

Übersicht Empfehlungen Dialogprozess

Stand vom 15.12.2023





Inhalt

Ein Blick zurück	3
Espace Biel/Bienne.Nidau	4
Raum- und Verkehrsplanung ist eine Verbundaufgabe.....	5
EMPFEHLUNGEN ZU KURZ- UND MITTELFRISTIGEN MASSNAHMEN	6
EMPFEHLUNGEN ZUR LANGFRISTIGEN LÖSUNG	16
EMPFEHLUNGEN ZUM PROZESS UND ZUR FINANZIERUNG	18
PLANUNGSEMPFEHLUNGEN AN DIE BEHÖRDEN	21

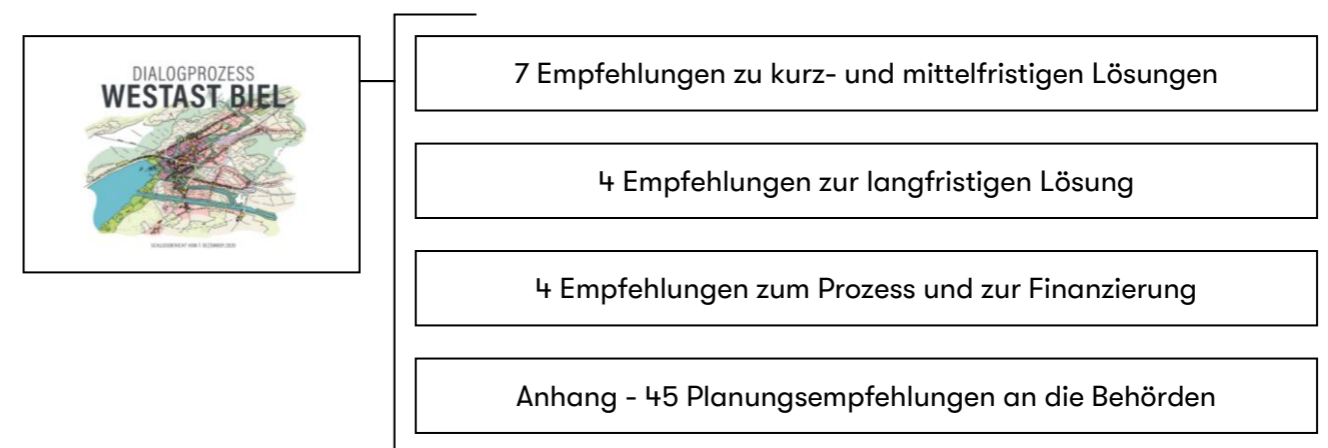
Ein Blick zurück

Mit dem Abschluss des Dialogprozesses ging eine jahrelange Kontroverse rund um die Autobahnplanung in Biel und Umgebung zu Ende. Das Projekt «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 Massnahmen auf. Im Rahmen der seit Anfangs 2021 tätigen übergeordneten Projektorganisation **Espace Biel/Bienne.Nidau** werden diese Empfehlungen bis Mitte 2025 bearbeitet, vertieft und diskutiert. Die Ergebnisse sollen anschliessend an die zuständigen Stellen von Bund, Kanton, Region und Gemeinden mit den Empfehlungen zur Weiterbearbeitung und Umsetzung übergeben werden.

- VOR 2017** Die Verbindung der A5 zwischen Biel Ost und Biel West, wie sie im Bundesratsbeschluss vom 21. Juni 1960 über das Nationalstrassennetz beschlossen wurde, war das Produkt einer mehrjährigen 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 Projekt A5 Westumfahrung umfasste den eigentlichen Westast mit dem Vollanschluss Bienne Centre und dem Halbanchluss Seevorstadt, den Vingeltunnel mit dem Halbanchluss Rusel sowie den Porttunnel.
- 2017** Gegen das Projekt Westumfahrung A5 gingen im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe rund 600 Einsprachen ein. In diesem Zuge formierten sich mehrere Gegnerkomitees, welche die Westumfahrung bekämpften. 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 kann.

- 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 Schlussbericht mit Erkenntnissen und Empfehlungen den Behörden. Die Empfehlungen wurden von den am Dialogprozess beteiligten Personen und Organisationen grossmehrheitlich mitgetragen. Der Schlussbericht bündelt Erkenntnisse zum Ist-Zustand und vorhandenem Handlungsbedarf, Empfehlungen zu kurz-, mittel-, und langfristigen Lösungen sowie zum Prozess und zur Finanzierung.
- 2021** Die Behördendelegation folgte den Empfehlungen der Dialoggruppe. Auf Antrag des Kantons hat das UVEK das Ausführungsprojekt A5 Westumfahrung abgeschlossen. 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 wird. Das «EBBN-Forum» löste die Reflexionsgruppe anfangs 2023 ab.

Als Ergebnis stand anfangs 2021 ein breiter Fächer von Empfehlungen im Rahmen des Schlussberichtes aus dem Dialogprozess den Behörden bzw. Espace Biel/Bienne.Nidau zur Verfügung. Der Schlussbericht umfasst 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.



Gemäss den Empfehlungen 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.

Espace Biel/Bienne.Nidau

Entlang der 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 kantonalen Tiefbauamtes, der Planungsregion seeland.biel/bienne, der Städte Biel/Bienne und Nidau sowie der Gemeinden Brugg, Ipsach und Port.



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

Gemäss der Verständigung der Partner/-innen von EBBN wurden folgende Arbeitsschwerpunkte gebildet, welche im Rahmen dieser übergeordneten Projektorganisation entwickelt und koordiniert werden sollen:

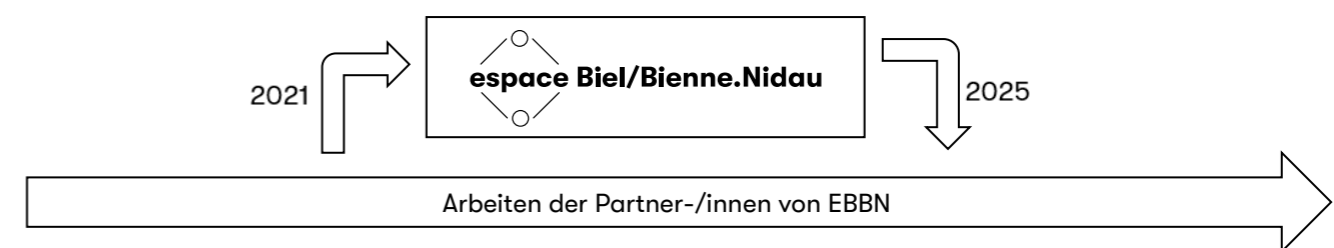
GRUNDLAGENERARBEITUNG RAUM & VERKEHR Für die übergeordneten Fragestellungen bzw. Planungen von EBBN wurde der Bedarf nach übergeordneten verkehrlichen und räumlichen Grundlagen erkannt und entsprechend den angehenden Planungen ergänzt. Unter anderem wurde dazu das im Dialogprozess erarbeitete Zukunftsbild mit der Bevölkerung gespiegelt und weiterentwickelt. Weiter wurden auch Informationen zu den übergeordneten Verkehrsbeziehungen (Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr) im Raum Biel/Bienne erfasst und für die anstehenden Fragestellungen aufgearbeitet.

VERKEHRSMONITORING & CONTROLLING Im Rahmen der zukünftigen Mobilitätsentwicklung ist ein Konzept für ein weiterführendes Verkehrsmonitoring und Controlling auf der Basis des bestehenden Verkehrsmonitoring zu entwickeln. Dies stellt die Grundlage für die Partner/-innen für das Messen, Überwachen und Steuern der Mobilitätsentwicklung im Raum Biel/Bienne dar.

STUDIENAUFTRAG - RUE DE CARACTÈRES Um die Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu gewährleisten, soll ein qualitätssicherndes Verfahren in Form eines Studienauftrages über die gesamte Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtstrasse durchgeführt werden. Dies stellt den ersten Schritt der Planung für eine erfolgreiche und siedlungsverträgliche Umgestaltung der Ost-West-Strassenverbindung in den kommenden 10 Jahren dar. Die Planung erfolgt unter Einbezug von unterschiedlichsten Fachdisziplinen (Städtebau, Verkehr, Landschaft, Soziologie etc.).

GESAMTMOBILITÄTSSTUDIE BIEL/BIENNE WEST Im Rahmen einer Gesamtmobilitätsstudie soll geprüft werden, wie im Raum Biel/Bienne West ein nachhaltiges und funktionierendes Gesamtverkehrssystem unter Betrachtung aller Mobilitätsformen künftig aussehen könnte. In diesem Zusammenhang sollen die Fragen geklärt werden, ob Infrastrukturelemente wie ein Porttunnel und ein Juratunnel dazu einen wirksamen Beitrag zu leisten vermögen und welchen Beitrag alternative Lösungen leisten können.

KOMMUNIKATION & PARTIZIPATION Im Rahmen der Arbeiten von EBBN wird eine offene und transparente Informationspolitik gegenüber der Öffentlichkeit geführt sowie ein aktiver Austausch mit den Interessensgruppen und Fachverbänden aus dem Dialogprozess gepflegt. Für die Einzelstudien von EBBN bzw. von den Partner/-innen ist eine projektspezifische Partizipation wichtiger Bestandteil.

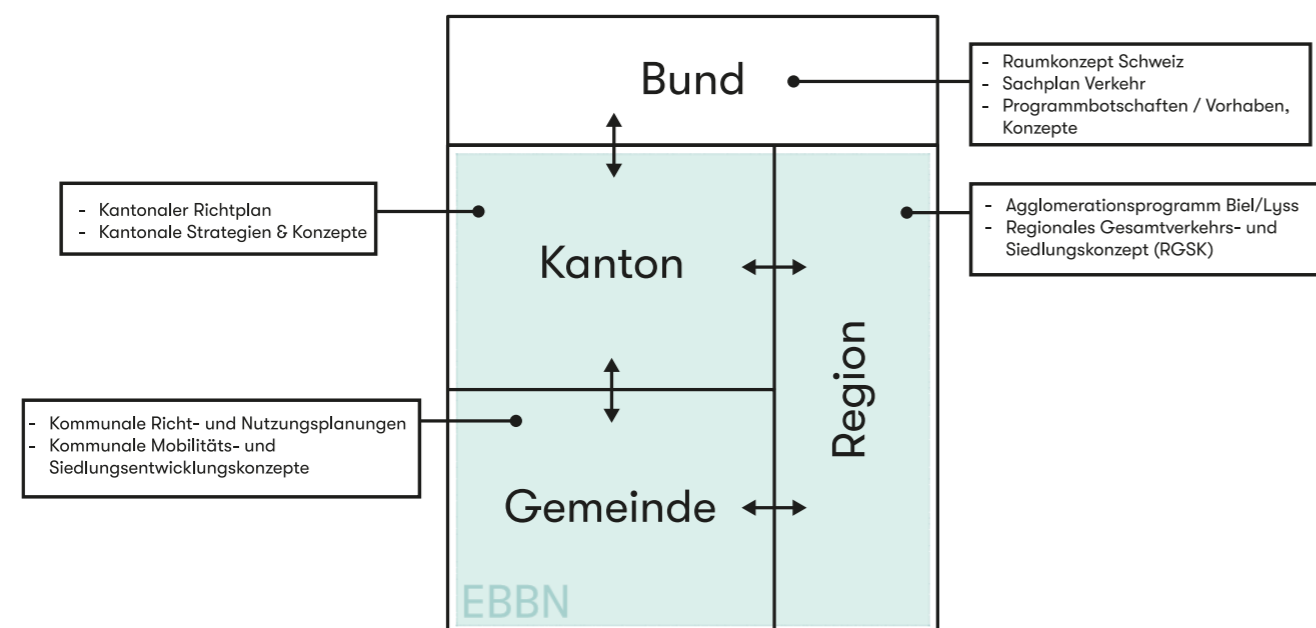


Die EBBN ist somit ein Sondergefäss, welches es den Partner/-innen ermöglicht diese komplexen Fragen im Nachgang zum Westast gemeinsam anzugehen. EBBN wird ihre Arbeiten 2025 abschliessen und wird anschliessend aufgelöst. Die Federführung für die Weiterbearbeitung und Umsetzung (Projektierung, Realisierung und Finanzierung) der zahlreichen Einzelprojekte wird dann an die zuständigen Stellen von Bund, Kanton, Region und den einzelnen Gemeinden übergehen.

Raum- und Verkehrsplanung ist 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- bzw. Verkehrsplanung in der Schweiz ist Aufgabe von Bund, Kantonen, Regionen und Gemeinden. 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.

Im bewährten Planungssystem stellt EBBN ein ausserordentliches und temporäres Sondergefäss, bestehend aus Kanton, Region sowie Gemeinden dar. Hier werden Themen mit erhöhtem Koordinationsbedarf aus dem Dialogprozess zum Westast bis Mitte 2025 bearbeitet. Basierend auf den daraus resultierenden Behördenentscheiden sind die Ergebnisse in den bestehenden Gefässen der Behörden weiterzuentwickeln und zu präzisieren.



Die Raum- und Verkehrsplanung beruht auf einem Zusammenspiel von allen Verwaltungsebenen inkl. ihrer jeweiligen Planungsinstrumenten, welches in der vorgehenden Übersicht dargestellt ist. Nachfolgend sind kurz zusammengefasst die Aufgaben der unterschiedlichen Verwaltungsebenen:

BUND In den Bereichen Raum und Verkehr übernimmt der Bund mehrheitlich 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.

KANTON Auf der Basis der kantonalen Richtplanung stimmen die Kantone 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 Gesamt-mobilitätsstrategie erarbeitet. Der Kanton ist für Planung, Projektierung, Realisierung, Unterhalt und Betrieb der Kantonsstrassen und der kantonalen Velowege verantwortlich.

REGION Damit überkommunale Aufgaben gemeinsam angegangen werden können, ist die Region als Zwischenebene im Planungssystem eingebunden. Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Biel-Seeland ist in diesem Rahmen das gemeinsame Raum- und Verkehrsplanungsinstrument der Gemeinden. 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 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.

GEMEINDE Die Gemeinden haben zur Aufgabe im Bereich Verkehrs- und Raumplanung ihr zukunftsorientiertes Handeln bzw. ihre Absichten in kommunalen Mobilitäts- und Siedlungsentwicklungskonzepten darzustellen. Mit der Erstellung der kommunalen Richtplanung und der parzellenscharfen Nutzungsplanung bilden die Gemeinde ihre Entwicklungsvorstellungen grundeigentümer- und behördenverbindlich ab. Die Gemeinden sind für Planung, Projektierung, Realisierung, Unterhalt und Betrieb der Gemeindestrassen und der kommunalen Velowege zuständig.

Die verkehrliche und räumliche Entwicklung ist wie vorgängig erläutert eine Querschnittsaufgabe über alle Verwaltungsebenen. Auch die **Empfehlungen aus dem Dialogprozess** entsprechen verkehrlichen und räumlichen Entwicklungsabsichten und adressieren entsprechend grösstenteils mehrere Partner/-innen auf verschiedenen Verwaltungsebenen.

Die nachfolgenden Kapitel zeigen eine Übersicht zu den Empfehlungen aus dem Dialogprozess. Dabei wird der Bezug zu den Zuständigkeiten, zum Planungssystem und zu den entsprechenden Planungsinstrumenten aufgezeigt. Aufgrund der Komplexität der Empfehlungen und auch der Komplexität des Planungssystem stellt nachfolgende Übersicht die wichtigsten Zusammenhänge dar, ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

- Empfehlungen zu kurz- und mittelfristigen Lösungen (S. 6-15)
- Empfehlungen zur langfristigen Lösung (S. 16-17)
- Empfehlungen zum Prozess und zur Finanzierung (S. 18-20)
- Planungsempfehlungen an die Behörden (S. 21-34)

EMPFEHLUNGEN ZU KURZ- UND MITTELFRISTIGEN MASSNAHMEN

1. EMPFEHLUNG

VERANTWORTUNGSVOLLES UND NACHHALTIGES MOBILITÄTSVERHALTEN FÖRDERN

Die Region Biel/Seeland fördert ein Mobilitätsverhalten, das zukunftsweisend ist und einen Beitrag an die nachhaltige Entwicklung leistet. Dazu wird eine Gesamtmobilitätsstrategie für die ganze Region entwickelt und periodisch aktualisiert. Zudem wird die Teilnahme an Projekten geprüft (zum Beispiel Pilotprojekt des Bundes für Mobility Pricing, Mobilitätskonzepte für Unternehmen, flexible Arbeitszeiten, gestaffelte Stundenpläne, Homeoffice etc.).

Zuständigkeiten EBBN | Kanton | Region | Biel/Bienne | Nidau | Brugg | Ipsach | Port | Dritte

Die Empfehlung hat einen übergeordneten Charakter und adressiert neben Espace Biel/Bienne.Nidau auch alle weiteren Partner/-innen der Region.

Die Beeinflussung des «Mobilitätsverhaltens» und die «nachhaltige Entwicklung» sind in den Planungsinstrumenten bzw. Strategien auf allen Planungsebenen verankert. Die **Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern** hat die 4V-Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich gestalten), als umfassenden nachhaltigen Mobilitätsansatz integriert. Die 4V-Strategie ist auch im **Agglomerationsprogramm Biel/Lyss** und im **RGSK Biel-Seeland** hinterlegt, wo die nachhaltige Mobilität ein Hauptziel darstellt. Unter anderem ist die Plafonierung des Autoverkehrs behördenverbindlich im Agglomerationsprogramm festgeschrieben. Auch auf kommunaler Ebene z.B. im **Gesamtverkehrskonzept der Stadt Nidau** oder in der **Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel/Bienne** wird eine nachhaltige Mobilität angestrebt.

Weiter konzipiert die Stadt Biel/Bienne als Pilotprojekt des Bundes ein zukünftiges **Mobility Pricing**, welches das Mobilitätsverhalten adressiert.

Gesamtmobilitätsstrategie

Kanton

Die Gesamtmobilitätsstrategie (GMS) Kanton Bern 2022 definiert die Grundsätze für die langfristige Ausrichtung der Mobilitätspolitik im Kanton Bern. Das Ziel ist ein leistungsfähiges, sicheres und nachhaltiges Verkehrssystem für den Kanton Bern. Die GMS 2022 baut auf den wichtigsten verkehrsplanerischen Lösungsansätzen, der bereits bekannten 3V-Strategie, auf (Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten) und wird neu zur 4V-Strategie (Verkehr vernetzen) erweitert. So will sie die verschiedenen Verkehrsmittel besser vernetzen, um attraktive Wegketten mit aufeinander abgestimmten Verkehrsmitteln zu schaffen (z. B. Velo, öffentlicher Verkehr, Car-Sharing, Individualverkehr). Die Strategie schafft die Voraussetzungen, um Mobilitätsangebote auch digital zu verbinden und weiterzuentwickeln.

Ein weiteres neues Element der GMS 2022 sind die Handlungsfelder. In neun Bereichen zeigen sie auf, wie die 4V-Strategie konkret in den verschiedenen kantonalen Planungsinstrumenten verankert und umgesetzt werden soll.

Nächste Schritte Die Strategie wurde am 29. Juni 2022 vom Regierungsrat verabschiedet und ist für alle Planungen auf kantonaler Ebene verbindlich.

RGSK und Agglomerationsprogramm Biel/Lyss

seeland.biel/bienne

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) ist das regionale Raum- und Verkehrsplanungsinstrument. Mit dem RGSK koordinieren und lenken die Gemeinden die Entwicklung von Siedlung, Landschaft und Verkehr. Das RGSK ist behördenverbindlich und wird alle vier Jahre aktualisiert.

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss zeigt auf, wie in der Agglomeration Biel/Lyss die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsinfrastruktur aufeinander abgestimmt werden und welche Massnahmen die Gemeinden und der Kanton in den nächsten Jahren umsetzen wollen. Das Agglomerationsprogramm ist behördenverbindlich und wird alle vier Jahre überarbeitet.

Nächste Schritte Die Arbeiten für das RGSK 2025 und das Agglomerationsprogramm 5. Generation haben im Januar 2023 begonnen. Anfang 2024 folgt die öffentliche Mitwirkung. Im Frühling 2025 werden beide Planungen der Mitgliederversammlung von seeland.biel/bienne zum Beschluss vorgelegt.

Gesamtverkehrskonzept der Stadt Nidau

Nidau

Das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Nidau bildet den Orientierungsrahmen für die koordinierte Weiterentwicklung aller Verkehrsarten auf dem ganzen Stadtgebiet Nidaus in den nächsten 15-20 Jahren. In Zielbildern werden die erwünschten Zielzustände für den gesamten Strassenraum und für eine Weiterentwicklung des öffentlichen, des motorisierten sowie des Fuss- und Veloverkehrs inklusive Verkehrsberuhigung skizziert. Auf den Zielaussagen basierend wurde ein Paket aus aufeinander abgestimmten Massnahmen erarbeitet.

Nächste Schritte Basierend auf dem Gesamtverkehrskonzept wird bis Mitte 2025 die Verkehrsberuhigung der Quartiere nördlich der Zihl (Weidteile, Gebiet zwischen Gugler- und Gurnigelstrasse, Hofmatten) sowie eine Aufwertung der Lyss-Strasse inkl. zwei barrierefreie Knotenanhebungen Lyss-Strasse/Milanweg und Lyss-Strasse/Guglerstrasse umgesetzt werden (Umsetzung 3. Etappe). Zudem soll im Anschluss an die 3. Etappe mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept Gurnigel-, Kelten-, Guglerstrasse die Wohnstrassen vom quartierfremden

Schleich- und Durchgangsverkehr befreit werden und der Verkehr auf das übergeordnete Verkehrsnetz gelenkt werden. Zudem wird die Dr. Schneiderstrasse neugestaltet und auf der Zihlstrasse werden auch entsprechende Massnahmen ergriffen.

Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel/Bienne

Biel/Bienne

Mit der Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel/Bienne wurden Leitlinien für die langfristige Entwicklung aller Verkehrsmittel – Fuss- und Veloverkehr, Öffentlicher Verkehr sowie motorisierter Individualverkehr – und der Parkierungssysteme in Biel/Bienne erstellt. Mit ihrer langfristigen Ausrichtung bildet die Gesamtmobilitätsstrategie eine Grundlage für die bestehenden und zukünftigen Bestrebungen und definiert somit die langfristigen Prioritäten und Entwicklungsschwerpunkte.

Nächste Schritte Die Gesamtmobilitätsstrategie bildet die strategischen Leitlinien für die Entwicklungen in Biel/Bienne. Auf deren Basis werden mit Sachplänen (z.B. Sachplan Velo) bzw. Konzepte (z.B. ÖV-Konzept 2035, Parkierungskonzept) die Themen konkretisiert und im Anschluss Massnahmen konzipiert.

Mobility Pricing

Biel/Bienne

Aufgrund der Empfehlungen der Dialoggruppe zum Westast hat die Stadt Biel beim Bund eine Projektidee für ein Pilotprojekt «Mobility Pricing» eingereicht. Diese Idee wurde anschliessend vom Bund für eine Machbarkeitsstudie ausgewählt. Die Stadt Biel wird somit vom Bund unterstützt, um eine Machbarkeitsstudie für ein Mobility Pricing System in Biel durchzuführen. Dabei soll auch die Sozialverträglichkeit und die Erreichbarkeit sichergestellt werden. Das Projekt stützt sich hauptsächlich auf die Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel und verfolgt drei Kernansätze: die Umleitung des Regional- und Transitverkehrs auf bestehende Hauptachsen nach dem Prinzip «umfahren statt durchfahren», die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs für kürzere Distanzen und die Benützung der konzentrierten Parkieranlagen mit direkter Hinfahrt über vorgegebene Wege.

Nächste Schritte Als nächste Etappe soll eine Machbarkeitsstudie zum Mobility Pricing-Pilotprojekt in der Bieler Innenstadt erfolgen, in der die Auswirkungen und notwendigen Voraussetzungen für die Einführung des Preissystems im Detail geprüft werden. Es ist in Abklärung, ob die Machbarkeitsstudie durchgeführt wird und wann diese in Angriff genommen wird.

2. EMPFEHLUNG

STÄDTEBAULICHE STRATEGIE FÜR DAS ENTWICKLUNGSGEBIET ZWISCHEN BAHNHOF UND SEE

Mit einer auf dem Bestand aufbauenden integrierten Strategie «Städtebau und Mobilität» werden die Voraussetzungen für eine qualitätsvolle und ganzheitliche Entwicklung des gesamten Gebiets zwischen Bahnhof und See erstellt. Der Enteignungsbann blockiert bisher die wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung. Um diese Blockade aufzuheben wird das aktuelle Ausführungsprojekt mit Ausnahme des Porttunnels nicht weiter verfolgt und der Enteignungsbann aufgehoben. Dieser muss durch eine Zone mit Planungspflicht und anschliessend durch griffige interkommunale Instrumente mit Zukunftspotenzial für die Stadtentwicklung ersetzt werden.

Zuständigkeiten Biel/Bienne | Nidau | EBBN

Diese Empfehlung adressiert das Gebiet zwischen Bahnhof und See, welches zu den beiden Städten Biel/Bienne und Nidau gehört. Für die Aufwertung und Vernetzung laufen mehrere konkrete grossräumige Planungen. Mit einem Fokus auf das Bahnhofsgebiet als wichtigen Bestandteil bzw. Ausgangspunkt dieses Gebietes erarbeitet zurzeit die Stadt Biel/Bienne ein **Nutzungskonzept Bahnhofsgebiet Biel**. Dies dient als Basis für die anschliessende räumliche Transformation dieses Raumes bzw. des Bahnhofsgebiets. Unmittelbar angrenzend verläuft der Projektperimeter des **Studienauftrags Rue de Caractères** (vgl. Seite 10), welche den Strassenraum, welcher die Stadt und den See trennt, neu denkt. Weiter erarbeitet die Stadt Nidau in Umsetzung der Gemeindeinitiative «Kulturelle und soziale Zwischennutzung auf dem ehemaligen Expo-Areal» ein Zwischennutzungsreglement, das dem Nidauer Stadtrat 2024 unterbreitet werden soll.

Nutzungskonzept Bahnhofsgebiet Biel

Biel/Bienne

Das Bahnhofsgebiet ist für Biel und die gesamte Region von zentraler Bedeutung. Es ist eine regionale Mobilitätsdrehscheibe und ein Bindeglied zwischen dem Stadtzentrum im Norden, dem Naherholungsgebiet am See und der südlichen Agglomeration. Das Gebiet befindet sich seit mehreren Jahren im Wandel: Nordseitig des Bahnhofes stossen die Kapazitäten des Bahnhofplatzes an ihre Grenzen. Im Süden verleihen grosse Entwicklungsprojekte dem Gebiet eine neue Funktion. Zudem stehen in den kommenden Jahren verschiedene Sanierungs- und Unterhaltsprojekte im Bereich der Infrastruktur an. Die Stadt Biel möchte nun das Gebiet ganzheitlich analysieren und neu denken. Bis 2024 werden verschiedene Szenarien für das Bahnhofsgebiet durchgespielt: Wie wird das Bahnhofsgebiet heute genutzt? Was braucht es in Zukunft? Das Resultat ist ein sogenanntes **Nutzungskonzept**. Es wird die Planungsgrundlage für alle künftigen Projekte zur Neugestaltung und Weiterentwicklung des Bahnhofsgebiets sein.

Nächste Schritte Bis Ende 2023 wird die Szenarienentwicklung abgeschlossen. Auf Grundlage der entwickelten Szenarien wird anschliessend das Nutzungskonzept erarbeitet. Die Stossrichtungen des Nutzungskonzept werden der Öffentlichkeit im Sommer 2024 vorgestellt.

Zwischennutzungsreglement

Nidau

Im Bezug auf den Fokusraum rund um den ehemaligen Expo-Park steht aktuell die Schaffung von Rahmenbedingungen für temporäre Nutzungen im Vordergrund. Dies in Erfüllung der Gemeindeinitiative «Kulturelle und soziale Zwischennutzung auf dem ehemaligen Expo Areal (Zwischennutzungsinitiative)». Das Reglement soll Zwischennutzungen auf dem ehemaligen Expo-Areal regeln sowie soziale und kulturelle Projekte unter bestimmten Voraussetzungen ermöglichen. Das Zwischennutzungsreglement soll ausserdem die Bereitstellung der Infrastruktur (Strom, Wasser, Toiletten etc.) festlegen.

Nächste Schritte Der Gemeinderat erarbeitet derzeit einen Entwurf für das Zwischennutzungsreglement. Damit das Zwischennutzungsreglement den Bedürfnissen der Betroffenen, den Gegebenheiten des Areals sowie den juristischen Rahmenbedingungen entspricht, wird eine Projektgruppe eingesetzt. Sie wird die strategischen Stossrichtungen definieren sowie die Mitwirkungs- und Partizipationsformen bestimmen. Bis Mitte 2024 soll das Zwischennutzungsreglement dem Stadtrat unterbreitet werden.

3. EMPFEHLUNG

GESAMTHEITLICHES PROJEKT BRÜGGMOOS – BERNSTRASSE – LÄNDTESTRASSE – SEE-VORSTADT

Grundsätzlich gibt es für alle Abschnitte Lösungsansätze, um kurz- und mittelfristig die heutige MIV-Belastung verträglich abwickeln und somit die Belastbarkeit einhalten zu können. Für den genannten Strassenabschnitt wird deshalb parallel mit den Machbarkeitsstudien und der städtebaulichen Strategie möglichst rasch ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet und umgesetzt. Bei der Gestaltung und dem Betrieb des Stadtraums Strasse werden dabei Aspekte wie Stadtentwicklung, Städtebau, Mobilität, Verkehr, Umfeld und Umwelt, aber auch die grossräumigere regionale Entwicklung berücksichtigt. Das Betriebskonzept sieht ein allfälliges Dosieren des MIV bei Überlastungen vor. Von Dritten erarbeitete Projektelemente werden in die Überlegungen miteinbezogen, soweit sie mit den Empfehlungen kompatibel sind. Auf der Basis des Konzepts werden in einem zweiten Schritt die konkreten Projekte für den angesprochenen Stadtraum Strasse und den Betrieb der Strasse entwickelt.

Zuständigkeiten Biel/Bienne | Nidau | Kanton | EBBN

Die Empfehlung fokussiert auf den Raum entlang der Bernstrasse, Ländtestrasse bis zur Neuenburgstrasse. Das Strasseneigentum liegt bei der Bernstrasse beim Kanton Bern (ab Heidenwegbrücke) und bei der Aarbergstrasse, Ländtestrasse sowie Teile der Neuenburgstrasse bei der Stadt Biel/Bienne. Die Stadt Nidau ist als Standortgemeinde direkt vom Strassenraum betroffen.

Dieser Raum entspricht dem ehemaligen Westastperimeter bzw. Westastachse. Damit die Transformation dieses Raumes zukünftig abgestimmt geschehen kann, hat sich die EBBN für ein Konzept mit einem qualitätssichernden Verfahren entschieden. Die drei betroffenen Partner/-innen haben den **Studienauftrag Rue de Caractères** lanciert, dies mit dem Ziel den Strassenraum mittelfristig, das heisst in den nächsten 10 Jahren, umzugestalten. Mit diesem Verfahren soll ein gesamtheitliches Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept im erwähnten Perimeter erarbeitet werden. In mehreren Schritten werden Perspektiven für attraktive Lebensräume und Verbindungsachsen entwickelt und von Interessengruppen und der Bevölkerung konsolidiert.

Studienauftrag Rue de Caractères

Kanton | Biel/Bienne | Nidau | Espace Biel/Bienne.Nidau

Auf der Achse «Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse» verkehren täglich Autos, Busse, Lastwagen, Zufussgehende und Velofahrende. Die Strasse zerschneidet die Quartiere und beeinträchtigt die Lebensqualität ihrer Bewohnerinnen und Bewohner. Die Achse und der angrenzende öffentliche Raum sollen deshalb neu gedacht werden. Um die Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu gewährleisten, soll dazu ein qualitätssicherndes Verfahren in Form eines zweistufigen Studienauftrages über die gesamte Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse durchgeführt werden. Mit der ersten Stufe gelangt man zu ersten Konzeptideen für den öffentlichen Raum. Die zweite Stufe mündet in Vorschlägen für die Neugestaltung der Achse. Dieses Verfahren stellt somit den ersten Schritt der Planung für eine erfolgreiche Umgestaltung in den nächsten 10 Jahren dar. Die Planung erfolgt unter Einbezug von verschiedenen Fachdisziplinen (Städtebau, Verkehr, Landschaft, Soziologie etc.). Mit dem Studienauftrag sollen die Quartiere vernetzt werden und den Bewohnenden mehr Lebensqualität geboten werden, attraktive Verhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr geschaffen werden und die Verkehrsachse für alle Verkehrsträger aufgewertet werden. Ein besonderes Augenmerk gilt den stark betroffenen Kindern und Jugendlichen. Die Planung wird ebenfalls mit dem ASTRA abgeglichen, da die Fortführung der Strassen auf beiden Seiten im Eigentum des Bundes ist.

Nächste Schritte

Zurzeit läuft auf der fachlichen Ebene die Erstellung des Programms zum Studienauftrag. Dazu wurden im Herbst 2023 an einer ersten Partizipationsrunde die Bedürfnisse der Raumnutzenden erhoben. Es wurden geführte Spaziergänge sowie eine Online-Umfrage durchgeführt. Es ist vorgesehen, dass der Studienauftrag bis Mitte 2025 abgeschlossen wird. Die Ergebnisse dienen als Grundlage dafür, dass entsprechende Massnahmen in künftige Agglomerationsprogramme aufgenommen und beim Bund zur Mitfinanzierung beantragt werden können.

4. EMPFEHLUNG

WEITERENTWICKELN DES ÖV-ANGEBOTS

Mit dem Ostast wurde eine für die ganze Region wichtige, hochwertige Strassenverbindung geschaffen. Ein Quantensprung, der seinesgleichen beim regionalen Angebot für den öffentlichen Verkehr sucht. Um die Entwicklung des Gebietes zwischen Bahnhof und See sowie der ganzen Region zu fördern, ist die Projektierung des Regiotrams oder eines anderen öffentlichen Verkehrsmittels mit gleicher Wirkung wieder aufzunehmen. Bereits kurzfristig soll das bestehende ÖV-Angebot weiterentwickelt und verbessert werden. Um das Stedtl Nidau als Nebenzentrum zu fördern, ist ein attraktives öffentliches Verkehrsangebot durchs Zentrum zu prüfen.

Nächste Schritte

Die Vision S-Bahn Biel 2045 wurde vom Vorstand der Regionalen Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura verabschiedet und vom Kanton an den Bund weitergeleitet. Die weitere Bearbeitung erfolgt im Rahmen der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur des Bundes.

Zuständigkeiten Kanton | Region | Biel/Bienne | Dritte

Die Planung des öffentlichen Regionalverkehrs erfolgt unter der Federführung der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) Biel-Seeland-Berner Jura in Zusammenarbeit mit Kanton, Gemeinden und Transportunternehmen.

Als planerische Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖV in der Agglomeration Biel haben die RVK und die Stadt Biel gemeinsam das **ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel** und die **Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045** erarbeitet.

Das ÖV-Konzept 2035 und die Vision S-Bahn Biel 2045 schlagen Massnahmen vor, durch die zwischen dem Süden der Agglomeration und dem Bözingenfeld die Kapazitäten ausgebaut und umsteigefreie Verbindungen angeboten werden können. Damit erfüllen sie das Kernanliegen des Regiotrams und bieten gerade bei der Erschliessung des Bözingenfelds eine breitere Palette an Lösungen an. In den raumplanerischen Strategien der Region und der Gemeinden ist die Siedlungsentwicklung nicht mehr auf ein starkes Wachstum am rechten Seeufer fokussiert, sondern auf die Verdichtung im Agglomerationskern. Die Pläne zum Bus- und S-Bahnnetz berücksichtigen dies.

ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel

RVK | Biel/Bienne

Das ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel umfasst den Raum der Agglomeration Biel/Bienne mit seinen urbanen und regionalen Buslinien und den Bahnlinien bis Sonceboz-Sombeval, Grenchen, Lyss und Täuffelen. Das Konzept sieht vor, Mobilitätsströme entlang der Hauptachsen zu verdichten, häufigere und umsteigefreie Verbindungen anzubieten und das Bözingenfeld sowie das Brügemoos aus der Stadt und der Agglomeration besser zu erschliessen. Ein weiterer Fokus liegt auf der optimierten Anbindung der Quartierzentren und auf einer platzsparenden Organisation des Bahnhofs Biel zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger.

Nächste Schritte Das ÖV-Konzept 2035 wurde nach erfolgter Mitwirkung vom Vorstand der Regionalen Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura verabschiedet. Die Umsetzung der ersten Etappe erfolgt im Rahmen des regionalen Angebotskonzeptes für den ÖV von 2027 bis 2030.

Vision S-Bahn Biel 2045

RVK | Biel/Bienne

Die Vision S-Bahn Biel 2045 sieht vor, das Busangebot durch einen Ausbau bei der S-Bahn gezielt zu ergänzen und zu stärken. Das bereits bestehende Schienennetz bietet ideale Voraussetzungen, einen Teil des Verkehrs aus der Agglomeration auf die Schiene zu verlagern. Mit der S-Bahn können die Kapazitäten stark ausgebaut und schnelle Verbindungen ohne Umsteigen angeboten werden, die in hoher Taktzahl die wichtigsten Verkehrsachsen bedienen. Innerstädtische Zentren werden neu erschlossen und regionale und lokale Buslinien besser verknüpft.

5. EMPFEHLUNG

PORTTUNNEL REALISIEREN UND DEN ÖV DES RECHTEN BIELERSEEUFERS BIS BÖZINGEN WEITERENTWICKELN

Eine bessere verkehrliche Anbindung des rechten Bielerseeufers bis in den Osten von Biel soll durch eine durchgehende öV-Verbindung und den Porttunnel erreicht werden. Diese beiden Massnahmen entlasten, aufeinander abgestimmt, insbesondere die Orte Nidau und Port vom Durchgangsverkehr und ermöglichen eine Aufwertung der Ortszentren.

Beide Orte bieten ideale Voraussetzungen, um den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Im Umkreis von einem Kilometer besteht bereits heute ein grosses Potenzial für den Einkauf per Fahrrad oder zu Fuss. Diese Entwicklung ist zu fördern, Städtebau und verkehrliche Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr werden auf dieses Ziel ausgerichtet.

Der Porttunnel soll als Zubringer zum Ostast A5 im Rahmen eines Gesamtmobilitätskonzepts – zusammen mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und weiteren Massnahmen – eine relevante Entlastung der Zentren von Nidau und Port vom motorisierten Individualverkehr ermöglichen.

Zuständigkeiten EBBN

Der Porttunnel war als Nationalstrassenzubringer Bestandteil des Projektes Westumfahrung A5. Im Rahmen der Arbeiten von EBBN wird mit der **Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West** abgeklärt, ob Infrastrukturelemente wie der Porttunnel zu einem nachhaltigen und funktionierenden Gesamtverkehrssystem beitragen können und welchen Beitrag alternative Lösungen leisten können. Die Studie basiert auf einem multimodalen Ansatz unter Einbezug aller Verkehrsträger und einer gesamtheitlichen Bewertung der Wirkungen.

Als planerische Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖV in der Agglomeration Biel haben die RVK und die Stadt Biel gemeinsam das **ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel** und die **Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045** erarbeitet (vgl. Seite 11)

Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West

EBBN

In der Gesamtmobilitätsstudie wird geklärt, ob Infrastrukturelemente wie der Porttunnel und der Juratunnel zu einem nachhaltigen und funktionierenden Gesamtverkehrssystem im Raum Biel/Bienne West beitragen und welchen Beitrag alternative Lösungen (ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement etc.) leisten können. Mit dem Einbezug von alternativen Lösungen wird explizit geprüft, ob die Ziele im Bereich Mobilität und Raumplanung gemäss dem Zukunftsbild und den regionalen Strategien (RGSK und Agglomerationsprogramme) auch mit anderen Massnahmen erreicht werden können.

Die Gesamtmobilitätsstudie dient als Ergänzung resp. Vertiefung der bestehenden Planungen der Region und soll aktualisierte Grundlagen für die zukünftigen Planungen von Bund, Kanton, Region und Gemeinden liefern. Methodisch werden in der Gesamtmobilitätsstudie verschiedene Varianten für die Optimierung des Verkehrssystems (Porttunnel, Juratunnel, Alternativen) unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger beleuchtet. Die Bewertung erfolgt gesamtheitlich (Mobilität, Verkehr, Siedlung und Landschaft, Umwelt, Klima, Wirtschaft etc.).

Nächste Schritte Die Finanzierung der Studie ist gesichert. Die öffentliche Ausschreibung des Auftrags ist im Herbst 2023 erfolgt. Ende 2023 werden die Arbeiten aufgenommen und das Partizipationskonzept festgelegt. Die Arbeiten werden bis Mitte 2025 inkl. Mitwirkung abgeschlossen.

6. EMPFEHLUNG

HUBS UND P+R BEI DEN AUTOBAHNANSCHLÜSSEN

In der Agglomeration und vor allem in den Regionen Biel-Seeland und Berner Jura ist wegen den ländlichen Strukturen das Auto das bevorzugte Verkehrsmittel: Es kann vielerorts kein attraktives Angebot für öV-Verbindungen nach Biel/Nidau aufgebaut werden. Doch in der Stadt ist die Fläche beschränkt. Die Autobahnanschlüsse im Bruggmoos und Bözingenfeld sind daher prädestiniert als Hubs mit einem ausreichenden Parkplatzangebot für P+R und den Wechsel auf den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr. Prioritär soll ein Standort im Bözingenfeld getestet werden. Auch der zukünftige Porttunnel ist an einen Hub anzubinden. Weitere P+R-Standorte können in der ganzen Agglomeration verwirklicht werden.

Zuständigkeiten –

Die Thematik der Hubs oder der P+R an den Einfallstoren des Raum Biel/Bienne wird aus Prioritätsgründen derzeit nicht aktiv bearbeitet. Gestützt auf die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern wird bei P+R-Anlagen grundsätzlich ein dezentraler Ansatz verfolgt im Sinne, dass der motorisierte Verkehr möglichst schnell bzw. früh auf den ÖV wechselt. Attraktive Umsteigeorte von individuellen auf kollektive Verkehrsmittel sollen somit möglichst nahe am Startpunkt einer Reise liegen. Dies ermöglicht die Entlastung des Strassennetzes, so dass ein grosser Teil der Strecke mit dem ÖV bzw. flächensparenden Verkehrsmitteln zurückgelegt werden kann. Die wichtigsten Umsteigepunkte sind im Agglomerationsprogramm definiert.

Der Kanton hat ein [Merkblatt Verkehrsdrehscheiben im Kanton Bern](#) erarbeitet und fördert solche dezentralen P+R-Anlagen mit Beiträgen. Die Prüfung der Zweckmässigkeit von Verkehrsdrehscheiben in der Agglomeration ist Aufgabe der Planungsregion seeland.biel/bienne.

7. EMPFEHLUNG

ERSTE KONKRETE MASSNAHMEN RASCH ANPACKEN

Zahlreiche Massnahmen in den Bereichen öV, MIV, Fuss- und Veloverkehr können sofort angepackt, geplant und teils auch rasch umgesetzt werden. Eine Liste mit zahlreichen konkreten Massnahmen befindet sich im Anhang «Planungsempfehlungen». Rasch zu realisieren sind z.B.:

- Die rasche Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs Biel für den Fuss- und Veloverkehr mit einer neuen Unterführung beim Bahnhof, der neuen Verbindung auf der Südseite des Bahnhofs vom Mühlefeld her sowie der neuen Verbindung mit der SBB-Unterführung Schmiedweg.
- Bessere Markierungen für den Veloverkehr zur Erhöhung der Sicherheit für VelofahrerInnen.
- Die gemeinsame Planung eines Transitverbots inkl. Alternativrouten für den Schwerverkehr auf der Strecke Bözingen - Mühlebrücke - Seevorstadt und bis Neuenstadt durch Bund, Kanton und Stadt. Dabei darf es nicht zu einer übermässigen Verlagerung auf die Achse via Ostast durch die Ländte-, Aarberg- und Bernstrasse kommen.
- Ein Gespräch mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV), um zu den Pendlerzeiten Schnellzügen aus dem (Berner) Jura bzw. Frankreich einen Halt im Bözingenfeld zu ermöglichen.
- Die Koordination der Mobilitätskonzepte für Unternehmen.

Zuständigkeiten EBBN | Kanton | Biel/Bienne | Nidau | Brügg | Ipsach | Port | Dritte

Für die konkrete Umsetzung von Massnahmen sind die Partner/-innen selbständig und bei Bedarf in Koordination mit weiteren Partner/-innen zuständig. Basierend auf ihren Strategien und Konzepten realisieren diese Ihre kurz-, mittelfristigen und auch langfristigen Massnahmen. Die raumrelevanten Entwicklungswünsche bzw. -ideen übersteigen dabei die finanziellen sowie personellen Ressourcen der Partner/-innen um ein Vielfaches. Aus diesem Grund sind die Konzepte und Strategien als Grundlagenpapier zentral für die Priorisierung der Arbeiten der Partner/-innen.

Beim Kanton bildet unter anderem der **Strassennetzplan** mit dem Investitionsrahmenkredit Strasse die Entwicklungen des kantonalen Netzes ab. In der Stadt Biel/Bienne erfolgt die Entwicklung hauptsächlich entlang der **Gesamtmobilitätsstrategie**, des **Sachplans Veloverkehr** sowie der **verkehrlich flankierenden Massnahmen Ostast**. In Nidau bildet das **Gesamtverkehrskonzept** die zukünftigen Entwicklungen ab. In Port liegt zurzeit der Fokus in der Umsetzung des **Parkzonenkonzeptes inkl. Tempo 30**. Der Richtplan Verkehr koordiniert in Ipsach die verkehrlichen Entwicklungen. In Brügg liegt der Fokus auf den Planungen im Umfeld des Spitalneubaus um die ganzheitliche Entwicklung des **Schwerpunktgebiets Brüggmoos**. Entlang dieser Konzepte und Strategien werden konkrete Massnahmen angegangen, vgl. z.B. das Transitfahrverbot MIV 4 auf Seite 29 oder die Velomassnahmen LV1|2 der Stadt Biel/Bienne auf der Seite 25.

Strassennetzplan

Kanton

Gestützt auf der Gesamtmobilitätsstrategie vom Kanton bildet der **Strassennetzplan** die operative Grundlage für die Veränderungen im kantonalen Strassennetz und definiert den dazugehörigen langfristigen Massnahmenbedarf. Da die Summe der Investitionswünsche die kantonalen Finanzierungsmöglichkeiten um ein Vielfaches übertreffen, bildet der Strassennetzplan die Priorisierung der Vorhaben ab. Der Strassennetzplan wird alle 8 Jahren vom Regierungsrat verabschiedet. Die Vorhaben werden im **Investitionsrahmenkredit** präziert, deren Vorhaben alle vier Jahren vom Grossen Rat verabschiedet werden.

Nächste Schritte Der Strassennetzplan wird alle acht Jahre aktualisiert, der Investitionsrahmenkredit alle vier Jahre vom Grossen Rat beschlossen.

Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel/Bienne

Biel/Bienne

Vgl. Seite 8

Sachplan Velo

Biel/Bienne

Der Sachplan Velo wurde im 2023 genehmigt und bildet nun die Grundlage entlang dessen die Massnahmen für den Ausbau und die Förderung der Velomobilität bestimmt, koordiniert und präzisiert werden. Dabei basiert der Sachplan auf der Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel und präzisiert diese im Bereich Veloverkehr. Neben dem **Erläuterungsbericht** inkl. **Massnahmenblätter**, liegt auch ein **Velonetzplan** vor.

Nächste Schritte Der Sachplan bildet das strategische Planungsinstrument, entlang dessen in den nächsten Jahren die Velomassnahmen umgesetzt werden.

Verkehrlich flankierenden Massnahmen Ostast (vfM)

Biel/Bienne | Kanton

Mit der Eröffnung des A5 Ostastes und der damit verbundenen Umsetzung der ersten **verkehrlich flankierenden Massnahmen** (Sofortmassnahmen) konnte ein wichtiger Teil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf die Autobahn verlagert werden. Für die Umsetzung aller verkehrlich flankierenden Massnahmen sind die Gemeinden und der Kanton verantwortlich, wobei der Kanton einen Teil seiner Massnahmen schon umgesetzt hat.

Mit der Umsetzung der ersten verkehrlich flankierenden Massnahme konnte eine entsprechende Entlastung erreicht werden. Der damit verbundene bzw. neugewonnene Platz im Strassenraum wird mit der Umsetzung der weiteren verkehrlich flankierenden Massnahmen insbesondere den ÖV-Nutzenden sowie dem Velo- und Fussverkehr sowie der damit verbundenen Lebensqualität in den Quartieren zugutekommen.

Nächste Schritte Bis 2033 werden auf insgesamt 21 Teilstücken auf dem Gemeindegebiet Biels die **geplanten Massnahmen** etappenweise umgesetzt.

Gesamtverkehrskonzept der Stadt Nidau

Nidau

Vgl. Seite 7

Parkzonenkonzept inkl. Tempo 30

Port

Aktuell werden in Port die Vorbereitungen getroffen, um eine Parkzone sowie Tempo 30 einzuführen. Mit der Schaffung einer Parkzone «Blaue Zone» mit Parkscheibenpflicht bzw. Parkkartenpflicht für sämtliche Gemeindestrassen innerhalb des Siedlungsgebietes von Port soll nur noch auf markierten oder signalisierten Parkplätzen parkiert werden. Ausserhalb der Parkfelder gilt neu ein generelles Parkverbot. Diese Neuordnung stellt die Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses sicher und ermöglicht einen geordneten Strassenraum für alle Verkehrsteilnehmenden. Bezüglich Tempo 30 sollen die bestehenden Zonen flächendeckend erweitert werden. Zudem ist ein Fahrverbot für Lastwagen auf grossen Teilen der Lohngasse und der Aegertenstrasse bereits umgesetzt.

Nächste Schritte Die Umsetzung der Parkzone mit der Tempo 30 Zone ist für den Frühling 2024 vorgesehen.

Richtplan Verkehr

Ipsach

Der Richtplan Verkehr setzt den Fokus auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr. Die Förderung soll mit Massnahmen wie Erhöhung des Anteils ÖV, kurze, direkte und attraktive Fusswege sowie Schliessung der Lücken im Velowegnetz umgesetzt werden. Die Auswirkungen des Verkehrs sollen so minimiert werden, dass die Sicherheit, die Aufenthaltsqualität und die Minderung von Immissionen (Lärm, Luft und Staub) Vorrang gegenüber höheren Geschwindigkeiten haben. Der motorisierte Individualverkehr soll nicht weiter zunehmen. Der Richtplan sieht flächendeckend Tempo 30 und vereinzelt auch Begegnungszonen (Tempo 20) auf den Quartierstrassen vor.

Kurzfristig und unabhängig vom Richtplan Verkehr soll der Veloweg in Richtung Nidau ausgebessert werden. Weiter soll die Moosstrasse saniert werden, so dass die Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt werden. Zusätzlich zu den sicherheitsrelevanten Aspekten sollen ökologische Massnahmen (Grünstreifen etc.) umgesetzt werden.

Nächste Schritte Der Richtplan Verkehr wurde bereits der Mitwirkung unterzogen und wurde dem Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern zur Vorprüfung eingereicht. In den nächsten Schritten soll er vom Kanton genehmigt und anschliessend von der Gemeinde in Kraft gesetzt werden.

Schwerpunktgebiet Brügghmoos

Brügg

In Brügg fokussieren die Planungen auf die Entwicklung des Schwerpunktgebiets Brügghmoos. Auf der Basis des Zukunftsbilds von EBBN stellt insbesondere der «Spitalneubau Biel – Brügg» den Treiber für die Transformation des Schwerpunktgebiets bis ins Jahr 2030 dar. In diesem Zusammenhang wird zukünftig ein Uferpark inkl. entsprechender Uferpromenade realisiert sowie die Erlenstrasse umgestaltet. Weiter wird auch die Erschliessungssituation für den Fuss- und Veloverkehr verbessert. Im Fokus liegen Brückenbauwerke über die A6 sowie über den

Nidau-Büren Kanal, so dass die Netzlücken bzw. die zukünftigen Velovorrangrouten Biel-Lyss bestmöglich geführt bzw. angeschlossen werden können.

Nächste Schritte Unter Vorbehalt der kommunalen Urnenabstimmung Ende Oktober 2024 wird der «Spitalneubau Biel – Brügg» ab 2025 realisiert, damit Anfang 2029 das Spital seinen Betrieb aufnehmen kann. Zeitgleich werden die damit verbundenen Massnahmen (Uferpark, Erlenstrasse etc.) per 2029 realisiert.

EMPFEHLUNGEN ZUR LANGFRISTIGEN LÖSUNG

1. EMPFEHLUNG DIE LÄNGERFRISTIGE ENTWICKLUNG IST UNSICHER	Die längerfristige Entwicklung ist mit Unsicherheiten verbunden. Dies gilt u.a. für Wirtschaft, Arbeitsmodelle, technologische Entwicklung und das Verhalten der Bevölkerung. Die rasante Entwicklung verändert die Mobilität und stellt neue Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur. Die Entwicklungen sind in einer langfristigen Lösung zeitgemäss einzubeziehen.
2. EMPFEHLUNG TUNNEL-LÖSUNG IST WICHTIGE STRATEGISCHE OPTION	Die Lücke im Nationalstrassennetz soll geschlossen werden (Netzbeschluss vom 21. Juni 1960). Die unterirdische Führung des motorisierten Individual- und Schwerverkehrs ist dabei eine wichtige strategische Option, um die Stadt und die Region so stark wie möglich vom Transitverkehr und vom regionalen Verkehr zu entlasten. Bei einer Realisierung einer Tunnel-Lösung sind die Wirkung der kurz- und mittelfristigen Lösungen selbstverständlich weiterzuführen.
3. EMPFEHLUNG LEITLINIEN FÜR EINE TUNNEL-LÖSUNG	<ul style="list-style-type: none"> – Die langfristige Lösung wird abgestimmt auf das Zukunftsbild. – Bergmännische Bauweise der Tunnellösung. – Effiziente verkehrliche Entlastung von Biel, Nidau und der Agglomeration. – Keine grossräumige Verlagerung des Ost-Westverkehrs von der A1 zur A5 – Wenn immer möglich sollen Schutzgebiete- und Schutzobjekte während dem Bau und im Endzustand nicht beeinträchtigt werden. Über die Ersatzmassnahmenpflicht hinausgehende zusätzliche Aufwertung und Förderung der landschaftlichen Qualitäten und der Biodiversität ist anzustreben. – Eine optimale Anbindung / Erreichbarkeit des Kerngebiets (gemäss Zukunftsbild) von den Nationalstrassen muss gewährleistet werden. – Zur Erreichung des Zukunftsbildes und für einen optimalen Entlastungseffekt wird als verkehrliche Massnahmen ein Zonierungssystem mit dem unterstützenden Kammersystem umgesetzt. – Stadtverträgliche und möglichst unterirdische Erreichbarkeit der Kammern oder Parkhäuser von der Nationalstrasse.
4. EMPFEHLUNG MACHBARKEITSSTUDIE	Den Behörden von Kanton und Bund wird empfohlen, diese strategische Option zusammen mit Stadt und Region zu konkretisieren. Planung, Projektierung und Bau unterirdischer Strassenwerke beanspruchen viel Zeit. Deshalb sollen in Machbarkeitsstudien die städtebaulichen, verkehrlichen, ökologischen, geologischen und bautechnischen Aspekte abgeklärt werden. Zudem sind die Nationalstrassen-Normen und -Vorgaben für den Bereich der städtischen Entlastungsstrassen wenn nötig anzupassen. Die Erkenntnisse aus dem Ausführungsprojekt sind dabei mitzuberücksichtigen.

Zuständigkeiten EBBN

Die formulierten Empfehlungen zur langfristigen Lösung sind sehr umfassend und reichen von konzeptionellen Grundsätzen bis zu konkreten Leitlinien für eine Tunnellösung. In diesem Zusammenhang besteht zudem die Schwierigkeit zwischen dem Abwarten der Wirkungen der kurz- und mittelfristigen Massnahmen und der Konkretisierung einer langfristigen Option.

Aus diesem Grund hat sich die EBBN entschieden, eine **Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West** auszulösen. Diese Studie soll in dieser komplexen Ausgangslage eine Entscheidungsgrundlage zur Frage der langfristigen Lösungen schaffen. Im Rahmen der Studie wird geprüft, ob ein Juratunnel und ein Porttunnel zu einem funktionierenden und nachhaltigen Verkehrssystem im Raum Biel/Bienne West beitragen und welchen Beitrag alternative

Lösungen (ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement etc.) zur Erreichung dieser Ziele leisten können.

Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West EBBN

In der Gesamtmobilitätsstudie wird geklärt, ob Infrastrukturelemente wie der Porttunnel und der Juratunnel zu einem nachhaltigen und funktionierenden Gesamtverkehrssystem im Raum Biel/Bienne West beitragen und welchen Beitrag alternative Lösungen (ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement etc.) leisten können. Mit dem Einbezug von alternativen Lösungen wird explizit geprüft, ob die Ziele im Bereich Mobilität und Raumplanung gemäss dem Zukunftsbild und den regionalen Strategien (RGSK und Agglomerationsprogramme) auch mit anderen Massnahmen erreicht werden können.

Die Gesamtmobilitätsstudie dient als Ergänzung resp. Vertiefung der bestehenden Planungen der Region und soll aktualisierte Grundlagen für die zukünftigen Planungen von Bund, Kanton, Region und Gemeinden liefern.

Methodisch werden in der Gesamtmobilitätsstudie verschiedene Varianten für die Optimierung des Verkehrssystems (Porttunnel, Juratunnel, Alternativen) unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger beleuchtet. Die Bewertung erfolgt gesamtheitlich (Mobilität, Verkehr, Siedlung und Landschaft, Umwelt, Klima, Wirtschaft etc.).

In Rahmen der Studie wird auch die Alternatividee «Westast so besser» berücksichtigt. Die konkrete Bearbeitungstiefe wird im Rahmen der fachlichen Arbeiten festgelegt. Allerdings hat der Kanton diese Idee schon vor einigen Jahren in einem technischen Vergleich eingehend geprüft. Er kam zum Schluss, dass eine solche Lösung erhebliche Baugrundrisiken beinhaltet, sehr teuer wäre und nicht ohne erhebliche oberirdische Eingriffe auskäme. Zu einem allfälligen Juratunnel liegen noch keine derartigen Erkenntnisse vor, weshalb hier umfassendere Abklärungen notwendig sind. Wie im Vorgehen der Gesamtmobilitätsstudie festgehalten und bereits durch EBBN kommuniziert, steht für die Behörden die Prüfung eines Juratunnels im Vordergrund.

Nächste Schritte Die Finanzierung der Studie ist gesichert. Die öffentliche Ausschreibung des Auftrags ist im Herbst 2023 erfolgt. Ende 2023 werden die Arbeiten aufgenommen und das Partizipationskonzept festgelegt. Die Arbeiten werden bis Mitte 2025 inkl. Mitwirkung abgeschlossen.

EMPFEHLUNGEN ZUM PROZESS UND ZUR FINANZIERUNG

1. EMPFEHLUNG

KONSEQUENTE UMSETZUNG

Die kurz- und mittelfristigen Lösungen und die Planungsempfehlungen sind konsequent umzusetzen. Dies ist von zentraler Bedeutung. Die Aufgabe ist inhaltlich anspruchsvoll. Sie betrifft die Gemeinde-, Regions-, Kantons- und Bundesebene.

Die langfristige Lösung ist so zu planen und vorzubereiten, dass eine rasche Realisierung möglich ist. Das Auslösen der langfristigen Lösung baut auf den Machbarkeitsstudien und auf Erkenntnissen der kurz- und mittelfristigen Lösung sowie der Wirkung des Ostasts (Bedarfsanalyse, Monitoring & Controlling).

Die kurz- und mittelfristigen Lösungen und die langfristige Lösung ergänzen sich. Sie dürfen sich gegenseitig nicht verunmöglichen.

Zuständigkeiten EBBN | Kanton | Region | Biel/Bienne | Nidau | Brugg | Ipsach | Port | Dritte

Im Rahmen der Arbeiten der Partner/-innen steht eine konsequente und koordinierte Umsetzung der Massnahmen im Vordergrund. Die von EBBN initiierten Planungen werden so gestaltet, dass deren Resultate aufwärtskompatibel sind, also im mittelfristigen und auch im langfristigen Kontext funktionieren. Basierend auf den Ergebnissen, insbesondere der Gesamtmobilitätsstudie, soll entschieden werden, ob langfristige Lösungen mit grossen Infrastrukturvorhaben weiterverfolgt werden.

2. EMPFEHLUNG

ÜBERGEORDNETE PROJEKTORGANISATION

Als erste Massnahme ist eine übergeordnete Projektorganisation im Auftrag und unter der Leitung einer Behördendelegation (BHD) einzusetzen. Diese ist verantwortlich für den Prozess, die Koordination, die zeitgerechte Umsetzung der Massnahmen und Lösungen sowie die Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation. Eine professionelle Gesamtprojektleitung und ein unabhängiges Begleitorgan (u.a. Fach- und Interessensverbände) sind wichtige Elemente für die erfolgreiche Planung und Umsetzung der Massnahmen. Die Begleitgruppe kann selbstständig kommunizieren.

Die Entscheidungskompetenzen bezüglich Planung, Projektierung und Finanzierung verbleiben bei den dafür zuständigen Organen entsprechend den Kompetenzregelungen.

Die Projektorganisation ist auch für das Monitoring und Controlling (Ziffer 3) und für die Abstimmung zwischen den kurz-, mittel- und längerfristigen Lösungen verantwortlich. Sie sorgt dafür, dass in den einzelnen Teilprojekten eine aktive projektbezogene Partizipation mit der betroffenen Bevölkerung erfolgt.

Zuständigkeiten EBBN

Die übergeordnete Projektorganisation (EBBN) bestehend aus Bund, Kanton, den Städten Biel/Bienne und Nidau sowie der Gemeinden Brugg, Port und Ipsach wurde im Nachgang der Abschreibung der Westumfahrung A5 eingesetzt. Die EBBN ist somit ein Sondergefäss, welches es den Partner/-innen ermöglicht, die komplexen Fragen im Bereich Verkehr und Raum koordiniert anzugehen. Dazu wurden folgende Schwerpunktthemen durch die EBBN definiert und bearbeitet: Verkehrsmonitoring und Controlling / Studienauftrag Rue de Caractères / Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West / Kommunikation und Partizipation.

Diese Themen werden somit bis Mitte 2025 bearbeitet und anschliessend in die bestehenden Planungsgefässe bzw. -Instrumente der zuständigen Behörden überführt, wo sie weiter konkretisiert werden sollen (Projektierung, Realisierung und Finanzierung).

Für die EBBN ist insbesondere die offene und transparente Informationspolitik gegenüber der Öffentlichkeit wichtig. Zusätzlich steht ein Dialog zwischen Gruppierungen aus Wirtschaft, Verkehr und Umwelt im Vordergrund.

3. EMPFEHLUNG

MONITORING UND CONTROLLING REGIONAL ANGEHEN UND EINFÜHREN

Seit 2016 verfügt Biel über ein Mobilitätsmonitoringkonzept, welches vor dem Hintergrund des «Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs» entstanden ist. Zum Ostast besteht ein eigenes Monitoringkonzept, das seine Wirkung untersucht und allfällige Anpassungen am lokalen Netz zum Ziel hat.

Ein neues, regionales Monitoring berücksichtigt die Wirkung des Ostastes und die kurz- und mittelfristigen Lösungen und zielt auf das frühzeitige Erkennen von Trendentwicklungen in der Mobilität und neuen Mobilitätsformen. Kriterien wie die städtebauliche Entwicklung und weitere periodische Erhebungen fehlen noch. Das Monitoringkonzept ist deshalb umfassend auszulegen und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Gleichzeitig ist ein Controlling sowie ein Werkzeugkasten mit Steuerungsmassnahmen aufzubauen, u.a. mit dem Ziel, das Zukunftsbild möglichst optimal zu erreichen und den motorisierten Individualverkehr zu stabilisieren.

Das Monitoring und Controlling umfasst u.a. präzise und aktualisierte Aussagen zur Veränderung der Aufenthaltsqualität (städtebauliche Entwicklung), zum gegenwärtigen Verkehrsgeschehen (u.a. Binnen-, Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr sowie das Nutzen der verschiedenen Verkehrsmittel). Diese Erhebungen sollen u.a. mit neuen und präzisen Methoden wie dem Wegtracking erfolgen.

Ebenso umfasst das Monitoring und Controlling die Umsetzungsfortschritte der kurz-, mittel- und langfristigen Lösungen.

Mit den Machbarkeitsstudien zur langfristigen Lösung ist möglichst rasch zu beginnen. Das Auslösen der langfristigen Lösung baut auf den Machbarkeitsstudien und auf den Erkenntnissen der Evaluation der kurz- und mittelfristigen Lösungen sowie der Wirkung des Ostastes auf (Monitoring und Controlling).

Zuständigkeiten EBBN

Gemäss der Empfehlung hat die EBBN das Thema Monitoring und Controlling aufgrund der übergeordneten Abhängigkeiten als Arbeitspaket definiert. Im Rahmen der Arbeiten von EBBN wird auf der Basis der bestehenden Monitoringansätze der Partner/-innen ein Konzept für ein zukünftiges Verkehrsmonitoring und Controlling entwickelt.

Verkehrsmonitoring und Controlling

EBBN

Ziel ist die Erstellung beziehungsweise die Weiterentwicklung eines Konzepts für ein Verkehrsmonitoring und Controlling für die nachhaltige Entwicklung der Mobilität im Raum Biel/Bienne. Das Konzept basiert auf folgenden Eckpunkten:

- Plafonierung MIV: Der steigt nicht weiter an.
- Reduktion MIV am Modalsplit: Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr nimmt ab. Die Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr nehmen zu.
- Einhaltung Belastbarkeiten: Die Verkehrsbelastung bleibt überall unter den festgelegten Grenzwerten für die lokale Belastbarkeit der Strassenräume.

Nächste Schritte Für die Erarbeitung des Konzepts wurde ein externes Büro mandatiert. Die Arbeiten sollen im Laufe des Jahres 2024 abgeschlossen werden.

4. EMPFEHLUNG

DIE FINANZIERUNG MUSS SICHERGESTELLT SEIN

Eine vordringliche Aufgabe der Projektorganisation ist es, die Finanzierung der empfohlenen Massnahmen durch Bund, Kanton, Gemeinden und Dritte zu klären und zu koordinieren.

Zuständigkeiten EBBN | Kanton | Biel/Bienne | Nidau | Brügg | Port | Ipsach

Die Partner/-innen haben die Finanzierung der übergeordneten Projektorganisation sowie die Finanzierung der übergeordneten Studien gesichert.

PLANUNGSEMPFEHLUNGEN AN DIE BEHÖRDEN

<p>Nr.</p> <p>Problembereich</p> <p>Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument</p> <p>Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe</p>	<p>Ü1 – Verkehrliche und städtebauliche Schnittstellen von Biel und Nidau</p> <p>Die Städte Nidau und Biel haben einen vielfältigen Abstimmungsbedarf (z. B. Projekt Bahnhof Nidau, Südseite Bahnhof Biel etc.)</p> <p>Vermehrter Austausch auch auf Verwaltungsebene</p> <p>E: Die Planungsinstrumente RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau sind aufeinander abzustimmen.</p>	<p>Zuständigkeiten Region Biel/Bienne Nidau</p> <p>Die Koordination bzw. Abstimmung zwischen Biel/Bienne und Nidau erfolgt auf operativer Ebene projektspezifisch, vgl. zum Beispiel den Studienauftrag Rue de Caractères. Konzeptionell und strategisch erfolgt die Abstimmung mehrheitlich über die regionalen Gefässe wie zum Beispiel dem RVK im Zusammenhang mit der Erarbeitung des RGSK sowie weitere Gefässe.</p>
<p>Nr.</p> <p>Problembereich</p> <p>Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument</p> <p>Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe</p>	<p>Ü2 – Bern-, Aarberg-, Ländtestrasse</p> <p>Die gesamte Verkehrsachse hat vom Brügghoos bis zum Kreisel Seevorstadt diverse betriebliche und gestalterische Defizite. Der teilweise hohe Transitverkehr ist zu mindern oder nicht weiter wachsen zu lassen</p> <p>Es ist ein Gesamtkonzept durch OIK III, Städte Biel und Nidau zu erstellen.</p> <p>E und W: Es ist gesamthaft ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (Wettbewerb nach SIA-Norm) für die Bernstrasse, Aarberg- und Ländtestrasse (inkl. Guido-Müller-Platz) zu erstellen. Dabei sind insbesondere die Trennwirkung der Bernstrasse in den Weidteilen zu vermindern und diverse Knoten für den Fuss- und Veloverkehr zu optimieren. Parallel dazu ist für die Weidteile ein städtebauliches Entwicklungskonzept zu erarbeiten. Insbesondere ist die Veloführung und Querung für die Fussgänger an den Knoten Guido-Müller-Platz, Marcelin-Chipot-Strasse – Aarbergerstrasse – Dr. Schneiderstrasse zu verbessern. Dabei sind die in den Konzepten RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau und vfM Ostast empfohlenen Massnahmen zu beachten und allenfalls als Sofortmassnahmen vorzuziehen. Bei der Umgestaltung sind die ortsspezifischen Bedürfnisse gegenüber dem Transitverkehr zu priorisieren.</p>	<p>Zuständigkeiten Biel/Bienne Nidau Kanton EBBN</p> <p>Vgl. Studienauftrag Rue de Caractères (Seite 10)</p>
<p>Nr.</p> <p>Problembereich</p> <p>Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument</p> <p>Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe</p>	<p>Ü3 – Gestaltung Dr. Schneiderstrasse</p> <p>Insbesondere mit der Realisierung von Agglolac wird die (zukünftige) Belastung mit MIV zu vermehrten Konflikten mit der Velohauptroute führen.</p> <p>Neugestaltung Dr. Schneiderstrasse gemäss GVK Nidau und Agglolac Planung.</p> <p>W: Der Problematik des Mehrverkehr MIV auf der Velohauptroute zwischen Nidau und Biel ist durch die Unterbindung des Transitverkehrs zu minimieren. Die Fusswegdistanz zum Bahnhof Biel ermöglicht eine starke Begrenzung des Parkierungsangebots (vgl. Mobilitätskonzept Agglolac). Die Gefahrenstellen für den LV sind durch grosszügige räumliche Lösungen zu entschärfen.</p>	<p>Zuständigkeiten Nidau</p> <p>Die Neugestaltung der Dr. Schneiderstrasse liegt im Zuständigkeitsbereich der Stadt Nidau. Diese hat ein entsprechendes Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Strasse erarbeitet. Die dazugehörige Mitwirkung wurde durchgeführt und zurzeit wird darauf basierend ein Vorprojekt erstellt. Gemäss der aktuellen Planung ist vorgesehen, das Projekt 2025 dem Stadtrat von Nidau vorzulegen. Das Projekt ist Teil des Agglomerationsprogramms und wird somit von Bund und Kanton mitfinanziert. Im aktuellen Finanzplan von Nidau ist die Umsetzung im Jahr 2026 vorgesehen.</p>
<p>Nr.</p> <p>Problembereich</p>	<p>Ü4 – Verkehrsraumgestaltung Stedtli Nidau</p> <p>Durch das Stedtli ist die Veloführung unattraktiv und gefährlich (keine Velostreifen, Parkierung, Knotenkonflikte). Zeitweise sind sehr hohe MIV Verkehrsbelastungen zu verzeichnen (Durchgangsverkehr). Die an die Hauptachse angrenzenden Platzräume sind teilweise für den LV ungenügend an die Hauptachse angebunden</p>	<p>Zuständigkeiten Nidau Kanton</p> <p>Es ist vorgesehen, dass das Projekt bzgl. des Verkehrsraumes des Stedtli 2024 wieder aufgenommen wird. Zudem grenzt die Mittelstrasse an die Achse im Stedtli, welche ab 2024 umgestaltet wird. Das Projekt sieht u. a. einen autofreien Stadtplatz und Veloabstellplätze sowie eine Baumallee im hinteren Bereich vor.</p>

Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	BGK OIK III vom 3.03.20 (mit Porttunnel) oder gem. GMK Nidau (geplant ist ein Mischverkehr für Velos und MIV auf Kernfahrbahn mit breiten Trottoirseitenbereichen). GMK Nidau: Umsetzen Stadtplatz Mittelstrasse, Bahnhofplatz, Bibliotheksplatz	Für die weitere Entwicklung der Hauptstrasse sind die Resultate aus der Gesamtmobilitätsstudie Biel West als Grundlage wesentlich. Anschliessend werden die Arbeiten an dem Betriebs- und Gestaltungskonzept wieder aufgenommen.
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Es ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept in Kombination mit einem ÖV-Konzept zu erarbeiten. Der Durchgansverkehr ist vermehrt auf den ÖV zu leiten. Dabei sind das Potenzial eines Regiotrams mit Hubs oder eines vergleichbaren Verkehrsmittels – allenfalls in Kombination mit dem Porttunnel (abhängig von der Langfristlösung) zu nutzen. Mit Porttunnel ist die Durchfahrt zu unterbinden.	
	E: Die anschliessenden Platzräume sind in den Verkehrsraum der Hauptachse miteinzubeziehen und neu zu gestalten (inkl. vermehrter Veloabstellplätze)	
Nr.	Ü5 – Bahnhofquartier Biel (Nordseite)	Zuständigkeiten Biel/Bienne
Problembereich	In dem für den ÖV und LV zentralen Ort sind betriebliche und gestalterische Defizite vorhanden.	Vgl. Nutzungskonzept Bahnhofgebiet Biel (Seite 9)
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Projekterarbeitung durch Stadt Biel unter Beachtung GVK, Sachplan Velo Biel, RGSK/AP und vfM	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: In einem partizipativen Verfahren ist ein Betriebs- und Gestaltungsprojekt Bahnhofstrasse, Guisan- und Bahnhofplatz zu erarbeiten.	
Nr.	Ü6 – Bahnhofquartier Biel (Südseite)	
Problembereich	Die Südseite des Bahnhofs mit dem neuen Campus hat ein hohes städtebauliches Potenzial. Dazu bietet auch der Freiraum mit der Madretschschüss ein hohes Aufwertungspotenzial in diesem Gebiet.	
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Initiierung eines partizipativen Verfahrens durch die Stadt Nidau und Biel (Stadtentwicklung)	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Es ist für den gesamten Bereich ein städtebauliches Gesamtkonzept zu erstellen (vgl. Zukunftsbild). Es ist das Potenzial für die wirtschaftliche Entwicklung, für die Bildung und für die Aufenthaltsqualität zu nutzen. Die Nähe zum Bahnhof lässt oberirdisch dem LV die Priorität zukommen.	
Nr.	Ü7 – Entwicklung Güterbahnhofareal	Zuständigkeiten Biel/Bienne
Problembereich	Städtebaulich trennt der Güter- und Rangierbahnhof im Osten der Stadt die Nord- von der Südseite der Stadt Biel.	Das Areal steht zurzeit für eine städtebauliche Entwicklung nicht zur Verfügung. Im Rahmen der Entwicklung des Agglomerationsprogramm der 5. Generation soll geprüft werden, ob die Durchlässigkeit mit einer Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden könnte, vgl. auch Sachplan Velo der Stadt Biel/Bienne.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Eine Umstrukturierung ist durch die Stadt Biel mit den SBB anzustreben.	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Es ist ein Umstrukturierungskonzept zu erstellen. Darin ist aufzuzeigen, wie Teilgebiete bereits zeitnah neu genutzt werden könnten. Die langfristige Entwicklung ist mit der Verkehrslösung zum Westast abzustimmen (Idee PP Hub als Endpunkt Autobahn mit Konzept einer autoarmen Siedlung).	

<p>Nr.</p> <p>Problembereich</p> <p>Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument</p> <p>Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe</p>	<p>Ü8 – Gestaltung Seeufer Ipsach bis Vingelz</p> <p>Im gesamten Bereich besteht ein erhebliches Aufwertungspotenzial für die Naturräume und die Aufenthaltsqualität</p> <p>Wettbewerb nach SIA-Norm Neugestaltung Strandboden/ Uferbereich: Erarbeitung eines durch die Gemeinden koordinierten Gesamtkonzept mit Sofortmassnahmen</p> <p>E: Die landschaftsarchitektonische Gestaltung ist zu verbessern. Die verkehrlichen Aspekte (Parkierung und Wegnetz) sind für den LV zu optimieren. Die Zugänge sind für den LV u. a. über die Aufwertung der Fliessgewässer (diverse Schüss-Arme und Zihl) attraktiv zu gestalten.</p>	<p>Zuständigkeiten Region Biel/Bienne Nidau Ipsach Dritte</p> <p>Primär sind die Städte Biel/Bienne und Nidau, die Gemeinde Ipsach sowie der Kanton zuständig für die Aufwertung der naturnahen Uferäume.</p> <p>Diese Themen sind zudem auch Gegenstand des Agglomerationsprogramms. Aktuell erarbeitet die Region in Zusammenarbeit mit den Gemeinden ein Konzept für ein Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss. Dies mit dem Ziel die Sicherung, Aufwertung und Vernetzung der Freiräume gemeindeübergreifend abzustimmen. Das Konzept bildet somit die gemeinsame Grundlage für die Planungen der Gemeinden.</p>
<p>Nr.</p> <p>Problembereich</p> <p>Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument</p> <p>Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe</p>	<p>Ü9 – Seevorstadt, Felseck und Anbindung See-Pavillon</p> <p>Der landschaftsprägende Grünbereich mit seinem nationalen Naturschutzgebiet und der Baumallee sind durch die verkehrlichen Nutzungen bedrängt und z.T. abgewertet (Strasse A5, Parkierungsflächen, Eisenbahn). Die Vernetzung der Fusswege Strandboden-Pavillon ist nicht attraktiv.</p> <p>Stadt Biel</p> <p>E und W: Das Naturschutzgebiet ist integral zu erhalten und auszuweiten. Die Naturachse und der Erlebnisraum See-Pavillon sind besser zu vernetzen und die Fusswegführung attraktiver zu gestalten. Die Verbindung See-Pavillon (zwei Wege!) sollen als eine Einheit erkennbar werden.</p>	<p>Zuständigkeiten Biel/Bienne Dritte</p> <p>Die Verbesserung der Fussführung ist insbesondere abhängig von der Durchlässigkeit der Strassenraumes. Die Durchlässigkeit beim Seefels-Kreisel grenzt an den Perimeter des Studienauftrages Rue de Caractères. Weiter gestaltet das ASTRA im Rahmen der Unterhaltsplanung die Neuenburgstrasse um. Ein entsprechendes Projekt wurde in Zusammenarbeit mit der Stadt Biel/Bienne aufgestartet, welches unter anderem die Durchlässigkeit zukünftig verbessern wird.</p>

Nr.	LV1 – Defizite Veloinfrastruktur in Biel und Nidau	Zuständigkeiten Kanton Biel/Bienne Nidau Brugg Ipsach Port
Problembereich	Mit dem 2020 erarbeiteten Sachplan Velo der Stadt Biel und dem GVK Nidau wurden der Handlungsbedarf in der Veloinfrastruktur umfassend identifiziert. Die Umsetzung der Massnahmen läuft an.	Die entsprechenden Strategien (z.B. Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons), Konzepte (z.B. GVK Nidau) sowie Sachpläne (z.B. Sachplan Velo in Biel/Bienne sowie Sachplan Veloverkehr des Kantons) sind behördenverbindlich in Kraft. Die Defizite werden entlang der Handlungsfelder dieser Planungsinstrumente von den zuständigen Gemeinwesen bearbeitet. Zudem sind zahlreiche Massnahmen auch Bestandteil des Agglomerationsprogramms und werden somit vom Bund mitfinanziert.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau umsetzen.	So werden zum Beispiel in der Stadt Biel/Bienne laufend Massnahmen für die Sicherheit des Veloverkehrs umgesetzt, vgl. Link . Die Schaffung bzw. Verbreiterung der Veloinfrastruktur bei der Bruggstrasse/Friedweg oder auch die Erstellung des neuen Velo- und Fusswegs im Bözingenfeld. Weiter wurde beispielsweise auch die Markierung von Velopiktogrammen bei Fussgängerstreifen mit Mittelinsel im ganzen Stadtbereich umgesetzt. Der Fuss- und Veloverkehr ist ein integraler Bestandteil der Planungen und Projekte der Partner/-innen. Sicherheitsdefizite in der Infrastruktur werden laufend saniert (z.B. Kreuzwegkreisel). Zudem analysiert der Kanton anhand des Unfallschwerpunktmanagements die kantonalen Strassen und initiiert auf Grundlage dieser Analyse entsprechende Projekte zur Förderung der Verkehrssicherheit.
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Die behördenverbindliche Festsetzung der Planungsinstrumente als kommunaler Richtplan soll vollzogen werden. Leuchtturmprojekte wie die Velowege entlang der Madretschschüss oder der Südseite Bahn sollen rasch umgesetzt werden.	
Nr.	LV2 – Sicherheitsdefizite für Velofahrende	
Problembereich	Verkehrskreisel sind Unfallschwerpunkte. Übergänge und Enden von Velostreifen erfolgen oft vor Knoten, wo es gefährlich wird. Fussgängerstreifen mit Mittelinseln werden oft auf Kosten des Raumbedarfs für Velofahrende erstellt (vgl. Madretschstrasse, Velofahrende als «Fleischbremse»).	
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Muss neu in RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau vfM Ostast und den entsprechenden Projekten vermehrt berücksichtigt werden.	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Für die Sicherheit der Velofahrenden sind bisherige Prioritäten zu hinterfragen & neue umzusetzen (Standard Knotenausgestaltung, Fuss-Velobedürfnisse oft mit erweitertem Landerwerb notwendig).	
Nr.	LV3 – SBB-Unterführung Bruggstrasse und Kreuzplatz	Zuständigkeiten Biel/Bienne Dritte
Problembereich	Die SBB-Unterführung Bruggstrasse und der Kreuzplatz stellen für den LV ein Sicherheitsdefizit dar.	Die Stadt Biel/Bienne plant den Kreuzplatz mittelfristig mit einem qualitätssichernden Verfahren neu zu gestalten. Dies mit dem Ziel mehr Raum für das Stadtleben zu schaffen und damit auch die Situation für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern, vgl. Link .
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel	Die Thematik der Sicherheitsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr bei der Unterführung Bruggstrasse wurde im Sachplan Velo aufgearbeitet, vgl. Link .
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Mit einer neuen Unterführung SBB beim Schmiedweg können diese Gefahrenstellen umgangen und Netzlücken attraktiv geschlossen werden. Diese (teurere) Lösung ist im Aggloprogramm einzugeben und umzusetzen.	
Nr.	LV4 – Velo- und Fusswegführung linkes Bielerseeufer	Zuständigkeiten Region Kanton Standortgemeinden Dritte
Problembereich	Die durchgehende Streckenführung dem See entlang (Uferweg) weist Lücken auf oder ist mangelhaft.	Je nach Gebiet sind für die Umsetzung einer Velo- und Fusswegführung mehrheitlich die Gemeinden zuständig. Das Bundesamt für Strassen ASTRA investiert im Rahmen der baulichen Sanierung der A5 am linken Bielerseeufer derzeit namhafte Beträge in die Verbesserung der Veloinfrastruktur auf dieser Achse.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	RGSK/AP, regionaler Velonetzplan, Sachplan Velo Stadt Biel	In Zusammenhang mit dem Ligerztunnel und dem Rückbau des entsprechenden Bahntrasses wird zudem ein durchgehender Fuss- und Veloweg zwischen La Neuveville und Ligerz realisiert. Auch zwischen Ligerz und Biel/Bienne ist ein Ausbau der Fuss- und Veloverbindung vorgesehen.
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Die Velowege sind auszubauen und zu sichern.	

Nr.	LV5 – Netzlücken Achse Lyss – Biel	Zuständigkeiten Kanton Biel/Bienne Nidau Brugg Dritte
Problembereich	Achse Lyss – Biel diverse Netzlücken	Auf der Achse Lyss – Biel wurde eine Planungsstudie für eine Velovorrangroute durchgeführt, die nun vorliegt. Ein Kernstück im Schwerpunktgebiet Bruggmoos ist die Brücke über den Nidau Büren Kanal. In Koordination mit dem Spitalneubau Biel – Brugg wird der Dorfkern bzw. der Bahnhof von Brugg an die Velovorrangroute angeschlossen. Bis im Frühling 2024 liegt ein entsprechendes Gestaltungskonzept für die Brücke über die A6 und die Brücke über der Nidau-Büren Kanal vor. Die Planung und Projektierung der Velovorrangroute ab Brugg bis Lyss werden abschnittsweise ab 2024 bearbeitet.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Aktualisierung in diversen Planungen: RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau, TBA Nationalstrasse	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Velowege ausbauen und sichern Priorität: Pendler	
Nr.	LV6 – Kantonsstrasse Ipsach	Zuständigkeiten Kanton Ipsach
Problembereich	Diverse Problemzonen Kantonsstrasse Ipsach	Die Sanierung der Ortsdurchfahrt Ipsach wurde abgeschlossen.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Ist durch TBA OIK III umzusetzen.	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Querung und Verkehrsraumgestaltung für Velos ungenügend an Hauptstrasse.	
Nr.	LV7 – Aarberg	<i>Diese Empfehlung liegt nicht im Perimeter der EBBN resp. der ursprünglichen Westumfahrung A5 und wird somit nicht von EBBN bearbeitet.</i>
Problembereich	Aarberg: Diverse fehlende Velostreifen an Kantonsstrassen	<i>In den Gesprächen mit der Gemeinde zur Verkehrssicherheit werden die Empfehlungen berücksichtigt. Momentan werden drei Projekte (Fussgängerstreifen Altstadt, Kreisel Bahnhofstrasse/Murtenstrasse, Bushaltestelle Schwimmbad) bearbeitet. Weitere Themen wie die Schulwegsicherung zwischen Aarberg und Seedorf und das Bahnhofgebiet sind ebenfalls vorgesehen.</i>
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Ist durch TBA OIK III umzusetzen.	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Querung und Verkehrsraumgestaltung für Velos ungenügend an Hauptstrasse.	
Nr.	LV8 – Anbindung Leubringen / Biel	Zuständigkeiten Biel/Bienne Kanton Dritte
Problembereich	Die Anbindung für Velofahrende aus Leubringen nach Biel ist ungelöst.	Die Netzbetrachtung erfolgte im Rahmen des Sachplans Velo. Zusätzlich hat der Kanton die Planung in diesem Abschnitt aufgenommen. Gemeinsam mit der Stadt Biel, der Burgergemeinde Biel und der Gemeinde Leubringen werden Varianten für eine Veloführung erarbeitet.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	OIK III und Burgergemeinde und Stadt Biel	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Waldweg als Veloverbindung ausscheiden und Kantonsstrasse mit bergseitigen Velostreifen ausstatten.	
Nr.	LV9 – Netzlücke Velo Bruggmoos an Bernstrasse	Zuständigkeiten Biel/Bienne Kanton Nidau
Problembereich	Beginn Bernstrasse, Nordseite: Netzlücke kt. Veloweg nordseitig im Bruggmoos	Die Netzlückenschliessung für das Velo grenzt an den Perimeter des Studienauftrag Rue de Caractères und wird dort mitgedacht.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Ist durch TBA OIK III umzusetzen.	

Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Waldweg als Veloverbindung ausscheiden und Kantonsstrasse mit bergseitigen Velostreifen ausstatten.	
Nr.	LV10 – Veloanbindung Bahnhof Biel	Zuständigkeiten Biel/Bienne
Problembereich	Regionale Zufahrt Bhf. Biel verbessern	Die Anbindung des Bahnhofs Biel/Bienne für den Veloverkehr ist grundsätzlich im Sachplan Velo aufgearbeitet. Im Rahmen der Erarbeitung des <u>Nutzungskonzeptes</u> für das Bahnhofgebiet werden diese Erschliessungsthemen berücksichtigt und intergriert. Weiter ist beim Studienauftrag Rue de Caractères die Verbesserung der Situation für den Veloverkehr ein wichtiger Bestandteil. Dies verbessert die Zugänglichkeit aus Nidau.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Abgedeckt durch RGSK/AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Anbindung von Nidau ist zu verbessern, sowie neue Veloführung Nordseite Geleise vom Mühlefeld her. Es ist auch eine neue Velopassage beim Bahnhof Biel zu erstellen.	
Nr.	LV11 – Velonetz entlang der Schüssarme und Zihl	Zuständigkeiten Biel/Bienne
Problembereich	Das Potenzial für den LV entlang der Zihl und der Schüssarme ist zu entwickeln (Problemstellen sind Weglücken entlang der Madretschschüss oder beim Hauserwehr und der Kreuzung Ländtestrasse/ Unterer Quai).	Die Netzbetrachtung erfolgte im Rahmen des Sachplans Velo. Darauf basierend werden zum Beispiel die <u>Unteren Quais</u> zwischen Zentralplatz und Spitalstrasse neugestaltet und damit die Situation für den Fuss- und Veloverkehr massgebend verbessert.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Stadt Biel und Nidau in diversen Planungen	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Gesamtkonzept Leuchtturmprojekt «Wasserwege in Biel, entlang aller Schüssarme und Zihl» Wege durchgehend für LV vernetzen und ökologisch aufwerten in RGSK/ AP, Sachplan Velo Stadt Biel, GVK Nidau sowie in ÜO's zu berücksichtigen	
Nr.	LV12 – Brücke über Nidau-Büren-Kanal Nidau	Zuständigkeiten Kanton Nidau
Problembereich	Hauptstrasse – Brücke über Nidau-Büren-Kanal, zu wenig Raum für Velofahrende	Dieses Anliegen wird vom Kanton (OIK III) in Zusammenarbeit mit Nidau im Rahmen der Brückensanierung geprüft. Ein Variantenstudium ist dazu in Bearbeitung. Diese Studie dient als Grundlage für eine mögliche Aufnahme dieses Vorhabens in das nächste Agglomerationsprogramm (AP5).
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Eingabe an TBA OIK III für Brückenverbreiterung	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Verbesserung gefordert da Gefährdung für Veloverkehr	

<p>Nr.</p> <p>Problembereich</p> <p>Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument</p> <p>Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe</p>	<p>MIV1 – Fehlende Datengrundlagen Verkehr</p> <p>Zur Beurteilung von verschiedenen Massnahmen fehlen Angaben zum genauen Verkehrsverhalten (z. B. Nordachse Biel)</p> <p>Weitergehende Studien im Rahmen der Langfristmassnahme, TBA</p> <p>E: Ermittlung des Verkehrsverhaltens zu Ziel-Quellverkehr und Transitverkehr: z.B. mittels Nummernschild resp. Handyanalysen oder durch Pendlerstatistiken. Mittels Verknüpfung diverser Statistiken kann die Datengrundlage zur Beurteilung der Notwendigkeit von Verkehrsmassnahmen verbessert werden.</p>	<p>Zuständigkeiten EBBN</p> <p>Die EBBN hat mit einer umfassenden Ziel-, Quell- und Transitverkehrserhebung eine neue <u>Datengrundlage</u> geschaffen. Damit werden die koordinierten Grundlagen für die Planungen der EBBN sowie der Partner/-innen vervollständigt.</p>
<p>Nr.</p> <p>Problembereich</p> <p>Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument</p> <p>Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe</p>	<p>MIV2 – Diskussion zu Verkehrsverhalten</p> <p>Wie soll mit Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr umgegangen / gesteuert werden.</p> <p>E und W: Diskussion ist offen: Die MIV-Erreichbarkeit ist anzuschauen, Modalsplit Veränderungsmöglichkeiten sind zu prüfen, Hub-Konzept ist zu erarbeiten), vgl. ÖV-Massnahmen</p>	<p>Zuständigkeiten EBBN Kanton Region Biel/Bienne Brugg Ipsach Port Dritte</p> <p>Das Thema ist in den Konzepten, Strategien etc. der Partner/-innen verankert. Die Ergebnisse der Ziel-, Quell- und Transitverkehrserhebung ermöglichen neu ein konkreteres Verständnis der Verkehrsflüsse.</p>
<p>Nr.</p> <p>Problembereich</p> <p>Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument</p> <p>Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe</p>	<p>MIV3 – Nordachse Biel</p> <p>Nordachse: Die Trennwirkung und die städtebauliche Verträglichkeit der Achse Seevorstadt, Mühlebrücke, Kanalgrasse ist überschritten. Verkehrsbelastung und Transit hoch, geschätzt bis 20'000 DWV, Trennwirkung Altstadt; nächste Zählstelle Seevorstadt ca. 12'600 DWV, Altstadt: Trennwirkung durch Verkehr Mühlebrücke</p> <p>TBA, Stadt Biel: Monitoringkonzept, GVK</p> <p>E: Anteile Transitverkehr (inkl. Schwerverkehr) verlässlicher bestimmen. Transitverkehr definieren, vgl. Nr. MIV1.</p> <p>Kammersystem weiterverfolgen – keine Durchfahrten, PP-Hubs</p> <p>Transitverkehr vermeiden respektive durchleiten (z. B. Tunnel)</p> <p>Kurzfristig: Verbindung Altstadt-Nidaugasse mit z. B. Begegnungszone fördern – dafür Alternativrouten optimieren (z. B. Bernstr-Ländte-Aarbergstr.), Transit Schwerverkehr unterbinden (langfristig). Langfristige Lösung mit Minderverkehr abhängig von Variantendiskussion; Seevorstadt aufpassen, dass kein Ausweichverkehr entsteht. In das Monitoring & Controlling integrieren.</p>	<p>Zuständigkeiten Biel/Bienne</p> <p>Mit der übergeordneten Verkehrserhebung konnte der Transitverkehr verlässlich bestimmt werden. Der Handlungsbedarf ist bekannt. Ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Nordachse (Bereich Kanalgrasse – Mühlebrücke) wurde erarbeitet. Es ist vorgesehen, dass die Umgestaltung über das Agglomerationsprogramm dem Bund zur Mitfinanzierung beantragt wird.</p>

Nr.	MIV4 – Transitverbot LKW	Zuständigkeiten Kanton Biel/Bienne
Problembereich	Transitverbot LKW <ul style="list-style-type: none"> – Seevorstadt, Kanalgarde ... Bözingen – Evtl. Ländtestrasse 	Zusammen mit der Stadt Biel, die einen gleichlautenden Auftrag für ihre Gemeindestrassen erhalten hat, wird ein Lastwagen-Transitverbot nicht nur auf der Reuchenettestrasse sondern auf der gesamten West-Ost-Achse durch Biel geprüft. Für die Fragestellung bei der Reuchenettestrasse wurde ein entsprechender Planerauftrag erteilt. Darin werden drei Möglichkeiten, Sperrung der Strasse in beide Richtungen oder je nur in einer Richtung, näher untersucht. Momentan werden die drei Varianten untereinander verglichen und deren Auswirkungen auf das gesamte Bieler Strassennetz analysiert.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Bund, Kanton, Region, Gemeinden und Verbände: Lösung erarbeiten. Lösung für Lieferanten finden! (8-10.00)	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Vgl. Nr. MIV3 Lösung, die kontrollierbar und durchsetzbar ist. Alternativrouten festlegen.	
Nr.	MIV5 – Bärenplatz Biel	Zuständigkeiten Biel/Bienne
Problembereich	Hohe Verkehrsbelastung des Bärenplatz	Diese Kreuzung ist Bestandteil der vfM Ostast und wird zukünftig entwickelt, dies mit dem Ziel das Quartierzentrum Mett aufzuwerten.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	A über vfM Ostast	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	Belastbarkeit MIV, ÖV	
Nr.	MIV6 – Vingelz, Neuenburgstrasse	Zuständigkeiten Dritte
Problembereich	Gestalterische und Lärmdefizite an der Neuenburgstrasse sowie ungenügender baulicher Zustand.	Das ASTRA gestaltet im Rahmen der Unterhaltsplanung die Neuenburgstrasse um. Ein entsprechendes Projekt wurde in Zusammenarbeit mit der Stadt Biel/Bienne aufgestartet.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	ASTRA	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Kurzfristig sind Sanierungsmassnahmen notwendig, mittelfristig ist Umgestaltung anzustreben um Trennwirkung und Belastbarkeit zu minimieren.	
Nr.	MIV7 – Transitverkehr Allmendstrasse / Lohngasse	Zuständigkeiten EBBN Port
Problembereich	An beiden Strassen ist der Transitverkehrsanteil sehr hoch. Belastung MIV hoch mit LV-Konflikten (Lohngasse: Ausweichverkehr auf Trottoir, Allmendstrasse: Kernfahrbahn: MIV auf zu schmalen Velostreifen, Knoten)	Mit den Ergebnissen der Ziel-, Quell- und Transitverkehrserhebung liegen neue Grundlagen für diese Fragestellung vor. Im Rahmen der Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West wird die Wirkung eines Porttunnels geprüft und somit diese Thematik integriert bzw. mitgedacht.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	E an Port und TBA OIK III	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Kurzfristig: Projekt Knoten Wehrbrücke Seite Port neu gestalten (z. B. Kreisel prüfen); Lohngasse Durchfahrt unterbinden; langfristig abhängig von Lösung mit Porttunnel.	

Nr.	MIV8 – Ipsachstrasse	Zuständigkeiten Kanton
Problembereich	Ipsachstrasse hohe Trennwirkung durch MIV	Bis die Ergebnisse der Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West vorliegen, werden keine Aktivitäten auf der Ipsachstrasse (Abschnitt Schlössli – Kreuzwegkreisel) verfolgt.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	OIK III	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	A: Projekt in Bearbeitung	
Nr.	MIV9 – Defizite Belastbarkeit und Gestaltung bis Twann	Zuständigkeiten Dritte
Problembereich	Die A5 Biel bis Twann verursacht eine hohe, städtebauliche unverträgliche Trennwirkung und Belastbarkeit der Dorfteile.	Die Zuständigkeit liegt beim ASTRA, die Plangenehmigung für den Twanntunnel liegt rechtskräftig vor. Die Ausgestaltung der Portalbereiche wurde in einem partizipativen Prozess optimiert. Der Twanntunnel führt in Twann zu einer deutlichen Entlastung vom MIV. Zuständig für die Realisierung ist das ASTRA.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument		
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	W: Diskussion um langfristige Lösung Westast offen, kurzfristig ist die Diskussion um einen Twanntunnel nicht im Rahmen des Westastdialogs zu beurteilen, da dieser gemäss Sommaruga kein Präjudiz für Lösung Westumfahrung Biel darstelle.	
Nr.	MIV10 – Defizite Verkehrsführung T6 Brügg / Lyss	<i>Diese Empfehlung liegt nicht im Perimeter der EBBN resp. der ursprünglichen Westumfahrung A5 und wird entsprechend nicht von EBBN bearbeitet. Zuständig für die A6 zwischen Brügg und Lyss ist das Bundesamt für Strassen ASTRA.</i>
Problembereich	Sicherheitsdefizite und Verkehrskapazität T6 Brügg / Lyss ungenügend, starke Beeinträchtigung Naturraum von nationaler Bedeutung Alte Aare	
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument		
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	W: Langfristdiskussion offen, abhängig von Variantendiskussion, Idee neue Linienführung T6 mit teilweise Rückbau T6.	
Nr.	MIV11 – Durchfahrt Aarberg	<i>Diese Empfehlung liegt nicht im Perimeter der EBBN resp. der ursprünglichen Westumfahrung A5 und wird somit nicht von EBBN bearbeitet, vgl. auch LV 7.</i>
Problembereich	Durchfahrt Aarberg-Bargen mit hohem Schwerverkehr und Transitverkehr	
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument		
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	Hohe Verkehrsbelastung, vgl. Bericht Kontextplan W: Diskussion um langfristige Lösung Westast offen, abhängig von Variantendiskussion (Entlastung u. a. nur durch allfällige Variante Südumfahrung)	

<p>Nr.</p> <p>Problembereich</p> <p>Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument</p> <p>Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe</p>	<p>ÖV1 – Potenzial ÖV ermitteln</p> <p>Bei den verschiedenen nachfolgenden Massnahmen (ÖV3, ÖV7 bis) wird ein erhebliches ÖV-Potential vermutet. Damit dieses besser abgeschätzt werden kann, sind über die gesamte Region Fahrzeitenvergleiche ÖV mit MIV und genauere Angaben zu Ziel- und Quellorten zu ermitteln.</p> <p>Studie RVK W und E: RVK, RGSK und AP</p> <p>E: Studie zur Identifikation von Fördermassnahmen ÖV/LV: Fahrzeitenvergleiche ÖV zu MIV oder LV sind wenig bekannt. Ebenso ist das Potential der Minimierung der Anzahl von Umstiegen (Bsp. La Neuveville – Biel Bözingen – Industrie) oft ein entscheidender Faktor für die Verkehrsmittelwahl. Dabei ist die Identifikation der Ziel- und Quellorte entscheidend.</p>	<p>Zuständigkeiten Kanton Region Dritte</p> <p>Die Planung des öffentlichen Regionalverkehrs erfolgt unter Federführung der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) Biel-See-land-Berner Jura in Zusammenarbeit mit Kanton, Gemeinden und Transportunternehmen. In deren Planungen wird das ÖV-Potenzial jeweils anhand von Ziel- und Quellorten, Wunschlinien, Umsteigebeziehungen, Fahrzeiten etc. ermittelt und berücksichtigt</p>
<p>Nr.</p> <p>Problembereich</p> <p>Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument</p> <p>Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe</p>	<p>ÖV2 – Mobilität der Zukunft</p> <p>Das zukünftige Mobilitätsverhalten in der Region kann sich durch veränderte Gewohnheiten (z. B. Homeoffice), neue Verkehrsträger und neue Angebote rasch ändern. In diesem Kontext sind teure Infrastrukturvorhaben kritisch zu hinterfragen.</p> <p>W: Verein Biel Seeland, im Rahmen eines AP</p> <p>E und W: Spezifische Studie Raum Biel mit Möglichkeiten zu Zukunftskonzept neue Mobilität, Mikromobilität, Intermodalität, Parkierung, Mobilität as a service, Bevorzugung mehrfachbesetzter Fahrzeuge</p>	<p>Zuständigkeiten Dritte EBBN</p> <p>Für die übergeordnete Mobilitätsentwicklung bzw. deren Analyse untersucht das Bundesamt für Raumentwicklung <u>ARE</u> unterschiedliche Szenarien im langfristigen Horizont, siehe Verkehrsperspektiven 2050. Dies bildet die Grundlage für die Planungen der Partner/-innen.</p> <p>Im Rahmen der Entwicklung der Konzepte und Strategien aller Partner/-innen fliessen die Themen neue Mobilität, Mikromobilität, Intermodalität, Parkierung, Mobility as a service etc. ein. So wird zum Beispiel im Gesamtverkehrskonzept von Nidau explizit «neue Mobilitätsangebote und -lösungen», wie zum Beispiel einem Veloverleihsystem thematisiert.</p>
<p>Nr.</p> <p>Problembereich</p> <p>Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument</p> <p>Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe</p>	<p>ÖV3 – Intermodalität, kombinierte Mobilität</p> <p>Die kombinierte Mobilität erlaubt es, je nach den örtlichen Verhältnissen, innerstädtisch das effizienteste Verkehrsmittel zu nutzen. So ist im Zentrum der Raumbedarf ein wichtiges Kriterium, das der ÖV am effizientesten abzudecken vermag. Umsteigepunkte MIV zu ÖV/LV müssen deshalb an guten peripheren Anbindepunkten erfolgen, wo auch eine hohe MIV-Dichte vorhanden ist.</p> <p>W : Concept intermodalité Etude seeland-biel-bienne</p> <p>E: Es ist ein Konzept „Kombinierte Mobilität“ zu erstellen (Regionen!). Dabei ist u. a. die Effizienz von Park + Ride und Hub's an potenziellen Standorten wie z. B. am Bahnhof Studen und Mett, Brügemoos A5, Anbindung Regiotram an Hubs: Bözingenfeld A5 und Bereich Nidau/Ipsach, Ausfahrt Orpund A5 zu prüfen. Hubs können nur mit zielortspezifischen Massnahmen zu MIV funktionieren (Push and Pull).</p>	<p>Zuständigkeiten -</p> <p>Vgl. Seite 13</p>

<p>Nr.</p> <p>Problembereich</p> <p>Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument</p> <p>Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe</p>	<p>ÖV4 – Parkierung MIV</p> <p>Die MIV-Nutzung und insbesondere deren Parkierungsanlagen beanspruchen im Vergleich zum ÖV viel Raum. Ebenso sind die Verkehrsflächen im innerstädtischen Bereich vermehrt in Konkurrenz mit den raumeffizienteren Verkehrsmitteln des LV und ÖV. Die Parkierung ist deshalb gezielter mit dem Städtebau abzustimmen ... Flächenaufteilung optimieren.</p> <p>W und E Nidau und Biel: Parkierungskonzept Städte notwendig</p> <p>W und E: Parkierungskonzept auf Städtebau abstimmen: Angebot PP abstimmen, weniger ungedeckte, offene PP da diese städtebaulich ineffizient sind.</p>	<p>Zuständigkeiten Biel/Bienne Nidau Brugg Ipsach Port Dritte</p> <p>Für die öffentliche Parkierung sind die Partner/-innen zuständig.</p> <p>In Nidau ist die Parkraumbewirtschaftung Teil des Gesamtverkehrskonzepts. In Port wird eine Parkzone «Blaue Zone» inkl. Tempo 30 eingeführt und in Ipsach besteht in der Seezone eine Parkraumbewirtschaftung. Zurzeit erarbeitet die Stadt Biel/Bienne auf der Basis der Gesamtmobilitätsstrategie ein Parkierungskonzept. Die Ergebnisse werden Anfangs 2025 erwartet. Die Fachverbände aus dem Bereich Mobilität werden im Prozess miteinbezogen. Auch im Schwerpunktgebiet Bruggmoos wird das Thema Parkierung anhand der zu erarbeitenden Mobilitätskonzepte behandelt.</p>
<p>Nr.</p> <p>Problembereich</p> <p>Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument</p> <p>Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe</p>	<p>ÖV5 – Umsteigehub MIV-ÖV</p> <p>Construire une jonction TIM près de l'endroit le mieux connecté en transports public (Bahnhof Biel)</p> <p>W: Bei Varianten und Hub-Konzept weiter zu diskutieren, ÖV3</p>	<p>Zuständigkeiten -</p> <p>Vgl. Seite 13</p>
<p>Nr.</p> <p>Problembereich</p> <p>Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument</p> <p>Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe</p>	<p>ÖV6 – Beeinflussung Mobilitätsverhalten</p> <p>Hohe Verkehrsbelastungen konzentrieren sich zu morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden. Ebenso ist die durchschnittliche Auslastung eines Personenwagens mit 1.1 Personen sehr tief.</p> <p>Potentialstudie Beeinflussung Mobilitätsverhalten E RGSK und AP</p> <p>E: Mit Massnahmen zum Mobilitätsmanagement liessen sich die Spitzenbelastungen brechen und die bestehende Infrastruktur besser ausnutzen. Dabei sind Massnahmen wie die Bevorzugung mehrfachbesetzter Autos, Homeoffice, unterschiedliche Arbeitszeitmodelle, Schulbeginn (z. B. Gymer), Mobility Pricing usw. zu prüfen.</p>	<p>Zuständigkeiten Kanton Region Biel/Bienne Nidau Brugg Ipsach Port Dritte</p> <p>Das Thema ist in den Konzepten, Strategien etc. der Partner/-innen verankert. Im Vordergrund steht die Schaffung einer attraktiven Infrastruktur, die ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten fördert. Neben diesen Infrastrukturvorhaben (im Sinne von einem nachhaltigen und funktionierenden Gesamtverkehrssystem) sind auch weitere Massnahmen wie z.B. das Mobility Pricing bei der Stadt Biel/Bienne in Bearbeitung.</p>
<p>Nr.</p> <p>Problembereich</p> <p>Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument</p> <p>Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe</p>	<p>ÖV7 – Nördlich Bielersee</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung Plateau, Ligerz an Twann (SBB) - Schlechte ÖV Nutzung - Jura Bernois ... ÖV Anbindung schlecht <p>E: RVK</p> <p>E: Gutes Angebot ist auch nach Inbetriebnahme SBB Ligerztunnel sicher zu stellen. E und W: ÖV in der Peripherie weiter entwickeln, Umsteigehubs attraktivieren. Hubs an den eher peripheren Orten weniger attraktiv/ungeeignet, vgl. ÖV3</p>	<p>Zuständigkeiten Dritte</p> <p>Diese Fragestellung wurde im Rahmen des <u>Angebotskonzepts Nördliches Bielerseeufer und Plateau de Diesse</u> sowie im ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel bearbeitet, vgl. Seite 11.</p>

Nr.	ÖV8 – Tangentiallinie SBB/BLS Jura-Bern	Zuständigkeiten Biel/Bienne RVK Kanton Dritte
Problembereich	Fehlende Tangentiallinie SBB/BLS Jura-Bern (Moutier, resp. vom St. Immortal/Sanceboz ohne Umsteigen Rtg. Bern)	Diese Fragestellung wurde im Rahmen der Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045 bearbeitet, vgl. auch Seite 11.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	E und W: RGSK/AP, Sachplan ÖV Stadt Biel, GVK Nidau und RVK: Studie zu erstellen	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Neues ÖV-Konzept mit neuer Haltestelle im Bereich SBB Unterhaltszentrum bis Brügg (Tangentiallinie ist pquaiisch vorhanden, allfällige Haltestelle fehlt. Idee für Langfristmassnahme: Neue regional bedeutsame Haltestelle z. B.in Biel beim Unterhaltszentrum oder Bahnhof Brügg. Zu MIV konkurrenzfähige Verbindung Jura-Brügg-Bern/ ev. Thun. Ebenso optimale Anbindung an neues Spitalzentrum in Brügg, Varianten prüfen wie Taubenloch direkt Rtg. Süd ermöglichen.	
Nr.	ÖV9 – Neuer Zughalt Bözingenfeld für Delle-Biel	Zuständigkeiten RVK Kanton Dritte
Problembereich	Bözingenfeld: Halt/Re aus Delle / (BEDU Uhrenarbeiter)	Diese Fragestellung wurde im Rahmen der Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045 bearbeitet.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	E, RVK	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Potenzial und Attraktivierung für ÖV, vgl. auch ÖV1. Brügg-Bern/ ev. Thun. Ebenso optimale Anbindung an neues Spitalzentrum in Brügg, Varianten prüfen wie Taubenloch direkt Rtg. Süd ermöglichen.	
Nr.	ÖV10 – Südlich Bielersee	Zuständigkeiten Biel/Bienne RVK
Problembereich	Das ÖV Potenzial scheint nicht ausgenützt zu werden.	Diese Fragestellung wurde im Rahmen des ÖV-Konzepts 2035 bearbeitet, vgl. Seite 11.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	W, E: Studie im Rahmen von RGSK/ AP, GVK Nidau	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	W und E: Es ist eine Studie zum Potenzial der Durchmesser-Verbindung Ins-Biel-Bözingenfeld und des Verkehrsträgers notwendig (Regiotram oder busähnliches Verkehrsmittel). Dabei ist die Kombination mit allfälligem Porttunnel einzubeziehen.	
Nr.	ÖV11 – Bus Mett	Zuständigkeiten Biel/Bienne RVK
Problembereich	Der Bus nach Mett erreicht zu Spitzenzeiten oft die Auslastungsgrenze.	Diese Fragestellung wurde im Rahmen des ÖV-Konzepts 2035 bearbeitet, vgl. Seite 11.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument		
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	Ist kurzfristig abgedeckt durch RVK, resp. mit Regiotram-Studie abzudecken (vgl. Nr. ÖV10)	

Nr.	ÖV12 – Anbindung Spitalzentrum Biel	Zuständigkeiten Biel/Bienne
Problembereich	Kapazitäts- und Zufahrtsprobleme zum Spitalzentrum Biel	Im mittelfristigem Horizont wird das Spitalzentrum nach Brügg verlegt. Entsprechend wird dieses Problem ab ca. 2029 wegfallen. Die Erschliessungsthematik wird ein zentraler Bestandteil der zukünftigen Arealentwicklung Beaumont sein, welche kurz- bis mittelfristig angegangen wird.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument		
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	A: Kurzfristig keine Lösung, erübrigt sich jedoch mit neuem Standort des Spitalzentrums Biel	
Nr.	ÖV13 – Nidau, Anbindung Entwicklungsgebiet Mikron	Zuständigkeiten Nidau Dritte
Problembereich	Nidau, Entwicklung Industriegebiet Mikron/ Arbeitszone	Es ist angedacht, dass eine Bahnunterführung Haltestelle Beunden in den zukünftigen Agglomerationsprogrammen integriert und dem Bund zur Mitfinanzierung beantragt wird.
Empfehlung zu Zuständigkeit / Planungsinstrument	Mit Standortentwicklung durch Stadt Nidau abzudecken	
Empfehlungen, Hinweise Kerngruppe	E: Die LV-Querung von Mikron zu Bahnhof Beunden ist zu verbessern.	



TITELBILD: VON PETER STEINER AUF UNSPLASH
LAYOUT UND PUBLIKATION: ESPACE BIEL/BIENNE.NIDAU
ADMIN@ESPACE-BBN.CH
WWW.ESPACE-BBN.CH