

Bericht «Übersicht Empfehlungen Dialogprozess»

Stellungnahmen der Gruppierungen des EBBN-Forums

Im Bericht «Übersicht Empfehlungen Dialogprozess» wird der Stand zur Umsetzung der Empfehlungen aus dem Dialogprozess Westast per Mitte Dezember 2023 dargelegt.

Die Gruppierungen des EBBN-Forums konnten in einem Workshop vom März den Bericht zusammen mit den Behördenvertretern von EBBN besprechen. Anschliessend wurde Ihnen die Gelegenheit geboten, eine Stellungnahme zum Bericht auf einer A4-Seite pro Sprachversion einzureichen. Die Übersetzung auf Französisch/Deutsch war Sache der Gruppierungen.

Folgende Gruppierungen haben eine Stellungnahme eingereicht:

Seite 3	N5 Bielersee so nicht
Seite 5	Gruppe S
Seite 6	Pro Natura
Seite 7	Westast so nicht
Seite 8	Wirtschaft/TCS
Seite 9	Wirtschaft/TCS en français

April 2024

Rapport «Aperçu des recommandations du processus de dialogue»

Prises de position des groupements du Forum EBBN

Le rapport «Aperçu des recommandations du processus de dialogue» présente l'état de la mise en œuvre des recommandations issues du processus de dialogue de la branche Ouest à la mi-décembre 2023.

Les groupements du Forum EBBN ont discuté le rapport avec les représentants des autorités d'EBBN lors d'un atelier qui s'est tenu en mars. Ensuite, ils ont eu la possibilité de soumettre un avis sur le rapport sur une page A4 par version linguistique. La traduction en français/allemand était l'affaire des groupements.

Les groupements suivants ont déposé une prise de position :

Page 3	N5 Bielersee so nicht
Page 5	Gruppe S
Page 6	Pro Natura
Page 7	Westast so nicht
Page 8	Economie/TCS
Page 9	Economie/TCS en français

Avril 2024

Stellungnahme von N5 Bielersee so nicht

Zum Bericht «Übersicht Empfehlungen Dialogprozess»

Danke, dass auch wir Stellung nehmen können zur EBBN-«Übersicht Empfehlungen Dialogprozess». Als Anrainerinnen von BBN spürt auch die Bewohnerschaft sowie die Erholungssuchenden und Besucherinnen des linken Bielerseeufers früher oder später jede Veränderung in Biel-Bienne-Nidau.

Wir begrüßen jeden Ausbau von sicheren Velowegen in der ganzen Region. Das ganze linke Bielerseeufer schätzt die Velofahrerinnen und Velofahrer, sowohl als Bewohner wie auch als Gäste der Region, und möchte ihnen daher möglichst viel Komfort und Sicherheit bieten. Idealerweise werden die Velowege richtungsgetrennt angelegt. Wo dies nicht möglich ist, wie zum Beispiel entlang vom Bielersee, verhilft auch die Temporeduktion auf der angrenzenden Fahrstrasse zu mehr Sicherheit. Deshalb plädieren wir weiterhin für maximal Tempo 60 km/h auf der N5 entlang des Sees. Noch mehr muss die Geschwindigkeit durch das bewohnte Gebiet gedrosselt werden. Daher stellt sich die Frage, ob nicht auf der N5 die Fahrbahnen für Motorfahrzeuge weniger breit projektiert und stattdessen die Radwege breiter werden könnten.

Gerne hoffen wir, dass die zukünftigen Bäume entlang der Fuss- und Radwege genug Wurzelraum bekommen. Die Begrünung der Strassen durch Bäume sind ein wirksames Mittel gegen die Sommerhitze. Zudem lassen hohe Bäume die Strasse enger erscheinen und drosseln so die Geschwindigkeit von Motorfahrzeugen.

Für weniger Lärm und weniger Luftschadstoffe darf der Transitverkehr der LKWs nicht mehr durch Biel-Bienne und dem linken Bielerseeufer entlang geleitet werden. Davon würde die Anwohnerschaft und die Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer nur profitieren. Mit dem jetzigen Ausbau der Zweispurstrasse der SBB entlang dem Bielersee wird die Anzahl und vor allem die Durchfahrtsgeschwindigkeit der Güterzüge massiv zunehmen. Damit erträgt BBN sowie das linke Bielerseeufer einen genügend grossen Anteil an Emissionen, die durch den Ost-West-Güterverkehr verursacht werden. Da darf sich BBN mit Fug und Recht gegen den LKW-Transitverkehr durch die Stadt wehren.

Die HUB-Infrastruktur gehört nicht an den Stadtrand von BBN. BBN hat eine vergleichsweise gute Anbindung mit Bahn und Bus. Deshalb gehören HUB-Parkplätze für PWs sowie für Velos und sonstige Zweiradfahrzeuge zu jedem Bahnhof in der Region. Dort wird eher und bequemer auf ÖV umgestiegen, als an den Stadträndern, weil Züge und Postautos dank eigenen Fahrspuren viel schneller im Zentrum sind als PWs.

In die Berechnung der künftigen Kosten von Tunnelbauten und sonstigen aufwendigen Strassenneubauten muss der CO₂-Ausstoss mit einfließen. Nur so können wir alle die Klimaziele von Paris erreichen.

Gerne beteiligen wir uns weiterhin am Forum EBBN. Wir sind gespannt auf die Gesamtmobilitätstudie und freuen uns auf die nächste Versammlung.

Mit freundlichen Grüßen

Für das Komitee N5 Bielersee so nicht

Anne-Käthi Zweidler

Moos 20

2513 Twann

032 315 17 53

079 256 51 19

Rückmeldung des Vereins Gruppe S zur «Übersicht Empfehlungen Dialogprozess» vom 15.12.2023

Die Gruppe S bedankt sich für den vorliegenden Bericht. Nach unserer Analyse ergaben sich folgende Bemerkungen:

- S4 Verkehrsmonitoring und Controlling: Ein **ständiges Verkehrsmonitoring und Controlling** sollte rasch installiert werden, damit jede (kurz/mittel-fristige) Massnahme geprüft werden kann, welche Auswirkung diese auf den Verkehr und damit Einfluss auf die langfristige Empfehlung hat.
- S10 Studienauftrag Rue de Caractère : Hier sollte unbedingt auch die **Lärmverminderung z.B. mit Tempo 30, und die Aufwertung der Quartiere** und deren Vernetzung angegangen werden, **ohne dass durch die Veränderung neuer Schleichverkehr entstehen kann**. Ein grosses Hindernis dürfte die ASM- Bahn sein, welche bereits jetzt alle 7 1/2 Minuten die Bahnschranken schliessen lässt. Wenn ein Tunnel gebaut werden soll, dann für diese Bahn (ab Überquerung Zihl bis Bahnhof Biel/Bienne)!
- S12 5. Empfehlung Porttunnel: **Der Porttunnel entlastet einzig Nidau und Port**. Alle anderen nachfolgenden Gemeinden werden gemäss Berechnungen des Kt. Bern 50 % Mehrverkehr zu bewältigen haben. Falls der Porttunnel gebaut werden sollte, ist es unabdingbar, dass der ÖV am rechten Seeufer einige Zeit vorher ausgebaut wird, damit die Menschen auf den ÖV umsteigen werden!
- S12 Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West: Ein **Juratunnel ermöglicht eine Verkürzung der N5 Strecke!** Dies mag gut klingen, bedeutet aber, dass durch diese Verkürzung eine **Verlagerung der A1 auf die N5** entsteht und damit die N5 geflutet wird. **Dies widerspricht der 3. Empfehlung S.17, Leitlinien für eine Tunnellösung!** Wenn schon ein Tunnel gebaut werden soll, ist auch die **Variante «Westast so besser» genauer anzuschauen. Im Auftragschreiben der Gesamtmobilitätsstrategie ist diese nicht einmal erwähnt!**
- S13 6. Empfehlung Hubs...: **Hubs könnten z.T. recht schnell realisiert werden**, z.B. im Parkhaus Tissot-Arena oder im Jura. Ev. mit Absprache könnte auch im Center Brüggmoos ein Hub errichtet werden. In allen Varianten wären ÖV Anschlüsse bereits vorhanden.
- S14 7. Empfehlung: Erste konkrete Massnahmen rasch anpacken: Besonders rasch könnte ein **Transitverbot für den Schwerverkehr realisiert werden**. Statt dessen schickte das Astra den Lastwagenverkehr über die Reuchenettestrasse! Die rasche Verbesserung der Anbindung für den **Langsamverkehr an den Bahnhof** wurde noch nicht angefangen. Die **SBB Unterführung Schmiedweg ist immerhin im AP4 vorhanden** und wartet auf eine Realisation. Einzelne Markierungen für den Veloverkehr wurden realisiert, es braucht aber noch mehr.
- S17 3 Leitlinien für eine Tunnellösung: Absatz 4, «Keine grossräumige Verlagerung des Ost-Westverkehrs von der A1 zur A5»: ist absolut wichtig. Ein Juratunnel verkürzt die Strecke Ost-West wesentlich. **Damit ziehen wir Verkehr der A1 an!** Das muss unbedingt vermieden werden! Hier bietet die Alternative «Westast so besser» eine überzeugendere Variante, weniger Verkehr wird verlagert!

Mit jeder Tunnellösung werden Unmengen von Co2 freigesetzt! Gemäss Berechnungen von Robert Merz, würden für einen **Juratunnel (Bözingen bis Rusel 5,4 km) 216'000 Tonnen CO2** freigesetzt! **Der Porttunnel wurde mit 1,8 km auf 72'000 Tonnen berechnet.**

Ein **Tunnel von «Westast so besser» (Brüggmoos bis Rusel ca. 4.4 km) würde 176'000 Tonnen CO2 freisetzen**. Dies ist immer noch sehr viel aber doch weniger als ein Juratunnel. Hat der Kanton die Freisetzung der CO2 Mengen auch berechnet? Sind diese sogar noch höher ausgefallen? **Ziel ist eine gute und verträgliche Lösung ohne Juratunnel!**

Pro Natura Seeland dankt für die Übersicht, welche die im Schlussbericht des Dialogprozesses Westast Biel vom 07.12.2020 vereinbarten Empfehlungen und Planungsempfehlungen mit dem Stand ihrer Realisierung abzugleichen versucht. Dieser Abgleich, das sog. «Tool zur Fortschrittskontrolle», hätte Mitte 2021 vorliegen sollen, wurde aber immer wieder hinausgeschoben. Wir begrüssen es, dass dieser Abgleich nun erstmalig durchgeführt wurde und wünschen, dass er auch nach 2025 regelmässig vorgenommen wird.

Die Übersicht geht leider wenig auf konkrete Ergebnisse ein, sondern zeigt vor allem den «Bezug [der Empfehlungen, mc] zu den Zuständigkeiten, zum Planungssystem und zu den entsprechenden Planungsinstrumenten auf» (S. 5). Bzgl. der Umsetzung der sieben Empfehlungen des Schlussberichts wird wenig Konkretes aufgezeigt; oft werden nur bestehende oder geplante Konzepte verschiedener Planungsbehörden als nächste Schritte aufgeführt, die gerade im Bereich des öV sehr lange Zeithorizonte umfassen (vgl. S. 7-15). Bei der 7. Empfehlung («erste konkrete Massnahmen rasch anpacken») wird die Kluft zwischen den Empfehlungen im Schlussbericht und dem Stand ihrer Umsetzung exemplarisch deutlich: von der Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs Biel für den Langsamverkehr oder der Planung eines Transitverbots ist hier keine Rede mehr (vgl. S. 14f.). Dabei wurden die kurzfristigen Massnahmen definiert als «Lösungen, die innert 5-10 Jahren umsetzbar sind» (Schlussbericht, S. 7, Fussnote 3). Auch die sog. Quick Wins/erste konkrete Massnahmen wurden nicht umgesetzt (vgl. Schlussbericht, S. 9).

Das «Zukunftsbild» und seine sechs Leitideen werden in der Übersicht nicht erwähnt, obwohl es im Nachhinein – unter Konsultation der Bevölkerung - noch verfeinert wurde (vgl. Schlussbericht, S. 15-25).

In der vorliegenden Übersicht bleiben Empfehlungen des Schlussberichts unerwähnt, die gar nicht angepackt wurden, andererseits werden oft Massnahmen aufgeführt, die im Schlussbericht nicht direkt empfohlen wurden (Bsp. Parkzonenkonzept in Port). Störend ist hier, dass auf Arbeiten verwiesen wird, die keinen Zusammenhang mit dem Westastprojekt haben (VfM Ostast) oder schon vor dem Dialogprozess lanciert wurden (z.B. Sachplan Velo).

Im Detail kritisieren wir folgende Punkte der Übersicht:

1. S. 11: Weiterentwicklung öV-Angebot
Es handelt sich hier um eine kurz/mittelfristige Empfehlung. Kurzfristig hiess, innert 5-10 Jahren umsetzbar (also ca. 2026-2031 gem. Schlussbericht). Gemäss Übersicht hingegen werden nur Konzepte (bis 2035) und Visionen (2045) erarbeitet. Hier stimmen die Zeithorizonte nicht mehr überein bzw. die Entwicklung des öV wird auf die lange Bank geschoben.
2. S. 20: Monitoring und Controlling regional angehen/einführen:
Gemäss der Empfehlung aus dem Dialogprozess ist das Monitoring des Verkehrsgeschehens eine Daueraufgabe und muss gelegentlich aktualisiert werden, ebenso sind alle Verkehrsträger u.a. mit neuen und präzisen Methoden zu erheben (Modalsplit). Dies ist in den Messungen des motorisierten Verkehrs (mV) 2022 nicht erfolgt. Wir befürchten, dass weiterhin nur der mV gemessen und damit systematisch und zu Lasten anderer Verkehrsträger überbewertet wird.
Der Umsetzungsfortschritt der Massnahmen ist übrigens Teil dieser Empfehlung: daher erwarten wir, dass es auch künftig periodisch aktualisierte Übersichten wie die vorliegende geben wird.
3. Ü9, S. 24: Gemäss Schlussbericht soll das NSG Felseck «integral» erhalten und sogar «ausgeweitet» werden. Gem. unserem Kenntnisstand plant das ASTRA im NSG Bauarbeiten, die 2024 ausgeschrieben werden sollen (Felssicherung o.ä.).
4. LV4, S. 25: Der letzte Satz ist sachlich falsch und sollte präzisiert werden. Zwischen Ligerz und Biel ist künftig kein Ausbau der Fuss- und Veloverbindung vorgesehen. Der Rückbau des Bahntrassees um Ligerz wird in den 2030er Jahren Verbesserungen für den LV im Raum zwischen Schafis/Chavannes und Kleintwann ermöglichen, aber nicht zwischen Kleintwann und Biel.
5. LV11, S. 27: Es besteht ein grosser 'Gap' zwischen Empfehlung und Umsetzung. Es wird in der Übersicht nicht ersichtlich, wie die ökologische Aufwertung der Schüssarme/Zihl umgesetzt würde.
6. ÖV7, S. 32: Die erwähnten – bisherigen - Versprechungen («Angebotskonzept» der RVK I) werden nicht eingehalten. Der Zughalt in Ligerz wird im Dezember 2024 weit vor Fertigstellung des SBB-Tunnels eingestellt, ohne dass das Angebotskonzept umgesetzt wird (vgl. Motion 010-2024 vom 04.03.2024 in der Frühlingssession des Berner Grossrats 2024).

Stellungnahme des Komitees «Westast so nicht!» zum EBBN-Papier «Übersicht Empfehlungen Dialogprozess»

Das Komitee ist erfreut, dass die Behörden mit mehrjähriger Verspätung endlich eine Analyse zum aktuellen Stand der Umsetzung der 15 Hauptempfehlungen und der 43 Handlungsempfehlungen aus dem Dialogprozess vorlegen. Diese sollten, so der Konsens im Dialog, rasche Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer:innen erwirken. Ein «Tool, welches die Fortschrittskontrolle der Einzelvorhaben (...) und eine regelmässige Berichterstattung erlaubt», hätte laut EBBN-Gesellschaftsvertrag **bereits Mitte 2021** vorliegen müssen. Das Dokument zeigt nun gravierende Umsetzungsmängel auf.

- Die Übersicht nennt primär Zuständigkeiten, **keine konkreten Resultate**; über dreieinviertel Jahre nach Abschluss des Dialogs liegen kaum konkrete Verbesserungen vor
- Sie zeigt, dass **zahlreiche Studien und Konzepte an externe Beratungsbüros** in Auftrag gegeben wurden – **mit einem zeitlichen Horizont von 2035-2045; Entscheide wurden keine gefällt**. Dabei wurden die kurz- und mittelfristigen Massnahmen im Schlussbericht (SB) definiert als «Lösungen, die innert 5-10 Jahren umsetzbar sind» (Fussnote 3, Seite 7 SB); **nicht einmal bei den als «rasch realisierbar» bezeichneten Massnahmen (Seite 9 SB) gibt es konkrete Erfolge**
- zahlreiche Empfehlungen, die bisher nicht angepackt wurden, werden nicht thematisiert und ausgeblendet; um die Zwischenbilanz zu beschönigen, werden **Aktivitäten erwähnt, die keinen Zusammenhang mit dem Westastdialog haben** (zB. verkehrlich flankierende Massnahmen zum bereits 2017 eröffneten Ostast oder der jahrelang verschleppte Sachplan Velo)
- In der Bilanz wird der Perimeter auf ein «gesamtheitliches Projekt Bruggmoos bis Seedorf» willkürlich verkürzt; dabei heisst es im SB zum Dialog (Seite 6): «Da die Lösungssuche im Betrachtungsperimeter zwischen Bruggmoos und Rusel» (am Rand von Twann, Anm. WASN) die ganz Agglomeration betrifft, gehen die verschiedenen Akteure (...) ganzheitlich vor»; leider wurden die Verantwortlichkeiten aufgeteilt und isoliert bearbeitet (Astra Neuenburgstrasse/linkes Bielerseeufer, Kanton Brugg/Bernstrasse, Stadt Mittelstück dazwischen); dies ist auch an der unterschiedlichen Sicherheit der Abschnitte abzulesen.
- **Der inspirierende Geist des «Zukunftsbilds» ist verfliegen**. Das Zukunftsbild mit seinen sechs Leitideen im Schlussbericht (u.a. durchgehendes Seeufer, verkehrsfreies Kerngebiet Biel/Nidau, grüne Freiräume etc.) wird ignoriert, obwohl es an einer dreitägigen Veranstaltung 2021 mit Bevölkerung und umliegenden Gemeinden diskutiert und verfeinert wurde (SB S.15-25).
- Durch die isolierte Konzipierung von Einzelmassnahmen **geht die Gesamtstrategie verloren** (s. Empfehlungen zum Prozess im SB): Eigentlich sollten kurz- und mittelfristige Massnahmen rasch umgesetzt werden, deren Erfolg mit einem Monitoring & Controlling laufend überprüft und adjustiert und mit Verkehrszählungen begleitet werden. Erst wenn die kurz- und mittelfristigen Massnahmen erfolgreich ausgeschöpft sind, sollte entschieden werden, ob es beim Strassenverkehr eine langfristige Massnahme wie etwa einen Tunnelbau braucht, wo dieser Sinn machen würde und wo es Anschlüsse braucht. Störend zudem, dass das aktuelle Verkehrsmonitoring allein auf den motorisierten Strassenverkehr fokussiert und den Fuss- und Veloverkehr wie den ÖV ignoriert. So fehlt eine Gesamtbetrachtung zur Entwicklung des Modalmixes über die Zeit.

Die Behörden haben bereits einen **Vorentscheid zugunsten einer Juratunnels gefällt**, wie aus dem Aufgabenbeschrieb für die Gesamtmobilitätsstudie vom Dezember 2023 hervorgeht. Darin wird die **Tunnelalternative «Westast so besser» (WASB) nicht einmal erwähnt**; in der «Übersicht Empfehlungen Dialogprozess» wird dieses Versäumnis damit gerechtfertigt, dass WASB bei einem technischen Vergleich des TBA geprüft worden sei und schlecht abgeschnitten habe¹. Auch hier verschweigen die Verfasser wichtige Informationen und zeichnen ein willkürliches Bild: In einem Zusatzbericht hat der führende Schweizer Tunnelbauingenieur Dr. Martin Gysel grobe Fehler des TBA nachgewiesen. Dieser wurde 2021 dem TBA übergeben und mit ihm besprochen. Das Komitee hat am «Forum» vom 5.3.24 die Dokumente erneut überreicht.

Insgesamt entsteht der Eindruck einer systematischen Desavouierung der Ergebnisse des Partizipationsprozesses und der ehrenamtlichen Arbeit engagierter Bürger:innen.

Weitere Bemerkungen:

- Seite 9, städtebauliche Strategie fürs «Filetstück» zw. Bahnhof und See mit ZPP: eine ZPP fehlt, einzelne Parzellen werden isoliert und planlos verkauft und verbaut
- Seite 11, Weiterentwickeln öV-Angebot: Das Regiotram wurde ohne Angaben von Gründen stillschweigend versenkt.
- Seite 12, Porttunnel realisieren, öV rechtes Bielerseeufer bis Bözingen weiter entwickeln: der Ausbau ÖV muss erfolgt sein und etabliert, bevor allenfalls ein Porttunnel projektiert wird. Das heisst Regiotram vor Porttunnel bauen!
- Seite 13, Hubs: keinerlei Aktivitäten!
- Seite 14, erste Massnahmen wie Transitverbot etc. rasch anpacken: keine Resultate

¹ Dieser einseitige technische Bericht wurde von mehreren Ingenieurbüros verfasst, die den Westast projektiert hatten und bauen wollten.

Stellungnahme «Übersicht Empfehlungen Dialogprozess», 3. April 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die geleistete Arbeit der EBBN sowie das Verfassen des Berichtes «Übersicht Empfehlungen Dialogprozess» bedanken wir uns bei den Verantwortlichen. Der Bericht vermittelt einen inhaltlich guten Überblick über den geführten Dialogprozess, die daraus resultierenden Empfehlungen sowie die Arbeitsweise der Espace Biel/Bienne.Nidau. Gleichzeitig möchten wir uns für die konstruktiv geführten Foren bedanken. Die zurückgewonnene Sachlichkeit erlaubt einen zielführenden Austausch. Partikularinteressen und ideologisches Denken sind dabei mehr oder weniger in den Hintergrund gerückt. Aus diesem Grund waren die Wirtschaftskammer Biel-Seeland (WIBS), der Handels- und Industrieverein des Kantons Bern, Sektion Biel-Seeland/Berner Jura, der Berner KMU, der TCS, Sektion Biel/Bienne-Seeland sowie das Komitee Pro A5-Westast wieder bereit, sich aktiv am Prozess zu beteiligen und die Sistierung der Zusammenarbeit aufzuheben.

Eine leistungsfähige und zeitgemässe Infrastruktur für den öffentlichen und privaten Verkehr ist die Lebensader einer prosperierenden und gut funktionierenden Wirtschaft. Aus diesem Grund gilt es, neue stadt- und bevölkerungs-verträgliche Lösungen für effiziente Verkehrswege zu finden. Zentral dabei ist die Erarbeitung einer Alternative zum Westast als Umfahrungsstrasse und als Schliessung der Netzlücke - und dies in nützlicher Frist. Sämtliche flankierende Massnahmen sind wichtige «Puzzlesteine» für eine zukunftsgerichtete Mobilität. Die Fertigstellung der Stadumfahrung ist für uns das zentralste Element im Gesamtbild.

In diesem Zusammenhang bedauern wir, dass der Porttunnel im Rahmen der Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West zusammen mit einem Juratunnel - im Rahmen einer langfristigen Massnahme - geprüft wird. Im Schlussbericht des Dialogprozesses ist der Porttunnel unter mittelfristigen Lösungen aufgeführt.

Weiter stellen wir fest, dass in der Übersicht mehrfach auf die Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel/Bienne 2018-2040 verwiesen wird. Diesbezüglich ist festzuhalten, dass die Grundlage für diese Strategie - insbesondere für das Kammerssystem und den MIV (motorisierter Individual Verkehr) von einer Stadumfahrung (also Ost- und Westast) ausgeht. Wir sind der Auffassung, dass diese Strategie angepasst werden muss, da sonst ein falsches Bild der Verkehrsströme vermittelt wird.

Ebenfalls fragwürdig erscheint uns die breit angelegte Partizipation im Rahmen des Projektes «Rue des caractères». Hier wird suggeriert, dass dieser Strassenraum in absehbarer Zukunft als neuer Lebensraum bespielt werden kann. Solange die Problematik der Stadumfahrung nicht gelöst ist, erübrigt sich die Diskussion einer Umnutzung der Achse Ländtestrasse – Aarbergstrasse – Bernstrasse.

Grundsätzlich begrüssen wir die Beendigung der Arbeit von EBBN Mitte 2025. Anschliessend soll das Dossier wieder in den dafür vorgesehenen Strukturen bearbeitet werden.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Bemerkungen sowie für die Aufnahme unserer Anliegen bei der weiteren Bearbeitung des Dossiers.

Freundliche Grüsse

Prise de position «Aperçu des recommandations pour le processus de dialogue», 3 avril 2024

Mesdames, Messieurs,

Nous remercions les responsables pour le travail fourni par l'EBBN, ainsi que pour la rédaction du rapport «Aperçu des recommandations Processus de dialogue». Le rapport donne une bonne vue d'ensemble du processus de dialogue mené, des recommandations en résultant ainsi que de la méthode de travail de l'Espace Biel/Bienne.Nidau. Par la même occasion, nous tenons aussi à exprimer nos remerciements pour les forums constructifs organisés. L'objectivité en découlant permet un échange efficace. Les intérêts privés et les réflexions d'ordre idéologique sont plus ou moins passés au second plan. Pour cette raison, la Chambre économique Bienne -Seeland (CEBS), l'Union du Commerce et de l'Industrie du Canton de Berne, section Bienne - Seeland/Jura bernois, les PME bernoises, le TCS, section Biel/Bienne-Seeland, ainsi que le Comité pro A5- Branche Ouest sont de nouveau disposés à participer activement au processus et à lever la suspension de la collaboration.

Une infrastructure moderne et performante pour les transports publics et privés constitue une artère vitale pour une économie prospère et efficace. C'est la raison pour laquelle il est indispensable de trouver de nouvelles solutions pour des axes de transport, qui soient tant supportables pour la ville que pour la population. À cet effet, il apparaît fondamental d'élaborer une alternative à la branche Ouest à titre de voie de contournement et de comblement du réseau routier, et ce, en temps utile. Toutes les mesures d'accompagnement constituent certes des pièces importantes du puzzle en vue d'une mobilité axée sur l'avenir, mais pour nous, l'achèvement du contournement de la ville demeure, dans l'ensemble, l'élément essentiel.

Dans ce même ordre d'idées, nous déplorons le fait que le tunnel de Port soit examiné dans le cadre de l'étude globale de mobilité Biel/Bienne Ouest avec le tunnel du Jura, à titre de mesure sur le long terme. Dans le rapport sur le processus du dialogue, le tunnel de Port est encore mentionné parmi les solutions à moyen terme.

Par ailleurs, nous constatons que l'aperçu se réfère à plusieurs reprises à la stratégie globale de mobilité de la Ville de Bienne 2018-2040. Ici, il convient de mentionner que cette stratégie, notamment le système de poches et le TIM (trafic individuel motorisé), s'appuient sur le contournement de Bienne (branches Est et Ouest). Nous sommes d'avis que cette stratégie doit être ajustée, sous peine de donner une image erronée des flux de circulation.

De la même façon, la large participation organisée dans le cadre du projet «Rue de Caractères» nous semble problématique. Ici, l'on suggère que cet espace routier puisse être conçu comme un nouvel espace de vie dans un proche avenir, alors que tant que la problématique du contournement de la ville ne sera pas résolue, il est inutile de débattre d'un changement d'affectation de l'axe «Rue du Débarcadère – Rue d'Aarberg – Route de Berne».

Par principe, nous saluons la fin du travail de l'EBBN à mi-2025. Ensuite, il conviendra de reprendre les travaux dans les structures prévues à cet effet.

Nous vous remercions d'avance de la prise de connaissance de nos observations, ainsi que pour la prise en compte de nos requêtes en vue de la poursuite du traitement du dossier.

Meilleures salutations