

EBBN-Forum

Bericht zum EBBN-Forum vom 1. November 2024

(Vérsion française suit ci-dessous)

Teilnehmende

Gruppierungen: Peter Bohnenblust (TCS), Michael Clerc (proNatura Seeland), Catherine Duttweiler (Westast so nicht), Raimund Rodewald (Stiftung Landschaftsschutz Schweiz), Denis Rossel (LQV), Hanspeter Schlegel (Pro Velo Biel/Bienne), Urs Scheuss (VCS), Alfred Steinmann (Verein Gruppe S), Ivo Thalmann (Berner Heimatschutz), Cécile Wendling (HIV Kt. Bern, Sekt. Biel/Bienne – Seeland – Berner Jura), Anne-Käthi Zweidler (N5 Bielersee so nicht)

Behördendelegation: Bernhard Bachmann (Gemeindepräsident Ipsach)

PKO: Thomas Berz (Verein seeland.biel/bienne), Claudia Christiani (Kanton Bern), Sabine Gresch (Stadt Biel), Stefan Studer (Kanton Bern)

Projektkoordination/Fachexperten: Philippe Hirsiger (TBF), Silvia Frutig (Team Kommunikation), Hansjörg Ryser (Team Kommunikation, Leitung Forum)

Gäste: Tobias Arnold (Interface), Camille Girod (Transitec)

Entschuldigt:

Mirjam Bieri (TBF), Erich Fehr (Stadtpräsident Biel, Vorsitzender Behördendelegation), Matthias Gebel (Komitee Pro A5-Westast), Sandra Hess (Stadtpräsidentin Nidau), Gilbert Hürsch (WIBS, Berner KMU), Adrian Jakob (Verein Netzwerk Bielersee), Manuela Jennings (Stadt Nidau), Franz Kölliker (Gemeindepräsident Brügg), Gabriele Leonardi (Stadt Biel), Anton Lienhard (Vingelz Leist), Simon Loosli (Gemeindepräsident Port, BHD), RR Christoph Neuhaus (BHD), Stefan Nobs (Gemeindepräsident Lyss, BHD), Anna Steuri (Stadt Nidau)

Einleitung

Im sechsten EBBN Forum stehen die Bewertungen der verschiedenen Stossrichtungen der Gesamtmobilitätsstudie im Zentrum. Es ist die abschliessende Diskussionsrunde vor der öffentlichen Mitwirkung zur Studie. Damit für die Diskussionen in der Workshop-Runde ausreichend Zeit zur Verfügung steht, ist der Ablauf umgestellt und der Informationsteil an den Schluss des Forums gestellt worden.

Ablauf

Anstelle der bisherigen Einstiegsrunde würdigt der Moderator zur **Einleitung** die bisherige Mitwirkung der Forums-Teilnehmenden. Nach dem Ende des Dialogprozesses haben sich die meisten von ihnen seit Anfang 2021 für die übergeordneten Themen und Arbeiten der Behörden zur Umsetzung der Empfehlungen aus dem Dialogprozess interessiert und in der Mitwirkung des EBBN-Forums, bzw. zuvor der Reflexionsgruppe engagiert.

Mit dem anstehenden Abschluss der Gesamtmobilitätsstudie ist EBBN an einem wichtigen Punkt angelangt. Die Studie wird den Behörden als Entscheidungsgrundlage für die Mobilitätsplanung der nächsten Jahre dienen. Umso bedeutender ist die Mitwirkung der Interessengruppierungen im Rahmen des EBBN-Forums.

Die Wirtschaftsverbände und der TCS äussern sich in einer gemeinsamen Erklärung beunruhigt über die Entwicklung von EBBN. Sie sehen ihr Haltungen zu wenig berücksichtigt und finden die vorliegenden Unterlagen ideologisch geprägt. Sie fordern, dass das Ergebnis aus dem Dialogprozess umgesetzt werde. Zudem solle das EBBN-Forum zur Orientierung dienen und nicht zur erneuten Partizipation missbraucht werden. (Die Stellungnahme liegt dem Bericht bei).

Im **ersten Teil** des Forums präsentieren die beiden Mitautoren der Gesamtmobilitätsstudie, Tobias Arnold und Camille Girod, die Bewertung der verschiedenen Stossrichtungen, welche aus den im vorangehenden Forum diskutierten Bausteinen gebildet wurden.

Von Seiten TCS und Wirtschaftsverbänden wird kritisiert, dass der motorisierte Individualverkehr in der Studie zu negativ dargestellt wird. Sie möchten genauere Informationen, wie die Autorinnen und Autoren bei den Bewertungen vorgegangen und wie verschiedene Begriffe in der Studie zu verstehen sind, insbesondere der Begriff «Wirtschaftsverkehr». (Ergänzung des Moderators: Gemäss Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) umfasst der Wirtschaftsverkehr «die vier Teilssegmente Güter- und Personenwirtschaftsverkehr sowie Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren. Dabei werden die Segmente nicht durch die eingesetzten Fahrzeuge definiert, sondern primär durch den treibenden Akteur. Der Wirtschaftsverkehr beinhaltet folglich nicht den privaten Pendlerverkehr». Die beiden Mitautoren erklären verschiedene weitere Begrifflichkeiten und die Methodik ihrer Beurteilungen. Sie weisen darauf hin, dass die Beurteilung aus einer gesamtheitlichen Perspektive erfolgt ist, dass die Ziel auf Basis welcher die Beurteilung erfolgte in den behördenverbindlichen Grundlagen verankert sind und dass alle Verkehrsakteure gleichermaßen einbezogen wurden. Insbesondere betonen sie, dass die Bewertungen auf Basis der vorhandenen Datengrundlagen vorgenommen wurden und in keiner Weise politisch beeinflusst sind.

Im anschliessenden Workshop-Teil wurden zahlreiche weitere Fragen besprochen und Erkenntnisse der Studienautoren und -autorinnen diskutiert. Die Diskussion fand zu den folgenden drei Erkenntnissen statt:

1. Mit den Stossrichtungen «Planungsstand» sowie den sechs Stossrichtungen mit MIV Infrastrukturelementen kann das Ziel eines funktionierenden und nachhaltigen Gesamtverkehrssystems nicht erreicht werden.
2. Das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis weist diejenige Stossrichtung auf, in welcher folgende zwei Schwerpunkte kombiniert werden: Der Veloverkehr wird mit sehr weitgehenden Massnahmen gestärkt. Im Strassenraum werden einerseits punktuelle Massnahmen für eine bessere Leistungsfähigkeit des Strassennetzes zugunsten des MIV und ÖV und andererseits Lenkungsmassnahmen für den Umstieg vom MIV auf andere Verkehrsmittel ergriffen.
3. Die Umsetzung des Konzepts öffentlicher Verkehr 2035 Agglomeration Biel ist wichtig, darüberhinausgehende Entwicklungen haben zwar einen hohen Nutzen aber auch sehr hohe Kosten zur Folge.

In den drei Gruppen mit drei Diskussionsrunden wurde besprochen, in welchen Punkten die Teilnehmenden mit den Stossrichtungen übereinstimmen, wo Differenzen bestehen und welche Unklarheiten bestehen.

Im **zweiten Teil** folgen kurze Informationen zum aktuellen Stand der beiden Projekte «Verkehrsmonitoring und Controlling» sowie «Rue de caractères».

Zum «Verkehrsmonitoring und Controlling» erläutert Philippe Hirsiger, dass die Verkehrserhebungen erfolgt sind und nun ausgewertet werden.

Beim Studienauftrag «Rue de caractères» räumt Claudia Christiani vom Projektleitungsteam ein, dass die Mitwirkung zu den Projekteingaben nicht verständlich genug aufbereitet wurde. Inzwischen seien jedoch Anpassungen vorgenommen worden. Zudem wurde die Frist für die Mitwirkung bis zum 9. November verlängert.

Abschliessend kündigt der Moderator an, dass auch zur Gesamtmobilitätsstudie eine öffentliche Mitwirkung geplant sei. Diese finde online vom 25. Februar bis am 25. April 2025 statt. Am 26. Februar 2025 wird für die Teilnehmenden des EBBN-Forum ein Webinar mit Informationen zu dieser Mitwirkung durchgeführt.

Abschluss

Die Rückmeldungen aus dem EBBN-Forum werden nun von den Studienautoren und -autorinnen bei den Ausführungen zu ihren Beurteilungen geprüft und ggf. berücksichtigt. Damit soll die Verständlichkeit der Beurteilungen insbesondere im Hinblick auf die Mitwirkung verbessert werden.

Fazit des Moderators

Das sechste Forum fand trotz kritischer Voten in einer guten, konstruktiven Atmosphäre statt. Die Workshops haben wesentlich zur Klärung von Fragen und zum Verständnis der Erkenntnisse zur Gesamtmobilitätsstudie beitragen können. Auch wenn die Erkenntnisse der Studienautoren und -autorinnen, bzw. die Beurteilung der Stossrichtungen nicht von allen Teilnehmenden gleichermassen geteilt und durchaus kritisch beurteilt werden, so wird doch anerkannt, dass diese Beurteilungen aufgrund von umfassenden Daten und Konzepten nach fachlich abgestützten Kriterien erfolgt ist. Diese Grundlagen sind mehrfach in Workshops der Reflexionsgruppe und des Forums besprochen worden. Übergeordnet diene das Zukunftsbild, welches in der Dialoggruppe erarbeitet worden war und im «Rendez-vous» der Bevölkerung präsentiert wurde, als Orientierung. Die Gesamtmobilitätsstudie ist eine fachliche und keine politische Beurteilung zum gesamtheitlichen Nutzen und zur Zweckmässigkeit von Infrastrukturelementen wie Jura- oder Portttunnel sowie alternativen Ansätzen. Die politische Beurteilung obliegt nun den zuständigen politischen Gremien.

Nächste Termine

- 17.12.2024: Sitzung der Behördendelegation, Abschluss des technischen Berichts zur Gesamtmobilitätsstudie
- 24.2. – 25.4.2025: Öffentliche Mitwirkung online zur Gesamtmobilitätsstudie
- 26.2.2025: Webinar EBBN-Forum zur öffentlichen Mitwirkung zur Gesamtmobilitätsstudie

Beilagen

- Stellungnahme der Wirtschaftsverbände und des TCS

Hansjörg Ryser, 3.12.2024

Forum EBBN

Rapport sur le forum du 1er novembre 2024

Introduction

Le sixième Forum EBBN est consacré à l'évaluation des différentes orientations de l'étude globale sur la mobilité. Il s'agit de la dernière phase de discussion avant la participation publique à l'étude. Afin de laisser suffisamment de temps pour les discussions dans les ateliers, le déroulement a été modifié et la partie information a été placée à la fin du forum.

Déroulement

En guise d'introduction, l'animateur rend hommage à l'implication des participants au forum jusqu'à présent, en lieu et place de l'ancien tour d'entrée en matière. Après la fin du processus de dialogue, la plupart d'entre eux se sont intéressés depuis le début de l'année 2021 aux thèmes et travaux généraux des autorités pour la mise en œuvre des recommandations issues du processus de dialogue et se sont engagés dans la participation au Forum EBBN, ou auparavant au groupe de réflexion.

Avec l'achèvement prochain de l'étude de mobilité globale, EBBN est arrivé à un point important. L'étude servira de base de décision aux autorités pour la planification de la mobilité des prochaines années. La participation des groupes d'intérêt dans le cadre du forum EBBN est d'autant plus importante.

Dans une déclaration commune, les associations économiques et le TCS s'inquiètent de l'évolution d'EBBN. Elles estiment que leurs positions ne sont pas suffisamment prises en compte et que les documents disponibles sont empreints d'idéologie. Ils demandent que le résultat du processus de dialogue soit mis en œuvre. De plus, le forum EBBN devrait servir d'orientation et ne pas être utilisé abusivement pour une nouvelle participation. (La prise de position est jointe au rapport).

Dans la **première partie** du forum, les deux co-auteurs de l'étude globale sur la mobilité, Tobias Arnold et Camille Girod, présentent l'évaluation des différentes orientations qui ont été formées à partir des modules discutés lors du forum précédent.

Le TCS et les associations économiques critiquent le fait que le trafic individuel motorisé soit présenté de manière trop négative dans l'étude. Ils souhaitent obtenir des informations plus précises sur la manière dont les auteurs ont procédé pour les évaluations et sur la signification de différents termes utilisés dans l'étude, notamment celui de « trafic économique ». (Complément du modérateur : selon l'Office fédéral du développement territorial (ARE), le trafic économique comprend « les quatre sous-segments que sont le trafic économique de marchandises et de personnes ainsi que le trafic de services avec ou sans marchandises. Les segments ne sont pas définis par les véhicules utilisés, mais en premier lieu par l'acteur qui les conduit. Le trafic économique ne comprend donc pas le trafic pendulaire privé ». Les deux coauteurs expliquent différentes autres notions et la méthodologie de leurs évaluations. Ils indiquent que l'évaluation a été réalisée dans une perspective globale, que les objectifs sur la base desquels l'évaluation a été réalisée sont ancrés dans les bases contraignantes pour les autorités et que tous les acteurs des transports ont été impliqués de manière égale. Ils soulignent en particulier que les évaluations ont été réalisées sur la base des données existantes et qu'elles ne sont en aucun cas influencées par la politique.

Dans la partie atelier qui a suivi, de nombreuses autres questions ont été abordées et les conclusions des auteurs de l'étude ont été discutées. La discussion a porté sur les trois conclusions suivantes :

1. les orientations « état de la planification » et les six orientations avec des éléments d'infrastructure TIM ne permettent pas d'atteindre l'objectif d'un système global de transport fonctionnel et durable.
2. L'orientation qui combine les deux points forts suivants présente le meilleur rapport coût-efficacité : Le trafic cycliste est renforcé par des mesures très étendues. Dans l'espace routier, on prend d'une part des mesures ponctuelles pour améliorer la performance du réseau routier en faveur du TIM et des TP et d'autre part des mesures d'incitation pour le passage du TIM à d'autres moyens de transport.
3. la mise en œuvre du concept de transports publics 2035 pour l'agglomération biennoise est importante, les développements allant au-delà ont certes une grande utilité mais aussi des coûts très élevés.

Les trois groupes avec trois tables rondes ont discuté des points sur lesquels les participants étaient d'accord avec les orientations, des divergences et des imprécisions.

La **deuxième partie** est consacrée à de brèves informations sur l'état actuel des deux projets «Monitoring et controlling du trafic» et «Rue de caractères».

En ce qui concerne le «monitoring et controlling du trafic», Philippe Hirsiger explique que les relevés de trafic ont été effectués et qu'ils sont maintenant évalués.

En ce qui concerne le mandat d'étude «Rue de caractères», Claudia Christiani, de l'équipe de direction du projet, reconnaît que la participation aux projets soumis n'a pas été préparée de manière suffisamment compréhensible. Des adaptations ont toutefois été effectuées entre-temps. De plus, le délai de participation a été prolongé jusqu'au 9 novembre.

Enfin, l'animateur annonce qu'une participation publique est également prévue pour l'étude globale de mobilité. Celle-ci se déroulera en ligne du 25 février au 25 avril 2025. Le 26 février 2025, un webinaire sera organisé pour les participants au Forum EBBN.

Clôture

Les réactions du forum EBBN seront désormais examinées et, le cas échéant, prises en compte par les auteurs de l'étude dans les explications de leurs évaluations. Cela devrait permettre d'améliorer la lisibilité des évaluations, notamment en ce qui concerne la participation.

Conclusion du modérateur

Le sixième forum s'est déroulé dans une bonne atmosphère constructive, malgré des votes critiques. Les ateliers ont largement contribué à la clarification des questions et à la compréhension des résultats de l'étude globale sur la mobilité. Même si les conclusions des auteurs de l'étude et l'évaluation des orientations ne sont pas partagées par tous les participants et sont jugées de manière critique, il est reconnu que ces évaluations ont été réalisées sur la base de données et de concepts complets et selon des critères professionnels. Ces bases ont été discutées à plusieurs reprises dans les ateliers du groupe de réflexion et du forum. De manière générale, la vision d'avenir élaborée par le groupe de dialogue et présentée à la population lors du « Rendez-vous » a servi d'orientation. L'étude globale de mobilité est une évaluation technique et non politique de l'utilité globale et de l'opportunité d'éléments d'infrastructure tels que le tunnel du Jura ou le tunnel de Port

ainsi que d'approches alternatives. L'évaluation politique incombe désormais aux organes politiques compétents.

Autres échanges

- 17.12.2024 Réunion de la délégation des autorités, finalisation du rapport technique de l'étude globale de mobilité
- 25.2. – 25.4.2025: Participation publique en ligne à l'étude globale de mobilité.
- 26.2.2025 : Webinar EBBN-Forum sur la participation publique à l'étude globale de la mobilité.

Annexes

- Protocole photo de l'atelier (voir ci-dessous)

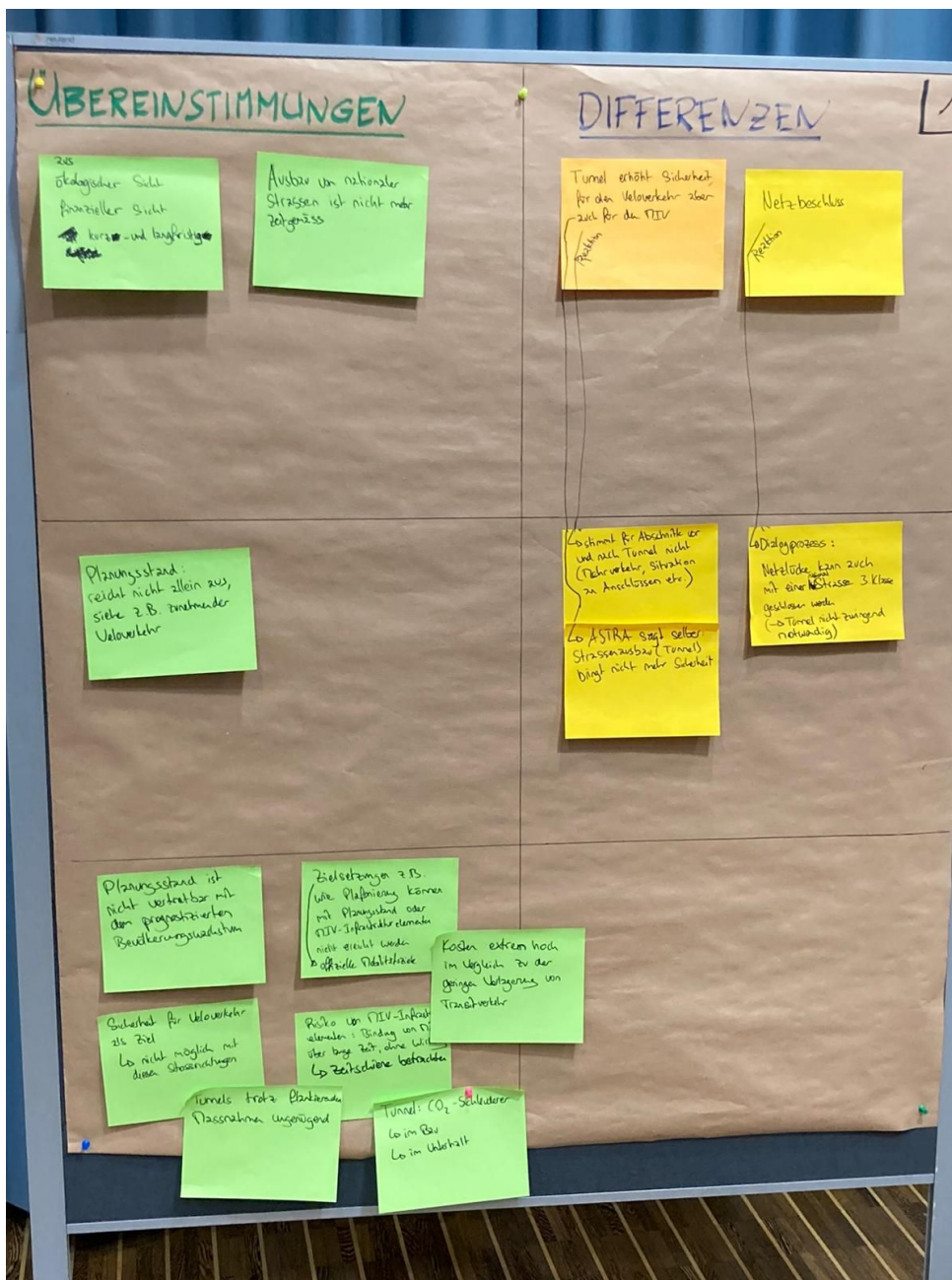
Traduit avec DeepL.com (version gratuite)

Hansjörg Ryser, 3.12.2024

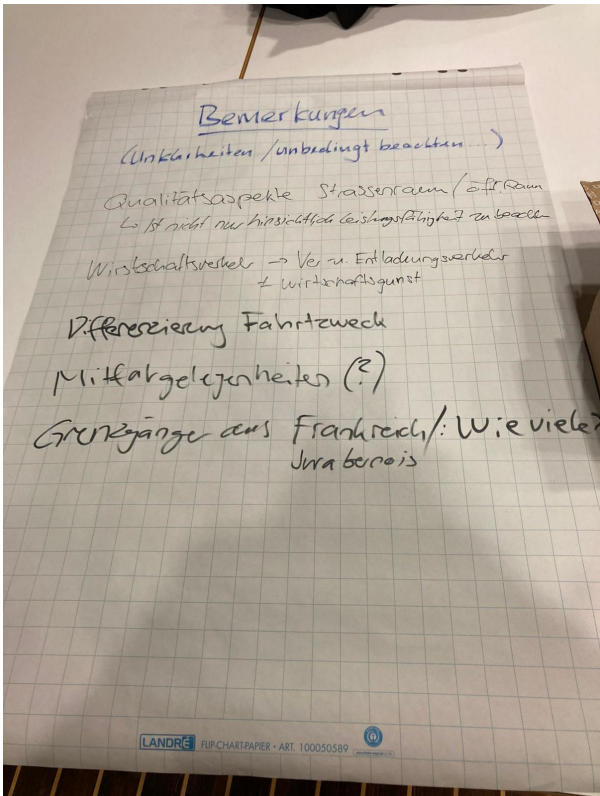
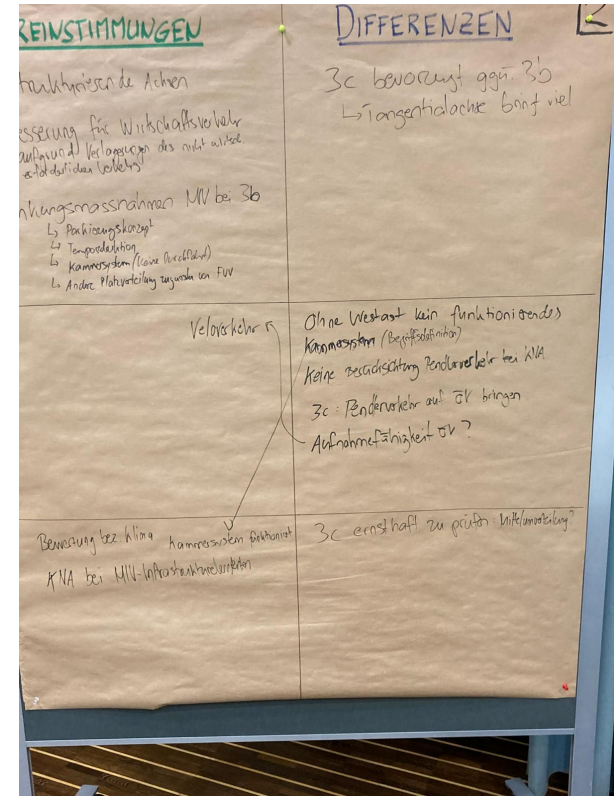
Anhang – Annexe

Zusammenstellung aus dem Forum vom 1.11.2024 - Compilation du forum du 1.11.2024

1. Erkenntnis: Mit den Stossrichtungen «Planungsstand» sowie den sechs Stossrichtungen mit MIV Infrastrukturelementen kann das Ziel eines funktionierenden und nachhaltigen Gesamtverkehrssystems nicht erreicht werden



2. Erkenntnis: Das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis weist diejenige Stossrichtung auf, in welcher folgende zwei Schwerpunkte kombiniert werden: Der Veloverkehr wird mit sehr weitgehenden Massnahmen gestärkt. Im Strassenraum werden einerseits punktuelle Massnahmen für eine bessere Leistungsfähigkeit des Strassennetzes zugunsten des MIV und ÖV und andererseits Lenkungsmassnahmen für den Umstieg vom MIV auf andere Verkehrsmittel ergriffen.



3. Erkenntnis: Die Umsetzung des Konzepts öffentlicher Verkehr 2035 Agglomeration Biel ist wichtig, darüberhinausgehende Entwicklungen haben zwar einen hohen Nutzen aber auch sehr hohe Kosten zur Folge.

