

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.	Participation	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.	Grands axes des feed-back exprimés	6
2.1	Méthodologie de l'étude	7
2.2	Tunnels de contournement (éléments d'infrastructure TIM)	9
2.3	Approches alternatives	12
2.4	Participation	17
2.5	Financement	18
3.	Commentaires 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.	Bilan 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 Brugg, 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 poids 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 Brüg
	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/Gilde 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 interpellée 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 Brugg ? 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·e·s 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'aborderont 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.

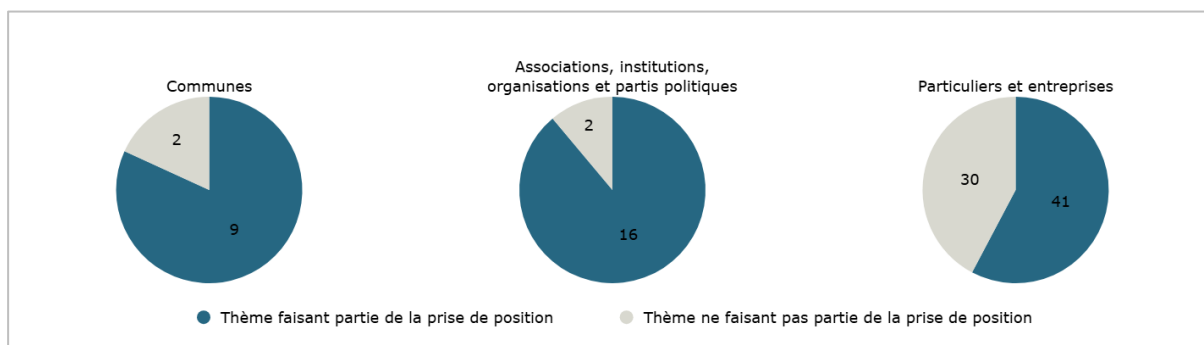


Figure 2 Prises de position sur les tunnels (éléments d'infrastructure TIM)

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 Brugg 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 permettaient 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 accéléreraient 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 décrivent 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 Mörgen (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 politiques** 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 Brugg. 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, Mörgen (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).

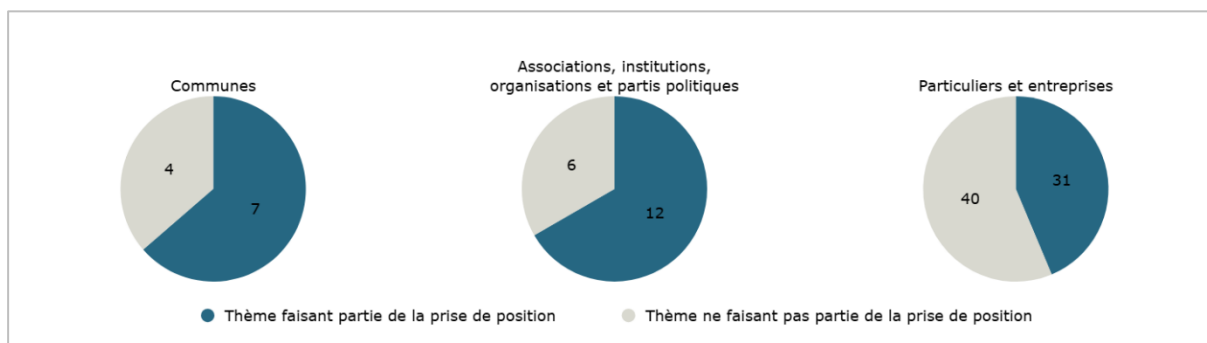


Figure 5 Prises de position sur les transports individuels motorisés

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'Orpund, 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 bienneoise. Ce groupe de participant·e·s 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 Brugg, 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-Brugg 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·e·s 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 usagers 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'Orpound, Bienne, Brugg, 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 Orpound 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.

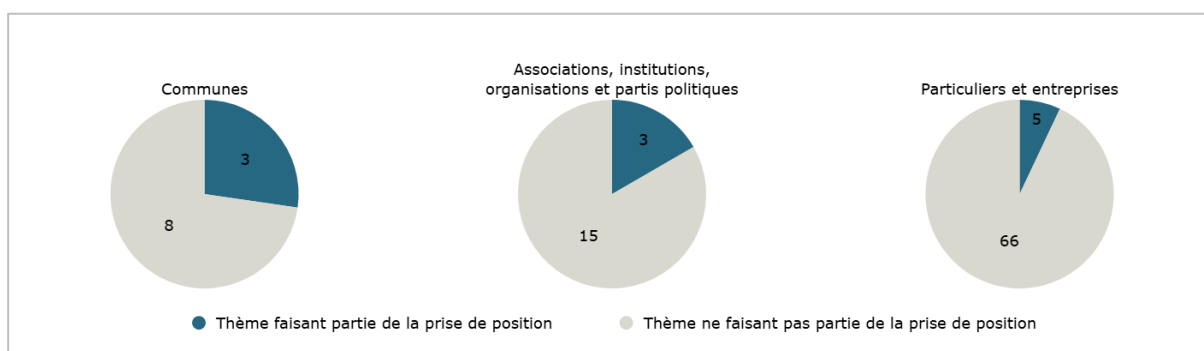


Figure 8 Prises de position sur la participation

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 Brugg 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 politiques** 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.

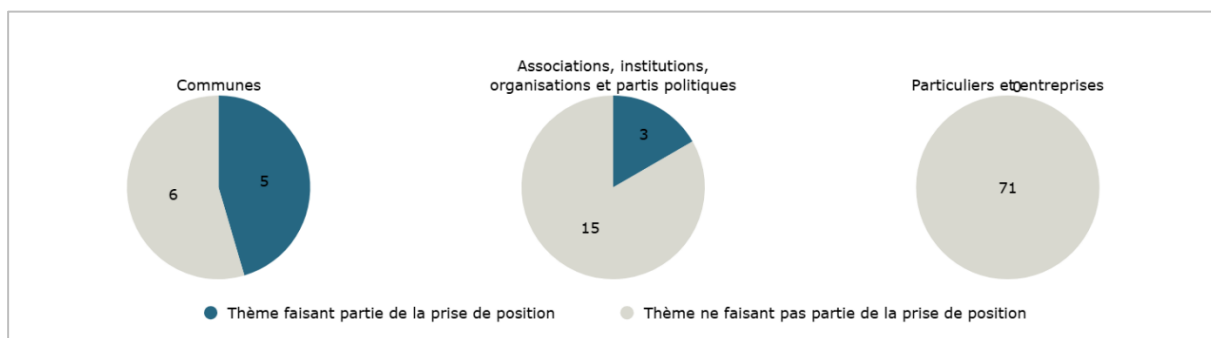


Figure 9 Prises de position sur le financement

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 Brugg, 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/organisations/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 débloquent 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'horizon 2040 (base : MGT)	Rive gauche du lac de Bienne	Cœur d'agglomération élargi	Rive droite du lac de Bienne
Trafic de transit	34 960	48 600	10 800
Trafic d'origine/de destination	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·e·s 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 efficace 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 partisans et partis 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

		Übergeordnetes					Thematische Clusters																											
		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
Stellungnahmen original																																		
	Zusammengefasst unsere Forderungen für die Gesamtmobilitätsstudie: 1.Erweiterte Maßnahmen zur Reduzierung des MIV im Ortskern von Täuffe-len, etwa durch Dosierung des Durchgangsverkehrs und Temporeduktionen. 2.Verstärkte Investitionen in den ÖV mit direkteren Verbindungen nach Biel, insbesondere am Morgen- und Abendverkehr für Pendler. 3.Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger und Velofahrer, insbesondere durch die Schaffung von Querungshilfen und die Erweiterung bestehender Ve-lowege. 4.Eine langfristige Strategie zur Reduktion des Transitverkehrs, die auch ohne den Porttunnel tragfähige Alternativen entwickelt. 5.Bessere Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, um eine nachhaltige Mobilitätszukunft für das rechte Bielerseeufer sicherzustellen.																																	
	Wir sind zuversichtlich, dass die Gesamtmobilitätsstudie unter Berücksichtigung unse-rer Anliegen einen wertvollen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität und Lebensquali-tät in der gesamten Region leisten kann.																																	
	Freundliche Grüsse Gemeinderat Der Präsident:Der Bauverwalter:																																	
Einwohnergemeinde Orpund	Die Gemeinde Orpund begrüsst die Durchführung der Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West und die Möglichkeit, sich aktiv an der Entwicklung eines zukunftsfähigen Mobilitätskonzepts für die Region zu beteiligen. Orpund ist als angrenzende Gemeinde an Biel direkt von den Verkehrsflüssen der Agglomeration betroffen und legt grossen Wert auf eine ausgewogene Mobilitätsstrategie, die sowohl den öffentlichen Verkehr (ÖV) als auch den motorisierten Individualverkehr (MIV) berücksichtigt. Öffentlicher Verkehr – Verbesserung der Anbindung von Orpund Orpund unterstützt die Zielsetzung der Studie, den öffentlichen Verkehr in der Agglomeration Biel zu stärken. Eine direkte und leistungsfähige ÖV-Anbindung von Orpund nach Biel ist essenziell, um den Pendlerverkehr attraktiver zu gestalten und die Abhängigkeit vom Auto zu verringern. Die derzeitige Taktung der Busverbindungen von Orpund nach Biel ist unzureichend, insbesondere ausserhalb der Hauptverkehrszeiten. Eine Erhöhung der Frequenz und die Beibehaltung der guten Abstimmung mit den Bahn-Verbindungen in Biel wären wünschenswert. Es sollten mehr direkte Verbindungen geschaffen werden, die schnelle und unkomplizierte Fahrten nach Biel ermöglichen, insbesondere in Richtung Bahnhof Biel und wichtige Einkaufs- und Arbeitsstandorte. Erreichbarkeit von Biel/Bienne mit dem Auto Die Studie legt grossen Wert auf die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Reduktion des MIV. Orpund unterstützt nachhaltige Mobilitätsformen, sieht jedoch auch die Notwendigkeit einer guten Erreichbarkeit von Biel/Bienne mit dem Auto, insbesondere für Berufspendler, Einkäufe und Dienstleistungsnutzungen. Viele Berufstätige pendeln aus Gemeinden ausserhalb von Biel/Bienne zur Arbeit in die Stadt. Diese Wohnorte verfügen nicht zwingend über eine gute ÖV-Anbindung nach Biel/Bienne. Hinzu kommen unterschiedliche Arbeitszeiten und die Notwendigkeit, vor oder nach der Arbeit Besorgungen zu erledigen, was eine Nutzung des öffentlichen Verkehrs erschwert. Handwerker und andere Berufsgruppen sind zwingend auf ihr Fahrzeug angewiesen, da sie Material und Werkzeuge transportierenmüssen. Eine Verlagerung auf den ÖV ist in diesen Fällen nicht praktikabel. Eine restriktive Verkehrspolitik würde ihre Arbeitsweise erheblich einschränken und könnte wirtschaftliche Nachteile für Biel/Bi-enne und die Region mit sich bringen. Grosseinkäufe oder Kurzbesorgungen sind für viele Orpunderinnen und Orpunder ohne Auto nur schwer praktikabel, wenn vor- oder nachher noch weitere Besorgungen oder Termine anstehen. Eine Verringerung des Parkplatzangebots oder eine schlechte Erreichbarkeit von Parkhäusern macht Biel/Bienne unattraktiv und könnte dazu führen, dass Menschen für solche Zwecke auf andere Städte ausweichen. Die Gemeinde Orpund plädiert daher für eine bedarfsgerechte Parkraumpolitik, die es weiterhin ermöglicht, die Stadt mit dem Auto zu erreichen, ohne den innerstädtischen Verkehr übermässig zu belasten. Verkehrsfluss in Nidau Stauproblematik und Engpässe Ein zentrales Problem, das sich direkt auf Orpund auswirkt, ist die Verkehrssituation in Nidau, insbesondere aufgrund der Bahnschranke. Der Stau an der Bahnschranke bei Nidau führt regelmässig zu Rückstaus, die sich bis auf den Guido-Müller Platz ausweiten. Dies beeinträchtigt nicht nur den Verkehrsfluss in Nidau selbst, sondern hat auch Auswirkungen auf den gesamten Verkehrsraum in Richtung Biel/Bienne. Die Ausfahrt der A5 nach Biel/Bienne / Neuchâtel führt zu Rückstau bis in den Langholtunnel. Dies behindert auch die Ausfahrt Biel/Bienne-Süd Richtung Biel/Bienne-Süd/. Eine Optimierung der Verkehrsführung oder eine technische Lösung zur Reduktion der Schranken-Schliesszeiten sollte geprüft werden, um den Verkehrsfluss zu verbessern. Eine Über-prüfung der Verkehrssituation auf dem Guido-Müller Platz (Kreisel, Unterführung) ist angezeigt. Alternativ sollten Umfahrungs- oder Entlastungsmassnahmen in Betracht gezogen werden, um eine zu starke Belastung einzelner Verkehrsachsen zu verhindern. 1.4 Mögliche Lösungsansätze für eine bessere Mobilität in Orpund und Umgebung Die Gemeinde Orpund schlägt folgende Massnahmen vor, um eine nachhaltige und funktionale Mobilitätsstrategie für die Region zu gewährleisten: - Verbesserung des ÖV-Angebots für Orpund, insbesondere durch eine höhere Taktfrequenz und Erhalt der direkten Verbindungen nach Biel/Bienne. - Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit von Biel/Bienne mit dem Auto, insbesondere durch gut erreichbare Parkmöglichkeiten (Parkplätze oder Parkhäuser.) - Generelle Abstimmung der Ampelsteuerungen in und um Biel/Bienne (abwechselnd "grüne Welle" für eine Fahrtrichtung). - Verkehrsfluss in Nidau sowie Guido-Müller Platz (Kreisel, Unterführung) sowie beim Bahnübergang ASM optimieren, um Rückstau und Engpässe zu vermeiden, die den gesamten Verkehrsraum belasten. - Multimodale Lösungen fördern, die eine bessere Verknüpfung von Auto, ÖV und Veloverkehr ermögli-chen, ohne eine Verkehrsart unverhältnismässig zu benachteiligen. - Schnelle und sichere Veloverbindungen fördern (Bspw. Bärenkreisel, Poststrasse). Orpund begrüsst die Bestrebungen der Gesamtmobilitätsstudie, eine langfristige und nachhaltige Verkehrsentwicklung für die Region Biel/Bienne zu erarbeiten. Die Gemeinde betont jedoch die Notwendigkeit einer pragmatischen und ausgewogenen Mobilitätsstrategie, die den realen Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung trägt. Die Erreichbarkeit von Biel/Bienne mit dem Auto, eine bessere ÖV-Anbindung und die Lösung der Verkehrsprobleme in Nidau sind für Orpund zentrale Anliegen. Die Gemeinde appelliert an die zuständigen Planungsbehörden, diese Punkte in die weiteren Arbeiten zur Mobilitätsstrategie einzubeziehen.	x							x				x			x		x					x	x										

		Übergeordnetes					Thematische Clusters																												
		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									MIV					Tunnellösungen								
													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	
Stadt Nidau	Der Gemeinderat nimmt den Schlussbericht zur Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West zur Kenntnis und verabschiedet die Mitwirkungsangabe (Online-Beteiligung) an den Verein seeland.biel/bienne wie folgt: Mitwirkungsangabe «Grundlage für den vorliegenden Schlussbericht sind die behördenverbindlichen Planungsinstrumente der Gemeinden, der Region und des Kantons. Diese müssen, zumindest soweit es sich um kommunale Instrumente handelt, nicht zwingend 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 denen die Gesamtmobilitätsstudie basiert, wurden unter der Annahme erstellt, dass der Westast gebaut wird (was bekanntlich nicht der Fall ist). Alle diese Instrumente müssen vorgängig aktualisiert werden, bevor neue Verkehrsmassnahmen ergriffen werden können. Öffentlicher Verkehr In Kapitel 2.2.1 wird die Entwicklung des öffentlichen Verkehrsangebots dargestellt. Dabei ist zu beachten, dass es sich teilweise um Projekte handelt, die sich noch in Planung befinden und noch nicht beschlossen sind. Taktverdichtungen und neue tangentielle 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 Kosten 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 Postautolinien 86 und 87 direkt nach Nidau. Zitat: Direkte Verbindungen ausserhalb des Agglomerationskerns (z.B. nach Nidau, ins Bözigenfeld) fehlen. Diese falsche Aussage wirft die Frage auf, ob die Analysen in allen Teilen auf gesicherten Annahmen beruhen. Gibt es noch weitere solche grundsätzlichen Fehleinschätzungen im Schlussbericht? Wäre dies der Fall, hätte dies grundlegende Auswirkungen 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 Verkehrsentslastung des Stadtgebiets Nidau ein. Dies wurde auch von Anfang an in die übergeordnete Projektorganisation eingebracht. Die Stadt Nidau war überzeugt, dass der Bau des Portaltunnels einen Beitrag zur innerstädtischen Verkehrsentslastung geleistet hätte. Mit dem Verzicht auf den Portaltunnel und den Jura-tunnel besteht nun keine Perspektive mehr für eine spürbare Verkehrsentslastung in Nidau. Der Schlussbericht kommt zum Schluss, dass grosse Infrastrukturvorhaben wie der Portaltunnel (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 Infrastrukturelementen wie dem Portaltunnel würde in erster Linie der Transitverkehr verlagert. 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 einen Portaltunnel nicht oder nur geringfügig beeinflusst. Auch für den Wirtschaftsverkehr ergäben sich keine Verbesserungen, da die Verkehrsbelastungen auf dem übrigen Strassennetz im erweiterten Agglomerationskern praktisch unverändert blieben. Die lokalen Verbesserungen stehen zudem in einem schlechten Verhältnis zu den hohen Kosten der grossen MIV- Infrastrukturelemente. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass mit dem vorhandenen motorisierten Individualverkehr umgegangen werden muss. Wenn der motorisierte Individualverkehr in Zukunft nicht auf Umfahrungen gelenkt werden kann, muss er "durchgelassen" 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. Der Auftrag, das Kosten-Nutzen-Verhältnis der grossen Infrastrukturelemente zu überprüfen, ist damit erfüllt. Alle weiteren Handlungsschritte, 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 Portaltunnel nicht zu einer übergeordneten Verkehrsentslastung beiträgt und deshalb nicht weiterverfolgt wird. Der Gemeinderat nimmt die Schlussfolgerungen der Gesamtmobilitätsstudie Biel West zur Kenntnis. Es bleibt die Frage offen, wie der Kanton die bundesrechtliche Pflicht, die Netzlücke 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 baulichen Entwicklung freizugeben. -Es ist darauf zu sorgen, dass der motorisierte Individualverkehr möglichst flussig 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 Mitwirkungsangabe zu berücksichtigen.	x					x			x				x									x							x					

Stellungnahmen original		Übergeordnetes					Thematische Clusters																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
		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										MIV					Tunnellösungen																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
													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																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
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 Bahnhaltstellen 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																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												</

		Übergeordnetes						Thematische Clusters																										
		Zustimmung zur Studie	Teilweise Zustimmung zur Studie	Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie	Kennntnisnahme 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
	Stellungnahmen original	Réseaux de mobilité douce (circulation piétonne et cycliste) 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 déviée 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.																																
Einwohnergemeinde Mörgen	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.	x															x											x	x	x	x			

[illegible]

		Übergeordnetes					Thematische Clusters																											
		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										MIV					Tunnellösungen						
													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
Stellungnahmen original																																		
Fraktion Grüne/EVP Nidau	Die Gesamtmobilitätsstudie versucht ein umfassendes Bild der zukünftigen Gesamtverkehrssysteme zu geben. Dabei werden zu Beginn sechs Ziele formuliert. Wir begrüssen die übergeordnete 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.	x														x	x		x				x											
SP-PS Biel/Bienne	Mitwirkung der Sozialdemokratischen Gesamtpartei der Stadt Biel zur Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West 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 Reuchenetttestrasse 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	x													x	x		x		x			x	x				x						

		Übergeordnetes					Thematische Clusters																											
		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										MIV					Tunnellösungen						
													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"	Portunnel (kurz/lang)	Netzlückenschliessung	ursprüngliches Westastprojekt
Stellungnahmen original																																		
Grüne Biel / Les Vert-e-s Bienne	Sehr geehrte Damen und Herren 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 Massnahmen, um den MIV zu reduzieren. Zu erwähnen ist auch, dass die angestrebte Verlagerung des MIV zu einer Entlastung 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 freut es, dass die Studie zum Schluss kommt, dass sich ein Ausbau des ÖV auf Basis der Vision S-Bahn 2045 am ehesten positiv auswirken würde. Direkte Verbindungen und hohe Frequenzen über das Stadtgebiet hinaus sind eine valide Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Diese Entwicklung muss mit einer Transformation des öffentlichen Raums einhergehen. Dieser muss den klimatischen Entwicklungen (Stichwort: Hitzeinseln) Rechnung tragen sowie gute und sichere Wege für den Fuss- und Veloverkehr bereitstellen. Freundliche Grüsse Stefan Rüber Präsident Grüne Biel	x													x	x	x	x				x					x							
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 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 - Ouest) 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 forte nécessité d'agir. L'étude montre également que la part du TIM dans les déplacements est très élevée et ce même pour des trajets internes de petites distances. Aussi, il y a un fort potentiel de report du trafic interne vers la mobilité douce et les transports publics (TP) pour réduire le TIM. L'étude propose de favoriser ce transfert par l'aménagement d'un axe important de mobilité douce (MD) longeant les cours d'eau et la limitation à 30 km/h dans les quartiers d'habitation. Ces aménagements nécessiteront des décisions courageuses tant de la part des responsables politiques que de la population, avec la suppression de places de parking, l'augmentation des parcs à vélos, la généralisation du 30 km/h dans tous les quartiers d'habitation et le réaménagement des cours d'eau, le canal de la Suze notamment. Le PSR salue cette ambition, mais regrette l'absence de réflexion sur la gouvernance nécessaire pour porter de telles décisions. En outre, ces grands axes de MD devront par endroits traverser des axes de TIM. Nous regrettons que l'étude ne livre pas de propositions concrètes pour la gestion de tels croisements et pour la sécurisation de la MD vis-à-vis du TIM. La question de la cohabitation entre TP, vélos, piétons et TIM reste peu claire. Le PSR souligne en outre que le Conseil de ville biennois a, au cours des dernières années, donné des impulsions claires en faveur de l'encouragement de la MD (notamment offensive vélo).	x				x				x		x	x			x	x					x				x								

[illegible]

		Übergeordnetes													Thematische Clusters																							
		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	Tunnellösungen								
Stellungnahmen original		x									x				x		x	x												x								
Regionale Verkehrskonferenz 1 (RVK1)	Stellungnahme zur Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West																																					
	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 konsequent umzusetzen. Wir teilen diese Einschätzung. Mit dem ÖV-Konzept 2035 kann das Angebot 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 dementsprechend in die kantonalen Angebotsbeschlüsse 2027-2030 und 2031-2034 aufgenommen und die notwendigen Mittel bereitgestellt werden. Die GMS bestätigt, dass die Vision S-Bahn Biel 2045 geeignet ist, das ÖV-Angebot mittel- bis lang-fristig zusätzlich zu stärken. Der Ausbau der S-Bahn hat einen langen Planungsvorlauf. Das Planer-team der GMS empfiehlt deshalb, bald weitere Abklärungen zu Machbarkeit, Nutzen und Kosten der vorgeschlagenen Linienverlängerungen und neuen S-Bahn-Haltestellen anzugehen. Wir unterstüt-zen diese Empfehlung ausdrücklich und erwarten, dass der Kanton die nötigen Planungsschritte auslöst bzw. unterstützt. Dazu gehört auch, dass der Ausbau der S-Bahn Biel in den kantonalen Richtplan aufgenommen wird.																																					
	• Die Angebotsverbesserung im Busnetz werden nicht ausreichen, um die angestrebten Verlage-rungsziele zu erreichen. Deshalb müssen Massnahmen zum Ausbau der S-Bahn, die nur geringe Investitionen erfordern, rasch abgeklärt und realisiert werden. Dazu gehören z.B. der Viertelstun-dentakt zwischen Biel und Ipsach, der Viertelstundentakt zwischen Biel und Bözingenfeld sowie die Realisierung einer Haltestelle an der Bernstrasse (in Biel) zur Erschliessung des künftigen Spital-zentrums im Brüggmoos (Verbindung der S37 mit der künftigen Buslinie 1).																																					
	• 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 Kno-ten zu Staubildung und infolgedessen zu Verspätungen und Anschlussbrüchen. 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 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 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 Investiti-onen 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 öffentlichen Verkehrs einen hohen Stellenwert. Angesichts der langen Planungs- und Umsetzungsprozesse im öffentlichen Verkehr und für Verkehrsinfrastrukturen generell, muss Planungssicherheit geschaffen werden. Es ist deshalb von grosser Wichtigkeit, dass die politi-schen Behörden gestützt auf die GMS nun klare Richtungsentscheide fällen.																																					
Die RVK 1 wird sich weiterhin engagiert für die Verbesserung des ÖV und die Erreichung der behörden-verbindlichen Ziele einsetzen.																																						
Freundliche Grüsse																																						
Ralph Thomas, Präsident Thomas Berz und François Wermeille, Co-Geschäftsleiter																																						

[illegible]

		Übergeordnetes					Thematische Clusters																											
		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										MIV						Tunnellösungen					
													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
Stellungnahmen original																																		
Pro Velo Biel/Bienne.Seeland, Jura Bernois	Mitwirkung Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West Sehr geehrte Damen und Herren Wir haben die umfangreichen Unterlagen, welche im Zusammenhang mit der Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne 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 Massnahmen, die Wirksamkeit dieser Massnahmen anhand einer Mobilitätsstudie zu prüfen. Aus der Vergangenheit weiss man aber auch, dass es 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 überlastet ist, zeigt die Studie klar auf, dass sich die Überlastsituationen auf die Spitzenzeiten beschränken. Die Auswertungen der Verkehrszählungen zeigen deutlich, dass das Hauptproblem beim hohen Anteil des MIV beim Binnenverkehr und Quell-/Zielverkehr innerhalb der Stadt und Agglomeration liegen. Es ist auch 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 Verkehrsüberlastungen 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 Verkehrsteilnehmer. Die Infrastruktur muss sicher und durchgängig sein. Aktuell bestehen noch zu viele Netzlücken. Es ist schwer, das Auto als Verkehrsmittel zu konkurrenzieren, weil es für den Nutzer sehr viele Vorteile bietet. Ohne entsprechende Investitionen in den Fuss- und Veloverkehr lässt sich der Anteil MIV nicht reduzieren. Der Bau von Umfahrungen mit Tunnels kann zwar lokal zu einer Verbesserung der Verkehrssituation führen. Sie führen aber auch dazu, dass sich die Probleme an andere Orte verlagern, weil der MIV dadurch nicht reduziert, sondern im Gegenteil noch erhöht wird. Bei den Teilstücken, welche vom MIV entlastet werden, erhöht sich die Sicherheit für die Velofahrenden. Dafür verschlechtert sich die Situation an den Enden der Tunnels massiv und stünde im Konflikt mit durchgängigen Veloinfrastrukturen. Es ist deshalb richtig, auf grosse MIV-Infrastrukturelemente zu verzichten. Fuss- und Veloinfrastrukturen tragen auch wesentlich zum Erreichen der Nachhaltigkeitsziele bei und dienen somit auch der Allgemeinheit. Wir können auch Massnahmen für den MIV befürworten, sofern sie eine verbesserte Nutzung und nicht einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zum Ziel haben. In den letzten Jahren wurden z.B. bei vielen Projekten die Ausbaugeschwindigkeit reduziert, was den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit verbessert hat. Beispielhaft ist hier sicher das Projekt «Rue de Caractères» zu erwähnen. Diese befindet sich noch in einer frühen Projektphase und viele Punkte sind noch nicht klar. Wenn aber bei der Projektentwicklung und Beurteilung die erwähnten Nachhaltigkeitsziele konsequent berücksichtigt werden, sind wir überzeugt, dass hier ein gutes Projekt entsteht. Ebenfalls wichtig ist uns der Wirtschaftsverkehr. Leider kann man nicht auf alle Autofahrten verzichten und es ist wichtig, dass Unternehmen am Standort Biel festhalten. Es sollte den Wirtschaftsverbänden aber doch auch klar sein, dass der öffentliche Raum in einer Stadt beschränkt ist und nicht nur dem MIV dienen kann. Somit müssen auch die Wirtschaftsverbände hinter dieser Gesamtmobilitätsstudie stehen. Eine Verlagerung und Reduktion des MIV-Pendler und Freizeitverkehrs würde die Attraktivität von Biel für viele Unternehmen wesentlich erhöhen. Freundliche Grüsse Pro Velo Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois Hanspeter Schlegel, Mitglied des Vorstandes	x												x					x				x											
Verein seeland.biel/bienne	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. 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 Mobilität möglichst effizient und platzsparend organisiert werden. Das Agglomerationsprogramm strebt deshalb eine teilweise Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr an. Im Fokus steht dabei v.a. der Binnenverkehr über kurze Distanzen und der Ziel-/Quellverkehr für den Alternativen im ÖV und für das Velo bestehen. Damit soll das Strassennetz im Agglomerationskern entlastet und Kapazitäten für die Siedlungsentwicklung nach innen geschaffen werden. Gleichzeitig soll damit die Erreichbarkeit des Agglomerationskerns gewährleistet werden. »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.	x							x						x	x	x	x				x							x					

		Übergeordnetes					Thematische Clusters																											
		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)	Netzlückenschlessung	ursprüngliches Westastprojekt
Stellungnahmen original																																		
Vingelz-Leist		Vingelz-Leist Mitwirkung Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West	x											x													x		x	x	x			
		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.																																
		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.																																

		Übergeordnetes					Thematische Clusters																											
		Zustimmung zur Studie	Teilweise Zustimmung zur Studie	Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie	Kennntisnahme 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
Stellungnahmen original		x					x			x				x			x												x	x		x		
Verein Gruppe 5	Mitwirkung Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West, 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 oberirdisch •Zihlufer weiter entwickeln •Verschiedene zusätzliche Grünräume •Schüss Quai aufwerten •ÖV mit Haltestellen auf der ganzen RdC •Separate Velo-Spur auch für Anfänger																																	

Stellungnahmen original		Übergeordnetes					Thematische Clusters																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
		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										MIV					Tunnellösungen																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
													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																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
	•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 •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																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												

		Übergeordnetes					Thematische Clusters																															
		Zustimmung zur Studie	Teilweise Zustimmung zur Studie	Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie	Kennisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Methodik der Studie	Kritik an der Flughöhe	Kommunikation und Partizipation	Finanzierung	Themenspeicher	Partikularinteressen	Alternative Lösungen							MIV					Tunnellösungen													
														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				
Stellungnahmen original																																						
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 Ansesichts 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 zwischen Moutier und Biel, mit Halt im 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 Unternehmen																																						
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 Schernezl 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. 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.				x																																	
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 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?	x									x			x			x		x		x	x	x															
Privatperson	In meinen Augen braucht es dringend Tunnelumfahrungen damit der Pendelverkehr schlanker und schneller ans Ziel kommt. Dieser ist auch in den Sommermonaten stark vorhanden da viele Städter 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....				x						x		x				x													x								
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 continuer dans cette voie) pour permettre aux usagers de se déplacer efficacement sans avoir recours à la voiture.	x												x													x											

		Übergeordnetes					Thematische Clusters																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
		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										MIV					Tunnellösungen																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
													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																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Stellungnahmen original																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										

		Übergeordnetes					Thematische Clusters																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
		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										MIV					Tunnellösungen																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
													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																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
Stellungnahmen original																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													

Stellungnahmen original		Übergeordnetes					Thematische Clusters																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
		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										MIV					Tunnellösungen																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
													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"	Portunnel (kurz/lang)	Netzlückenschliessung	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. 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 zunehmende 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.	x									x																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					

		Übergeordnetes												Thematische Clusters																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
		Zustimmung zur Studie	Teilweise Zustimmung zur Studie	Ablehnung der Studie	Keine direkte Aussage zur Studie	Kennntisnahme ohne weitere Berücksichtigung	Methodik der Studie	Kritik an der Flughöhe	Kommunikation und Partizipation	Finanzierung	Themenspeicher	Partikularinteressen	Alternative Lösungen										MIV					Tunnellösungen																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
													Alternative Lösungen	Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	Mischerkehr	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)	Netzrückenschliessung	ursprüngliches Westastprojekt																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
Stellungnahmen original																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														

		Übergeordnetes											Thematische Clusters																						
		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										MIV					Tunnellösungen							
													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	
Stellungnahmen original					x	x						x																							
Privatperson	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 respektiert und nicht kontrolliert. Gemeinde soll Bellevueweg übernehmen!!!				x	x																													
Privatperson	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 wundern, wenn die Region weitere Dekaden in der Strukturschwäche stecken bleibt!				x	x																													x
Privatperson	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. 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. Läden 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				x																				x		x		x				x		
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! Es braucht ein Miteinander zwischen allen Verkehrsteilnehmer und nicht ein Gegeneinander.				x																		x												
Privatperson	Zentrum von Biel (Region Rahbeef) ist definitiv katastrophal gelöst! 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.			x																			x			x			x			x			
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 à 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 fenêtres 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 permettraient pas une diminution du trafic de l'agglomération, il faut aussi dire que ce trafic serait néanmoins en partie enterré. C'était d'ailleurs le but de la variante originale, mise au placard. Le rapport dit que les tunnels sont "sans effet sur la densité de trafic sur le reste du réseau routier dans le cœur d'agglomération". Néanmoins, c'est quand même plus facile de mettre des mesures de modération du trafic en ville quand il y a une route alternative à proposer au automobiliste. En l'état, les gens seront bien obligés de rouler sur la route d'Aarberg pour rejoindre Neuchâtel. Dans les faits, je ne trouve pas que le trafic à Bienne soit infernal. Peut-être que la direction que prend la ville sera saluée dans les années à venir. C'est en tout cas assez "excitant" de voir cette petite révolution dans la gestion de la mobilité. C'est clair qu'avec l'argent d'une autoroute, on fait beaucoup d'autres mesures pour les TP et la mobilité douce. Je pense que ça peut faire de Bienne une ville avant gardiste dans le domaine.		x				x		x				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 Seedorstadt und dem bestehenden Anschluss (Brugg Kreissel) für den Westast. 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 Schleuse 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				x																								x			x		x	
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 Umsetzung in enger Zusammenarbeit mit den Agglomerationsgemeinden stattfinden	x											x										x							x					

Stellungnahmen original		Übergeordnetes					Thematische Clusters																													
		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										MIV					Tunnellösungen								
													Alternative Lösungen	Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	Mischerkehr	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		
Privatperson	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 Vorlaufzeit (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? Wichtig ist auch, die Herausforderungen nicht als einzelne Gemeinden (mit eindeutigen Interessen wie bspw. Port), sondern als vernetzte Region anzugehen.	x							x							x	x		x												x					
Privatperson	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 Planungshorizont 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 Verkehrsmengen-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					x													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 anklicken von Varianten wäre da viel aussagekräftiger 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 2040.....ist rund ein Drittel Quell-/Zielverkehr und fast zwei Drittel Durchgangsverkehr....bleibt der Durchgangsverkehr mengenmässig insgesamt gering." und "Am rechten Bielerseeufer im Jahr 2040.....ist fast zwei Drittel Quell-/Zielverkehr, fast ein Drittel Durchgangsverkehr.bleibt der Durchgangsverkehr mengenmässig insgesamt gering.". -> Wenn für die Verfasser 2/3 und 1/3 des gesamten Verkehrs (Durchgangsverkehrs) "gering" ist, obwohl diese EIGENTLICH eben gar NICHT durch die Stadt müssten sondern - weil es eben 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 (!) völlig unnötig 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 wünschenswert. Anwohner der Agglomeration gehen jetzt schon weniger nach Biel in Restaurants 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 JA, weniger Verkehr (nur auf Biel betrachtet) gibts dann. Die unhaltbaren Zustände beim Nidau-Kreisel richtung Port und über die Port-Brücke nach Brügg sind in der heutigen Form NICHT HALTBAR für die dort wohnende Bevölkerung und die täglich entstehenden endlosen minuten wo Motore vergebens laufen, Menschen sinnvolle Lebenszeit verlieren und die Wirtschaft so auch Geld. Wenn dieser 2/3 bzw. 1/3 Durchgangsverkehrs für die Studienmitwirkenden so "GERING" und scheinbar auch "EGAL" sind, darf man sich die Frage stellen wo der Fokus dieser "Fachpersonen" liegt. Wenn jemand von Möriken auf die Autobahn nach Solothurn, Basel, Zürich und eigentlich alle Ortschafter möchte die nördlich und mehr östlich als Bern sind, wollen die einfach auf die Autobahn und das möglichst ohne andere Menschen mit Stau, Abgasen, etc. zu belasten und da braucht es einfach eine Lösung wo man nicht unnötig an Ampeln steht oder auf Trams warten muss die vorbeifahren. Ein Anschluss Port ist unumgänglich um 1/3 (!) Verkehr einzusparen der absolut unnötig durch die Stadt oder die Dörfer fährt. Genauso wie heute NIEMAND mehr gegen die damals neue Stadt-Umfahrung ist, wie sie entstand vor einigen Jahreney, würde auch garantiert NIEMAND einen Port-Anschluss - vorallem in der langen Form für den "nur" 1/3 oder eben 2/3 des verhinderbaren Verkehrs - mehr wegdenken wollen. Das ist die Mehrheitsmeinung aller dieser Personen die nicht einfach nur nach Biel wollen sondern schweizweit agieren "müssen" und den Verkehr durch die Stadt oder die Gemeinden entlang der Stadt genauso nicht wollen wie die dort wohnende Bevölkerung. Eine Tunnelvariante hat ausser hohe Kosten absolut NUR Vorteile und wenn man sowas in einer Studie einfach "weglässt" ist diese nicht objektiv und man darf ich die Frage stellen, ob man diese breite Bevölkerungsmenge gewollt einfach als "gering" oder einfach nicht wichtig ansieht. Lassen sie doch mal eine Umfrage machen in den Agglogemeinden und sie werden mindestens 2/3 bis 3/4 Meinungen haben die klar sagen, das absolut nichts gehen eine Tunnelvariante spricht und man gibt - leider scheinbar auch für solche wohl leider eben nicht neutralen Studien - dümmmer Geld aus. Wäre schön wenn ein "Umdenken" stattfindet und man wirklich die Meinung anderer auch integrieren möchte. Schlussendlich wäre wohl eine Abstimmung das einzig richtige und eine wirkliche Umfrage mit Auswahl-Varianten zum Anklicken wo auch die Agglo sich äussern dürfe. Danke und mit freundlichen Grüsse			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 Fussgängern 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 déposer leurs voiture et recevoir un billet de bus pour la journée, Cecilia avant de reduire les places de parc du centre ville.				x																								x	x						
Privatperson	avec la poussée 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 trop rapides , motos, autos,véhicules utilitaires, camions)				x										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 Vaud...si vous saviez le temps qu'il faut (à certaines heures pour y arriver) ou à Genève (j'y ai fait mes études). Quant au parcentage 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 pourraient se garer à l'extérieur				x																								x	x			x			x

[illegible]

Stellungnahmen original		Übergeordnetes					Thematische Clusters																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
		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										MIV					Tunnellösungen																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
													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																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
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: 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 Masse 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 Resultate der Gesamtmobilitätsstudie sind überaus spannend, die daraus abgeleiteten Schlüsse bedürften meines Erachtens aber einer vertieften qualitativen Analyse. Weshalb genau nutzen viele Bielerinnen und Bieler das Auto 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 führende Fussgänger, für Kinder (der Steiner-Schule) oder für Personen mit breitem Kinderwagen gefährlich, da auf der schmalen Strasse entweder neben Bus, Autos und Parkplätzen ein Trottoir fehlt (vom Spiegel ostwärts) oder das Trottoir so schmal ist (zwischen Spiegel und Leubringenbahn), dass man sich auf der Strasse kreuzen muss. Die Fahrpläne der Buslinien 6 und 8, die das östliche Beaumont-Quartier bedienen, sind seit Jahren derart schlecht aufeinander abgestimmt (die Busse fahren zwischen Bahnhof und Spiegel mehr oder weniger hintereinander her), dass die Frequenzen von 15 Minuten zu niedrig sind; mit einem schlecht auf die grossen Bahnverbindungen angepassten 30-Minuten-Takt am Sonntagmorgen verzichtet man zudem auf den ÖV. In der Nähe zahlreicher zentral gelegenen grösseren Lebensmittelgeschäfte fehlen Bushaltestellen, um schwere Einkäufe überhaupt (oder zumindest ohne Umsteigen) nachhause zu fahren. Auch diesbezüglich ist das gesamte Beaumontviertel bezüglich ÖV von allen grossen Migros-, Coop- und Dennerfilialen abgeschnitten, mit Ausnahme jener am Guisanplatz. Beaumont-Bewohnerinnen, die aus egal welcher Schweizer Stadt abends mit dem letzten Zug nach Biel fahren, kommen nicht mehr mit dem Bus nach Hause, weil der letzte Bus der Linien 5, 6, 8 bereits vorher abfährt. Solche Hinweise flossen im Rahmen der 2022 erfolgten Mitwirkung «ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel» leider nicht in den Mitwirkungsbericht mit ein, obwohl sie im Detail erläutert wurden. Stattdessen findet sich im neuen ÖV-Konzept nun derselbe Fehler wieder: Das Beaumontquartier verliert nicht nur eine von drei Buslinien (5); die beiden belassenen Linien (6 und 8) werden auch noch über denselben Weg vom Bahnhofshaupteingang weggeleitet; damit wird kein einziger Bus mehr direkt vom Beaumont vor den Haupteingang des Bahnhofs fahren. Zwar mag man von einer neuen Haltestelle im Osten des Bahnhofs künftig die Gleise erreichen (sofern man denn mit seinen Koffern auch im Sektor A des Bahnhofs ankommen möchte); die Läden im Bahnhof, die SBB-Schalter oder das Zahnzentrum rücken damit aber in weite Ferne.		x					x																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																</

		Übergeordnetes					Thematische Clusters																													
		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												MIV						Tunnellösungen					
													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"	Portunnel (kurz/lang)	Netzlückenschliessung	ursprüngliches Westastprojekt		
Stellungnahmen original					x														x	x		x	x	x				x	x							
Privatperson	Starker Ausbau des öV und des Langsamverkehrs, also des Fuss- und Veloverkehrs! Velofahren ist in Biel das Befahren einer Löcher- und Schwellenpiste, oft auf Kosten der Fussgänger, die Orientierung ist verwirrend, irreführend, minimalistisch und die Nähe zum MIV nahezu suizidär. 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.																																			
	Keine Autobahnanschlüsse auf dem Stadtgebiet. Der Boulevard Brügg-Vinelz soll es richten.																																			
Privatperson	Bonjour, 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 vœux). Je trouve très pénible de marché dans la polution des automobilistes, parfois la circulation me fait peur car les automobilistes 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 habitants? 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, soit on développe dans l'air. Merci pour cette étude intéressante et la possibilité de donner son avis. Meilleures salutations	x			x								x				x													x						
Privatperson	Liebe Verfasserinnen und Verfasser. Ich bin sehr zufrieden mit der Studie und gratuliere zum grossen Wurf. Für mich stimmt die Richtung, den MIV einzuschränken zugunsten klimafreundlicher Fortbewegungsmitteln. Diese Einschränkung ist nur möglich, wenn in den Städten und in der Agglomeration 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 N5 ebenso neu denken. Herzlichen Dank für Ihre Weiterarbeit!	x									x		x						x					x												
Privatperson	Die kantonale Gesamtmobilitätsstrategie «Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen» spricht eigentlich für sich. - 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 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.	x											x				x												x	x						
Privatperson	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				x												x		x										x	x						

Stellungnahmen original		Übergeordnetes					Thematische Clusters																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
		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										MIV						Tunnellösungen																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
													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																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
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 Velooffensive lanciert wird und danach eine gemeindeübergreifende Veloroute nach der anderen konzipiert und umgesetzt wird, statt auf punktuelle kleine Verbesserungen für den Veloverkehr ohne 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.	x																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										

Annexe B Répertoire thématique – préoccupa- tions locales et propositions de me- sures

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 Bruggmoos
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 Keltens-trasse
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 Veloverkehr)
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	Taubenlockkreisel 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)