

Schlussbericht EBBN

September 2025





Inhalt

Ein Blick zurück.....	3
Espace Biel/Bienne.Nidau	4
Handlungsempfehlungen.....	6
Ausblick.....	7

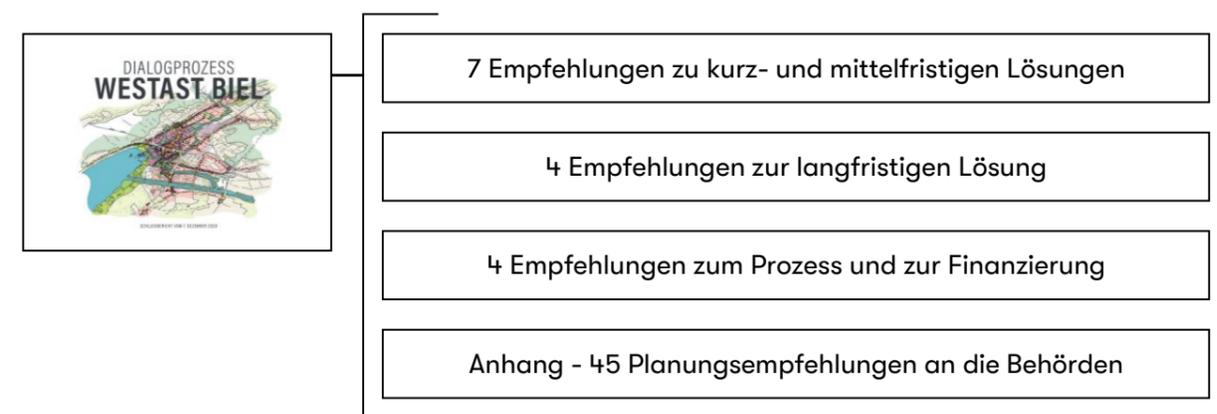
Ein Blick zurück

Mit dem Abschluss des Dialogprozesses ging eine jahrelange Kontroverse rund um die Autobahnplanung in Biel zu Ende. Das Ausführungsprojekt «A5 Westumfahrung Biel» wurde abgeschlossen, wobei die Dialoggruppe die langfristige Schliessung der Netzlücke als strategische Option empfahl. Zudem listet die Dialoggruppe in ihrem Schlussbericht eine ganze Reihe von kurz-, mittel- und langfristigen Empfehlungen auf. Im Rahmen der seit anfangs 2021 tätigen übergeordneten Projektorganisation **Espace Biel/Bienne.Nidau** wurden diese Empfehlungen bis Mitte 2025 bearbeitet, vertieft und diskutiert. Mit dem Abschluss der Arbeiten von EBBN im Herbst 2025 werden die Ergebnisse an die zuständigen Stellen von Bund, Kanton, Region und Gemeinden zur Weiterbearbeitung und Umsetzung übergeben.

- VOR 2017** Die Verbindung der A5 zwischen Biel Ost und Biel West, wie sie im Bundesratsbeschluss vom 21. Juni 1960 über das Nationalstrassennetz enthalten ist, war das Produkt einer langjährigen Planung. Mit der im Laufe der Zeit fortschreitenden Realisierung der A5 zwischen Luterbach (SO) und Yverdon verblieb die Westumfahrung als letzte Netzlücke im Raum Biel/Bienne. Das Ausführungsprojekt A5 Westumfahrung umfasste den eigentlichen Westast mit dem Vollanschluss Bienne Centre und dem Halbanchluss Seevorstadt, den Vingeltunnel mit dem Halbanchluss Rusel sowie den Porttunnel. Es war das Ergebnis von verschiedenen Projektoptimierungen, die zuletzt auch unter Einbezug einer Arbeitsgruppe unter der Leitung des damaligen Stadtpräsidenten von Biel, Herr Hans Stöckli erfolgten.
- 2017** Gegen das Ausführungsprojekt Westumfahrung A5 gingen im Rahmen der öffentlichen Planauflage rund 600 Einsprachen ein. In diesem Zuge formierten sich mehrere Gegnerkomitees, welche das Projekt bekämpften. Der Widerstand richtete sich vor allem gegen die Zentrumsanschlüsse Bienne Centre und Biel Seevorstadt. Die Forderung nach einer Prüfung und Weiterentwicklung von Alternativen unter weitergehendem Einbezug der Bevölkerung wurden lauter.
- 2018** Nach verschiedenen Demonstrationen und diversen politischen Vorstössen sowohl auf Ebene des Kantons wie auch der Stadt Biel/Bienne entschieden die Behörden Ende 2018, dass eine Lösung nur im Gespräch mit allen Beteiligten in einem transparenten und partizipativen Prozess gefunden werden konnte.

- 2019** 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. Die Dialoggruppe wurde vom ehemaligen Generalsekretär des UVEK, Herrn Hans Werder, geleitet.

- 2020** Ende 2020 überreichte die Dialoggruppe den Behörden den Schlussbericht. Dieser umfasste neben sieben Erkenntnissen zur Situation auch 15 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. Die Empfehlungen wurden von den am Dialogprozess beteiligten Personen und Organisationen grossmehrheitlich mitgetragen.



Gemäss den Empfehlungen aus dem Dialogprozess soll unter anderem das Projekt Westumfahrung A5 mit Ausnahme des Porttunnels nicht mehr weiterverfolgt werden. Im Gegenzug sollen verschiedenste kurz- und mittelfristige Massnahmen in den Bereichen Strassen-, Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlicher Verkehr (ÖV) geprüft und umgesetzt werden. Eine langfristige Lösung soll eine strategische Option bleiben. Die Dialoggruppe empfahl den Behörden, diese strategische Option zu konkretisieren. In diesem Rahmen beinhalten die Empfehlungen auch, dass für die zukünftige räumliche und verkehrliche Entwicklung eine neue Organisation gebildet werden soll.

- 2021** Die Behördendelegation folgte den Empfehlungen der Dialoggruppe. Auf Antrag des Kantons schrieb das UVEK das Ausführungsprojekt A5 Westumfahrung ab. Die Dialoggruppe wurde aufgelöst. Mit der Gründung von Espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN) anfangs 2021 wurde die Empfehlung einer neuen übergeordneten Projektorganisation umgesetzt. Zudem wurde eine Reflexionsgruppe bestehend aus Vertreter:innen der am Dialogprozess beteiligten Organisationen eingesetzt, die regelmässig über die Aktivitäten von EBBN informiert und zu wichtigen Fragestellungen einbezogen wurde. Das «EBBN-Forum» löste die Reflexionsgruppe anfangs 2023 ab. Aufgabe von EBBN war es, die Empfehlungen aus dem Schlussbericht der Dialoggruppe weiter zu bearbeiten, zu koordinieren und dabei die nötige Partizipation sicherzustellen.

Espace Biel/Bienne.Nidau

Hintergrund und Aufgabe

Gestützt auf die Empfehlungen aus dem Dialogprozess wurde anfangs 2021 die übergeordnete Projektorganisation Espace Biel/Bienne.Nidau (kurz EBBN) ins Leben gerufen. EBBN besteht aus Vertreter:innen des Kantons, der Planungsregion seeland.biel/bienne, der Städte Biel/Bienne und Nidau sowie der Gemeinden Brugg, Ipsach und Port. Die Behördendelegation (BHD) wurde bis Ende 2024 vom Stadtpräsidenten von Biel, ab 2025 von der Stadtpräsidentin von Biel geleitet. Auf der operativen Ebene bearbeitete die Projektkommission (PKO) bestehend aus Fachleuten der beteiligten Partner:innen und einer externen Projektkoordination die anstehenden Aufgaben und erstellte Entscheidungsvorschläge zu Händen der BHD. Die PKO zog zudem externe Fachexpert/-innen aus den Bereichen Städtebau und Verkehr bei. Ein externes Kommunikationsbüro begleitete alle Arbeiten von EBBN.



EBBN hatte zum Ziel, im Nachgang der Abschreibung des Ausführungsprojekts Westumfahrung A5 die verkehrlichen und räumlichen Aktivitäten im Raum Biel/Bienne zwischen den kantonalen, regionalen und kommunalen Beteiligten zu koordinieren. In diesem Rahmen waren die übergeordneten räumlichen und verkehrlichen Fragestellungen mit hohem Koordinationsbedarf entlang der Empfehlungen des Schlussberichtes aufzuarbeiten und die Grundlagen für die dazugehörigen Richtungsentscheide vorzubereiten.

Finanzierung

Die EBBN wurde als temporäres Sondergefäss zusätzlich zu den regulären Planungsprozessen der Behörden eingesetzt. Für den Betrieb und die Koordinationsarbeiten der übergeordneten Projektorganisation wurden von den Projektpartnern insgesamt Kredite in der Höhe von CHF 2.17 Mio. gesprochen. Die Finanzierung erfolgte gemäss dem im Gesellschaftsvertrag der EBBN festgelegten Kostenteiler durch die beteiligten Partner:innen.

Die beiden zentralen Einzelstudien – die «Rue de Caractères» (CHF 1.238 Mio.) und die «Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West» (CHF 0.5 Mio.) – wurden unter dem Dach von EBBN durchgeführt, jedoch mit separaten Projektorganisationen und mit separaten Finanzierungen. Die Kosten der Einzelstudien trugen die jeweils betroffenen Partner:innen der EBBN.

Resultate

Gemäss Verständigung der Partner:innen von EBBN wurden in einem ersten Schritt die zahlreichen Empfehlungen aus dem Dialogprozess systematisch ausgewertet, priorisiert und zu vier zentralen Handlungsschwerpunkten verdichtet:

- Grundlagenerarbeitung Raum & Verkehr: Präzisierung und Konkretisierung der nötigen Grundlagen für die Bearbeitung der weiteren Themenfelder.
- Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West: Betrachtung von Tunnellösungen und alternativen Lösungsansätzen im Kontext eines nachhaltigen und funktionierenden Gesamtverkehrssystems.
- Studienauftrag «Rue de Caractères»: Erarbeitung einer Perspektive für die zukünftige Gestaltung der Achse Bernstrasse – Aarbergstrasse – Ländtestrasse sowie deren Betrieb.
- Verkehrsmonitoring & -Controlling: Aufbau eines regionalen Instruments zur kontinuierlichen Beobachtung und Bewertung der Mobilitätsentwicklung als Grundlage für die Steuerung entsprechend den politischen Zielsetzungen.

Begleitend zu diesen Arbeiten wurde eine offene und transparente Information gegenüber der Öffentlichkeit verfolgt. Zudem fand ein aktiver Austausch mit Interessensgruppen und Fachverbänden aus dem Dialogprozess statt. Bei den Einzelstudien war eine projektspezifische Partizipation ein integraler Bestandteil – sowohl im Rahmen von Anhörungen als auch über zielgerichtete Mitwirkungsformate durch die Partner:innen von EBBN.

TRIAGE ERGEBNISSE AUS DIALOGPROZESS Im Rahmen von EBBN wurden die Empfehlungen aus dem Dialogprozess zentral geprüft und innerhalb der zuständigen Behörden diskutiert. Dabei erfolgte eine inhaltliche Verdichtung: Es wurden jene Themen identifiziert, die im Rahmen von EBBN prioritär weiterverfolgt werden sollen. Damit konnte in einem ersten Schritt sichergestellt werden, dass die begrenzten Ressourcen von EBBN gezielt dort eingesetzt werden, wo wesentliche inhaltliche Abstimmungen mit verschiedenen Partner:innen notwendig sind und ein hoher Handlungsbedarf besteht. Die Empfehlungen aus dem Dialogprozess wurden systematisch aufbereitet und die diesbezüglich erzielten Ergebnisse von EBBN werden im vorliegenden Bericht dargestellt (vgl. Beilage 1). So wurde gewährleistet, dass die Ergebnisse des Dialogprozesses sorgfältig triagiert und in die Arbeiten der Behörden – unter anderem im Rahmen von EBBN – integriert wurden.

GRUNDLAGENERARBEITUNG RAUM & VERKEHR Für die übergeordneten Fragestellungen im Rahmen von EBBN wurde frühzeitig ein Bedarf an zusätzlichen verkehrlichen und räumlichen Grundlagen erkannt. Diese wurden gezielt im Rahmen der EBBN erarbeitet. Ein zentraler Bestandteil war die Weiterentwicklung des im Dialogprozess entstandenen Zukunftsbildes unter Einbezug der Bevölkerung, der Gemeinden und der Vertreter:innen des Grossen Rates im «RENDEZ-VOUS» vom 1.- bis 3. November 2021. Auch die verkehrliche Zweckmässigkeit einer Seelandtangente als weiträumige Umfahrung der Agglomeration Biel im regionalen Verkehrsnetz wurde eingehend geprüft. Ergänzend wurden vertiefte Analysen der Verkehrsbeziehungen im Raum Biel/Bienne durchgeführt, insbesondere im Hinblick auf Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr. Die erarbeiteten Grundlagen ermöglichen belastbare Aussagen zum Verhältnis von Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr. Diese zeigen deutlich, dass der überwiegende Teil des Verkehrs hausgemacht ist. Daraus ergab sich die Erkenntnis, dass Lösungen für die verkehrlichen Herausforderungen primär innerhalb der Agglomeration ansetzen müssen – und nicht beim überregionalen Durchgangsverkehr.

GESAMTMOBILITÄTSSTUDIE BIEL/BIENNE WEST EBBN hat als einen ihrer Schwerpunkte die Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West durchgeführt. Ziel der Studie war es, auf strategischer Ebene eine gemeinsame Stossrichtung für die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems zu definieren. Untersucht wurde, wie ein nachhaltiges und funktionierendes Verkehrssystem künftig ausgestaltet werden kann. Sämtliche Mobilitätsformen – Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr sowie motorisierter Individualverkehr – wurden dabei systematisch berücksichtigt. In Übereinstimmung mit den Empfehlungen aus dem Dialogprozess wurden auch die potenziellen Beiträge grosser Infrastrukturelemente wie der Jura-tunnel, die Alternatividee «Westast so besser» sowie der Portttunnel geprüft. Die fachlichen Ergebnisse (vgl. Beilage 2) liegen seit Februar 2025 vor. Die Studienautor:innen kommen zum Schluss, dass der Nutzen und die Wirtschaftlichkeit grosser Infrastrukturelemente derzeit nicht ausgewiesen sind. Stattdessen empfehlen sie multimodale Lösungsansätze, die primär auf den Agglomerationsverkehr ausgerichtet sind. Multimodal bedeutet, dass koordinierte Massnahmen in allen Verkehrsbereichen – motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr – notwendig sind. Dazu gehört auch das Abstimmen von Siedlung und Verkehr mit dem Ziel einer hohen Verträglichkeit und Funktionalität. Die durchgeführte öffentliche Mitwirkung (vgl. Beilage 3) bestätigt eine breite Unterstützung für diesen multimodalen Ansatz. Hinsichtlich grosser Infrastrukturelemente gehen die Meinungen jedoch auseinander: Insbesondere im Zusammenhang mit lokalen Verkehrsproblemen werden sie in mehreren Eingaben – von Gemeinden, Verbänden und der Bevölkerung – als mögliche Lösungen angesehen.

STUDIENAUFTRAG - RUE DE CARACTÈRES Mit dem Wegfall der ursprünglich geplanten Westumfahrung stellt sich die Frage nach der zukünftigen Entwicklung der Achse Bernstrasse – Aarbergstrasse – Ländtestrasse umso dringlicher. Diese zentrale städtische Verbindung durch Biel und Nidau ist weiterhin

geprägt von erheblichen Herausforderungen: Die angrenzenden Quartiere sind stark belastet, der Stadtraum zerschnitten, und die Aufenthalts- sowie Lebensqualität für die Anwohnenden eingeschränkt. Vor diesem Hintergrund hat EBBN ein qualitätssicherndes Verfahren nach SIA 143 beschrieben, um innerhalb eines Zeithorizonts von rund zehn Jahren eine verkehrs- und stadträumlich abgestimmte Neugestaltung dieser Achse zu ermöglichen. Ziel war die Entwicklung einer tragfähigen Perspektive für einen multimodalen Strassenraum, der die heutigen Belastungen reduziert und die Quartiere besser verbindet. Das interdisziplinäre Verfahren – mit Fachpersonen aus Städtebau, Mobilität, Landschaft und Soziologie – ermöglichte eine breit abgestützte Lösung. Das Siegerprojekt (vgl. Beilage 4) wurde am 13. Mai 2025 vom Beurteilungsgremium bestimmt. Es zeigt exemplarisch, wie eine der wichtigen Verkehrsachsen der Region in einen lebenswerten Stadtraum integriert werden kann. Die Ergebnisse bilden nun die Grundlage für die weitere Projektierung und anschliessende Realisierung durch die zuständigen Strasseneigentümer:innen.

VERKEHRSMONITORING & CONTROLLING Im Rahmen von EBBN wurde das Verkehrsmonitoring und -Controlling (VM&C) entwickelt. Ein zentrales Anliegen der Partner:innen war es, ein Instrument zu schaffen, mit dem sich die Mobilitätsentwicklung künftig übergeordnet erfassen, bewerten und kontinuierlich beobachten sowie steuern lässt. Ziel war es, aufzuzeigen, inwiefern die bestehenden politischen Zielwerte – etwa bezüglich der Entwicklung des Modalsplits – erreicht werden. Im Projektverlauf wurden sowohl die konzeptionellen Grundlagen als auch das Messnetz definiert und eine erste Referenzerhebung durchgeführt. Mit dem VM&C steht nun ein zentrales Instrument zur Verfügung, das eine fundierte Grundlage für die zukünftige Mobilitätsplanung bildet. Festgelegt wurde, dass das VM&C auch weiterhin periodisch durch die Region in Zusammenarbeit mit den Strasseneigentümer:innen weitergeführt wird. Die Erhebungen sollen alle vier Jahre erfolgen und Erkenntnisse für die Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme liefern. Im Rahmen der Referenzerhebung 2024 wurde ein übergeordnetes Gesamtbild der Mobilitätsentwicklung erstellt (vgl. Beilage 5). Dabei konnten die bestehenden Mobilitätsziele erstmals systematisch beurteilt werden. Die Ergebnisse zeigen, dass die angestrebten verkehrlichen Zielwerte im Raum Biel/Bienne derzeit noch nicht erreicht werden.

Handlungsempfehlungen

Überführung Resultate Espace Biel/Bienne.Nidau in die Prozesse der Partner:innen

EBBN war ein temporäres Sondergefäss, welches es den Partner:innen ermöglichte die komplexen Fragen im Nachgang zum Dialogprozess Westast gemeinsam anzugehen. Die Arbeiten von EBBN werden 2025 abgeschlossen und die Organisation anschliessend aufgelöst. Die Federführung für die Weiterbearbeitung und Umsetzung (Projektierung, Realisierung und Finanzierung) der zahlreichen Einzelprojekte geht in der Folge an die zuständigen Stellen von Bund, Kanton, Region und den einzelnen Gemeinden über.

Im Zuge des Abschlusses von EBBN hat die Behördendelegation von EBBN an der Sitzung vom 12. September 2025 folgende Handlungsempfehlungen beschlossen und stellt somit sicher, dass die Arbeiten von EBBN in die Prozesse der Partner:innen sorgfältig überführt und koordiniert weiterbearbeitet werden.

Überführung der Arbeiten EBBN in die Planungsprozesse der Partner:innen

- (1) Empfehlung an den Kanton, die Region und die Partnergemeinden ihre Planungen und Projekte auf der Basis der Ergebnisse der Arbeiten von Espace Biel/Bienne.Nidau im Rahmen ihrer ordentlichen Planungs- und Budgetprozesse prioritär weiterzuverfolgen.
- (2) Empfehlung an Kanton, Region und Partnergemeinden, die enge und gute Zusammenarbeit weiterhin aufrechtzuerhalten und die regionale Koordination in allen Verkehrsfragen mit Nachdruck weiterzuverfolgen. Dies soll insbesondere im Rahmen der RGSK (regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept) und der Agglomerationsprogramme Biel/Lyss sichergestellt werden, welche unter der Federführung der Region seeland.biel/bienne erarbeitet, konsolidiert und verabschiedet werden.
- (3) Empfehlung an die Region, im Rahmen der bestehenden regionalen Gefässe eine geeignete Koordinationsstruktur zu schaffen, welche die Umsetzung der Planungen im Raum Biel/Bienne unterstützt.
- (4) Empfehlung an den Kanton, auf die Realisierung des Portttunnels zu verzichten. Im Ausführungsprojekt A5 Westumfahrung war der Portttunnel ein zentrales Element zur Entlastung der innerstädtischen Anschlüsse. Ohne die Westumfahrung und die damit verbundenen innerstädtischen Anschlüsse entfällt der Nutzen des Tunnels in Bezug auf das übergeordnete Strassennetz bzw. auf das übergeordnete Gesamtverkehrssystem. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist durch den Wegfall der Westumfahrung nicht mehr gegeben.
- (5) Empfehlung an den Kanton und den Bund, auf Planungen zur Schliessung der Nationalstrassennetzlücke in Biel wie ein Juratunnel oder eine Tunnellösung gemäss Alternatividee «Westast so besser» bis mindestens im Jahr 2040 zu verzichten, die Schliessung der Nationalstrassennetzlücke jedoch als eine langfristige strategische Option beizubehalten. Die Planungen sollen erst wieder aufgenommen werden, wenn sich zeigen sollte, dass die gesamtverkehrlichen Ziele im Raum Biel/Bienne nicht erreicht werden. Der Zeithorizont 2040 ergibt sich aus den Laufzeiten der massgebenden Planungsinstrumente (RGSK und Agglomerationsprogramm).

- (6) Empfehlung an den Kanton, die Region sowie die Partnergemeinden, ihre Mobilitätspolitik gemäss den Ergebnissen der Gesamtmobilitätsstudie verstärkt auf den Agglomerationsverkehr und die Erreichbarkeit des Agglomerationskerns aus der Region auszurichten. Der bestehende Handlungsbedarf – insbesondere die hohe Verkehrsbelastung auf zentralen Achsen in Verbindung mit der erwarteten Mobilitätszunahme – ist mit einem multimodalen Massnahmenansatz anzugehen. Dieser umfasst gleichermassen Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den motorisierten Individualverkehr. Insbesondere sind das ÖV-Konzept 2035, die Velonetzplanung und das Verkehrsmanagement konsequent umzusetzen. Für gezielte Anpassungen stark belasteter Strassenabschnitte sind regional abgestimmte Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr zu erarbeiten. Die Vision S-Bahn 2045 ist vertieft zu prüfen. Neue Massnahmen sind in die kommenden Agglomerationsprogramme zu integrieren und beim Bund zur Mitfinanzierung einzureichen.
- (7) Empfehlung an den Kanton, die Städte Biel und Nidau, die verträgliche Umgestaltung der Achse «Bernstrasse – Aarbergstrasse – Ländtestrasse» gestützt auf die Ergebnisse des Studienauftrags «Rue de Caractères» in sinnvollen Projektabschnitten koordiniert weiterzuprojektieren und im Rahmen der Agglomerationsprogramme umzusetzen.
- (8) Empfehlung an die Region, das Verkehrsmonitoring und Controlling vierjährlich als Grundlage für das Agglomerationsprogramm zusammenzustellen und beim Kanton Beitragsgesuche gemäss Artikel 64 des Strassengesetzes einzureichen. Das Verkehrsmonitoring und Controlling dient zur Überprüfung der Erreichung der gesamtverkehrlichen Mobilitätsziele der Agglomeration.
- (9) Empfehlung an den Kanton sowie die Partnergemeinden die geforderten Verkehrsmessungen im Rahmen des Verkehrsmonitorings und Controllings durchzuführen und die Messstellen mittelfristig in permanente Messstellen umzurüsten.

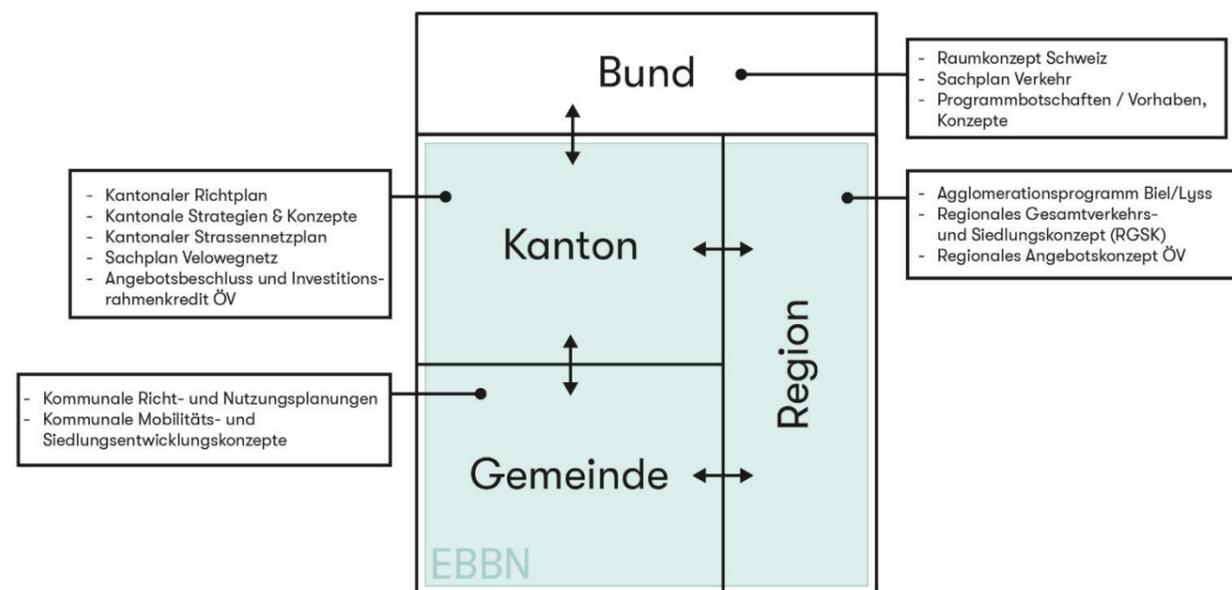
Organisatorischer Abschluss von EBBN

- (10) Empfehlung an den Kanton, die Region und die Partnergemeinden die übergeordnete Projektorganisation Espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN) per Ende Oktober 2025 aufzulösen und gemäss Ziffer 7 des Gesellschaftsvertrags den Kanton zu beauftragen, die Schlussabrechnung von EBBN bis Ende 2025 zu erstellen.
- (11) Empfehlung an den Kanton, die Region und die Partnergemeinden die Auflösung des EBBN-Forums mit dem Abschlussforum am 12. September 2025 zu vollziehen.

Ausblick

Raum- und Verkehrsplanung bleibt eine Verbundaufgabe

Ab 2025 werden die Arbeitsschwerpunkte von EBBN bzw. die Ergebnisse davon in die bestehenden Planungsgefässe und deren Planungsinstrumente übergehen bzw. zurückgeführt. Die Raum- und Verkehrsplanung beruht auf einem Zusammenspiel von allen Verwaltungsebenen inkl. ihrer jeweiligen Planungsinstrumenten, welches in der nachfolgenden Übersicht dargestellt ist. Gestützt auf das Berner Baugesetz und das Strassengesetz liegt die Verantwortung für die Ausarbeitung und Abstimmung von Planungen, die zur Erfüllung ihrer raumwirksamen Aufgaben erforderlich sind, bei Kanton, Regionen und Gemeinden.



Nachfolgend sind kurz zusammengefasst die Aufgaben der unterschiedlichen Verwaltungsebenen:

BUND Er ist zuständig für die übergeordneten Aufgaben, welche gesamtheitlich bzw. bundesweit gelöst werden müssen (z.B. Eisenbahn- und Nationalstrassennetz). Seine Aufgaben erfüllt der Bund durch die Ausarbeitung von Bundeskonzepten und Sachplänen sowie Programm-botschaften / Vorhaben und Konzepte. Zudem stellt das Raumkonzept Schweiz einen Orientierungsrahmen bzw. eine Entscheidungshilfe für die künftige nachhaltige Raumentwicklung der Schweiz dar. Konkret für die Region Biel/Bienne ist der Bund für den Ausbau und Unterhalt der bestehenden Nationalstrassen A5, A6 und A16 zuständig.

Er beurteilt das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss und beteiligt sich finanziell an kommunalen und kantonalen Verkehrsprojekten in der Agglomeration.

KANTON Auf der Basis der kantonalen Richtplanung stimmt der Kanton die Siedlungsentwicklung und die Entwicklung des Verkehrsnetzes aufeinander ab. Die Raumplanung ist somit eine zentrale Aufgabe des Kantons. Neben der standardisierten Richtplanung können die Kantone weitere Strategien und Konzepte erarbeiten, um den Richtplan zu unterstützen bzw. die Absichten zu konkretisieren. Im Kanton Bern wurde zum Beispiel für den Bereich Mobilität in diesem Rahmen die kantonale Gesamtmobilitätsstrategie erarbeitet. Er erlässt den kantonalen Sachplan Velowegnetz und legt damit das Netz der Veloalltags- und Velofreizeitverbindungen mit kantonomer Netzfunktion fest. Der Kanton ist für Planung, Projektierung, Realisierung, Unterhalt und Betrieb der Kantonsstrassen und der kantonalen Velowege verantwortlich. Weiter bleibt der Kanton im Rahmen einer Gemeinschaftsaufgabe mit dem Bund zuständig für die langfristige Schliessung der Nationalstrassennetzlücke in Biel. Neben der Zuständigkeit für Kantonsstrassen ist der Kanton auch der Besteller des öffentlichen Orts- und Regionalverkehrs. Alle vier Jahre werden mit dem Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr sowie dem Angebotsbeschluss zentrale Weichenstellungen für das ÖV Angebot geleistet. Weiter ist der Kanton über interkantonale Regionen in die Erarbeitung des Strategischen Entwicklungsprogramms der Bahninfrastruktur des Bundes eingebunden und vertritt dabei die kantonalen und regionalen Interessen bei der Entwicklung des Bahnangebots.

REGION Damit überkommunale Aufgaben gemeinsam angegangen werden können, ist die Region als Zwischenebene im Planungssystem eingebunden. Die Region erarbeitet das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Biel-Seeland, welches das gemeinsame Raum- und Verkehrsplanungsinstrument der Gemeinden darstellt. Mit dem RGSK koordinieren und lenken die Gemeinden die Entwicklung und das Abstimmen von Siedlung, Landschaft und Verkehr. Abgestimmt auf dem RGSK erarbeitet die Region das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss, mit dem beim Bund finanzielle Beiträge für Verkehrsprojekte in der Agglomeration beantragt werden. An kommunale Massnahmen der Agglomerationsprogramme, die der Bund mitfinanziert, leistet auch der Kanton Beiträge. Im Juni 2025 wurde das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss der 5. Generation beim Bund zur Mitfinanzierung eingereicht. Nahtlos startet in diesem Zuge die Erarbeitung des Agglomerationsprogramm der 6. Generation, welches voraussichtlich im Sommer 2029 eingereicht wird. Die Region ist auch zuständig für die Angebotsplanung des öffentlichen Regionalverkehrs (Bus und S-Bahn). Zu diesem Zweck erarbeitet sie alle vier Jahre das Regionale Angebotskonzept, auf dessen Grundlage der Kanton den Angebotsbeschluss erarbeitet.

GEMEINDE Die Gemeinden sind zuständig für die kommunale Raum- und Verkehrsplanung. Sie stellen ihr zukunftsorientiertes Handeln bzw. ihre Absichten in kommunalen Mobilitäts- und Siedlungsentwicklungskonzepten dar. Mit kommunalen Richtplänen und der parzellenscharfen Nutzungsplanung legen die Gemeinde ihre Entwicklungsvorstellungen grundeigentümer- und behördenverbindlich fest. Die Gemeinden sind für Planung, Projektierung, Realisierung, Unterhalt und Betrieb der Gemeindestrassen und der kommunalen Velowege zuständig. In diesem Zuge entwickeln sie zielgerichtete Massnahmen, welche im Agglomerationsprogramm Biel/Lyss integriert und somit durch den Bund mitfinanziert werden. Nebst der Verkehrsplanung haben Gemeinden auch über Nutzungsplanungen konkrete Möglichkeiten, zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr beizutragen.

Beilagen

- Beilage 1 – Übersicht Empfehlungen Dialogprozess (DE)
- Beilage 2 – Schlussbericht Gesamtmobilitätsstudie (DE / FR)
- Beilage 3 – Mitwirkungsbericht Gesamtmobilitätsstudie (DE / FR)
- Beilage 4 – Schlussbericht Rue de Caractères (DE)
- Beilage 5 – Bericht Verkehrsmonitoring und Controlling (DE)



TITELBILD: VBS/DDPS *Urheber*
LAYOUT UND PUBLIKATION: ESPACE BIEL/BIENNE.NIDAU
WWW.ESPACE-BBN.CH