

Medienmitteilung vom 24.02.2025

Mitwirkung zur Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West startet

Wie weiter nach dem Abbruch des Autobahnprojekts A5 Westast Biel? Fundierte Antworten liefert die soeben publizierte Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West. Mit der Studie wurde geprüft, ob es für die künftige Mobilitätsentwicklung in der Region neue Tunnelumfahrungen braucht. Geprüft wurde auch, welchen Beitrag alternative Lösungen für ein nachhaltiges und funktionierendes Verkehrssystem leisten können. Nun ist die Bevölkerung eingeladen, in einer öffentlichen Mitwirkung bis am 25. April 2025 online die Schlussfolgerungen zu beurteilen.

Auslöser für die Studie waren die entsprechenden Empfehlungen aus dem Dialogprozess Westast Biel/Bienne. Durch den Wegfall des Projekts A5 Westumfahrung Biel/Bienne (Westast) sind für städtebauliche und verkehrliche Entwicklungen Unsicherheiten aber auch neue Chancen und Perspektiven entstanden. «Für die Region Biel-Seeland ist ein gut funktionierendes Verkehrssystem für alle wichtig. Mit der Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West liegt nun eine fachlich fundierte Grundlage vor, wie die Situation verbessert werden könnte. Die Behördendelegation hat die Fachstudie zur Kenntnis genommen und wird nach der öffentlichen Mitwirkung eine politische Würdigung vornehmen», fasst Stefan Nobs, Mitglied der Behördendelegation von EBBN und Gemeindepräsident von Lyss zusammen.

Nun liegen die fachlichen Ergebnisse der Studie in einem umfassenden Bericht vor. Verfasst wurde die Studie von den Experten der Planungsbüros Transitec und Interface im Auftrag von espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN). In einer öffentlichen Mitwirkung können sich die Bevölkerung, Interessenverbände, politische Gremien und Gemeinden zu den Schlussfolgerungen der Studie äusseren. Die Mitwirkung findet vom 25. Februar bis am 25. April 2025 online statt.

Fachliche Analyse ohne politische Gewichtung

«Wir sind nach wissenschaftlichen Kriterien vorgegangen», betont der leitende Studienautor Christian Hänggi von Transitec. Die Schlussfolgerungen basieren auf den fachlichen Analysen und enthalten keine politische Gewichtung. Nach Abschluss der öffentlichen Mitwirkung wird es an den Behördenvertretern und -vertreterinnen von EBBN liegen, die politischen Folgerungen daraus zu ziehen. Zusammen mit weiteren Erkenntnissen aus den Arbeiten von EBBN werden sie bis Mitte September 2025 Handlungsempfehlungen zuhanden der politischen Gremien verabschieden.

Grundlage der Gesamtmobilitätsstudie sind die behördenverbindlichen Konzepte und Planungen von Gemeinden, Region und Kanton sowie das Zukunftsbild aus dem Dialogprozess Westast Biel/Bienne. Anhand der Verkehrsdaten aus dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern bestätigt die Studie frühere Analysen, wonach der Durchgangsverkehr im erweiterten Agglomerationskern nur etwa neun Prozent des motorisierten Individualverkehrs (MIV: Autos, Motorräder) ausmacht. Unter Berücksichtigung aller mit dem MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr zurückgelegten Wege beträgt der MIV-Anteil im Durchgangsverkehr lediglich noch fünf Prozent.

Hohe Kosten, geringer Nutzen mit Tunnels

Mit zusätzlichen Umfahrungen (Tunnelbauten zur Schliessung der Nationalstrassenlücke und einem Portttunnel) liesse sich zwar ein Teil dieses Durchgangsverkehrs verlagern. Da der Anteil des Durchgangsverkehrs gering ist, wäre die Entlastungswirkung jedoch ungenügend. Solche Tunnelbauten wären zudem mit sehr hohen Kosten verbunden und hätten beträchtliche Auswirkungen auf die Umwelt.

Die Studienautoren und -autorinnen haben daher ihren Fokus verstärkt auf alternative Lösungen gerichtet. Darin sehen sie ein erhebliches Potential, um die Mobilitätsziele mit wesentlich geringeren Kosten zu erreichen als mit den Tunnellösungen.

Bisherige Planungen reichen nicht

Die verschiedenen Alternativen haben sie zu Stossrichtungen gebündelt und diese wie die Tunnellösungen anhand eines Zielrasters mit acht Mobilitätszielen sowie sechs Nachhaltigkeitskriterien zu Wirtschaft, Ökologie und sozialen Aspekten bewertet. Das Zielraster basiert auf bestehenden Konzepten und Planungen der Stadt Biel, den umliegenden Gemeinden, der Region und des Kantons.

«Unsere Analyse zeigt, dass der aktuelle Planungsstand nicht genügen wird, um die angestrebten Ziele zu erreichen», stellt Christian Hänggi fest. Am besten hat in der Bewertung eine optimierte Mischung aus Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, für den öffentlichen Verkehr und für den motorisierten Individualverkehr abgeschnitten. Die Autoren und Autorinnen kommen zum Schluss, dass auf Basis der bestehenden Velonetzplanung der Veloverkehr mit neuen Verbindungen für Alltags- wie auch Freizeitfahrende gefördert werden kann. Für den Fussverkehr können Komfort und Sicherheit mit durchgehenden Trottoirs und dem Abbau von Hindernissen erhöht werden.

Zusätzlich kann die Attraktivität des ÖV mit neuen Direktverbindungen, Verdichtung beim Fahrplan, kürzeren Fahrzeiten und der besseren Erschliessung des Bözingenfelds im Rahmen des Konzepts öffentlicher Verkehr 2035 der Agglomeration Biel gestärkt werden. Mit punktuellen Massnahmen an überlasteten Knoten, etwa dem Guido-Müller-Platz, liesse sich der Verkehr verflüssigen. Die Reduktion und koordinierte Bewirtschaftung von Parkplätzen sowie die Unterbindung vom Durchgangsverkehr in den Quartieren unterstützt die Verlagerung von Autofahrten auf andere Verkehrsmittel wie Bus oder Velo.

Das Zukunftsbild als Wegweiser

Diese Massnahmen führen laut Studie dazu, dass der Anteil an motorisiertem Individualverkehr reduziert werden kann. Der Verkehr wird flüssiger und sicherer. Davon profitiert die Bevölkerung durch eine höhere Lebensqualität. Weniger Stauzeiten und bessere Erreichbarkeit für Güter sind aber auch im Interesse der Wirtschaft, des Gewerbes sowie der Pendlerinnen und Pendler. «Dies entspricht den Leitideen des Zukunftsbildes», zeigen die Studienautoren und -autorinnen auf.

Die übergeordnete Projektorganisation espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN) hat die Aufgabe, die Empfehlungen aus dem Dialogprozess weiterzubearbeiten und zu koordinieren. Die Arbeiten sollen bis im September 2025 abgeschlossen sein und die Massnahmenempfehlungen anschliessend in den ordentlichen behördlichen Gefässen weiterbearbeitet werden. Die Leitung von EBBN obliegt der Behördendelegation der Partnergemeinden Biel, Nidau, Brügg, Ipsach und Port, des Kantons Bern sowie des Vereins seeland.biel/bienne als politischem Steuerungsorgan. Im EBBN-Forum tauschen sich die Vertreterinnen und Vertreter von Fachverbänden und Interessengruppierungen aus der Region regelmässig mit den Behördenvertretern und -vertreterinnen über den Stand der Arbeiten aus.

Weitere Informationen

Die öffentliche Mitwirkung zur Gesamtmobilitätsstudie findet vom 25. Februar bis am 25. April 2025 online statt. Die Umfrage sowie der Studienbericht und eine zusammenfassende Präsentation sind unter <https://www.espace-bbn.ch/de/mitwirkung> verfügbar.



Für Medienvertreter, Medienvertreterinnen findet am 24. Februar von 13'00 bis 14'00 Uhr unter folgendem Link eine Fragerunde mit den Studienautoren statt:

Microsoft Teams [Benötigen Sie Hilfe?](#)

[Jetzt an der Besprechung teilnehmen](#)

Besprechungs-ID: 359 927 122 51

Kennung: D7A3b6Qw

Weitere Informationen sind erhältlich bei:

Stefan Nobs, Mitglied der Behördendelegation, Gemeindepräsident von Lyss

Tel: 032 387 03 11 | Mail: stefan.nobs@lyss.ch;

und

Hansjörg Ryser, Medienstelle espace Biel/ Bienne.Nidau

Tel: 076 431 12 02 | Mail: admin@espace-bbn.ch