureichend, insbesondere ausserhalb der Hauptverkehrszeiten. Eine Erhöhung der Frequenz und die Beibehaltung der guten Abstimmung mit den Bahnwünschenswert. Es sollten mehr direkte Verbindungen geschaffen werden, die schnelle und unkomplizierte Fahrten nach Biel ermöglichen, insbesondere in Richtung Einkaufs- und Arbeitsstandorte.	r	x					x		x		x		x		X	x x	x	x	x			

Übergeordnetes

Thematische Clusters

	į	Überg	eord	nete	s													hem		he Cl	uster	s											
															Altern	native	Lösi	ungei	1					М	IV				Tui	nellä	isung	gen	
	Zustimmung zur Studie	Teilweise Zustimmung zur Studie	Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Methodik der Studie	Kritik an der Flughöhe	Kommunikation und Partizipation	Finanzierung	Themenspeicher	Partikularinteressen	Alternative Lösungen	Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	Mischverkehr	Fussverkehr	Öffentlicher Verkehr	Vision S-Bahn	Veloverkehr	Richtplan Velo	Getrennte Velowege	Sicherheitsgefühl	MIV	Parkplätze	Multimodalität	Fehlender Fokus MIV	Wirtschaftsverkehr	Zugänglichkeit Stadtzentrum	Infrastrukturelemente Allgemein	Juratunnel (Umfahrung/lang)	"Westast so besser"	Porttunnel (kurz/lang)	Netzlückenschliessung	ursprüngliches Westastprojekt
n.		x				x			x			x				x						x						x			x		
nicht nen, im																																	
en																																	
den gen																																	
einen ngen																																	
n. Der t																																	

Stellungnahmen original

Der Gemeinderat nimmt den Schlussbericht zur Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West zur Kenntnis und verabschiedet die Mitwirkungseingabe (Online-Beteiligung) an den Verein seeland.biel/bienne wie folgt:

Mitwirkungseingabe

Stadt Nidau

«Grundlage für den vorliegenden Schlussbericht sind die behördenverbindlichen Planungsinstrumente der Gemeinden, der Region und des Kantons. Diese müs-sen, zumindest soweit es sich um kommunale Instrumente handelt, nicht zwin-gend mit den Entwicklungs- oder Steuerungsabsichten der Nachbargemeinden oder der Region übereinstimmen. Sie können sich sogar widersprechen. Aus Sicht der Stadt Nidau ist es nicht möglich, daraus eine konsolidierte regionale Haltung zu einzelnen Massnahmen zur Zielerreichung abzuleiten.

Die bestehenden Verkehrskonzepte von Kanton, Region und Gemeinden, auf de-nen die Gesamtmobilitätsstudie basiert, wurden unter der Annahme erstellt, dass der Westast gebaut wird (was bekanntlich nicht der Fall ist). Alle diese Instrumen-te müssen vorgängig aktualisiert werden, bevor neue Verkehrsmassnahmen er-griffen werden können.

Öffentlicher Verkehr

In Kapitel 2.2.1 wird die Entwicklung des öffentlichen Verkehrsangebots darge-stellt. Dabei ist zu beachten, dass es sich teilweise um Projekte handelt, die sich noch in Planung befinden und noch nich beschlossen sind. Taktverdichtungen und neue tangentiale Buslinien werden zu erheblichen Mehrkosten für die Gemeinden und den Kanton führen. Ob die Mittel dafür bereitgestellt werden können, ist offen. Seitens der Stadt Nidau wurde der RVK bereits mehrfach mitgeteilt, dass die Kos-ten für Nidau nicht tragbar sind. Es kann daher nicht davon ausgegangen werden, dass das ÖV-Angebot im vorgeschlagenen Umfang ausgebaut wird. Wir sehen den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowohl aus finanziellen als auch aus Platzgründen kritisch.

Wir weisen insbesondere auf Seite 13 des Schlussberichts hin, wo es heisst, es gebe keine direkte Busverbindung nach Nidau, bzw. es wird subsumiert, dass Nidau nicht zum Agglomerationskern gehört. Diese Aussage ist nicht richtig. Heute verkehren die Buslinien 4, 5 und 6 der Verkehrsbetriebe Biel sowie die Postautoli-nien 86 und 87 direkt nach Nidau.

Zitat: Direkte Verbindungen ausserhalb des Agglomerationskerns (z.B. nach Nidau, ins Bözingenfeld) fehlen.

Diese falsche Aussage wirft die Frage auf, ob die Analysen in allen Teilen auf gesi-cherten Annahmen beruhen. Gibt es noch weitere solche grundsätzlichen Fehlein-schätzungen im Schlussbericht? Wäre dies der Fall, hätte dies grundlegende Aus-wirkungen auf die Erkenntnisse und Schlussfolgerungen des nun vorliegenden Schlussberichts. In der weiteren Bearbeitung ist dies kritisch zu prüfen und der Abschlussbericht ggf. anzupassen.

Motorisierter Individualverkehr

Die Stadt Nidau setzt sich seit Jahrzehnten für eine nachhaltige Verkehrsentlastung des Stadtgebiets Nidau ein. Dies wurde auch von Anfang an in die übergeordnete Projektorganisation espace. Biel/Bienne. Nidau eingebracht. Die Stadt Nidau war überzeugt, dass der Bau des Porttunnels einen Beitrag zur innerstädtischen Ver-kehrsentlastung geleistet hätte. Mit dem Verzicht auf der Porttunnel und den Jura-tunnel besteht nun keine Perspektive mehr für eine spürbare Verkehrsentlastung in Nidau.

Der Schlussbericht kommt zum Schluss, dass grosse Infrastrukturvorhaben wie der Porttunnel (Variante kurz und Variante lang) je nach Linienführung zwar lokal zu Entlastungen und Verbesserungen führen, im gesamten Betrachtungsperimeter aber nicht zu den erhofften Verbesserungen beitragen. Mit den grossen Infrastruk-turelementen wie dem Porttunnel würde in erster Linie der Transitverkehr verla-gert. Dieser macht aber nur 10 % aus. Der Binnenverkehr, der rund 50 % der Fahrten ausmacht, und zu einem erheblichen Teil auch der Ziel- und Quellverkehr würden durch eine Porttunnel nicht oder nur geringfügig beeinflusst. Auch für den Wirtschaftsverkehr ergäben sich keine Verbesserungen, da die Verkehrsbelas-tungen auf dem übrigen Strassennetz im erweiterten Agglomerationskern prak-tisch unverändert blieben. Die lokalen Verbesserungen stehen zudem in einem schlechten Verhältnis zu den hohen Kosten der grossen MIV- Infrastrukturelemen-te.

Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass mit dem vorhandenen motorisierten Indi-vidualverkehr umgegangen werden muss. Wenn der motorisierte Individualver-kehr in Zukunft nicht auf Umfahrungen gelenkt werden kann, muss er "durchgelei-tet" werden. Dies soll möglichst flüssig geschehen, um Staus zu vermeiden. Staus belasten die Anwohnenden, die Umwelt und die Wirtschaft.

Aus dem Zwischenfazit des Schlussberichts (S. 65) geht hervor, dass alle sechs Infrastrukturelemente nur den Durchgangsverkehr aufnehmen, die anderen 90% verbleiben auf den lokalen Strassen. De Auftrag, das Kosten-Nutzen-Verhältnis der grossen Infrastrukturelemente zu überprüfen, ist damit erfüllt. Alle weiteren Hand-lungsschritte, Bausteine etc. müssen in einem nachgelagerten Schritt erarbeitet und konsolidiert werden. Der Auftrag der Behördendelegation espace. Biel/Bienne. Nidau ist damit erfüllt.

Die Stadt Nidau bedauert, dass der Schlussbericht zum Ergebnis kommt, dass ein Porttunnel nicht zu einer übergeordneten Verkehrsentlastung beiträgt und deshalb nicht weiterverfolgt wird. Der Gemeinderat nimmt die Schlussfolgerungen der Ge-samtmobilitätsstudie Biel West zur Kenntnis.

Es bleibt die Frage offen, wie der Kanton die bundesrechtliche Pflicht, die Netzlü-cke im Nationalstrassennetz zu schliessen, weiterführen wird. Die Lücke lässt sich mit keiner der vorgeschlagenen Massnahmen schliessen.

Die Handlungsempfehlungen der Stadt Nidau für die weitere Bearbeitung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

-Die untersuchten Tunnellösungen sind planerisch ad acta zu legen. Die seit Jahrzehnten blockierten Areale in den betroffenen Gemeinden sind zur bauli-chen Entwicklung freizugeben.

-Es ist dafür zu sorgen, dass der motorisierte Individualverkehr möglichst flüs-sig durch die Stadt und die Agglomeration fliessen kann.

-Für die heutige oberirdische Querung der Bernstrasse durch die Aare Seeland Mobil muss eine neue Lösung gefunden werden.

-Die für den Westast eingesetzten Gelder des Kantons dürfen nicht aufgelöst werden, sie sollen für die Umsetzung von Verkehrsprojekten in der Region eingesetzt werden.

Wir bitten Sie, unsere Mitwirkungseingabe zu berücksichtigen.

		Üb	ergeord	Inetes										atische	Cluster	rs							
	Stellungnahmen original	Zustimmung zur Studie Teilweise Zustimmung zur Studio	Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie Kenntnisnahme ohne weitere Berürksichtigung	Methodik der Studie	Kritik an der Flughöhe	Kommunikation und Partizipation Finanzierung	Themenspeicher	Partikularinteressen Alternative Lösungen	Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	Mischverkehr Fussverkehr	Öffentlicher Verkehr Vicion S.Bahn	Veloverkehr	Richtplan Velo Getrennte Velowege	Sicherheitsgefühl	MIV	rarkplatze Multimodalität	Fehlender Fokus MIV Wirtschaftsverkehr	Zugänglichkeit Stadtzentrum	Infrastrukturelemente Allgemein Juratunnel (Umfahrung/lang)	"Westast so besser"	Porttunnei (kurz/lang) Metzlückenschliessung	ursprüngliches Westastprojekt
Gemeinderat Ipsach	Der Gemeinderat bedankt sich bei den Studienautorinnen und –autoren für ihre Arbeit und bei der ÜPO EBBN für die Möglichkeit sich im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zu äussern. Die Gemeinde Ipsach ist vom Durchgangsverkehr sehr stark betroffen. Bei Umfragen in der Gemeinde wird der Verkehr auf der Hauptstrasse als grösstes Manko genannt. Über die Ortsdurch-fahrt wird das ganze rechte Bielerseeufer mit der Stadt Biel und dem Autobahnanschluss im Brüggmoos erschlossen. Bereits 2002 wurde für den Verkehrskorridor rechtes Bielerseeufer in der Lösungsstrategie mit den betroffenen Gemeinden unter anderem vereinbart: «Plafonierung der MIV-Belastungen auf dem heutigen Niveau; Bewältigung der Gesamtverkehrszunahme durch den öffentlichen Regionalverkehr (insb. ASm/BTI) und den leichten Zweiradverkehr.» In der Folge wurde der Takt der ASm Bahnlinie verdichtet, die Bahnhaltestellen wurden aufgewertet und die Ortsdurchfahrten wurden saniert. Handlungsbedarf besteht noch beim Velowegnetz. Dass ein «Porttunnel kurz» zu Mehrverkehr in Ipsach (0-3'550 Fahrten pro Tag) führen würde hat der Gemeinderat schon immer befürchtet. Der «Porttunnel lang» hingegen würde zu einer Verkehrsabnahme in Ipsach von 2'500-4'500 Fahrten pro Tag führen. Aus unserer Perspektive bedauern wir natürlich, dass der «Porttunnel lang» bei den Kosten-/Nutzen und Umwelt- und Klimazielen nicht punkten kann. Bei anderer Gewichtung der Kriterien sähe das vielleicht anders aus. Tunnels für den MIV führen zwar nicht zu weniger Verkehr, aber dennoch dazu, dass grosse Teile des MIV von der Oberfläche verschwinden. Die Lebensqualität über dem Boden wird gefördert und vereinfacht die Förderung des ÖV und des Langsamverkehrs. Die Wohn- und Siedlungsqualität wären damit in Ipsach aber auch in Port und Nidau gestärkt worden.		x						x							x				x		x	
Einwohnergemeinde Twann-Tüscherz	Sehr geehrte Dame und Herren Im Namen der Gemeindepräsidentin, Margrit Bohnenblust äussert sich die Gemeinde Twann-Tüscherz im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zur Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West wie folgt: Für den Korridor am linken Bielerseeufer sieht der Richtplan Linkes Bielerseeufer aus dem Jahr 2005 ein langfristiges Sanierungskonzept für die A5 vor, mit dem Ziel die Dörfer vom Durchgangsverkehr zu entlasten, die landschaftliche Beeinträchtigung des BLN-Gebiets zu verringern, die Lebensqualität zu verbessern und den Veloverkehr zu fördern. Dazu sieht der Richtplan drei Tunnelumfahrungen vor. Einzig für den A5 Twanntunnel besteht ein genehmigtes Projekt. Die Umfahrung Vingelz wurde mit dem Projekt A5 Umfahrung Biel abgeschrieben, die Umfahrung Tüscherz-Alfermée auf nationaler Ebene zurückgestellt. Ohne weitere Tunnelumfahrung bleiben am linken Bielerseeufer die hohe Belastung für die Dörfer, die Eingriffe in das BLN-Gebiet und die schlechten Bedingungen für den Veloverkehr bestehen. Es müssen deshalb rasch andere Massnahmen ergriffen werden, um die Richtplanziele zu erreichen. Dazu gehören insbesondere eine Temporeduktion auf maximal 60km/h entlang des linken Bielerseeufers um die Sicherheit der Velofahrer entlang der A5 zu gewährleisten! Wir bitten um Kenntnisnahme und grüssen Sie freundlich			x									x							x x			
Stadt Biel/Bienne	Le Conseil municipal salue positivement l'élaboration de l'étude de mobilité globale pour le secteur de Bienne Ouest par Espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN), afin de mieux coordonner le développement des transports et de l'urbanisation. Il prend acte du constat que des tunnels supplémentaires pour combier la lacune du réseau routier national ou réaliser le tunnel de Port ne répondent pas aux besoins de l'aggiomération. Il comprend que l'effet sur une éventuelle réduction du trafic en ville serait peu significatif alors que les investissements financiers et l'impact environnemental et urbanistique seraient considérables. Le Conseil municipal soutient la réalisation de toute une série de mesures diverses et variées en faveur d'une amélioration de la situation. Cela se traduit par des mesures de modération du trafic individuel motorisé, des mesures favorisant les transports publics, ainsi que la mobilité piétonne et cycliste. Ces mesures sont moins coûteuses et plus efficaces pour répondre aux besoins futurs de l'aggiomération. La Ville de Bienne contribue déjà activement à la réalisation d'une partie importante de ces mesures. Le Conseil municipal attend néanmoins des contributions financières importantes de la part du Canton et de la Confédération et, pour les obtenir, une mobilisation de toute la région. Développement du RER L'étude recommande de retarder le développement du RER. Un avis que ne partage pas le Con-seil municipal, car il estime que les mesures d'amélioration du réseau de bus ne suffiront pas à atteindre les objectifs de report modal visés. Les temps de déplacement en pour les déplacement pour se rendre à la zone d'activité des Champs-de-Boujean où les trajets en bus dépassent souvent 30 minutes depuis le cœur de l'aggiomération alors qu'avec l'autoroute le trajet peut être réalisé en moins de 10 minutes. Quant à la liaison ferroviaire aux Champs-de-Boujean bien plus rapides expersent souvent 30 minutes depuis le cœur de l'aggiomération alors qu'avec l'autoroute le trajet peut être réalisé en moins				x		x			x		x ::	x				x x			x		x	

		Ül	bergeo	rdnetes	s										e Cluste	ers							
		ır Studie	mmung zur Studie Studie	vussage zur Studie	e ohne weitere Berücksichtigung	ughöhe	n und Partizipation	er	essen	verkehr (Langsamverkehr)	Alte	erkehr erkehr			owege Jhl		1	AIIV NIM Sr	kehr Stadtzentrum	emente Allgemein nfahrung/lang)	unnellö	ösung (guel/zz	lessung
	Stellungnahmen original Réseaux de mobilité douce (circulation piétonne et cycliste)	Zustimmung zu	Teilweise Zusti Ablehnung der	Keine direkte	Kenntnisnahme Methodik der 9	Kritik an der Fl	Kommunikatio	Themenspeich	Partikularinter Alternative Lös	Fuss- und Velor	Mischverkehr	Öffentlicher Ve	Vision S-Bahn Veloverkehr	Richtplan Velo	Getrennte Velc Sicherheitsgefü	MIV	Parkplätze Multimodalität	Fehlender Foku	Wirtschaftsver Zugänglichkeit	Infrastrukturel Juratunnel (Um	"Westast so be	Porttunnel (kui	Netziuckensch
	Le Conseil municipal relève que dans l'analyse, il est, à juste titre, mentionné qu'il n'existe pas d'offres suprarégionales, hormis les itinéraires de loisirs, ceci autant pour le réseau piéton que cycliste. Le Conseil municipal souhaite savoir comment [par quel mécanisme, structure, mais aussi avec quelles ressources financières] ce manque de planification et donc d'offres suprarégionales sera comblé ? La pratique actuelle montre que chaque commune planifie selon son propre intérêt et selon ses propres contraintes (sensibilité politique, acceptation populaire, ressources finan-cières et en personnel pour la planification et mise en œuvre, etc.). Est-il donc prévu qu'une aide suprarégionale organisationnelle et financière soit mise en place pour soutenir les différentes com-munes au développement et à la réalisation de mesures infrastructurelles sur les réseaux piétons et cyclistes ?																						
	Multimodalité et offres de mobilité partagée Le Conseil municipal relève que cette thématique a été peu traitée dans l'étude et mériterait une attention particulière. Le constat est le même qu'avec les réseaux de mobilité douce ; il n'existe actuellement pas d'offres de mobilité partagée suprarégionales, mais aussi aucune vision straté-gique ou volonté de développement à l'échelle de l'agglomération, voire de la région. Le Conseil municipal rappelle que les offres de systèmes de partages (vélos, trottinettes, cargos-vélos, voi-tures) se concentrent principalement en ville de Bienne et s'arrêtent aux frontières communales ce qui n'aide pas les systèmes à se développer et à gagner en usagers et nombre de trajets effectués. Le Conseil municipal souhaite savoir s'il est prévu qu'une stratégie de développement suprarégionale, ainsi que des aides (financières, pilotage, etc.) soient allouées pour permettre le développement de la multimodalité dans l'ensemble de la région.																						
	Stationnement des véhicules motorisés Le Conseil municipal estime que cette thématique a été peu prise en compte dans l'étude, alors même que sa gestion constitue l'un des leviers importants d'une politique de mobilité globale. Dès lors, il est nécessaire d'initier aussi dans ce domaine une réflexion pour une planification supraré-gionale, en particulier en lien avec l'harmonisation de la tarification du stationnement et de poten-tiels emplacements pour des parkings centralisés à fonction suprarégionale.																						
	Besoins organisationnels et financiers Le Conseil municipal rend attentif au fait que les communes concernées n'ont pas forcément les ressources financières et humaines disponibles à la réalisation de la stratégie globale de mobilité Bienne Ouest. La Ville de Bienne prévoit de limiter ses dépenses ces prochaines années. La Con-fédération aussi prévoit des économies en réduisant le financement des transports publics. Face à une telle situation, le risque est de ne pas réaliser les mesures assez rapidement. Le trafic routier continuerait alors à augmenter, bloquant les routes et les lignes de bus.																						
	Le Conseil municipal pose la question comment la région prévoit de garantir l'organisation et le financement nécessaire à la réalisation des mesures de l'Étude de mobilité globale Biel/Bienne Ouest d'ici 2040. Il suggère notamment que le Canton et la Confédération contribuent davantage financièrement à la réalisation des mesures, car ceux-ci réalisent d'importantes économies suite à l'abandon du projet de branche ouest du contournement de Bienne par l'A5 devisée à 2,2 mil-liards de francs et à l'abandon du Regiotram devisé à 235 millions de francs. Autant de moyens qui pourraient être redirigés vers les communes et le Canton pour la mise en œuvre des mesures de l'Étude de mobilité globale Biel/Bienne Ouest. Le Conseil municipal attend donc de la part de la région une mobilisation forte et coordonnées pour obtenir ces moyens.																						
inwohnergemeinde Mörigen	Die Verkehrssituation am rechten Bielerseeufer wird sich durch die angedachten Massnahmen aus unserer Sicht nicht verbessern. Eine Entlastung des MIV (Durchgangsverkehr) kann durch die Realisierung der Infrastrukturelemente Juratunnel und Westast erreicht werden. Die Idee Porttunnel lehnen wir ab. Der Ansatz, den Binnenverkehr durch entsprechende Konzepte auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern kann grundsätzlich unterstützt werden. Dabei werden jedoch folgende Elemente zentral: •Takt ASM erhöhen (7. Minuten) •Sicherstellen, dass bei Grossanlässen (Bsp. Hockeymatch, Stedtlifest) spätere Extrafahrten angeboten werden Ansonsten kann das Ziel nicht erreicht werden, da gerade bei Anlässen mit grossem Personenaufkommen aufgrund der fehlenden ÖV Verbindungen auf den MIV zurückgegriffen wird.		х									x								x x	х	x	

		Ĺ	Überged	rdnet	es										tische	Clusters							
										_		Alternat	ive Lö	isungen			-	MI	<u> </u>	_	Tunne	llösung	en
S	tellungnahmen original	ustimmung zur Studie	eilweise Zustimmung zur Studie blebning der Studie	keine direkte Aussage zur Studie	enntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	// Aethodik der Studie	ritik an der Flugnone communikation und Partizipation	inanzierung	hemenspeicher artikularinteressen	Alternative Lösungen	uss- und veloverkent (Langsamverkent) Alschverkehr	ussverkehr ffentlicher Verkehr	Vision S-Bahn	reloverkehr	iichtplan Velo etrennte Velowege	icherheitsgefühl	AIV arkplätze	Aultimodalität	ehlender Fokus MIV Virtschaftsverkehr	.ugänglichkeit Stadtzentrum nfrastrukturelemente Allgemein	uratunnel (Umfahrung/Jang) Westast so besser"	orttunnel (kurz/lang)	vetzlückenschliessung Irsprüngliches Westastprojekt
	tellungnahme zur Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West	Z	X		×	< \	× ×	X	<u>г</u> Г	Χ		и :O	, <u>></u>	>	<u> </u>	S	<u> Ζ</u> Δ	2	ц >	Z =	I =	X	2 3
S G G B m m w sist b b u G z z i D G G D V V Irr Ö V V d d M N Ü Ü F S R R d d F G G G G G G G G G G G G G G G G G	ehr geehrte Damen und Herren ierne nimmt der Gemeinderat Bellmund zur erarbeiteten Gesamtmobilitätsstudie Stellung und dankt für die Möglichkeit. ellmund wie auch weitere Gemeinden im Umfeld sind attraktive Wohnorte in der Agglomeration im Süden von Biel mit Entwicklungspotential. Verkehrstechnisch ist Bellmund über eine Staatsstrasse int hohen Verkehrsaufkommen, insbesondere in den Stosseiten durch die enge und verkehrsgeplagte Sadt Nidau mit dem Zentrum von Biel/Beinen verbunden. Sie gesamte Verkehrsaufkommen ind ausschliesslich in Strassenseitig abgewickelt. Eine Anbitunding mit alternative Verkehrstinen (wie z. B. Eisenbahn, Tram, Siellahn), 1st wenig realistisch. Die fehreide Entfichtung von trassensteitigem OV, Langsamverkehr und MIV auf den Achsen aus dem Süden der Stadt Biel führt regelmäsig zu chaotischen Verkehrstinen und um die Staat Nidau und darüber hinaus. Wir gerüssen daher die erstellte Gesamtverkehrsstudie Weit für die Region Biel/Beinen. Als verantwortungsbewusste Gemende unteren wir auch Verlagerungen des Verkehrs auf mwettfreundliche und nachhaltige Verkehrsträger. Wir teilen zudem die Haltung, dass das Mobilitätsbedierins aufgrund verschiedener Faktore in Zukunft noch steigen wird. Das im Schlussbericht esamtmobilitätsbetude Ereigt auf, wie sich der Verkehr in Zukunft endem wird. Die im Bericht ausgeflagte hohe Zunahme des Fuss-, Veloverkehrs und des OV ist auffallend. Allerdings wird die eineinde Bellmund aufgrund ihrer verkehrstechnischen und geografischen lage sowie der aktuellen und im zukünftigen Strassenstuation kaum diesem Zukunftsbild entsprechen. eine Postautolinien 86 und 87 sind in den Hauptverkehrszeiten chronisch verspätet. Seit dem Umbau des Kreisels in Nidau und der Sicherung des Bahntrasses mit Schranken sowie der kürzlich erfolgten erlegung der Bushaltestelle «Biel/Bienne, Residenz» auf die Aarbergstrasse (anstelle der Ausbuchtung vor dem Altersheim Residenz) hat sich die Situation noch verschlechter. vin den OV-Planungsstudien soll der Takt der asm zwischen Biel/Bienne		x					x	x	x							x			x		x	
	Natthias-Gygax Bettina Zahnd räsident Sekretärin																						
l P	ESIMENT SERVEGIIII												_1										

		Ü	bergeo	ordnet	es									ematiscl	he Cluste	ers						
									-		Alt	ernative	Lösun	ngen			MIV		+	Tunnel	lösungei	<u>n</u>
	Stellungnahmen original	Zustimmung zur Studie	Teilweise Zustimmung zur Studie Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Methodik der Studie	Kritik an der Flugnone Kommunikation und Partizipation	Finanzierung Themenspeicher	Partikularinteressen	Alternative Losungen Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	Mischverkehr Fiicsverkehr	Öffentlicher Verkehr	Vision S-Bahn	Veloverkehr Richtplan Velo	Getrennte Velowege Sicherheitsgefühl	MIV Parkplätze	Multimodalität Eahlander Eokus MIV	Wirtschaftsverkehr Zugänglichkeit Stadtzentrum	Infrastrukturelemente Allgemein	Juratunnel (Umfahrung/lang) "Westast so besser"	Porttunnel (kurz/lang)	Netzlückenschliessung renrinalirhec Westastprojekt
nergemeinde Port	Mitwirkungseingabe zur Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West		×	x		х	х	х		х		х				х			х	х	х	,
	Sehr geehrte Damen und Herren																					
	Die Gemeinde Port war aktiv in den verschiedenen Gremien, Behördendelegation, Projektkommission und Gesamtmobilitätsstudie vertreten und konnte in den vergangenen Jahren ihre Bemerkunger zur aktuellen Planung und zu Entscheidungsprozessen beitragen. Trotz dieser Einbindung und den immer wieder geäusserten Bedenken, was der Verzicht des Westastes für die ganze Agglomeration bedeutet, bedauern wir, dass unsere Eingaben keine grössere Beachtung gefunden haben und nicht stärker in die Entscheidfindung integriert wurden. Grundsätzlich ist der Gemeinderat Port nach wie vor der Ansicht, dass der Westast und insbesondere der Porttunnel, welcher ursprünglich als Zubringer für den Ostast in der Planung enthalten war, dringend nötig ist um die Agglomerationsgemeinden, insbesondere Nidau, Port und Ipsach, angemessen zu entlasten. Ein zentraler Kritikpunkt an der Studie ist die unzureichende Berücksichtigung des Verkehrs in der Agglomeration. Die Mobilität in städtischen und suburbanen Räumen ist ein komplexes Zusammenspiel verschiedener Verkehrsträger, das in der Studie nicht adäquat abgebildet wird. Die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger, die auf den motorisieren Individualverkehr angewiesen sind, werden nicht ausreichend gewürdigt. Dies führt zu einer einseitigen Betrachtung, die den Herausforderungen und Anforderungen der Mobilität unserer Region nicht gerecht wird. Darüber hinaus haben wir den Eindruck, dass die Studie politisch gefärbt ist und die Interessen der Stadt Biel gegenüber der Agglomeration unverhältnismässig stark gewichtet. Die Argumentation scheint gezielt gegen den motorisierten Individualverkehr gerichtet zu sein, ohne dessen Vorhandensein anzuerkennen und die Notwendigkeit zu berücksichtigen. Solche Massanhmen seitens der Stadt Biel sind schon länger zu beobachten und wir denken, dass dies ein weiterer Aspekt mit negativen Auswirkungen auf die Wirtschaft ist. Wenn der Autoverkehr behindert wird, werden potenzielle Kunden abgeschreckt, was insbesondere für die Geschäfte und Dienstleister in der Sta																					
	und die wirtschaftliche Situation der Stadt und der Agglomeration auswirken kann.																					
	Eine ausgewogene Mobilitätspolitik muss alle Verkehrsträger in den Blick nehmen und deren jeweiligen Stärken und Schwächen fair abwägen. Eine einseitige Fokussierung auf alternative Verkehrsmittel gefährdet nicht nur die Akzeptanz in der Bevölkerung, sondern auch die praktische Umsetzbarkeit von Mobilitätskonzepten.																					
	Selbstverständlich unterstützt der Gemeinderat Port auch die Förderung des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs und anerkennt die Bedeutung dieser Massnahmen für eine nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität. Diese Ansätze sind richtig, um die Lebensqualität in unserer Agglomeration zu verbessern. Dabei ist aber zu vermerken, dass sich die Umsetzung verschiedener Massnahmen auch behindern können. Ersichtlich ist dies am Beispiel der Busverbindung Nr. 6, welche regelmässig in Nidau über mehrere Minuten durch die BTI-Bahn blockiert wird. Dies gilt übrigens auch für den Fuss- und Veloverkehr. Mit dem erwähnten 1/4 Stunden-Takt der BTI-Bahn wird sich dieses Problem noch verstärken. Ob mit solchen gegenseitigen Behinderungen im ÖV die An dieser Stelle ist zu bemerken, dass mit einer weiteren Priorisierung und dem Ausbau des ÖV die heute schon hohe Belastung der Gemeinden weiter zunehmen wird. Mit heutigen Zahlungen von jährlich über Fr. 600'000 ist diesbezüglich für unsere Gemeinde eine Schmerzgrenze erreicht und wir sind nicht bereit, das Angebot beliebig zu erweitern. Es sei denn, der Kostenteiler nach ÖV-Punkten wird generell überprüft oder es wird abgeklärt ob kantonale Gelder, welche für den Westast zurückgestellt wurden, zur Entlastung der Gemeinden beim Lastenausgleich ÖV eingesetzt werden können.																					
	Wir sind auch nicht einverstanden mit der Annahme, dass die vorgeschlagenen Massnahmen allein ausreichen werden, um die bestehenden Verkehrsprobleme in der Agglomeration sowohl kurzfristig als auch langfristig zu lösen. Die Herausforderungen, vor denen wir stehen — wie Staus durch die Überlastung der Infrastruktur — erfordern ein umfassenderes Konzept. Die Förderung des öffentlichen und des nichtmotorisierten Verkehrs ist ein Schritt in die richtige Richtung, jedoch müssen auch zusätzliche Massnahmen ergriffen werden, um die Verkehrsinfrastruktur zu verbessern und den Individualverkehr zu steuern. Es ist von grosser Bedeutung, in der Mobilitätsstudie nicht nur die Auswirkungen des Durchgangsverkehrs von 9 % zu betrachten, sondern auch den verbleibenden Verkehr von 91 % angemessen zu berücksichtigen.	5																				
	Die in der Studie aufgeführten Auswirkungen der Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs, scheinen uns zu optimistisch eingeschätzt. Viele Menschen, die derzeit das Auto nutzen, werden wahrscheinlich nicht auf diese Alternativen umsteigen können oder wollen. Faktoren wie persönliche Mobilitätsbedürfnisse, die Verfügbarkeit von Infrastruktur und individuelle Lebensumstände, spielen eine entscheidende Rolle. Des Weiteren sind die Verhältnisse in einer Stadt nicht die gleichen wie in einer Agglomerationsgemeinde, insbesondere in Bezug auf Regelmässigkeit und Nähe der öV-Haltestellen. Daher ist es entscheidend, realistische Erwartungen zu setzen und bei der Entwicklung von Strategien alle Verkehrsteinehmenden zu berücksichtigen.																					
	In der Mobilitätsstudie wird darauf hingewiesen, wie sich der Ostast mit den erstellten Tunneln bereits auf die städtische Verkehrsentlastung bewährt hat. Die positiven Ergebnisse und die spürbare Entlastung des Verkehrsaufkommens in der Region zeigen, dass diese Massnahme effektiv ist. Daher gibt es keinen Grund zu der Annahme, dass dies nicht auch bei der Variante Westast der Fall wäre. Im seinerzeitigen Bericht zum Westast wurden die Tunnellösungen noch als erhebliche Entlastung des Verkehrs gewertet. Warum dies auf einmal nicht mehr der Fall sein soll, verstehen wir nicht.	-																				
	Die Tunnel würden ja nicht nur vom Durchgangsverkehr benutzt, wie in der Studie beschrieben, sondern auch in erheblichem Mass durch den MIV. Wohl kaum fährt heute jemand aus der Agglomeration durch die Stadt ins Bözingenfeld (z.B.: Berufsverkehr, Tissot Arena, Hornbach, Jumbo, Coop usw.) sondern benutzt die Tunnel und entlastet dadurch den innerstädtischen Verkehr erheblich.																					
	Daher spricht sich der Gemeinderat Port nach wie vor für den Westast mit den Tunnellösungen aus und befürchtet, dass nach 60-jähriger Planung, mit einer zu einseitigen Betrachtung eine Chance für die Stadt und Agglomeration vergeben wird.	-																				
	Freundliche Grüsse Gemeinderat Port Simon Loosli, Präsident																					

		Ü	hergen	ordnetes	,							The	matische	e Cluste	ers					
		Ĭ	Je1860	. unetes						Al	ternative			Liuste		MIV			Tunnellösur	ngen
Commune municipale d'Evilard	Stellungnahmen original Prise de position de la commune municipale d'Evilard relative à l'étude globale de mobilité Biel/Bienne Ouest	Zustimmung zur Studie	Teilweise Zustimmung zur Studie Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung Methodik der Studie	Kritik an der Flughöhe	Kommunikation und Partizipation Finanzierung	× Themenspeicher Partikularinteressen	Alternative Lösungen	Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr) Mischverkehr	Fussverkehr Öffentlicher Verkehr	Vision S-Bahn Veloverkehr	Richtplan Velo	Getrennte Velowege Sicherheitsgefühl	MIV	Multimodalität × Fehlender Fokus MIV	Wirtschaftsverkehr	Zugänglichkeit Stadtzentrum Infrastrukturelemente Allgemein	Juratunnel (Umfahrung/Jang) "Westast so besser" Porttunnel (kurz/Jang)	Netzlückenschliessung ursprüngliches Westastprojekt
Communic manusipale a zimara			^																	
	Mesdames, Messieurs, La commune municipale d'Evilard a pris connaissance de l'étude globale de mobilité Biel/Bienne Ouest, qui était en consultation publique jusqu'au 25 avril 2025. Elle tient également à vous remercier pour la prolongation du délai accordé pour prendre position à ce sujet. Lors de sa séance du 29 avril 2025, le conseil municipal a soutenu en grande partie les propositions faites pour la région de Bienne, mais a souhaité insister sur un aspect important qui n'est pas mentionné dans l'étude. Les deux localités d'Évilard et Macolin sont très bien desservies par les transports publics, que ce soit par l'intermédiaire des deux funiculaires ou encore des lignes de bus 70 et 79. Macolin est une zone de loisirs de proximité très appréciée, qui accueille de nombreux randonneurs. De nombreuses personnes s'y rendent en utilisant les transports publics, mais une part non négligeable s'y rend également en voiture. Par cette prise de position, le conseil municipal d'Evilard souhaite faire part de sa demande de maintien du giratoire situé sur l'autoroute au niveau du Taubenloch, malgré le fait que cette infrastructure ne soit pas prise en compte dans l'étude. Depuis son ouverture et après une période d'adaptation, le giratoire s'est parfaitement intégré dans le système de la branche Est. Il permet notamment aux habitants des localités d'Evilard et de Macolin, ainsi qu'aux clients de l'OFSPO (Office fédéral du sport, y compris la Haute École) et aux sportifs d'élite effectuant leur service militaire ou des cours de répétition, d'accéder au giratoire de la branche Est lors de trajets individuels et de faire demi-tour sans difficulté aîn de se rendre sur les autoroutes A5 ou A6. Pour la population locale, les collaborateurs et les visiteurs d'Evilard et Macolin, cela représente une amélioration de la qualité de vie tout en délestant la ville de Bienne en particulier la route de Reuchenette et la rue Lienhand (Boujean, Nice, cert.e-ville, etc.). -Il évite la sit de traverser la ville de Bienne, en particu																			
	AU NOM DU CONSEIL MUNICIPAL D'EVILARD Le secrétaire municipal :																			
	Christophe Chavanne																			
Verbände, Institutionen, Parteie GLP Ipsach	en und Organisationen Die Grünliberalen Ipsach danken für die Möglichkeit zur Mitwirkung an der Gesamtmobilitätsstrategie Biel/Bienne West. Wir begrüssen den durchdachten Prozess und die klare Analyse der aktuellen	х							х	х	х					x		х	х	
	1. Fokus auf den hausgemachten Verkehr – statt Grossprojekte Wir unterstützen die Ein-schätzung der Studie, dass der Binnen- und Quell-/Zielverkehr den grössten Teil des Verkehrs im Raum Biel ausmacht – nicht der Durchgangsverkehr. Daraus folgt für uns: Statt Milliarden in neue Tunnel zu investieren, braucht es eine gezielte, kluge Verkehrslenkung und -verlagerung innerhalb der Agglomeration. 2. Förderung nachhaltiger Mobilität Im Sinne unserer politischen Ziele – Nachhaltigkeit, Lebensqualität und Innovation – setzen wir uns für: *den konsequenten Ausbau der Fuss- und Veloinfrastruktur, *den konsequenten Ausbau der Fuss- und Veloinfrastruktur, *und die Integration neuer Mobilitätsformen wie Sharing-Modelle oder On-Demand-Angebote. 3. Realistische Lösungen statt Tunnelträume Ein riesiger Tunnelbau ist aus unserer Sicht weder ökologisch noch verkehrstechnisch sinnvoll. Die Erfahrung zeigt, dass neue Kapazitäten neuen Verkehr erzeugen. Vielmehr setzen wir uns für Kreative, punktuelle Lösungen ein – etwa: *Über- oder Unterführungen für ÖV, Velo- und Fussverkehr, *grüne Überdeckungen mit Aufenthaltsqualität (Stadtlandschaften statt Schneisen), *verkehrsberuhigende Massnahmen zur Entlastung belasteter Quartiere wie an der Bernstrasse. 4. Porttunnel: Zweifel an der Wirkung Auch bei der langen Variante des Porttunnels stellen wir die Frage, ob diese tatsächlich zu einer spürbaren Verkehrsreduktion in Ipsach und Umgebung führt. Die Verlagerungswirkung scheint begrenzt. Auch hier fordern wir eine sorgfältige Kosten-Nutzen-Abwägung, die ökologische und raumplanerische Aspekte mit einbezieht. 5. Nachhaltigkeit und Lebensqualität im Zentrum Die Zukunft der Mobilität darf nicht in Beton gegossen werden. Sie muss flexibel, ökologisch und auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet sein. Die GIP Ipsach steht für eine Mobilitätsstrategie, die Klimaziele unterstützt, die Lebensqualität steigert und innovativ mit knappen Ressourcen umgeht. Freundliche Grüsse																			

		Übe	ergeo	ordnete	s									Them	atische	e Clus	sters							
					Bu							Alterna	ative L	ösunge					MIV			Tunnellös	ungen	
	Stellunggebreen existing!	ustimmung zur Studie eilweise Zustimmung zur Studie	blehnung der Studie	eine direkte Aussage zur Studie	enntnisnahme ohne weitere Berücksichtigur nathodib der Chidia	letnodik der Studie ritik an der Flughöhe	ommunikation und Partizipation	nanzierung	nemenspeicher artikularinteressen	Iternative Lösungen Isc. Ind Valoverkehr II anssammerkehr)	lischverkehr	ussverkehr	ffentlicher Verkehr	ision 5-bann eloverkehr	ichtplan Velo	etrennte Velowege	cherheitsgefünl IIV	arkplätze	lultimodalität ehlender Fokus MIV	/irtschaftsverkehr ugänglichkeit Stadtzentrum	ifrastrukturelemente Allgemein	uratunnel (Umfahrung/lang) Nestast so besser"	orttunnei (kurz/iang) etzlückenschliessung	rsprüngliches Westastprojekt
Fraktion Grüne/EVP Nidau	Stellungnahmen original Die Gesamtmobilitätsstudie versucht ein umfassendes Bild der zukünftigen Gesamtverkehrssysteme zu geben. Dabei werden zu Beginn sechs Ziele formuliert. Wir begrüssen die übergeordnete	X	. ∢	(\script \scri	¥ 2	≥ ⊻	ž	Œ F	F	∢ ū	_ ≥	х х	:O ;	> > X	2	0 0	<u>⊼ ≥ </u>	ا ته	≥ ਪੱ	S N	×	3 1 6	<u> Z</u>	5
	Zielformulierung, da es die drei Bereiche Wirtschaft, Ökologie und Gesellschaft gleichermassen berücksichtigt. Alle Mobilitätsziele und Kriterien basieren auf den bestehenden Grundlagen der Behörden. Sie richten sich an der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie «Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen» (4V-Strategie) aus.																							
	Positiv werten wir die Tatsache, dass bei allen möglichen Tunnelvarianten keine innerstädtischen Anschlüsse mehr vorgesehen sind. Dies ist weder gewünscht noch kann die Struktur der Stadt die daraus folgende Mehrbelastung verkraften. Im Weiteren folgt dies auch aus den Empfehlungen aus dem Dialogprozess.																							
	Schlussfolgerungen Aus den Untersuchungen geht hervor, dass der Anteil des MIV (motorisierte Individualverkehr) sehr hoch ist. Wir stimmen mit der Schlussfolgerung 1 überein: "Der grösste Hebel, um Wirkungen im Sinne des Zukunftsbilds aus dem Dialogprozess zu erzielen ist somit beim «hausgemachten» MIV im erweiterten Agglomerationskern zu verorten."																							
	Aus den Schlussfolgerungen 3-7 sind für uns folgende Punkte zentral: -Der hausgemachte MIV muss verringert werden.																							
	-Die Fussgängerverbindungen müssen verbessert werden -Die Velonetzplanung muss vollständig umgesetzt werden -Umsetzung des Konzepts öffentlicher Verkehr																							
	Dort wo Velo oder öV keine sinnvollen Alternativen darstellen, können allenfalls gezielte, punktuelle Massnahmen zugunsten des MIV ins Auge gefasst werden. Wir begrüssen die umfassende Darstellung der Mobilität und deren mögliche Entwicklung in der Agglomeration. Der Einbezug der Fussgängerverbindungen und des Velonetzes in diese Studie ist richtig und zielführend, insbesondere in Bezug einer Aufwertung der Wohn- und Lebensqualität des städtischen Gebietes.																							
SP-PS Biel/Bienne	Mitwirkung der Sozialdemokratischen Gesamtpartei der Stadt Biel zur Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West	х										х	х	х		х	+	х	х		х			
	Mit Interesse haben wir die Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West studiert und bedanken uns für die Möglichkeit mitwirken zu können.																							
	Die SP fordert eine ökologische Stadt- und Agglomerationsentwicklung. Diese Haltung vertritt die SP auch in der Verkehrspolitik. Als äusserst wichtig erachten wir, dass die Veloinfrastruktur stark und strategisch ausgebaut wird. Die SP/PSR und JUSO-Fraktionen haben im Stadtrat von Biel erfolgreich eine Motion durchgebracht, welche eine Velooffensive und eine Verdoppelung des Veloanteils innerhalb von 20 Jahren fordert. Das Verlagerungspotenzial vom MIV auf den Veloverkehr kann nur ausgenutzt werden, wenn																							
	direkte, sichere und gemeindeübergreifende Velorouten (basierend auf den Velonetzplänen) ganzheitlich konzipiert und umgesetzt werden, statt auf punktuelle kleine Verbesserungen für den Veloverkehr ohne klare Strategie zu setzen. Die Velorouten/Velobahnen sind zwingend nach dem Prinzip 8-80 zu konzipieren, in Tempo 30-Zonen als vortrittsberechtigte Velostrassen zu führen und auf verkehrsreichen Strassen mit einem Randstein physisch von der Fahrbahn des MIV abzusetzen. Der Kanton hat sich an den Kosten des Ausbaus zu beteiligen. Die Gesamtmobilitätsstudie zeigt wie																							
	dies gefördert werden soll. Die Studie zeigt auch, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an den Fahrten sehr hoch ist, gerade wenn es sich um kurze interne Strecken handelt. Daher gibt es ein großes Potenzial, den internen Verkehr auf den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr (ÖV) zu verlagern, um den MIV zu reduzieren. In der Stadt Biel müssen dazu die Oberflächen-Parkplätze																							
	reduziert werden. Grundsätzlich sollen vor allem die Parkhäuser benutzt werden. Die Parkhäuser sind zurzeit zu wenig benutzt. Ziel muss sein, dass die Autos der Agglomeration bereits in den Parkhäusern Brügg und der Tissot-Arena abgestellt werden und weiter in die Stadt Biel mit dem ÖV oder dem Velo gefahren wird (P&R). Dies erfordert einen Ausbau der ÖV Verbindungen und																							
	hochwertiges Velowegnetz. Auch die Förderung des Fussverkehrs sollte prioritär sein. Dies kann vor allem durch sicherere Fusswege erfolgen. Ein aufgemalter Fussweg, wie er an der Reuchenettestrasse ist, kann nicht hingenommen werden. Zudem müssen die Schulwege sicherer werden. Hier können Begegnungszonen bei den Schulhäusern einiges verbessern.																							
	Der Stadtrat hat eine überparteiliche Motion zu Tempo 30 auf Stadtgebiet überwiesen, diese Massnahme steht für die SP Dass keiner der projektierten Tunnel der N5 gebaut wird, begrüssen wir ausdrücklich. Die CO2 Belastung durch den Bau und den Betrieb dieser Tunnels ist zu gross und zu kostenintensiv. Der Mehrwert für den MIV-Verkehr ist nur minimal. Deshalb stimmen wir der Studie hier voll zu.																							
	Damit der MIV auf den Velo-, Fuss- und ÖV- Verkehr verlagert werden kann, braucht es bei allen drei Verkehrsträgern einen Ausbau. Besonders kann die Verlagerung gelingen, wenn der Veloverkehr und der ÖV markant ausgebaut werden. Der Velo- und Fussverkehr bedient die Stadt und Agglomeration im Nahbereich. Der ÖV kann den Agglomerations-, Nah-, und Fernbereich bedienen.																							
	Fazit: Grundsätzlich stimmen wir der Studie zu. Dass der Veloverkehr besonders gefördert werden soll, ist ein positives Zeichen. Leider wird aber dem ÖV noch zu wenig Beachtung geschenkt, da dieser sehr wichtig für eine Verlagerung und Reduzierung des MIVs ist.																							
	Dass die Tunnel der N5 nicht gebaut werden sollen, begrüssen wir. Wie bereits oben erwähnt soll der MIV zumindest in der Stadt Biel abgebaut werden, damit die Stadt wieder zum Lebensraum der Bevölkerung wird! Ziel muss sein, weniger MIV, mehr ÖV, mehr Langsamverkehr und qualitativ hochstehende, attraktive Aussenräume in der Stadt.																							
	Für die SP-Gesamtpartei, Biel den 25. April 2025, Susanne Clauss / Co-Präsidentin, Michaël Steiner / Co-Präsident																'							

		Ül	bergeor	dnetes	!S										natische	Cluste	rs							
										<u> </u>		Altern	native	Lösunge	en			N	νιν			Tunne	llösun	gen
	Stellungnahmen original	ustimmung zur Studie	eilweise Zustimmung zur Studie blehnung der Studie	eine direkte Aussage zur Studie	enntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	lethodik der Studie ritik an der Elushähe	ommunikation und Partizipation	nanzierung	nemenspeicher artikularinteressen	Iternative Lösungen	uss- und Veloverkehr (Langsamverkehr) lischverkehr	ussverkehr	ffentlicher Verkehr	Ision S-Bahn eloverkehr	ichtplan Velo	etrennte velowege cherheitsgefühl	\II\	arkplatze Iultimodalität	ehlender Fokus MIV	<i>Jirtsc</i> haftsverkehr gänglichkeit Stadtzentrum	nfrastrukturelemente Allgemein	uratunnel (Umfahrung/lang) Nestast so besser"	orttunnel (kurz/lang)	etzlückenschliessung rsprüngliches Westastproiekt
Grüne Biel / Les Vert·e·s Bienne	Sehr geehrte Damen und Herren	N I	<u> </u>	×	¥ 2	≥ ⊻	Ž Ž	Œ F	= 6	⋖	<u> </u>	: Œ	:O :	> > v v	~ (S S	≥ _	<u>a</u> ≥	T.	> N	느	3 5	ď	Z 5
	Die Grünen Biel bedanken sich für die Möglichkeit, zur "Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West" Stellung beziehen zu können. Die Grünen teilen die Einschätzung der Studie, wonach die Belastung durch den motorisierten Individualverkehr im Siedlungsgebiet stellenweise sehr hoch ist. Diese Belastung bedeutet konkret gesundheitliche Konsequenzen durch Lärm und Abgase, Sicherheitsrisiken für andere Verkehrsteilnehmer:innen, insbesondere Radfahrer:innen und Fussgänger:innen, sowie einer allgemein eingeschränkten Aufenthalts- und Lebensqualität in den betroffenen Gebieten. Entsprechend ist für die Grünen der Handlungsbedarf gegeben: So unterstreichen wir den Verbesserungsbedarf durch eine Verlagerung insbesondere des Binnen-, Quell- und Zielverkehrs auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV. Wir möchten aber auch darauf aufmerksam machen, dass es nicht nur eine Verlagerung im "Modalsplit" braucht. Die Schweiz verbraucht deutlich mehr Energie, als unser Planet ertragen kann, und der Verkehr hat einen grossen Anteil an diesem Verbrauch. Es führt deshalb kein Weg an einer absoluten Abnahme des energetisch ineffizienten motorisierten Individualverkehrs vorbei. Um dieses Ziel zu erreichen, ist nebst einer konsequenten Verfolgung der 4V-Strategie die Stadtplanung auf eine Stadt der kurzen Wege, die eine Nahversorgung ermöglicht, auszurichten. Unerlässlich sind aber auch übergeordnete raumplanerische, fiskale und verkehrliche Massanhmen, um den MIV zu reduzieren. Zu erwähnen ist auch, dass die angestrebte Verlagerung des MIV zu einer Entlatung auf dem Strassennetz führt, was wiederum dem Wirtschaftsverkehr zugutekommt. Wie die Studie weiter aufzeigt, ist auch für die Grünen klar, dass eine Tunnellösung keine Lösung darstellt. Dies macht den MIV vielmehr attraktiver, was im Widerspruch zur oben erwähnten Forderung nach Abnahme des MIV steht. Wenn es noch eine Möglichkeit gibt, die Klimakrise zu bremsen, dann ist jetzt der Moment, um auch in der Mobilitätsplanung die Weichen richtig zu stellen. Die Grünen fiele des Stud																							
Parti socialiste romand	Prise de position du Parti socialiste romand de Bienne - Etude Mobilité globale. Le Parti socialiste romand de Bienne (PSR) salue le travail approfondi et rigoureux réalisé dans le cadre de l'étude de mobilité globale Biel/Bienne Ouest. Cette démarche constitue un jalon important dans la recherche de solutions durables, cohérentes et collectivement acceptables aux défis de mobilité de notre agglomération. Les résultats du rapport permettent de dépasser les clivages anciens autour de la « branche ouest » de l'A5 pour envisager un avenir orienté vers la transition écologique et la qualité de vie urbaine. Le PSR partage l'essentiel des constats posés par l'étude, notamment la	x				х			x	x	x		х	x				x		х	x			
	faible part du trafic de transit, le poids encore excessif du trafic individuel motorisé (TIM) dans les trajets internes, et le fort potentiel de report modal vers les transports publics et la mobilité douce, tout comme le fait qu'une "solution tunnel" n'est plus nécessaire et représente un mauvais rapport coût/bénéfice. Toutefois, nous estimons que plusieurs dimensions doivent être davantage approfondies pour faire de cette étude une véritable base d'action politique ambitieuse pour les années à venir. C'est dans cet esprit constructif que nous formulons les commentaires et propositions suivants. L'étude apporte des informations tout à fait intéressantes, notamment en ce qui concerne le trafic de transit puisque selon les analyses réalisées, ce dernier est proportionnellement très faible par rapport au trafic interne et au trafic de départ et destination. Néanmoins, il manque à notre sens une vision plus précise de la charge de trafic sur les principaux axes (en particulier l'axe Bienne Est - Quest) mettant en évidence quels sont les points chauds de la mobilité à Bienne et dans sa périphérie immédiate. Par ailleurs, sur la base de l'étude, il apparaît que la construction de tunnels que ce soit pour une branche ouest ou pour le tunnel Jura n'est pas justifiée. Selon l'étude, ces ouvrages seraient d'une part très probablement sous-utilisés par rapport aux investissements nécessaires et aux impacts sur l'environnement et d'autre part, leur construction risquerait de faire un appel d'air depuis l'autoroute A1 (Zurich-Berne) surchargée vers la N5/A5 avec des conséquences désastreuses pour la rive nord du lac de Bienne. Le PSR salue et reconnaît ces conclusions issues de l'étude. Alors que sur certains axes routiers de la ville la situation n'est actuellement pas satisfaisante en termes d'engorgement et de nuisance, l'étude démontre que la situation devrait empirer à l'avenir avec une augmentation du transport individuel motorisé (TIM). Le PSR reconnaît qu'il y a donc une forter enécessité d'agi. L'étude montre																							

		Ü	bergeo	rdnete	es											tische C	Cluste	ers						
			eise Zustimmung zur Studie nung der Studie	direkte Aussage zur Studie	nisnahme ohne weitere Berücksichtigung	odik der Studie	an der Flughöhe nunikation und Partizipation	zierung	enspeicher	ularinteressen ativa i čemana	und Veloverkehr (Langsamverkehr)	verkehr sykehr	tlicher Verkehr		erkehr	olan Velo nnte Velowege	heitsgefühl		latze nodalität	Almonder Fokus MIV	chaftsverkehr glichkeit Stadtzentrum	trukturelemente Allgemein	tast so besser"	unnel (kurz/lang) ickenschliessung
	Stellungnahmen original	ustim	eilwe Ablehr	eine	ennti	Metho Vritity	critik a	inanz	heme	artik	ı-ssn	Misch	Öffent	/ision	/elove	Sichtp Setrer	icher	≥ -	arkpl Aultin	ehler	Wirtsc Zugän _l	nfrast	West	orttu
	Un aspect important qui ne fait pas l'objet d'approfondissements dans l'étude est la question de la qualité des espaces publics adjacents aux voies de déplacement. Le PSR estime que réduire le nombre de voitures traversant la ville et supprimer des places de stationnement en surface constitue une condition essentielle pour améliorer la qualité de vie des habitantes et habitants de l'agglomération blennoise, libérer des espaces de convivialité, de verdure et de sécurité, et faire de libenne une ville plus attractive pour toutes et tous (habitantes et habitants, visteuses et visiteurs, commerces). Cette perspective est peu explicitée dans l'étude, alors même qu'elle conditionne le succès des mesures proposes. Un autre point que l'étude n'aborde que très peu est la question du transport le à l'activité économique (en particulier transport de marchandises par poids lourds), Il est impératif que ce transport suive les mêmes principes que le transport de particuliers avec un report sur le rail si possible et une limitation des axes de desserte qui doivent à tout prix éviter le transit par des quartiers d'ababitation. L'étude démontre également que la part du TIM dans les déplacements entre Bienne, les quartiers périphériques et sa périphérie proche (Jura bernois, Seeland) est très importante. Ici, un report de charge vers les transports publics et le transport ferroviaire notamment pourrait s'avérer très efficace pour désengorger la ville du TIM pendulaire. La mise en place d'un système de RRR régional assurant des liaisons directes et régulières entre les 5 axes ferroviaires principaux (Jura bernois, rive Nord, rive Sud, Lyss Berne et Granges-Soleure) doit être étudiée de manière prioritaire, selon le PSR (cf. à ce sujet les réflexions déjà menées dans le cadre de la Vision RER Bienne 2045). Le dévelopement des RRR région aurichoise ou vaudoise est particulièrement parlant et inspirant. Toutefois, pour y parveini; il sera nécessaire d'améliorer le confort et la cadence des transports publics nécessiters d'auficier			× ×			× 1 ×										\$				2			<u>u 2</u>
	sonores, stationnement, perméabilité des sols, etc.) et qu'un tableau de bord public permette à la population de suivre les progrès réalisés dans les différents secteurs de la ville et son agglomération. L'étude constitue un outil important d'aide à la décision ; il est désormais temps que les autorités assument leur rôle et traduisent ses conclusions en engagements concrets.																							
rünliberale Biel/Bienne	GLP Biel/Bienne Stellungnahme Mitwirkung Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West	х				х	х			:	(x	x		
	Biel/Bienne, 25.4.2025																							
	Sehr geehrte Damen und Herren, Die Grünliberalen Biel/Bienne bedanken sich für die Möglichkeit der Mitwirkung zur Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West 2025. Die Studie leistet einen wichtigen Beitrag zur Diskussion um die zukünftige Entwicklung des Verkehrsraums vor allem im Westen von Biel/Bienne und der umliegenden Region.																							
	Grundsätzliche Bemerkung Die Grünliberalen begrüssen grundsätzlich Möglichkeiten zur Partizipation, den Einbezug der Bevölkerung und die Durchführung von Mitwirkungen zu politischen Projekten. Im Falle der Gesamtmobilitätsstudie (GMS) stellen sich uns allerdings Fragen zum Zweck der durchgeführten Mitwirkung. Die GMS nimmt für sich in Anspruch, eine analytische Untersuchung zu sein und keine politischen Aussagen zu machen. Gemäss diesem Anspruch wären die Ergebnisse der GMS als Faktengrundlage zu betrachten und nicht als inhaltliche Aussagen, zu welchen auch abweichend Stellung bezogen werden kann.																							
	Es stellt sich für uns somit die Frage, was mit den Rückmeldungen dieser Mitwirkung, die unzweifelhaft auch politisch gefärbt sein werden, passieren wird. Ist es denkbar, dass die GMS aufgrund der aus der Mitwirkung eingegangenen Rückmeldungen überarbeitet wird? Dies stünde im Widerspruch zum Anspruch der GMS, auf fachlichen Analysen zu basieren und keine politischen Gewichtungen vorzunehmen. Steht hingegen die GMS als Analyse so fest, so fragt sich, was die eingehenden Mitwirkungsantworten bezwecken können.																							
	Allgemeine Einschätzung Wir teilen die in der Studie dargelegte Analyse der heutigen Verkehrsherausforderungen weitgehend. Die Identifikation der Ursachen, insbesondere der hohe MIV-Anteil und die damit einhergehende Belastung wichtiger Stadtachsen, ist nachvollziehbar und wichtig. Die Studie bestätigt auch eindeutig, dass der MIV-Durchgangsverkehr in Stadt und Agglomeration Biel nur eine geringe Bedeutung hat und ein grosser Teil des Verkehrs aus Binnen-, sowie Ziel- und Quellverkehr besteht. Verbesserungen müssen daher primär mit Blick auf den Verkehr auf kurzen Strecken erfolgen. Die vorgeschlagenen Massnahmen und Stossrichtungen gehen grundsätzlich in die richtige Richtung und enthalten zahlreiche sinnvolle Massnahmen. Der Fokus muss auf dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs, sowie des Fuss- und Veloverkehrs liegen, um die grösstenteils durch lokalen Verkehr verursachten Probleme zu lösen. Die vorgeschlagenen «Bausteine» wie das Kammersystem, das Verkehrsmanagement und die Aufwertung des öffentlichen Raums sind unterstützenswert und notwendig – völlig unabhängig davon, ob und wie ein allfälliger Ausbau der Nationalstrasse aussieht.																							

		Übe	ergeore	dnetes									1	Thema	tische C	lusters	i							
	Stellungnehmen original Kritäspunkte & Herausforderungen Totadem bleiben für die Grüniberalen Biel/Bisnene zentrale Herausforderungen offen, auf die die GMS nur ungenigende Antworten liefert. Die GMS zeigt auf, dass Massnahmen wie die verschiedenen evolusierten Tunnekrainente für die Nationalstrasse nicht hönenswerst sind und keine Lösung darstellen. Wo die effektiven Lösungen für die verkehrlichen Herausforderungen liegen wird aber nicht ausreichend klar. Es fehlen die konkreten Massnahmen, welche eine echte Perspektive für ein verbessertes Verkehrssystem liefern. Trennung wischen Sastd und See Die Ternung won (ninen) Stadt und S	Zustimmung zur Studie Teilweise Zustimmung zur Studie	Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie	Nenntrishanme onne Wertere Berucksichtigung Methodik der Studie	Kritik an der Flughöhe	Kommunikation und Partizipation	Themenspeicher	Partikularinteressen	Atternative Losungen Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	Mischverkehr	Offentlicher Verkehr			Richtplan Velo Getrennte Velowege	Sicherheitsgefühl Sicherheitsgefühl	MIV Parkplätze	Multimodalität S	Fehlender Fokus MIV	Zugänglichkeit Stadtzentrum	Infrastrukturelemente Allgemein	Turadumer (Umanumey, ang) "Westast so besser"	Porttunnel (kurz/Jang) uns Nasystiir-konschliaceung	INELAULA REINALINESSUNG LUSPOLÜNG EIGHES WESTBASTDYOJEKT
ro Natura Seeland	Stellungnahme des Vorstands von Pro Natura Seeland zur Mitwirkung in der Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West Pro Natura Seeland nahm 2019-2020 am Dialogprozess zum AS-Westast teil. Von 2021 bis 2025 nahmen wir Einsitz in der Reflexionsgruppe bzw. im EBBN-Forum. Wir unterstützen das Zukunftsbild au dem Schlussbericht des Dialogprozesses (2020), das u.a. sinnvolle ökologische Leitideen für die Agglomeration Biel/Bienne-Nidau vorgibt, zum Beispiel mehr Natur in der Stadt und die (Wieder-Herstellung der städtischen Gewässerräume als grünes, verhiednedes Netz.) bei behördlichen Planungsgrundlagen, auf denen die im Februar 2025 publizierte Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne-West basiert, sehen ebenfalls «die Bewahrung und Aufwertung der ökologischen Infrastruktur, sowie die Revitalisierung und Aufwertung von ökologischen Funktionen der verschiedenen See- und Flussufer (vor). Die Landschaftsräume mit ihren unterschiedlichen Funktionen sollen entwickelt und durch ein Feriarunnentz verbunden werden.» (Gesamtmobilitätsstudie, S. 15) Mit der Gesamtmobilitätsstudie wurden Nutzen und Zweckmässigkeit von Tunnellösungen zur Schliessung der Nationalstrassennetzlicke in Biel-West Sowie eines Porttunnels geprüft. Auch wurde der Beitrag von alternativen sog. «Stossrichtungen» (Massnahmenkombinationen) zu einem nachhaltigen und funktionierenden Gesamtwerkehrsystem untersucht. Die Gesamtmobilitätsstudie zeigt, wie der Verkehr und die Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Raum Bie/Bienne 2040 gestaltet sein sollen. Die Gesamtmobilitätsstudie ist ein Expertenbericht und basiert auf den heute politisch vorgegebenen Mobilitätsstudie und surden schließer der Sieden werden ein Westen ein der Sieden schließer und Beitragen ein Mobilitätsstudie, S. 76-77) Pro Natura Seeland begrüsst die Gesamtmobilitätsstudie der von EBBN beauftragten Ingenieurbüros (Transitec, Interface) vom 19.02-2025 und ihre Schlussfölgerungen. Das Vorgehen bei der Erstellung der Gesamtmobilitätsstudie ist nachvollziehbar und empirisch begründet. Wir begrüssen				x					x											x			

		Übei	ergeord	dnetes								1	hematis	sche Cl	<u>uster</u> s						
											Alternati				H		MIV		Tu	nnellösun	ngen
	Stellunggebmen existing!	ustimmung zur Studie eilweise Zustimmung zur Studie	blehnung der Studie	eine direkte Aussage zur Studie enntnisnahme ohne weitere Berücksichtieung	lethodik der Studie	ritik an der Flughöhe ommunikation und Partizination	ommanikation dila ratizipation nanzierung	nemenspeicher artikularinteressen	Iternative Lösungen	uss- und Veloverkehr (Langsamverkehr) Iischverkehr	ussverkehr ffentlicher Verkehr	ision S-Bahn	eloverkehr ichtplan Velo	etrennte Velowege	cherheitsgefühl IIV	arkplätze	ehlender Fokus MIV	intschautsverkeni Lgänglichkeit Stadtzentrum	nfrastrukturelemente Allgemein uratunnel (Umfahrung/lang)	Nestast so besser" orttunnel (kurz/lang)	etzlückenschliessung rsprüngliches Westastprojekt
	Stellungnahmen original Pro Natura Seeland teilt die wesentlichen Schlussfolgerungen der Gesamtmobilitätsstudie, insb. auch im Hinblick auf den Flächenverbrauch und die Umweltschäden durch mögliche neue	Zı	¥	<u> </u>	Σ	Ϋ́ Y	ž Œ	± 2	¥	죠 ≥	<u>로</u> :	Ϊ́	> 2	Ğ	is ≥	2 2	표 :	Zr	드	- 3 - 3	Ž 5
	Autobahntunnel (in der Gesamtmobilitätsstudie «infrastrukturelemente» genannt). Wir stimmen der Schlussfolgerung der Gesamtmobilitätsstudie zu, dass die analysierten Autobahntunnel «in der Summe nicht zu einer Verbesserung im Sinne der Mobilitätsziele und Vachhaltigkeitskriterien führen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass alle sechs Infrastrukturelemente in erster Linie den Durchgangsverkehr verlagern. Der Binnenverkehr und in grossen Teilen auch Jer Quell-/ Zielverkehr – wo der grösste Handlungsbedarf zu verorten ist (vgl. Kapitel 2.3) – werden durch die Tunnels nicht respektive kaum beeinflusst. » (Gesamtmobilitätsstudie, S. 65) Die in der Gesamtmobilitätsstudie untersuchten Autobahntunnel leisten keinen Beitrag zur Erreichung der Verkehrsziele in der Agglomeration Biel/Bienne Nidau. Sie bringen vielmehr neben erheblichen Umweltbelastungen und negativen Auswirkungen auf das klima durch erhöhten CO2-Ausstoss (durch Bau und Betrieb eines Tunnels) extrem hohe Kosten für die öffentliche Hand mit sich, die sich in Zeiten knapper Kassen und Budgets nicht rechtfertigen lassen. Wir teilen die Schlussfolgerung der Gesamtmobilitätsstudie, dass das wirtschaftliche Kosten/Nutzen-Verhältnis bei jedem der untersuchten Autobahntunnel klar negativ ist. Gemäss der Gesamtmobilitätsstudie besteht ein sehr hohes Potenzial für eine Verlagerung von Autofahrten (motorisierter Individualverkehr, MIV) auf andere Verkehrsmittel. Pro Natura Seeland teilt die Schlussfolgerung im Bericht, dass daher prinzipiell im Binnenverkehr und im Quell-/Zielverkehr die Alternativen zum motorisierten Verkehr, zu optimieren bzw. zu maximieren sind. Wir sind davon züberzeugt, dass von den sog. «alternativen Stossrichtungen» alle Verkehrsteilnehmenden, der Wirtschaftsverkehr und die Anwohner, sowie Umwelt und Natur profitieren. Der Bericht äussert sich kritisch zum Stand der seit langem sehr schleppenden Umsetzung bei hisherigen Planungen hilder Stadt Biel. Ein funktionierendes und nachhaltiges Verkehrssystem in der Agglomeration kann mit einer weit																				
N5 Bielersee - so nicht	Stellungnahme von «N5 Bielersee – so nicht» zur Mitwirkung in der Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West	x						х	x										х		
E C C S S	Wir danken für die Möglichkeit der Mitwirkung und begrüssen die Stossrichtung der Studie insgesamt. KNS Bielersee - so nicht» nimmt zustimmend zur Kenntnis, dass die Gesamtmobilitätsstudie zum Schluss kommt, dass die untersuchten Autobahntunnel im Perimeter insgesamt keine positive Wirkung auf die Zielerreichung im Zusammenhang mit den Mobilitätszielen haben. Ebenso nimmt der Verein zur Kenntnis, dass die Experten das Verkehrsaufkommen am linken Bielerseeufer - auch im Jahr 2040 - mengenmässig als eher gering einschätzen. Vor dem Hintergrund dieser Aussage und selbst wenn der geplante Twanntunnel - im Gegensatz zu den in der Studie untersuchten Tunneln - vermutlich einen grösseren Anteil an motorisiertem Durchgangsverkehr aufnehmen könnte, ist für den Verein «N5 Bielersee – so nicht» klar, dass der Bau des Twanntunnels angesichts der erheblichen Umweltbelastungen, der Zerstörung von geschütztem Rebland, der sehr langen Belastung der Anwohnenden durch die Bauinstallationen sowie der enorm hohen Kosten für die öffentliche Hand nicht gerechtfertigt werden kann. Wir fordern daher den Bund bzw. das ASTRA sowie den Kanton Bern auf , ihre Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Bau des Twanntunnels unverzüglich einzustellen. Für «N5 Bielersee – so nicht» belegt die Gesamtmobilitätsstudie, dass für die künftige Verkehrsplanung der Agglomeration Biel der Fokus auf die Maximierung der Alternativen zentral sein wird. Diesen Ansatz begrüssen wir sehr und wiederholen unsere Forderungen für das linke Bielerseeufer, konkret für die Strecke Biel – Ligerztunnel: Transitverbot für den Schwerverkehr Durchgehende Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h Durchgehende, beidseitige Velostreifen oder einen von der Fahrbahn abgetrennten Schnell-Veloweg																				
I s	Einen Kritikpunkt an der Gesamtmobilitätsstudie möchten wir dennoch anbringen. Im Dokument wird im Zusammenhang mit dem Bau des Twanntunnels von einer Verbesserung des Veloverkehrs am inken Bielerseeufer gesprochen. Auf der Höhe des Twanntunnels sind die Velowege bereits heute einwandfrei. Ein Verbesserung der Velowege wäre aber zwischen Rusel und dem Seevorstadtkreisel sinnvoll. Dieser Abschnitt wird durch den Bau des Twanntunnels aber nicht beeinflusst. Dieser Punkt ist für uns nicht nachvollziehbar. Ansonsten sind wir mit den Ausführungen und den Zielsetzungen einverstanden, teilen die Schlussfolgerungen der Studie und vertrauen darauf, dass die Behörden – lokal, kantonal und national – sich an die Stossrichtungen dieser Gesamtmobiliätsstudie halten werden.																				
Stiftung Landschaftsschutz Schweiz	Die SL unterstützt die Ergebnisse und Schlussfolgerungen der Gesamtmobilitätsstudie	х				+						+									
						-							-								

		Übe	ergeord	Inetes										tische Cl	lusters							
											Alternat	ive Lös	sungen				MIV	1		Tunnell	sungen	
	Stellungnahmen original	Zustimmung zur Studie Teilweise Zustimmung zur Studie	Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung Methodik der Studie	Kritik an der Flughöhe	Kommunikation und Partizipation Finanzierung	Themenspeicher	Partikularinteressen Alternative Lösungen	Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr) Mischverkehr	Fussverkehr Öffmetlichar Vockabr	Vision S-Bahn	Veloverkehr	Richtplan Velo Getrennte Velowege	Sicherheitsgefühl	MIV Parkplätze	Multimodalität Fehlender Fokus MIV	Wirtschaftsverkehr	Zuganglichkeit Stadtzentrum Infrastrukturelemente Allgemein	Juratunnel (Umfahrung/lang) "Westast so besser"	Porttunnel (kurz/lang) Netzlückenschliessung	ursprüngliches Westastprojekt
Regionale Verkehrskonferenz 1	Stellungnahme zur Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West	х						х		х		х х							х			
(RVK1)	Sohr geehrte Damen und Herren																					
	Sehr geehrte Damen und Herren Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zur Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West (GMS) zu äussern. Die RVK 1 ist zuständig für die Angebotsplanung des öffentlichen Regional- und Ortsverkehrs in Biel, dem Seeland und dem Berner Jura. Der Fokus unserer Stellungnahme liegt deshalb primär beim öffentlichen Verkehr. Die GMS bietet eine umfassende Auslegeordnung und Bewertung der bestehenden Ziele, Strategien und Massnahmen für einen zukunftsgerichteten Umgang mit der Mobilität in der Agglomeration Biel. Die Studie wurde sorgfältig erarbeitet und ist fachlich fundiert. Das methodische Vorgehen ist nachvollziehbar, die Bewertung der geprüften Stossrichtungen ist transparent und die Schlussfolgerungen sind begründet. Wir sind mit den Aussagen und Schlussfolgerungen der GMS einverstanden. Zu einzelnen Punkten bringen wir folgende Bemerkungen und Anliegen ein: • Wir stellen fest, dass neue Tunnelumfahrungen auf den entlasteten Hauptachsen zu einem geringeren Verkehrsaufkommen und damit auch zu besseren Verhältnissen und mehr Fahrplanstabilität für den ÖV führen würden. Andererseits würde der induzierte Mehrverkehr die Verhältnisse für den ÖV insgesamt nicht verbessern, punktuell sogar verschlechtern. Wir teilen deshalb die Schlussfolgerung, dass neue Tunnelumfahrungen insgesamt wenig zur Zielerreichung beitragen und dies bei vergleichsweise hohen Kosten. • Die GMS attestiert dem ÖV-Konzept 2035 der RVK 1 einen grossen Nutzen für die Zielerreichung und betont die Notwendigkeit, die im Konzept vorgesehenen Angebotsverbesserungen für die Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV. Wir erwarten, dass die Angebots um 30 Prozent und die Kapazität um 50 Prozent ausgebaut werden. Damit bestehen gute Voraussetzungen für die Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV. Wir erwarten, dass die Angebotsverbesserungen dementschen din die kantonalen Angebotsbeschlüsse 2027-2030 und 2031-2034 aufgenommen und die notwendigen Mittel bereitgestellt werden. Die GMS bestätig																					
	 Um die angestrebte Verkehrsverlagerung zu erreichen, muss beim Mobilitätsverhalten angesetzt werden. Dazu braucht es funktionierende Transportketten und gute Umsteigebeziehungen. Für die Qualität des ÖV sind zudem stabile Fahrpläne und verlässliche Anschlüsse entscheidend. Das star-ke MIV-Aufkommen führt heute in den Spitzenstunden auf einzelnen Strassenabschnitten und Knoten zu Staubildung und infolgedessen zu Verspätungen und Anschlüssbrüchen. Wir teilen die Folge-rung der GMS, dass es neben einer Reduktion des MIV-Aufkommens auch punktuelle Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs und ein Verkehrsmanagement mit konsequenter ÖV-Priorisierung braucht. Damit wird auch die Erreichbarkeit des Agglomerationskerns für jenen MIV gewährleistet, der nicht auf den ÖV oder den Fuss- und Veloverkehr verlagert werden kann. Ein erhebliches Risiko für die Entwicklung der Agglomeration Biel und der Region Biel-Seeland-Berner Jura sehen wir in der Finanzierung der nötigen Massnahmen. Durch den Verzicht auf die AS Westumfahrung Biel und das Regiotram entfallen für Bund und Kanton Bern Kosten von rund 2,5 Mia Franken. Allein für die Realisierung der A5 Westumfahrung Biel hat der Kanton eine Rückstel-lung von 300 Mio CHF getätigt. Die GMS zeigt klar auf, dass neue Tunnelumfahrungen nicht zielfüh-rend sind und Investitionen in den ÖV, in den Fuss- und Veloverkehr sowie für punktuelle MIV-Massnahmen die grösste Wirkung und den grössten Nutzen erzielen. Es ist deshalb gerechtfertigt und nötig, die Rückstellungen für die A5 Westumfahrung Biel nicht aufzulösen, sondern für Investitionen in diese Massnahmen zu verwenden. Gleichzeitig muss politisch darauf hingewirkt werden, dass sich auch der Bund über das Agglomerationsprogramm angemessen an der Finanzierung der Massnahmen beteiligt. Nach dem Verzicht auf die A5 Westumfahrung Biel muss die Verkehrs- und Raumplanung in der Ag-glomeration Biel teilweise neu ausgerichtet werden. Die GMS liefert dazu die nötigen Grundlagen. Sie hat für die Angebotsplanung des																					
	Ralph Thomas, Präsident																					
	Thomas Berz und François Wermeille, Co-Geschäftsleiter																					

		Üher	rgeord	Inetes									Them	atische C	lusters							
		5561	85010	g.	0						Altern	ative Lö	isunger				MIV			Tunnellö	sungen	
	Stellungnahmen original	Zustimmung zur Studie Teilweise Zustimmung zur Studie	Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigur	Methodik der Studie	Kritik an der Flughöhe Kommunikation und Dartizination	Finanzierung	Themenspeicher	Alternative Lösungen	Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	rusciverkehr	Öffentlicher Verkehr Vision S-Bahn	Veloverkehr	Richtplan Velo Getrennte Velowege	Sicherheitsgefühl	MIV Parkplätze	Multimodalität Fehlender Fokus MIV	Wirtschaftsverkehr	Zugänglichkeit Stadtzentrum Infrastrukturelemente Allgemein	Juratunnel (Umfahrung/lang) "Westast so besser"	Porttunnel (kurz/lang) Netzlückenschliessung	ursprüngliches Westastprojekt
Jura bernois.Bienne (Jb.B)	Prise de position relative à l'étude globale de mobilité Biel/Bienne Ouest	x			х		×	х	х			х	х			x		x	x			
l	Mesdames, Messieurs,																					
	L'étude globale de mobilité Biel/Bienne Ouest est en consultation publique jusqu'au vendredi 25 avril 2025. L'association Jura bernois. Bienne (Jb.B) est globalement satisfaite des propositions faites dans cette étude mais reste attentive au fait de ne pas pénaliser les personnes en provenance du Jura bernois notamment qui se déplacent en voiture et pour qui les transports publics et la mobilité douce ne constituent pas toujours une alternative pertinente et possible pour se rendre à Bienne et ses alentours.																					
	Cette étude propose un état des lieux factuel et chiffré et une évaluation des objectifs, des stratégies et des mesures pour une gestion de la mobilité tournée vers l'avenir dans l'agglomération biennoise. Jb.B prend acte du faible impact d'un tunnel sur la fluidité du trafic en ville de Bienne, dans la mesure où le trafic de transit ne représente que 9% des déplacements effectués dans le coeur d'agglomération élargi. Jb.B comprend bien que la construction d'un tunnel aurait un coût important pour une utilité limitée quant aux objectifs fixés dans cette étude.																					
	Amélioration de la mobilité piétonne et cycliste Parmi les résultats de cette étude, on indique qu'une part significative du trafic interne et qu'une part certaine du trafic d'échange vers/depuis Bienne pourraient être effectuées en mobilité douce plutôt qu'en voiture. Néanmoins, des aménagements restent indispensables.																					
	Pour cela, Jb.B soutient un développement accéléré des infrastructures nécessaires à une politique de mobilité cycliste ambitieuse. En effet, cela est un prérequis pour que davantage de personnes se déplacent en vélo. Un tel report aura par ailleurs l'avantage de rendre le trafic automobile moins dense pour les personnes n'ayant pas d'autre choix que de se déplacer en voiture.																					
	Amélioration des transports publics D'une part, le concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne semble constituer une base de planification fondamentale pour le développement des transports publics, il est donc nécessaire de soutenir sa mise en oeuvre. En effet, une augmentation de l'offre et le développement d'une desserte plus fine rendront les transports publics plus attractifs et pratiques, ce qui devrait faciliter le report modal de nombreux automobilistes.																					
	D'autre part, on indique que ces planifications sont certes bénéfiques, elles pourraient ne pas suffire si l'on souhaite atteindre les objectifs de report modal. Dans ce cas, il est urgent de réfléchir aux moyens nécessaires afin de soutenir le développement et à l'extension du réseau de bus et potentiellement du réseau ferroviaire, en veillant par exemple à prioriser les mesures qui peuvent être mises en place à moindre coût à court, moyen et long terme.																					
	Gestion du trafic individuel motorisé L'étude fait la distinction entre le trajet fait en voiture de manière appropriée, pour lequel les transports publics et la mobilité douce ne constituent pas une solution alternative pertinente, et celui non adapté, auquel les transports publics, la marche et le vélo pourraient valablement se substituer. Cette distinction est primordiale, puisque la mobilité piétonne et cycliste n'est pas une solution envisageable pour de nombreuses personnes habitant le Jura bernois et se rendant à Bienne et ses environs.																					
	Néanmoins, des investissements restent nécessaires afin de fluidifier le trafic. Cela concerne par exemple des réaménagements ponctuels sur des axes importants, à l'image du tronçon reliant la place Guido Müller à Vigneules. Ce genre d'aménagements reçoit le soutien total de Jb.B car cela permet par exemple de faciliter l'accès à La Neuveville. En revanche, l'idée d'abaisser la limitation de vitesse entre Douanne et Bienne à 60 km/h nous laisse perplexe, dans la mesure où cela n'aurait probablement pas d'effet considérable sur le nombre de cyclistes empruntant cette route.																					
	En revanche, de nombreux véhicules et poids-lourds souhaitant se rendre à la Neuveville depuis le Jura bernois et vice-versa évitent déjà Bienne aujourd'hui. Ainsi, au lieu d'emprunter la route nationale A5 longeant la rive gauche du Lac de Bienne, ces véhiculent traversent Orvin et le Plateau de Diesse qui souffrent désormais également des nuisances liées à l'importance du trafic. Il est regrettable de ne pas avoir inclus ce tracé dans le périmètre de planification étudié.																					
	De plus, bien que cette infrastructure ne soit pas discutée dans cette étude, Jb.B souhaite faire part de son souhait de maintenir le giratoire situé au niveau du Taubenloch. Ce giratoire permet en effet de rejoindre facilement les quartiers du Nord de Bienne par l'autoroute, délestant ainsi la ville d'un trafic certain et des nuisances de celui-ci.																					
	Réallocation des moyens financiers Jb.B soutient ainsi de manière générale les propositions faites dans l'étude globale de mobilité Biel/Bienne Ouest. Néanmoins, la question du financement des aménagements et des infrastructures devant faciliter les déplacements à pied, à vélo et en transports publics n'est que trop peu abordée. Un retard dans la réalisation de ces mesures, alors que le trafic routier continue d'augmenter, impliquerait davantage de bouchons ralentissant encore les bus.																					
	Ainsi, Jb.b demande à ce que la réallocation de certains montants intialement prévus pour le contournement de Bienne par l'A5 soit envisagée. En effet, si une partie de ce montant devisé à plus de 2 milliards de francs pouvait être redirigé vers le Canton et les communes du périmètre, les mesures conseillées dans l'étude globale de mobilité Biel/Bienne Ouest pourraient plus facilements être appliquées.																					
	Appréciation globale L'abandon de la branche Ouest du contournement autoroutier de Bienne par l'A5 génère le besoin de réorienter la planification des transports et de l'aménagement du territoire dans l'agglomération biennoise. A ce titre, l'étude globale de mobilité Biel/Bienne Ouest semble fournir une évaluation solide des enjeux, des stratégies et des mesures à même de contribuer aux objectifs fixés. Avec nos salutations les meilleures.																					
	Jura bernois.Bienne, Virginie Heyer, présidente, Aurélie Lesne-Gouillon, directrice																					
		1			I	1 1		I		I		I			1 1		l				1	I

			Überge	eordnet	tes									matische (lusters							
											Alt	ternative	Lösung	en	\top		MIV	<u>/</u>		Tunnell	ösungei	_
	Stellungnahmen original	ustimmung zur Studie	eilweise Zustimmung zur Studie	blehnung der Studie eine direkte Aussage zur Studie	enntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	fethodik der Studie ritik an der Flughöhe	ommunikation und Partizipation	inanzierung hemenspeicher	artikularinteressen	iternative Losungen uss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	dischverkehr	ussverkenr iffentlicher Verkehr	ision S-Bahn eloverkehr	ichtplan Velo etrennte Velowege	icherheitsgefühl	nIV arkplätze	nultimodalität	ehlender Fokus MIV Virtschaftsverkehr	ugänglichkeit stadtzentrum nfrastrukturelemente Allgemein	uratunnel (Umfahrung/lang) Westast so besser"	orttunnel (kurz/lang)	rsprüngliches Westastprojekt
Westast so nicht / Axe Ouest pas	Mitwirkung Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West	X	F	₹	¥	x ×	X	L F	Δ.	X	2 1	X :O	> >	2 0	X	∠ ۵	2 1	T > L	X	x	X Z	. 3
comme ça	Stellungnahme des Komitees Westast so nicht! Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Mitwirkung und begrüssen grundsätzlich die Stossrichtung der GMS. Die wichtigsten Punkte vorneweg:																					
	Wir fordern, dass neben dem Langsamverkehr (LV) der öV noch stärker ausgebaut wird. Wir engagieren uns daher für die Variante 3b Die Förderung alternativer Verkehrsmittel ist umso wichtiger, als der Bestand der Strassenfahrzeuge in Biel seit 2020 trotz stetig wachsender Einwohner:innenzahl rückläufig ist Das Komitee hat erfreut zur Kenntnis genommen, dass die BHD ihren Auftrag für die GMS aufgrund unseres Schreibens vom 8.11.2023 angepasst hat und unser als Kompromiss-lösung vorgeschlagenes Tunnelprojekt "Westast so besser" von 2017 doch noch für den Variantenvergleich in der GMS berücksichtigt wurde – sogar ergänzt durch eine lange Variante.																					
	Wir sind aber wenig erstaunt, dass auch unsere Autobahnvariante den hauptsächlich durch den Ziel-, Quell- und Binnenverkehr geprägten MIV in der Region nicht wesentlich entlastet. Wenn man einen Tunnel bauen will, bleibt die Kurzvariante von WASB mit Abstand die am wenigsten schädliche Variante:																					
	> Deren Bau würde "nur" rund 5000 Tonnen CO2 emittieren (statt 75'000 bzw. 185'000 Tonnen wie die Juratunnelvarianten) > Sie erschwert damit die Erreichung der Klimaziele und birgt wie alle Varianten die Gefahr der Verkehrsverlagerung von der N1 auf die N5, aber in geringerem Ausmass als die übrigen Varianten > Der Ausbau führt auch sonst zu Mehrverkehr und damit zu mehr Emissionen von Klimagasen sowie Lärm auf Zufahrten, wenn auch nicht im selben Umfang > Das Kosten/Nutzenverhältnis stimmt auch bei dieser günstigsten Variante nicht, bei der Langvariante schon gar nicht > Probleme wegen fehlendem Platz/hohen Kosten bei der unterirdischen Zufahrt im Rusel																					
	> die Hauptverkehrsbelastung Nord-Süd wird nicht entlastet > Interessengruppen fordert schon heute wieder einen Anschluss Seevorstadt, um die schlechte Nutzung der Autobahn zu verbessern: Das ist und bleibt für uns ein no go																					
	Angesichts der vielen Nachteile und dem schlechten Kosten/Nutzenverhältnis findet es das Komitee richtig, dass auch unsere am wenigsten schädliche Variante im Moment nicht weiter verfolgt wird Auch der Porttunnel soll nicht weiter verfolgt werden, da er den Mehrverkehr bloss in andere Gemeinden verlagert und dort verstärkt. Vielmehr fordern wir umfassende Verbesserungen auf den beiden Hauptteilstrecken des früheren Westastes:																					
	bei der Rue de Caractères > einen Boulevard in den Weidteilen mit mehr Grünraum, Vorrang für den Langsamverkehr und verbesserter Aufenthaltsqualität, wie er mit «Westast so besser» schon 2017 im Detail vorgeschlagen wurde (das Konzept kann bei Bedarf nochmals zur Verfügung gestellt werden) > durchgehend Tempo 20 oder 30 > mehr Querungen mit Begegnungszonen speziell auch im Bereich Aarbergstrasse/Campus > belebte Erdgeschosse mit Restaurants, Läden, Spiel- und Sitzmöglichkeiten > damit sich der MIV durch diese Strassenraumaufwertung nicht verstärkt auf die Achse Bözingenstrasse-Seevorstadt verlagert, müssen auch auf dieser Achse entsprechende Aufwertungen umgeset. werden																					
	bei der Neuenburgstrasse (Vingelz – Seevorstadt) > Integration von attraktiven Lösungen für den Fussverkehr sowie für Velo-Pendler:innen und gemütlichen Velofahrer:innen, für die aktuell Lebensgefahr besteht > Gerade Fussgänger ziehen beim derzeit vorgesehenen Ausbau der Nationalstrasse 3. Klasse den Kürzeren. Sie werden nach der Erstellung eines Mehrzweckstreifens – bedingt durch die neue «Durchfahrt-Spur» –vermehrt warten müssen, bis sie die Autofahrbahn auf dem Fussgängerstreifen überqueren können. Dasselbe gilt für abbiegende Velofahrende. Damit steigt das Unfallrisiko bei der Querung. Zudem entstehen durch die zusätzliche Fahrspur mehr Lärm, Abgase und höhere Tempi. > Die Promenade mit Mischverkehr Fussgänger / Velofahrende ist nicht zielführend angesichts des stark zunehmenden Freizeitverkehrs, wie wir dies bereits am Strandboden erfahren müssen: Es kommt oft zu gefährlichen Situationen zwischen Velofahrenden und Fussgängern. > wir verlangen mehr Querungen speziell im Bereich altes Dorfzentrum Vingelz, Übergang zum Schulhaus sowie bei den Bushaltestellen beim Büro Cortesi und beim Beaurivage > Das ÖV-Angebot (11er Bus) erfährt gemäss aktueller Planung die dringend notwendige Stabilisierung nicht, denn es ist keine separate Busspur vorgesehen. Der Bus wird also, wie bereits jetzt, oft im Stau stehen. Damit können die Passagiere sich nicht auf geplante ÖV-Anschlüsse verlassen.	n																				
	Unser Vorschlag: Anstelle einer zusätzlichen Autospur in der Mitte der Strasse sollen am Rand getrennte Velo- und Fussgängerwege sowie eine Busspur Richtung Stadt errichtet werden.																					
	Schlussbemerkungen: Die Verkehrsprobleme der Region sind leider knapp fünf Jahre nach Abschluss des Dialogprozesses noch lange nicht gelöst. Wenn die Organisation EBBN nun aufgelöst werden soll, fordern wir weiterhin eine institutionalisierte, transparente und strukturierte Mitwirkung über alle weiteren Schritte unter der Beteiligung des Komitees WASN. Nur so kann eine breite Akzeptanz weiterer Lösungsmassnahmen bei der Bevölkerung sicher gestellt werden.																					
	Im übrigen bedauern wir, dass der Fuss- und Veloverkehr ungenügend erfasst wurde, wie im Rahmen der Sitzungen des Forums EBBN bestätigt wurden. Offenbar waren von den wenigen Zählstellen für den Langsamverkehr auch noch mehrere defekt. Hier gibt es Nachholbedarf.																					
	Ebenfalls kritisch beurteilen wir, dass die GMS nicht systematisch untersucht hat, inwiefern die rund 50 im Konsens verabschiedeten, aber noch immer nicht umgesetzten Massnahmen aus dem Westastdialog eine Entlastung bringen und wie sie raschmöglichst realisiert werden können. Das geplante Monitoring und Controlling der Umsetzungsfortschritte wurden nicht umgesetzt. Damit hat man es versäumt, das gemeinsam vereinbarte Vorgehen logisch und korrekt umzusehen:																					
	Umsetzung der kurz- und mittelfristigen Massnahmen aus dem Dialogprozess Monitoring und Controlling, bei Bedarf Justierung der Massnahmen Stealuation und Erfolgsmessung																					
	4. Prüfung der Notwendigkeit langfristiger Massnahmen																					
	Vorstand WASN, 25.4.2025																					

			Ĭ									Alterna	tive Lö	isunger	1			M۱۱	V		Tunne	llösung	en
	Stellungnahmen original	Zustimmung zur Studie Tailuaisa Zustimmung zur Gtudia	Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Methodik der Studie Kritik an der Flughöhe	Kommunikation und Partizipation	Finanzierung Themenspeicher	Partikularinteressen	Alternative Lösungen	nass and veroverken (tangsaniverken) Mischverkehr	Fussverkehr	Offentlicher Verkehr Vision S-Bahn	Veloverkehr	Richtplan Velo Getrennte Velowege	Sicherheitsgefühl	MIV Parkplätze	Multimodalität	Fehlender Fokus MIV Wirtschaftsverkehr	Zugänglichkeit Stadtzentrum Infrastrukturelemente Allgemein	Juratunnel (Umfahrung/Jang) "Westast so besser"	Porttunnel (kurz/lang)	Netzlückenschliessung
Pro Velo Biel/Bienne.Seeland,	Mitwirkung Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West	х									х			х			х		х	х			
lura Bernois	Solv goob to Damon and Harron																						
	Sehr geehrte Damen und Herren Wir haben die umfangreichen Unterlagen, welche im Zusammenhang mit der Gesamtmobilitätsstudie Biel/Blenne West erarbeitet wurden geprüft und reichen nachfolgend unsere Rückmeldungen seitens Pro Velo ein: Aufgrund der Empfehlungen aus dem Dialogprozess ist es richtig und notwendig, vor der Umsetzung konkreter Mässnahmen, die Wirksamkeit dieser Massnahmen anhand einer Mobilitätsstudie zu prüfen. Aus der Vergangenheit weiss man aber auch, dasse se schwierig ist, Prognosen für die Zukunft zu erstellen. Deshalb wird es auch künftig notwendig sein, die Verkehrsentwicklung und die Wirksamkeit der umgesetzten Massnahmen zu überwachen. Obschon aktuell in den Medien meist die Meinung vorherrscht, dass das Strassennetz von der Stadt und Agglomeration Biel permanent überdastet ist, zeigt die Studie klär auf, dass sich die Überlaststituationen auf die Spitzenzeiten beschränken. Die Auswertungen der Verkehrszählungen zeigen deutlich, dass das Hauptproblem beim hohen Anteil des MIV beim Binnenverkehr und Quell-/Zieberkehr innerhalb der Stadt und Agglomeration liegen. Es is tauch richtig, dass man bei der Prüfung der Massnahmen nicht nur die Verbesserung des Verkehrsflusses, sondern auch zum Beispiel die Wohn- und Siedlungsqualität und die anderen aufgeführten Nachhaltigkeitsziele prüft. Aus diesem Grund sind die gemachten Schlussfolgerungen für uns gut nachvollziehbar und schlüssig. Damit die Verkehrsbüdenlastungen zu Spitzenzeiten reduziert werden können, muss der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV vor allem innerhalb des Agglomerationskerns erhöht werden. Es wurde aber auch richtig erkannt, dass am rechten Bielerseeufer diesbezüglich ebenfalls ein hohes Potential besteht. Damit der Modalsplit zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs verbessert wird, braucht es einen Ausbau der bestehenden Infrastruktur für diese Verkehrsteilinehmer. Die Infrastruktur muss sicher und durchgängig sein. Aktuell bestehen noch zu viele Netzlücken. Es ist schwer, das Auto als Verkehrsmittel zu konkurrenzie																						
	Freundliche Grüsse																						
	Pro Velo Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois																						
	Hanspeter Schlegel, Mitglied des Vorstandes																						
Verein seeland.biel/bienne	Sehr geehrte Damen und Herren	х						х				х	х х	: х			х			х			
	Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zur Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West (GMS) zu äussern. Als Planungsregion ist seeland.biel/bienne zuständig für die regionale Raum- und Verkehrsplanung und erarbeitet Richtpläne und Konzepte wie das RGSK, das Agglomerationsprogramm und den Regionalen Velonetzplan. Unsere Stellungnahme basiert auf diesen Grundlagen, insbesondere auf dem Agglomerationsprogramm Biel/Lyss. Die GMS bietet eine umfassende Auslegeordnung und Bewertung der bestehenden Ziele, Strategien und Massnahmen für einen zukunftsgerichteten Umgang mit der Mobilität in der Agglomeration Biel. Die Studie wurde sorgfältig erarbeitet und ist fachlich fundiert. Das methodische Vorgehen ist nachvollziehbar, die Bewertung der geprüften Stossrichtungen ist transparent und die Schlussfolgerungen sind begründet. Die GMS kommt zum Schluss, dass die untersuchten Tunnelumfahrungen eine insgesamt geringe verkehrliche Wirkung bei verhältnismässig hohen Kosten haben. Neue Tunnelumfahrungen würden auf den entlasteten Hauptachsen zu einem geringeren Verkehrsaufkommen und zu besseren Verhältnissen führen. Da der grösste Teil der Fahrten im Agglomerationskern beginnt und/oder endet, würde der Verkehr auf andere Hauptachsen verlagert. Durch den Ausbau der Strassenkapazitäten würde zudem zusätzlicher Verkehr angezogen. Insgesamt würde die Situation somit nicht verbessert, sondern punktuell verschlechtert. Demgegenüber hat eine Kombination aus Massnahmen bei MIV, ÖV und Fuss- und Veloverkehr die grösste Entlastungswirkung und den grössten Nutzen. Wir sind mit diesen Folgerungen der GMS grundsätzlich einverstanden und bringen folgende Bemerkungen und Anliegen ein: "Nach der Abschreibung des Projekts A5 Westumfahrung Biel wurde die regionale Planung darauf ausgerichtet, die Mobilität in der Agglomeration Biel mit dem bestehenden Strassennetz zu bewältigen. Da der Strassenraum gegeben ist und mit einem weiteren Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen gerechnet wird, muss die Mob																						
	»Die GMS bestätigt die Zweckmässigkeit dieser Strategie. Gleichzeitig stellt sie fest, dass die bisherige Planung für die Zielerreichung nicht ausreichend ist, und benennt den zusätzlichen Handlungsbedarf. Beim ÖV bestehen mit dem ÖV-Konzept 2035 und der Vision S-Bahn 2045 gute Grundlagen. Dasselbe gilt für den Veloverkehr mit dem regionalen Velonetzplan und den kommunalen Veloplanungen. Wenn der MIV reduziert werden soll, müssen das ÖV-Konzept 2035 und der Velonetzplan konsequent umgesetzt werden.																						

Übergeordnetes

Thematische Clusters

		Ü	Jberge	ordnet	tes									The	ematisc	che Clu	ısters							
												Alte	rnativ	Lösung	gen				MIV			Tu	nnellö	isungen
	Stellungnahmen original	ustimmung zur Studie	eilweise Zustimmung zur Studie	blehnung der Studie eine direkte Aussage zur Studie	enntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	lethodik der Studie	ritik an der Flughöhe ommunikation und Partizipation	nanzierung	hemenspeicher	artikularinteressen Iternative Lösungen	uss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	lischverkehr ussverkehr	ffentlicher Verkehr	ision S-Bahn eloverkehr	ichtplan Velo	etrennte Velowege	icherheitsgefühl IIV	arkplätze	Iultimodalität ehlender Fokus MIV	Virtschaftsverkehr	ugänglichkeit Stadtzentrum	infastrukturelemente Aligemein Jatunnel (Umfahrung/lang)	Westast so besser"	orttunnel (kurz/lang) etzlückenschliessung
	»Weiteres Potenzial besteht beim Fussverkehr, bei der Parkraumbewirtschaftung und beim Verkehrsmanagement. Da auch künftig ein grosser Teil des Verkehrs mit dem MIV abgewickelt wird, braucht	Zı	<u> </u>	X X	K	2	ž ž	证	Ė	₹ ₹	Ę.	≥ 1	:0	> >	· \(\overline{\pi} \)	Ó	is Z	P	> 4	. 3	Ž	= 17		ā Ž
	es zudem Anpassungen an neuralgischen Knoten, um die Leistungsfähigkeit und den Verkehrsfluss zugunsten des MIV und des ÖV zu verbessern. Dies ist nötig, um die Erreichbarkeit des Zentrums aus Gebieten ohne gutes ÖV-Angebot zu sichern und um den Wirtschaftsverkehr zu gewährleisten. seeland.biel/bienne unterstützt dies und wird entsprechende Massnahmen in die regionale Planung aufnehmen. **Für den Korridor am linken Bielerseeufer sieht der Richtplan Linkes Bielerseeufer aus dem Jahr 2005 ein langfristiges Sanierungskonzept für die A5 vor, mit dem Ziel die Dörfer vom Durchgangsverkehr zu entlasten, die landschaftliche Beeinträchtigung des BLN-Gebiets zu verringern, die Lebensqualität zu verbessern und den Veloverkehr zu fördern. Dazu sieht der Richtplan drei Tunnelumfahrungen vor. Einzig für den A5 Twanntunnel besteht ein genehmigtes Projekt. Die Umfahrung Vingelz wurde mit dem Projekt A5 Umfahrung Biel abgeschrieben, die Umfahrung Tüscherz-Alfemée auf nationaler Ebene zurückgestellt. Ohne weitere Tunnelumfahrung bleiben am linken Bielerseeufer die hohe Belastung für die Dörfer, die Eingriffei ndas BLN-Gebiet und die schliechten Bedingungen für den Veloverkehr bestehen. Es müssen deshalb rasch andere Massnahmen ergriffen werden, um die Dörfer zu entlasten und die Bedingungen für den Veloverkehr zu verbessern. **Nach dem Verzicht auf die A5 Westumfahrung Biel muss die Verkehrs- und Raumplanung in der Agglomeration Biel teilweise neu ausgerichtet werden. Angesichts der langen Planungs- und Umsetzungsprozesse für Verkehrsinfrastrukturen muss Planungssicherheit geschaffen werden. Der Vorstand von seeland.biel/bienne spricht sich deshalb dafür aus, die untersuchten Tunnelumfahrungen nicht weiterzuwerfolgen und umgehend andere Lösungen für die bestehenden Herausforderungen zu entwickeln und umzusetzen. **Durch den Verzicht auf die A5 Westumfahrung Biel und das Regiotram entfallen für Bund und Kanton Bern Kosten von rund 2,5 Mia Franken. Allein für die Realisierung der A5 Westumfahrung Biel hat der Kanton Berückent f																							
	PrasidentGeschaftsierter																							
Vingelz-Leist	Vingelz-Leist Mitwirkung Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West Die Neuenburgstrasse durchquert das Bieler Quartier Vingelz, sämtlicher Verkehr des nördlichen Bielersee Ufers erfolgt auf dieser Strasse. Für die Vingelzer Bevölkerung ist dies die einzig mögliche Verbindung zur Stadt, es gibt keine Umfahrungsmöglichkeiten oder Schleichwege. Die Neuenburgstrasse ist gleichzeitig Nationalstrasse, Kantonsstrasse, Quartierstrasse, Veloweg, Fussgängerweg und Schulweg.			х								x								x		x x	х	
	Gemäss Resultat der Gesamtmobilitätsstudie soll keiner der möglichen Tunnels einen Beitrag zur Zielerreichung beitragen. Mit den Tunnelvarianten des ursprünglichem Westastprojektes sowie auch dem Gegenvorschlag "Westast so besser" hätte sich der Verkehr in Vingelz um einen, bzw. zwei Drittel reduziert, je nach Anzahl geplanten Anschlüssen. Dabei hätte sich vor allem auch der schwere Lastwagenverkehr signifikant verringert.																							
	Die Schlussfolgerung der Gesamtmobilitätsstudie heisst nun für die Vingelzer Bevölkerung, dass weiterhin sämtlicher Verkehr, inklusive dem schweren Lastwagenverkehr der nationalen und internationalen Transportfirmen, mitten durch das Quartier führt, und dies völlig unabhängig, ob es sich um Durchgangsverkehr, Quell-/Zielverkehr oder Binnenverkehr handelt. Zu Stosszeiten werden die Staus weiterhin zunehmen und Vingelz wird praktisch von der Stadt abgeschnitten. Der ÖV wird massiv behindert und die Durchfahrt von Blaulichtorganisationen erschwert oder verunmöglicht. Das Fehlen nachhaltiger Konzepte in der Studie wird die Lebensqualität in einem ganzen Quartier deutlich einschränken, auch für viele Erholungssuchende aus der ganzen Region.																							

		Ü	bergeo	ordnet	tes									hematisc	che Clus	sters							
											Al	lternativ	e Lösu	ungen		\pm		MIV			Tunnelli	isungen	F
	Stellungnahmen original	Zustimmung zur Studie	Teilweise Zustimmung zur Studie Ablehnung der Studie	Reine direkte Aussage zur Studie	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Methodik der Studie	Kritik an der Flughöhe Kommunikation und Partizipation	Finanzierung Themensneicher	Partikularinteressen	Alternative Lösungen Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	Mischverkehr	Fussverkehr Öffentlicher Verkehr	Vision S-Bahn	Veloverkehr Richtplan Velo	Getrennte Velowege	Sicherheitsgefühl MIV	Parkplätze	Multimodalität Fehlender Fokus MIV	Wirtschaftsverkehr Zugänglichkeit Stadtzentrum	Infrastrukturelemente Allgemein	"Westast so besser"	Porttunnel (kurz/lang) Netzlückenschliessung	coriinalichas Wastasthroiakt
Gruppe S	Mitwirkung Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West,	х				х		x		×		x				, , , ,				х	x	х	
	Stellungnahme des Vereins Gruppe S																						
	Die Gruppe S hat folgende positive und negative Punkte zur vorliegenden Gesamtmobilitätsstudie zusammengestellt:																						
	•Erhebung der Daten: Die Erhebung der Daten des MIV sind mit den Einfallstoren und den Kameras gut gelöst worden und ergeben ein klares Bild über Quell-, Ziel,- Binnen,- und Durchgangsverkehr. Leider sind die Bilder der Verkehrsströme hier nicht aufgeschaltet. Aus diesem Grund zweifeln einige Menschen diese Studie an. Die Zielraster mit acht Mobilitätszielen und sechs Kriterien der Nachhaltigkeit (in den Dimensionen Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft) sind unserer Meinung nach sinnvoll gewählt. Die Erhebung der Daten des Fuss- und Veloverkehrs sind unserer Meinung nach ungenügend erfasst worden.																						
	•Analyse der Daten Bezüglich der Verkehrsströme des MIV lassen sich folgende wichtige Punkte festhalten:																						
	-Der Durchgangsverkehr von Nord nach Süd (und umgekehrt) ist grösser als der Durchgangsverkehr von Ost nach West (und umgekehrt).																						
	-Dies bedeutet, dass eine Autobahnverbindung Ost -West nicht gegeben ist. Ebenfalls machen der «Juratunnel» und der Tunnel «Westast so besser» (Kurz- und Langvariante) keinen Sinn. Diese Tunnels würden zu wenig genutzt, würden sehr viel kosten und wären eine grosse Belastung der Umwelt durch deren Bau und Betrieb.																						
	-Ebenfalls würde durch jeden Tunnel die Strecke Ost-West verkürzt. Dies hätte zur Folge, dass starker, zusätzlicher Verkehr entstehen würde. Zum Teil könnte eine Umlagerung der A1 auf die N5 erfolgen. Siehe auch Schlussbericht des Dialogprozesses Seite 11: 3. Empfehlung: Leitlinien für eine Tunnellösung: Punkt4: «Keine grossräumige Verlagerung des Ost-Westverkehrs von der A1 zur A5!»																						
	-Dass der Porttunnel wenig Sinn macht, sahen wir bereits seit Anfang. Mit diesem Tunnel hätte zwar Nidau und Port etwas profitiert, alle anderen nachfolgenden Gemeinden hätten den massiven Mehrverkehr erdulden müssen. Grundsätzlich kann gesagt werden, dass alle Tunnel Mehrverkehr generiert hätten. Damit wäre das Ziel, den MIV nicht anwachsen zu lassen (oder wie Biel gefordert, den MIV zu reduzieren), gescheitert.																						
	-Da die Daten des Fuss- und Veloverkehrs zu wenig genau erfasst wurden, kann kein exaktes Bild über den Stand dieser beiden Verkehrsträger erhoben werden. Allerdings sehen wir den Bedarf, welcher im Fazit der Studie erwähnt wird, auch aus unserer Sicht als sinnvoll. Eine konsequente Förderung des Fuss- und Veloverkehrs kann durch wesentlich bessere Infrastruktur aufgewertet werden. Dadurch kann ein Umsteigen des MIV auf diese beiden Verkehrsträger gelingen. Dazu wäre Tempo 30 oder sogar Begegnungszonen (Tempo 20) sinnvoll.																						
	-Unserer Ansicht nach wurde der ÖV etwas stiefmütterlich behandelt. Gerade hier wäre ein massiver Ausbau der Infrastruktur sehr wichtig und hätte grossen Einfluss aufs Umsteigen des MIV auf den ÖV. Wir sehen jedoch auch, dass zur Realisierung dieser Infrastruktur grosse Finanzen nötig wären.																						
	-Rue de Caractères: Die 4 Vorvarianten sind zum Teil sehr ungenau beschrieben und hatten eine zu hohe Flughöhe. Dennoch gibt es Elemente, aus den Varianten, welche wir befürworten:																						
	 Uferallee Ländtestrasse Weniger Fahrspuren für Autos Temporeduktionen auf der ganzen Achse (durchgehend Tempo 30 oder 20) Durchgehende Fuss- und Velowege 																						
	Neue zusätzliche Fusswege Boulevard																						
	•Viele neue Bäume •Aufwertung Strandboden																						
	Nidau und Biel sollen zusammenwachsen Wichtigkeit der Querstrassen welche die Quartiere für Fuss- und Veloverkehr verbinden																						
	Neue Zentren zum Einkaufen und «Sich treffen» um die Bernstrasse Zentrale Orte entwickeln zwischen Mühlefeld Süd und Nidau																						
	•Neues, dichtes Netz an Fusswegen																						
	Ungefährliche Querungen des Langsamverkehrs, meist oberirdischZihlufer weiter entwickeln																						
	Verschiedene zusätzliche Grünräume Schüss Quai aufwerten																						
	•ÖV mit Haltestellen auf der ganzen RdC																						
	Separate Velo-Spur auch für Anfänger																						

		Übe	ergeord	Inetes										matische	e Cluste	ers							
											Alte	rnative	Lösung	en		1		MIV			Tunnellö	sungen	
	Stellungnahmen original •Neue Fusswege und Grünflächen •Boulevard mit belebten Erdgeschossen welche zum Flanieren einladen •Zusätzlich sind folgende Schwerpunkte zu verbessern, zu berücksichtigen oder einzuplanen: •Dosierungs-Tore fehlen (MIV)•Von wo an gilt Tempo 30, wo ev. Begegnungszone? •Problem Schranke ASM wurde nicht angegangen	Zustimmung zur Studie Teilweise Zustimmung zur Studie	Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtieung	Nennulishanme onne weitere berucksichtigung Methodik der Studie	Kritik an der Flughöhe	Kommunikation und Partizipation Finanzierung	Themenspeicher	Partikularinteressen Alternative Lösungen	Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	Mischverkehr Fussverkehr	Öffentlicher Verkehr	Vision S-Bahn Veloverkehr	Richtplan Velo	Getrennte Velowege Sicherheitsgefühl	MIV	Parkplätze Multimodalität	Fehlender Fokus MIV	Wirtschaftsverkehr Zugänglichkeit Stadtzentrum	Infrastrukturelemente Allgemein	Juratunne (Umfanrung/Jang) "Westast so besser"	Porttunnel (kurz/lang) Netzlückenschliessung	ursprüngliches Westastprojekt
	 Velospuren bei Kreuzungen sind nicht gelöst Schleichverkehr durch die Quartiere wurde nicht gelöst! Entsiegelung wo immer möglich einplanen Einplanen von Schwammstadt-Elementen zur besseren Aufnahme und Speicherung des Regenwassers Mehrfach fehlen Fussgängerstreifen mit nötigen Mitte-Inseln! (Ev. durchgehender Mittelstreifen für Fussgänger) Verkehrsführung ist meist unklar Velospuren bei Kreuzungen sind nicht gelöst Unser Fazit: Grundsätzlich begrüssen wir den Schlussbericht dieser Gesamtmobilitätsstudie. Insbesondere finden wir die Variante Stossrichtung 3b: «Optimierung Zusammenspiel Veloverkehr, MIV und ÖV» als sehr gut und erstrebenswert. Da der Kanton und die Stadt Biel ihre Finanzen behutsam ausgeben müssen, ist wohl die Stossrichtung 3a: «Schwerpunkt Veloverkehr» realistischer umzusetzen. Wichtig ist für uns, dass keine Autobahn gebaut wird, welche unsere Stadt sowie die Agglomeration verunstalten würde. (Motion Rashiti) Ebenfalls sind, wie schon beschrieben, alle Tunnel abzuschreiben. Für den Vorstand der Gruppe S 																						
VCS-Regionalgruppe Biel/Bienne	Alfrad Stationana. Bräsidiont Seltr geehrte Damen und Herrn Die VCS-Regionalgruppe Biel/Bienne engagiert sich in Biel/Bienne, im Seeland und im Grand Chasseral (Berner Jura) für eine menschenfreundliche Mobilität und den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen. Wir setzen uns für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft ein. Diese vernetzt alle Verkehrsträger, ist sicher, für alle zugänglich und klima- und umweltschonend. Wir setzen uns für bessere Lebensqualität mit mehr Begegnungsräumen und Grünflächen, reduziertem Verkehr, geringerem Lärm und mehr Sicherheit ein. Wir setzen auf die Kombination von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und fördern die fossilfreie Mobilität, die sich für Mensch und Umwelt auszahlt. Für den VCS ist klar: In der Agglomeration Biel/Bienne, im Seeland und im Grand Chasseral (Berner Jura) sind bessere öV-Angebote und Fussverkehr- und Veloinfrastruktur nötig. In der Region Biel/Bienne stehen grosse Transformationsprozesse bevor, nachdem der A5-Westast vom Bund abgeschrieben wurde. Die Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West legt dazu wichtige Grundlagen vor. Sie zeigt verschichungen auf und bewertet sie anhand gegebener verkehrspolitischer Ziele der Behörden des Kantons und der Gemeinden und zusätzlich anhand umfassenderer Kriterien der nachhaltigen Entwicklung. Die Analyse der Studie ist aus Sicht des VCS nachvollziehbar und schlüssig und der VCS teilt die Schlussfolgerungen weitgehend. Es besteht Handlungsbedarf, aber es ist auch noch wiel Potenzial vorhanden, denn selbst im Agglomerationskern sind der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr in der Minderheit und der motorisierte Verkehr dömniert. Die Möglichkeiten der kruzren Wege für der Fusz- und Veloverkehr und der guten öv-Frschliessungsqualität im dichter Siedlungsgebiet werden nicht ausgeschöpft. Das gilt nicht nur für den aktuellen Stand. Selbst mit den bisherigen Planungen werden die übergeordneten Mobilitätsziele nicht erreicht. Nicht neu für den VCS ist die Erkenntnis, dass mit grossen Strassentunnelbauten die Zi	x			x				x		x	x	xxxx			X	x		x	x			

	Über	geord	Inete	s													Them	atisc	he Cl	uster	s											
Zustimmung zur Studie	Teilweise Zustimmung zur Studie	Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Methodik der Studie	Kritik an der Flughöhe	Kommunikation und Partizipation	Finanzierung	Themenspeicher	Partikularinteressen	Alternative Lösungen	Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	Mischverkehr	Fussverkehr	Öffentlicher Verkehr	Vision S-Bahn	Veloverkehr	Richtplan Velo	Getrennte Velowege	Sicherheitsgefühl	MIV	Parkplätze	Multimodalität	Fehlender Fokus MIV	Wirtschaftsverkehr	Zugänglichkeit Stadtzentrum	Infrastrukturelemente Allgemein	luratunnel (Umfahrung/lang)	Westast so besser"	Porttunnel (kurz/lang)	Netzlückenschliessung a	ursprüngliches Westastprojekt
Z	F	4	Ż	¥	2	2	2		F		4	<u> </u>	2	<u> </u>		>		<u>~</u>	0	15	2		2	<u>L</u>	<u> </u>	12		4	No.	ă.	2	

Die Region muss jetzt ein klares Signal an Kanton und Bund senden, dass sie an einer S-Bahn interessiert ist. Die Planungs- und Entscheidprozesse für die Verwirklichung der S-Bahn-Vision dauern lange. Damit eine S-Bahn Biel überhaupt auf die Mitte des Jahrhunderts realisiert werden kann, muss sie jetzt aufgegleist werden. Unerlässlich ist aus Sicht des VCS auch eine vollständige und koordinierte Umsetzung der beschlossenen Velonetzplanung. Die Grundlagen im Agglomerationskern sind vorhanden. Der VCS unterstützt zudem die Weiterentwicklung der Veloverkehrsplanung entlang der beiden Seeufer. Dank schneller E-Bikes können mit Velos vermehrt auch grössere Distanzen zurückgelegt werden. Besonders begrüsst der VCS, dass auch der Bedeutung von Lastenvelos Rech-nung getragen wird, indem in einem noch zu erarbeiteten Konzept für den Wirtschaftsverkehr nachhaltige Lieferdienstleistungen z.B. mit Cargo-Bikes geprüft werden. Das ist ein wichtiger Schritt. Es kommt aber auch darauf an, die Situation für Transportvelos allgemein zu verbessern, indem ihnen mehr Platz auf der Strasse und Abstellplätze zur Verfügung gestellt werden, auch wenn dies auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs geht. Denn es kann nicht sein, dass die Zufussgehenden noch mehr vom bereits knappen Platz abgeben müssen. Transportvelos sind eine gute Alternative fürs Auto, wenn es um den Transport von schwereren Gegenständen geht. Hindernisfreie und sichere Fuss- und Veloverkehrsverbindungen sowie ein leistungsfähiges und attraktives öV-Angebot sind Voraussetzungen für die Verlagerung der Mobilität auf umweltfreundliche und platzsparende Verkehrsmittel. Damit die Verlagerung gelingt, braucht esauch gezielte Massnahmen, die den motorisierten Individualverkehr reduzieren, wo es keine

realistischen Alternativen gibt. Kammersystem, Parkplatzreduktion und -bewirtschaftung sind griffige Instrumente, ohne die eine Gesamtmobilitätsstrategie nicht umgesetzt werden kann. Der VCS begrüsst in diesem Zusammenhang besonders die bereits im Agglomerationspro-

gramm vorgesehene Pflicht für Mobilitätskonzepte bei grossen Bauvorhaben zur Unterschreitung der Mindestzahl an Abstellplätzen.

Zu einzelnen Punkten der Studie äussert sich der VCS wie folgt:

Zielsetzun

Der VCS begrüsst, dass neben den grossen Infrastrukturelementen wie Juratunnel und «Westast so besser» auch alternative Ansätze im Bereich motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr geprüft werden. Dies entspricht den Empfehlungen des Westast-Dialogprozess, wonach ein Tunnel eine «strategische Option» ist. Das schliesst andere Optionen nicht aus. Mit der Prüfung alternativer Ansätze werden auch weitere zweckmässige Optionen in Betracht gezogen. Dies erlaubt eine breite Auslegeordnung, die nicht auf Strassenausbauten beschränkt ist. In diesem Zusammenhang weist der VCS darauf hin, dass er stets die Auffassung vertreten hat, dass die «Lücke» im Nationalstrassennetz in Biel auch mit einer Nationalstrasse 3. Klasse auf der Achse Brüggmoos – Neuenburgstrasse geschlossen werden kann. Die Prüfung dieser Option steht nach wie vor aus. Das Argument, dass der Netzbeschluss dafür geändert werden müsse, ist nicht stichhaltig. Der Netzbeschluss müsste ohnehin geändert werden, wenn die zur Diskussion gestellten Tunnelvarianten realisiert werden sollten. Voraussetzung ist, dass Kanton und Bund die drittklassierte Nationalstrasse vom Brüggmoos bis zur Neuenburgstrasse gemäss den Vorgaben des Zukunftsbildes des Westast-Dialogprozess und des in Ausarbeitung befindlichen Gestaltungskonzept «Rue de Caractères» planen.

Perimeter

Der VCS begrüsst die Erweiterung des Planungsperimeters auf die beiden Seeufer und des Betrachtungsperimeters auf das Seeland. Aus Sicht des VCS sollte auch das angrenzende Gebiet des Grand Chasseral (Berner Jura) in die Betrachtung und die Planung einbezogen werden. Ein beträchtlicher Anteil des Pendelverkehrs fällt in diesem Gebiet an und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist dabei mit 85 Prozent immens. Die Verbesserung des Angebots des öffentlichen Verkehrs im Grand Chasseral (Berner Jura) ist zudem Dauerthema. Entwicklung der Mobilitätsnachfrage

Der VCS dankt für die detaillierte Auslegeordnung zur Verkehrsentwicklung. Die Angaben sind in diesem Detaillierungsgrad neuartig und zeigen ein präzises Bild der Verteilung der Verkehrsmenge und der Verteilung auf die Verkehrsträger. Aus Sicht des VCS sind folgende Erkenntnisse bemerkenswert:

- Der Durchgangsverkehr des motorisierten Individualverkehrs umfasst nur rund ein Zehntel des gesamten Autoverkehrs.
- Der Verkehr mit Ziel und Quelle im erweiterten Agglomerationskern macht rund die Hälfte des gesamten motorisierten Individualverkehrs aus.
- Sogar in der Innenstadt beträgt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs im Binnenverkehr mehr als Drittel des Gesamtverkehrs, und in einigen Quartieren über die Hälfte.
- Beim Ziel-/Quellverkehr bewegen sich die Anteile des motorisierten Individualverkehrs gegenüber dem öffentlichen Verkehr zwischen mehr als der Hälfte bis über 90 Prozent. Die Dominanz des Autos ist erdrückend mit massiven Nachteilen für Lebensqualität und Umwelt. Angesichts der kurzen Wege und der dichten Besiedlung und somit guter Alternativen durch den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr lässt sich ein so hoher Anteil für den motorisierten Individualverkehr nicht rechtfertigen.

Zielraste

Der VCS bedankt sich für die umfassende Darstellung der Mobilitätsziele und beurteilt die Herleitung als schlüssig. Es zeigt sich zudem, dass die Mobilitätsziele der verschiedenen Ebenen Kanton, Region und Gemeinden kohärent und weitgehend übereinstimmend sind und sich an der 4-V-Strategie «Vermeiden, Verlagern, Verträglich gestalten, Vernetzen», an der Plafonierung und der Reduktion des motorisierten Individualverkehrs sowie an der Förderung des öffentlichen Verrehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs orientieren. Der VCS begrüsst auch die Ergänzung der Mobilitätsziele mit Nachhaltigkeitskriterien. Damit kommt zum Ausdruck, dass das Verkehrssystem sich gleichermassen an den Anforderungen und Bedürfnissen von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt orientiert. Mobilität ist kein Selbstzweck, sondern dient der Entwicklung der Stadt und der Region. Der VCS unterstützt ferner die Definition von Wirtschaftsverkehr, die die Begriffsbestimmung des Bundes übernimmt: Wirtschaftsverkehr bezeichnet Ortsveränderungen von Gütern und Personen, die unmittelbar für geschäftliche oder dienstliche Zwecke stattfinden. Der Weg zum und vom Arbeitsplatz ist explizit ausgeschlossen. Das bedeutet, dass dort, wo zumutbare Alternativen vorhanden sind, der Pendelverkehr auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr verlagert werden soll. Dadurch erhält der Wirtschaftsverkehr mehr Platz auf den Strassen und für das Be- und Entladen. Davon profitieren etwa Handwerksbetriebe und Gütertransportunternehmen. Allerdings vermisst der VCS in diesem Zusammenhang Überlegungen zur Organisation des städtischen Güterverkehrs (City Logistik). Vor allem der Online-Handel führt zu mehr Warentransporte und verschäft die Verkehrsbelastung. Themen dabei sind die Bündelung von Warenströmen, der Einsatz umweltfreundlicher Transportmittel sowie Umschlagpunkte am Stadttand, von wo aus die Feinverteilung erfolgt. Mehrere Städte in der Schweiz befassen sich bereits mit Lösungen für den Güterverkehr in der Stadt.

t t	Zustimmung zur Studie Teilweise Zustimmung zur Studie Teilweise Zustimmung zur Studie Keine direkte Aussage zur Studie Methodik der Studie Kommunikation und Partizipation Finanzierung Themenspeicher Partikulaninteressen Alternative Lösungen Huss- und Veloverkehr (Langsamverkehr) Mischverkehr Keinente Velowege Sicheritetsgefühl MIV Partikulani Velo Getrennte Velowege Sicheritetsgefühl MIV Parkplätze Multimodalität Fehlender Fokus MIV Wirtschaftsverkehr Zugänglichkeit Stadtzentrum Infrastrukturelemente Allgemein Juratunnel (Unrfahrung/ang) "Westast so besser" Porttunnel (Kurz/ang) Metülückerselinessung Metülückerselinessung	Tellweise Zustimmung zur Studie Tellweise Zustimmung zur Studie Ablehung der Studie Keine direkte Aussage zur Studie Keine direkte Aussage zur Studie Kenntnisrahme ohne weitere Berücksichtigung Methodik der Studie Kritik an der Flughöhe Hussen verler Partikuläriter kehr Kritik an der Flughöhe Kritik an der	Tellweise Zustimmung zur Studie Tellweise Zustimmung zur Studie Ablehnung der Studie Keint dir ette Aussage zur Studie Keint ein ette Aussage zur Studie Keint ein ette Chule Kreit kan der Flughöhe Kreit kan der Flughöhe Kreit kan der Flughöhe Kreit kan der Flughöhe Kreit kan der Klugsamverkehr Fluss- und Veloverkehr (Langsamverkehr) Mischnerkehr Krisson Stehn Veloverkehr Krisson Stehn Veloverkehr Witschelt kein Mittinodalität MIV MIV Partyplate Multinodalität Fehlender Fokus MIV Witschaftsverkehr Mustatinodalität Fehlender Fokus MIV Witschaftsverkehr Mustationerinerinerinerinerinerinerinerinerineri	l tigung little		Ü	berg	eord	nete	s														he Cl	uster	s							_				
t		st I.		st d.	ustimmung zur Studie		eilweise Zustimmung zur Studie	blehnung der Studie	eine direkte Aussage zur Studie	enntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Aethodik der Studie	ritik an der Flughöhe	communikation und Partizipation	inanzierung	hemenspeicher	artikularinteressen	Alternative Lösungen	uss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)						setrennte Velowege	icherheitsgefühl	NIV.	arkplätze			Virtschaftsverkehr	ugänglichkeit Stadtzentrum	nfrastrukturelemente Allgemein					irsprüngliches Westastproiekt
					st			4	<u>×</u>	×	2		2	L.	<u> </u>	d.	d	L.	2	L.		>	&	0	S	2	d	2	F	>	Z	=	5	=	<u>a</u>	2	

Stellungnahmen original

Zukunftsbilder Mobilität

Die Zukunftsbilder für die verschiedenen Verkehrsträger leiten sich aus dem Zukunftsbild des Westast-Dialogprozesses ab. Der VCS ist der Ansicht, dass die Zukunftsbilder Mobilität korrekt sind und dem übergeordneten Zukunftsbild entsprechen. Beim Zukunftsbild für den motorisierten Individualverkehr begrüsst der VCS die Ausrichtung am Kammersystem: Die Durchfahrt durch die Quartiere ist zu unterbinden und in den Quartieren sollen keine Fahrzeuge von ausserhalb des Quartiers abgestellt werden. Wichtig ist einerseits, dass die Kammern für den Fuss- und Veloverkehr durchlässig sind. Andererseits müssen die Kreuzungspunkte mit den Hauptachsen des motorisierten Verkehrs für den Fuss- und Veloverkehr durchgängig und sicher gestaltet sein. Beides kommt in den Erläuterungen der Studie nicht oder zu wenig zum Ausdruck. In diesem Zusammenhang weist der VCS darauf hin, dass die Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel das Kammersystems tark an Autobahnumfahrung ausrichtet und überdies immer noch vom Westast ausgeht. Dies führt zu Missverständnissen hinsichtlich der Anwendung des Kammersystems. Es ist daher aus Sicht des VCS wichtig, dass der Stadt Biel empfohlen wird, ihre Gesamtmobilitätsstrategie den neuen Voraussetzungen ohne Westast anzupassen und dabei die Kammerung der Quartiere besser aufzeigt.

Bausteine

Die Herleitung der Bausteine für die zu prüfenden Stossrichtungen ist für den VCS nachvollziehbar. Die Unterscheidung in fixe und variable Bausteine ergibt Sinn, da gewisse Massnahmen für ein funktionierendes Verkehrssystem unverzichtbar sind, weil sie von übergeordneter Bedeutung sind, wie die Vernetzung der Verkehrsträger, die Siedlungsentwicklung, das Monitoring und Controlling sowie Kommunikation und Partizipation. Der VCS unterstützt dabei ausdrücklich, dass die Fussverkehrsplanung als fixer Baustein für alle Stossrichtungen aufgenommen wird. Der VCS teilt die Einschätzung, dass die Planungsgrundlagen für den Fussverkehr in den Gemeinden ungenügend sind. Die Planung und Umsetzung von Massnahmen für den Fussverkehr muss jetzt mit hoher Prioritä vorangetrieben werden. Dabei ist vor allem von den Bedürfnissen von Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen auszugehen. Nebst einem sicheren, durchgehenden und hindernisfreien Fusswegnetz gehört dazu eine fussverkehrsfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raums, der auch zum Verweilen einlädt und dank kühlenden Elementen an die Klimaerhitzung angepasst ist. Dem Fussverkehr soll mehr Platz gegeben werden, der durch Verringerung des Raums für den motorisierten Individualverkehr gewonnen wird. Die Bieler Stadtklimainitiative und derer Umsetzung dient dabei als Orientierung. Wie beim Zielraster erwähnt, fehlt aus Sicht des VCS ein Baustein, der sich mit dem Güterverkehr in der Stadt befasst. Die Gesamtmobilitätsstudie verpasst damit, eine wichtige Lücke in der Verkehrsplanung zu schliessen. Die Thematik könnte etwa im Zusammenhang mit dem Wirtschaftsverkehr aufgenommen werden. Der VCS begrüsst, dass beim Baustein «öffentlicher Verkehr» in der Plus-Variante die Vision S-Bahn Biel 2045 aufgenommen wird. Aus Sicht des VCS ist die S-Bahn Biel eine nötige Weiterentwicklung des öV-Angebots in der Region. Nicht nachvollziehbar ist daher für den VCS, dass die Gesamtmobilitätsstudie zum Schluss kommt, dieser Vision geringere Priorität zu geben. Damit die S-Bahn

die Ausarbeitung der S-Bahn Biel empfiehlt und dass die Region sich dafür einsetzt. Das Argument, wonach die Vision S-Bahn Biel 2045 jenseits des Zeithorizonts der Studie liegt, ist für den VCS nicht stichhaltig. Der Umfang und die Komplexität des Vorhabens bedingen einen sehr langen Zeitraum für die Umsetzung. Ebenfalls nicht gelten lässt der VCS das Argument der Kosten, denn es handelt sich um eine Investition in eine nachhaltiges Verkehrssystem mit grossem volkswirtschaftlichen Nutzen. Dieser Nutzen darf in den volkswirtschaftlichen Kostenüberlegungen nicht ausgeblendet werden. Beim Baustein «Veloverkehr» unterstützt der VCS ebenfalls die Plus-Variante. Der regionale Velonetzplan soll vollständig umgesetzt werden und die beiden Seeufer sind einzubeziehen. E-Bikes erlauben es, grössere Distanzen fürs Velo zu erschliessen. Das kommt in der Studie zu wenig zum Ausdruck. Zudem sollen Verbesserungen für den Veloverkehr in Richtung Grand Chasseral (Berner Jura) geprüft werden.

Auch beim Baustein «MIV und Strassenraum» unterstützt der VCS die Plus-Variante, die stärker auf das Kammersystem und zusätzlich bei Arealentwicklungen Mobilitätskonzepte vorsieht, die es ermöglichen die Mindestzahl von Parkplätzen gemäss kantonalen Vorgaben zu unterschreiten. In der Plus-Variante erkennt der VCS im Ansatz Überlegungen zum Güterverkehr in der Stadt. Diese sind wie erwähnt weiter auszuarbeiten. Der Baustein «grosse MIV-Infrastrukturelemente» umfasst schliesslich die verschiedenen zur Diskussion gestellten Strassentunnel-Varianten. Der VCS teilt die Beurteilung, wonach diese Varianten mit hohen Kosten und massiven negativen Auswirkungen verbunden sind. Die Studie zeigt zudem sehr gut das Dilemma auf, dass die kurzen Varianten Juratunnel und «Westast so besser» etwas weniger kosten. Sie werden aber zu Mehrverkehr am linken Seeufer führen, das bereits stark vom Durchgangsverkehr belastet ist. Die langen Tunnelvarianten dageger kosten mehr und werden zu noch mehr Verlagerung vom Verkehr der A1 auf die A5 führen. Insgesamt erzeugen die Tunnelvarianten Mehrverkehr und erhöhen die Dominanz es Autos, was im Widerspruch zu den Zielsetzungen ist. Das hat langfristig zur Folge, dass die an vereinzelten Orten prognostizierten Verkehrsentlastungen geringer ausfallen werden: Der insgesamt zunehmende Mehrverkehr kompensiert die Verkehrsentlastungen. Der Porttunnel hat aufgrund des Mehrverkehrs, den er erzeugt, zur Folge, dass die Verkehrsbelastung im Seeland zunimmt.

Fazit und Schlussfolgerungen

Der VCS unterstützt die Stossrichtung 3c «Maximierung Zusammenspiel Veloverkehr, MIV und ÖV». Wie erwähnt ist es aus Sicht des VCS unerlässlich, mit der Umsetzung der Vision S-Bahn Biel 2045 jetzt zu beginnen. Die Region würde andernfalls eine Chance für ein nachhaltiges Verkehrssystem verpassen.

Freundliche Grüsse

Mario Nobs Urs Scheuss

Geschäftsleiter VCS Regionalgruppe Biel-Seeland-Grand Chasseral Vertreter VCS EBBN

		Ü	bergeo	rdnete	es									The	matiscl	he Clust	ters								
												Alte	native L						MIV			Tun	nellösu	ngen	
	Stellungnahmen original	Zustimmung zur Studie	Teilweise Zustimmung zur Studie Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Methodik der Studie Kritik an der Flughöhe	Kommunikation und Partizipation	Finanzierung Themenspeicher	Partikularinteressen	Alternative Lösungen	Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	Mischverkehr Fussverkehr	Öffentlicher Verkehr	Veloverkehr	Richtplan Velo	Getrennte Velowege Sirherheitszefühl	NIV	Parkplätze	Multimodalität Fehlender Fokus MIV	Wirtschaftsverkehr	Infrastrukturelemente Allgemein	Juratunnel (Umfahrung/Jang)	"Westast so besser" Porttunnel (kurz/lang)	Netzlückenschliessung	ursprüngliches Westastprojekt
ftsverbände und TCS	«Wirtschaftsverbände und TCS fordern realistische und ganzheitliche Mobilitätsplanung»	17	х			x	х	×	(х			х			0 0	, <u> </u>	(_ x	x				x	
	Die vorliegende Gesamtmobilitätsstudie (GMS) verfehlt aus Sicht der regionalen Wirtschaftsverbände ihr Ziel. Sie ignoriert zentrale Empfehlungen des vorgelagerten Dialogprozesses, basiert auf unrealistischen Annahmen und gefährdet mit einseitig ideologisch geprägten Massnahmen die wirtschaftliche Erreich-barkeit der Region. Statt einer gesamtheitlichen, regional abgestimmten Lösung entsteht der Eindruck einer städtisch fokussierten Verkehrspolitik – mit negativen Folgen für die gesamte Region, den Wirtschaftsraum und die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung. Die unterzeichnenden Verbände fordern eine sachgerechte, zukunftsorientierte Planung, die alle Verkehrsträger einbezieht und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes am Jurasüdfuss nachhaltig sichert. 1. Einleitung Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung nehmen die vier unterzeichnenden Verbände Stellung zur vorliegenden Gesamtmobilitätsstudie (GMS). Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für die Wirtschaft von zentraler Bedeutung – sie sichert Erreichbarkeit, Wettbewerbsfähigkeit und nachhaltiges Wachstum in der Region. Aus Sicht der Wirtschaft erfüllt die Studie diese Anforderungen nicht Sie wiederholt bekannte Problemlagen, ohne konkrete, realisierbare Lösungen für die bestehenden Verkehrsprobleme aufzuzeigen. Zudem bleibt sie hinter den im Dialogprozess gemeinsam erarbeiteten Empfehlungen zurück. Eine zukunftsfähige Verkehrsplanung muss der prognostizierten Verkehrszunahme Rechnung tragen und darf sich nicht auf unbelegte Annahmen über künftige Verhaltensänderungen der Verkehrsteilnehmenden stützen. Die Wirtschaftsverbände fordern daher eine konsequente Ausrichtung der Planung auf eine leistungsfähige, bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur, die allen Verkehrsträgern gerecht wird und die Erreichbarkeit für Menschen und Güter langfristig sichert. 2. Rolle der EBBN und Ursprung des Mandats Mit der Einsetzung der Projektorganisation Espace Biel/Bienne. Nidau (EBBN) durch den Kanton Anfang 2021 wurde eine Struktur geschaffen, um die im Dia	÷.																							
	3. Engagement der Wirtschaftsverbände Die regionalen Wirtschaftsverbände sowie die TCS-Sektion haben sich seit Beginn des Prozesses engagiert und konstruktiv eingebracht. In sämtlichen Sitzungen wurden die Interessen unserer Mitglieder vertreten und unsere Positionen transparent kommuniziert. Mehrfach haben wir auf das aus unserer Sicht missverstandene Rollenverständnis der EBBN sowie auf Abweichungen vom vereinbarten Dialogprozess hingewiesen. Aus diesem Grund sistierten wir am 28. Sep-tember 2022 unsere Zusammenarbeit in der Reflexionsgruppe und mit unserer Stellungnahme vom November 2024 haben wir unsere grundlegende Kritik an der Entwicklung der Gesamtmobilitätsstudie (GMS) erneut klar und unmissverständlich zum Ausdruck gebracht. Wir halten ausdrücklich fest: Die GMS in ihrer aktuellen Form wird von uns nicht mitgetragen. Sie wird den Anforderungen an eine zukunftsfähige Mobilitätsstrategie nicht gerecht, verkennt zentrale gesellschaftliche Entwicklungen und bietet keine überzeugenden Lösungen für die bestehenden Verkehrsprobleme in der Region. Darstellungen, wonach wir als beteiligte Akteure die Schlussfolgerungen der Studie unterstützen würden, sind unzutreffend und werden von uns entschieden zurückgewiesen. Die Wirtschaftsverbände verstehen sich als konstruktive, lösungsorientierte Partner – nicht jedoch als Unterstützer politisch motivierter Verkehrsstrategien, die weder mit dem Dialogprozess noch mit den Bedürfnissen der regionalen Wirtschaft vereinbar sind. Zudem mussten wir feststellen, dass unsere im Schreiben vom 7. November 2024 formulierten Vorbehalte und Forderungen in der Antwort vom 5. Februar 2025 nicht sachgerecht behandelt wurden. Besonders irritierend ist, dass einzelne Mitglieder der zuständigen Behördendelegation den Inhalt dieses Antwortschreibens offenbar gar nicht kannten. Dies wirft grundlegende Fragen zur Ernsthaftigkeit des Beteiligungsprozesses auf und lässt eine angemessene Auseinandersetzung mit unseren Anliegen vermissen.																								
	4. Vernachlässigte Empfehlungen des Dialogprozesses Der Dialogprozess hatte zum Ziel, eine gemeinsame und tragfähige Grundlage für die zukünftige Verkehrsentwicklung in der Region zu schaffen. Eine der wichtigsten Empfehlungen daraus war, unterirdische Verkehrslösungen ernsthaft zu prüfen, um die Stadt wirksam zu entlasten. Diese Empfehlung wird in der vorliegenden Studie jedoch ignoriert. Stattdessen konzentriert sie sich auf kurzfristige, oberirdische Massnahmen, die vor allem den motorisierten Individualverkehr (MIV) einschränken sollen. Dieser einseitige Fokus wirkt mehr politisch motiviert als sachlich begründet und weicht deutlich vom ursprünglichen, ausgewogenen Ansatz des Dialogs ab. Das im Dialogprozess entwickelte Zukunftsbild wird dabei falsch oder nur teilweise wiedergegeben. Wichtige Entwicklungen – etwa neue Mobilitätsformen, technologische Fortschritte oder die Bedürfnisse der Wirtschaft – bleiben unberücksichtigt oder werden verzerrt dargestellt. Auch das widerspricht dem Schlussbericht vom 7. Dezember 2020, der ausdrücklich eine zukunftsorientierte, offene und flexible Planung verlangt.	1																							
	5. Kritische Analyse der vorgeschlagenen Massnahmen Die in der Gesamtmobilitätsstudie vorgeschlagenen Massnahmen zielen im Kern darauf ab, den motorisierten Individualverkehr (MIV) unattraktiver zu machen. Dazu gehören unter anderem der Abbau von Parkplätzen, eine strenge Parkraumbewirtschaftung, das Unterbrechen von Verkehrsachsen sowie die mögliche Einführung von Road Pricing. Solche Eingriffe setzen jedoch voraus, dass de Bevölkerung und der Wirtschaft gleichwertige Alternativen zur Verfügung stehen – was aktuell nicht gegeben ist. Umso unverständlicher ist es, dass etwa eine mögliche S-Bahn-Linie im Rahmen diese GMS nicht einmal geprüft wurde. Besonders kritisch sehen wir, dass diese Massnahmen mit dem sogenannten "Zukunftsbild" des Dialogprozesses begründet werden.																								

		Übe	rgeord	Inetes								Themati	ische Clu	usters					
				htienna	0				1)	Alt	ernative Lö				N	1IV		unnellösu	igen
	Stellungnahmen original	Zustimmung zur Studie Teilweise Zustimmung zur Studie	Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie Kenntnisnahme ohne weitere Berücksir	Methodik der Studie	Kritik an der Flughöhe Kommunikation und Partizipation	Finanzierung	Partikularinteressen	Alternative Lösungen Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkeh	Mischverkehr	Öffentlicher Verkehr Vision S-Bahn	Veloverkehr Birhhalan Velo	Kichtpian Velo Getrennte Velowege	Sicherheitsgefühl MIV	Parkplätze Multimodalität	Fehlender Fokus MIV Wirtschaftsverkehr	Zugänglichkeit Stadtzentrum Infrastrukturelemente Allgemein	"Westast so besser" Porttunnel (kurz/lang)	Netzlückenschliessung ursprüngliches Westastprojekt
	Diese Begründung ist aus unserer Sicht unzutreffend: Ziel war nie, den MIV aus der Stadt zu verdrängen, sondern ihn verträglich und effizient zu organisieren. Beispielsweise etwa durch ein Kammer- und Zonierungssystem mit unterirdischen Anschlüssen, wie in Empfehlung 3 zur langfristigen Lösung des Schlussberichts festgehalten. Auf eine Prüfung einer unterirdischen Verkehrsführung für den Quell- und Zielverkehr, welcher massgebend ist, wurde hingegen verzichtet. Dies ist aus unserer Sicht zwingend notwendig, umso mehr wir schon im Dialogprozess die Meinung teilten, dass es allein für die 18 % Durchgangsverkehr keine Tunnellösung benötigt. Die fehlerhafte Auslegung dieses Zukunftsbildes zieht sich wie ein roter Faden durch die gesamte Studie. Wir erwarten hier eine klare Korrektur und eine Rückbesinnung auf die im Dialogprozess gemeinsam erarbeiteten Grundlagen.																		
	6. Forderungen der Wirtschafts- und Mobilitätsverbände Angesichts der dargelegten Punkte fordern die Wirtschafts- und Mobilitätsverbände: • Eine differenzierte Auseinandersetzung mit zukünftigen Mobilitätsformen und deren Auswirkungen auf die Infrastruktur. • Die vollständige und sachgerechte Umsetzung der langfristigen Empfehlungen des Dialogprozesses (Schlussbericht vom 7.12.2020). • Eine vertiefte Prüfung unterirdischer, stadtverträglicher Verkehrslösungen für den Ziel- und Quellverkehr. • Eine gesamtheitliche Beurteilung der Mobilitätssituation. • Eine Überarbeitung der GMS-Schlussfolgerungen, insbesondere im Hinblick auf den MIV und die wirtschaftliche Erreichbarkeit. • Die Prüfung möglicher Alternativen wie der S-Bahn. • Optimierung des Schienenverkehrs zwischen Yverdon und Biel mit Weiterführung bis ins Bözingenfeld. • Optimierung des Schienenverkehrs aus Ganzes sowie der Bedeutung des Arbeitsplatzstandorts Bözingenfeld. • Berücksichtigung des Ziel- und Quellverkehrs als Ganzes sowie der Bedeutung des Arbeitsplatzstandorts Bözingenfeld. • Die korrekte Darstellung der Rolle der Wirtschaftsverbände im bisherigen Prozess. • Keine ideologisch motivierten Umerziehungsmassnahmen. • Einbezug der geografischen Ausgangslage, die die regionalen Mobilitätsbedürfnisse wesentlich prägt. • Umsetzung des Auftrags der Lückenschliessung seitens ASTRA zusammen mit dem Kanton Bern.																		
	7. Schlussbemerkung Die Gesamtmobilitätsstudie verfehlt ihr Ziel. Sie täuscht mit Scheinlösungen, verlagert Probleme und vergibt Chancen. Die Reduktion des MIV kann ein berechtigtes Ziel sein, darf jedoch nicht einseitig zulasten der Erreichbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit von Wirtschaftsstandorten gehen. Restriktive Massnahmen wie Parkplatzabbau oder Road Pricing müssen sorgfältig abgewogen und mit den tatsächlichen Bedürfnissen aller Mobilitätsteilnehmenden abgestimmt werden. Ein attraktiver ÖV und gute Veloinfrastruktur sind wichtig – aber kein vollwertiger Ersatz für den MIV, insbesondere in peripheren Lagen, für den Güterverkehr und Arbeitswege mit mangelnder ÖV-Anbindung. Entscheidend ist eine ausgewogene Verkehrspolitik, die ökologische Ziele mit wirtschaftlicher Tragfähigkeit und sozialer Fairness verbindet.																		
Privatpersonen und Unternehm																T T			
Privatperson	Votre étude semble oublier les personnes vivant en dehors de Bienne qui doivent s'y rendre quotidiennement pour travailler ou faire leurs courses. J'habite à Schernelz et travaille comme prestataire de service dans différentes institutions pour personnes âgées ainsi que dans des écoles. Mon travail implique le transport de matériel et d'animaux, ce qui rend les déplacements en transport public très contraignants. Si je veux me rendre à Bienne sans voiture, je dois marcher 25 minutes jusqu'à l'arrêt de bus, prendre le bus reliant Gléresse à Douane, puis changer pour le train jusqu'à Bienne. Ce trajet est non seulement long et peu pratique, mais aussi difficilement compatible avec mon activité professionnelle.			X				X	X		X			X		x x	x		
	Les mesures favorisant uniquement la mobilité douce compliquent l'accès au centre-ville pour ceux qui, comme moi, ont un impératif de déplacement motorisé. Il me semble essentiel que l'étude prenne en compte les besoins des travailleurs indépendants et prestataires de services extérieurs, à l'image des artisans qui doivent pouvoir rejoindre leur lieu d'activité sans entrave. L'accessibilité au centre-ville doit rester viable pour tous.																		
Privatperson	Das Fazit der Studie scheint mir absolut schlüssig. Was viele im Raum Biel nicht wahrhaben wollen, ist halt leider Tatsache. Zu viele Menschen sind mit dem Auto unterwegs und nutzen selbst für kürzeste Distanzen das Auto. Die vorgeschlagenen Massnahmen gehen in die richtige Richtung. Es bräuchte aber endlich ein konsequentes Umsetzen der angedachten Massnahmen im Langsamverkehr und beim ÖV. Das ÖV-Konzept 2035 ist verlockend, aber ob dann alles vom Kanton abgesegnet wird? Beim Langsamverkehr hoffe ich schon seit langem auf Verbesserungen für die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Gerade	x						x	х		х	x	х	х					
Privatperson	mit Kindern wagt man sich kaum auf die Strasse mit den Velos, das Sicherheitsgefühl ist bei der aggressiven Fahrweise vieler Autofahrer einfach nicht gegeben. Es bräuchte separate, sichere und sinnvolle Velostrassen, die eine echte Alternative bieten. Mit ein paar gelben Streifen auf dem Boden ist es nicht gemacht. Wieso nicht eine attraktive Veloschnellstrasse von Ipsach via Nidau Bahnhof Richtung Biel-Bahnhof entlang der BTI-Gleise? In meinen Augen braucht es dringend Tunnelumfahrungen damit der Pendelverkahr schlanker und schneller ans Ziel kommt. Dieser ist auch in den Sommermonaten stark vorhanden da viele Städter			X				x	X		X						X		
	ans Bielerseeufer fahren zu Erholung. Alternative Lösungen für ein nachhaltiges und funktionierendes Verkehrssystem sind ebenfalls nötig um den Stadtverkehr zu entlasten. PErsonen welche nicht in Zentrumsnähe wohnen, stellen den MIV um rasch einzukaufen, zum Arzt zu fahren etc. Da braucht es ein gut getaktetes Liniennetz damit nicht länger als 5 Minuten verstreichen zwischen den Bussen und idealerweise leicht erreichbare Alternativstrecken, siehe Buslinie 3 und 4, 1 und 2. Dazu sollte der ÖV auch verbilligt werden. Solange ich 8 zahle für eine Hin- und Rückfahrt, ist das Parkhaus noch günstiger und ich bin an keine Zeiten gebunden, habe auf sicher einen Sitzplatz und kann alle Einkäufe transportieren																		
Privatperson	L'étude montrant le faible impact du projet autoroutier est très intéressante. Il convient de privilégier les modes de transport doux pour plusieurs raisons : d'abord pour des motifs écologiques, mais aussi pour le bien-être et la qualité de vie. De plus, d'un point de vue économique, réduire le trafic motorisé individuel permettrait aux usagers n'ayant pas d'alternative de gagner un temps non négligeable (secours, transport de marchandises lourdes, etc.). Dernier point, plus personnel : étant habitant de Bienne, je trouve injuste que la Ville doive assumer le trafic en provenance des villages environnants. La Ville a déjà accompli des progrès (et doit	x							x							X			
	continuer dans cette voie) pour permettre aux usagers de se déplacer efficacement sans avoir recours à la voiture.																		

		Ü	bergeo	ordnet	tes										Themati	ische	Cluster	}							
												A	Iternati	ve Lö	sungen				N	/IV		T	unnellä	ösunger	
	Stellungnahmen original	Eustimmung zur Studie	feilweise Zustimmung zur Studie Ablebming der Studie	keine direkte Aussage zur Studie	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Methodik der Studie	kritik an der Flughöhe Kommunikation und Partizipation	inanzierung	Themenspeicher	artikularinteressen	Alternative Lösungen -uss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	Vischverkehr	ussverkehr Öffentlicher Verkehr	Jision S-Bahn	/eloverkehr	actitudian velo	sicherheitsgefühl	MIV	rarkpiace Multimodalität	ehlender Fokus MIV Mirtschaftswerkehr	ugänglichkeit Stadtzentrum	nfrastrukturelemente Allgemein uratunnel (Umfahrung/lang)	Westast so besser"	Porttunnel (kurz/lang)	ursprüngliches Westastprojekt
Privatperson	Bonjour,	2	>	(x	,	x	х		4 14	×	х		х	,	: 0,	x		x		x	=		(x
	J'ai lu votre rapport et des incohérences sont évidentes, entre la réalité observée ou prévue et les actions suggérées. La part dédiée au transit est faible de l'ordre de 10%, mais celle des pendulaires est élevée. Vous reconnaissez que celà augtmentera à l'avenir. Il est surprenant que vous n'agissiez pas en conséquence. Au lieu d'augmenter la capacité des routes, notamment l'axe route de Berne - rue du Débarcadaire en compensation de la non construction de la branche ouest, vous vous contredisez dans les actions à mener. - Vous admettez que la circulation automobile augmentera mais ne prévoyez pas les infrastructures en conséquence - Vous envisagez concentrer la circulation automobile sur un nombre restreint d'axes mais ne prévoyez pas l'augmentation de capacité nécessaire Il est manifeste que vos conclusions ne sont pas la conséquence des faits, mais s'ajustent à des revendications politiques démandées par une minorité. Un autre bureau, plus indépendant, par exemple basé en France serait arrivé à d'autres conclusions. De plus, la plupart des automobilistes (pendualiers) n'ont pas l'opportunité de s'exprimer, lis ne savent même pas qu'une telle consultation existe. Il faut également tenir compte que les automobilistes sont par nature individualistes et donc moins politisés que les cyclistes par exemple. Le résultat des mises en consultations ne reflète pas la réalité. D'un autre point de vue politique, il n'y a aucune raison à ce que Bienne soit mieux reliée à la Suisse allemande qu'à la Suisse Romande. La liaison Bienne-Neuchâtel est de même importance que la liaison Bienne-Soleure. Un des objectifs des routes nationales est de relier les agglomérations. Vous concluez que les variantes des infrastructures routières lourdes proposées n'apportent pas les améliorations. Vous n'avez pas intégré la possibilité de remettre ce projet! En effet, il figure dans la loi sur les routes nationales acceptée en votation et la loi est là pour être appliquée. Les oppositions n'avaisnt pas lieu d'être écoutées sur l																								
E	En espérant que mes commentaires soient pris en compte, bien cordialement.																		_						
Privatperson Privatperson	Es Muss Ein tunnel lösung auf den Tisch. Muss die ganze A5 (Yverdon - Solothurn A1 komplett befahren) kann. L'option tunnel en version longue est à privilégier car les demi-projets, comme les compromis ne font que des insatisfaits. Le tunnel de Port ainsi que l'une des 2 autres propositions (tunnel du Jura ou axe ouest) sont complémentaires et permettent un désengorgement. Pour améliorer encore la mobilité au sein de la ville, privilégiez la mise à disposition de parking bon marché en périphérie et la mise en œuvre de transports publics efficaces. Punir les automobilistes sans leur proposer d'alternative ne mènera pas à une baisse du trafic, au contraire ils chercheront des places en tournant comme des hélices. Seul les P+R à tarifs attractifs sont une solution viable.			x	_													x	x x			x x	<	x	x
Privatperson	Seit 20 Jahren fahre ich täglich mit dem Bike ins OSZ Rittermatte in Biel Zentrum. Ich stelle fest, dass ein grosser Teil der Autofahrer, die mich überholen, am morgen auf dem Weg zur Arbeit auf die Stadtseite Biel-Ost (Rolex etc) eine NE-Autonummer oder frz Kennzeichen und BE-Nummern haben. Der Tunnel Bözingen-La Neuveville ist damit die beste Lösung auch für Südufergemeinden. Der geplante Tunnelbau Twann soll integriert werden. Eine Tunnelvariante mit kurzen Strecken auf der aktuellen N5 am Seeufer wäre zu bedenken.			х						х												х	(
Privatperson	Je crois que vous n'avez toujours pas compris la problématique de la mobilité (mobilité=être mobile!). Savez-vous combien de camions ou d'artisans ont besoin de traverser la ville? Avez-vous essayé de traverser la ville aux heures de pointes? il ne s'agit pas de renforcer le trafic vélos-bus-piétons, mais de faciliter, fluidifier, désengorger le trafic afin de libérer la ville. Voilà le concept et l'idée! il faut faire de vraies voies de transit, avec un minimum de feux rouges. Penser à des ronds-points. Rouvrir le transit devant la gare (qui est le génie qui a pondu l'idée de fermer le trafic?). Puis, depuis ces voies rapides de contournement, ou d'évacuation, faire des voies d'entrées en ville, qui ne passent pas par des quartiers d'habitation. Il faut créer une vraie voie cyclable globale traversante en ville, et pas que les voitures doivent croiser des vélos sur des voies étroites. Il faut permettre aux gens de circuler. Revenir au concept de base de la MOBILITE (= être mobile). Renforcer les TP? les faire gratuits (si, si, on peut quand on veut) avec des horaires et des cadences convenables (1 par heure à partir de 20h, ça fait envie). Renforcer le trafic vélos? Faire de vrais parkings à vélos, surveillés. Mon vélo est un VTT électrique. Vous croyez que je vais le prendre en ville pour me le faire voler devant la salle de yoga?? Renforcer la sécurité à la gare (moi j'ai peur à la gare de Bienne!!!). Voilà pour renforcer la mobilité douce (= être mobile). Et je vous invite volontiers à venir avec moi, en exclusivité, en voiture, pour traverser la ville aux heures de pointe. C'est une expérience inédite que personne de chez vous n'a encore faite!		x							x	x		х			>		x		,	×				

		Übe	rgeor	dnetes										atische C	lusters							
											Alterna	tive Lös	sungen		\blacksquare		MIV			Tunnel	llösungen	
	Stellungnahmen original	Zustimmung zur Studie Teilweise Zustimmung zur Studie	Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie	Methodik der Studie	Kritik an der Flughöhe Kommunikation und Partizipation	Finanzierung	Themenspeicher Partikularinteressen	Alternative Lösungen	Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr) Mischverkehr	Fussverkehr	Vision S-Bahn	Veloverkehr	Richtplan Velo Getrennte Velowege	Sicherheitsgefühl	MIV Parkplätze	Multimodalität Fehlender Fokus MIV	 Wirtschaftsverkehr	Zugänglichkeit Stadtzentrum Infrastrukturelemente Allgemein	Juratunnel (Umtahrung/lang) "Westast so besser"	Porttunnel (kurz/lang) Nastilistancshliacsuna	ursprüngliches Westastprojekt
Privatperson	Ich kann mir nicht vorstellen das ein Tunnel nichts bringen wird. Am Anfang dachten einige das auch beim Ostast. Heute denke ich das der jedoch Biel und der Region viel bringt. Ich frage mich jedoch wieso Gemeinden wie Pierterlen und Lengnau so wie die im Jura nicht auch mitberücksichtigt wurden. Für mich ist die Region zu klein gewählt um hier ein vernünftiges Ergebnis zu bekommen. Ich bin in Biel gerne mit dem Velo unterwegs jedoch braucht es vernünftige vom restlichen Verkehr abgetrennte Velowege di nicht noch mit dem Fussverkehr geteilt werden müssen. Den Weg an der Schüss entlang und über die Schüssinsel ist zwar gut, jedoch aktuell auch mühsam da es im Kies viele Löcher hat und einem die Fussgänger immer im weg sind! So ist ein schnelles Vorwärtskommen nicht möglich. Da braucht es eben bessere Fahrradrouten. Um noch zum ÖV zu kommen. Hier wäre eine S-Bahn Biel vielleicht mittlerweile auch eine gute Lösung! Was ich jedoch als quatsch empfinde ist jedoch die Idee den Busverkehr am Bahnhof zu ändern. Das aufsplitten der Haltestelle mit nord und süd zugang wird nicht viel bringen wenn dann in diesen Unterführungen kein Angebot an Geschäften entsteht. Jeder der am Morgen noch seinen Kaffee holen will wird über den Haupteingang gehen. Uch wäre es für Touristen ein Problem den Richtigen Bus zu finden.	x			x					x		x	x	x					x			
Privatperson	Lire que le traffic de transit est au final peu élevé et ne changerait pas vraiment en fonction des différentes solutions envisagées est assez réducteur. Il y a des heures où il est difficile de s'engager sur la semi autoroute vu le traffic qui arrive de fait soit sur Boujean soit au centre ville. Je rejoins néanmoins en partie les conclusions de mieux intégrer les piétons, les cyclistes et le transport urbain est capital et en faisant cela, on fluidifie aussi le transit. Pleins de choses sont à faire facilement, la coordinations des feux, à certains endroits ils arrivent à faire une onde verte, sur Bienne c'est une onde rouge, chaque feu. et pour les piétons ils ne sont pas coordonés non plus, lorsq'un feu piéton repasse au rouge, les voitures redémarrent et doivent s'arreter au feu suivant qui passe lui au vert à ce moment là. Et la voie de transit par Boujean et les tunnels si on veut se rendre sur Neuchatel, comporte au final plus de feux + un passage à niveau que si on traverse par le centre ville. le concept de route de transit est particulier ici.	х			x					x												
Privatperson	leer				х																	
Privatperson	Was können wir gegen die Autolawine machen, die täglich durch die Stadt rollt? Drei Massnahmen drängen sich auf: 1. Park & Ride am Stadtrand und Bus ins Zentrum. 2. Road Pricing für das Stadtzentrum. 3. Einführung des Kammersystems, kein Durchgangsverkehr mehr im Zentrum: Man kann von der Peripherie in die Nähe des Zentrums fahren, muss das Zentrum aber auf demselben Weg wieder verlassen. Wie? Durch Sperrung von Zentralplatz, Mühlebrücke und Altstadt für jeglichen Privatverkehr: Eine Fussgängerzone von der Obergasse bis zum Bahnhof. Diese Massnahmen (und noch viele mehr) wurden im Kompromiss des Westastdialogs beschlossen. Leider hat die Stadt für keine der drei Massnahmen einen verbindlichen Beschluss gefasst. Im Fall der Sperrung Mühlebrücke ist sogar eine völlig ungenügende "Begegnungszone" angedacht: Die funktioniert schon am Zentralplatz nicht wirklich, bei der Mühlebrücke wäre damit Dauerzoff vorprogrammiert. Und: Die Sperrung der Mühlebrücke wird einen gewissen Mehrverkehr auf der Westachte erzeugen; dieser sollte schon bei der bei der Umgestaltung im Rahmen "rue de caractère" eingeplant werden.			X												x						
Privatperson	Le concept global tient la route, mais je ne vois pas comment la situation sur le côté gauche du lac va réellement être améliorée. A mon sens: - il faut impérativement forcer le trafic en direction des champs de Boujean via l'autoroute de contournement. L'axe rue du débarcadère - route de Berne doit devenir plus fluide et donc prioritaire sur toute sa longueur (supprimer les feux, créer des passerelles pour piéton comme lors de l'expo, etc) - limité la A5 sur la rive gauche à 60kmh n'est pas souhaitable, d'autant que l'on pourrait aménager la route déjà existante le long du lac pour tous les cyclistes comme ce fut le cas lors des récent travaux. - la cadence demie-heure en train entre Neuchâtel et Bienne entre 6h et 22h est une condition sine qua non.	х						х		x		x	x									
Privatperson Privatperson	leer Eine Umfahrung von Biel in Richtung Neuenburg ab Autobahn/Autostrassanschluss beim Dalzhaus Biel ist dringend notwendig. Ebenfalls ist eine Umfahrung ab Bözingermoos Richtung Neuenburg			x	x				++		++	-		-	++	+	+	++	х	-	++	+
Privatperson	drigend nötig. Diese Umfahrungen lassen sich nur durch Untertunnelung realisieren. 1/ prenez exemple sur La traversée de Neuchâtel dans les années '80. À l'époque il y avait une importante contestation. Mais aujourd'hui qui remettrait en doute le bien fondé de ces ouvrages ? 2/ en mettant en avant la mobilité douce, comment accepter qu'il y ait 3 feus (non synchronisés) à Ligerz. Je fait le trajet au bureau en vélo, c'est extrêmement pénalisant. Pas compréhensible d'ajouter des embûches aux vélos régulièrement. Je rappele qu'il y a de plus en plus de personnes qui prennent ce moyen de transport pour se rendre au bureau (= moins de voitures) ! 3/ bonne chance pour contenter tout le monde !			x				x		x												
Privatperson	Le tunnel du Jura (contournement) serait intéressant à mettre en place. On éviterait de passer par la ville de Biel/Bienne. Le projet de tunnel du Jura long serait également intéressant (aussi pour les cyclistes). Par contre, avoir une seule voie dans chaque sens poserait problème dès qu'il y aurait un accident de la circulation. Avec seulement une sortie sur 17km, c'est compliqué de dégager les voies lors d'accident.			х															х	х		
Privatperson	Eine neue Tunnelumfahrung ist nicht notwendig! Die Verbindungsstrasse zwischen Autobahnende in Biel und Kantonsstrasse am Nordufer des Sees soll vom übrigen Cityverkehr abgekoppelt werden, muss aber nicht zwingend durch die Stadt geführt sein. Ab Stadtrand ist der Verkehrsfluss nicht mehr beeinträchtigt. Mit einem Road Pricing, Preiserhöhungen bei Treibstoffen und evt. höheren Verkehrsabgaben könnten die Zunahme des Verkehrsaufkommens in der City gebremst und mit dem im Bericht beschriebenen besseren Öffentlichen Verkehr aufgefangen werden. Mithilfe von Velostrassen in der Stadt analog z.B. Freiburg (D) würden die einzelnen Fahrströme entflechtet.			х				х				х	х						x	х		

		Ül	bergeo	rdnetes	s								Th	ematiso	che Clus	sters						
			Ĭ								Alte	rnative	Lösur				1 1	MIV		Т	unnellösun	en
	Stellungnahmen original	Zustimmung zur Studie	Teilweise Zustimmung zur Studie Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung Methodik der Studie	Kritik an der Flughöhe	Kommunikation und Partizipation Finanzierune	Themenspeicher	Partikularinteressen Alternative Lösungen	Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	Mischverkehr Fussverkehr	Öffentlicher Verkehr	Vision S-Bahn	Veloverkenr Richtplan Velo	Getrennte Velowege	Sicherheitsgefühl MIV	Parkplätze	Multimodalität Fehlender Fokus MIV	Wirtschaftsverkehr Zugänglichkeit Stadtzentrum	Infrastrukturelemente Allgemein Juratunnel (Umfahrung/Jang)	"Westast so besser" Porttunnel (kurz/lang)	Netzlückenschliessung ursprüngliches Westastprojekt
Privatperson	Die jetzige Situation ist eine Katastrophe. So wurde das Projekt einfach nur zu einem halben Teil fertiggestellt und dann aufgegeben. Nun 'haben wir den Salat' ohne jegliche Ersatzplanung.			x																x		x x
I	Die Situation erinnert stark an die Fläche der Expo.02, welche weiterhin kaum genutzt ist und brach liegt: Es fehlt ein Plan! Noch schlimmer, beim Westast wurde ein bestehender und abgesegneter Plan ohne Not aufgegeben.																					
	Erste Priorität muss sein, dass der Verkehr der Nationalstrasse N5/A5 ungehindert fliessen kann und nicht mehr aufgestaut und mit dem lokalen Verkehr vermischt wird. Seit dem entsprechenden Bundesratsentscheid sind mehrere Jahrzehnte vergangen. Diese Untätigkeit (oder gar Sabotage in Bezug auf den Westast) ist äusserst peinlich für die Stadt Biel und schadet der ganzen Region.																					
Privatperson	Die Studie hat mich sehr überzeugt. Insbesondere den Jura-Langtunnel Biel-Ligerz würde ich sehr begrüssen. Es ist enttäuschend, dass dieser bis heute nicht gebaut wurde, obwohl eine ähnliche Variante schon einmal im Gespräch war. Die Verlängerung des bestehenden Strassentunnels von Ligerz nach Twann ist nichts anderes als Kosmetik. Wem nützt diese Verlängerung? Nur dem Dorf Twann. Die Weiler Wingreis, Tüscherz, Rusel und Biel-Neuenburgstrasse werden nicht entlastet. Im Gegenteil, sie müssen weiterhin mit allf. Verkehr, Staub und Lärm leben. Mit dem Juralangtunnel würde auch die jahrelange Baustelle im Gebiet Wingreis hinfällig. Denn der Baustellenirrichtungsplatz für den Ausbau wird in den geschützten Rebbergen liegen und die schöne Landschaft zerstören. Während voraussichtlich 12 Jahren müssen die Anwohner mit dieser Baustelle leben. Zudem sind grosse Erdbewegungen und unzählige Lastwagenfahrten zu den verschiedenen Deponien hin und zurück nötig. Der lange Tunnel würde auch Enteignungen von Privatgrundstücken überflüssig machen. Schauen Sie sich die Umfahrung von Neuenburg an. Wer will heute noch darauf verzichten?		x	(x x		
Privatperson	Die Entwicklung der Mobilität zeigt eindeutig, dass die Nachfrage nach Mobilität in allen Bereichen sehr hoch ist. Obwohl man deutlich mehr Velos auf den Strassen sieht, sind die Busse und Bahnen oft überfüllt und die Strassen dennoch verstopft. Ein schnelles und stressfreies Vorwärtskommen ist oftmals nicht gegeben. Viele Bemühungen der Regierung, insbesondere den privaten Individualverkehr unattraktiv zu gestalten, indem man vorhandene Infrastruktur abbaut, Wege sperrt und Parkplätze abbaut, haben lediglich dazu geführt, dass ein ehemals gut funktionierendes Strassennetz kurz vor dem Kollaps steht. Wir haben es mit diversen Fakten zu tun, die sich in ihrer Entwicklung nur schwer einschätzen lassen und auch von der vorliegenden Studie nur als aktuelle Annahmen und nicht nicht als Realität definiert werden können:			x								x		x	x	x x	x	х		x		
	 Die Bevölkerung auch in unserer Region wächst immer noch an. Wie stark und schnell ist offen und somit nicht abschliessend kalkulierbar. Der Bedarf, sich beruflich und privat zu bewegen bleibt unverändert bestehen. Ob und wie sich dieses Verhalten der Bürger verändert, ist spekulativ. Damit die Region weiterhin ein attraktiver Industrie- und Arbeitsstandort ist, muss eine gute Verkehrsanbindung gegeben sein, die ihren Anforderungen gerecht wird. Ob und wie sich diese Anforderungen verändern ist schwer abzusehen. 																					
	Dies lässt mich zu folgendem Schluss kommen:																					
	Die verschiedenen Verkehrsmittel müssen als ein sich ergänzendes System betrachtet werden. Es kann nicht sein, dass man verschiedene Verkehrsteilnehmer gegeneinander ausspielt und ungleich bevorzugt. Eine genügend grosse und gut geplante Infrastruktur ist die Basis von Wirtschaft und Wohlbefinden. Sie garantiert, dass das Grundbedürfnis nach Mobilität der Bevölkerung und der Wirtschaft abgedeckt wird.																					
	Dazu sind folgende Massnahmen notwendig:																					
	Genügend Durchsatz auf bestehenden Strassen. Wo Strassen zu eng sind oder fehlen, müssen sie ausgebaut werden, damit alle Verkehrsteilnehmer schnell und sicher an ihr Ziel kommen. Dies betrifft sämtliche bestehende Strassen aber insbesondere auch Velowege. Ein sicheres und schnelles Velowegnetz bringt viele Menschen dazu mit dem Zweirad zu bewegen. Sich neben gestressten Fahrern und nur langsam bewegenden Autos und Lastern zu bewegen ist für viele Menschen nicht attraktiv und wird als unangenehm und gefährlich eingestuft. Es gibt viele Städte im In- und Ausland, die hier schon hervorragende Lösungen vorzuzeigen haben.																					
	Wo immer möglich soll der Durchgangsverkehr vom Quell- und Zielverkehr getrennt werden. (Tunnel, Schnellstrassen etc.) Dies führt zu weniger Verkehr in den den Quartieren und somit zu mehr Ein Umstieg von einem Verkehrmittel auf das Andere soll leicht fallen. Um Pendlerverkehr von der Agglomeration auf den ÖV umsteigen zu lassen bedarf es gute Park & Ride Möglichkeiten. Es macht für viele Menschen aus unterschiedlichsten Gründen keinen Sinn, mit dem ÖV zur Arbeit, zum Einkaufen oder in die Ferien zu fahren, weil der Umstieg schlicht zu umständlich, zu teuer oder gar nicht möglich ist. Wenn man aus der Agglomeration an den Stadtrand fahren, dort sein Auto gratis stehen lassen kann und dann mit dem Bus in die Stadt oder zum Bahnhof fahren könnte, dann würde sehr viele Menschen dieses Angebot annehmen, da es effizient, bezahlbar und sinnvoll ist.																					
	Grundsätzlich muss meiner Meinung nach von der Idee Abstand genommen werden, man müsse den Bürger "erziehen" und sein Verhalten durch Zwangsmassnahmen ändern. Die meisten der Bürger sind absolut mündig und in der Lage, vernünftige Entscheidungen zu treffen. Aber jeder Mensch wird Entscheidungen in erster Linie nach seinen Bedürfnissen und seinem Wohlbefinden treffen. Diesem Grudsatz ist Rechnung zu tragen! Sinnvolle und bezahlbare Alternativen, die sowohl den eigenen, wie auch den Bedürfnissen der Gesellschaft entsprechen, werden aber sicherlich besser																					
Privatperson	genutzt und angenommen, da es sich um motivierende und nicht einschränkende Massnahmen handelt. Wie wurde definiert, welches Fahrzeug zur Katgorie "Transit" gehört?			x	,	,					-					+						+
	Wie wurde gezählt?			x					x							\perp				_		\vdash
Privatperson	Um Nidau und Port vom Verkehr zu entlasten ist der Porttunnel (idealerweise verlängerte Version) nötig. Auch wäre eine Tunnelvariante (z.B. Altstadttunnel oder Tunnel Seevorstadt (aber untertags und nicht halb offen)) für den Verkehr von und nach Neuenburg wünschenswert. Damit könnte, so denke ich, der momentane Verkehrskollabs rund um die Salzhauskreuzung und Richtung Altstadt behoben werden. Ich selbst wohne in Port und arbeite in Nidau. Meistens gehe ich mit dem Fahrrad zur Arbeit. Benötige ich aber das Auto, weil ich mit Material noch "ausser Haus" muss, dauert der Arbeitsweg seit dem Umbau der BTI-Strecke (Schranken in Nidau schliessen sich bereits wenn BTI-Bahn in Beunden einfährt) und der Schliessung des Bahnhofplatzes bis zu 15 Minuten anstelle früher 5 Minuten (erhöhter Co2 Ausstoss?) Noch eine Anmerkung am Rande: Da leider die Busse sehr wenig Platz für Kinderwagen bieten muss man "leider" selbst immer wieder mit dem Auto in die Stadt um gewisse Dinge zu erledigen. Leider			X				X	^			X										
	wird einem dies in letzter Zeit fast verunmöglicht. Einkaufen in Biel ist für Familien mit Kindern aus der Agglomeration fast unmöglich geworden. Schade!																					

		į	Überged	ordnet	es									Themati	ische (Clusters							
												Alternati	ive Lös	sungen		\dashv	_	MI	v III		Tunne	llösunger	1
	Stellungnahmen original	Zustimmung zur Studie	Teilweise Zustimmung zur Studie Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Methodik der Studie Kritik an der Flughöhe	Kommunikation und Partizipation	Finanzierung	The menspeicher Partikularinteressen	Alternative Lösungen Firse- ind Veloverkehr (I angsamverkehr)	Mischverkehr	Fussverkehr Öffentlicher Verkehr	Vision S-Bahn	Veloverkehr Richtnan Velo	Getrennte Velowege	Sicherheitsgefühl	MIV MIV	Patkpiauc Multimodalität	Fehlender Fokus MIV Wirtschaftsverkehr	Zugänglichkeit Stadtzentrum Infrastrukturelemente Allgemein	Juratunnel (Umfahrung/Jang) "Westast so besser"	Porttunnel (kurz/lang)	Netzuurkensumessung ursprüngliches Westastprojekt
Privatperson	Dass unterdessen erwiesen ist, dass der Verkehr in Biel v.a. aus Binnenverkehr oder Autos aus der Agglomertion stammt und der Westast mit Tunnels eindeutig nicht mehr sinnvoll ist, freut mich sehr.	х							х					х)	K		х			
Privatperson	Als Stadt mit langer sozialistischer Tradition bitte ich Sie als Entscheidungsträger*innen, in dicht besiedelten "ärmeren" Quartieren die 30km Zonen mindestens beizubehalten, bzw. auszudehnen, den Binnenverkehr vor allem durch finanzielle Unannehmlichkeiten -whs. ist dies am wirksamsten??- zu reduzieren und die Velowege eindeutig zu bevorzugen. Ausserdem schätze ich die zunehmnende Pflanzung von Bäumen durch die Stadtgärtnerei sehr, mittels Aufhebung von Parkplätzen z.B., was von manchen Autofahrer*innen als "feindlich" interpretiert wird. Insofern schätze ich die vermittelnde Art unserer Stadtplanerin. Zugleich braucht es zielgerichtete Klarheit in Bezug auf Nachhaltigkeit, Schutz der Schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen und Reduktion des Auto-Individualverkehrs. Ich danke Ihnen für Ihren Einsatz. Die Studie bevorzugt die Gemeinden Biel, Brügg, Port, Ipsach, Nidau und richtet sich gegen die Gemeinden am rechten Seeufer.)	«		x											x						
	Eine Aussage wie nur geringfügig mehrverkehr ist eine Frechheit und nicht wissenschaftlich fundiert. Als Anwohner merken wir den Mehrverkehr massiv und sehen immer mehr westschweizerische Kennzeichen, welche den Weg am rechten Ufer bevorzugen. Ebenfalls der LKW Verkehr hat zugenommen. Durch die unnötigen Verkehrsberuhigenden Massnahmen in Biel und Umgebung wird es nur noch schlimmer. Eine Verdrängung des Verkehrs ist keine Lösung und nur zur Last von uns Agglogemeinen. Es ist Zeit, dass man umdenkt und nicht mit sinnlosen umbauten in Biel, Nidau etc den Verkehr ausbremst. Wieso war man nicht visionär und hat die etlichen Kreuzungen der Bahn eliminiert, wie dies schon 1967 in Wochenschau Berichten im TV gefordert wurde.																						
Privatperson	En tant que citoyen romand résidant à Bienne, je souhaite exprimer mon soutien sans réserve aux conclusions et recommandations de l'étude de mobilité globale publiée par l'EBBN. Ce travail rigoureux et analytique permet de tracer une feuille de route essentielle pour concilier mobilité durable, qualité de vie et cohérence territoriale dans notre région. Je salue en particulier les sept conclusions majeures du rapport, que je commente ici point par point :	х								x	х	х х	1	x	×		х	х	х	х			
	1. Des mesures urgentes à fort potentiel Je partage entièrement le constat de l'urgence à réduire la dépendance au trafic individuel motorisé (TIM) dans le cœur d'agglomération. Le transfert modal vers la mobilité douce et les transports publics est non seulement réaliste, mais fondamental pour atteindre nos objectifs climatiques et améliorer durablement notre cadre de vie.																						
	2. Des planifications actuelles insuffisantes La critique des lacunes des plans existants, notamment du Plan Vélo, est justifiée. Il est urgent de renforcer la coordination intercommunale et de doter ces outils d'un caractère contraignant pour garantir leur mise en œuvre cohérente et ambitieuse. Je pense que des rues avec priorité aux vélos seraient essentiels (les voitures ne pouvant dépasser et le vélo roulant au milieu de la route)																						
	3. L'inefficacité des infrastructures routières lourdes Cette conclusion est centrale. En tant qu'usager régulier des liaisons vers la Romandie, je confirme que l'offre ferroviaire actuelle, notamment grâce à l'amélioration de la cadence des trains vers Lausanne, est déjà largement suffisante. De nouveaux tunnels ou axes autoroutiers seraient coûteux, contre-productifs, et incompatibles avec les objectifs climatiques et urbanistiques. Le renforcement des transports publics et des solutions intermodales constitue une alternative nettement plus pertinente.																						
	4. Priorité à la mobilité piétonne La planification piétonne doit être revalorisée. Des trottoirs continus, des cheminements sûrs et accessibles à toutes et tous, notamment pour les trajets scolaires, sont des impératifs sociaux, écologiques et urbanistiques. Une coordination intercommunale dans ce domaine renforcerait l'attractivité et la vitalité des quartiers.																						
	5. Exploitation intégrale du potentiel cyclable Le relief biennois, les corridors urbains et les plans existants créent des conditions idéales pour développer le vélo comme mode de transport quotidien. Il est temps de mettre en œuvre intégralement et sans délai les plans cyclables, en particulier dans le cœur d'agglomération et sur la rive droite du lac. Le développement du stationnement vélo et des services de vélos en libre-service est également stratégique.																						
	6. Mise en œuvre du Concept TP 2035 Le renforcement des transports publics, en particulier l'amélioration de la cadence et des connexions, constitue une réponse crédible et efficace aux enjeux de mobilité. A quand un tram Bienne Boujean par le Faubourg du Lac ?																						
	7. Mesures ciblées sur le TIM La distinction entre TIM nécessaire (livraisons, trajets sans alternatives) et TIM substituable (courts trajets internes) est pertinente. Les mesures de réduction du stationnement, de gestion du trafic et de tarification incitative doivent être explorées, à condition de préserver l'accessibilité économique et de ne pas pénaliser les transports liés à l'activité économique ou les trajets sans alternatives réalistes.																						
	Position personnelle : priorité au rail et à la reconquête de l'espace public																						
	Comme résident frontalier et usager fréquent des liaisons vers la Romandie, je constate que les infrastructures ferroviaires modernisées, telles que la ligne Bienne–Lausanne, répondent déjà efficacement aux besoins de mobilité interrégionale. Investir dans de nouvelles autoroutes serait un contresens écologique et économique. Une stratégie fondée sur le rail, la marche et le vélo constitue une réponse durable, inclusive et adaptée aux réalités locales.																						
	Surtout, il est crucial de rappeler que la qualité de vie des habitantes et habitants de Bienne ne pourra qu'être améliorée si le nombre de voitures traversant la ville diminue et si le nombre de places de stationnement est réduit. Aujourd'hui, l'espace public est encore largement dominé par la voiture – une réalité que le rapport aborde insuffisamment. Or, pour construire une ville plus conviviale, plus verte et plus juste, il est impératif de réaffecter l'espace public au profit de modes de déplacement actifs, de la vie sociale, de la nature urbaine et de la sécurité. La reconquête de l'espace public est indissociable d'une politique de mobilité ambitieuse.																						
	Bref, je soutiens pleinement les conclusions de l'étude et appelle les autorités à accélérer la mise en œuvre des mesures proposées, en particulier celles visant à développer les transports publics, la mobilité douce et une planification intercommunale cohérente. Les projets d'infrastructures routières lourdes doivent être écartés définitivement, au profit d'investissements ciblés dans des solutions durables, inclusives et adaptées aux besoins réels de la population. Repenser l'espace public et le libérer de la domination automobile est une condition essentielle à la transformation de notre ville.																						

		Übe	rgeord	dnetes									Themati	sche Cl	ısters						
Privatperson	Stellungnahmen original Es ist von grosser Bedeutung, in der Mobilitätsstudie nicht nur die Auswirkungen des Durchgangsverkehrs von 9 % zu betrachten, sondern auch den verbleibenden Verkehr von 91 % angemessen zu	Zustimmung zur Studie Teilweise Zustimmung zur Studie	× Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie	Nethodik der Studie	Kritik an der Flughöhe	Kommunikation und Partizipation Finanzierung	Themenspeicher	rutikujarinteressen × Alternative Lösungen	Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr) Mischwerkehr	Fussverkehr	Öffentlicher Verkehr Vision S-Bahn		Getrennte Velowege	Sicherheitsgefühl x MIV	Parkplätze Multimodalität	Fehlender Fokus MIV	Zugänglichkeit Stadtzentrum x Infrastrukturelemente Allgemein	Juratunnel (Umfahrung/lang) n1 "Westast so besser"	x Porttunnel (kurz/lang) Netzlückenschliessung	x ursprüngliches Westastprojekt
	berücksichtigen Die in der Studie aufgeführten Auswirkungen der Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs ist meiner Meinung nach zu optimistisch eingeschätzt. Viele Menschen, die derzeit das Auto nutzen, werden wahrscheinlich nicht auf diese Alternativen umsteigen können oder wollen. Faktoren wie persönliche Mobilitätsbedürfnisse, die Verfügbarkeit von Infrastruktur und individuelle Lebensumstände spielen eine entscheidende Rolle. Daher ist es entscheidend, realistische Erwartungen zu setzen und bei der Entwicklung von Strategien alle Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen.																				
	In der Mobilitätsstudie wird darauf hingewiesen, wie sich der Ostast mit den erstellten Tunnel bereits auf die städtische Verkehrsentlastung bewährt hat. Die positiven Ergebnisse und die spürbare Entlastung des Verkehrsaufkommens in der Region zeigen, dass diese Massnahme effektiv ist. Daher gibt es keinen Grund zu der Annahme, dass dies nicht auch bei der Variante Westast der Fall wäre. Im seinerzeitigen Bericht zum Westast wurden die Tunnellösungen noch als erhebliche Entlastung des Verkehrs gewertet. Warum dies auf einmal nicht mehr der Fall sein soll, verstehe ich nicht.																				
	Die Tunnel würden ja nicht nur vom Durchgangsverkehr benutzt, wie in der Studie beschrieben, sondern auch in erheblichem Mass durch den MIV. Wohl kaum fährt heute jemand aus der Agglomeration durch die Stadt ins Bözingenfeld (z.B.: Berufsverkehr, Tissot Arena, Hornbach, Jumbo, Coop usw.) sondern benutzt die Tunnel und entlastet dadurch den innerstädtischen Verkehr erheblich.																				
	Daher spreche ich mich nach wie vor für Lösung mit dem Port-Tunnel aus und befürchte, dass nach 60-jähriger Planung, mit einer zu einseitigen Betrachtung eine Chance für die Stadt und Agglomeration vergeben wird.																				
Privatperson	Ich habe den Eindruck, dass bei den gesamten Analysen nur die aktuelle Situation betrachtet wurde, was insbesondere betreffend dem Durchgangsverkehr nicht logisch ist. Dass dieser nur einen kleinen Teil ausmacht ist ja klar, da viele Biel via Bern umfahren, gerade weil es eben noch keine durchgehende Autobahn gibt. Aus nationaler Sicht ist es aber kaum interessant, den gesamten Verkehr über Bern zu leiten und für Biel wäre es strategisch interessant, ein bessere Anbindung insbesondere an die Romandie zu haben. Wenn die Autobahnen schon ausgebaut werden müssen (wie das in Bern vorgesehen ist), dann wäre es aus nationaler Sicht sinnvoller und günstiger, die Lücke auf der wenig belasteten Jurasüdfuss-Route zu schliessen, statt in Bern auszubauen und so den Autoverkehr besser zu verteilen. Betreffenend den andere Schlussfolgerungen bin ich einverstanden. Insbesondere das "Velowegnetz" hat heute noch nichts mit einem durchgängigen, sicheren, komfortablen und schnellen Netz zu tun. Dabei sollte auch ein Augenmerk auf den Veloverkehr zu Freizeitaktivitäten beachtet werden, der heute im Sachplan noch zu wenig Beachtung findet. Sicherere, direktere und komfortablere Verbindungen zu den Freizeitangeboten bieten die Chance, einen Teil des MIV auf den Veloverkehr zu verlagern. Dafür braucht es aber geeignete Routen, damit z.B. Familien mit Ihren Kindern lieber eine Velotour zum nächsten Hallenbad unternehmen, als mit dem Auto dorthin oder noch besser direkt zum weit entfernten Aquapark zu fahren. Zudem ist eine bessere Signalisation der Velowege anzustreben, analog der Signalisation für Autos oder z.B. Wanderwege, wo nicht nur die einzelnen, starren Routen von SchweizMobil ausgeschildert sind, sondern alle zur Auswahl stehenden Richtungen an Verzweigungen angegeben werden. Dadurch würden die bestehenden Velowege viel besser erkennbar und gleichzeitig ist für die Nutzenden auch viel besser ersichtlich, welche Verbindungen und Alternativen bestehen. Solch eine Signalisation könnte sich z.B. an der Kombination aus Knoten-, Ro	x											x					x		x	
Privatperson	Ich bevorzuge die Optimierung der Alternativen (b). Eine Maximierung der Alternativen kann langfristig sinnvoll sein, je nachdem wie das Bevölkerungswachstum für die Stadt Biel prognostiziert wird. Ich lehne Westast- so besser ab und stehe auch den anderen Tunneln kritisch gegenüber. Der Juratunnel könnte sich je nach gesamtschweizerischer Verkehrsstrategie als Zukunftsinvestition (und Absicherung gegen spätere Verkehrsmassnahmen im Gebiet der Innenstadt) lohnen. Es ist mir wichtig, dass bestehender, nutzbarer Baubestand (inklusive ISOS und denkmalgeschützte Objekte; dazu zähle ich auch die Saisonnierbaracken auf dem Bührer Areal) möglichst erhalten bleibt.	x							х									x	хх		
Privatperson	"Disruptive" Entwicklungen konnten verständlicherweise nicht berücksichtigt werden. "Disruptive" Entwicklungen sind kaum prognostizierbar, ergeben sich nicht extrapolierend aus bisherigen Entwicklungen, sind aber – wie die Gegenwart zeigt – durchaus möglich. Würden auch solche mögliche "disruptive" Entwicklungen mit einbezogen, würde sich wohl ergeben, dass eine gewisse Wahrscheinlichkeit besteht, dass in fünf, zehn, Jahren deutlich weniger Autos verkehren. Denkbare disruptive Entwicklungen, die zu mehr Autoverkehr führen könnten, fallen mir hingegen keine ein. Ergo: Fusswege verbessern, Velorouten verbessern, keine neuen Autowege erstellen.			х							х		х		х						
Privatperson	Sehr geehrte Damen und Herren Als Bürger von Ipsach möchte ich mich an der öffentlichen Mitwirkung zur Gesamtmobilitätsstrategie Biel/Bienne West beteiligen. Ich finde es wichtig, dass wir den eingeschlagenen Weg in Richtung nachhaltiger Mobilität weiterverfolgen – mit Augenmass und Weitblick. 1. Fokus auf den Binnen- und Quell-/Zielverkehr Ich unterstütze die Aussage der Studie, dass der überwiegende Teil des Verkehrs im Raum Biel hausgemacht ist. Daraus folgt für mich: Der Schlüssel	x						x	x							x		x		x	
	liegt im lokalen Verkehr – nicht im Bau grosser Tunnel. Ein gezielter Ausbau der Fuss- und Velowege, eine bessere ÖV-Erschliessung sowie moderne Sharing-Angebote sind wirksame Alternativen. 2. Tunnelprojekte kritisch hinterfragen Ein riesiger Tunnelbau ist für mich nicht zielführend – weder aus ökologischer noch aus verkehrstechnischer Sicht. Gerade in Biel und Nidau wäre es wichtiger, die Quartiere entlang der Bernstrasse zu entlasten, etwa mit grünen Überdeckungen oder durch Verkehrsberuhigung. Für die Verbindung Bern–Neuchätel via Biel braucht es sicher Lösungen – aber diese sollten differenziert betrachtet werden. Vielleicht reichen punktuelle Massnahmen, wie Brücken oder Unterführungen für ÖV, Velo- und Fussverkehr, bereits aus.																				
	3. Porttunnel: Nur bedingt nachvollziehbar Für Ipsach wird oft die lange Variante des Porttunnels ins Spiel gebracht. Ich sehe jedoch nicht klar, ob dieser tatsächlich eine spürbare Verkehrsentlastung bringen würde. Es ist mir wichtig, dass hier nicht vorschnell gebaut wird, sondern die Wirkung genau analysiert und offen diskutiert wird.																				
	4. Nachhaltige Mobilität ist mehr als Technik Mir ist wichtig, dass bei allen Massnahmen die Lebensqualität in unserer Region im Vordergrund steht. Es geht nicht nur um Technik oder neue Infrastrukturen – sondern darum, wie wir künftig unterwegs sein wollen: sicher, klimafreundlich, effizient und mit Rücksicht auf Mensch und Natur. Vielen Dank für die Möglichkeit zur Mitwirkung.																				
																				\perp	

		Über	rgeord	dnetes								Th	ematisc	he Cluste	rs						
											Alternativ					М	IIV		Tunnellö	sungen	
Privatperson	Stellungnahmen original Lohngasse zwischen Bellmund-Port: bitte Geschwindigkeit reduzieren auf 30 km/h (aktuell 50 km/h) Port Bellevuegebiet Süd wird laufend ausgebaut, aber direkte Auto-Verbindung zu Lohngasse fehlt. Die Bushaltestelle Bellevue Nord ist zu weit weg. Bellmund Bellevueweg: Fahrverbot wird nicht resoektiert und nicht kontrolliert. Gemeinde soll Bellevueweg übernehmen!!! Ich werde einer Wiederaufnahme des Projekts definitiv zustimmen! Es kann nicht sein, dass sich der Großraum Biel nicht state of the Art 2025 weiterentwickeln darf. Dann muss man sich nicht	Zustimmung zur Studie Teilweise Zustimmung zur Studie	Ablehnung der Studie	x Keine direkte Aussage zur Studie	Methodik der Studie	Kritik an der Flughöhe	Kommunikation und Partizipation Finanzierung	Themenspeicher × Partikularinteressen	Alternative Lösungen	Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr) Mischverkehr	Fussverkehr Öffentlicher Verkehr	Vision S-Bahn	Richtplan Velo	Getrennte Velowege Sicherheitsgefühl	MIV	Parkplätze Multimodalität	Fehlender Fokus MIV Wirtschaftsverkehr	Zugänglichkeit Stadtzentrum Infrastrukturelemente Allgemein	Juratunnel (Umfahrung/Jang) "Westast so besser"	Porttunnel (kurz/lang) Netzlückenschliessung	× ursprüngliches Westastprojekt
Privatperson	wundern, wenn die Region weitere Dekaden in der Strukturschwäche stecken bleibt! Den Porttunnel braucht es, damit die Gemeinde vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Es ist sehr gefährlich (insbesondere für die Fussgänger - nicht nur die Schulkinder), lärmig und damit störend.			x													x	Y		x	
rivatperson	Es fahren viele «fremde» Autos durch die Hauptachse Ports - das sollte nicht sein!			^												^	^			^	
	In der Stadt Biel selber bzw. um Biel herum, muss es (mehr) Parkhäuser geben, die genügend Platz bieten. Diese Parkhäuser benötigen eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr oder (gratis) Shuttle-Busse. Idealerweise ist das Busticket im Preis des Parktickets inbegriffen. So kann der Parkplatz-Suchverkehr in Biel selber vermieden werden – denn es hat eindeutig zu wenig Parkplätze in Biel.																				
	Ich bin mir übrigens nicht sicher, ob dies nicht auch ein Grund ist, weshalb immer weniger Menschen in Biel zum Einkaufen bzw. Lädele kommen Allerdings ist die Attraktivität der Läden auch nicht gerade besonders hoch - aber evtl. hängt ja auch beides zusammen?																				
	Und wie kommen Handwerker oder andere Dienstleistende zu den Häusern oder Geschäften der Innenstadt? Wo stellen sie ihre Autos ab? Man kann ja kaum erwarten, dass sie ihr Material bzw. Werkzeug auf dem Fahrrad oder im Bus mitbringen Hier müsste ebenfalls überlegt werden, ob es eine Sonderbewilligung gibt, in die Stadt mit dem Auto fahren zu dürfen und gewisse																				
Privatperson	Der Individualverkehr wird überall schikaniert! Da die Umfahrung von Biel nicht angenommen wurde, kann es nicht sein, dass jede Möglichkeit durch Biel eingeschränkt wird. Der Individualverkehr muss auch durchfahren können. Die Stadt Biel ist Verkehrstechnisch definitiv eine Katastrophe! Praktisch jede Möglichkeit wird verhindert und der Verkehr staut sich an jeder Ecke! Ob dies für die Anwohner besser ist, mag ich sehr zu bezweifeln!			х											х						
	Es braucht ein Miteinander zwischen allen Verkehrsteilnehmer und nicht ein Gegeneinander.																				
Privatperson	In der Studie kommt der motorisierte Verkehr eindeutig zu kurz und vorallem die Berücksichtigung der Entlastung der betroffenen Orte. Damit eine Verkehrsentlastung für Nidau, Ipsach und insbesondere für Port erzielt werden kann, ist der geplante PORTTUNNEL absolut notwendig. Dieser Porttunnel hat nach meiner Meinung nichts mit dem Westast A5 in irgend einer Form zu tun. In einer früheren Planung war der Porttunnel nicht mit dem Westas A5 gekoppelt! Möglicherweise braucht es eine Überarbeitung der bestehenden Pläne.		х												х		х	х		х	
Privatperson	Procédure: Si je peux partager un bon nombre d'objectifs du rapport, je suis quand même assez critique avec la manière dont la procédure a été menée dans sa genèse. Un groupe de travail où des antivoitures sont surreprésentés et qui souhaite les mesures d'accompagnement de l'autoroute, sans l'autoroute. Les opposants ont réussi a faire capoter un projet national, sans à aucun moment avoir recours à un vote populaire. Tout est parti d'un sondage (un peu bancal, car largement relayé par les opposants) et d'une manifestation. De plus, si on additionne dans le sondage les "oui au projet original" et les "oui, mais pas comme ça", on atteint quand même une majorité de "oui" à un contournement. Néanmoins, la surreprésentation des personnes les plus radicales/engagées dans le groupe de travail ont conduit à cette conclusion. Je trouve dommage que le projet original n'ait même pas fait partie de l'étude, car il avait sans doute des vertus pour le trafic interne. Contenu: Je suis assez surpris que le groupe de travail aient réussi à faire carrément supprimer le contournement ouest. Ce sera l'unique tronçon de route national manquant en Suisse. Je trouve dommage pour le centre historique de Nidau de renoncer au tunnel de Port. C'est également un peu triste pour la rue du Débarcadère/Aarberg à Bienne, qui continuera de couper la ville de son lac avec le trafic. L'étude dit que le trafic de transit ne représente que 9%. Elle dit aussi que ce chiffre est plus bas que sur les rives du lac, non pas parce qu'il y a moins de trafic de transit, mais plutôt parce qu'il y a moins de trafic interne/échange qu'en ville. Donc dans l'absolu, il y a quand même beaucoup de trafic de transit à Bienne et celui-ci passe sous les fenètres de nombreuses personnes (notamment les quartiers de tours de Nidau). Le projet de tunnel aurait justement permis de soulager ces personnes de ce trafic. D'un manière générale, cela permet également d'enterrer le trafic interne/échange. S'il est juste de dire dans le rapport que les tunnels ne permettra				x		×		×						X			x		x	x
Privatperson	Es ist klar, dass wir keine einfache Tunnelführung benötigen, dass heisst nur für den Durchgangsverkehr. Es braucht Anschlüsse für das Zentrum Bahnhof, die Seevorstadt und dem bestehenden Anschluss (Brügg Kreissel) für den Westast.			x														x		х	x
	Die Verkehrssituation "Rechtes Seeufer" ist nicht gelöst. Die Stadt Nidau blockiert den Durchgangsverkehr mit Tempo 30 km/h und der BTI-Führung mit Barrieren und Kreisel im baldigen 7 Minuten Takt. Somit muss der Verkehr über die Schleusse durch Port ausweichen (Allmendstrasse & Lohngasse) - Achtung: dies sind 100%-ige Gemeindestrassen !!! Der Porttunnel gehört als Autobahnzubringer grundsätzlich zum Ostast Projekt. Durch eine Fehlplanung des Kantons ist das Projekt (aus zeitlicher Nachlässigkeit der Neuplanung) in den Westast verschoben worden und in der Folge auf Eis gelegt worden. Vorschlag: - Der Porttunnel soll unabhängig vom Projekt Westast, als eigenständiges Projekt, in seiner ursprünglichen Form wieder aufgenommen werden - Der Porttunnel ist als Zubringer für den Ostast neu aufzulegen und zurealisieren - Es ist zu Prüfen, ob ein Halbanschluss (Hub-Bellmund) mit Halbanschluss (Ipsach-West) zur Entspannung des Zubringerverkehrs "Rechtes Bielerseeufers" der Region dienlich ist - Mit dieser Verkehrsführung gibt es eine mehrheitsfähige und grosse Akzeptanz in der Region Südlich von Biel																				
Privatperson	Die Gesamtmobilitätsstudie zeigt deutlich auf, dass der MIV nur zu einem ganz kleinen Teil durch Durchgangsverkehr generiert wird. Die Schlussfolgerung der Studie, dass deshalb alle grossen Infrastrukturvorhaben (wie Tunnels etc.) nicht zu einer Verbesserung führen wird, ist in meinen Augen schlüssig und nachvollziehbar, und die Vermeidung derselben zudem sowohl ökologisch wie auch ökonomisch sinnvoll. Hingegen müssen unverzüglich die in den Schlussfolgerungen 4 (konsequente Fussverkehrsplanung), 5 (Velonetzplanung), 6 (Konzept öffentlicher Verkehr) umgesetzt werden. Ich bin ebenfalls der Meinung, dass Massnahmen notwendig sind, damit der notwendige, wesensgerechte MIV ungehindert verkehren kann. Es erscheint mir auch notwendig, dass Planung und	х							х						х			х			

		Ü	bergeo	rdnete	es									hematis	che Clu	sters							
											A	Iternativ	ve Lösu	ingen		+		MIV			Tunnel	lösungen	
Privatperson	Stellungnahmen original Erhobene Zahlen zu Binnenverkehr und Quell-/Zielverkehr, im Vergleich zu Bedeutung des Durchgangsverkehrs sind sehr überzeugend und legen neue Basis für Schlussfolgerungen (bspw. keine Tunnellösung). Schlussfolgerungen sind klar, logisch und überzeugend. Die Umsetzung sollte unter Einbezug vieler Benutzergruppen geplant werden (demokratischen Entwicklungsprozess weiterführen). Verlagerung des Quell- und Zielverkehr auf den ÖV soll prioritär verfolgt werden, da (kostenintensive) Umsetzung wohl eine längere Vorlaufszeit (bspw. S-Bahn) braucht. Förderung Veloverkehr im Binnenverkehr soll schnell mit attraktiven Verbindungen realisiert werden. Fussgängerinnen, Kinder und ältere Menschen einbeziehen, denn nicht alle sind geübte und passionierte Velofahrerinnen. Skeptiker, die finden, der MIV werde benachteiligt behandelt, unbedingt in Lösungsvarianten einbeziehen. Wie profitieren sie davon?	× Zustimmung zur Studie	Tellweise Zustimmung zur Studie Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Kritik an der Flughöhe	x Kommunikation und Partizipation	Finanzierung Themenspeicher	nemenspeculer Partikularinteressen	Alternative Lösungen Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	Mischverkehr	x Fussverkehr x Öffentlicher Verkehr	Vision S-Bahn	× Veloverkehr Richtplan Velo	Getrennte Velowege	Sicherheitsgefühl MIV	Parkplätze	Multimodalität Fahlander Fokus MIV	Wirtschaftsverkehr Zugänglichkeit Stadtzentrum	× Infrastrukturelemente Aligemein	Juratunnel (Umfahrung/Jang) "Westast so besser"	Porttunnel (kurz/lang) Netzlückenschliessung	ursprüngliches Westastprojekt
Privatperson	Wichtig ist auch, die Herausforderungen nicht als einzelne Gemeinden (mit eindeutigen Interessen wie bspw. Port), sondern als vernetzte Region anzugehen. Die Verkehrssituation mit der der Osttangente hatte noch akzentuiert in Stosszeiten die Überlastung der Einfallstrassen. Eine Tunnellösung "Juratunnel" oder "Westast so besser" scheinen aufgrund der Verkehrsmengeerwartung keinen grossen Einfluss für den Planunghorizont 2040 zu haben. Ich muss davon ausgehen, dass die reiche Schweiz mit dem Geld der nicht realisierten Projekte nun genügend Mittel zur Verfügung hat um die Wirtschaft und Ökologie wie in der Präsentation dargestellt hat umzusetzen. Auch wenn die Verlagerung von MIV auf ÖV weiter Widerstände generiert (Wirtschaft), kann seit mehreren Jahrzehnten die desolate Verkehrssituation zu/weg von Biel und Umgebung doch nicht einfach akzeptiert werden. Ich wünsche mir eine lebenswerte Agglo und der Lärm und Gestank an einigen Orte ist direkt erkennbar. Daher plädiere ich für die Verbesserung der Verkehrmengen-Lenkung ab Anschluss Brügg und Bözingenfeld. Auch scheint mir ein Ausbau im Umkreis des Wehr Port doch wichtig. Ob Tunnel oder andere Lösung ist reine technische Auslegung.		x							x		х								x	x x		
Privatperson	Guten Tag. Eine Mitwirkungseingabe in Form eines Textfeldes ist meines Erachtens extrem "oberflächlich" und lässt die Vermutung entstehen, dass eigentlich keine wirkliche Mitwirkung der Bevölkerung stattfinden soll. Eine Umfrage mit anlicken von Varianten wäre da viel aussgekräftiger aber auch da wäre es halt nötig, dass man Fragen stellt die nicht nur für die Stadtbevölkerung relevant sind. Wie die Verfasser selbst schreiben, ist gemäss den Ausführungen "Am linken Bielerseeufer im Jahr 2040ist rund ein Drittel Quell-/Zielverkehr und fast zwei Drittel Durchgangsverkehrbleibt der Durchgangsverkehr mengenmässig insgesamt gering," -> Wenn für die Verfasser 2/3 und 1/3 des gesamten Verkehrs (Durchgangsverkehr) "gering" ist, obwohl diese EiGENTLICH durch die Stadt und müsten sondern - veell es ben keine Tunnellösung gibt - nun mühsam durch die Stadt oder durch die armen Dörfer und deren Bevölkerung wie Port, Nidau, etc. fahren - ein geringes "Problem" ist, obwohl diese Leute täglich (I) völlig unnotig im Stau stehen, die Luft verunreinigen und Lebens- sowie Arbeitszeit verpassen sowie die in diesen Gemeinden wohnende Bevölkerung täglich stören, zeigt dies eine absolut NICHT (wie behauptet wird) neutrale politische Gesinnung der Mitwirkenden und ein egoistisches denken der Stadt Biel und deren Bevölkerung. Eine Sichtweise wo die Bevölkerung der Agglo auch relevant ist wäre ewünschenswert. Anwohner der Aglomeration gehen jetzt schon weniger anch Biel in Restaurantist und zum Einkaufen und nehmen teilweise lieber den eigentlich weiteren Weg z.b. nach Schönbühl oder Bern, weil es einfach mühsam ist nach Biel zu fahren. Wenn man keine Kunden/Geldgeber aus der Aglo in der Stadt möchte, kann man an dieser Stossrichtung natürlich festhalten weil 1/A, weniger Verkehr (rur auf Biel betrachtet) gibts dann. Die unhaltbaren Zustände beim Nidau-Kreisel richtung Port und über die Port-Brücke nach Brügg stild ind erh heutigen Form NICHT HALTBAR für die dort wohnende Bevölkerung tild ein Schatzunarden verwenden sein verwen		x				x													x		x	
Privatperson	In der Lohngasse in Port (30er-Zone) gibt es zu den Stosszeiten sehr viel Durchgangsverkehr. Die in der Studie erwähnten Varianten mit Stärkung von ÖV, Fahrrad und Füssgängern wird hier keine Entlastung bringen, da ein Grossteil des Verkehrs von weiter entfernt kommt, z.B. auch aus dem Kanton Freiburg. Deshalb müsste auch eine Lösung mit Tunnel oder Einbahnverkehr zu bestimmten Tageszeiten in betracht gezogen werden.		X						x	x										x		x	
Privatperson	Il manque des parking's aux differentes entrée de la ville ou agglomeration ou les automobilistes puissent deposer leurs voiture et recevoir un billet de bus pour la journée, Cecilia avant de reduire les places de parc du centre ville.			х													х	х					
Privatperson	avec la pussée de la technologie dans la vie cotidienne des gents et la complexité de cette dernière qui s'intensifie continuellement & graduellement le simple individue (citoyen, habitant) (cela vaux pour le feminin aussi bien que pour le masculin) n'a presque plus de place dans l'espace la circulation i.e le plus fort qui gagne surtout en l'absence des responsable du maintiern de l'ordre et le rspect des lois: le camion ne respecte pas la voiture qui ne respectent les deux le vélo et le piéton même sur le passage pieton !!! et pas mal d'accident qui se passent en tout temps et partout dans l'espace de la circulation. il est urgent et indispensable d'aménager l'espace pieton et cyclable de telle façon le rendre plus respectueux par les autres usagers mobiles de la route sur tout dans les villes et les aglomération à forte dencité et augmenter le contrôle de la circulation des véhiculés (trotinettes trops rapides, motos, autos, véhicules utilitaires, camions)			х						x	x												
Privatperson	Etais opposée à la construction d'une A5 et le suis toujours. J'ai toujours pu entrer dans Bienne sans problème et viens du Canton de Vaudsi vous saviez le temps qu'il faut (à certaines heures pour y arriver) ou à Genève (j'y ai fait mes études). Quant au parcage ai toujours trouvé si ce n'est pas ouvert c'est couvert (2 personnes peuvent utiliser les TPB gratuitement pendant qu'ils paient leur place, noter l'heure sur le ticket qui fait fois) mais il manque à Bienne des parkings à l'extérieur de la Ville (desservis par des bus), et des macarons pour les habitants ne disposant pas d'une place - elles sont souvent prises par des gens de l'extérieur qui nourraient se parquer à l'extérieur			х													x	х		х			х

		Ül	bergeoi	rdnete	es											e Cluste	rs							
					sichtigung						ehr)	Altern	ative I	Lösungei	1			, n	AIV			unnellö	sunger	
	Stellungnahmen original	ustimmung zur Studie	eilweise Zustimmung zur Studie Ablehnung der Studie	eine direkte Aussage zur Studie	enntnisnahme ohne weitere Berück	Aethodik der Studie ritik an der Flughöhe	ommunikation und Partizipation	inanzierung	hemenspeicher artikularinteressen	ılternative Lösungen	uss- und Veloverkehr (Langsamverk Aischverkehr	ussverkehr	Offentlicher Verkehr	Ision S-Bann eloverkehr	ichtplan Velo	ietrennte Velowege icherheitsgefühl	NIV.	arkplätze Aultimodalität	ehlender Fokus MIV	ugänglichkeit Stadtzentrum	nfrastrukturelemente Allgemein uratunnel (Umfahrung/lang)	Westast so besser"	orttunnel (kurz/lang)	rsprüngliches Westastprojekt
Privatperson	Guten Tag Die gewählte online-Mitwirkung ist der Tragweite des Projekts nicht angemessen. Am 25. Februar 2025 habe ich mit einer Kontaktmail darum gebeten, aus der «Mit-Wirkung» eine öffentlichere zu machen. Meine Mitwirkungseingabe beschränkt sich auf das Teilgebiet Nidau und den kurzen Porttunnel wie folgt: 1.Die Studie soll eine Antwort auf die Frage der Schliessung der Nationalstrassen-Netzlücke geben, da der Kanton weiterhin bundesrechtlich in der Pflicht steht, die Lücke zu schliessen (1.2 Ziel der Studie, Seite 8). Bewertung: Einverstanden mit dem Ziel. Die Führung des Verkehrs über einen Bahnübergang und durch Tempo 30 Zonen vermag die bundesrechtlichen Vorgaben m.E. nicht zu erfüllen (die Zielerfüllung wurde mit dem zu leichtfertig abgeschriebenen Westast erfüllt: es war eine, die innerstädtischen Verkehrsprobleme lösende Strassenanlage, welche den MIV in den Untergrund verlegte und die oberirdischen Flächen der Stadt- und Grünraumentwicklung, den Menschen, dem ÖV und dem Zweiradverkehr widmete). Mit den in der Gesamtmobilitätsstudie beschriebenen Massnahmen werden die Bedürfnisse und Anliegen des motorisierten Individualverkehrs aus der Agglomeration nicht berücksichtigt. 2. Motorisierten Individualverkehr (Seite 14): Biel ist mit dem Ostast und den Anschlüssen Brügg, Orpund, Biel Nord und Biel Ost sehr gut an das überregionale Strassennetz angebunden(!). Es entlastet das städtische Strassennetz nachweisbar(!). Bewertung: Die gleiche segensreiche Wirkung wäre auch vom Westast ausgegangen 3. Und weiter auf Seite 14: «Gemäss Expertenbericht aus dem Dialogprozess sind die Verkehrsbelastungen auf dem Basisnetz der Agglomeration nicht tief aber auch nicht sehr hoch. Ausnahmen sind zum Beispiel die Bernstrasse und der Guido-Müller-Platz, welche hohe Belastungen aufweisen. Beide sind deshalb Teil des bereits laufenden Studienauftrags «rue de caractères» von Stadt und Kanton. Bewertung: Einverstanden mit den Aussagen zu den Verkehrsbelastungen auf der Bernstrasses und dem Guido-Müller-Platz; abe	7.7	x x	32	, KK	W	x x		± x	₹ .	W W	F	Ç.O.		<u> </u>	15	×	PG W	F F	72 72 72 72 72 72 72 72 72 72 72 72 72 7	<u>x</u>	An.	<u>z</u> ,	x
Privatperson	Bieler Tagblatt vom 15.4.2025; Tittelseite Ein weiterer Kultladen verschwindet aus der Stadt. Zitat: "Gründe sind auch in der städtischen Politik: Weniger Parkplätze, mehr Verkehrseinschränkungen - das vertreibt die Kundschaft". Seite 2 Verkehrsüberwachung wird verstärkt. Fr. 937'00. – für zusätzliche Rotlicht- und Tempoüberwachung (zum Glück zahle ich meine Steuern nicht in Biel) Seite 5 Bieler Kreuzplatz soll grüner werden und das ist nur eine von über 300 BT-Ausgaben pro Jahr ;) Dass die Stadt Biel seit Jahren daran arbeitet, den Autoverkehr möglichst unattraktiv zu gestalten, ist allseits bekannt und erlebbar. Daher erstaunt auch die Sistierung des Westast-Projektes nicht. Offenbar genügt es, wenn an einer Demo, zu welcher Personen, viele ohne Bezug zur Region, mobilisiert von Grün/Rot, aus der ganzen Schweiz anreisen und mit ihren Trillerpfeiffen etwas Lärm machen, um ein (Jahrhundert)Projekt zu stoppen. Ein Projekt dass seit über 60 Jahren in der Planung steht, bereits unzählige Millionen verschlungen hat und für die ganze Agglomeration von Bededutung ist. Ergebnisse sind bis heute, ausgenommen vom Ostast, leider keine sichtbar. Vor 60 Jahren sparch man von der Stadt Biel noch als der "Stadt der Zukunft". Die Zukunft hat offenbar ohne die Stadt Biel stattgefunden. Leidtragend ist die ganze Agglomeration die bei der Verkehrsplanung offenbar nur am Rande zur Kenntnis genommen wird. Die Stadt selber hat ja kein Verkehrsproblem, es ist alles nur "hausgemacht". Eine Baustelle am Kreuzweg-Kreisel genügt und man benötigt von der Seevorstadt bis nach Niclau 45 Minuten! Aber das zählt wohl nicht zu den Problemen. Kein Wunder verschwinden immer mehr Geschäfte und der Schäft ein den damit auch Arbeitsstellen aus der Stadt, die dadurch noch unattrakter wird. Der Ostast zeigt auf, welche Vorteile (auch für den Langsamverkehr) dieser für die Stadt bringt. Warum könnte dies bei einem "Westast" nicht auch der Fall sein? Ist die Planung diesbezüglich etwas blauäugig? Ich bin gespannt, was aus den D			x													x							x

		Übe	ergeord	dnetes									The	matisch	ne Cluste	rs						
											Alt	ernative	Lösung	en			M	1IV		Tunnellös	ungen	
	Stellungnahmen original	Zustimmung zur Studie Teilweise Zustimmung zur Studie	Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtieune	Methodik der Studie	Kritik an der Flughöhe	Kommunikation und Partizipation Finanzierung	Themenspeicher	Partikularinteressen Alternative Lösungen	Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	Mischverkehr	Öffentlicher Verkehr	Vision S-Bahn Veloverkehr	Richtplan Velo	Getrennte Velowege Sicherheitsgefühl	MIV	Parkplätze Multimodalität	Fehlender Fokus MIV Wirtschaftsverkehr	Zugänglichkeit Stadtzentrum Infrastrukturelemente Allgemein	Juratunnel (Umfahrung/lang) "Westast so besser"	Porttunnel (kurz/lang) Netzlückenschliessung	ursprüngliches Westastprojekt
Privatperson	Nach dem Planungsabbruch war ein Dialogprozess zweifellos ein wichtiges Instrument auf der Suche nach neuen Lösungen – ebenso wie eine Mobiliätsstudie zur Erarbeitung wichtiger Grundlagen und Einschätzung von Nutzen und Zweckmässigkeit. Folgende Fragen haben sich mir bei der Lektüre der Mobilitätsstudie dennoch gestellt:	×	(х			х			1	x x			x							
	1) Die Studie gründet offenbar unter anderem auf behördenverbindlichen Planungsgrundlagen von Gemeinden, Region und Kanto. Sind diese Pläne in Bezug auf die Stadt Biel aktuell? Meines Wissens stammt der kommunale Ortsplan aus den 1990er Jahren, weshalb eine überarbeitete Version als Grundlage für die Formulierung von Empfehlungen mit Zukunftscharakter unabdingbar wäre. Dieselbe Frage (der Aktualität) stellt sich auch beim Schlussbericht des Dialogprozesses vom Dezember 2020, wo beispielsweise noch vom Spitalareal auf dem Beaumont ausgegangen wird und nicht von einem regional bedeutenden Spital in Brügg. 2) Wie breit und wie offiziell abgestützt sind im Dialogprozess-Schlussbericht die zahlreichen Empfehlungen, welche der Mobilitätsstudie und ihrem Zielraster zugrunde liegen? Die Empfehlungen im Dialogprozess-Schlussbericht gehen von Analysen und Annahmen aus, die meines Wissens nicht im Rahmen von Überlegungen zur allgemeinen Stadtentwicklung erfolgt sind, sondern auf der Suche nach Alternativen zum Westast. Dennoch betreffen die Überlegungen und Empfehlungen des Dialogprozess-Schlussberichts in hohem Mässe Fragen der generellen Stadtentwicklung. Möglicherweise wird damit das Risiko eines fehlgeleiteten Planungsprozesses verstärkt. Wichtige Akteure, die bislang nicht einbezogen worden sind (da sie weder Westast-Gegner noch - Befürworter waren), könnten sich im Lauf der weiteren Planung gegen getroffene Massnahmen wehren. 3) Die quantitativen zum Resultate der Gesamtmobilitätsstudie sind überaus spannend, die daraus abgeleiteten Schlüsse bedürften meines Erachtens aber einer vertieften qualitativen Analyse. Weshalb genau nutzen viele Bielerinnen un die Bieler has Auct anstelle des öffentlichen Verkehrs, des Velos oder des Gehwegs? Aus eigener Erfahrung sind die Gründe sehr spezifisch, und manche bedürften zur Behebung keiner millionenschweren Massnahmen. Im Beaumont etwa ist der Fussweg entlang der langen Schützengasse für ältere, sich unsicher fühlende Fussgänger, für Kinder (der Steiner-Schule) oder für Perso																					
Privatperson	Um die Stadt wirklich vom Durchgangsverkehr zu entlasten, braucht es die durchgehende Autobahn/Autostrasse vom Brüggmoos Richtung Seevorstadt, Vingelz. (Siehe "Westast so besser" – Text unten).			х				х											x	х	х	
Privatnosco	Als Alternative zu einem Tunnel wäre eine Hochstrasse über der bestehenden Durchgangsstrasse (Bernstrasse – Guido Müllerplatz – Aarbergstrasse), wie sie in Ausland in vielen Stadtregionen üblich sind, eine - möglicherweise sogar günstigere – Variante. Ob Tunnel oder Hochstrasse, es braucht nur je eine Auffahrts- bzw. Abfahrtsrampe und keine weiteren Anschlüsse. Die Stadt kann vom Brüggmoos oder den Anschlüssen Orpund und Bözingenfeld erreicht werden. (die Bielerbevölkerung will ja ohnehin keine Autos mehr in der Stadt) Auszug: «Westast so besser» «Westast so besser» «Westast so besser» wurde vom Komitee «Westast so nicht!» als Alternatividee zum inzwischen abgeschriebenen Projekt Westumfahrung Biel vorgeschlagen. Der Tunnel weist eine Länge von rund 5 Kilometer auf und führt vom Halbanschluss Rusel nach Brüggmoos (Bereich heutige Heidebrücke) (vgl. Abbildung 26. Anschlüsse im Stadtgebiet sind keine vorgesehen. Der Tunnel wird einspurig pro Richtung geführt. Gemäss den Sicherheitsrichtlinien des ASTRA ist ein Sicherheitsstollen erforderlich. An «Westast so besser» gekoppelt sind verkehrliche flankierende Massnahmen (Verkehrsberuhigungen, Lenkung von Durchgansverkehr), mit denen die Entlastungen auf dem aktuellen Strassennetz (Bern-Aarbara. Ländte. und Neupahurgstrasse) vorstärkt worden sollon																					
Privatperson	Leider habe ich den Eindruck, dass das ganze Projekt gegen den MIV ausgerichtet ist. Grundsätzlich bin ich der Ansicht, dass der Portertunnel (lang oder kurz) nur kurzfirstig eine wirkliche Lösung sein würde und ob diese Kosten gerechfertigt sind, stelle ich in Frage! Kommt noch dazu, dass der ganze Spitalneubau unsere Region so oder so mit zusätzlichem Verkehr belasten wird. Als Autofahrer habe ich sowieso den Eindruck, dass wir permament schikaniert werden und mit zusätzlichen Parkkosten zur Kasse gebeten werden. Ob der Juratunnelbau lang oder kurz wirklich in der Zukunft eine Entlastung bringen wird/kann, ist meiner Meinung nach, sehr fraglich. Niemand weiss genau, wie sich der Verkehr bis in 15 Jahren entwickelt. Es stellt sich mir auch hier die Frage, ob die ganzen Kosten wiklich gerechfertigt sind. Westast ist meiner Meinung nach nicht realisierbar. Grundsätzlich bin ich aber absolut einverstanden, wenn das bestehende ÖV-Netz ausgebaut wird. Ich bin der Ansicht, dass man diesen Ausbau auch bei der heutigen Verkehrsinfrastruktur realisiern kann. Freundliche Grüsse	X										x				X			x	x x	X	

		ÜŁ	bergeo	rdnete	s								Th	ematis	che Clu	usters							
			Ĭ								Alte	rnative	e Lösun					MIV			Tunnel	llösungei	n
	Stellungnahmen original	Zustimmung zur Studie	Teilweise Zustimmung zur Studie Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung Methodik der Studie	Kritik an der Flughöhe	Kommunikation und Partizipation Finanzierung	Themenspeicher	Partikularinteressen Alternative Lösungen	Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	Mischverkehr Fussverkehr	Öffentlicher Verkehr	Vision S-Bahn	Veloverkenr Richtplan Velo	Getrennte Velowege	Sicherheitsgefühl MIV	Parkplätze	Multimodalität Fehlender Fokus MIV	Wirtschaftsverkehr Zugänglichkeit Stadtzentrum	Infrastrukturelemente Allgemein	Juratunnel (Umfahrung/Jang) "Westast so besser"	Porttunnel (kurz/lang)	Netzluckensumessamig ursprüngliches Westastprojekt
Privatperson	Wenn meine Kommentare nach Besserwisserei klingen, bitte ich das zu verzeihen oder zu ignorieren. Das läge nur daran, dass ich sie aus der Perspektive von Einschätzungen schreibe, die mir seit	17	- 4	X	× 2				1 4		- L	х		X		<i>y</i> , <i>z</i>	4		- N	x	x	14 2	
	Jahrzehnten offensichtlich scheinen. - Beim Lesen der Studie hat mich sehr überrascht, dass das Potenzial des Veloverkehrs ernsthaft untersucht und sogar erkannt wurde. Hier scheinen endlich ein paar Scheuklappen abgefallen zu sein - sehr erfreulich! - Ich hoffe, dass auch ein Fortschritt in der Klarheit der Analysen geschieht, indem öffentlicher Nahverkehr und Veloverkehr nicht in den selben Topf geworfen werden: das Publikum für die beiden Verkehrsmittel ist nicht dasselbe. Dies wäre eine Vereinfachung, die m.E. die Gefahr vieler überflüssiger / vermeidbarer Kosten birgt.																						
	- Von den Ausbau-Varianten N5 hat mich bisher einzig "Westast so besser" als möglichweise sinnvoll und erstrebenswert überzeugt.																						
Privatperson	Sehr geehrte Damen und Herren	x																					
	Als ehemaliger Geschäftsleiter der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SL) unterstütze ich die Ergebnisse und Schlussfolgerungen der Mobiliätsstudie.																						
	Freundliche Grüsse																						
Privatperson	Ich begrüsse die Schlussfolgerungen, dass eine Verbesserung des IST-Zustandes v.a. durch eine Förderung des unmotorisierten Langsamverkehrs sowie einer Optimierung der öffentlichen Verkehrsmittel herbeiführen kann. Auch aus meiner Sicht ist auf neue Tunnel zu verzichten.	х								х		х								х			
Privatperson	jeglicher weiterer neubau / erweiterter ausbau vom strassennetz geht meiner meinung nach an den bedürfnissen von mensch und natur vorbei und ist nicht zukunftsfähig (ausgenommen renovationen).			х						х						х							
Privatperson	wenn sich neubau und ausbau auf velo- und fussgänger fokussiert, wird das die lebensqualität der bieler:innen wahrnehmbar erhöhen. Sicherheit I: Täglich fähren viele Dutzende LkWs durch die Seevorstadt. Diese haben einen langen Bremsweg und fahren mit Tempo 50. Auf der Seevorstadt gibt es aber mehrere Zebrastreifen, z.T. ohne Lichtsignal und die Seevorstadt wird von vielen Kleinkindern und Schulkindern (Kita TuttiFrutti, Schulhaus/Kindergarten Plänke, Wohnquartier) überquert. Dies führt zu einer erheblichen Gefährdung der Sicherheit. Es sollte ein Verbot von LKW-Transits geben für die Seevorstadt. Sicherheit II: Der Zebrastreifen auf der Höhe Viaduktstrasse ist zudem von Werbetalfeln gesäumt, die die Sicht der Autofahrenden auf die Fussgänger/innen verstellt und ihre Aufmerksamkeit auf die Werbung statt auf den Zebrastreifen lenkt. Deshalb sollten keine Werbetafeln in unmittelbarer Nähe von Fussgängerstreifen platziert sein. Öffentlicher Verkehr: Es gibt heute keine Busverbindung von der Seevorstadt/Magglingenbahn/See bis in die Altstadt/Mühlebrücke (und weiter). Dies fehlt. Es gibt nur eine (seltene) Verbindung zum Bahnhof (Linie 11). Dies ist eine Lücke im öffentlichen Verkehrsnetz, die geschlossen werden könnte.			x				х				х				x							
Privatperson	Née à Bienne, je connais parfaitement les enjeux concernant la mobilité. J'ai lu l'étude et je me sens mal à l'aise avec les optiques et j'ai beaucoup pensé aux habitants qui subissent les nuisances sonores des axes fréquentés. Je me déplace majoritairement en train, bus et à pieds. Je pense et je suis convaincue que la manière alternative et celle qui engloble différentes réponses: a) axe autoroutier depuis Boujean - sortie Bienne ville (JURA-SOLEURE-OUEST) jusqu'à route de Port sotie Bienne ville (direction BERNE et NEUCHÂTEL). Cet axe NEUCHÂTEL Doit partir de cet endroit avec une autouroute passant sous l'Aar et ressortant entre Bellmund et Ipsach et continuant dans le Seeland afin de rejoindre le rond point d'INS EST. b) le développement doux doit être développer (RER, pistes cyclabes, trottoirs, etc) de manière importantes. Avec des parkinks de déchargent au 3 points de sortie de l'autoroute améliorant la qualité de vie en ville. Ces parcs devraient être peu cher et par contre en ville à mettre tout un processus afin que les personnes venant en trafic d'échange soit décourager de parquer longtemps au centre. Inversément, encourager le parking dans les parcs du centre proche des commerces en ayant des prix bas et attractifs jusqu'à 4h de parc et le bus zone 300 gratuit. Au-delà de 4h, le prix doit décourager. La mobilité douce doit absolument être encouragé dans ce processus avec des voies cyclables, des chemins piétons. Diminuer les zones bleus dans certains quartier, etc. Je ne suis pas une pro-auto, bien au contraîre. La ville de Bienne avec son développement et sa taille est une des rares villes en Suisse qui n'aura pas de contournement digne de ce nom et à mon sens il ne sera pas possible de continuer ainsi malgré les études. Voir à moyen à long terme, un développement doit être fait avec l'ensemble des solutions et pas de manière dogmatique. Il faut penser à ceux qui subissent le trafic, qui habitent les quartiers les moins riches et ce sont bien les zones à fortes circulations. Vouloir faire san		x						x	x							x	x		x	x		

Astronomental the control of the con		Üher	rgeordr	netes									The	ematisc	he Clu	sters							
The Properties of the Control of the		Obei	georui	lietes							Alte	ernative l			ine Ciu	31613		MIV			Funnellös	ungen	
Notation for the finds and ordinate in the finds and ordinate in the finds again, or the finds and ordinate in the finds a	Stellungnahmen original	žustimmung zur Studie Teilweise Zustimmung zur Studie	Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Methodik der Studie	kritik an der Flughöhe	Kommunikation und Partizipation Finanzierung	Themenspeicher	vartikularinteressen Alternative Lösungen	russ- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	Mischverkehr Füssverkehr	Gifentlicher Verkehr	Vision S-Bahn Veloverkehr	velovernerii Aichtplan Velo	Setrennte Velowege	sicherheitsgefühl NIV	arkplätze	Multimodalität enlender Fokus MIV	Wirtschaftsverkehr	Žugānglichkeit Stadtzentrum nfrastrukturelemente Allgemein	Westast so besser"	Portunnel (kurz/lang) Vetzlückenschliessung	ursprüngliches Westastprojekt
Violations we control as a Protection where instructured, and and of abstragated control for a first part of the formation of the protection of the protecti		IN IF		х									,	хх	Ŭ	x x	: x		х	X	,		
Privatperson Bonjour, Les condisions de l'équipe de planification sont à mon sens justes et pertinentes. En tant qu'habitante de Bienne, je suis profondément choquée par le cirque mené par les automobilistes, Je suis profondément conscions de l'équipe de planification sont à mon sens justes et pertinentes. En tant qu'habitante de Bienne, je suis profondément choquée par le cirque mené par les automobilistes, Je suis profondément choquée par le cirque mené par les automobilistes, Je suis profondément choquée par le cirque mené par les automobilistes, Je suis profondément choquée par le cirque mené par les automobilistes, Je suis profondément choquée par le cirque mené par les automobilistes, Je suis profondément choquée par le cirque mené par les automobilistes, Je suis profondément choquée par le cirque mené par les automobilistes, Je suis profondément choquée par le cirque mené par les automobilistes, Je suis profondément choquée par le cirque mené par les automobilistes, Je suis profondément choquée par le cirque mené par les automobilistes, Je suis profondément choquée par le cirque mené par les automobilistes, Je suis parties de la contraction de la contracti	Velofahrer werden als Fleischbremse missbraucht, auf der Bözingenstrasse genauso wie beim Friedhof in der 30er-Zone. Endlich den Sachplan Velo umsetzen! Trotinett, Cargovelos und Veloanhänger mitdenken. Wo ist die rote Farbe für Veloflächen geblieben? Das gelbe Velosignet muss grösser sein, zum Beispiel Brüggstrasse über die Eisenbahn: grössere Velosignete, eine rote Velospur in der Fahrspurmitte. Massiv mehr Abstellplätze mit möglicher Schlossfixierung, massiv weniger Velo-Leichen. Temporeduktion, Begrünung und sichere Querungen signalisieren, dass Autos keinen Vorrang mehr haben, hier wohnen und gehen viele Menschen. Keine teuren Tunnels für Autos. Dafür einen breiten und hellen in der Verlängerung Schüssoromenade als Zugang für den Langsanverkehr und Fussgänger zum See. Platzangebot und Nahzufahrt für Autos einschränken wie im Projekt HB Zürich. Weniger Parkplätze = Weniger MIV in der Innenstadt. Markierte Gewerbe-Parkplätze (orange?) in der Innenstadt für angeschriebene Handwerker und Gewerbler (Reparatur, Montage, Material-Transport), aber nicht für Logistiker, Versicherer, Banker, Vertreter. Zur Verhinderung einer unerwünschten Verlagerung des Verkehrs von der N1 auf die N5: Kein Ausbau und keine Verkürzung der Autobahn auf der Westachse.																						
Les conclusions de l'équipe de planification sont à mon sens justes et pertinentes. En tant qu'habitante de Bienne, je suis profondément choquée par le cirque mené par les automobilistes, le suis piétonne, parfois cyclistes mais je n'ai pas de voiture et j'en aurai jamais (c'est mon voiture et voi																							
Les conclusions de l'équipe de planification sont à mon sens justes et pertriennes. En tant qu'habitante de Bienne, je suis profondément choquée par le cirque mené par les automibilistes profis cycliste mais je n'il aps de voiture et j'en aurai jamais (c'est mon voeux), le trouve très pénible de marché dans la polution des automibilistes portines. Des profises circulation me fait peur car les automibilistes sont aussi nerveux derrière leur volant, souvent. Le réchauffement climatique me fait peur et je ne suis vraiment pas favorable à écouter les personnes qui ne sont pas capables de mettre un pied devant l'autre de temps en temps. Pour moi, l'avenir en ville de Bienne est pictone de transit est mois important que ce que nous avors cru jusqu'à présent. Des los construire des tannels, à quoi blon? En ce qui concerne le développement du concept transport public cat que ces derniers soient récliennen ruillées par les habitantes 2 on limagine par exemple une mère célibataire seule avec 2 enfants. Elle ne va jamais payer presque 10 - pour faire un trajet dans la même ville pour elle et ses enfants Soit on éveloppe dans l'air. Merci pour cette étude intéressante et la possibilité de donner son avis. Melleures salutations Privatperson Liebe Verfasserinnen und Verfasser. Ich bin sehr zurfrieden mit der Studie und gratuliere zum grossen Wurf. Für mich stimmt die Richtung, den MiV einzuschränken zugunsten klimafreundlicher professer. Justice de la possibilité de donner son avis. Melleures salutations Privatperson Liebe Verfasserinnen und Verfasser. Ich bin sehr zurfrieden mit der Studie und gratuliere zum grossen Wurf. Für mich stimmt die Richtung, den MiV einzuschränken zugunsten klimafreundlicher professer des personnes que neue men der professer. Les bei son der verfasser in den State und in der Agfomeration mehr Tempolimiten eingeführt und Parkplätze abgebaut werden. Klär stehen dann zunächst diejenigen im Stau, die noch immer nicht gemerkt haben, dass sie zu Euss, mit Velo oder OV schneller wären. Doch dieren																							
Fortbewegungsmitteln. Diese Einschränkung ist nur möglich, wenn in den Städten und in der Aglomeration mehr Tempolimiten eingeführt und Parkplätze abgebaut werden. Klar stehen dann zunächst diejenigen im Stau, die noch immer nicht gemerkt haben, dass sie zu Fuss, mit Velo oder ÖV schneller wären. Doch deren Proteste gilt es auszuhalten. Ein ungelöstest Problem ist der Platzmangel für einen abgetrennten Veloweg entlang der N5 zwischen Biel und Twann. Dieser Veloweg liesse sich jedoch gut realisieren, wenn mit durchgehend Tempo 60 auf der A5 die Fahrbahn eingeengt würde. Fahrbahnen innerorts bzw. bei 60 km/h müssen viel weniger breit sein als die jetzigen auf der A5. Dadurch liesse sich eine attraktive durchgehende sportliche Velorouter rund um den See realisieren, ohne die Wander- und Rebenwege benützen zu müssen. Genauso wie Sie den Verkehr in Biel und Nidau neu denken, liesse sich der Verkehr auf der N5 ebenso neu denken. Herzlichen Dank für Ihre Weiterarbeit!	Les conclusions de l'équipe de planification sont à mon sens justes et pertinentes. En tant qu'habitante de Bienne, je suis profondément choquée par le cirque mené par les automobilistes. Je suis piétonne, parfois cycliste mais je n'ai pas de voiture et j'en aurai jamais (c'est mon voeux). Je trouve très pénible de marché dans la polution des automibilistes, parfois la circulation me fait peur car les automibilistes sont aussi nerveux derrière leur volant, souvent. Le réchauffement climatique me fait peur et je ne suis vraiment pas favorable à écouter les personnes qui ne sont pas capables de mettre un pied devant l'autre de temps en temps. Pour moi, l'avenir en ville de Bienne est piéton et cycliste. D'autant plus si le trafic de transit est moins important que ce que nous avons cru jusqu'à présent. Dès lors, construire des tunnels, à quoi bon? En ce qui concerne le développement du concept transport public 2035, c'est super! Sauf si le prix du billet demi-tarif est de 2.30 les gens ne prennent pas le bus à cause de cela et comme nous avons privatisé avec libero, comment allons-nous faire pour développer les transport public et que ces derniers soient réellement utilisés par les habitantes et habitantes? On imagine par exemple une mère célibataire seule avec 2 enfants. Elle ne va jamais payer presque 10 pour faire un trajet dans la même ville pour elle et ses enfants Soit on veut être conséquent avec nos objectifs climatiques,	^								х		x								x			
Privatperson Die kantonale Gesamtmobilitätsstrategie «Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen» spricht eigentlich für sich.	Fortbewegungsmitteln. Diese Einschränkung ist nur möglich, wenn in den Städten und in der Aglomeration mehr Tempolimiten eingeführt und Parkplätze abgebaut werden. Klar stehen dann zunächst diejenigen im Stau, die noch immer nicht gemerkt haben, dass sie zu Fuss, mit Velo oder ÖV schneller wären. Doch deren Proteste gilt es auszuhalten. Ein ungelöstest Problem ist der Platzmangel für einen abgetrennten Veloweg entlang der N5 zwischen Biel und Twann. Dieser Veloweg liesse sich jedoch gut realisieren, wenn mit durchgehend Tempo 60 auf der A5 die Fahrbahn eingeengt würde. Fahrbahnen innerorts bzw. bei 60 km/h müssen viel weniger breit sein als die jetzigen auf der A5. Dadurch liesse sich eine attraktive durchgehende sportliche Veloroute rund um den See realisieren, ohne die Wander- und Rebenwege benützen zu müssen. Genauso wie Sie den Verkehr in Biel und Nidau neu denken, liesse sich der Verkehr auf der							х	х)	x			х						
- Vermeidung: Neue Strassen/Tunnels braucht es nicht - die ziehen den MIV an, also keine Vermeidung. Da der grösste Teil des Verkehrs in Biel Binnenverkehr ist, gäbe es auch keine grosse Entlastung im Stadtgebiet. (Kosten-Nutzen wären unverhältnismässig. Schlimmstenfalls Variante "Westast so besser" wählen). - Vermeidung: keine weiteren Autobahnanschlüsse auf Stadtgebiet - bringen bloss mehr Verkehr. - Verlagern und verträglich gestalten: Binnenverkehr attraktiver machen für Velo- und Fussverkehr. Bis jetzt ist die Veloinfrastruktur immer noch nur für geübte, fitte Velofahrer möglich. Und auch für die risikobehaftet. Umsetzung Sachplan Velo vorantreiben Hussgänger sind vielerorts an den Rand gedrängt - schmale Trottoirs, teils belegt mit parkierten Autos, hohe Trottoirränder, daneben der Verkehr. Auch da werden viele ausgeschlossen (Kinderwagen, Rollstühle, Gehbehinderte, Kinder/Familien). Zu Fuss gehen wird attraktiver und sicherer bei genügend Platz, nicht direkt neben dem motorisierten Verkehr. - Verlagern und vernetzen: öV ausbauen, wenn möglich über die Stadtgrenzen hinweg - dann kann man auch den Quell-/Zielverkehr verlagern. Die beste Variante wäre die Stossrichtung 3b in der Studie («Optimierung Zusammenspiel Veloverkehr, MIV und öV»). Nötig wäre auch die Umsetzung der Massnahmen aus dem Westast-Dialog.	- Vermeidung: Neue Strassen/Tunnels braucht es nicht - die ziehen den MIV an, also keine Vermeidung. Da der grösste Teil des Verkehrs in Biel Binnenverkehr ist, gäbe es auch keine grosse Entlastung im Stadtgebiet. (Kosten-Nutzen wären unverhältnismässig. Schlimmstenfalls Variante "Westast so besser" wählen) Vermeidung: keine weiteren Autobahnanschlüsse auf Stadtgebiet - bringen bloss mehr Verkehr Verlagern und verträglich gestalten: Binnenverkehr attraktiver machen für Velo- und Fussverkehr. Bis jetzt ist die Veloinfrastruktur immer noch nur für geübte, fitte Velofahrer möglich. Und auch für die risikobehaftet. Umsetzung Sachplan Velo vorantreiben! Fussgänger sind vielerorts an den Rand gedrängt - schmale Trottoirs, teils belegt mit parkierten Autos, hohe Trottoirränder, daneben der Verkehr. Auch da werden viele ausgeschlossen (Kinderwagen, Rollstühle, Gehbehinderte, Kinder/Familien). Zu Fuss gehen wird attraktiver und sicherer bei genügend Platz, nicht direkt neben dem motorisierten VerkehrVerlagern und vernetzen: öV ausbauen, wenn möglich über die Stadtgrenzen hinweg - dann kann man auch den Quell-/Zielverkehr verlagern. Die beste Variante wäre die Stossrichtung 3b in der Studie («Optimierung Zusammenspiel Veloverkehr, MIV und öV»). Nötig wäre auch die Umsetzung der Massnahmen aus dem Westast-Dialog.									x		x									x		
Voici ma proposition: - réaliser le tunnel Jura long, afin d'assurer le trafic de transit avec une vision à long terme, qui libère la rive gauche du lac tout en assurant le passage en transit . Prévoir les ouvrages en se réservant la possibilité de réaliser 2x2 voies plus tard dans un délai non défini mettre en place un concept cohérent et complet de mobilité au niveau urbain, en développant les voies cyclistes et les allées repenser une voie de tram Est ouest	- réaliser le tunnel Jura long, afin d'assurer le trafic de transit avec une vision à long terme, qui libère la rive gauche du lac tout en assurant le passage en transit . Prévoir les ouvrages en se réservant la possibilité de réaliser 2x2 voies plus tard dans un délai non défini mettre en place un concept cohérent et complet de mobilité au niveau urbain, en développant les voies cyclistes et les allées.			x								x	,	х						x	K		

		į	Überge	eordnete	es								Them	atische C	Clusters						
											Altern	ative Lö					MIV			Tunnellösi	ungen
	Stellungnahmen original	Zustimmung zur Studie	Teilweise Zustimmung zur Studie	Ablehnung der Studie Keine direkte Aussage zur Studie	Kenntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Kritik an der Flughöhe	Kommunikation und Partizipation	Themenspeicher	Partikularinteressen Alternative Lösungen	Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr) Mischverkehr	Fussverkehr	Öffentlicher Verkehr Vision S-Bahn	Veloverkehr	Richtplan Velo Getrennte Velowege	Sicherheitsgefühl	MIV Parkplätze	Multimodalität Fehlender Fokus MIV	Wirtschaftsverkehr	Zugänglichkeit Stadtzentrum Infrastrukturelemente Allgemein	Juratunnel (Umfahrung/lang) "Westast so besser"	rottumine (kurz/rang) Netzlückenschliessung ursprüngliches Westastprojekt
Privatperson	Die Gesamtmobilitätsstudie zeigt die relevanten Hebel auf und was nun gemacht werden muss. Insofern möchte ich mit dieser Eingabe die Studie stützen. Es ist jetzt wichtig, dass umgehend eine Velooffenisve lanciert wird und danach eine gemeindeübergreifende Veloroute nach der anderen konzipiert und umgesetzt wird, statt auf punktuelle kleine Verbesserungen für den Veloverkehr ohne	х											х								
	klare Strategie zu setzen. Dabei sind die Velorouten/Velobahnen nach dem Prinzip 8-80 zu konzipieren, sodass sie für alle Personen zwischen 8 bis 80 Jahren sicher befahrbar sind. Auf Velorouten durch Tempo 30-Zonen sind konsequent vortritssberechtigte Velostrassen einzuführen. Auf verkehrsreichen Strassen ist der Radweg von Velorouten mindestens mit einem Randstein physisch von der Fahrbahn des MIV abzusetzen.																				
Privatperson	Sehr geehrte Damen und Herren	v						x				x	x			$\perp \!\!\! \perp \!\!\! \perp$			x	v	
Privatperson	Selli geellite Dallieli uliu nerreli	X						×				*	*						, x	*	
	Im Rahmen dieser Mitwirkung zur Gesamtmobilitätsstudie Biel / Biel-West EBBN teile ich Ihnen als Bewohner von Biel und als Architekt/Raumplaner gerne meine Meinungen und Bemerkungen mit.																				
	Die Bewertung im Schlussbericht auf Seite 71 zeigt klar auf, dass die Stossrichtungen 3a, b und c am besten abschneiden. Sie sind kurz-bis mittelfristig realisierbar und entsprechen genau den gesellschaftlichen und politischen Zielen hinsichtlich einer nachhaltigen Mobilitätswende, welche die Klimaziele bis 2050 erreichen müssen.																				
	Für Biel ist diese Gesamtmobilitätsstudie eine Chance zur allgemeinen Verkehrswende. Sie ist sogleich eine Gelegenheit, mittels Förderung und Ausbau des Langsamverkehrs und des ÖV die Stadt räumlich aufzuwerten und die Bewohner zu einer nachhaltigen Mobilität zu motivieren.																				
	Alle Schlussfolgerungen sollen in den weiteren Verkehrsplanungen prioritär berücksichtigt werden.																				
	Schlussfolgerungen 1, 2 und 3: Diese müssen bei allen weiteren Planungsprozesse für grössere Infrastrukturbauten unbedingt berücksichtigt und verbindlich einbezogen werden. > Bemerkung Schlussfolgerung 2:																				
	In Anbetracht der vorgesehenen eidgenössischen Sparprogramme und der Infragestellung von aufwändigen und kostenintensiven Verkehrsinfrastrukturbauten (Verkehr'45 des UVEK) ist es nicht vernünftig, im gegenwärtigen Zeitpunkt die Planung der Nationalstrassenlücke Biel mittels Tunnelumfahrungen voranzutreiben.																				
	Schlussfolgerungen 4, 5 und 6: Der Fussverkehr, die Velonetzplanung und die Umsetzung des Konzept ÖV 2035 Agglomeration Biel sollen sofort realisiert werden. Es ist inzwischen mehrfach bewiesen, dass diese Verkehrsmassnahmen am effektivsten den MIV (im Fall von Biel den Binnenverkehr und Quell-/Zielverkehr) reduzieren und gleichzeitig die Qualität des urbanen Raum erheblich stärken und attraktiver machen. In diversen Schweizer Städten ist ein solcher Wandel gerade im Gang (z.B. in Bern die Velooffensive)																				
	> Bemerkung Schlussfolgerung 6: Die Umsetzung der Vision S-Bahn Biel 2045 ist ungewiss, eine Realisierung von zusätzlichen Haltestellen auf dem bestehenden Bahnnetz widerspricht der zukünftigen Planungspolitik der SBB (Tendenz Netzentlastung durch Abbau von Haltestellen). Als Alternative zur Vision S-Bahn Biel und als effiziente Ergänzung des Busverkehr soll das Projekt Regiotram neu aufgegriffen werden und im Konzept ÖV 2035 Agglomeration Biel integriert werden.	:																			
	Schlussfolgerung 7: Verkehrstechnische Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs können zwar Problemstellen beseitigen, doch sollen diese nicht prioritär als Lösung erachtet werden. Eine attraktivere Gestaltung vor Plätzen und Strassenräumen mit gleichzeitiger Reduktion der Parkplätze trägt sehr viel bei um das Verkehrsverhalten zu beeinflussen und den MIV zu reduzieren. Parallel sind gesellschaftliche Sensibilisierungsmassnahmen in der Bevölkerung nötig, um den Umstieg zum ÖV zu motivieren. Mit einem Mobilitätsfond (z.B. Basel-Stadt) könnten Kampagnen und nachhaltige Mobilitätsprojekte ermöglicht werden.	ו																			
	> Bemerkung: Tauschaktion Auto gegen Abo 2014 in Biel. Damals ein Misserfolg, doch heute könnte eine solche Aktion zu einem grossen Erfolg führen (z.B. 31-Days in Winterthur 2024 mit 1005 Teilnehmer).																				
Privatperson	GutenTag			x					х			х	х			+					
	Ich spreche mich klar für einen entschiedenen Ausbau des Langsamverkehrs aus (Kopenhagen macht es vor). Das Velo und die diversen Varianten wie Trottinett etc sollen gefördert werden. Es braucht sichere Verbindungen und genug sichere und trockene Abstellplätze. Der öV soll gefördert werden. Für kurze Strecken ist der Einheitspreis der Billette entschieden zu teuer. Freundliche Grüsse M.Joos-Jungen																				
Unternehmen	Den Unternehmen in der Region soll mit wohlwollenden Verhalten begegnet werden. Viele Unternehmen, unseres gehört auch dazu, sind auf das Auto angewiesen. Wir besuchen Kunden im ganzen Seeland und das zeitweise mehrmals am Tag in die verschiedensten Himmelsrichtungen. Es vergeht kein Tag an dem der größere Teil unserer Mitarbeitenden nicht mit dem Auto verschiendene Kunden besucht. Nicht alle wohnen und arbeiten da an Orten, die mit dem ÖV einfach zu erreichen sind, wir gehören als Arbeitgeber nicht zu denjenigen, wo 8 Stunden am Tag am gleichen			х														х			
	Arbeitsplatz gearbeitet werden kann. Sozusagen sind wir mit Vetretern zu vergleichen, die ihre Kunden vor Ort besuchen. Nebst dem, dass praktische ÖV Vebindungen meistens nicht vorhanden sind, würde sich die Nutzung derselben in einem Kostenfaktor von ca. 20% zusätzlichen Kosten niederschlagen. Diese müssten vom Kunden übernommen werden oder bezahlt diese der Staat? wir arbeiten nach Stundenaufwand und jede zusätzliche Stunde muss vom Kunden bezahlt werden. Ein attraktives Verkehrsnetz inkl. Straßen ist deshalb ein Muss für unsere 19 Mitarbeitenden. Alternativ müsste geprüft werden, ob wir unseren Betrieb in die Agglomeration verlegen würden, andere Gemeinden würden uns als Treuhandexperten bestimmt wohlwollend willkommen heißen.																				
	Wir kommen beim Wachstum der Bevölkerung nicht darum herum, auch die Straße mit einzubeziehen und die verschiedenen Verkersmittel nicht gegeneinander auszuspielen.																				
	Ich hoffe sie tragen unseren Bemerkungen zu Rechnung und sie entscheiden zu Gunsten der KMU.																				
	Vielen Dank für die Kenntnisnahme und freundliche Grüße			\perp	$\perp \perp$											$\perp \!\!\! \perp \!\!\! \perp$					
Unternehmen	Als Unternehmer im Bereich Gartenbau bin ich auf das Auto angewiesen und oft mit Auto und Anhänger unterwegs. Ich nutze den Ostast regelmässig um schnell auf Baustellen im Ostteil von Biel zu gelangen. Kundentermine und kleinere Aufträge ohne Materialumschlag innerhalb des Stadtgebietes erledige ich konsekuent mit dem Velo. Ich lehne einen weiteren Ausbau der MIV-Infrastruktur entschieden ab.			X				X					x			X		x			
	Ich wünsche mir sicherere und grosszügigerere Velowege. Allerdings finde ich den Einbezug des Gewerbes in die Verkehrsplanung dennoch wichtig. (HandwerkerInnenparkplätze finde ich einen interessanten Ansatz). Ansatzlangunge für Liebergebrage die bewurst wann immer mödlich auf des Autowerziehten, würste ich begrüßen.																				

		ÜŁ	berged	ordnet	tes									Tŀ	nematis	sche Cl	lusters								
												Alte	rnative	e Lösu	ngen				MI	IIV		1	Tunnellö	ösunge	en
		stimmung zur Studie	ilweise Zustimmung zur Studie Jahning der Studia	iennung der Studie ine direkte Aussage zur Studie	nntnisnahme ohne weitere Berücksichtigung	ethodik der Studie tik an der Flughöhe	mmunikation und Partizipation	ıanzierung	emenspeicher riikularinterassen	ernative Lösungen	ss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	schverkehr ssverkehr	fentlicher Verkehr	ion S-Bahn	loverkehr :htplan Velo	trennte Velowege	herheitsgefühl	V rkplätze	ultimodalität	hlender Fokus MIV rtschaftsverkehr	gänglichkeit Stadtzentrum	rastrukturelemente Allgemein arinnel (Hmfahrune/Jane)	destast so besser"	rttunnel (kurz/lang)	tzlückenschliessung
	Stellungnahmen original	Zr	Te Te	K A	N N	ΣΣ	N N	正	<u>†</u> ″	. ₹	급 :	Σ 교	Ö	5	> \(\frac{1}{2}\)	Ğ	Si :	Σ &	Σ	ਜ਼ ≥	72	드 =	. ?	<u> </u>	ž
Unternehmen Unternehmen	Alle Handwerker in Biel andässig, müssen gratis parkieren dürfen. Wir arbeiten für die stadt. Danke für die Möglichkeit, hier zur Studie eine Stellungsnahme abgeben zu können.	x		Х			-			×	++				x	×	++	X	+) X	`	×	+	++	+
	Die allgemein Stossrichtung der Studie scheint uns sinnvoll. Doch was gemäss unserer Ansicht noch zu kurz kommt, sind konkrete Massnahmen für die Velofahrenden. Die Stadt Biel hinkt in der Sicherheit und in vom Autoverkehr getrennten Velowegen noch weit zurück. Eigentlich wäre Biel eine ideale Velostadt, da in grossen Teilen der Stadt keine nennenswerte Höhenunterschiede vorhanden sind. Trotzdem fehlt es in vielen Quartieren und auch im Zentrum an sicheren Velowegen (die baulich abgetrennt sind vom Autoverkehr). Da sind beides – dringende Massnahmen und langfristige Planungen – erforderlich. Zudem sollte das Ziel sein, den privaten Autoverkehr im städtischen Verkehr deutlich zu reduzieren und in gewissen Gebieten zu verbannen. Das kommt auch dem Gewerbe zugute. In den wenigen Fällen, wo unser Unternehmen auf gute Erreichbarkeit mit dem Auto angewiesen ist, wäre das besser gegeben, wenn nicht neben dem Gewerbeverkehr noch privater Autoverkehr vorhanden wäre, welcher in den meisten Fällen mit alternativen Mobilitätsangeboten abgewickelt werden könnte. Gerade dem Gewerbeverkehr kommt es zugute, wenn der private Autoverkehr und auch die für den privaten Autoverkehr genutzten Parkplätze stark reduziert würde. Für die Attraktivität der Stadt begrüssen wir es, wenn auf der Westachse auf einen Ausbau verzichtet würde. Es braucht keine aufwendigen und teueren Tunnels, wenn ein grosser Teil des MIV "hausgemacht" ist und mit entsprechenden Massnahmen reduziert werden könnte. Wir sind auch gegen jegliche zusätzlichen Autobahnanschlüssen auf Stadtgebiet, da dies für die Stadt Biel mehr negative als positive Auswirkungen hätte. Auch wenn wir mit der Stossrichtung mit der Version 3b in der Studie nicht vollständig einverstanden sind («Optimierung Zusammenspiel Veloverkehr, MIV und öV»), scheint uns das unter den genannten Varianten, die realistischste Version. Abschliessend hoffen wir stark, dass nun nach diesen vielen "verloreren" Jahren endlich verstärkt und mit voller Kraft die Investition in ein sicheres Velonetz, sch																								
Unternehmen	Sehr geehrte Damen und Herren, Im Rahmen der Mitwirkung an der Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West möchten wir, die REMNEX Anlagestiftung, unser Projekt des Innovation Hubs in Nidau vorstellen. Dafür haben wir ein PD zusammengestellt, welches einen Überblick zum Projekt verschafft und die Schnittstellen zur Studie aufzeigt. Wir sehen ein grosses Potenzial für Synergien. Die Schlussfolgerungen in diesem Perimet werden in unserem Projekt bereits enthalten.			x	x																				
	Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Mitwirkung. Bei Rückfragen können Sie gerne jederzeit auf uns zukommen. Wir bitten um eine kurze Bestätigung des Eingangs.																								



Annexe B Répertoire thématique – préoccupations locales et propositions de mesures

Themenbereich	Vorschlag / Anliegen
Fussverkehr	Brücken oder Unterführungen statt Fussgängerstreifen
Velo	Veloschnellstrasse Ipsach–Nidau Bahnhof–Biel Bahnhof entlang BTI-Gleise
Velo	Ausbau Velostrecke A5 linkes Bielerseeufer
ÖV	ÖV soll verbilligt werden
ÖV	Halbstundentakt Zug Neuenburg-Biel
ÖV	Viertelstundentakt zwischen Biel und Ipsach
ÖV	Viertelstundentakt zwischen Biel und Bözingenfeld
ÖV	Realisierung Haltestelle an der Bernstrasse
ÖV	Erschliessung künftiges Spitalzentrum Brüggmoos
ÖV	Schlechte Abstimmung Buslinien 6 und 8 im Beaumont-Quartier
ÖV	Fehlende Anschlüsse auf Zugverbindungen
ÖV	Bushaltestellen fehlen bei grossen Lebensmittelgeschäften
ÖV	Keine Busverbindung Seevorstadt/Magglingenbahn bis Altstadt/Mühlebrücke
ÖV	Ost-West-Tramspur
ÖV	Durchgehende separate Busspur Hueb Kreisel bis Bahnhof Biel
ÖV	Über-/Unterquerung ASM-Bahnlinie
ÖV	Schienenverkehr Yverdon–Biel bis Bözingenfeld
ÖV	Schienenverkehr Moutier-Biel mit Halt Bözingenfeld
MIV	Aménagement route de Berne en 4 voies souterraine jusqu'au noeud Keltenstrasse
MIV	Réaménagement place Guido-Müller avec présélections parallèles
MIV	Élargir l'axe rue d'Aarberg-rue du Débarcadère à 4-6 voies
MIV	Réaménager le carrefour du Seefels (giratoire double ou carrefour à feux)
MIV	Park & Ride
MIV	Road Pricing
MIV	Kammersystem mit Sperrung Zentralplatz, Mühlebrücke und Altstadt
MIV	Kammer-/Zonierungssystem mit unterirdischen Anschlüssen
MIV	Gegen Tempolimit 60 km/h am linken Bielerseeufer (A5)
MIV	Störungsfreier Ausbau Achse Ländtestrasse–Bernstrasse
MIV	Kritik am Twann-Tunnel
MIV	Problempunkt: Querung ASM Nidau

MIV	30er-Zonen in dicht besiedelten Wohnquartieren
MIV	Grüne Überdeckungen oder Verkehrsberuhigungen entlang Bernstrasse
MIV	Handwerker:innenparkplätze
MIV	Biel-Ligerztunnel: Transitverbot für Schwerverkehr, Tempo 60, Velostreifen
MIV	Einhausung Bernstrasse von Heideweg bis Keltenstrasse
MIV	Unterführungen Gulgerstrasse / Milanweg
MIV	Galerie Heideweg–Portstrasse als Umgehung künstlicher Lüftung
MIV	Sharing- und On-Demand-Angebote überregional
MIV	Über-/Unterführungen für ÖV, Velo- und Fussverkehr
MIV	Grüne Überdeckungen mit Aufenthaltsqualität
MIV	Massnahmen Neuenburgstrasse Vingelz-Seevorstadt (Fuss- und Velover-kehr)
MIV	Alternative zur Tunnellösung: Hochstrasse Bernstrasse-Guido Müllerplatz- Aarbergstrasse
MIV	LKW-Transitverbot Seevorstadt
MIV	Keine Werbetafeln bei Fussgängerstreifen
MIV	Tauschaktion Auto gegen Abo (Biel, 2014)
MIV	Taubenlochkreisel beibehalten
MIV	Langsamverkehr entlang Wasserläufen (z. B. Suze-Kanal)
Velo	Ausbau wettergeschützter, sicherer Veloparkplätze
Velo	Attraktive Veloschnellstrasse von Ipsach via Nidau Bahnhof Richtung Biel Bahnhof (BTI-Gleise)