

Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West

Mitwirkungsbericht

Espace Biel/Bienne.Nidau
12.09.2025

Inhaltsverzeichnis

1.	Mitwirkung	3
1.1	Hintergrund	3
1.2	Zeitraum und Mitwirkungsunterlagen	4
1.3	Kommunikation der Mitwirkung	4
1.4	Anzahl Eingaben	4
2.	Schwerpunkthemen der Mitwirkungseingaben	6
2.1	Methodik der Studie	7
2.2	Tunnelumfahrungen als MIV – Infrastrukturelemente	9
2.3	Alternative Ansätze	12
2.4	Partizipation	17
2.5	Finanzierung	18
3.	Erläuterungen EBBN	19
3.1	Auftragsdefinition und Perimeter	19
3.2	Methodik	19
3.3	Motorisierter Individualverkehr	22
3.4	Öffentlicher Verkehr	24
3.5	Fuss- und Veloverkehr	25
3.6	Finanzierung	25
4.	Gesamtwürdigung und Ausblick	26
Anhang A	Zusammenstellung Mitwirkungseingaben	
Anhang B	Themenspeicher – lokale Anliegen und Massnahmenvorschläge	

1. Mitwirkung

1.1 Hintergrund

Mit der Planung der A5-Westumfahrung von Biel sollte die Netzlücke im Nationalstrassennetz im Raum Biel/Bienne geschlossen und der Raum Biel/Bienne vom Verkehr entlastet werden. Während der öffentlichen Planaufgabe gingen rund 600 Einsprachen gegen das Ausführungsprojekt ein und es formierte sich starker Widerstand gegen das Projekt mit Demonstrationen und politischen Vorstössen beim Kanton und der Stadt Biel.

Als Reaktion darauf haben die Behörden Anfang 2019 einen Dialogprozess gestartet. Ziel war es, im Austausch mit befürwortenden und gegnerischen Organisationen sowie in einem transparenten, partizipativen Prozess Lösungen im Rahmen der kontrovers diskutierten Westast-Frage zu suchen und weiterzuentwickeln.

Der Schlussbericht dieses Dialogprozesses enthält ein Zukunftsbild mit Leitideen sowie vielfältige Empfehlungen im Bereich Raum und Verkehr. Die Dialoggruppe empfahl, das Ausführungsprojekt A5 Westumfahrung Biel abzuschreiben. Stattdessen sollten verschiedene kurz- und mittelfristige Massnahmen in den Bereichen Strasse, öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr verfolgt und umgesetzt werden. Die Schliessung der Netzlücke im Nationalstrassennetz bleibt im Sinne einer «strategischen Option» weiterhin zu prüfen.

Die Behördendelegation A5 und der Kanton beschlossen darauf, den Empfehlungen im Schlussbericht der Dialoggruppe Folge zu leisten. Das UVEK schrieb auf Antrag des Kantons das Ausführungsprojekt ab. Die neu gegründete übergeordnete Projektorganisation "espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN)" bestehend aus den Städten Biel (Lead) und Nidau, den Gemeinden Brügg, Port und Ipsach, der Region seeland.biel/bienne und dem Kanton hat die Empfehlungen weiterbearbeitet. Im Rahmen der Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West wurde überprüft, welchen Beitrag Tunnels als MIV-Infrastrukturelemente für die Erreichung der verkehrlichen Ziele im Raum Biel leisten und welchen Beitrag alternative Lösungen ohne Tunnels leisten.

Der technische Schlussbericht der Gesamtmobilitätsstudie, erstellt durch Expertenbüros, liegt seit Anfang 2025 vor. Im Rahmen einer Mitwirkung wurden diese Resultate durch die fachlich-operative Ebene der EBBN mit der Öffentlichkeit gespiegelt – mit dem Ziel, ein breites Stimmungsbild von Gemeinden, Verbänden und der Bevölkerung zu den vorgeschlagenen Stossrichtungen einzuholen.

Der vorliegende Bericht fasst die Erkenntnisse aus der Mitwirkung zusammen und zeigt das resultierende Stimmungsbild zuhanden der Behördendelegation von EBBN auf.

1.2 Zeitraum und Mitwirkungsunterlagen

Die Mitwirkung zur Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West fand vom 25. Februar 2025 bis zum 25. April 2025 öffentlich statt. Über die Website der EBBN stand ein digitales Eingabeformular zur Verfügung, das eine einfache und direkte Beteiligung ermöglichte. Ergänzend dazu konnten auch schriftliche Stellungnahmen auf dem Postweg eingereicht werden.

Während der gesamten Mitwirkungsphase standen sämtliche relevanten Unterlagen zur Verfügung:

- Schlussbericht der Gesamtmobilitätsstudie
- Präsentation – Zentrale Ergebnisse in kompakter Form

1.3 Kommunikation der Mitwirkung

Der Start der Mitwirkung wurde mit einer Medienmitteilung öffentlich kommuniziert. Ergänzend dazu erfolgte die Publikation auf den Webseiten der Partner:innen der EBBN – namentlich des Kantons, der Region sowie der beteiligten Gemeinden. Darüber hinaus wurde die Mitwirkung in zahlreichen regionalen Amtsanzeigern angekündigt, darunter:

- Biel/Leubringen, Nidauer Anzeiger, Büren und Umgebung, Aarberg, Region Erlach
- Le Courier, Feuille d’Avis du District de Courtelary, Bulletin des Communes (Bulcon)
- FO La Neuveville, FO de Moutier

Zur Information und Einbindung zentraler Akteure fanden zudem zwei Informationsanlässe statt:

- EBBN-Forum am 26. Februar 2025 mit rund 22 Teilnehmenden
- Gemeindeganzen am 20. Februar 2025 mit rund 20 Teilnehmenden

Ziel all dieser Massnahmen war es, eine möglichst breite Öffentlichkeit zu erreichen und zur aktiven Mitwirkung einzuladen.

1.4 Anzahl Eingaben

Im Rahmen der Mitwirkung zur Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West gingen insgesamt 100 schriftliche Eingaben ein. Die Eingaben verteilen sich auf folgende Absendergruppen:

- 11 Gemeinden
- 18 Verbände, Institutionen, Parteien und Organisationen
- 71 Privatpersonen und Unternehmen

Die Tabelle 1 gibt einen Überblick über die eingegangenen Eingaben seitens der Gemeinden sowie der Verbände, Institutionen, Parteien und Organisationen. Die detaillierten Inhalte der einzelnen Rückmeldungen sind im Anhang A dokumentiert.

Tabelle 1 - Überblick Eingaben Mitwirkung

11	Gemeinden
	Stadt Biel/Bienne Stadt Nidau Einwohnergemeinde Bellmund Einwohnergemeinde Brügg Einwohnergemeinde Evilard Einwohnergemeinde Ipsach Einwohnergemeinde Mörigen Einwohnergemeinde Orpund Einwohnergemeinde Port Einwohnergemeinde Täuffelen-Gerolfingen Einwohnergemeinde Twann-Tüscherz
18	Verbände, Institutionen, Parteien und Organisationen
3	Regionale Verbände / Institutionen
	Jura bernois.Bienne (Jb.B) Verein seeland.biel/bienne Regionale Verkehrskonferenz 1 (RVK1)
6	Parteien
	Fraktion Grüne/EVP Nidau GLP Ipsach Grüne Biel / Les Vertes Bienne Grünliberale Biel/Bienne Parti socialiste romand SP-PS Biel/Bienne
9	Interessensverbände / Organisationen
	N5 Bielersee – so nicht Pro Natura Seeland Pro Velo Biel/Bienne.Seeland, Jura Bernois Stiftung Landschaftsschutz Schweiz VCS-Regionalgruppe Biel/Bienne Verein Gruppe S Vingelz-Leist Westast so nicht Wirtschaftsverbände und TCS – Wirtschaftskammer Biel-Seeland (WIBS) – Handels- und Industrieverein des Kantons Bern, Sektion Biel-Seeland/Berner Jura – Berner KMU – TCS-Sektion Biel/Bienne-Seeland
71	Privatpersonen und Unternehmen
66	Privatpersonen
5	Unternehmen

2. Schwerpunktthemen der Mitwirkungseingaben

Die Mitwirkungseingaben zur Gesamtmobilitätsstudie konnten frei formuliert werden, da im Rahmen der Mitwirkung keine leitenden Fragen vorgegeben waren. Diese Offenheit ermöglichte es den Teilnehmenden, ihre Anliegen, Einschätzungen und Beobachtungen individuell einzubringen. Entsprechend zeigen die Rückmeldungen eine grosse inhaltliche Breite – sowohl hinsichtlich der thematischen Schwerpunkte als auch in der Flughöhe, also dem Grad der Detaillierung und Abstraktion der Beiträge. Nicht alle Eingaben bezogen sich direkt auf die Ergebnisse der Gesamtmobilitätsstudie, sondern griffen teilweise auch allgemeine oder angrenzende Mobilitätsthemen auf.

Das vorliegende Kapitel dient dazu, die vielfältigen Eingaben systematisch zu ordnen und zusammenzufassen. Hierzu werden nicht alle Einzelbeiträge im Detail wiedergegeben, sondern die Inhalte der insgesamt 100 Eingaben zu einem möglichst umfassenden und ausgewogenen Gesamtbild zusammengeführt. Dieses Zusammenführen erfolgt in zwei Dimensionen:

- Entlang der zentralen Schwerpunktthemen der Eingaben
 - Methodik der Studie
 - Tunnelumfahrungen (allgemeine Rückmeldungen, Porttunnel, Juratunnel)
 - Alternative verkehrliche Ansätze (Motorisierter Individualverkehr (MIV) / Öffentlicher Verkehr (ÖV) / Fuss- und Veloverkehr)
 - Partizipation
 - Finanzierung
- Nach Absendergruppen: Gemeinden, Verbände, Institutionen, Parteien und Organisationen sowie Privatpersonen und Unternehmen

Rückmeldungen zu Partikularinteressen sowie zu spezifischen Tunnelvarianten (z. B. Twann-Tunnel) oder anderen regionalen Verkehrsprojekten wurden in dieser Zusammenfassung nicht vertieft behandelt, da sie den Fokus der Gesamtmobilitätsstudie überschreiten. Diese Beiträge wurden jedoch zur Kenntnis genommen und sind in ihrer Originalfassung im Anhang A dokumentiert.

2.1 Methodik der Studie

In diesem Kapitel 2.1 werden jene Mitwirkungseingaben zusammengefasst, die sich mit den methodischen Ansätzen der vorliegenden Studie auseinandersetzen.



Abbildung 1 Mitwirkungseingaben Thema Methodik der Studie

Die Städte Biel und Nidau, die Gemeinde Port, acht Verbände, Institutionen, Parteien und Organisationen sowie sieben Privatpersonen, Unternehmen haben zur **Methodik der Studie** wie folgt Stellung genommen:

Die **Gemeinden** Port, Biel und Nidau merken in ihren Stellungnahmen folgendes an: Eine Gemeinde weist auf einen Fehler in der Studie hin, dass es keine direkte Busverbindung nach Nidau gibt, bzw. dass subsumiert wird, dass Nidau nicht zum Agglomerationskern gehört. Sie stellt richtig, dass heute die Buslinien 4, 5 und 6 der Verkehrsbetriebe Biel sowie die Postautolinien 86 und 87 direkt nach Nidau verkehren. Es wird kritisch hinterfragt, ob weitere solche grundsätzlichen Fehleinschätzungen bestehen, was die Erkenntnisse der GMS in Frage stellen würde. Eine Gemeinde hinterfragt die Gewichtung der Bewertungskriterien. Zudem wird die unzureichende Berücksichtigung des Verkehrs in den Agglomerationen bemängelt und die unverhältnismässige starke Gewichtung der Interessen der Stadt Biel gegenüber der Agglomeration.

Mehrere Eingaben von **Verbänden, Institutionen, Parteien und Organisationen** halten fest, dass die Studie nachvollziehbar und schlüssig ist. Positiv wird die detaillierte Auslegung der Verkehrsentwicklung herausgehoben sowie die Erhebung der Daten des MIV zu Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr. Auch wird der Aufbau des Zielrasters und die Ergänzung der Mobilitätsziele mit Nachhaltigkeitszielen Wirtschaft, Ökologie und Gesellschaft begrüsst. Von Verbänden und Interessensgruppen wurden die folgenden Punkte kritisiert: In den Planungssperimeter müsste auch das angrenzende Gebiet des Grand Chasseral (Berner Jura) einbezogen werden, da dort ein beträchtlicher Teil des Pendelverkehrs anfällt und ein grosser Anteil des motorisierten Individualverkehrs besteht. Weiter kritisiert wird, dass sich kein Baustein mit dem Güterverkehr in der Stadt (City Logistik) befasst. Bezüglich der Datenerhebung wird bemängelt, dass die Bilder der Verkehrsströme aus den Kameraerhebungen nicht öffentlich sind, was zu Zweifel an der Studie führen kann. Zudem wird die ungenügende Erhebung der Daten des Fuss- und Veloverkehrs betont und somit die ungenügenden Aussagen zu diesen Verkehrsträgern. Hier wird Nachholbedarf festgestellt. Einzeleingaben kritisieren die fehlende systematische Untersuchung der vorgeschlagenen kurz- und mittelfristigen Massnahmen aus dem Dialogprozess zum Westast. In Frage gestellt wird auch, ob die Planungsgrundlagen in Bezug auf die Stadt Biel und des Schlussberichts Dialogprozess aktuell sind, da der kommunale Ortsplan von Biel aus den 1990er Jahren stammt und im Schlussbericht Dialogprozess nur das Spitalareal

Beaumont Bestand hat und nicht das regionale bedeutende Spital in Brügg. Zudem wird hinterfragt, wie breit und wie offiziell abgestützt der Schlussbericht des Dialogprozesses ist, welcher der Gesamtmobilitätsstudie zugrunde liegt. Das Zukunftsbild werde aus Sicht einer Eingebenden falsch oder nur teilweise wiedergegeben. So fehle bspw. die Prüfung von weiteren unterirdischen Verkehrslösungen sowie der Einbezug von neuen Mobilitätsformen, technologischen Fortschritten und Bedürfnissen der Wirtschaft. In der Studie fehle zudem eine qualitative Analyse der Beweggründe für die Nutzungsmuster der Bevölkerung von ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr. Auch kritisiert wird, dass Bestandteile im ÖV-Konzept 2035 fehlen, keine konkreten Massnahmen in der GMS vorgeschlagen werden und sie sich nur vage und vorsichtig zu zentralen Punkten äussert.

Die meisten Eingaben der **Privatpersonen und Unternehmen** äussern sich nicht direkt zur Methodik der Studie. Kritisch wurden die folgenden Punkte von Einzeleingaben geäussert: Es bestehe Unklarheit bezüglich der Messmethode der Kategorie Durchgangsverkehr. Zudem richte sich die Studie gegen die Gemeinden am rechten Seeufer. Die Aussage, dass es nur geringfügigen Mehrverkehr in diesen Gemeinden gibt, wird als nicht wissenschaftlich fundiert bewertet. Kritisiert wird zudem, dass das ursprüngliche Westast-Projekt nicht in die Studie aufgenommen wurde.

Ausrichtung Studie mit fehlendem Fokus auf MIV

Zahlreiche Stimmen aus der Bevölkerung, Gemeinden, Organisationen und Verbänden kritisieren, dass der MIV in der Analyse zu wenig berücksichtigt worden sei. Die Studie fokussiere stark auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie auf den Fuss- und Veloverkehr – teilweise zulasten einer realitätsnahen Betrachtung des MIV. Besonders kritisiert wird, dass die Bedürfnisse von Pendler:innen, Handwerker:innen und Personen aus schlecht an den ÖV angebundenen Agglomerationen ungenügend berücksichtigt würden. Die geplanten Massnahmen, wie der Abbau von Parkplätzen, Verkehrsberuhigungen oder Temporeduktionen, werden von vielen als unausgewogen und bevormundend empfunden. Es wird gefordert, den Binnen-, Quell- und Zielverkehr differenzierter zu betrachten und statt auf Verdrängung stärker auf einen funktionierenden Verkehrsfluss und auf eine vernetzte Infrastruktur zu setzen. Die Gemeinde Port etwa kritisiert, dass die Studie eine einseitige Perspektive einnimmt, die den Alltag vieler Menschen und die wirtschaftlichen Realitäten nicht ausreichend abbildet. Auch der TCS, die Wirtschaftsverbände und weitere Akteure fordern, dass der MIV nicht einfach reduziert, sondern in eine realistische Mobilitätsstrategie integriert werden müsse. Die Alternativen werden nur dann als gangbar angesehen, wenn sie tatsächlich praxistauglich seien. Insgesamt wird deutlich, dass viele Rückmeldungen eine umfassendere und ausgewogenere Behandlung des MIV in der Studie fordern.

2.2 Tunnelumfahrungen als MIV – Infrastrukturelemente

In diesem Kapitel 2.2 werden die Mitwirkungseingaben zusammengefasst, die sich mit Tunnels als Elemente der MIV-Infrastruktur befassen. In vielen Eingaben wurde nicht spezifisch auf einzelne Tunnels eingegangen. Stattdessen wurden Tunnels grundsätzlich – im Sinne einer Strasseninfrastruktur – entweder befürwortet oder abgelehnt. Die konkreten Rückmeldungen und Argumente zu den einzelnen Optionen, insbesondere Porttunnel und Juratunnel, werden in den folgenden Kapiteln detailliert dargestellt.



Abbildung 2 Mitwirkungseingaben Thema Tunnels als MIV-Infrastrukturelement

Ein Grossteil der Gemeinden, nahezu alle Verbände, Institutionen, Parteien und Organisationen sowie zahlreiche Privatpersonen und Unternehmen haben sich in ihren Stellungnahmen zum Thema Tunnels als MIV-Infrastrukturelemente geäussert.

Unter den **Gemeinden** sind die Aussagen bezüglich der Tunnels heterogen. Im Vordergrund der Argumentation stehen die lokalen Bedürfnisse der einzelnen Gemeinden. Die Gemeinden Täuffelen-Gerolfingen, Nidau, Ipsach, Twann-Tüscherz, Mörigen, Bellmund und Port äussern sich alle spezifisch zu den Tunneloptionen Port- und/oder Juratunnel (siehe Ausführungen in den nächsten Kapiteln). Die Gemeinden Orpund und Evillard machen keine direkte Aussage zu den Infrastrukturelementen. Die Stadt Biel und Brügg nehmen die Ergebnisse der Studie bezüglich den Infrastrukturelementen zur Kenntnis, insbesondere deren schlechte Wirksamkeit für die Bedürfnisse der Agglomeration, die hohen finanziellen Investitionen und Auswirkungen auf Umwelt und Städtebau.

Mehrheitlich werden die geprüften Tunnels in den Stellungnahmen der **Verbände, Institutionen, Parteien und Organisationen** abgelehnt. Punktuelle Vorteile durch die Entlastungswirkung von Tunnels werden anerkannt, gleichzeitig wird jedoch das unbefriedigende Kosten-Nutzen-Verhältnis bedauert. Sie stützen sich dabei auf die Erkenntnisse aus der Studie, die zeigen, dass der Durchgangsverkehr nur einen kleinen Anteil am Gesamtverkehr ausmacht. Die Tunnels brächten zwar lokale Verbesserungen auf den entlasteten Hauptachsen, haben aber eine geringe Wirkung auf den Verkehrsfluss in der Stadt Biel und leisten keinen Beitrag zur Erreichung der Verkehrsziele in der Agglomeration Biel. Zudem verursachen sie hohe Kosten und zögen zusätzlichen Verkehr an (induzierter Verkehr). Damit stünden sie im Widerspruch zu Klimazielen, nachhaltiger Stadtentwicklung und einer Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger. Zudem würden sich bestehende Probleme lediglich verlagern – etwa auf das linke Seeufer oder in bisher weniger belastete Quartiere – während sich die Gesamtsituation nicht oder sogar negativ entwickeln könnte. Die Parteien beleuchten zudem, dass die Tunnels zu hohen CO₂-Emissionen und Kosten führen, während der Nutzen für den MIV gering bleibt. Es wird befürchtet, dass ein Tunnel den MIV noch attraktiver machen

und somit den Zielen einer MIV-Reduktion (Stadt Biel) respektive -Stabilisierung (Region) entgegenwirken.

Unter den **Privatpersonen und Unternehmen** sind die Meinungen zu den Tunnels geteilt. Einerseits werden die Tunnels befürwortet, mit der Argumentation, den Pendelverkehr zu beschleunigen und den Durchgangsverkehr aus Wohnquartieren fernzuhalten. Die Mehrheit der Rückmeldungen lehnt jedoch neue Tunnel klar ab. Begründet wird dies mit den hohen Kosten, der mangelnden Wirksamkeit angesichts des überwiegend lokalen Verkehrs (Binnen-, Quell- und Zielverkehr) sowie mit ökologischen und städtebaulichen Zielen. Die Gesamtmobilitätsstudie wird mehrfach als schlüssige Grundlage zitiert, um auf teure Tunnelprojekte zu verzichten und stattdessen den öffentlichen Verkehr sowie intermodale Lösungen zu stärken.

2.2.1 Porttunnel

In diesem Unterkapitel 2.2.1 werden jene Mitwirkungseingaben zusammengefasst, die sich explizit zum Thema Porttunnel geäußert haben.



Abbildung 3 Mitwirkungseingaben Thema Porttunnel

Die **Gemeinden** zeigen ein gemischtes Bild. Nidau, Biel und Mörigen sprechen sich gegen den Bau des Porttunnels aus, unter der Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses und der fehlenden übergeordneten Wirkung. Die Gemeinden Täuffelen-Gerolfingen, Bellmund, Ipsach und Port befürworten den Porttunnel. Aus dem Grund, dass dieser eine Entlastung des Ortsverkehrs in den Agglomerationsgemeinden bringen würde, zur Reduktion des Durchgangsverkehrs beitragen und positive Auswirkungen auf den strassenseitigen ÖV mit sich bringen würde. Vorteile durch Tunnels wären eine höhere lokale Lebensqualität in Ipsach, Port und Nidau und eine vereinfachte Förderung des ÖV und Fuss- und Veloverkehrs, weil ein grosser Teil des MIV von der Oberfläche verschwindet. Die Option Porttunnel kurz wird von Ipsach abgelehnt. Die weiteren Gemeinden haben sich nicht spezifisch zum Porttunnel geäußert.

Die drei Eingaben aus den **Verbänden, Institutionen, Parteien und Organisationen**, die sich direkt zum Porttunnel äussern, lehnen das Infrastrukturelement Porttunnel ab. Der erwartete Mehrverkehr, die Verlagerung der Verkehrsproblematik und das ungenügende Kosten-Nutzen-Verhältnis sind die Gründe, dass auf den Porttunnel verzichtet werden soll. Zudem werden ökologische Bedenken geäußert.

Die Umfrage zeigt bei den **Privatpersonen und Unternehmen**, welche sich zum Porttunnel geäußert haben, überwiegend Zustimmung, insbesondere die Option «Porttunnel lang». Der Tunnel wird als

notwendig erachtet, um die Verkehrsbelastung in den Gemeinden Port, Nidau, Ipsach und Brügg spürbar zu reduzieren. Zudem wird erwartet, dass die grösstmögliche Wirkung erzielt wird, wenn der Porttunnel mit dem Juratunnel kombiniert wird. Zudem sei der Tunnel als Zubringer für den Ostast wichtig, um den innerstädtischen Verkehr zu reduzieren. Kritische Stimmen aber äussern ökologische und verkehrstechnische Bedenken und weisen auf das ungünstige Kosten-Nutzen-Verhältnis hin.

2.2.2 Juratunnel

In diesem Unterkapitel 2.2.2 werden jene Mitwirkungseingaben zusammengefasst, die sich explizit zum Thema Juratunnel geäußert haben.



Abbildung 4 Mitwirkungseingaben Thema Juratunnel

Die **Gemeinden** Port, Möriegen, Täuffelen-Gerolfingen und Twann-Tüscherz haben sich spezifisch zum Juratunnel geäußert. Die drei erste genannten sprechen sich direkt für den Bau des Juratunnels aus. Sie betonen dessen Bedeutung für die Entlastung des innerstädtischen Verkehrs – sowohl durch die Umleitung des Durchgangsverkehrs in den betroffenen Gemeinden als auch durch die Nutzung des Tunnels durch Teile des Agglomerationsverkehrs. Verglichen mit dem Ostast wird hier die gleiche Wirkung erwartet. Die Gemeinde Twann-Tüscherz betont den Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrsbelastung, insbesondere bei der Nichtumsetzung des Juratunnels.

Die zwei Eingaben aus den **Verbänden, Institutionen, Parteien und Organisationen** äussern sich wie folgt: Einerseits wird der Tunnel wegen der erwarteten Entlastung des Durchgangsverkehrs in Ligerz begrüßt, andererseits wird wegen des ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses die Umsetzung des Tunnels nicht unterstützt.

Die Meinungen der **Privatpersonen und Unternehmen** zur Schliessung der Nationalstrassenlücke bei Biel und zum Bau eines Juratunnels sind geteilt. Einerseits betonen die Eingaben die grundsätzliche Notwendigkeit, die Lücke zwischen der A5 und der A1 zu schliessen, um die Verkehrsanbindung zwischen Biel, Neuchâtel und Solothurn zu verbessern. Insbesondere wird argumentiert, dass die Verbindung Biel–Neuchâtel ebenso wichtig sei wie jene Richtung Solothurn – im Sinne eines gesamtschweizerischen Verkehrsnetzes. Dabei wird der Juratunnel – speziell in der Langversion – als verträgliche Lösung wahrgenommen, um den Durchgangsverkehr aus der Stadt Biel herauszuhalten, die Wohnqualität zu steigern und landwirtschaftliche Flächen zu schonen. Unter den kritischen Stimmen wird der tatsächliche Verkehrsnutzen bezweifelt und die hohen Kosten bemängelt. Vor dem Hintergrund von Sparprogrammen auf Bundesebene wird die Planung grosser Infrastrukturprojekte

generell infrage gestellt. Der Juratunnel wird oft mit dem ursprünglichen Westast-Projekt in Verbund gebracht. Mehrere Aussagen beklagen, dass dieser bereits genehmigte und ausgereifte Plan des Westasts ohne zwingende Not verworfen wurde. Befürworter des Westasts argumentieren, dass dieser Plan die Netzlücke funktional geschlossen hätte und in Übereinstimmung mit dem Nationalstrassengesetz stand. Einige wünschen sich, dass man zumindest auf diesen Plan zurückkomme oder ihn teilweise wieder aufgreife.

2.3 Alternative Ansätze

Im folgenden Kapitel werden die Mitwirkungseingaben zu alternativen verkehrlichen Ansätzen dargestellt – darunter zum motorisierten Individualverkehr, zum öffentlichen Verkehr sowie zum Fuss- und Veloverkehr.

2.3.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

In diesem Unterkapitel 2.3.1 werden jene Mitwirkungseingaben zusammengefasst, die sich explizit zum motorisierten Individualverkehr (MIV) geäußert haben.

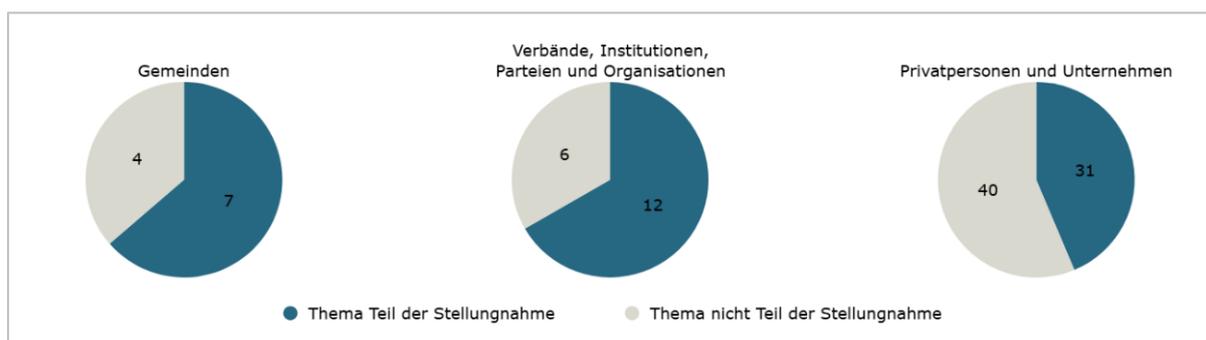


Abbildung 5 Mitwirkungseingaben Thema MIV

Zum Thema motorisierter Individualverkehr (MIV) haben sich ein Grossteil der Gemeinden, verschiedene Verbände, Institutionen, Parteien und Organisationen sowie zahlreiche Privatpersonen und Unternehmen geäußert bzw. das Thema in ihren Rückmeldungen aufgegriffen.

Die **Gemeinden** Orpund, Nidau, Ipsach, Evilard, Bellmund, Biel und Port betonen in ihren Rückmeldungen die Notwendigkeit, den MIV differenziert zu behandeln und die Relevanz als Verkehrsmittel im heutigen System zu berücksichtigen. Im Zentrum steht der Wunsch nach einer ausgewogenen Mobilitätsstrategie, die nachhaltige Verkehrsträger fördert, ohne dabei die berechtigten Bedürfnisse von Autofahrenden – etwa Berufspendelnde, Handwerker:innen oder Kund:innen im Einzelhandel – zu vernachlässigen. Kritisch gesehen wird eine zu restriktive Verkehrspolitik, die als potenzielle Gefährdung der Standortattraktivität wahrgenommen wird. Stattdessen werden eine bedarfsgerechte Parkraumpolitik, eine verbesserte Verkehrssteuerung und die Entwicklung multimodaler Lösungen gefordert, um alle Verkehrsteilnehmenden sinnvoll zu integrieren. Es wird betont, dass der innerstädtische Verkehr möglichst flüssig geführt werden sollte, um Umweltbelastungen, Staus und wirtschaftliche Nachteile zu vermeiden. Besonders problematisch ist für einige Gemeinden die starke Belastung durch den Durchgangsverkehr, verbunden mit einer oft unzureichenden Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Sie sehen ihre Möglichkeiten zur Reduktion des MIV begrenzt und fordern, regionale

Besonderheiten sowie geografische und infrastrukturelle Voraussetzungen stärker zu berücksichtigen. Aus Sicht der Gemeinden braucht es eine realistische Anerkennung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung, bei der auch individuelle Lebensumstände und die eingeschränkte Praktikabilität von Alternativen zum Auto mitbedacht werden. Ein weiterer Punkt ist die überregionale Dimension der Mobilitätsplanung. Aus Sicht der Gemeinden werden Aspekte wie die Harmonisierung von Parkgebühren und die Schaffung zentraler Parkierungsmöglichkeiten mit überregionaler Funktion bislang zu wenig beachtet. Diese Elemente werden jedoch als zentral angesehen, um eine effiziente und nachhaltige Verkehrsinfrastruktur umzusetzen.

Die Rückmeldungen aus den **Verbänden, Institutionen, Parteien und Organisationen** zeigen unterschiedliche Haltungen zum MIV. Gefordert wird eine ausgewogene Verkehrspolitik, die Erreichbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Umweltaspekte verbindet. Die Bedeutung des Autos für Menschen in peripheren Regionen, wo der öffentliche Verkehr oft keine praktikable Alternative darstellt, wird betont. Kritisiert wird, dass die vorgeschlagenen Massnahmen – etwa Parkplatzabbau, Road Pricing und unterbrochene Verkehrsachsen – den MIV einseitig unattraktiv machen, ohne gleichzeitig tragfähige Alternativen zu bieten. Von Einzeleingaben werden gezielte Optimierungen im bestehenden Netz gefordert und generelle Temporeduktionen abgelehnt. Vermisst wird eine Berücksichtigung wichtiger Ausweichrouten in der Studie. Der Wirtschaftsverkehr müsse gesichert bleiben. Die Parteien argumentieren, dass im hausgemachten MIV – insbesondere im Agglomerationskern – der grösste Hebel für die Verbesserung im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung liegt. Zudem wird betont, dass eine gute Abstimmung aller Verkehrsbeteiligten wichtig ist und der öffentliche Raum nicht allein dem Auto dienen darf.

Die Eingaben der **Privatpersonen und Unternehmen** machen deutlich, dass der MIV ein zentrales Spannungsfeld in der Verkehrs- und Stadtplanung der Region Biel darstellt. Besonders in der Stadt und den angrenzenden Quartieren wird eine hohe Verkehrsbelastung beklagt. Viele der Eingaben kritisieren, dass trotz der bekannten Problematik und einer absehbaren Zunahme des Pendlerverkehrs bislang keine ausreichenden Massnahmen zur Steuerung oder Entlastung des Verkehrs ergriffen wurden. Die Studienresultate werden zudem als wenig gewinnbringend für die zukünftige Situation eingeschätzt. Dabei zeigt sich ein deutliches Spannungsfeld zwischen der Stadt Biel und den umliegenden Gemeinden. Menschen aus der Agglomeration fühlen sich in ihrer Mobilität eingeschränkt – verkehrsberuhigende Massnahmen, Parkplatzabbau und Sperrungen werden vielfach als Behinderung empfunden. Sie klagen über längere Fahrzeiten, Staus, fehlende Parkmöglichkeiten und eine erschwerte Erreichbarkeit der Innenstadt, insbesondere für Familien und Berufstätige, die auf das Auto angewiesen sind. Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass Einschränkungen innerhalb der Stadt zu einer Verlagerung der Verkehrsprobleme in die umliegenden Gebiete führen und dort die Lebensqualität beeinträchtigen. Weiter wird z.B. auch konkret auf die ASM-Schranke bei der Bernstrasse eingegangen, die den Verkehrsfluss stört.

Auf der anderen Seite fordern zahlreiche Stimmen eine gezielte Reduktion des MIV – aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes sowie der sozialen Gerechtigkeit. Besonders in dicht besiedelten und sozial benachteiligten Stadtquartieren sei die Belastung durch Lärm und schlechte Luftqualität hoch. Für viele ist der Rückbau der autogerechten Stadt ein notwendiger Schritt hin zu einer lebenswerteren Umgebung. Kritisiert wird jedoch auch ein einseitiger, restriktiver Ansatz, der den Menschen ideologisch motiviert Einschränkungen auferlegt, ohne ihre Mobilitätsbedürfnisse ausreichend zu berücksichtigen. Stattdessen wird ein pragmatischer und systemischer Zugang gefordert, bei dem

alle Verkehrsmittel als sich ergänzende Bestandteile eines Gesamtsystems verstanden werden. Attraktive und bezahlbare Alternativen wie gut ausgebaute Park-&-Ride-Angebote, sichere Umsteigepunkte und eine bessere Trennung von Durchgangs- und Zielverkehr sollen den Umstieg auf den ÖV oder das Fahrrad erleichtern.

2.3.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

In diesem Unterkapitel 2.3.2 werden jene Mitwirkungseingaben zusammengefasst, die sich explizit zum Öffentlichen Verkehr (ÖV) geäußert haben.



Abbildung 6 Mitwirkungseingaben Thema ÖV

Ein Grossteil der Gemeinden, zahlreiche Verbände, Institutionen, Parteien und Organisationen sowie einige Privatpersonen und Unternehmen haben sich in ihren Stellungnahmen zum Thema geäußert bzw. es in ihren Rückmeldungen aufgegriffen.

Die **Gemeinden** Brügg, Täuffelen-Gerolfingen, Orpund, Nidau, Biel, Möriegen, Bellmund und Port zeigen in ihren Eingaben eine breite Zustimmung zur Stärkung des ÖV, betonen aber zugleich finanzielle, infrastrukturelle und planerische Herausforderungen. Der Ausbau des ÖV ist zentral, um die zunehmende Verkehrsbelastung durch Bevölkerungswachstum und wirtschaftliche Entwicklung (v. a. Brüggmoos, Bözingenfeld) zu bewältigen. Gezielte Massnahmen wie Taktverdichtungen, neue Direktverbindungen und verbesserte Fahrplanabstimmungen werden für eine bessere ÖV-Anbindung gefordert, u. a. für Täuffelen-Gerolfingen, Orpund, Nidau und das Bözingenfeld. Die Vision S-Bahn 2045 wird als zukunftsweisend angesehen. Ein beschleunigter Ausbau mit frühzeitigen, kostengünstigen Massnahmen soll rasche Wirkung zeigen. Für die Gemeinden fehlt eine Lösung, wie die finanziellen Mittel zur Realisierung der Massnahmen sichergestellt werden. Nicht alle vorgeschlagenen Projekte sind bereits gesichert oder finanziell umsetzbar. Platzprobleme und mangelnde Entflechtung behindern den Ausbau. Verlässlichkeit und Attraktivität des ÖV müssten erhöht werden, u. a. durch kürzere Fahrzeiten, insbesondere gegenüber dem Auto, barrierefreie Umsteigeplattformen und Extrafahrten bei Grossanlässen. Einige Orte seien bereits gut erschlossen (z. B. Magglingen/Leubringen), andere bräuchten bessere Erschliessung. Ein leistungsfähiger, finanzierbarer und gut getakteter ÖV sei Voraussetzung für die angestrebte Verkehrsverlagerung. Politische Priorisierung, faire Finanzierung und pragmatische Umsetzungsschritte seien entscheidend, um die Mobilitätswende in der Region Biel erfolgreich zu gestalten. Die weiteren Gemeinden äussern sich nicht direkt zum ÖV.

Die Eingaben aus den **Verbänden, Institutionen, Parteien und Organisationen** stützen das Bedürfnis, den öffentlichen Verkehr (ÖV) zu stärken. Die Umsetzung des ÖV-Konzepts 2035 und der Vision S-Bahn Biel 2045 wird dabei als zentral angesehen. In den Eingaben wird mehrfach betont, dass der ÖV bisher zu wenig priorisiert wurde, obwohl er wesentlich zur Verlagerung vom MIV beitragen könnte. Insbesondere in Planung und Infrastruktur fehle es an einer konsequenten Umsetzung. Das ÖV-Konzept 2035 wird breit unterstützt und gilt als Voraussetzung für eine erfolgreiche Verkehrswende. Um die Attraktivität des ÖV zu steigern sind mehr Angebote, bessere Erschliessung und stabile Fahrpläne nötig, vor allem auch in peripheren Lagen. Die Notwendigkeit eines konsequenten Verkehrsmanagements mit ÖV-Priorisierung wird betont, insbesondere zur Vermeidung von Verspätungen. Anschlüsse müssen pünktlich und zuverlässig gewährleistet sein. Hindernisfreie Infrastruktur, ein integriertes Verkehrssystem mit funktionierenden Transportketten, guten Umsteigebeziehungen und stabilen Fahrplänen sei essenziell für die Attraktivität und wird gewünscht. Die Notwendigkeit eines konsequenten Verkehrsmanagements mit ÖV-Priorisierung wird betont, insbesondere zur Vermeidung von Verspätungen bzw. verpasste Anschlüsse durch MIV-Stau. Die Eingaben aus den Parteien unterstreichen, dass ein umfassender Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV), in Kombination mit dem Fuss- und Veloverkehr, zentral für die Reduktion des MIV ist. Der ÖV wird als Schlüssel zur Verkehrsverlagerung gesehen. Direkte, getaktete Verbindungen zwischen Stadt und Region (Seeland, Berner Jura) sind nötig, besonders entlang bestehender Eisenbahnachsen. Infrastruktur-Investitionen sind unerlässlich: Taktverdichtungen und Streckenerweiterungen erfordern bauliche Massnahmen wie Unterführungen, Kreuzungspunkte und Linienverdoppelungen. Attraktive ÖV-Tarife und soziale Mobilitätsstrategien (z. B. Vergünstigungen für Familien und Senioren) stärken die Akzeptanz. Jedoch wird auch betont, dass der ÖV den MIV nicht ganzheitlich ersetzen kann.

Die Meinungen der **Privatpersonen und Unternehmen** zeigen ein deutliches Bedürfnis nach einem konsequenten und zügigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und sehen das Potential einer Verlagerung des MIV auf den ÖV. Das ÖV-Konzept 2035 wird grundsätzlich begrüsst, aber es wird bezweifelt, dass es vollständig und wirksam umgesetzt wird. Viele fordern attraktive, bezahlbare und einfach nutzbare Angebote (z. B. bessere Taktung, Gratis-ÖV, Park & Ride-Systeme für einen einfachen Umstieg, Integration verschiedener Verkehrsträger). Der hohe Preis und die oft mangelhafte Erreichbarkeit oder Anschlussmöglichkeiten halten viele vom Umstieg ab. Zudem gibt es konkrete Kritikpunkte wie fehlende Busverbindungen und fehlende Bushaltestellen an zentralen Standorten in der Stadt sowie schlechte Taktung am Abend und am Wochenende. Parallel wird betont, dass realistische Erwartungen gesetzt und die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt werden müssen. Allgemein wird ein gesellschaftlicher Wandel hin zu nachhaltiger Mobilität gefordert – durch Infrastruktur, Anreize und Sensibilisierung.

2.3.3 Fuss- und Veloverkehr

In diesem Unterkapitel 2.3.3 werden jene Mitwirkungseingaben zusammengefasst, die sich explizit zum Thema Fuss- und Veloverkehr geäußert haben.



Abbildung 7 Mitwirkungseingaben Thema Fuss- und Veloverkehr

Einige Gemeinden, zahlreiche Verbände, Institutionen, Parteien und Organisationen sowie einige Privatpersonen und Unternehmen haben sich in ihren Stellungnahmen zum Thema Fuss- und Veloverkehr geäußert.

Die **Gemeinden** Orpund, Biel, Brügg, Täuffelen-Gerolfingen, Twann-Tüscherz äussern sich in ihren Eingaben befürwortend zu einem gezielten Ausbau des Fuss- und Veloverkehrsnetzes, insbesondere entlang der beiden Seeufer. Kritisch hervorgehoben wird der Mangel an überregionalen, durchgängigen Verbindungen fürs Velo – vor allem abseits der bestehenden Freizeitrouten. Eine koordinierte, gemeindeübergreifende Planung mit klaren Zuständigkeiten und ausreichender finanzieller Unterstützung wird als notwendig erachtet, um die bisher fragmentierte Umsetzung zu überwinden. Konkrete Forderungen fürs Velo beinhalten Tempo-Reduktionen entlang der A5, sichere Querungen, den Ausbau bestehender Velowege sowie schnelle Verbindungen in Orpund und Gerolfingen.

Auch die **Verbände, Institutionen, Parteien und Organisationen** stimmen der Notwendigkeit des Ausbaus der Veloverkehrsinfrastruktur zu – insbesondere entlang der A5 und an neuralgischen Punkten wie der Neuenburgstrasse. Zusätzlich sollen Massnahmen wie flächendeckendes Tempo 30 oder Begegnungszonen zur Sicherheit und Attraktivität beitragen. Die konsequente Umsetzung bestehender Pläne – wie der regionale Velonetzplan – ist essenziell, um den Fuss- und Veloverkehr als zentrale Säulen einer nachhaltigen Mobilität zu stärken und die angestrebte Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu ermöglichen. Dieser soll durch sichere Querungen unterstützt werden. Die Parteien betonen, dass ein Ausbau gemeindeübergreifend koordiniert angegangen werden soll. Hervorgehoben wird insbesondere auch, dass die Sicherheit der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur mangelhaft sei und dringend verbessert werden müsse. Mit dem Ausbau der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur werde eine Verbesserung der Lebensqualität erreicht. Einzelne Eingaben kritisieren, dass eine verlässliche Datengrundlage fehle, was eine präzise Analyse erschwert.

Bei den **Privatpersonen und Unternehmen** besteht ein breiter Konsens über die Notwendigkeit eines sicheren, durchgängigen und komfortablen Velo- und Fussverkehrsnetzes in Biel. Besonders Familien, Kinder und weniger geübte Velofahrende benötigen geschützte, vom motorisierten Verkehr und Fussverkehr getrennte Velorouten, um Sicherheit und Attraktivität zu gewährleisten. Ebenfalls sollen

die Fusswege insbesondere auf den Schulwegen ausgebaut und sicherer gestaltet werden. Die heutige Infrastruktur wird als lückenhaft, unklar signalisiert und teilweise gefährlich empfunden. Gefordert werden: eine konsequente Umsetzung des Sachplans Velo, ein Velowegnetz mit baulich abgetrennten Velowegen auf Hauptachsen sowie bessere Verbindungen zu Freizeitorten, sichere und durchgehende Fusswege. Ergänzend werden wettergeschützte Veloparkplätze, bessere Signalisation und übergemeindliche Koordination verlangt. Die Förderung des Velo- und Fussverkehrs wird als zentraler Baustein einer nachhaltigen Mobilitätswende, zur Erreichung der Klimaziele und zur Steigerung der Lebensqualität in der Stadt gesehen. Die Aussagen waren alle für einen Ausbau der Velo- und Fussverkehrsinfrastruktur.

2.4 Partizipation

In diesem Kapitel 2.4 werden spezifisch diese Eingaben berücksichtigt bzw. zusammengefasst, welche sich zum Partizipationsverfahren explizit geäußert haben.

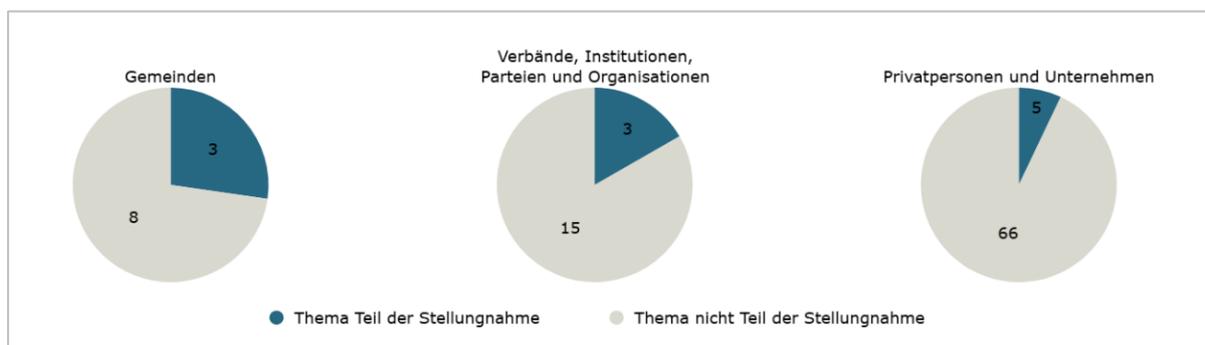


Abbildung 8 Mitwirkungseingaben Thema Partizipation

Drei Gemeinden, drei Verbände, Institutionen, Parteien und Organisationen sowie fünf Privatpersonen und Unternehmen haben sich in ihren Rückmeldungen zum Thema geäußert bzw. dieses in ihren Stellungnahmen aufgegriffen.

Die **Gemeinden** Brügg und Täuffelen-Gerolfingen würdigen in ihren Eingaben den partizipativen Prozess. Port äussert, dass ihre Bedürfnisse trotz ihrer Teilnahme an der Partizipation zu wenig berücksichtigt wurden.

Einerseits wird in einer Eingabe aus den **Verbänden, Institutionen, Parteien und Organisationen** die Art des Verfahrens mit dem Einbezug der Arbeitsgruppe mit einer Überrepräsentation von Autogegnern kritisiert. Zudem werde das Forum dargestellt, als ob alle beteiligten Akteure die Schlussfolgerungen der Studienergebnisse zustimmen würden, was so nicht stimmt. Andererseits wird die Möglichkeit der Partizipation begrüsst, jedoch der Zweck in Frage gestellt, da sich die Stellungnahmen auf eine analytische Untersuchung bezieht und unklar ist wie mit den Mitwirkungseingaben weiter umgegangen wird.

Aus Sicht der **Privatpersonen und Unternehmen** wurde betont, dass der partizipative Prozess auch in der weiteren Planung weitergeführt werden soll. Der Einbezug der Bevölkerung sei wichtig. Eine Eingabe kritisiert die offene Art der Mitwirkung.

2.5 Finanzierung

In diesem Kapitel 2.5 werden spezifisch diese Eingaben berücksichtigt bzw. zusammengefasst, welche sich zur Finanzierung der Infrastrukturen explizit geäußert haben.



Abbildung 9 Mitwirkungseingaben Thema Finanzierung

Fünf Gemeinden sowie drei Verbände, Institutionen, Parteien und Organisationen haben sich in ihren Stellungnahmen dazu geäußert bzw. das Thema in ihren Rückmeldungen aufgegriffen.

Zur Finanzierung der Massnahmen in der Region Biel/Bienne wird von den **Gemeinden** Brugg, Nidau, Biel, Bellmund und Port gefordert, die vom Kanton Bern zurückgestellten Mittel – insbesondere für den nicht realisierten Westast – zweckgebunden für neue Verkehrsprojekte wie die Verbesserung des MIV, den ÖV-Ausbau sowie Fuss- und Veloverkehr zu verwenden. Gleichzeitig wird betont, dass die finanzielle Belastung für viele Gemeinden bereits heute sehr hoch ist. Die geltende Kostenverteilung nach ÖV-Punkten wird als ungerecht empfunden und soll überprüft werden. Ein weiterer Ausbau des ÖV wird nur mit tragbarer Finanzierung unterstützt. Es wird erwartet, dass sich der Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms angemessen beteiligt. Ohne zusätzliche Beiträge von Bund und Kanton droht eine Verzögerung der Umsetzung, weshalb eine koordinierte Mobilisierung zur Sicherstellung der Finanzierung als dringend notwendig erachtet wird.

Zur Finanzierung der Massnahmen wird von einigen **Verbänden, Institutionen, Parteien und Organisationen** gefordert, die durch den Verzicht auf den Westast und das Regiotram eingesparten Mittel gezielt für Projekte im Bereich ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu verwenden. Kritisiert wird, dass die Finanzierung in der Studie bisher zu wenig konkret ist. Eine zügige Umsetzung wird als zentral erachtet und werde nur gelingen, wenn sich Bund und Kanton über vorhandene Mittel und das Agglomerationsprogramm angemessen beteiligen.

3. Erläuterungen EBBN

In diesem Kapitel wird eine Würdigung der Mitwirkungseingaben vorgenommen, indem auf die in Kapitel 2 dargestellten Schwerpunktthemen eingegangen wird. Zudem erfolgt eine fachliche Einschätzung durch die Autorenschaft der Studie sowie und die Projektleitung von EBBN auf operativer Ebene.

3.1 Auftragsdefinition und Perimeter

In den Mitwirkungseingaben wird von einzelnen Eingebenden angemerkt, dass das ursprüngliche Westast-Projekt (A5-Westumfahrung) nicht einbezogen wurde und der Berner Jura nicht Teil des Betrachtungsperimeters war.

Der Perimeter der Gesamtmobilitätsstudie umfasste auch die A16 bis zum Anschluss Biel Nord sowie die Gemeinden Evillard und Magglingen. Im Rahmen der Verkehrserhebungen wurden dabei auch die Verkehrsbeziehungen in den Berner Jura mitanalysiert. Dass das ursprüngliche Westastprojekt nicht in die Überlegungen einbezogen wurde, basiert auf den Ergebnissen bzw. den Empfehlungen der Dialoggruppe.

3.2 Methodik

Hinsichtlich des methodischen Vorgehens bezogen sich die Eingaben in der Mitwirkung auf die folgenden Aspekte: Planungs- und Datengrundlagen, Zielraster, partizipativer Prozess und Flughöhe der Studie.

3.2.1 Planungs- und Datengrundlagen

Bezüglich der Planungs- und Datengrundlagen wird die Frage aufgeworfen, ob die für die Stadt Biel verwendeten Planungsgrundlagen aktuell seien. Bezogen auf die Datengrundlagen wird angemerkt, dass die Datenbasis für den Fuss- und Veloverkehr ungenügend und die Messung des Durchgangsverkehrs unklar sei.

Die Gemeinden wurden über das Projektteam in die Erarbeitung der Gesamtmobilitätsstudie einbezogen. Über dieses Gremium konnte sichergestellt werden, dass für die Gemeinden im Planungssperimeter auf die aktuellsten Planungsgrundlagen zurückgegriffen werden konnte (vgl. auch Grundlagenverzeichnis Gesamtmobilitätsstudie S. 76ff.). Für die Stadt Biel wurde die Gesamtmobilitätstrategie der Stadt Biel einbezogen, die für die Stadt die Grundlage zur Entwicklung von Mobilitätsmassnahmen von 2018 bis 2040 bildet.

Für die Datenanalysen wurde auf das Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kantons Bern zurückgegriffen. Das GVM bietet Möglichkeiten für die Analyse der Verkehrsentwicklung, der Verkehrsstruktur und des Modalsplits bis 2040. Für die Aufgabenstellung im Rahmen der Gesamtmobilitätsstudie hatte das GVM jedoch auch Grenzen. So sind die im ÖV-Konzept 2035 vorgesehenen Massnahmen nicht im Modell implementiert. Ebenfalls sind modellbasierte Analysen für den Fuss- und Veloverkehr auf einer derart lokalen Ebene aufgrund der eingeschränkten Datengrundlage schwierig.

Das GVM stellte die Grundlage für die Analyse zur Entwicklung der Mobilitätsnachfrage in Kapitel 2.2.2 der Gesamtmobilitätsstudie dar. In diesem Rahmen wurde auch der Durchgangsverkehr betrachtet.

Dabei handelt es sich nicht um eine Messung, sondern um Analysen der dem GVM hinterlegten Nachfragematrizen sowie Analysen von Verkehrsspinnen auf ausgewählten Strassenquerschnitten. Die Resultate dieser Analysen wurden mit den Ergebnissen der Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2022¹ verglichen und es wurde eine gute Übereinstimmung festgestellt.

Das GVM konnte aus den oben genannten Gründen hingegen nicht für die Analyse der Auswirkungen von Massnahmen in den einzelnen Stossrichtungen genutzt werden. Aus diesem Grund musste auf ein qualitatives Vorgehen mit dem Zielraster zurückgegriffen werden.

3.2.2 Zielraster und Gewichtung bei der Bewertung

Weitere, die Methodik der Studie betreffende Eingaben, beziehen sich auf das Zielraster und das Vorgehen bei der Bewertung. In einzelnen Eingaben wird die Gewichtung der Kriterien des Zielrasters hinterfragt, in weiteren Eingaben wird erwähnt, dass die Interessen der Stadt Biel gegenüber der Agglomeration unverhältnismässig stark gewichtet würden.

In der Gesamtmobilitätsstudie wurde eine Auslegeordnung von unterschiedlichen Stossrichtungen für die zukünftige Entwicklung des Verkehrssystems im Raum Biel West vorgenommen. Die Bewertung der Stossrichtungen erfolgte auf Basis eines sogenannten Zielrasters. Das Zielraster umfasste acht Mobilitätsziele und sechs Nachhaltigkeitskriterien. Die Mobilitätsziele sind von den bestehenden behördenverbindlichen Grundlagen abgeleitet. Die Aufgabenstellung für die Gesamtmobilitätsstudie bestand nicht darin, neue Ziele für die Mobilität im Raum Biel West zu formulieren. Stattdessen wurden mögliche Entwicklungen für den Raum Biel West (im Schlussbericht «Stossrichtungen» genannt) erarbeitet und unter Rückgriff auf die behördenverbindlich, in den Grundlagen festgeschriebenen Ziele bewertet. Sowohl die Mobilitätsziele wie auch die Nachhaltigkeitskriterien haben somit einen direkten Bezug zu den behördenverbindlichen Grundlagen. Dieser Bezug wird im Kapitel 3 des Schlussberichts erläutert.

Die im Zielraster aufgeführten Mobilitätsziele und Nachhaltigkeitskriterien wurden bewusst ohne Gewichtung in die Analyse einbezogen. Das heisst, dass alle Ziele respektive Kriterien in gleichem Ausmass in die Gesamtwürdigung einer Stossrichtung einbezogen wurden. Auch die Auflistung der Ziele und Kriterien soll keine Gewichtung oder Priorisierung suggerieren. Der Entscheid, keine Gewichtung anzuwenden, wurde bewusst gefällt, da eine solche nicht direkt aus den behördenverbindlichen Grundlagen abgeleitet werden kann.

Ebenfalls keine Gewichtung vorgenommen wurde bei der Berücksichtigung der einzelnen Teilperimeter. Der Planungsperimeter wurde in die drei Teilperimeter linkes Bielerseeufer, Agglomerationskern erweitert und rechtes Bielerseeufer eingeteilt (vgl. dazu Ausführung in Kapitel 1.3 des Schlussberichts). Dieses Vorgehen wurde gewählt, um die heterogenen Ausgangslagen der verschiedenen Teilperimeter bei der Analyse zu berücksichtigen. Alle drei Teilperimeter wurden in gleicher Weise in die Analyse einbezogen. Die Bewertung der Stossrichtungen wurde stets auf Ebene des gesamten Planungs- resp. Betrachtungsperimeters vorgenommen. Die Analysen in Kapitel 2 des Schlussberichtes zeigen jedoch auf, dass das Verkehrsaufkommen im Agglomerationskern deutlich höher ist als im linken und rechten Bielerseeufer (heute und auch prognostiziert für 2040). Dies lässt sich an den folgenden Zahlen zur Anzahl Wege pro Tag ablesen:

¹ Espace Biel/Bienne.Nidau (2023): Ziel-, Quell- und Transitverkehrserhebungen

Wege/Tag Zeithorizont 2040 (Basis: GVM)	Linkes Bielerseeufer	Agglomerationskern erweitert	Rechtes Bielerseeufer
Durchgangsverkehr	34'960	48'600	10'800
Quell-Zielverkehr	20'100	187'000	22'740
Binnenverkehr	5'540	306'000	3'550
Total	60'600	541'600	37'090

Bei der Bewertung der Stossrichtungen wurden Nutzen und Kosten aggregiert betrachtet. Aufgrund des deutlich höheren Verkehrsaufkommens im «Agglomerationskern erweitert» kann mit Massnahmen, die in diesem Teilperimeter zu Effekten im Sinne des Zielrasters führen ein grosser Nutzen erzielt werden. Im Gegensatz dazu weisen Massnahmen, die nur lokal in Teilperimetern mit geringerem Verkehrsaufkommen zu gewünschten Effekten führen, ein tendenziell schlechteres Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Diese Erkenntnis ist jedoch nicht das Ergebnis einer unterschiedlichen Gewichtung der Teilperimeter, sondern steht im Zusammenhang mit den unterschiedlichen Verkehrsaufkommen der Teilperimeter.

3.2.3 Partizipativer Prozess

Ein dritter methodischer Punkt bei den Mitwirkungseingaben bezieht sich auf die Zusammensetzung des EBBN-Forums. In einzelnen Eingaben in der Mitwirkung wird angemerkt, dass «Autogegner:innen» im EBBN-Forum überrepräsentiert gewesen seien.

Die Zusammensetzung des EBBN-Forums basiert auf den Teilnehmenden des vorangegangenen Dialogprozesses. Mit der Überführung der anschliessenden Reflexionsgruppe in das EBBN-Forum wurde das Gefäss im Grundsatz für alle Gruppierungen / Vereine etc. geöffnet, welche den Schlussbericht aus dem Dialogprozess anerkennen.

Ziel des Forums war es nicht, ein repräsentatives Abbild der Bevölkerung zu schaffen, sondern während der laufenden Arbeiten der EBBN – wie etwa der Gesamtmobilitätsstudie – ein Gefäss zu haben, über die ein Stimmungsbild relevanter regionaler Akteur:innen aus Wirtschaft, Verkehr und Umwelt eingeholt werden konnte. Den Behörden und den Projektverantwortlichen war es wichtig, im Rahmen von EBBN einen regelmässigen Informations- und Meinungs-austausch im Rahmen des Forums aber auch mit Veranstaltungen für die Gemeinden am linken und rechten Bielerseeufer zu pflegen.

3.2.4 Flughöhe der Studie

In einem vierten methodischen Punkt wurde in den Mitwirkungseingaben verschiedentlich darauf hingewiesen, dass die Gesamtmobilitätsstudie zu wenig auf konkrete Massnahme eingehe.

Im Rahmen der Gesamtmobilitätsstudie war es aufgrund der gewählten Flughöhe nicht möglich, bereits konkrete Massnahmenvorschläge auszuformulieren. Das Ziel der Studie bestand in einer breiten Auslegeordnung von möglichen Stossrichtungen für einen relativ grossen Perimeter (vgl. Gesamtmobilitätsstudie Kapitel 1.3) und unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsmittel. Aufgrund dieser Aufgabenstellung musste eine Flughöhe gewählt werden, die es nicht erlaubt, einzelne Massnahmen fundiert zu untersuchen. Die untersuchten Stossrichtungen wurden jedoch so formuliert, dass sie Anhaltspunkte für Massnahmen geben.

3.3 Motorisierter Individualverkehr

Diverse Mitwirkungseingaben beziehen sich auf die Ergebnisse der Gesamtmobilitätsstudie zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Hierbei kann zwischen zwei Teilen dieser Eingaben unterschieden werden: Erstens die Bewertung des Jura- respektive Porttunnels im Spezifischen, zweitens die Berücksichtigung der Interessen der MIV-Nutzenden im Allgemeinen.

3.3.1 Bewertung Jura- respektive Porttunnel

Ein erster Teil der Eingaben in Bezug auf den MIV bezieht sich auf die Schlussfolgerungen zu den untersuchten Tunnels. Insbesondere Vertreter:innen des linken respektive des rechten Bielerseeufers monierten, dass den lokalen Entlastungswirkungen des Jura- respektive des Porttunnels zu wenig Beachtung geschenkt wurde. In einer Eingabe wurde die Kombination des Porttunnels lang mit dem Juratunnel als verheissungsvolle Stossrichtung erwähnt. In Bezug auf die untersuchten Tunnel-Optionen kann festgehalten werden, dass durchaus von lokalen Effekten – so wie sie in den Mitwirkungseingaben erwähnt werden – ausgegangen werden kann. In der Gesamtmobilitätsstudie werden diese Effekte an den jeweiligen Stellen erwähnt (vgl. dazu auch die Ausführungen in Anhang 2 der Gesamtmobilitätsstudie). Die Analyse der Tunnels muss jedoch auf einer gesamthaften Perspektive – d.h. in Bezug auf den gesamten Betrachtungsperimeter – erfolgen. In dieser Perspektive fällt das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Tunnels schlechter aus, da der lokale Nutzen in einem unausgewogenen Verhältnis mit den sehr hohen Kosten für die Infrastrukturprojekte steht (vgl. dazu auch die Ausführungen mit den Anzahl Wegen pro Tagen je Teilperimeter in Abschnitt 2.2.2).

Bei den Kosten-Nutzen-Überlegungen zu den Tunnels ist weiter zu berücksichtigen, dass die Gesamtmobilitätsstudie von der Prämisse ausging, dass es keine innerstädtischen Autobahnanschlüsse geben soll. Die Studie folgte damit einem Grundsatz aus dem Dialogprozess. Durch den Verzicht auf innerstädtische Anschlüsse ist die Wirkung der Tunnels grösstenteils auf den Durchgangsverkehr beschränkt. Da der Durchgangsverkehr aber im «Agglomerationskern erweitert» – der im Vergleich zu den Teilperimetern linkes und rechtes Bielerseeufer bei weitem das höchste Verkehrsaufkommen aufweist – sehr gering ist, fällt auch der Nutzen insgesamt geringer aus.

Die erwähnte Kombination des Porttunnels lang mit dem Juratunnel hätte lokale Entlastungswirkungen zur Folge (siehe Kapitel 5.2 der Gesamtmobilitätsstudie). Der Porttunnel lang und der Juratunnel reagieren auf unterschiedliche Verkehrsnachfragen. Der Juratunnel verlagert den West-Ost-Durchgangsverkehr und zum Teil auch Quell- Zielverkehr aus dem/vom Agglomerationskern. Der Porttunnel verlagert vor allem Quell- Zielverkehr zwischen dem rechten Bielerseeufer und dem Agglomerationskern. Die Effekte der beiden Tunnels verstärken sich jedoch nicht gegenseitig, d.h. es gibt keine Synergieeffekte durch die Kombination. Wie bei den untersuchten einzelnen Tunnels würde auch eine Kombination von Porttunnel lang mit Juratunnel Mehrverkehr im Planungssperimeter verursachen. Es kann daher mit der Kombination der beiden Tunnels keine substantielle Verbesserung des Gesamtverkehrssystems zu einem vertretbaren Kosten-Nutzenverhältnis erreicht werden.

3.3.2 Interessen der MIV-Nutzenden

Ein zweiter Teil der Eingaben in Bezug auf den MIV bezieht sich darauf, dass die Gesamtmobilitätsstudie die Interessen jener, die auf den MIV angewiesen sind (Pendler:innen, Handwerker:innen, Personen mit schlechter ÖV-Anbindung, City Logistik), zu wenig zu berücksichtigt. Die Studie sei realitätsfremd,

ideologisch motiviert und einseitig auf Einschränkungen des MIV ausgelegt. Ebenfalls vermissen gewisse Eingebende eine Prüfung von unterirdischen Verkehrslösungen und eine angemessene Berücksichtigung des Quell-Zielverkehr des MIV.

In Bezug auf diese Punkte ist auf Folgendes hinzuweisen:

Mit dem Baustein MIV und Strassenraum wird festgehalten, dass diverse, dem MIV zugutekommende Massnahmen, ergriffen werden müssen. In der Gesamtmobilitätsstudie auf Seite 41 steht: «Zur Behebung der heute bestehenden und künftig erwarteten Schwachstellen [...] sollen punktuelle Massnahmen zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes an neuralgischen Punkten umgesetzt werden». Eine detaillierte Ausarbeitung dieser Massnahmen war aufgrund der Flughöhe nicht Bestandteil der Gesamtmobilitätsstudie, die Wichtigkeit dieser Massnahmen ist jedoch gemäss Studie unbestritten.

In der Gesamtmobilitätsstudie wird bewusst differenziert zwischen dem MIV, der erforderlich ist (z.B. Pendler:innen mit schlechter ÖV-Anbindung oder Schichtzeiten, Wirtschaftsverkehr inkl. City Logistik²) und dem MIV, für den das Velo/E-Bike oder der ÖV eine sinnvolle Alternative ist (z.B. für kurze Wege im Agglomerationskern). Bei der Bewertung der Stossrichtungen wurde untersucht, inwiefern eine Stossrichtung zu einer Verbesserung der Situation für jene MIV-Nutzende führt, die auf den MIV angewiesen sind. So bildete das Ziel «Gute Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr sicherstellen» eines der Mobilitätsziele das im gleichen Gewicht wie die anderen Ziele in die Analyse einfluss. Alle Mobilitätsziele des Zielrasters orientieren sich an den behördenverbindlichen Grundlagen, d.h. auch an der 4-V-Strategie der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen). Beim Ziel der Vermeidung und Verlagerung ist beim MIV jedoch die erwähnte Differenzierung vorzunehmen: Verlagert respektive vermieden werden sollen jene Wege, für die der MIV nicht das geeignete Verkehrsmittel ist (z.B. Freizeitwege mit kurzen Distanzen im Agglomerationskern). Dies hat wiederum positiv Effekte für jene Wege, für die der MIV geeignet ist, da dieser Verkehr flüssiger durchkommt (z.B. Arbeitswege zu Schichtzeiten oder Wirtschaftsverkehr). Um diesen positiven Effekt zu erreichen sind aus fachlicher Sicht jedoch folgende Bedingungen wichtig: Einerseits muss das Angebot beim ÖV und beim Fuss- und Veloverkehr gut ausgebaut sein, damit diese Verkehrsmittel attraktive Alternativen zum MIV darstellen. Andererseits zeigen die Erfahrungen in der Verkehrsplanung, dass in Kombination dazu auch spezifische Massnahmen ergriffen werden müssen, die den MIV für jene Wege unattraktiver machen, für die er nicht geeignet ist. Dazu zählen Massnahmen im Bereich der Parkplatzbewirtschaftung, Kammersysteme und ggf. Massnahmen in Richtung eines Mobility Pricing. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Massnahmen möglichst nur für jene Wege die Attraktivität des MIV senken, für welche alternative Verkehrsmittel sinnvoller sind. Zum Beispiel kann in einem betrieblichen Mobilitätsmanagement die Parkplatzbewirtschaftung differenziert werden nach Wohnort der Mitarbeitenden respektive dessen ÖV-Erschliessungsqualität.

Weiter ist zu berücksichtigen, dass gemäss den Zielen der behördenverbindlichen Grundlagen eine intelligente und effiziente Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen gegenüber dem Bau neuer Infrastrukturen Vorrang zu geben ist. In gewissen Mitwirkungseingaben wird erwähnt, dass die Verbesserung des Angebots beim ÖV und beim Fuss- und Veloverkehr nicht ausreicht und es parallel dazu auch

² [1] Der Begriff Wirtschaftsverkehr in der Gesamtmobilitätsstudie orientiert sich am Begriffsverständnis des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), welches unter Wirtschaftsverkehr die Teilsegmente Güter- und Personenwirtschaftsverkehr sowie Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren subsumiert. Der in einzelnen Mitwirkungseingaben erwähnte Begriff «City Logistik» fällt ebenfalls darunter.

Investitionen in den MIV brauche. Es ist jedoch davon auszugehen, dass bei einem starken Ausbau der Infrastrukturen auf Seiten des MIV (d.h. über die erwähnten punktuellen Massnahmen hinaus) keine Verlagerung des MIV auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr – wie es in den behördenverbindlichen Grundlagen zum Ziel gesetzt wird – erreicht werden kann. Dies trifft insbesondere auch auf unterirdische Verkehrslösungen für den MIV zu: Wenn der Verkehr ab der Stadtgrenze unterirdisch geführt wird, kann lokal, im Bereich der unterirdischen Verkehrsführung, das oberirdische Strassennetz entlastet werden. Dies würde im Sinne der 4V-Strategie dem Ziel eines verträglicheren Verkehrs zugutekommen. Die Attraktivität des MIV für den Quell-Zielverkehr würde mit so einer Lösung jedoch gesteigert, womit beim Quell-Zielverkehr von induziertem MIV-Mehrverkehr auszugehen ist. Dies wäre eine Entwicklung, die den Zielen der Verlagerung und Vermeidung von Verkehr – beide in den behördenverbindlichen Grundlagen festgehalten – entgegenlaufen würde. Hinzu kommen würde, dass eine möglichst flächendeckende Erschliessung des innerstädtischen Raums mit unterirdischen Verkehrslösungen ein vielschichtiges unterirdisches Strassennetz erfordern würde, was wiederum mit sehr hohen Kosten verbunden wäre. Ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie eine generelle Bewilligungsfähigkeit erscheinen zum heutigen Zeitpunkt äusserst ungewiss.

Zudem ist festzuhalten, dass eine Verlagerung vom Infrastrukturausbau hin zur intelligenteren und effizienteren Nutzung von Infrastrukturen mit einem gesellschaftlichen Wandel einhergehen muss. Es braucht eine Sensibilisierung dafür, welches Verkehrsmittel für welche Wege zweckmässig ist. Dabei soll der MIV nicht pauschal beurteilt, sondern auf seine unbestritten wichtige Rolle im Gesamtverkehr hingewiesen werden. Mit dem in der Gesamtmobilitätsstudie erwähnten Baustein «Kommunikation und Partizipation» wird diesem Umstand Rechnung getragen. Es braucht eine adressatengerechte Kommunikation, um über die Alternativen zum MIV für jene Wege zu informieren, für die der MIV nicht zweckmässig scheint. Gleichzeitig muss die Entwicklung von Massnahmen partizipativ so begleitet werden, dass diese in der Gesellschaft akzeptiert werden.

3.4 Öffentlicher Verkehr

In den Mitwirkungseingaben werden die Ergebnisse der Gesamtmobilitätsstudie zum ÖV in der Mehrheit gestützt: Die Bedeutung des Konzepts öffentlicher Verkehr 2035 Agglomeration Biel wird nicht bestritten. In gewissen Eingaben wird jedoch gefordert, dass noch ein Schritt weiter zu gehen sei und auch die Vision S-Bahn Biel 2045 zwingend umgesetzt werden müsse. In einzelnen Eingaben wird auch betont, dass der ÖV bezahlbar sein müsse.

Die Gesamtmobilitätsstudie spricht sich nicht gegen die Vision S-Bahn Biel 2045 aus. Sie kommt jedoch zum Schluss, dass für eine fundierte Bewertung dieser Vision aktuell noch zu wenig Grundlagen vorhanden sind. Es gilt die Kosten und den Nutzen sauber zu ermitteln und sie einander gegenüberzustellen. Die Parameter sind aktuell noch zu wenig klar für eine Abschätzung der Kosten. Insofern übt sich die Gesamtmobilitätsstudie in dieser Hinsicht in Zurückhaltung, bereits erste Aussagen zur Kosten-Nutzen-Bilanz zu machen, verweist aber auf die Wichtigkeit solcher Analysen in der Zukunft.

Die Frage des Preisniveaus beim ÖV ist ein wichtiger Aspekt der Attraktivität des ÖV im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln. Studien für die Schweiz zeigen, dass die Bevölkerung durchaus auf Preissignale beim ÖV reagiert, noch stärker ins Gewicht fallen gemäss der Forschung allerdings Verkürzungen

der Reisezeit .³ Ebenfalls zeigen Erfahrungen aus dem Ausland, dass selbst bei sehr günstigen ÖV-Angeboten (z.B. mit dem 9-Euro-Ticket in Deutschland im Sommer 2022) oder gar kostenfreiem ÖV zwar die Nutzung des ÖV zunimmt, jedoch nur in geringerem Ausmass eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV stattfindet. Geringere Preise beim ÖV führen also vor allem dazu, dass ÖV-Nutzende den ÖV noch stärker nutzen, während MIV-Nutzende bei gleichbleibenden Preisen auf Seiten des MIV nur sehr beschränkt auf den ÖV wechseln. Massnahmen im Bereich des Pricings dürften vor allem dann eine Wirkung haben, wenn sie gezielt auf Zielgruppen ausgerichtet sind. Die Gesamtmobilitätsstudie hat jedoch eine zu hohe Flughöhe, um diesbezüglich Aussagen zu einzelnen Massnahmen machen zu können.

3.5 Fuss- und Veloverkehr

Beim Fuss- und Veloverkehr wird in der grossen Mehrheit der Mitwirkungseingaben die Grundrichtung der Gesamtmobilitätsstudie gestützt. Es braucht für den Fussverkehr eine konsequentere, gemeindeübergreifende Planung, um mit einer gezielten Aufwertung der Infrastruktur das zu Fuss gehen zu fördern (Schlussfolgerung 4 der Gesamtmobilitätsstudie). Gleiches gilt für den Veloverkehr: Auch hier unterstützt die grosse Mehrheit der Mitwirkenden die Erkenntnisse der Gesamtmobilitätsstudie wonach die bereits bestehende Velonetzplanung vollständig und koordiniert umzusetzen sei (Schlussfolgerung 5 der Gesamtmobilitätsstudie).

3.6 Finanzierung

Die in den Eingaben geäusserten Anliegen zur Finanzierung der Massnahmen – insbesondere die Forderung nach einer zweckgebundenen Verwendung bzw. der Umnutzung kantonaler Mittel oder einer Überprüfung der geltenden Kostenverteilung – wurden zur Kenntnis genommen. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass die EBBN weder zuständig für die Mittelverteilung noch für Finanzierungsentscheide auf kantonaler oder nationaler Ebene ist. Die Verantwortung für die Finanzierung liegt bei den zuständigen Stellen auf Kantons-, Bundes- und Gemeindeebene.

³ Vgl. Dazu eine Studie der EPFL: EPFL. (2011). *Projet de recherche sur la mobilité combinée: Rapport définitif de l'enquête de préférences révélées.*

4. Gesamtwürdigung und Ausblick

Die Partizipation war ein zentrales Anliegen der EBBN. Sie ermöglichte es, die technischen Ergebnisse der Gesamtmobilitätsstudie mit den Gemeinden, Verbänden, Interessengruppen und der Bevölkerung zu spiegeln. Insgesamt wurden 100 Eingaben eingereicht – ein deutliches Zeichen für das breite Interesse und die Relevanz des Themas. Die direkt betroffenen Gemeinden der Region haben sich aktiv eingebracht. Auch Verbände, Institutionen, Parteien, Organisationen und zahlreiche Privatpersonen haben sich beteiligt. Während sich aus dieser Vielfalt ein differenziertes Meinungsbild ergibt, ist anzumerken, dass die parteipolitische Beteiligung einseitig aus dem links-grünen Spektrum erfolgte. Gleichzeitig bereichern die zahlreichen Beiträge von Einzelpersonen die Perspektive aus der Bevölkerung. Die Eingaben ermöglichen der EBBN eine Einschätzung der Interessen und des Stimmungsbilds in der Region.

Die Mitwirkung zeigt insgesamt ein heterogenes Bild – eine zentrale Gemeinsamkeit jedoch verbindet die Rückmeldungen: die breite Zustimmung zu den vorgeschlagenen «Alternativen» über alle Verkehrsträger hinweg. Insbesondere die Förderung des öffentlichen Verkehrs, der Ausbau sicherer und durchgängiger Velorouten, die attraktive Gestaltung des Fussverkehrs sowie gezielte Massnahmen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) werden von einer grossen Mehrheit unterstützt. Die zugrunde liegenden Planwerke – wie etwa die Vision S-Bahn oder das ÖV-Konzept 2035 – stossen auf grosse Akzeptanz und belegen das Engagement für eine nachhaltige und zukunftsfähige Verkehrsentwicklung.

Während die Unterstützung für die Alternativen breit abgestützt ist, zeigt sich bei den Tunnels ein deutlich differenzierteres Bild. Die Rückmeldungen hierzu sind teils kontrovers. Befürworter argumentieren vor allem mit der Lösung lokaler Verkehrsprobleme und der Entlastung beim Durchgangsverkehr. Kritische Stimmen hingegen stellen ökologische und finanzielle Aspekte in den Vordergrund oder hinterfragen den grundsätzlichen Nutzen. Die Schliessung einer Netzlücke wird nur vereinzelt als zentrales Argument genannt. Insgesamt zeigt sich: Während die Alternativen weitgehend unbestritten sind, ist das Meinungsbild zu den Tunnels heterogen und stark durch lokale Gegebenheiten und Bedürfnisse geprägt.

Ein weiterer zentraler Punkt in den Rückmeldungen betrifft die Finanzierung. Die Umsetzung der Alternativen wird grundsätzlich begrüsst, jedoch kritisch im Hinblick auf die verfügbaren Mittel beurteilt. Häufig wurde der Wunsch geäussert, kantonale Ressourcen prioritär für die Umsetzung der Alternativen einzusetzen.

Das durch die Mitwirkung gewonnene Stimmungsbild konnte mit diesem Bericht systematisch zusammengeführt und in seiner Vielfalt sichtbar gemacht werden. Es ergänzt den technischen Schlussbericht der Gesamtmobilitätsstudie und bildet gemeinsam mit ihm die Entscheidungsgrundlage der Behördendelegation von EBBN für die nächsten Planungsprozesse. Die Ergebnisse der Mitwirkung fliessen dadurch in die weiteren Planungsprozesse von Kanton, Region und Gemeinden ein und bilden damit eine wesentliche Grundlage für die Ausgestaltung nachhaltiger und breit abgestützter Mobilitätslösungen.

Anhang A Zusammenstellung Mitwirkungseingaben

Anhang B Themenspeicher – lokale Anliegen und Massnahmenvorschläge

Themenbereich	Vorschlag / Anliegen
Fussverkehr	Brücken oder Unterführungen statt Fussgängerstreifen
Velo	Veloschnellstrasse Ipsach–Nidau Bahnhof–Biel Bahnhof entlang BTI-Gleise
Velo	Ausbau Velostrecke A5 linkes Bielerseeufer
ÖV	ÖV soll verbilligt werden
ÖV	Halbstundentakt Zug Neuenburg–Biel
ÖV	Viertelstundentakt zwischen Biel und Ipsach
ÖV	Viertelstundentakt zwischen Biel und Bözingenfeld
ÖV	Realisierung Haltestelle an der Bernstrasse
ÖV	Erschliessung künftiges Spitalzentrum Brüggmoos
ÖV	Schlechte Abstimmung Buslinien 6 und 8 im Beaumont-Quartier
ÖV	Fehlende Anschlüsse auf Zugverbindungen
ÖV	Bushaltestellen fehlen bei grossen Lebensmittelgeschäften
ÖV	Keine Busverbindung Seevorstadt/Maggingenbahn 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	Taubenlochkreisel beibehalten
MIV	Langsamverkehr entlang Wasserläufen (z. B. Suze-Kanal)
Velo	Ausbau wettergeschützter, sicherer Veloparkplätze
Velo	Attraktive Veloschnellstrasse von Ipsach via Nidau Bahnhof Richtung Biel Bahnhof (BTI-Gleise)