

Beilage 1 - Übersicht Empfehlungen Dialogprozess

Information zur Beilage 1 – Anfangs 2019 setzte der Kanton eine Dialoggruppe bestehend aus Befürworter/-innen und Gegner/-innen der geplanten Westumfahrung A5 ein, um Lösungen aus der Kontroverse rund um den Westast zu finden. Am 07.12.2020 überreichte die Dialoggruppe der Behördendelegation ihren Schlussbericht mit Empfehlungen. Dieser umfasste Empfehlungen zu kurz- und mittelfristigen Lösungen, zu langfristigen Lösungen sowie zum Prozess und zur Finanzierung. Daneben wurden weitere 45 Planungsempfehlungen an die Behörden als Anhang formuliert.

Gestützt auf die Empfehlungen aus dem Dialogprozess wurde per Anfang 2021 die übergeordnete Projektorganisation Espace Biel/Bienne.Nidau EBBN gegründet. EBBN hatte die Aufgabe die Empfehlungen aus dem Dialogprozess zum Westast weiterzubearbeiten und zu koordinieren und hatte zum Ziel die verkehrliche und räumliche Entwicklung im Raum Biel/Bienne West abzustimmen.

Die verkehrliche und räumliche Entwicklung ist wie vorgängig erläutert eine Querschnittsaufgabe über alle Verwaltungsebenen. Auch die Empfehlungen aus dem Dialogprozess entsprechen verkehrlichen und räumlichen Entwicklungsabsichten und adressieren entsprechend grösstenteils mehrere Partner/-innen auf verschiedenen Verwaltungsebenen.

Die nachfolgende Übersicht nimmt Bezug zu den Empfehlungen aus dem Schlussbericht der Dialoggruppe vom 07.12.2020. Die Beilage bietet einen Überblick über den Stand der Umsetzung der Empfehlungen aus dem Dialogprozess per Abschluss EBBN (Stand September 2025). Dabei wird der Bezug zu den Zuständigkeiten, zum Planungssystem und zu den entsprechenden Planungsinstrument aufgezeigt. Aufgrund der Komplexität der Empfehlungen und auch der Komplexität des Planungssystem stellt die nachfolgende Übersicht die wichtigsten Zusammenhänge dar, ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

EMPFEHLUNGEN ZU KURZ- UND MITTELFRISTIGEN MASSNAHMEN

Empfehlungen aus dem Schlussbericht zum Dialogprozess vom 07.12.2020

1. EMPFEHLUNG

VERANTWORTUNGSVOLLES UND
NACHHALTIGES MOBILITÄTSVERHALTEN
FÖRDERN

Die Region Biel/Seeland fördert ein Mobilitätsverhalten, das zukunftsweisend ist und einen Beitrag an die nachhaltige Entwicklung leistet. Dazu wird eine Gesamtmobilitätsstrategie für die ganze Region entwickelt und periodisch aktualisiert. Zudem wird die Teilnahme an Projekten geprüft (zum Beispiel Pilotprojekt des Bundes für Mobility Pricing, Mobilitätskonzepte für Unternehmen, flexible Arbeitszeiten, gestaffelte Stundenpläne, Homeoffice etc.).

Zuständigkeiten Kanton | Region | Biel/Bienne | Nidau | Brugg | Ipsach | Port | Dritte

Stand der Umsetzung der Empfehlungen / Bilanz EBBN

Die Beeinflussung des «Mobilitätsverhaltens» und die «nachhaltige Entwicklung» sind in den Planungsinstrumenten bzw. Strategien auf allen Planungsebenen verankert. Die **Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern** hat die 4V-Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich gestalten), als umfassenden nachhaltigen Mobilitätsansatz integriert. Die 4V-Strategie ist auch im **Agglomerationsprogramm Biel/Lyss** und im **Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Biel-Seeland** hinterlegt, wo die nachhaltige Mobilität ein Hauptziel darstellt. Unter anderem ist die Plafonierung des Autoverkehrs behördenverbindlich im Agglomerationsprogramm festgeschrieben, welches kongruent zu den Empfehlungen der von EBBN erstellten Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West ist. Auch auf kommunaler Ebene z.B. im **Gesamtverkehrskonzept der Stadt Nidau** oder in der **Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel/Bienne** wird eine nachhaltige Mobilität angestrebt. In der Zukunft immer wichtiger wird auch das konsequente Abstimmen von Siedlung und Mobilität / Verkehr.

Gesamtmobilitätsstrategie
Kanton

Die Gesamtmobilitätsstrategie (GMS) Kanton Bern 2022 definiert die Grundsätze für die langfristige Ausrichtung der Mobilitätspolitik im Kanton Bern. Das Ziel ist ein leistungsfähiges, sicheres und nachhaltiges Verkehrssystem für den Kanton Bern. Die GMS 2022 baut auf den wichtigsten verkehrsplanerischen Lösungsansätzen, der bereits bekannten 3V-Strategie, auf (Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten) und wird neu zur 4V-Strategie (Verkehr vernetzen) erweitert. So will sie die verschiedenen Verkehrsmittel besser vernetzen, um attraktive Wegketten mit aufeinander abgestimmten Verkehrsmitteln zu schaffen (z. B. Velo, öffentlicher Verkehr, Car-Sharing, Individualverkehr). Die Strategie schafft die Voraussetzungen, um Mobilitätsangebote auch digital zu verbinden und weiterzuentwickeln.

Ein weiteres neues Element der GMS 2022 sind die Handlungsfelder. In neun Bereichen zeigen sie auf, wie die 4V-Strategie konkret in den verschiedenen kantonalen Planungsinstrumenten verankert und umgesetzt werden soll.

Stand per September 2025 Die Strategie wurde am 29. Juni 2022 vom Regierungsrat verabschiedet und ist für alle Planungen auf kantonaler Ebene verbindlich.

RGSK und Agglomerationsprogramm Biel/Lyss
seeland.biel/bienne

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) ist das regionale Raum- und Verkehrsplanungsinstrument. Mit dem RGSK koordinieren und lenken die Gemeinden die Entwicklung von Siedlung, Landschaft und Verkehr. Das RGSK ist behördenverbindlich und wird alle vier Jahre aktualisiert.

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss zeigt auf, wie in der Agglomeration Biel/Lyss die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsinfrastruktur aufeinander abgestimmt werden und welche Massnahmen die Gemeinden und der Kanton in den nächsten Jahren umsetzen wollen. Das Agglomerationsprogramm ist behördenverbindlich und wird alle vier Jahre überarbeitet.

Stand per September 2025 Das RGSK 2025 und das Agglomerationsprogramm der 5. Generation wurden von der Mitgliederversammlung der Region seeland.biel/bienne am 27. Mai 2025 verabschiedet. Das Agglomerationsprogramm wurde im Juni 2025 fristgerecht beim Bund eingereicht.

Gesamtverkehrskonzept der Stadt Nidau
Nidau

Das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Nidau bildet den Orientierungsrahmen für die koordinierte Weiterentwicklung aller Verkehrsarten auf dem ganzen Stadtgebiet Nidaus in den nächsten 10 Jahren. In Zielbildern werden die erwünschten Zielzustände für den gesamten Strassenraum und für eine Weiterentwicklung des öffentlichen, des motorisierten sowie des Fuss- und Veloverkehrs inklusive Verkehrsberuhigung skizziert. Auf den Zielaussagen basierend wurde ein Paket aus aufeinander abgestimmten Massnahmen erarbeitet.

Stand per September 2025 Basierend auf dem Gesamtverkehrskonzept wird bis Mitte 2025 die Verkehrsberuhigung der Quartiere nördlich der Zihl (Weidteile, Gebiet zwischen Gugler- und Gurnigelstrasse, Hofmatten) sowie eine Aufwertung der Lyss-Strasse inkl. zwei barrierefreien Knotenanhebungen Lyss-Strasse/Milanweg und Lyss-Strasse/Guglerstrasse umgesetzt werden (Umsetzung 3. Etappe). Zudem soll im Anschluss an die 3. Etappe mit einem Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse die Wohnstrassen vom quartierfremden Schleich- und Durchgangsverkehr befreit werden und der Verkehr auf das

übergeordnete Verkehrsnetz gelenkt werden. Zudem wird die Dr. Schneiderstrasse neuge-
staltet und auf der Zihlstrasse werden auch entsprechende Massnahmen ergriffen.

Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel/Bienne
Biel/Bienne

Mit der Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel/Bienne wurden Leitlinien für die langfristige Entwicklung aller Verkehrsmittel – Fuss- und Veloverkehr, Öffentlicher Verkehr sowie motorisierter Individualverkehr – und der Parkierungssysteme in Biel/Bienne erstellt. Mit ihrer langfristigen Ausrichtung bildet die Gesamtmobilitätsstrategie eine Grundlage für die bestehenden und zukünftigen Bestrebungen und definiert somit die langfristigen Prioritäten und Entwicklungsschwerpunkte.

Stand per Die Gesamtmobilitätsstrategie aus dem Jahr 2017 bildet die strategischen Leitlinien für die
September 2025 Entwicklungen in Biel/Bienne. Auf deren Basis werden mit Sachplänen (z.B. Sachplan Velo) bzw. Konzepte (z.B. ÖV-Konzept 2035, Parkierungskonzept) die Themen konkretisiert und im Anschluss Massnahmen konzipiert.

Mobility Pricing
Biel/Bienne

Aufgrund der Empfehlungen der Dialoggruppe zum Westast hat die Stadt Biel beim Bund eine Projektidee für ein Pilotprojekt «Mobility Pricing» eingereicht. Die Stadt Biel wird vom Bund unterstützt, um eine Machbarkeitsstudie für ein Mobility Pricing System in Biel durchzuführen. Dabei soll auch die Sozialverträglichkeit und die Erreichbarkeit sichergestellt werden. Das Projekt stützt sich hauptsächlich auf die Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel und verfolgt drei Kernansätze: die Umleitung des Regional- und Transitverkehrs auf bestehende Hauptachsen nach dem Prinzip «umfahren statt durchfahren», die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie auch des öffentlichen Verkehrs für kürzere Distanzen und die Benützung der konzentrierten Parkieranlagen mit direkter Hinfahrt über vorgegebene Wege. Bei der Planung und Umsetzung sind auch der Einfluss auf die Gemeinden der Region zu berücksichtigen.

Stand per Aus Ressourcengründen wurde das Projekt im Jahr 2023 durch den Gemeinderat der Stat
September 2025 Biel sistiert. Das Projekt soll erst weiterverfolgt werden nach Inkrafttreten einer gesetzlichen Grundlage auf Bundesebene.

Empfehlungen aus dem Schlussbericht zum Dialogprozess vom 07.12.2020

2. EMPFEHLUNG

STÄDTEBAULICHE STRATEGIE FÜR DAS ENTWICKLUNGSGEBIET ZWISCHEN BAHNHOF UND SEE

Mit einer auf dem Bestand aufbauenden integrierten Strategie «Städtebau und Mobilität» werden die Voraussetzungen für eine qualitätsvolle und ganzheitliche Entwicklung des gesamten Gebiets zwischen Bahnhof und See erstellt. Der Enteignungsbann blockiert bisher die wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung. Um diese Blockade aufzuheben, wird das aktuelle Ausführungsprojekt mit Ausnahme des Porttunnels nicht weiterverfolgt und der Enteignungsbann aufgehoben. Dieser muss durch eine Zone mit Planungspflicht und anschliessend durch griffige interkommunale Instrumente mit Zukunftspotenzial für die Stadtentwicklung ersetzt werden.

Zuständigkeiten Biel/Bienne | Nidau

Stand der Umsetzung der Empfehlungen / Bilanz EBBN

Diese Empfehlung adressiert das Gebiet zwischen Bahnhof und See, welches zu den beiden Städten Biel/Bienne und Nidau gehört. Mit der Abschreibung des Ausführungsprojekts Westumfahrung Biel wurde der Enteignungsbann im gesamten Gebiet aufgehoben. Für die Aufwertung und Vernetzung laufen mehrere konkrete grossräumige Planungen. Das **Nutzungskonzept Bahnhofgebiet Biel-Bienne** wurde im Oktober 2024 vom Gemeinderat verabschiedet. Dieses dient als Basis für die räumliche Transformation und Neuorganisation der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Biel-Bienne. Unmittelbar angrenzend verläuft der Projektperimeter des **Studienauftrags Rue de Caractères** (vgl. Seite 6), welche den Strassenraum Bernstrasse bis Ländtestrasse, welcher die Stadt und den See trennt, neu denkt. Weiter erarbeitet die Stadt Nidau in Umsetzung der Gemeindeinitiative «Kulturelle und soziale Zwischennutzung auf dem ehemaligen Expo-Areal» ein Zwischennutzungsreglement, das dem Nidauer Stadtrat 2024 unterbreitet werden soll.

Nutzungskonzept Bahnhofgebiet Biel
Biel/Bienne

Das Bahnhofgebiet ist für Biel und die gesamte Region von zentraler Bedeutung. Es ist eine regionale Mobilitätsdrehscheibe und ein Bindeglied zwischen dem Stadtzentrum im Norden, dem Naherholungsgebiet am See und der südlichen Agglomeration. Das Gebiet befindet sich seit mehreren Jahren im Wandel: Nordseitig des Bahnhofes stossen die Kapazitäten des Bahnhofplatzes an ihre Grenzen. Im Süden verleihen grosse Entwicklungsprojekte dem Gebiet eine neue Funktion. Zudem stehen in den kommenden Jahren verschiedene Sanierungs- und Unterhaltsprojekte im Bereich der Infrastruktur an. Die Stadt Biel möchte nun das Gebiet ganzheitlich analysieren und neu denken. Bis 2024 werden verschiedene Szenarien für das Bahnhofgebiet durchgespielt: Wie wird das Bahnhofgebiet heute genutzt? Was braucht es in Zukunft? Das Resultat ist ein sogenanntes Nutzungskonzept. Es wird die Planungsgrundlage für alle künftigen Projekte zur Neugestaltung und Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets sein.

Stand per
September 2025

Das Nutzungskonzept wurde im Jahr 2024 vom Gemeinderat genehmigt. Die Umsetzung des Nutzungskonzepts im Rahmen von Teilprojekten wurde im Frühjahr 2025 gestartet.

Zwischennutzungsreglement
Nidau

Im Bezug auf den Fokusraum rund um den ehemaligen Expo-Park steht aktuell die Schaffung von Rahmenbedingungen für temporäre Nutzungen im Vordergrund. Dies in Erfüllung der Gemeindeinitiative «Kulturelle und soziale Zwischennutzung auf dem ehemaligen Expo Areal (Zwischennutzungsinitiative)». Das Reglement soll Zwischennutzungen auf dem ehemaligen Expo-Areal regeln sowie soziale und kulturelle Projekte unter bestimmten Voraussetzungen ermöglichen. Das Zwischennutzungsreglement soll ausserdem die Bereitstellung der Infrastruktur (Strom, Wasser, Toiletten etc.) festlegen.

Stand per
September 2025

Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 12. September 2024 das Zwischennutzungsreglement an den Gemeinderat zurückgewiesen. Der Gemeinderat hat daraufhin im Frühling 2025 eine Voranfrage beim Amt für Gemeinden und Raumordnung eingereicht. Die nächsten Schritte sind noch nicht geklärt. In der Zwischenzeit wurden mehrere politische Vorstösse zum ehemaligen Expo-Areal eingereicht, welche umfassend beantwortet werden müssen.
Motion: Stillstand deblockieren - Expo-Areal (Parzelle 139) auszonen! — Nidau
Postulat: Strategie Entwicklung ehemaliger AGGLOlac-Perimeter — Nidau

Empfehlungen aus dem Schlussbericht zum Dialogprozess vom 07.12.2020

3. EMPFEHLUNG

GESAMTHEITLICHES PROJEKT
BRÜGGMOOS – BERNSTRASSE –
LÄNDTESTRASSE – SEE-VORSTADT

Grundsätzlich gibt es für alle Abschnitte Lösungsansätze, um kurz- und mittelfristig die heutige MIV-Belastung verträglich abwickeln und somit die Belastbarkeit einhalten zu können. Für den genannten Strassenabschnitt wird deshalb parallel mit den Machbarkeitsstudien und der städtebaulichen Strategie möglichst rasch ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet und umgesetzt. Bei der Gestaltung und dem Betrieb des Stadtraums Strasse werden dabei Aspekte wie Stadtentwicklung, Städtebau, Mobilität, Verkehr, Umfeld und Umwelt, aber auch die grossräumigere regionale Entwicklung berücksichtigt. Das Betriebskonzept sieht ein allfälliges Dosieren des MIV bei Überlastungen vor. Von Dritten erarbeitete Projektelemente werden in die Überlegungen miteinbezogen, soweit sie mit den Empfehlungen kompatibel sind. Auf der Basis des Konzepts werden in einem zweiten Schritt die konkreten Projekte für den angesprochenen Stadtraum Strasse und den Betrieb der Strasse entwickelt.

und die Verkehrsachse für alle Verkehrsträger aufgewertet werden. Ein besonderes Augenmerk galt den stark betroffenen Kindern und Jugendlichen. Die Planung wurde ebenfalls mit dem ASTRA abgeglichen, da die Fortführung der Strassen auf beiden Seiten im Eigentum des Bundes ist.

Stand per September 2025 Der Studienauftrag wurde im Mai 2025 abgeschlossen. Eine öffentliche Ausstellung kombiniert mit einer weiteren Partizipation wurde im September 2025 durchgeführt. Das Siegerprojekt bildet die Grundlage für die koordinierten Folgearbeiten der Strasseneigentümer/-innen entlang der gesamten Achse.

Zuständigkeiten Biel/Bienne | Nidau | Kanton

Stand der Umsetzung der Empfehlungen / Bilanz EBBN

Die Empfehlung fokussiert auf den Raum entlang der Bernstrasse, Ländtestrasse bis zur Neuenburgstrasse. Das Strasseneigentum liegt bei der Bernstrasse beim Kanton Bern (ab Heidewegbrücke) und beim Guido-Müller-Platz, der Aarbergstrasse, Ländtestrasse sowie Teile der Neuenburgstrasse bei der Stadt Biel/Bienne. Die Stadt Nidau ist als Standortgemeinde direkt vom Strassenraum betroffen.

Dieser Raum entspricht dem ehemaligen Westastperimeter bzw. Westastachse. Damit die Transformation dieses Raumes zukünftig abgestimmt geschehen kann, hat sich die EBBN für ein Konzept mit einem qualitätssichernden Verfahren entschieden. Die drei betroffenen Partner/-innen haben den **Studienauftrag Rue de Caractères** lanciert, dies mit dem Ziel den Strassenraum mittelfristig, das heisst in den nächsten 10 Jahren, umzugestalten. Mit diesem Verfahren soll ein gesamtheitliches Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept im erwähnten Perimeter erarbeitet werden. In mehreren Schritten werden Perspektiven für attraktive Lebensräume und Verbindungsachsen entwickelt und von Interessengruppen und der Bevölkerung konsolidiert.

Studienauftrag Rue de Caractères

Kanton | Biel/Bienne | Nidau | Espace Biel/Bienne.Nidau

Auf der Achse «Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse» verkehren täglich Autos, Busse, Lastwagen, Zufussgehende und Velofahrende. Die Strasse zerschneidet die Quartiere und beeinträchtigt die Lebensqualität ihrer Bewohnerinnen und Bewohner. Die Achse und der angrenzende öffentliche Raum sollen deshalb neu gedacht werden. Um die Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu gewährleisten, wurde ein qualitätssicherndes Verfahren in Form eines zweistufigen Studienauftrages über die gesamte Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse durchgeführt. Mit der ersten Stufe gelangte man zu ersten Konzeptideen für den öffentlichen Raum. Die zweite Stufe mündete in Vorschlägen für die Neugestaltung der Achse. Dieses Verfahren stellte somit den ersten Schritt der Planung für eine erfolgreiche Umgestaltung in den nächsten 10 Jahren dar. Die Planung erfolgte unter Einbezug von verschiedenen Fachdisziplinen (Städtebau, Verkehr, Landschaft, Soziologie etc.). Mit dem Studienauftrag sollen die Quartiere vernetzt werden und den Bewohnenden mehr Lebensqualität geboten werden, attraktive Verhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr geschaffen werden

Empfehlungen aus dem Schlussbericht zum Dialogprozess vom 07.12.2020

4. EMPFEHLUNG

WEITERENTWICKELN DES ÖV-ANGEBOTS

Mit dem Ostast wurde eine für die ganze Region wichtige, hochwertige Strassenverbindung geschaffen. Ein Quantensprung, der seinesgleichen beim regionalen Angebot für den öffentlichen Verkehr sucht. Um die Entwicklung des Gebietes zwischen Bahnhof und See sowie der ganzen Region zu fördern, ist die Projektierung des Regiotrams oder eines anderen öffentlichen Verkehrsmittels mit gleicher Wirkung wieder aufzunehmen. Bereits kurzfristig soll das bestehende öv-Angebot weiterentwickelt und verbessert werden. Um das Stedtli Nidau als Nebenzentrum zu fördern, ist ein attraktives öffentliches Verkehrsangebot durchs Zentrum zu prüfen.

Zuständigkeiten Kanton | Region | Biel/Bienne | Dritte

Stand der Umsetzung der Empfehlungen / Bilanz EBBN

Die Planung des öffentlichen Regionalverkehrs erfolgt unter der Federführung der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) Biel-Seeland-Berner Jura in Zusammenarbeit mit Kanton, Gemeinden und Transportunternehmen.

Als planerische Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖV in der Agglomeration Biel haben die RVK und die Stadt Biel gemeinsam das **ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel** und die **Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045** erarbeitet.

Das ÖV-Konzept 2035 und die Vision S-Bahn Biel 2045 schlagen Massnahmen vor, durch die zwischen dem Süden der Agglomeration und dem Bözingenfeld die Kapazitäten ausgebaut und umsteigefreie Verbindungen angeboten werden können. Damit erfüllen sie das Kernanliegen des Regiotrams und bieten gerade bei der Erschliessung des Bözingenfelds eine breitere Palette an Lösungen an. In den raumplanerischen Strategien der Region und der Gemeinden ist die Siedlungsentwicklung nicht mehr auf ein starkes Wachstum am rechten Seeufer fokussiert, sondern auf die Verdichtung im Agglomerationskern. Die Pläne zum Bus- und S-Bahnnetz berücksichtigen dies.

ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel

RVK | Biel/Bienne

Das ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel umfasst den Raum der Agglomeration Biel/Bienne mit seinen urbanen und regionalen Buslinien und den Bahnlinien bis Sonceboz-Sombeval, Grenchen, Lyss und Täuffelen. Das Konzept sieht vor, Mobilitätsströme entlang der Hauptachsen zu verdichten, häufigere und umsteigefreie Verbindungen anzubieten und das Bözingenfeld sowie das Brügghmoos aus der Stadt und der Agglomeration besser zu erschliessen. Ein weiterer Fokus liegt auf der optimierten Anbindung der Quartierzentren und auf einer platzsparenden Organisation des Bahnhofs Biel zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger.

Stand per Das ÖV-Konzept 2035 wurde nach erfolgter Mitwirkung vom Vorstand der Regionalen Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura verabschiedet. Die Umsetzung der ersten
September 2025 Etappe erfolgt im Rahmen des regionalen Angebotskonzeptes für den ÖV von 2027 bis 2030.

Vision S-Bahn Biel 2045

RVK | Biel/Bienne

Die Vision S-Bahn Biel 2045 sieht vor, das Busangebot durch einen Ausbau bei der S-Bahn gezielt zu ergänzen und zu stärken. Das bereits bestehende Schienennetz bietet ideale Voraussetzungen, einen Teil des Verkehrs aus

der Agglomeration auf die Schiene zu verlagern. Mit der S-Bahn können die Kapazitäten stark ausgebaut und schnelle Verbindungen ohne Umsteigen angeboten werden, die in hoher Taktzahl die wichtigsten Verkehrsachsen bedienen. Innerstädtische Zentren werden neu erschlossen und regionale und lokale Buslinien besser verknüpft.

Stand per Die Vision S-Bahn Biel 2045 wurde vom Vorstand der Regionalen Verkehrskonferenz Biel-
September 2025 Seeland-Berner Jura verabschiedet und vom Kanton an den Bund weitergeleitet. Die weitere Bearbeitung erfolgt im Rahmen der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur des Bundes.

Empfehlungen aus dem Schlussbericht zum Dialogprozess vom 07.12.2020

5. EMPFEHLUNG

PORTTUNNEL REALISIEREN UND
DEN ÖV DES RECHTEN
BIELERSEEUFERS BIS BÖZINGEN
WEITERENTWICKELN

Eine bessere verkehrliche Anbindung des rechten Bielerseeufers bis in den Osten von Biel soll durch eine durchgehende öV-Verbindung und den Porttunnel erreicht werden. Diese beiden Massnahmen entlasten, aufeinander abgestimmt, insbesondere die Orte Nidau und Port vom Durchgangsverkehr und ermöglichen eine Aufwertung der Ortszentren.

Beide Orte bieten ideale Voraussetzungen, um den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Im Umkreis von einem Kilometer besteht bereits heute ein grosses Potenzial für den Einkauf per Fahrrad oder zu Fuss. Diese Entwicklung ist zu fördern, Städtebau und verkehrliche Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr werden auf dieses Ziel ausgerichtet.

Der Porttunnel soll als Zubringer zum Ostast A5 im Rahmen eines Gesamtmobilitätskonzepts – zusammen mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und weiteren Massnahmen – eine relevante Entlastung der Zentren von Nidau und Port vom motorisierten Individualverkehr ermöglichen.

Zuständigkeiten EBBN

Stand der Umsetzung der Empfehlungen / Bilanz EBBN

Der Porttunnel war als Nationalstrassenzubringer integraler Bestandteil des Projektes Westumfahrung A5. Im Rahmen der Arbeiten von EBBN wurde mit der **Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West** (vgl. Seite 13) abgeklärt, ob Infrastrukturelemente wie der Porttunnel zu einem nachhaltigen und funktionierenden Gesamtverkehrssystem beitragen können und welchen Beitrag alternative Lösungen leisten können. Die Studie basiert auf einem multi-modalen Ansatz unter Einbezug aller Verkehrsträger und einer gesamtheitlichen Bewertung der Wirkungen.

Als planerische Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖV in der Agglomeration Biel haben die RVK und die Stadt Biel gemeinsam das **ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel** und die **Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045** erarbeitet (vgl. Seite 7)

Empfehlungen aus dem Schlussbericht zum Dialogprozess vom 07.12.2020

6. EMPFEHLUNG

HUBS UND P+R BEI DEN
AUTOBAHNANSCHLÜSSEN

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

Zuständigkeiten Planungsregion

Stand der Umsetzung der Empfehlungen / Bilanz EBBN

Zur Adressierung der Thematik der Hubs oder der P+R an den Einfallstoren des Raum Biel/Bienne wird die Regionale Verkehrskonferenz bis Ende 2026 ein Konzept für Verkehrsdrehscheiben in der Region Biel-Seeland-Berner Jura erarbeiten. Gestützt auf die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern wird bei P+R-Anlagen grundsätzlich ein dezentraler Ansatz verfolgt im Sinne, dass der motorisierte Verkehr möglichst schnell bzw. früh auf den ÖV wechselt. Attraktive Umsteigeorte von individuellen auf kollektive Verkehrsmittel sollen somit möglichst nahe am Startpunkt einer Reise liegen. Dies ermöglicht die Entlastung des Strassennetzes, so dass ein grosser Teil der Strecke mit dem ÖV bzw. flächensparenden Verkehrsmitteln zurückgelegt werden kann. Die wichtigsten Umsteigepunkte sind im Agglomerationsprogramm definiert.

Der Kanton hat ein Merkblatt Verkehrsdrehscheiben im Kanton Bern erarbeitet und fördert solche dezentralen P+R-Anlagen mit Beiträgen. Die Prüfung der Zweckmässigkeit von Verkehrsdrehscheiben in der Agglomeration ist Aufgabe der Planungsregion seeland.biel/bienne.

Empfehlungen aus dem Schlussbericht zum Dialogprozess vom 07.12.2020

Zahlreiche Massnahmen in den Bereichen öV, MIV, Fuss- und Ve-loverkehr können sofort angepackt, geplant und teils auch rasch umgesetzt werden. Eine Liste mit zahlreichen konkreten Massnah-men befindet sich im Anhang «Planungsempfehlungen». Rasch zu realisieren sind z.B.:

7. EMPFEHLUNG

ERSTE KONKRETE MASSNAHMEN RASCH ANPACKEN

- Die rasche Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs Biel für den Fuss- und Veloverkehr mit einer neuen Unterfüh-rung beim Bahnhof, der neuen Verbindung auf der Süd-seite des Bahnhofs vom Mühlefeld her sowie der neuen Verbindung mit der SBB-Unterführung Schmiedweg.
- Bessere Markierungen für den Veloverkehr zur Erhöhung der Sicherheit für VelofahrerInnen.
- Die gemeinsame Planung eines Transitverbots inkl. Alter-nativrouten für den Schwerverkehr auf der Strecke Bözin-gen - Mühlebrücke - Seevorstadt und bis Neuenstadt durch Bund, Kanton und Stadt. Dabei darf es nicht zu ei-ner übermässigen Verlagerung auf die Achse via Ostast durch die Ländte-, Aarberg- und Bernstrasse kommen.
- Ein Gespräch mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV), um zu den Pendlerzeiten Schnellzügen aus dem (Berner) Jura bzw. Frankreich einen Halt im Bözingenfeld zu ermögli-chen.
- Die Koordination der Mobilitätskonzepte für Unterneh-men.

Zuständigkeiten Kanton | Biel/Bienne | Nidau | Brugg | Ipsach | Port | Dritte

Stand der Umsetzung der Empfehlungen / Bilanz EBBN

Für die konkrete Umsetzung von Massnahmen sind die Partner/-innen selbständig und bei Bedarf in Koordination mit weiteren Partner/-innen zuständig. Basierend auf ihren Strategien und Konzepten realisieren diese Ihre kurz-, mittelfristigen und auch langfristigen Massnahmen. Die raumrelevanten Entwicklungswünsche bzw. -ideen übersteigen dabei die finanziellen sowie personellen Ressourcen der Partner/-innen um ein Vielfaches. Aus diesem Grund sind die Konzepte und Strategien als Grundlagenpapier zentral für die Priorisierung der Arbeiten der Partner/-innen.

Beim Kanton bildet der **Strassennetzplan** mit dem Investitionsrahmenkredit Strasse die Entwicklungen des kantonalen Strassennetzes ab. Im kantonalen Sachplan Velowegnetz werden die Velowege mit kantonomer Netzfunktion für den Alltags- und den Freizeitverkehr festgelegt. In der Stadt Biel/Bienne erfolgt die Entwicklung hauptsächlich entlang der **Gesamtmobilitätsstrategie**, des **Sachplans Velo** sowie der **verkehrlich flankierenden Massnahmen Ostast**. In Nidau bildet das **Gesamtverkehrskonzept** die zukünftigen Entwicklungen ab. In Port liegt zurzeit der Fokus in der Umsetzung des **Parkzonenkonzeptes inkl. Tempo 30**. Der Richtplan Verkehr koordiniert in Ipsach die verkehrlichen Entwicklungen. In Brugg liegt der Fokus auf den Planungen im Umfeld des Spitalneubaus

um die ganzheitliche Entwicklung des **Schwerpunktgebiets Bruggmoos**. Entlang dieser Konzepte und Strategien werden konkrete Massnahmen angegangen.

Auf die Planungsempfehlungen an die Behörden wird ab Seite 21 weiter eingegangen.

Strassennetzplan und kantonomer Sachplan Velowegnetz Kanton

Gestützt auf der Gesamtmobilitätsstrategie vom Kanton bildet der Strassennetzplan die operative Grundlage für die Veränderungen im kantonalen Strassennetz und definiert den dazugehörigen langfristigen Massnahmenbedarf. Da die Summe der Investitionswünsche die kantonalen Finanzierungsmöglichkeiten um ein Vielfaches übertreffen, bildet der Strassennetzplan die Priorisierung der Vorhaben ab. Der Strassennetzplan wird alle 8 Jahren vom Regierungsrat verabschiedet. Die Vorhaben werden im Investitionsrahmenkredit präzisiert, deren Vorhaben alle vier Jahren vom Grossen Rat verabschiedet werden.

Im kantonalen Sachplan Velowegnetz werden die Velowege mit kantonomer Netzfunktion für den Alltags- und den Freizeitverkehr festgelegt.

Stand per	Der aktuell gültige Strassennetzplan 2022-2037 (RRB Nr. 0702) ist in Kraft. Er wird alle acht
September 2025	Jahre aktualisiert, der Investitionsrahmenkredit alle vier Jahre vom Grossen Rat beschlossen.
	Der kantonomer Sachplan Velowegnetz ist in Überarbeitung und wird dem Regierungsrat voraussichtlich im Herbst 2025 zum Beschluss vorgelegt.

Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel/Bienne Biel/Bienne

Vgl. Seite 4

Sachplan Velo Biel/Bienne

Der Sachplan Velo bildet die Grundlage für den Ausbau und die Förderung der Velomobilität der Stadt Biel. Hierbei basiert der Sachplan auf der Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel und präzisiert diese im Bereich Veloverkehr. Neben dem Erläuterungsbericht inkl. Massnahmenblätter, liegt auch ein Velonetzplan vor.

Stand per	Der Sachplan wurde im Jahr 2023 genehmigt und bildet das strategische
September 2025	Planungsinstrument, entlang dessen in den nächsten Jahren die Velomassnahmen umgesetzt werden.

Verkehrlich flankierende Massnahmen Ostast (vfM) Biel/Bienne | Kanton

Mit der Eröffnung des A5 Ostastes und der damit verbundenen Umsetzung der ersten verkehrlich flankierenden Massnahmen (Sofortmassnahmen) konnte ein wichtiger Teil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf die Autobahn verlagert werden. Für die Umsetzung aller verkehrlich flankierenden Massnahmen sind die Gemeinden und der Kanton verantwortlich, wobei der Kanton einen Teil seiner Massnahmen schon umgesetzt hat.

Mit der Umsetzung der ersten verkehrlich flankierenden Massnahme konnte eine entsprechende Entlastung erreicht werden. Der damit verbundene bzw. neugewonnene Platz im Strassenraum wird mit der Umsetzung der weiteren verkehrlich flankierenden Massnahmen insbesondere den ÖV-Nutzenden sowie dem Velo- und Fussverkehr sowie der damit verbundenen Lebensqualität in den Quartieren zugutekommen.

Stand per Bis 2033 werden auf insgesamt 21 Teilstücken auf Bieler Gemeindegebiet die geplanten
September 2025 Massnahmen etappenweise umgesetzt.

Gesamtverkehrskonzept der Stadt Nidau
Nidau

Vgl. Seite 3

Parkzonenkonzept inkl. Tempo 30
Port

Aktuell werden in Port die Vorbereitungen getroffen, um eine Parkzone sowie Tempo 30 einzuführen. Mit der Schaffung einer Parkzone «Blaue Zone» mit Parkscheibenpflicht bzw. Parkkartenpflicht für sämtliche Gemeindestrassen innerhalb des Siedlungsgebietes von Port soll nur noch auf markierten oder signalisierten Parkplätzen parkiert werden. Ausserhalb der Parkfelder gilt neu ein generelles Parkverbot. Diese Neuordnung stellt die Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses sicher und ermöglicht einen geordneten Strassenraum für alle Verkehrsteilnehmenden. Bezüglich Tempo 30 sollen die bestehenden Zonen flächendeckend erweitert werden. Zudem ist ein Fahrverbot für Lastwagen auf grossen Teilen der Lohngasse und der Aegertenstrasse bereits umgesetzt.

Stand per Die Umsetzung der Parkzone mit der Tempo 30 Zone erfolgte im Sommer 2024.
September 2025

Richtplan Verkehr
Ipsach

Der Richtplan Verkehr setzt entsprechend den Zielen im Agglomerationsprogramm den Fokus auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr. Die Förderung soll mit Massnahmen wie Erhöhung des Anteils ÖV, kurze, direkte und attraktive Fusswege sowie Schliessung der Lücken im Velowegnetz umgesetzt werden. Die Auswirkungen des Verkehrs sollen so minimiert werden, dass die Sicherheit, die Aufenthaltsqualität und die Minderung von Immissionen (Lärm, Luft und Staub) Vorrang gegenüber höheren Geschwindigkeiten haben. Der motorisierte Individualverkehr soll nicht weiter zunehmen. Der Richtplan sieht flächendeckend Tempo 30 und vereinzelt auch Begegnungszonen (Tempo 20) auf den Quartierstrassen vor.

Kurzfristig und unabhängig vom Richtplan Verkehr soll der Veloweg in Richtung Nidau ausgebessert werden. Weiter soll die Moosstrasse saniert werden, so dass die Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt werden. Zusätzlich zu den sicherheitsrelevanten Aspekten sollen ökologische Massnahmen (Grünstreifen etc.) umgesetzt werden.

Stand per Der Richtplan Verkehr wurde am 12.08.2024 vom Gemeinderat der Gemeinde Ipsach ge-
September 2025 nehmigt. Im Anschluss wurde der Richtplan dem Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR) zur definitiven Bewilligung eingereicht. Das AGR hat den Richtplan Verkehr am 20.02.2025 genehmigt.

Schwerpunktgebiet Brüggmoos
Brügg

In Brügg fokussieren die Planungen auf die Entwicklung des Schwerpunktgebiets Brügghmoos. Auf der Grundlage des Zukunftsbilds von EBBN und der Bau- und Zonenplanänderung im Brügghmoos ist der Spitalneubau Biel – Brügg der Treiber für die Transformation des Schwerpunktgebiets bis zum Jahr 2031. Das Kanalufer wird revitalisiert und es wird ein Uferpark mit Uferpromenade angelegt. Die Neugestaltung der Erlenstrasse wird gleichzeitig mit dem Spital Biel – Brügg realisiert. Darüber hinaus werden grössere Areale in der Nachbarschaft des Spitals für Wohnen und Arbeiten entwickelt. Der Fuss- und Veloverkehr wird verbessert, indem eine neue Fuss- und Velobrücke über die A6 und den Nidau-Büren-Kanal gebaut wird. So können die Netzlücken bzw. die zukünftige Velobahn Biel-Lyss bestmöglich geführt bzw. angeschlossen werden.

Stand per Der Bau des Spitals Biel – Brügg beginnt 2026, sodass es 2031 seinen Betrieb aufnehmen
September 2025 kann. Zeitgleich werden die damit verbundenen Massnahmen (Revitalisierung des Nidau-Büren-Kanals, Uferpark, Fuss- und Velobrücke über die A6, Umgestaltung der Erlenstrasse etc.) bis 2031 umgesetzt.

EMPFEHLUNGEN ZUR LANGFRISTIGEN LÖSUNG

Empfehlungen aus dem Schlussbericht zum Dialogprozess vom 07.12.2020	
1. EMPFEHLUNG DIE LÄNGERFRISTIGE ENTWICKLUNG IST UNSICHER	Die längerfristige Entwicklung ist mit Unsicherheiten verbunden. Dies gilt u.a. für Wirtschaft, Arbeitsmodelle, technologische Entwicklung und das Verhalten der Bevölkerung. Die rasante Entwicklung verändert die Mobilität und stellt neue Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur. Die Entwicklungen sind in einer längerfristigen Lösung zeitgemäss einzubeziehen.
2. EMPFEHLUNG TUNNEL-LÖSUNG IST WICHTIGE STRATEGISCHE OPTION	Die Lücke im Nationalstrassennetz soll geschlossen werden (Netzbeschluss vom 21. Juni 1960). Die unterirdische Führung des motorisierten Individual- und Schwerverkehrs ist dabei eine wichtige strategische Option, um die Stadt und die Region so stark wie möglich vom Transitverkehr und vom regionalen Verkehr zu entlasten. Bei einer Realisierung einer Tunnel-Lösung sind die Wirkung der kurz- und mittelfristigen Lösungen selbstverständlich weiterzuführen.
3. EMPFEHLUNG LEITLINIEN FÜR EINE TUNNEL-LÖSUNG	– Die langfristige Lösung wird abgestimmt auf das Zukunftsbild. – Bergmännische Bauweise der Tunnellösung. – Effiziente verkehrliche Entlastung von Biel, Nidau und der Agglomeration. – Keine grossräumige Verlagerung des Ost-Westverkehrs von der A1 zur A5 – Wenn immer möglich sollen Schutzgebiete- und Schutzobjekte während dem Bau und im Endzustand nicht beeinträchtigt werden. Über die Ersatzmassnahmenpflicht hinausgehende zusätzliche Aufwertung und Förderung der landschaftlichen Qualitäten und der Biodiversität ist anzustreben. – Eine optimale Anbindung / Erreichbarkeit des Kerngebiets (gemäss Zukunftsbild) von den Nationalstrassen muss gewährleistet werden. – Zur Erreichung des Zukunftsbildes und für einen optimalen Entlastungseffekt wird als verkehrliche Massnahmen ein Zonierungssystem mit dem unterstützenden Kammersystem umgesetzt. – Stadtverträgliche und möglichst unterirdische Erreichbarkeit der Kammern oder Parkhäuser von der Nationalstrasse.
4. EMPFEHLUNG MACHBARKEITSSTUDIE	Den Behörden von Kanton und Bund wird empfohlen, diese strategische Option zusammen mit Stadt und Region zu konkretisieren. Planung, Projektierung und Bau unterirdischer Strassenwerke beanspruchen viel Zeit. Deshalb sollen in Machbarkeitsstudien die städtebaulichen, verkehrlichen, ökologischen, geologischen und bautechnischen Aspekte abgeklärt werden. Zudem sind die Nationalstrassen-Normen und -Vorgaben für den Bereich der städtischen Entlastungsstrassen wenn nötig anzupassen. Die Erkenntnisse aus dem Ausführungsprojekt sind dabei mitzuberücksichtigen.

Zuständigkeiten EBBN

Stand der Umsetzung der Empfehlungen / Bilanz EBBN

Die Schliessung der Nationalstrassennetzlücke in Biel/Bienne ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Kanton und Bund. Nach der Abschreibung des Ausführungsprojekts Westumfahrung Biel ist es am Kanton resp. der Region, die nötigen planerischen Grundlagen zu schaffen. Erst danach könnte im Rahmen eines nationalstrassenrechtlichen Verfahrens ggf. ein neues Projekt zur Schliessung der Netzlücke gestartet werden. Die Planungsverfahren von Nationalstrassen sind lang und komplex. Zudem besteht eine grosse Abhängigkeit zur verkehrlichen Wirkung

von kurz- und mittelfristigen Massnahmen, welche im Rahmen der nächsten Agglomerationsprogramme umgesetzt werden.

Aus diesem Grund hat sich die EBBN entschieden, eine **Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West** zu erarbeiten. Diese Studie soll in dieser komplexen Ausgangslage eine Entscheidungsgrundlage zur Frage der langfristigen Lösungen schaffen. Im Rahmen der Studie wurde geprüft, ob ein Juratunnel und ein Porttunnel zu einem funktionierenden und nachhaltigen Verkehrssystem im Raum Biel/Bienne West beitragen und welchen Beitrag alternative Lösungen (ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement etc.) zur Erreichung dieser Ziele leisten können.

Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West
EBBN

In der Gesamtmobilitätsstudie wurde geklärt, ob Infrastrukturelemente wie der Porttunnel und der Juratunnel zu einem nachhaltigen und funktionierenden Gesamtverkehrssystem im Raum Biel/Bienne West beitragen und welchen Beitrag alternative Lösungen (ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement etc.) leisten können. Mit dem Einbezug von alternativen Lösungen wurde explizit geprüft, ob die Ziele im Bereich Mobilität und Raumplanung gemäss dem Zukunftsbild und den regionalen Strategien (RGSK und Agglomerationsprogramme) auch mit anderen Massnahmen erreicht werden können.

Die Gesamtmobilitätsstudie dient als Ergänzung resp. Vertiefung der bestehenden Planungen der Region und liefert aktualisierte Grundlagen für die zukünftigen Planungen von Bund, Kanton, Region und Gemeinden.

Methodisch wurden in der Gesamtmobilitätsstudie verschiedene Varianten für die Optimierung des Verkehrssystems (Porttunnel, Juratunnel, Alternativen) unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger beleuchtet. Die Bewertung erfolgte gesamtheitlich (Mobilität, Verkehr, Siedlung und Landschaft, Umwelt, Klima, Wirtschaft etc.).

In Rahmen der Studie wurde neben einem Juratunnel auch die Alternatividee «Westast so besser» geprüft. Allerdings hatte der Kanton diese Idee schon vor einigen Jahren in einem technischen Vergleich eingehend geprüft. Er kam zum Schluss, dass eine solche Lösung erhebliche Baugrundrisiken beinhaltet, sehr teuer wäre und nicht ohne erhebliche oberirdische Eingriffe auskäme.

Stand per September 2025

Die Gesamtmobilitätsstudie wurde erarbeitet, die Mitwirkung erfolgte im Juni 2024. Gemäss Empfehlungen von EBBN bleibt die Schliessung der Nationalstrassennetzlücke in Biel – etwa durch einen Juratunnel oder eine Tunnellösung gemäss der Alternatividee «Westast – so besser» – eine wichtige langfristige strategische Option. Allerdings sollen allfällige Planungen dazu erst ab 2040 aufgenommen werden und nur wenn sich zeigen sollte, dass die bis dahin umgesetzten Massnahmen nicht ausreichen, um die verkehrlichen Ziele in der Region Biel/Bienne zu erreichen. Auf den Porttunnel soll verzichtet werden, da er als Einzelelement keinen ausreichenden verkehrlichen Nutzen aufweist.

EMPFEHLUNGEN ZUM PROZESS UND ZUR FINANZIERUNG

Empfehlungen aus dem Schlussbericht zum Dialogprozess vom 07.12.2020

1. EMPFEHLUNG
KONSEQUENTE UMSETZUNG

Die kurz- und mittelfristigen Lösungen und die Planungsempfehlungen sind konsequent umzusetzen. Dies ist von zentraler Bedeutung. Die Aufgabe ist inhaltlich anspruchsvoll. Sie betrifft die Gemeinde-, Regions-, Kantons- und Bundesebene.

Die langfristige Lösung ist so zu planen und vorzubereiten, dass eine rasche Realisierung möglich ist. Das Auslösen der langfristigen Lösung baut auf den Machbarkeitsstudien und auf Erkenntnissen der kurz- und mittelfristigen Lösung sowie der Wirkung des Ostasts (Bedarfsanalyse, Monitoring & Controlling).

Die kurz- und mittelfristigen Lösungen und die langfristige Lösung ergänzen sich. Sie dürfen sich gegenseitig nicht verunmöglichen.

Zuständigkeiten Kanton | Region | Biel/Bienne | Nidau | Brugg | Ipsach | Port | Dritte

Im Rahmen der Arbeiten der Partner/-innen steht eine konsequente und koordinierte Umsetzung der Massnahmen im Vordergrund. Die von EBBN initiierten Planungen werden so gestaltet, dass deren Resultate aufwärtskompatibel sind, also im mittelfristigen und auch im langfristigen Kontext funktionieren. Basierend auf den Ergebnissen des periodischen Verkehrsmonitorings & Controllings soll laufend beurteilt werden, ob die verkehrlichen Ziele erreicht werden. Eine allfällige Planung zur Schliessung der Nationalstrassennetzlücke soll frühestens ab 2040 aufgenommen werden und erst wenn sich zeigen sollte, dass mit den umgesetzten Massnahmen die verkehrlichen Ziele nicht erreicht werden.

Empfehlungen aus dem Schlussbericht zum Dialogprozess vom 07.12.2020

2. EMPFEHLUNG
ÜBERGEORDNETE
PROJEKTORGANISATION

Als erste Massnahme ist eine übergeordnete Projektorganisation im Auftrag und unter der Leitung einer Behördendelegation (BHD) einzusetzen. Diese ist verantwortlich für den Prozess, die Koordination, die zeitgerechte Umsetzung der Massnahmen und Lösungen sowie die Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation. Eine professionelle Gesamtprojektleitung und ein unabhängiges Begleitorgan (u.a. Fach- und Interessensverbände) sind wichtige Elemente für die erfolgreiche Planung und Umsetzung der Massnahmen. Die Begleitgruppe kann selbstständig kommunizieren.

Die Entscheidungskompetenzen bezüglich Planung, Projektierung und Finanzierung verbleiben bei den dafür zuständigen Organen entsprechend den Kompetenzregelungen.

Die Projektorganisation ist auch für das Monitoring und Controlling (Ziffer 3) und für die Abstimmung zwischen den kurz-, mittel- und längerfristigen Lösungen verantwortlich. Sie sorgt dafür, dass in den einzelnen Teilprojekten eine aktive projektbezogene Partizipation mit der betroffenen Bevölkerung erfolgt.

Zuständigkeiten EBBN

Die übergeordnete Projektorganisation (EBBN) bestehend aus Bund, Kanton, den Städten Biel/Bienne und Nidau sowie der Gemeinden Brugg, Port und Ipsach wurde im Nachgang der Abschreibung der Westumfahrung A5 eingesetzt. Die EBBN ist ein temporäres Sondergefäss, welches es den Partner/-innen ermöglicht, die komplexen Fragen im Bereich Verkehr und Raum koordiniert anzugehen. Dazu wurden folgende Schwerpunktthemen durch die EBBN definiert und bearbeitet: Verkehrsmonitoring und Controlling / Studienauftrag Rue de Caractères / Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West / Kommunikation und Partizipation.

Für die EBBN ist insbesondere die offene und transparente Informationspolitik gegenüber der Öffentlichkeit wichtig. Zusätzlich steht ein Dialog zwischen Gruppierungen aus Wirtschaft, Verkehr und Umwelt im Vordergrund.

Stand per September 2025

Die EBBN wird per September 2025 aufgelöst. Die entsprechenden koordinationsbedürftigen Themen wurden bis Mitte 2025 bearbeitet und anschliessend in die bestehenden Planungsgefässe und -instrumente der zuständigen Behörden von Kanton, Region und Gemeinden überführt. Dort sollen sie weiter konkretisiert und insbesondere projektiert, realisiert sowie finanziert werden. Die koordinierte Umsetzung von Massnahmen bleibt gewährleistet. Auch wird die Partizipation im Rahmen der ordentlichen Planungsverfahren der Massnahmen eine hohe Bedeutung haben.

Empfehlungen aus dem Schlussbericht zum Dialogprozess vom 07.12.2020

3. EMPFEHLUNG

MONITORING UND
CONTROLLING REGIONAL
ANGEHEN UND EINFÜHREN

Seit 2016 verfügt Biel über ein Mobilitätsmonitoringkonzept, welches vor dem Hintergrund des «Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs» entstanden ist. Zum Ostast besteht ein eigenes Monitoringkonzept, das seine Wirkung untersucht und allfällige Anpassungen am lokalen Netz zum Ziel hat.

Ein neues, regionales Monitoring berücksichtigt die Wirkung des Ostastes und die kurz- und mittelfristigen Lösungen und zielt auf das frühzeitige Erkennen von Trendentwicklungen in der Mobilität und neuen Mobilitätsformen. Kriterien wie die städtebauliche Entwicklung und weitere periodische Erhebungen fehlen noch. Das Monitoringkonzept ist deshalb umfassend auszulegen und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Gleichzeitig ist ein Controlling sowie ein Werkzeugkasten mit Steuerungsmassnahmen aufzubauen, u.a. mit dem Ziel, das Zukunftsbild möglichst optimal zu erreichen und den motorisierten Individualverkehr zu stabilisieren.

Das Monitoring und Controlling umfasst u.a. präzise und aktualisierte Aussagen zur Veränderung der Aufenthaltsqualität (städtebauliche Entwicklung), zum gegenwärtigen Verkehrsgeschehen (u.a. Binnen-, Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr sowie das Nutzen der verschiedenen Verkehrsmittel). Diese Erhebungen sollen u.a. mit neuen und präzisen Methoden wie dem Wegtracking erfolgen.

Ebenso umfasst das Monitoring und Controlling die Umsetzungsfortschritte der kurz-, mittel- und langfristigen Lösungen.

Mit den Machbarkeitsstudien zur langfristigen Lösung ist möglichst rasch zu beginnen. Das Auslösen der langfristigen Lösung baut auf den Machbarkeitsstudien und auf den Erkenntnissen der Evaluation der kurz- und mittelfristigen Lösungen sowie der Wirkung des Ostastes auf (Monitoring und Controlling).

- Plafonierung MIV: Der steigt nicht weiter an.
- Reduktion MIV am Modalsplit: Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr nimmt ab. Die Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr nehmen zu.
- Einhaltung Belastbarkeiten: Die Verkehrsbelastung bleibt überall unter den festgelegten Grenzwerten für die lokale Belastbarkeit der Strassenräume.

Stand per September 2025 Das Konzept zum VM&C wurde erarbeitet und ein erstes Monitoring für das Jahr 2024 durchgeführt. Die Zuständigkeiten für die Weiterführung wurden festgelegt. Künftig wird die Region das VM&C periodisch in Abstimmung mit weiteren Planungsinstrumenten (RGSK, Agglomerationsprogramme des Bundes) koordiniert zusammentragen und auswerten.

Empfehlungen aus dem Schlussbericht zum Dialogprozess vom 07.12.2020

4. EMPFEHLUNG

DIE FINANZIERUNG MUSS
SICHERGESTELLT SEIN

Eine vordringliche Aufgabe der Projektorganisation ist es, die Finanzierung der empfohlenen Massnahmen durch Bund, Kanton, Gemeinden und Dritte zu klären und zu koordinieren.

Zuständigkeiten EBBN | Kanton | Biel/Bienne | Nidau | Brugg | Port | Ipsach

Stand der Umsetzung der Empfehlungen / Bilanz EBBN

Die Partner-/innen haben die Finanzierung der übergeordneten Projektorganisation sowie die Finanzierung der übergeordneten Studien gesichert. Für die Sicherung der Finanzierung der konkreten Massnahmen sind die jeweiligen Behörden im Rahmen ihrer Budget- und Planungsprozesse zuständig. Die dazu erforderlichen Mittel wurden bzw. werden von den zuständigen Behörden entsprechend eingestellt.

Zuständigkeiten EBBN

Stand der Umsetzung der Empfehlungen / Bilanz EBBN

Gemäss der Empfehlung hat die EBBN das Thema Monitoring und Controlling aufgrund der übergeordneten Abhängigkeiten als Arbeitspaket definiert. Im Rahmen der Arbeiten von EBBN wurde auf der Basis der bestehenden Monitoringansätze der Partner/-innen ein Konzept für ein zukünftiges Verkehrsmonitoring und Controlling entwickelt. Ein periodisches Monitoring erfolgt nach Basis des Konzepts durch die Region seeland.biel/bienne.

Verkehrsmonitoring und Controlling
EBBN

Ziel ist die Erstellung beziehungsweise die Weiterentwicklung eines Konzepts für ein Verkehrsmonitoring und Controlling für die nachhaltige Entwicklung der Mobilität im Raum Biel/Bienne. Das Konzept basiert auf folgenden Eckpunkten:

PLANUNGSEMPFEHLUNGEN AN DIE BEHÖRDEN

Hinweis: Die Planungsempfehlungen an die Behörden sind im Anhang des Schlussberichtes zum Dialogprozess Westast Biel vom 7. Dezember 2020 enthalten. Sie wurden im Rahmen des Dialogprozesses in Workshops der Kerngruppe sowie in einer Arbeitsgruppe mit Befürwortern und Gegnern gemeinsam erarbeitet und als Anhang verabschiedet.

Nr.	Ü1 – Verkehrliche und städtebauliche Schnittstellen von Biel und Nidau	Zuständigkeiten Region Biel/Bienne Nidau
Problembereich	Die Städte Nidau und Biel haben einen vielfältigen Abstimmungsbedarf (z. B. Projekt Bahnhof Nidau, Südseite Bahnhof Biel etc.)	Die Koordination bzw. Abstimmung zwischen Biel/Bienne und Nidau erfolgt auf operativer Ebene projektspezifisch, vgl. zum Beispiel den Studienauftrag Rue de Caractères. Konzeptionell und strategisch erfolgt die Abstimmung mehrheitlich über die regionalen Gefässe wie zum Beispiel dem RVK im Zusammenhang mit der Erarbeitung des RGSK sowie weitere Gefässe.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Vermehrter Austausch auch auf Verwaltungsebene	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Die Planungsinstrumente RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau sind aufeinander abzustimmen.	

Nr.	Ü2 – Bern-, Aarberg-, Ländtestrasse	Zuständigkeiten Biel/Bienne Nidau Kanton EBBN
Problembereich	Die gesamte Verkehrsachse hat vom Brüggmoos bis zum Kreisel Seevorstadt diverse betriebliche und gestalterische Defizite. Der teilweise hohe Transitverkehr ist zu mindern oder nicht weiter wachsen zu lassen	Vgl. Studienauftrag Rue de Caractères
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Es ist ein Gesamtkonzept durch OIK III, Städte Biel und Nidau zu erstellen.	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E und W: Es ist gesamthaft ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (Wettbewerb nach SIA-Norm) für die Bernstrasse, Aarberg- und Ländtestrasse (inkl. Guido-Müller-Platz) zu erstellen. Dabei sind insbesondere die Trennwirkung der Bernstrasse in den Weidteilen zu vermindern und diverse Knoten für den Fuss- und Veloverkehr zu optimieren. Parallel dazu ist für die Weidteile ein städtebauliches Entwicklungskonzept zu erarbeiten. Insbesondere ist die Veloführung und Querung für die Fussgänger an den Knoten Guido-Müller-Platz, Marcelin-Chipot-Strasse – Aarbergerstrasse – Dr. Schneiderstrasse zu verbessern. Dabei sind die in den Konzepten RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau und vfM Ostast empfohlenen Massnahmen zu beachten und allenfalls als Sofortmassnahmen vorzuziehen. Bei der Umgestaltung sind die ortsspezifischen Bedürfnisse gegenüber dem Transitverkehr zu priorisieren.	

Nr.	Ü3 – Gestaltung Dr. Schneiderstrasse	Zuständigkeiten Nidau
Problembereich	Insbesondere mit der Realisierung von Agglolac wird die (zukünftige) Belastung mit MIV zu vermehrten Konflikten mit der Velohauptroute führen.	Die Neugestaltung der Dr. Schneiderstrasse liegt im Zuständigkeitsbereich der Stadt Nidau. Diese hat ein entsprechendes Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Strasse erarbeitet. Die dazugehörige Mitwirkung wurde durchgeführt und zurzeit wird darauf basierend ein Vorprojekt erstellt. Gemäss der aktuellen Planung ist vorgesehen, das Projekt 2026 dem Stadtrat von Nidau vorzulegen. Das Projekt ist Teil des Agglomerationsprogramms und wird somit von Bund und Kanton mitfinanziert. Im aktuellen Finanzplan von Nidau ist die Umsetzung im Jahr 2026 vorgesehen.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Neugestaltung Dr. Schneiderstrasse gemäss GVK Nidau und Agglolac Planung.	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	W: Der Problematik des Mehrverkehr MIV auf der Velohauptroute zwischen Nidau und Biel ist durch die Unterbindung des Transitverkehrs zu minimieren. Die Fusswegdistanz zum Bahnhof Biel ermöglicht eine starke Begrenzung des Parkierungsangebots (vgl. Mobilitätskonzept Agglolac). Die Gefahrenstellen für den LV sind durch grosszügige räumliche Lösungen zu entschärfen.	

Nr.	Ü4 – Verkehrsraumgestaltung Stedtli Nidau	Zuständigkeiten Nidau Kanton
Problembereich	Durch das Stedtli ist die Veloführung unattraktiv und gefährlich (keine Velostreifen, Parkierung, Knotenkonflikte). Zeitweise sind sehr hohe MIV Verkehrsbelastungen zu verzeichnen (Durchgangsverkehr). Die an die Hauptachse angrenzenden Platzräume sind teilweise für den LV ungenügend an die Hauptachse angebunden	Es ist vorgesehen, dass das Projekt bzgl. des Verkehrsraumes des Stedtli 2024 wieder aufgenommen wird. Zudem grenzt die Mittelstrasse an die Achse im Stedtli, welche bis Herbst 2025 umgestaltet wird. Das Projekt sieht u. a. einen autofreien Stadtplatz und Veloabstellplätze sowie eine Baumallee im hinteren Bereich vor. Der neue Stadtplatz wird im September 2025 eingeweiht.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	BGK OIK III vom 3.03.20 (mit Porttunnel) oder gem. GMK Nidau (geplant ist ein Mischverkehr für Velos und MIV auf Kernfahrbahn mit breiten Trottoirseitenbereichen). GMK Nidau: Umsetzen Stadtplatz Mittelstrasse, Bahnhofplatz, Bibliotheksplatz	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Es ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept in Kombination mit einem ÖV-Konzept zu erarbeiten. Der Durchgansverkehr ist vermehrt auf den ÖV zu leiten. Dabei sind das Potenzial eines Regiotrams mit Hubs oder eines vergleichbaren Verkehrsmittels –	

	allenfalls in Kombination mit dem Porttunnel (abhängig von der Langfristlösung) zu nutzen. Mit Porttunnel ist die Durchfahrt zu unterbinden. E: Die anschliessenden Platzräume sind in den Verkehrsraum der Hauptachse miteinzubeziehen und neu zu gestalten (inkl. vermehrter Veloabstellplätze)	
--	--	--

Nr.	Ü5 – Bahnhofquartier Biel (Nordseite)	Zuständigkeiten Biel/Bienne
Problembereich	In dem für den ÖV und LV zentralen Ort sind betriebliche und gestalterische Defizite vorhanden.	Vgl. Nutzungskonzept Bahnhofgebiet Biel
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Projekterarbeitung durch Stadt Biel unter Beachtung GVK, Sachplan Velo Biel, RGSK/AP und vfM	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: In einem partizipativen Verfahren ist ein Betriebs- und Gestaltungsprojekt Bahnhofstrasse, Guisan- und Bahnhofplatz zu erarbeiten.	
Nr.	Ü6 – Bahnhofquartier Biel (Südseite)	
Problembereich	Die Südseite des Bahnhofs mit dem neuen Campus hat ein hohes städtebauliches Potenzial. Dazu bietet auch der Freiraum mit der Madretschschüss ein hohes Aufwertungspotenzial in diesem Gebiet.	
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Initiierung eins partizipativen Verfahrens durch die Stadt Nidau und Biel (Stadtentwicklung)	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Es ist für den gesamten Bereich ein städtebauliches Gesamtkonzept zu erstellen (vgl. Zukunftsbild). Es ist das Potenzial für die wirtschaftliche Entwicklung, für die Bildung und für die Aufenthaltsqualität zu nutzen. Die Nähe zum Bahnhof lässt oberirdisch dem LV die Priorität zukommen.	

Nr.	Ü7 – Entwicklung Güterbahnhofareal	Zuständigkeiten Biel/Bienne Dritte
Problembereich	Städtebaulich trennt der Güter- und Rangierbahnhof im Osten der Stadt die Nord- von der Südseite der Stadt Biel.	Das Areal steht zurzeit für eine städtebauliche Entwicklung nicht zur Verfügung. Im Rahmen der Entwicklung des Agglomerationsprogramm der 5. Generation soll geprüft werden, ob die Durchlässigkeit mit einer Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden könnte, vgl. auch Sachplan Velo der Stadt Biel/Bienne.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Eine Umstrukturierung ist durch die Stadt Biel mit den SBB anzustreben.	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Es ist ein Umstrukturierungskonzept zu erstellen. Darin ist aufzuzeigen, wie Teilgebiete bereits zeitnah neu genutzt werden könnten. Die langfristige Entwicklung ist mit der Verkehrslösung zum Westast abzustimmen (Idee PP Hub als Endpunkt Autobahn mit Konzept einer autoarmen Siedlung).	

Nr.	Ü8 – Gestaltung Seeufer Ipsach bis Vingelz	Zuständigkeiten Region Biel/Bienne Nidau Ipsach Dritte
Problembereich	Im gesamten Bereich besteht ein erhebliches Aufwertungspotenzial für die Naturräume und die Aufenthaltsqualität	Primär sind die Städte Biel/Bienne und Nidau, die Gemeinde Ipsach sowie der Kanton zuständig für die Aufwertung der naturnahen Uferräume.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Wettbewerb nach SIA-Norm Neugestaltung Strandboden/ Uferbereich: Erarbeitung eines durch die Gemeinden koordinierten Gesamtkonzept mit Sofortmassnahmen	Diese Themen sind zudem auch Gegenstand des Agglomerationsprogramms. Hierzu hat die Region in Zusammenarbeit mit den Gemeinden auch ein Konzept für ein Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss erarbeitet. Dies mit dem Ziel die Sicherung, Aufwertung und Vernetzung der Freiräume gemeindeübergreifend abzustimmen. Das Konzept bildet somit die gemeinsame Grundlage für die Planungen der Gemeinden.
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Die landschaftsarchitektonische Gestaltung ist zu verbessern. Die verkehrlichen Aspekte (Parkierung und Wegnetz) sind für den LV zu optimieren. Die Zugänge sind für den LV u. a. über die Aufwertung der Fliessgewässer (diverse Schüss-Arme und Zihl) attraktiv zu gestalten.	

Nr.	Ü9 – Seevorstadt, Felseck und Anbindung See-Pavillon	Zuständigkeiten Biel/Bienne Dritte
Problembereich	Der landschaftsprägende Grünbereich mit seinem nationalen Naturschutzgebiet und der Baumallee sind durch die verkehrlichen Nutzungen bedrängt und z.T. abgewertet (Strasse A5, Parkierungsflächen, Eisenbahn). Die Vernetzung der Fusswege Strandboden-Pavillon ist nicht attraktiv.	Die Verbesserung der Fussführung ist insbesondere abhängig von der Durchlässigkeit der Strassenraumes. Die Durchlässigkeit beim Seefels-Kreisel grenzt an den Perimeter des Studienauftrages Rue de Caractères. Weiter gestaltet das ASTRA im Rahmen der Unterhaltsplanung die Neuenburgstrasse um. Ein entsprechendes Projekt wurde in Zusammenarbeit mit der Stadt Biel/Bienne aufgestartet, welches unter anderem die Durchlässigkeit zukünftig verbessern wird.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Stadt Biel	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E und W: Das Naturschutzgebiet ist integral zu erhalten und auszuweiten. Die Naturachse und der Erlebnisraum See-Pavillon sind besser zu vernetzen und die Fusswegführung attraktiver zu gestalten. Die Verbindung See-Pavillon (zwei Wege!) sollen als eine Einheit erkennbar werden.	

Nr.	LV1 – Defizite Veloinfrastruktur in Biel und Nidau	Zuständigkeiten Kanton Biel/Bienne Nidau Brugg Ipsach Port
Problembereich	Mit dem 2023 genehmigten Sachplan Velo der Stadt Biel und dem GVK Nidau wurden der Handlungsbedarf in der Veloinfrastruktur umfassend identifiziert. Die Umsetzung der Massnahmen läuft.	Die entsprechenden Strategien (z.B. Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons), Konzepte (z.B. GVK Nidau) sowie Sachpläne (z.B. Sachplan Velo in Biel/Bienne sowie Sachplan Velowegnetz des Kantons) sind behördenverbindlich in Kraft. Die Defizite werden entlang der Handlungsfelder dieser Planungsinstrumente von den zuständigen Gemeinwesen bearbeitet. Zudem sind zahlreiche Massnahmen auch Bestandteil der Agglomerationsprogramme und werden somit vom Bund mitfinanziert.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau umsetzen.	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Die behördenverbindliche Festsetzung der Planungsinstrumente als kommunaler Richtplan soll vollzogen werden. Leuchtturmprojekte wie die Velowege entlang der Madretschschüss oder der Südseite Bahn sollen rasch umgesetzt werden.	So werden zum Beispiel in der Stadt Biel/Bienne laufend Massnahmen für die Sicherheit des Veloverkehrs umgesetzt, vgl. Link . Die Schaffung bzw. Verbreiterung der Veloinfrastruktur bei der Bruggstrasse/Friedweg oder auch die Erstellung des neuen Velo- und Fusswegs im Bözingenfeld. Weiter wurde beispielsweise auch die Markierung von Velopiktogrammen bei Fussgängerstreifen mit Mittelinsel im ganzen Stadtbereich umgesetzt. Der Fuss- und Veloverkehr ist ein integraler Bestandteil der Planungen und Projekte der Partner/-innen. Sicherheitsdefizite in der Infrastruktur werden laufend behoben. Zudem analysiert der Kanton anhand des Unfallschwerpunktmanagements die kantonalen Strassen und initiiert auf Grundlage dieser Analyse entsprechende Projekte zur Förderung der Verkehrssicherheit.
Nr.	LV2 – Sicherheitsdefizite für Velofahrende	
Problembereich	Verkehrskreisel sind Unfallschwerpunkte. Übergänge und Enden von Velostreifen erfolgen oft vor Knoten, wo es gefährlich wird. Fussgängerstreifen mit Mittelinseln werden oft auf Kosten des Raumbedarfs für Velofahrende erstellt (vgl. Madretschstrasse, Velofahrende als «Fleischbremse»).	Der Kreuzwegkreisel (Bellmund / Nidau / Ipsach) wird zurzeit saniert und damit auch die Sicherheit für den Veloverkehr erhöht. Die Sanierung der Orpundstrasse und des Orpundkreisels sind in Planung. Auch hier liegt der Schwerpunkt der Massnahmen auf der Erhöhung der Sicherheit der Velofahrenden und zu Fuss Gehenden.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Muss neu in RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau vfM Ostast und den entsprechenden Projekten vermehrt berücksichtigt werden.	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Für die Sicherheit der Velofahrenden sind bisherige Prioritäten zu hinterfragen & neue umzusetzen (Standard Knotenausgestaltung, Fuss-Velobedürfnisse oft mit erweitertem Landerwerb notwendig).	

Nr.	LV3 – SBB-Unterführung Bruggstrasse und Kreuzplatz	Zuständigkeiten Biel/Bienne Dritte
Problembereich	Die SBB-Unterführung Bruggstrasse und der Kreuzplatz stellen für den LV ein Sicherheitsdefizit dar.	Die Stadt Biel/Bienne plant den Kreuzplatz neu zu gestalten. Der Platz bleibt ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, mit der Umgestaltungen wird jedoch das Ziel verfolgt, mehr Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen und mehr Raum für das Quartierleben zu schaffen, vgl. Link .
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Mit einer neuen Unterführung SBB beim Schmiedweg können diese Gefahrenstellen umgangen und Netzlücken attraktiv geschlossen werden. Diese (teurere) Lösung ist im Aggloprogramm einzugeben und umzusetzen.	Die Thematik der Sicherheitsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr bei der Unterführung Bruggstrasse wurde im Sachplan Velo aufgearbeitet, vgl. Link . Das Projekt wurde in das Agglomerationsprogramm der 5. Generation aufgenommen. Im Rahmen eines Variantenstudiums wird zu prüfen sein, welche Linienführung für den Velo- und Fussverkehr das beste Kosten-/Nutzenverhältnis aufweist.

Nr.	LV4 – Velo- und Fusswegführung linkes Bielerseeufer	Zuständigkeiten Region Standortgemeinden Dritte
Problembereich	Die durchgehende Streckenführung dem See entlang (Uferweg) weist Lücken auf oder ist mangelhaft.	Je nach Abschnitt sind für die Umsetzung einer Velo- und Fusswegführung die Gemeinden, der Kanton oder der Bund zuständig. Das Bundesamt für Strassen ASTRA investiert im Rahmen der baulichen Sanierung der A5 am linken Bielerseeufer derzeit namhafte Beträge in die Verbesserung der Veloinfrastruktur auf dieser Achse.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	RGSK/AP, regionaler Velonetzplan, Sachplan Velo Stadt Biel	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Die Velowege sind auszubauen und zu sichern.	In Zusammenhang mit dem Bau des Ligerz-Bahntunnels und dem Rückbau des entsprechenden Bahntrasses wird zudem ein durchgehender Fuss- und Veloweg zwischen La Neuveville und Ligerz realisiert. Seitens ASTRA ist vorgesehen, die Velo- und Fussführung im Rahmen der UPlanS-Projekte zu verbessern. Beim UPlans im Abschnitt Vingelz – Biel arbeitet das ASTRA mit der Stadt Biel zusammen.

Nr.	LV5 – Netzlücken Achse Lyss – Biel	Zuständigkeiten Kanton Biel/Bienne Nidau Brugg Dritte
Problembereich	Achse Lyss – Biel diverse Netzlücken	Auf der Achse Lyss – Biel wurde eine Planungsstudie für eine Velovorrangroute durchgeführt, die nun vorliegt. Ein Kernstück im Schwerpunktgebiet Bruggmoos ist die Brücke über den Nidau Büren Kanal. In Koordination mit dem Spitalneubau Biel – Brugg wird der Dorfkern bzw. der Bahnhof von Brugg an die Velovorrangroute angeschlossen. Bis im Frühling 2024 liegt ein entsprechendes Gestaltungskonzept für die Brücke über die A6 und die Brücke über der Nidau-Büren Kanal vor. Die Langsamverkehrsverbindung zwischen dem Bahnhof Brugg und der Erlenstrasse wird vom Kanton in Zusammenarbeit mit der Gemeinde und dem Spital Biel prioritär bearbeitet. Das Vorprojekt für die Brücke über die A6 liegt vor. Die Planung und Projektierung der Velovorrangroute ab Brugg bis Lyss werden abschnittsweise ab 2026 bearbeitet.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Aktualisierung in diversen Planungen: RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau, TBA Nationalstrasse	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Velowege ausbauen und sichern Priorität: Pendler	

Nr.	LV6 – Kantonsstrasse Ipsach	Zuständigkeiten Kanton Ipsach
Problembereich	Diverse Problemzonen Kantonsstrasse Ipsach	Die Sanierung der Ortsdurchfahrt Ipsach wurde abgeschlossen.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Ist durch TBA OIK III umzusetzen.	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Querung und Verkehrsraumgestaltung für Velos ungenügend an Hauptstrasse.	

Nr.	LV7 – Aarberg	Diese Empfehlung liegt nicht im Perimeter der EBBN resp. der ursprünglichen Westumfahrung A5 und wird somit nicht von EBBN bearbeitet.
Problembereich	Aarberg: Diverse fehlende Velostreifen an Kantonsstrassen	In den Gesprächen mit der Gemeinde zur Verkehrssicherheit werden die Empfehlungen berücksichtigt. Umgesetzt wurde bereits das Projekt Fussgängerstreifen Altstadt. Momentan werden zwei Projekte (Kreisel Bahnhofstrasse/Murtenstrasse, Bushaltestelle Schwimmbad) bearbeitet. Beide Projekte werden voraussichtlich 2026 ausgeführt. Weitere Themen wie die Schulwegsicherung zwischen Aarberg und Seedorf und das Bahnhofgebiet sind ebenfalls vorgesehen.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Ist durch TBA OIK III umzusetzen.	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Querung und Verkehrsraumgestaltung für Velos ungenügend an Hauptstrasse.	

Nr.	LV8 – Anbindung Leubringen / Biel	Zuständigkeiten Biel/Bienne Kanton Dritte
Problembereich	Die Anbindung für Velofahrende aus Leubringen nach Biel ist ungelöst.	Der Kanton hat die Planung in diesem Abschnitt aufgenommen. Gemeinsam mit der Stadt Biel, der Burgergemeinde Biel und der Gemeinde Leubringen werden Varianten für eine Veloführung abseits der Kantonsstrasse erarbeitet.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	OIK III und Burgergemeinde und Stadt Biel	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Waldweg als Veloverbindung ausscheiden und Kantonsstrasse mit bergseitigen Velostreifen ausstatten.	

Nr.	LV9 – Netzlücke Velo Bruggmoos an Bernstrasse	Zuständigkeiten Biel/Bienne Kanton Nidau
Problembereich	Beginn Bernstrasse, Nordseite: Netzlücke kt. Veloweg nordseitig im Bruggmoos	Die Netzlückenschliessung für das Velo grenzt an den Perimeter des Studienauftrag Rue de Caractères und wird dort mitgedacht.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Ist durch TBA OIK III umzusetzen.	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Waldweg als Veloverbindung ausscheiden und Kantonsstrasse mit bergseitigen Velostreifen ausstatten.	

Nr.	LV10 – Veloanbindung Bahnhof Biel	Zuständigkeiten Biel/Bienne
Problembereich	Regionale Zufahrt Bhf. Biel verbessern	Die Anbindung des Bahnhofs Biel/Bienne für den Veloverkehr ist grundsätzlich im Sachplan Velo der Stadt Biel aufgearbeitet. Für eine separate Velounterführung beim Bahnhof Biel wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Das Kosten-/Nutzenverhältnis erwies sich jedoch als ungünstig, weshalb das Projekt nicht weiterverfolgt wird. Das <u>Nutzungskonzept</u> für das Bahnhofgebiet zeigt auf, wie die Erschliessung des Bahnhofs Biel für den Veloverkehr gewährleistet werden soll. Weiter ist beim Studienauftrag Rue de Caractères die Verbesserung der Situation für den Veloverkehr ein wichtiger Bestandteil. Dies verbessert die Zugänglichkeit des Bahnhofs Biel aus Richtung Nidau.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Abgedeckt durch RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Anbindung von Nidau ist zu verbessern, sowie neue Veloführung Nordseite Geleise vom Mühlefeld her. Es ist auch eine neue Velopassage beim Bahnhof Biel zu erstellen.	

Nr.	LV11 – Velonetz entlang der Schüssarme und Zihl	Zuständigkeiten Biel/Bienne
DiProblembereich	Das Potenzial für den LV entlang der Zihl und der Schüssarme ist zu entwickeln (Problemstellen sind Weglücken entlang der Madretschschüss oder beim Hauserwehr und der Kreuzung Ländtestrasse/ Unterer Quai).	Die Netzbetrachtung erfolgte im Rahmen des Sachplans Velo. Die Attraktivierung der Veloverbindung entlang der Schüss im Stadtgebiet wird von der Stadt Biel prioritär verfolgt.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Stadt Biel und Nidau in diversen Planungen	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Gesamtkonzept Leuchtturmprojekt «Wasserwege in Biel, entlang aller Schüssarme und Zihl» Wege durchgehend für LV vernetzen und ökologisch aufwerten in RGSK/ AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau sowie in ÜO’s zu berücksichtigen	

Nr.	LV12 – Brücke über Nidau-Büren-Kanal Nidau	Zuständigkeiten Kanton Nidau
Problembereich	Hauptstrasse – Brücke über Nidau-Büren-Kanal, zu wenig Raum für Velofahrende	Dieses Anliegen wird vom Kanton (OIK III) in Zusammenarbeit mit Nidau im Rahmen der Brückensanierung geprüft. Ein Variantenstudium ist dazu in Bearbeitung. Diese Studie dient als Grundlage für eine mögliche Aufnahme dieses Vorhabens in das nächste Agglomerationsprogramm (AP5). Die Arbeiten wurden aufgrund der Abhängigkeit mit weiteren Planungen / Bauvorhaben im Gebiet Nidau / Bellmund vorderhand zurückgestellt und sollen zu einem späteren Zeitpunkt wieder aufgenommen werden.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Eingabe an TBA OIK III für Brückenverbreiterung	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Verbesserung gefordert da Gefährdung für Veloverkehr	

Nr.	MIV1 – Fehlende Datengrundlagen Verkehr	Zuständigkeiten EBBN
Problembereich	Zur Beurteilung von verschiedenen Massnahmen fehlen Angaben zum genauen Verkehrsverhalten (z. B. Nordachse Biel)	Die EBBN hat mit einer umfassenden Ziel-, Quell- und Transitverkehrserhebung eine neue <u>Datengrundlage</u> geschaffen. Damit werden die koordinierten Grundlagen für die Planungen der EBBN sowie der Partner/-innen vervollständigt.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Weitergehende Studien im Rahmen der Langfristmassnahme, TBA	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Ermittlung des Verkehrsverhaltens zu Ziel-Quellverkehr und Transitverkehr: z.B. mittels Nummernschild resp. Handyanalysen oder durch Pendlerstatistiken. Mittels Verknüpfung diverser Statistiken kann die Datengrundlage zur Beurteilung der Notwendigkeit von Verkehrsmassnahmen verbessert werden.	

Nr.	MIV2 – Diskussion zu Verkehrsverhalten	Zuständigkeiten EBBN Kanton Region Biel/Bienne Brugg Ipsach Port Dritte
Problembereich	Wie soll mit Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr umgegangen / gesteuert werden.	Das Thema ist in den Konzepten, Strategien etc. der Partner/-innen bereits verankert. Die Ergebnisse der Ziel-, Quell- und Transitverkehrserhebung ermöglichen neu ein konkreteres Verständnis der Verkehrsflüsse.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument		
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E und W: Diskussion ist offen: Die MIV-Erreichbarkeit ist anzuschauen, Modalsplit Veränderungsmöglichkeiten sind zu prüfen, Hub-Konzept ist zu erarbeiten), vgl. ÖV-Massnahmen	

Nr.	MIV3 – Nordachse Biel	Zuständigkeiten Biel/Bienne
Problembereich	Nordachse: Die Trennwirkung und die städtebauliche Verträglichkeit der Achse Seevorstadt, Mühlebrücke, Kanalgasse ist überschritten. Verkehrsbelastung und Transit hoch, geschätzt bis 20'000 DWV, Trennwirkung Altstadt; nächste Zählstelle Seevorstadt ca. 12'600 DWV, Altstadt: Trennwirkung durch Verkehr Mühlebrücke	Mit der übergeordneten Verkehrserhebung konnte der Transitverkehr verlässlich bestimmt werden. Der Handlungsbedarf ist bekannt. Ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Nordachse (Bereich Kanalgasse – Mühlebrücke) wurde erarbeitet. Es ist vorgesehen, dass die Umgestaltung über das Agglomerationsprogramm dem Bund zur Mitfinanzierung beantragt wird.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	TBA, Stadt Biel: Monitoringkonzept, GVK	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Anteile Transitverkehr (inkl. Schwerverkehr) verlässlicher bestimmen. Transitverkehr definieren, vgl. Nr. MIV1. Kammersystem weiterverfolgen – keine Durchfahrten, PP-Hubs Transitverkehr vermeiden respektive durchleiten (z. B. Tunnel) Kurzfristig: Verbindung Altstadt-Nidaugasse mit z. B. Begegnungszone fördern – dafür Alternativrouten optimieren (z. B. Bernstr-Ländte-Aarbergstr.), Transit Schwerverkehr unterbinden (langfristig). Langfristige Lösung mit Minderverkehr abhängig von Variantendiskussion; Seevorstadt aufpassen, dass kein Ausweichverkehr entsteht. In das Monitoring & Controlling integrieren.	

Nr.	MIV4 – Transitverbot LKW	Zuständigkeiten Kanton Biel/Bienne
Problembereich	Transitverbot LKW – Seevorstadt, Kanalgasse ... Bözingen – Evtl. Ländtestrasse	Zusammen mit der Stadt Biel, die einen gleichlautenden Auftrag für ihre Gemeindestrassen erhalten hat, wird ein Lastwagen-Transitverbot nicht nur auf der Reuchenettestrasse sondern auf der gesamten West-Ost-Achse durch Biel geprüft. Für die Fragestellung bei der Reuchenettestrasse wurde ein entsprechender Planerauftrag erteilt. Darin werden drei Möglichkeiten, Sperrung der Strasse in beide Richtungen oder je nur in einer Richtung, näher untersucht. Momentan werden die drei Varianten untereinander verglichen und deren Auswirkungen auf das gesamte Bieler Strassennetz analysiert. Das Ergebnis der Planung ist vorhanden und eine allfällige Umsetzung wird mit allen Beteiligten (Stadt Biel, ASTRA) diskutiert.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Bund, Kanton, Region, Gemeinden und Verbände: Lösung erarbeiten. Lösung für Lieferanten finden! (8-10.00)	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Vgl. Nr. MIV3 Lösung, die kontrollierbar und durchsetzbar ist. Alternativrouten festlegen.	

Nr.	MIV5 – Bärenplatz Biel	Zuständigkeiten Biel/Bienne
Problembereich	Hohe Verkehrsbelastung des Bärenplatz	Diese Kreuzung ist Bestandteil der vfM Ostast und wird zukünftig entwickelt, dies mit dem Ziel das Quartierzentrum Mett aufzuwerten.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	A über vfM Ostast	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	Belastbarkeit MIV, ÖV	

Nr.	MIV6 – Vingelz, Neuenburgstrasse	Zuständigkeiten Dritte
Problembereich	Gestalterische und Lärmdefizite an der Neuenburgstrasse sowie ungenügender baulicher Zustand.	Das ASTRA gestaltet im Rahmen der Unterhaltsplanung die Neuenburgstrasse um und verbessert auch die Veloinfrastruktur. Ein entsprechendes Projekt wurde in Zusammenarbeit mit der Stadt Biel/Bienne aufgestartet.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	ASTRA	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Kurzestfristig sind Sanierungsmassnahmen notwendig, mittelfristig ist Umgestaltung anzustreben um Trennwirkung und Belastbarkeit zu minimieren.	

Nr.	MIV7 – Transitverkehr Allmendstrasse / Lohngasse	Zuständigkeiten EBBN Port
Problembereich	An beiden Strassen ist der Transitverkehrsanteil sehr hoch. Belastung MIV hoch mit LV-Konflikten (Lohngasse: Ausweichverkehr auf Trottoir, Allmendstrasse: Kernfahrbahn: MIV auf zu schmalen Velostreifen, Knoten)	Mit den Ergebnissen der Ziel-, Quell- und Transitverkehrserhebung liegen neue Grundlagen für diese Fragestellung vor. Gemäss den Empfehlungen von EBBN soll auf den Porttunnel verzichtet werden, da er als Einzelelement keinen ausreichenden verkehrlichen Nutzen aufweist. Allfällige Massnahmen auf den beiden Achsen sind im Rahmen der weiteren Planungen ohne Porttunnel zu definieren.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	E an Port und TBA OIK III	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Kurzfristig: Projekt Knoten Wehrbrücke Seite Port neu gestalten (z. B. Kreisel prüfen); Lohngasse Durchfahrt unterbinden; langfristig abhängig von Lösung mit Porttunnel.	

Nr.	MIV8 – Ipsachstrasse	Zuständigkeiten Kanton
Problembereich	Ipsachstrasse hohe Trennwirkung durch MIV	Aus Sicht Kanton besteht aktuell kein Handlungsbedarf. Sofern das ehemalige Mikronareal entlang der Ipsachstrasse überbaut wird, wird der OIK III allfällige Massnahmen für den Langsamverkehr koordiniert mit diesem Bauvorhaben prüfen.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	OIK III	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	A: Projekt in Bearbeitung	

Nr.	MIV9 – Defizite Belastbarkeit und Gestaltung bis Twann	Zuständigkeiten Dritte
Problembereich	Die A5 Biel bis Twann verursacht eine hohe, städtebauliche unverträgliche Trennwirkung und Belastbarkeit der Dorfteile.	Die Zuständigkeit liegt beim ASTRA, die Plangenehmigung für den Twanntunnel liegt rechtskräftig vor. Die Ausgestaltung der Portalbereiche wurde in einem partizipativen Prozess optimiert. Der Twanntunnel führt in Twann zu einer deutlichen Entlastung vom MIV. Zuständig für die Realisierung ist das ASTRA. Der Baubeginn des Twanntunnels ist in Vorbereitung.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument		
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	W: Diskussion um langfristige Lösung Westast offen, kurzfristig ist die Diskussion um einen Twanntunnel nicht im Rahmen des Westastdialogs zu beurteilen, da dieser gemäss Sommaruga kein Präjudiz für Lösung Westumfahrung Biel darstelle.	

Nr.	MIV10 – Defizite Verkehrsführung T6 Brügg / Lyss	Diese Empfehlung liegt nicht im Perimeter der EBBN resp. der ursprünglichen Westumfahrung A5 und wird entsprechend nicht von EBBN bearbeitet. Zuständig für die A6 zwischen Brügg und Lyss ist das Bundesamt für Strassen ASTRA.
Problembereich	Sicherheitsdefizite und Verkehrskapazität T6 Brügg / Lyss ungenügend, starke Beeinträchtigung Naturraum von nationaler Bedeutung Alte Aare	
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument		
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	W: Langfristdiskussion offen, abhängig von Variantendiskussion, Idee neue Linienführung T6 mit teilweisem Rückbau T6.	

Nr.	MIV11 – Durchfahrt Aarberg	Diese Empfehlung liegt nicht im Perimeter der EBBN resp. der ursprünglichen Westumfahrung A5 und wird somit nicht von EBBN bearbeitet, vgl. auch LV 7.
Problembereich	Durchfahrt Aarberg-Bargen mit hohem Schwerverkehr und Transitverkehr	
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument		
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	Hohe Verkehrsbelastung, vgl. Bericht Kontextplan W: Diskussion um langfristige Lösung Westast offen, abhängig von Variantendiskussion (Entlastung u. a. nur durch allfällige Variante Südumfahrung)	

Nr.	ÖV1 – Potenzial ÖV ermitteln	Zuständigkeiten Kanton Region Dritte
Problembereich	Bei den verschiedenen nachfolgenden Massnahmen (ÖV3, ÖV7 bis) wird ein erhebliches ÖV-Potential vermutet. Damit dieses besser abgeschätzt werden kann, sind über die gesamte Region Fahrzeitenvergleiche ÖV mit MIV und genauere Angaben zu Ziel- und Quellorten zu ermitteln.	Die Planung des öffentlichen Regionalverkehrs erfolgt unter Federführung der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) Biel-See-land-Berner Jura in Zusammenarbeit mit Kanton, Gemeinden und Transportunternehmen. In deren Planungen wird das ÖV-Potenzial jeweils anhand von Ziel- und Quellorten, Wunschlinien, Umsteigebeziehungen, Fahrzeiten etc. ermittelt und berücksichtigt.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Studie RVK W und E: RVK, RGSK und AP	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Studie zur Identifikation von Fördermassnahmen ÖV/LV: Fahrzeitenvergleiche ÖV zu MIV oder LV sind wenig bekannt. Ebenso ist das Potential der Minimierung der Anzahl von Umstiegen (Bsp. La Neuveville – Biel Bözingen – Industrie) oft ein entscheidender Faktor für die Verkehrsmittelwahl. Dabei ist die Identifikation der Ziel- und Quellorte entscheidend.	

Nr.	ÖV2 – Mobilität der Zukunft	Zuständigkeiten Dritte EBBN
Problembereich	Das zukünftige Mobilitätsverhalten in der Region kann sich durch veränderte Gewohnheiten (z. B. Homeoffice), neue Verkehrsträger und neue Angebote rasch ändern. In diesem Kontext sind teure Infrastrukturvorhaben kritisch zu hinterfragen.	Für die übergeordnete Mobilitätsentwicklung bzw. deren Analyse untersucht das Bundesamt für Raumentwicklung <u>ARE</u> unterschiedliche Szenarien im langfristigen Horizont, siehe Verkehrsperspektiven 2050. Dies bildet die Grundlage für die Planungen der Partner/-innen.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	W: Verein Biel Seeland, im Rahmen eines AP	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E und W: Spezifische Studie Raum Biel mit Möglichkeiten zu Zukunftskonzept neue Mobilität, Mikromobilität, Intermodalität, Parkierung, Mobilität as a service, Bevorzugung mehrfachbesetzter Fahrzeuge	Im Rahmen der Entwicklung der Konzepte und Strategien aller Partner/-innen fliessen die Themen neue Mobilität, Mikromobilität, Intermodalität, Parkierung, Mobility as a service etc. ein. So wird zum Beispiel im Gesamtverkehrskonzept von Nidau explizit «neue Mobilitätsangebote und -lösungen», wie zum Beispiel einem Veloverleihsystem thematisiert. Der Gemeinderat der Stadt Biel hat im Jahr 2024 ein Parkierungskonzept verabschiedet.

Nr.	ÖV3 – Intermodalität, kombinierte Mobilität	Zuständigkeiten -
Problembereich	Die kombinierte Mobilität erlaubt es, je nach den örtlichen Verhältnissen, innerstädtisch das effizienteste Verkehrsmittel zu nutzen. So ist im Zentrum der Raumbedarf ein wichtiges Kriterium, das der ÖV am effizientesten abzudecken vermag. Umsteigepunkte MIV zu ÖV/LV müssen deshalb an guten peripheren Anbindepunkten erfolgen, wo auch eine hohe MIV-Dichte vorhanden ist.	Vgl. Empfehlung 6
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	W : Concept intermodalité Etude seeland-biel-bienne	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Es ist ein Konzept „Kombinierte Mobilität“ zu erstellen (Regionen!). Dabei ist u. a. die Effizienz von Park + Ride und Hub’s an potenziellen Standorten wie z. B. am Bahnhof Studen und Mett, Bruggmoos A5, Anbindung Regiotram an Hubs: Bözingenfeld A5 und Bereich Nidau/Ipsach, Ausfahrt Orpund A5 zu prüfen. Hubs können nur mit zielortspezifischen Massnahmen zu MIV funktionieren (Push and Pull).	

Nr.	ÖV4 – Parkierung MIV	Zuständigkeiten Biel/Bienne Nidau Brugg Ipsach Port Dritte
Problembereich	Die MIV-Nutzung und insbesondere deren Parkierungsanlagen beanspruchen im Vergleich zum ÖV viel Raum. Ebenso sind die Verkehrsflächen im innerstädtischen Bereich vermehrt in Konkurrenz mit den raumeffizienteren Verkehrsmitteln des LV und ÖV. Die Parkierung ist deshalb gezielter mit dem Städtebau abzustimmen ... Flächenaufteilung optimieren.	Für die öffentliche Parkierung sind die Partner/-innen zuständig. In Nidau ist die Parkraumbewirtschaftung Teil des Gesamtverkehrskonzepts. In Port wird eine Parkzone «Blaue Zone» inkl. Tempo 30 eingeführt und in Ipsach besteht in der Seezone eine Parkraumbewirtschaftung. Die Stadt Biel/Bienne hat

Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	W und E Nidau und Biel: Parkierungskonzept Städte notwendig	basierend auf der Basis der Gesamtmobilitätsstrategie ein Parkierungskonzept verabschiedet. Auch in den Schwerpunktgebieten Bözingenfeld und Bruggmoos wird das Thema Parkierung anhand der zu erarbeitenden Mobilitätskonzepte behandelt.
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	W und E: Parkierungskonzept auf Städtebau abstimmen: Angebot PP abstimmen, weniger ungedeckte, offene PP da diese städtebaulich ineffizient sind.	

Nr.	ÖV5 – Umsteigehub MIV-ÖV	Zuständigkeiten - Vgl. Empfehlung 6
Problembereich	Construire une jonction TIM près de l’endroit le mieux connecté en transports public (Bahnhof Biel)	
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument		
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	W: Bei Varianten und Hub-Konzept weiter zu diskutieren, ÖV3	

Nr.	ÖV6 – Beeinflussung Mobilitätsverhalten	Zuständigkeiten Kanton Region Biel/Bienne Nidau Brugg Ipsach Port Dritte Das Thema ist in den Konzepten, Strategien etc. der Partner/-innen bereits verankert. Im Vordergrund steht die Schaffung einer attraktiven Infrastruktur, die ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten fördert. Neben diesen Infrastrukturvorhaben (im Sinne von einem nachhaltigen und funktionierenden Gesamtverkehrssystem) sind auch weitere Massnahmen wie z. B. das Verkehrsmanagement in Bearbeitung, auch werden gemeinsam mit Unternehmen z.B. im Bözingenfeld Mobilitätskonzepte erarbeitet.
Problembereich	Hohe Verkehrsbelastungen konzentrieren sich zu morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden. Ebenso ist die durchschnittliche Auslastung eines Personenwagens mit 1.1 Personen sehr tief.	
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Potentialstudie Beeinflussung Mobilitätsverhalten E RGSK und AP	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Mit Massnahmen zum Mobilitätsmanagement liessen sich die Spitzenbelastungen brechen und die bestehende Infrastruktur besser ausnutzen. Dabei sind Massnahmen wie die Bevorzugung mehrfachbesetzter Autos, Homeoffice, unterschiedliche Arbeitszeitmodelle, Schulbeginn (z. B. Gymer), Mobility Pricing usw. zu prüfen.	

Nr.	ÖV7 – Nördlich Bielersee	Zuständigkeiten Dritte Diese Fragestellung wurde im Rahmen des <u>Angebotskonzepts Nördliches Bielerseeufer und Plateau de Diesse</u> sowie im ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel bearbeitet.
Problembereich	– Anbindung Plateau, Ligerz an Twann (SBB) – Schlechte ÖV Nutzung – Jura Bernois ... ÖV Anbindung schlecht	
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	E: RVK	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Gutes Angebot ist auch nach Inbetriebnahme SBB Ligerztunnel sicher zu stellen. E und W: ÖV in der Peripherie weiter entwickeln, Umsteigehubs attraktivieren. Hubs an den eher peripheren Orten weniger attraktiv/ungeeignet, vgl. ÖV3	

Nr.	ÖV8 – Tangentiallinie SBB/BLS Jura-Bern	Zuständigkeiten Biel/Bienne RVK Kanton Dritte Diese Fragestellung wurde im Rahmen der Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045 bearbeitet.
Problembereich	Fehlende Tangentiallinie SBB/BLS Jura-Bern (Moutier, resp. vom St. Immertal/Sanceboz ohne Umsteigen Rtg. Bern)	
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	E und W: RGSK/AP, Sachplan ÖV Stadt Biel, GVK Nidau und RVK: Studie zu erstellen	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Neues ÖV-Konzept mit neuer Haltestelle im Bereich SBB Unterhaltszentrum bis Brugg (Tangenziallinie ist pquaiisch vorhanden, allfällige Haltestelle fehlt.	

	Idee für Langfristmassnahme: Neue regional bedeutsame Haltestelle z. B.in Biel beim Unterhaltszentrum oder Bahnhof Brügg. Zu MIV konkurrenzfähige Verbindung Jura-Brügg-Bern/ ev. Thun. Ebenso optimale Anbindung an neues Spitalzentrum in Brügg, Varianten prüfen wie Taubenloch direkt Rtg. Süd ermöglichen.	
--	---	--

Nr.	ÖV9 – Neuer Zughalt Bözingenfeld für Delle-Biel	Zuständigkeiten RVK Kanton Dritte
Problembereich	Bözingenfeld: Halt/Re aus Delle / (BEDU Uhrenarbeiter)	Neue Verbindung IR56 Biel/Bienne–Delémont–Basel.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	E, RVK	Diese Fragestellung wurde im Rahmen der Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045 bearbeitet,
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Potenzial und Attraktivierung für ÖV, vgl. auch ÖV1. Brügg-Bern/ ev. Thun. Ebenso optimale Anbindung an neues Spitalzentrum in Brügg, Varianten prüfen wie Taubenloch direkt Rtg. Süd ermöglichen.	

Nr.	ÖV10 – Südlich Bielersee	Zuständigkeiten Biel/Bienne RVK
Problembereich	Das ÖV Potenzial scheint nicht ausgenützt zu werden.	Diese Fragestellung wurde im Rahmen des ÖV-Konzepts 2035 bearbeitet.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	W, E: Studie im Rahmen von RGSK/ AP, GVK Nidau	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	W und E: Es ist eine Studie zum Potenzial der Durchmesser-Verbindung Ins-Biel-Bözingenfeld und des Verkehrsträgers notwendig (Regiotram oder busähnliches Verkehrsmittel). Dabei ist die Kombination mit allfälligem Porttunnel einzubeziehen.	

Nr.	ÖV11 – Bus Mett	Zuständigkeiten Biel/Bienne RVK
Problembereich	Der Bus nach Mett erreicht zu Spitzenzeiten oft die Auslastungsgrenze.	Diese Fragestellung wurde im Rahmen des ÖV-Konzepts 2035 bearbeitet.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument		
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	Ist kurzfristig abgedeckt durch RVK, resp. mit Regiotram-Studie abzudecken (vgl. Nr. ÖV10)	

Nr.	ÖV12 – Anbindung Spitalzentrum Biel	Zuständigkeiten Biel/Bienne
Problembereich	Kapazitäts- und Zufahrtsprobleme zum Spitalzentrum Biel	Im mittelfristigem Horizont wird das Spitalzentrum nach Brügg verlegt. Entsprechend wird dieses Problem ab ca. 2029 wegfallen. Die Erschliessungsthematik wird ein zentraler Bestandteil der zukünftigen Arealentwicklung Beaumont sein, welche kurz- bis mittelfristig angegangen wird.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument		
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	A: Kurzfristig keine Lösung, erübrigt sich jedoch mit neuem Standort des Spitalzentrums Biel	

Nr.	ÖV13 – Nidau, Anbindung Entwicklungsgebiet Mikron	Zuständigkeiten Nidau Dritte
Problembereich	Nidau, Entwicklung Industriegebiet Mikron/ Arbeitszone	

Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Mit Standortentwicklung durch Stadt Nidau abzudecken	Es ist angedacht, dass eine Bahnunterführung Haltestelle Beunden in den zukünftigen Agglomerationsprogrammen integriert und dem Bund zur Mitfinanzierung beantragt wird.
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Die LV-Querung von Mikron zu Bahnhof Beunden ist zu verbessern.	