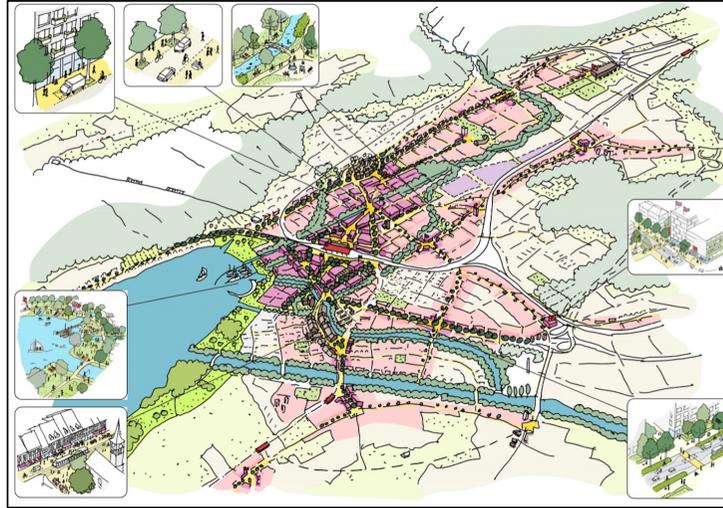


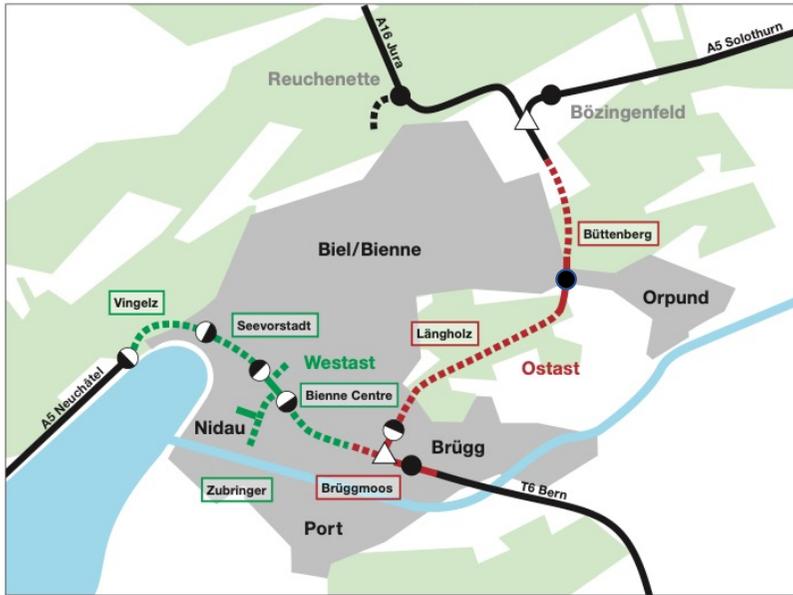
Dialogprozess Westast Biel



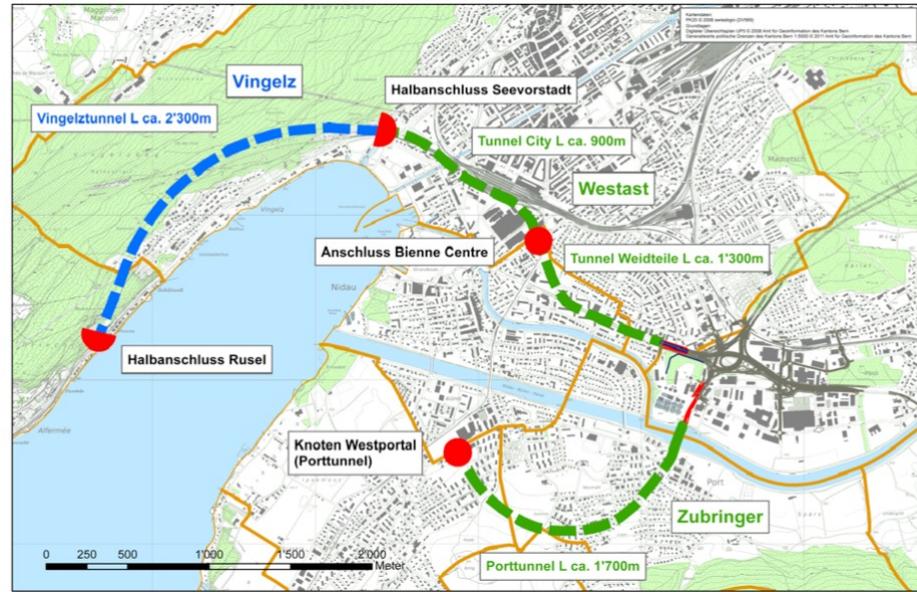
Anlass SVI Regionalgruppe Bern
Biel, 25. August 2021

Han van de Wetering
Fritz Kobi

Westast, Branche Ouest



- Anschluss
- Halbanschluss (schwarz = Auf-/Abfahrtrichtung)
- △ Verzweigung

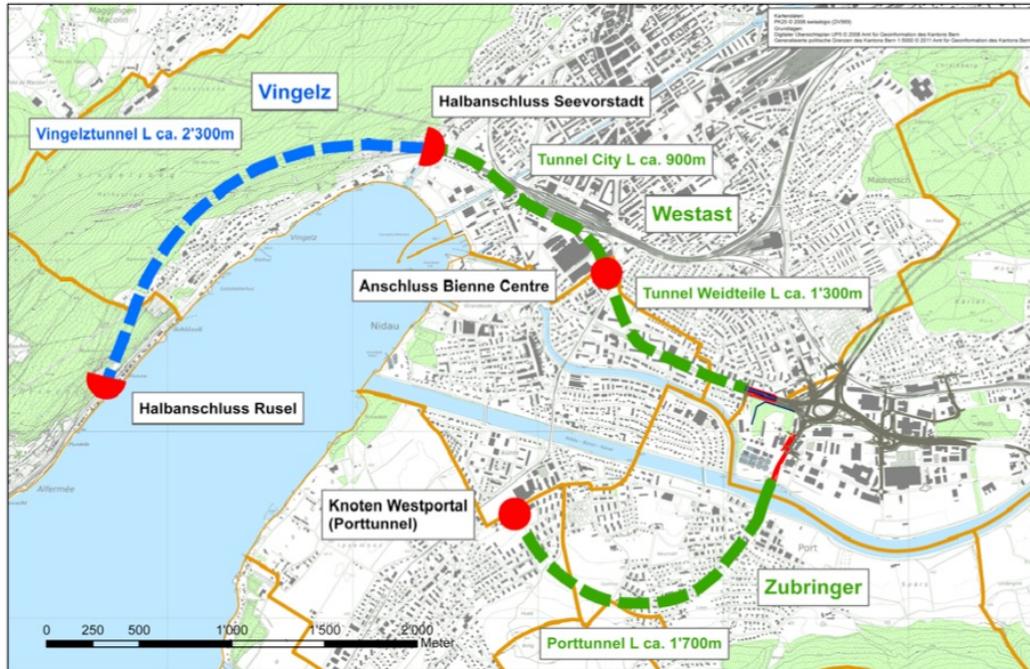


Vor Kommission Stöckli

2010

Nach Kommission Stöckli

Westast, Branche Ouest



Vier Spuren Bruggmoos – Seevorstadt
(Zwei zweispurige Tunnels, total 2.6 km)

Vollanschluss Bienne – Centre

Halbanschlüsse Biel Seevorstadt und Rusel

Umfahrungstunnel Vingelz (zwei Spuren, total 2.3 km)

Porttunnel und neue Brücke (zwei Spuren, total 1.8 km)

Verkehrsbelastungen (nach Inbetriebnahme Ostast am 27. Oktober 2017)

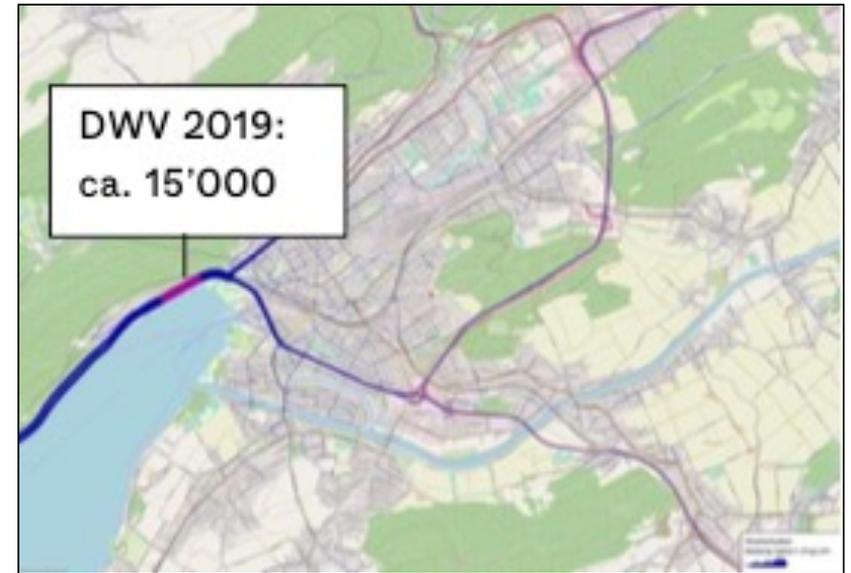
Strasse	Durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV (Motorfahrzeuge)		
	2017	2018	2019
Bözingerstrasse	15'800	14'100	14'000
Reuchentestrasse	18'100	14'100	9'700
Seevorstadt	16'300	12'800	-
Biel Bernstrasse*Seite Brüggmoos	18'000	20'500	20'100
Biel Kelten / Bernstrasse	-	22'800	21'700
Guido-Müller-Platz*	32'800	31'700	28'000
Ländtestrasse	13'600	13'200	13'300
Aarbergerstrasse	9'100	8'200	7'600
Biel Murtenstrasse	15'900	13'700	12'900
Twann / Windreis	14'700	13'100	13'800
Port Wehrbrücke	14'300	16'600	16'200
Port Allmendstrasse	9'400	10'400	8'700
Nidau Hauptstrasse	18'000	16'100	15'600
Ipsach Hauptstrasse	11'200	10'600	11'200
Ipsach, Ipsachstrasse	14'600	14'900	14'500
* Summe der Knotenzufahrten			

Verfügbare Auto-Abstellplätze am Arbeits- oder Ausbildungsort in den Agglomerationen im Kanton Bern

(Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015)

	Ja, gratis	Ja, bezahlt	Nein
Biel / Bienne	53.5%	22.3%	24.2%
Bern	35.1%	31.9%	33.0%
Thun	47.7%	22.8%	29.6%

Biel, Verfügbare Auto- und Veloabstellplätze am Arbeitsort

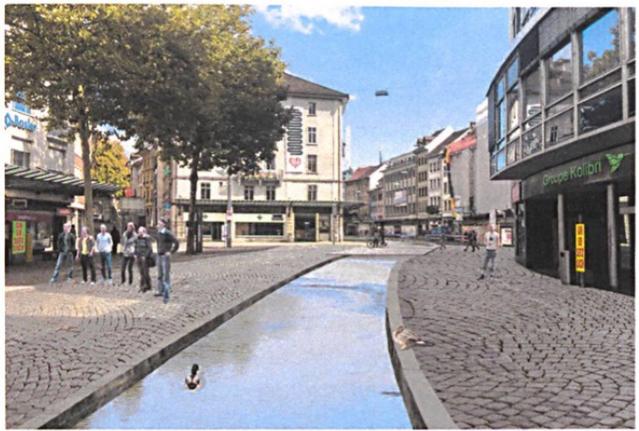


Biel, Anteil Durchgangsverkehr: ca. 20%

Westast so besser: Boulevard statt Schneise schlagen



Heute rollt Transitverkehr durch die Bieler Seedorstadt, doch ...



... künftig soll es hier ruhig werden.

Hochparterre 1-2/18 - Boulevard bauen statt Schneise schlagen





Auflageprojekt



Dialogprozess

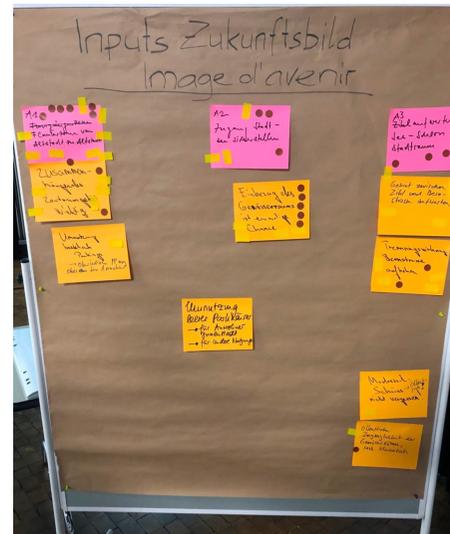
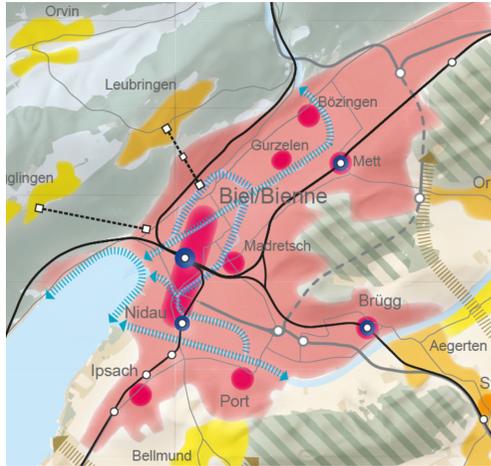
Dialoggruppe
(8 Sitzungen)

Kerngruppe
(19 Sitzungen, exkl.
Arbeitsgruppen)

Projektleitung
Experten
Sekretariat
Kommunikation
(Koordinations- und
Vorbereitungssitzungen)



Zukunftsbild / Image d'avenir



Zukunftsbild

Synthese der Vorschläge aus der Kerngruppe mit Rückmeldungen aus der Dialoggruppe, Zukunftsbild AP als Basis.

Konkrete Aussage wichtig: genauere Verortung der Entwicklungen, Eingriffe, Freiräume, Infrastrukturen.

Zukunftsbild als wichtiger Prozessschritt: Aushandlung der Lösungssuche!

Zukunftsbild als Basis für Entscheidung / Lösungssuche der langfristigen Verkehrslösung, Verkehrsvarianten noch nicht dargestellt.

Zukunftsbild soll inspirieren und die Absichten veranschaulichen: nicht Fokus auf Text oder Plan, sondern Darstellung als räumliches Bild.

Zentrale Frage: was wollen wir?

Zukunftsbild / Image d'avenir

1: Zusammenhängendes
Zentrumsgebiet zwischen Biel
und Nidau

2: Durchgehendes Seeufer,
Stadt am See

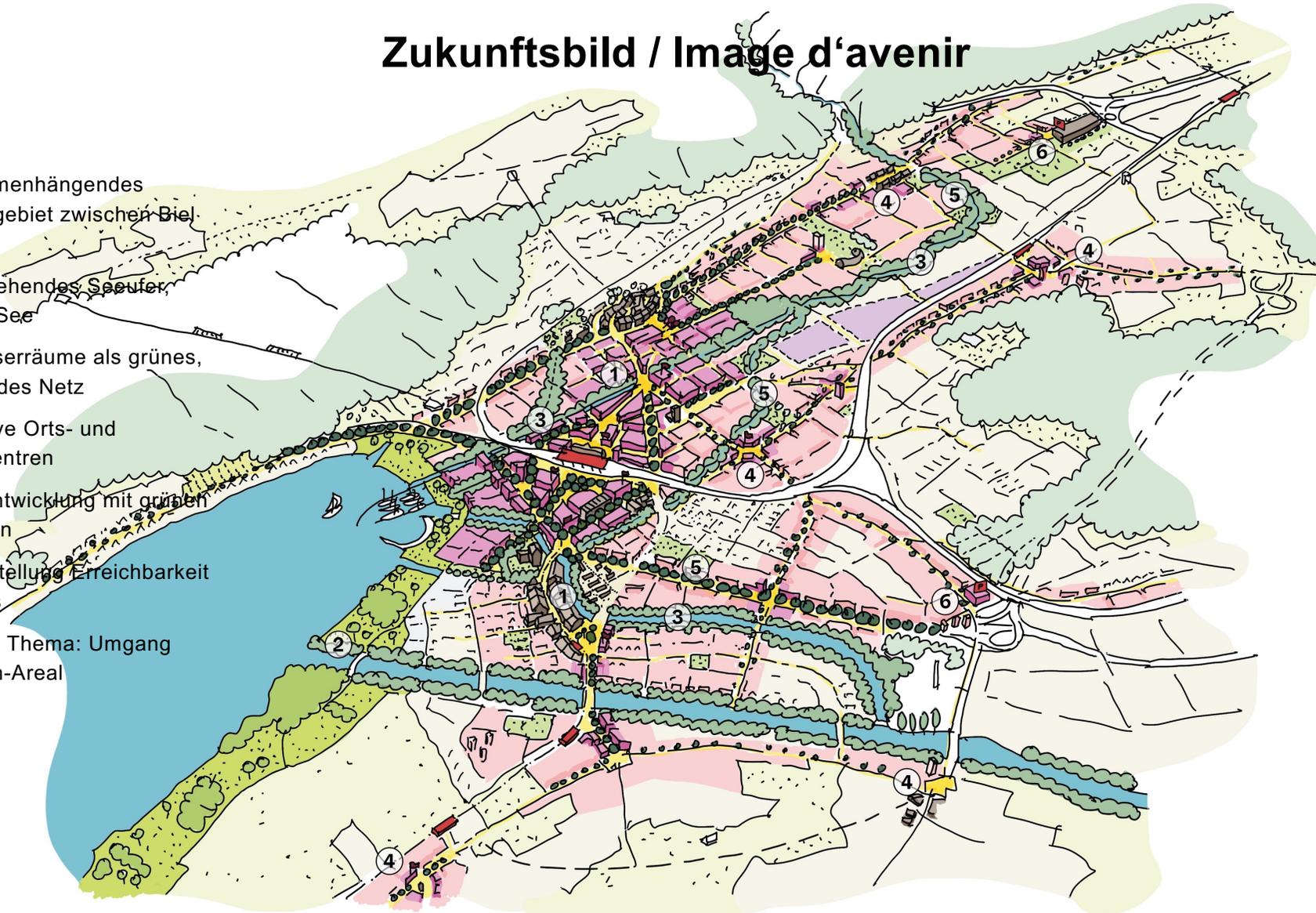
3: Gewässerräume als grünes,
verbindendes Netz

4: Attraktive Orts- und
Quartierzentren

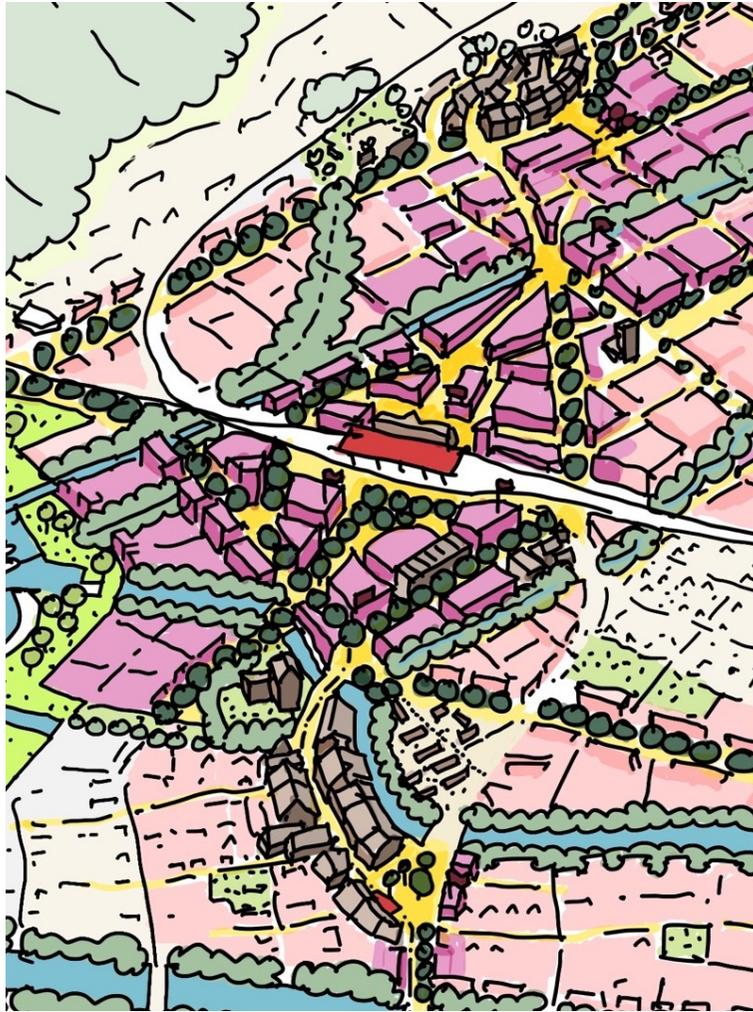
5: Innenentwicklung mit grünen
Freiräumen

6: Sicherstellung Erreichbarkeit
MIV: Hubs

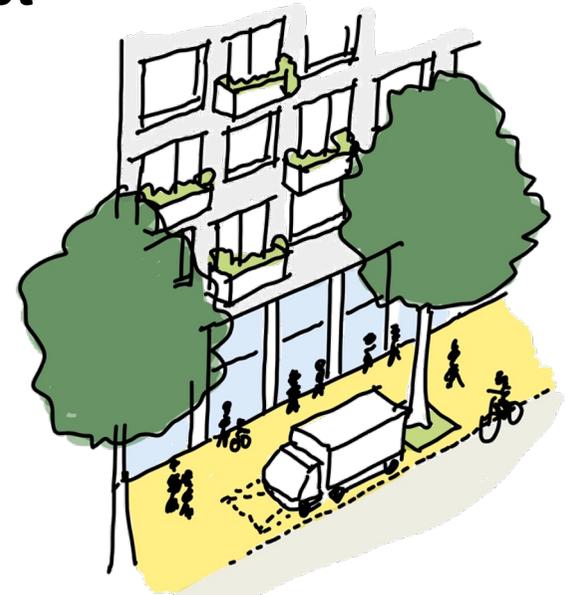
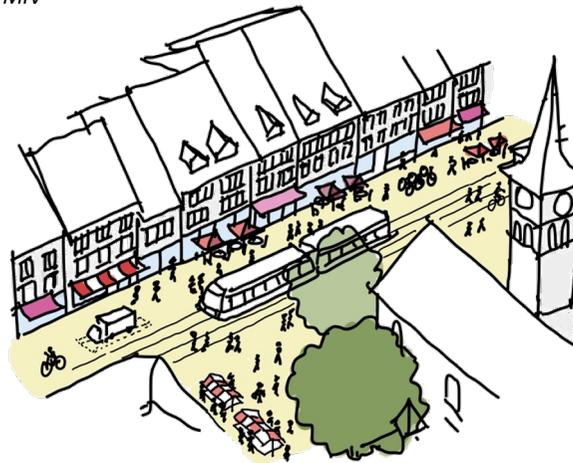
Spezielles Thema: Umgang
Güterbahn-Areal



Zukunftsbild / Image d'avenir: Zusammenhängendes Zentrumsgesamt



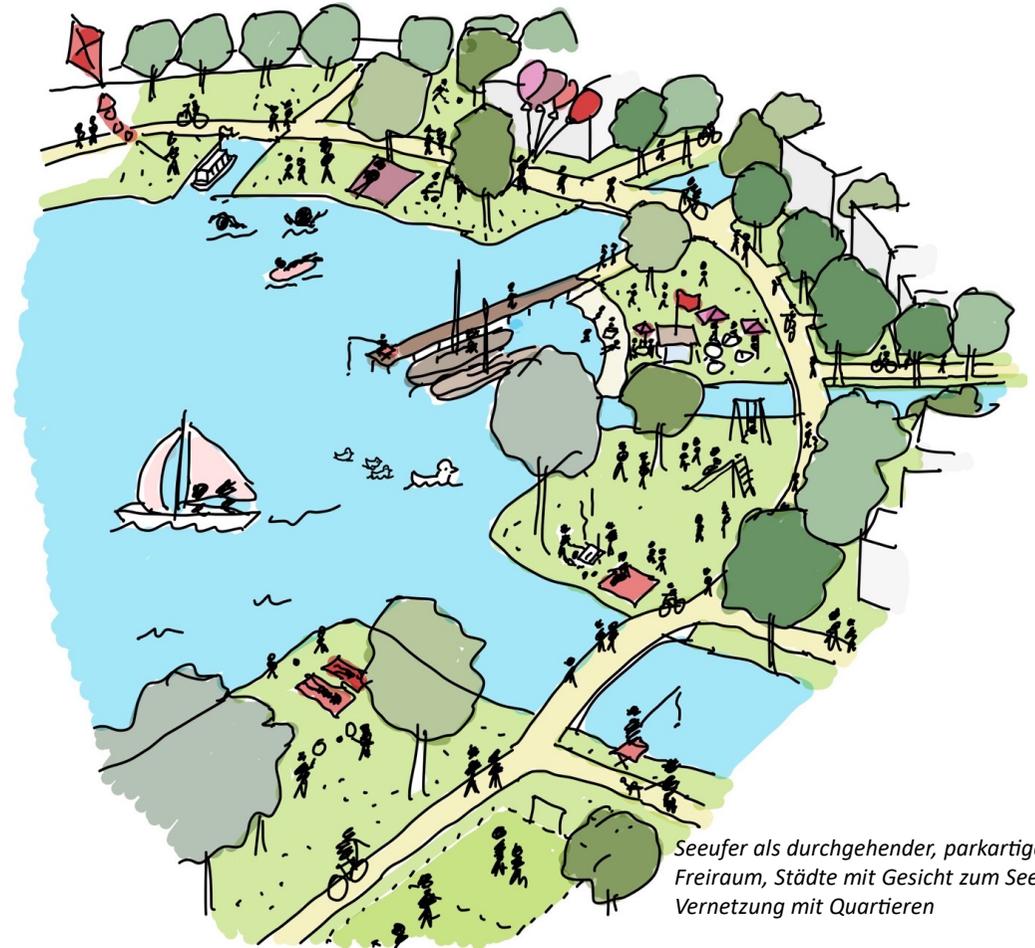
*Strasse als Flanierzone, Fokus auf Fuss- und
Veloverkehr / ÖV / Mikromobilität, Reduktion
MIV*



*Hohe Dichte, starke Durchmischung (aktive
EG, Wohnen im OG), Sicherung Anlieferung,
keine oberirdische PP*

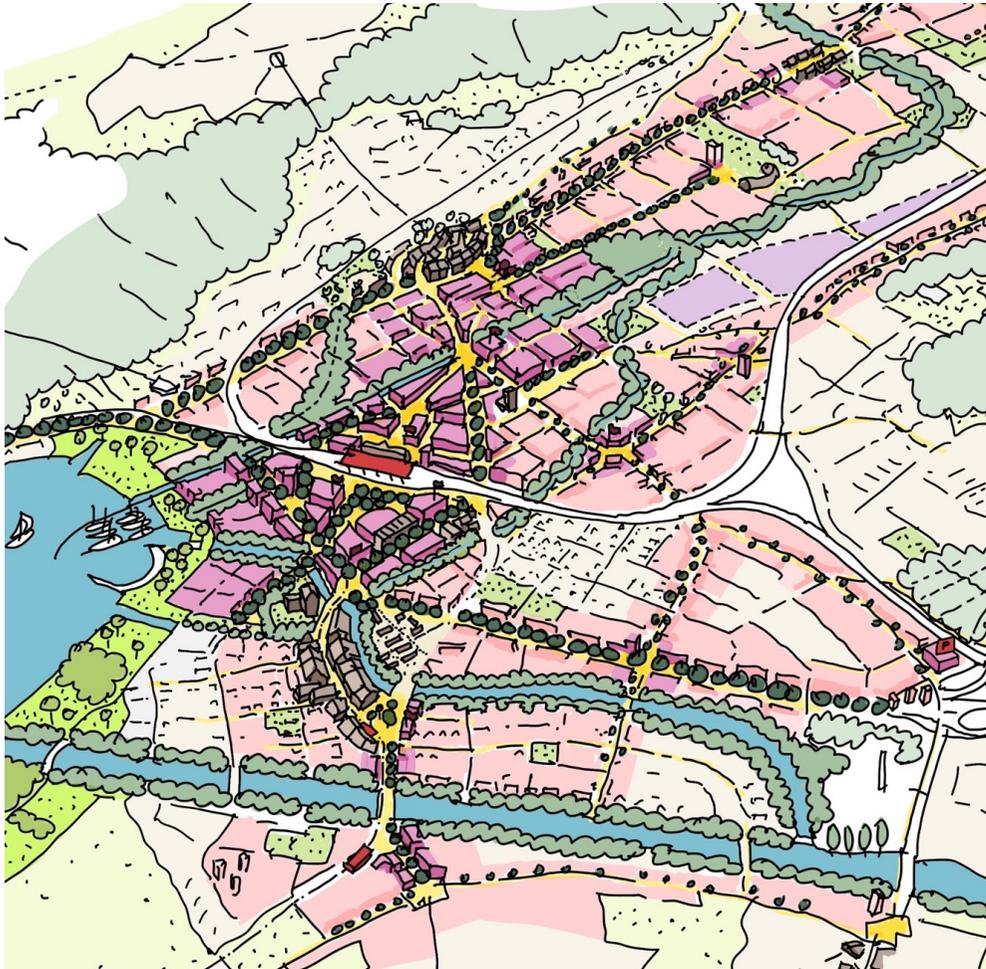
*Städtli Nidau: Profitieren vom Verkehr,
leistungsfähiges ÖV-System zur Belebung /
Schaffung von Laufkundschaft im Zentrum*

Zukunftsbild / Image d'avenir: Durchgehendes Seeufer



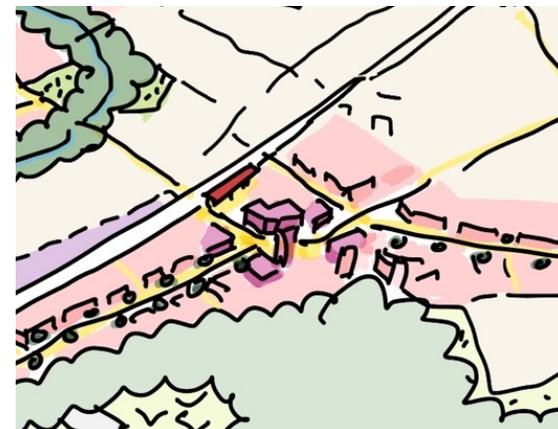
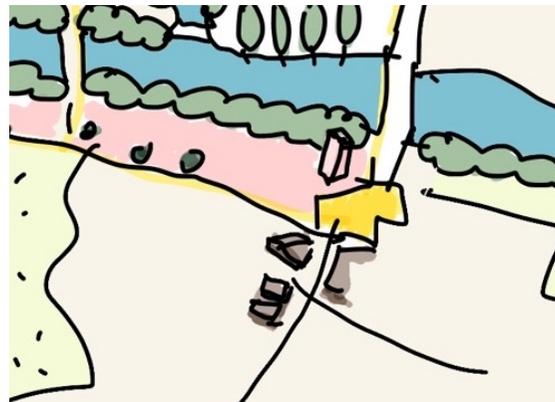
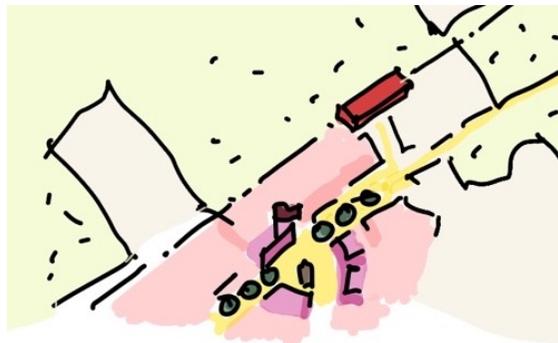
*Seeufer als durchgehender, parkartiger
Freiraum, Städte mit Gesicht zum See,
Vernetzung mit Quartieren*

Zukunftsbild / Image d'avenir: Gewässerräume als grünes Netz



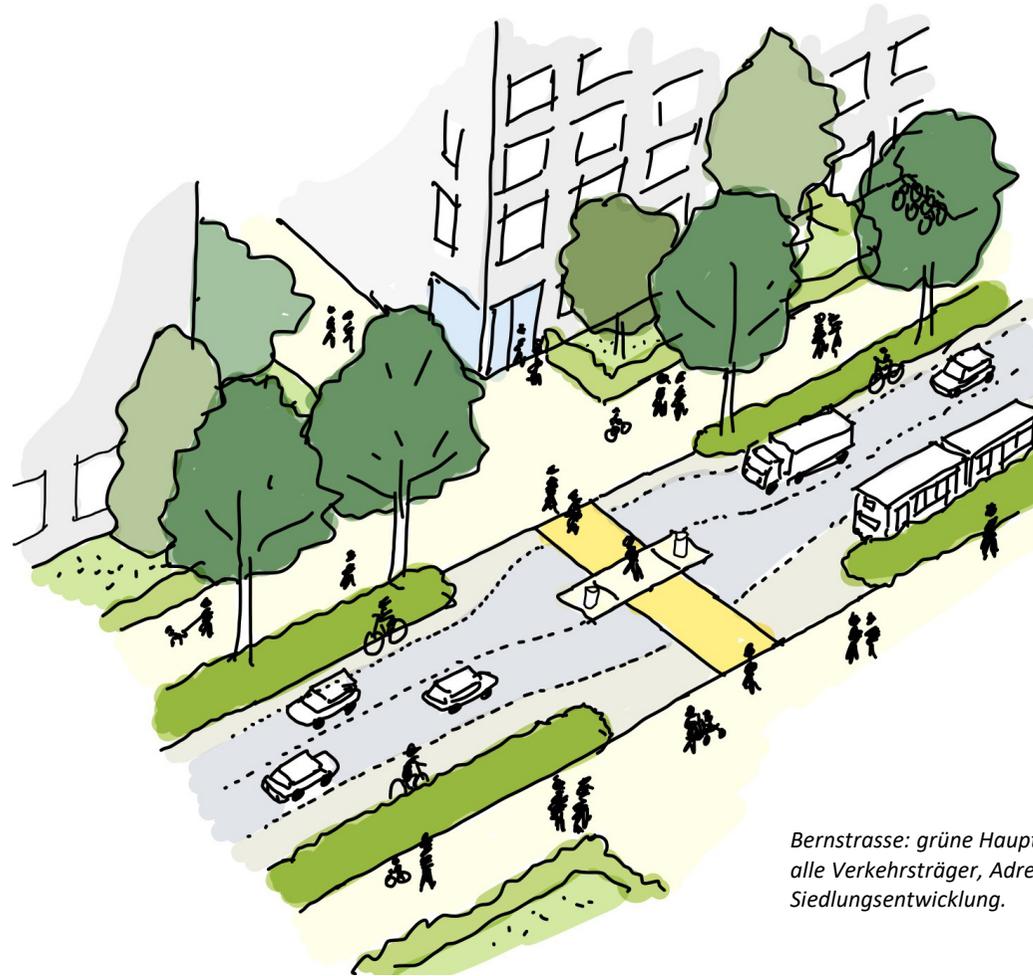
Gewässerräume (Schüssarme, Zihl, Nidau-Bürenkanal usw.) als grünes Netz, Revitalisierung, Strukturierung des LV-Wegnetzes, Einbindung von Parkanlagen

Zukunftsbild / Image d'avenir: attraktive Orts- und Quartierzentren

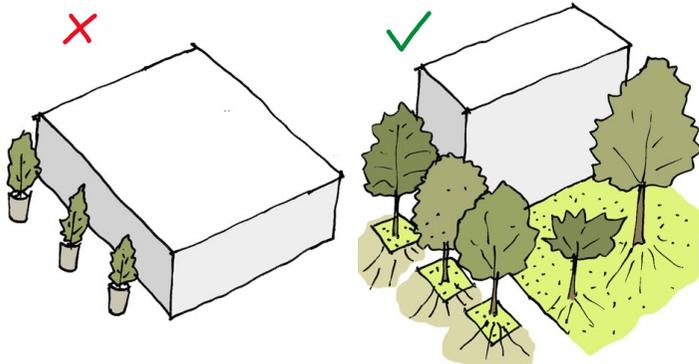


Stadt der kurzen Wege, attraktive Orts- und Quartierzentren in der gesamten Region: Madretsch, Bözingen, Mett, Ipsach, Port, Verkehrsfrequenzen nutzen

Zukunftsbild / Image d'avenir: attraktive Orts- und Quartierzentren

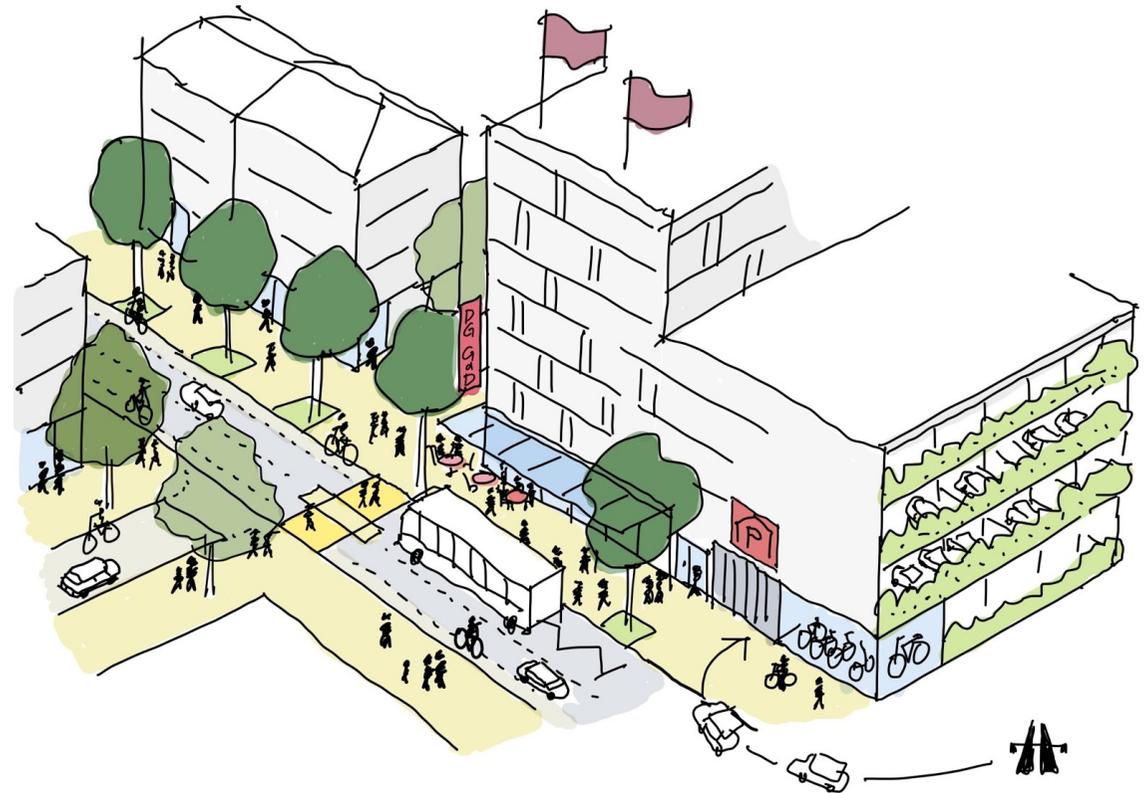


Bernstrasse: grüne Hauptstrasse für alle Verkehrsträger, Adresse der Siedlungsentwicklung.



Mit der Innenentwicklung entstehen neue Natur- und Freiräume

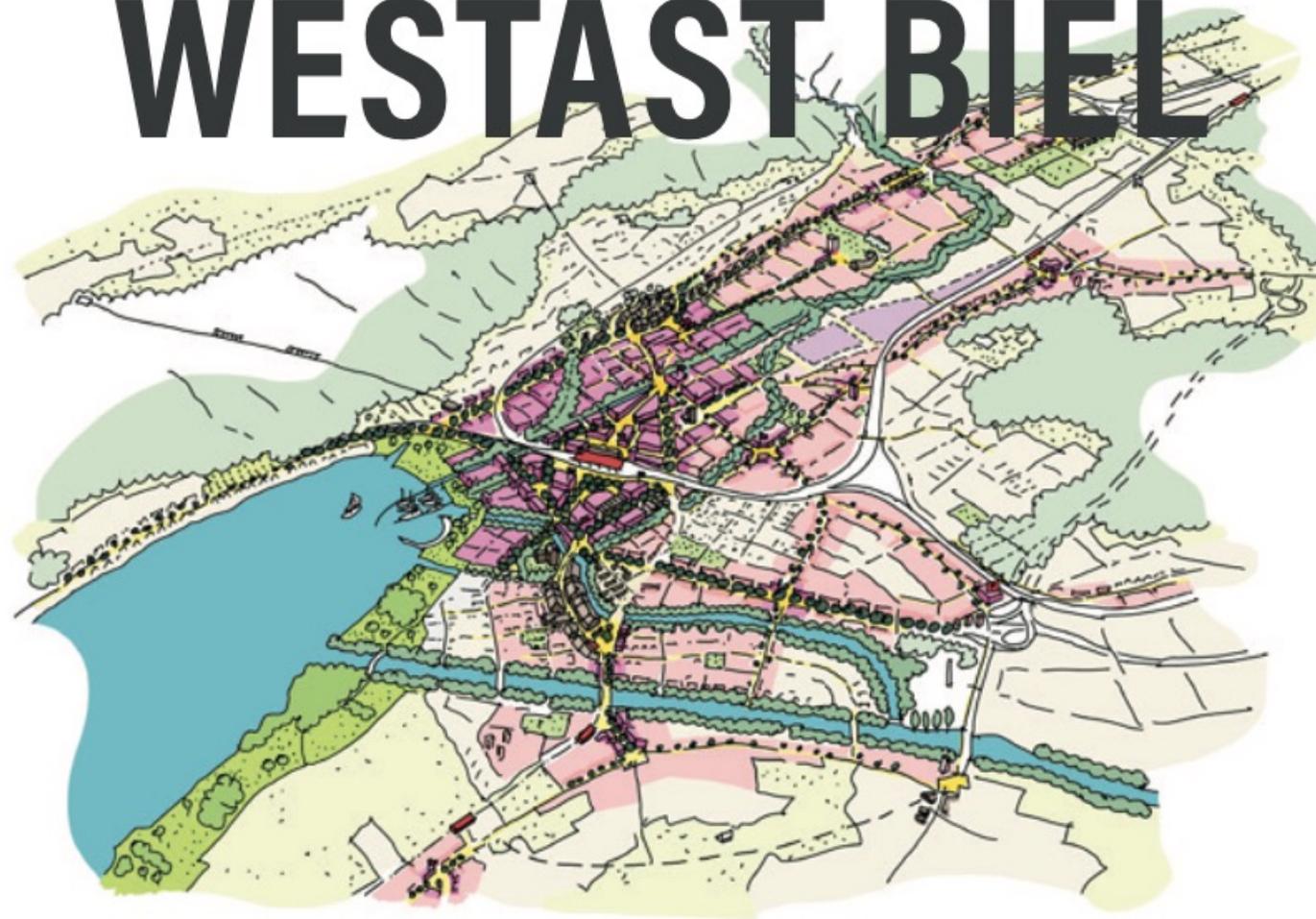
Zukunftsbild / Image d'avenir: Sicherstellung Erreichbarkeit MIV



Umsteigegebäude im Bereich eines Autobahnanschlusses, Integration in einem Quartiertreffpunkt, Frequenzen als Mehrwert; 2 geeignete Standorte: Brüggmoos / Portstrasse und Tissot-Arena

Generell: Fokus auf unterirdischen Lösungen für den MIV, z.B. Zubringer in Parkgarage als Sackgasse (Zweckmässigkeit zu prüfen)

DIALOGPROZESS **WESTAST BIEL**



SCHLUSSBERICHT VOM 7. DEZEMBER 2020

Erkenntnisse zu Istzustand und Handlungsbedarf

1. ERKENNTNIS:
DIE ZWEISPRACHIGE REGION BIEL
IST EIN STARKER
WIRTSCHAFTSSTANDORT

2. ERKENNTNIS:
BIEL/SEELAND IST EINE
REGION MIT WEGWEISENDER
GESAMTMOBILITÄTSSTRATEGIE*

3. ERKENNTNIS:
BIEL/SEELAND IST EINE REGION
MIT WEGWEISENDER
STADTENTWICKLUNG

4. ERKENNTNIS:
DIE BLOCKADE DURCH DAS PROJEKT
«WESTAST» STOPPT DIE LANGFRISTIGE
ENTWICKLUNG

5. ERKENNTNIS:
DIE LANGFRISTIGE ENTWICKLUNG
GEHT VOM BESTAND AUS

6. ERKENNTNIS:
VERKEHRSWEGE SIND AUCH
EINE CHANCE

7. ERKENNTNIS:
ES BRAUCHT GESAMTHEITLICHE
MASSNAHMEN
AUF DER STADTEBENE



4: Das Entwicklungsgebiet zwischen Bahn und See ist als urbanes Quartier mit Dienstleistungen, Wohnungen, Bildungs- und Freizeitangeboten sowie attraktiven öffentlichen Räumen weiter zu stärken. Biel wird zur Stadt am See.

5: Die Stadtentwicklung ist auf 20 bis 25 Jahre blockiert

Empfehlungen zu kurz- und mittelfristigen Lösungen

1. EMPFEHLUNG:
VERANTWORTUNGSVOLLES
UND NACHHALTIGES MOBILITÄTS-
VERHALTEN FÖRDERN

2. EMPFEHLUNG:
STÄDTEBAULICHE STRATEGIE FÜR
DAS ENTWICKLUNGSGEBIET
ZWISCHEN BAHNHOF UND SEE

3. EMPFEHLUNG:
GESAMTHEITLICHES PROJEKT
BRÜGGMOOS - BERNSTRASSE -
LÄNDTESTRASSE - SEE-VORSTADT

4. EMPFEHLUNG:
WEITERENTWICKELN DES
ÖV-ANGEBOTS

5. EMPFEHLUNG:
PORTTUNNEL REALISIEREN UND
DEN ÖV DES RECHTEN
BIELERSEEUFERS BIS BÖZINGEN
WEITERENTWICKELN

6. EMPFEHLUNG:
HUBS UND P+R BEI DEN
AUTOBAHNANSCHLÜSSEN

7. EMPFEHLUNG:
ERSTE KONKRETE MASSNAHMEN
RASCH ANPACKEN



2: Städtebauliche Strategie für
das Gebiet zwischen Bahnhof
und See

3: Gesamtheitliches Projekt
Brüggmoos –Seevorstadt
(Städtebau, VBGK)

7: Inputs in laufende Projekte

Empfehlungen zur langfristigen Lösung

1. EMPFEHLUNG:
DIE LÄNGERFRISTIGE
ENTWICKLUNG IST UNSICHER

2. EMPFEHLUNG:
TUNNEL-LÖSUNG IST WICHTIGE
STRATEGISCHE OPTION

3. EMPFEHLUNG:
LEITLINIEN FÜR EINE
TUNNEL-LÖSUNG

4. EMPFEHLUNG:
MACHBARKEITSTUDIE



Bergmännische Tunnellösung



Ein gesamtheitliches und nicht nur ein technisches Vorgehen

Empfehlungen zum Prozess und zur Finanzierung

1. EMPFEHLUNG:
KONSEQUENTE UMSETZUNG

2. EMPFEHLUNG:
ÜBERGEORDNETE
PROJEKTORGANISATION

3. EMPFEHLUNG:
MONITORING UND CONTROLLING
REGIONAL ANGEHEN UND
EINFÜHREN

4. EMPFEHLUNG:
DIE FINANZIERUNG MUSS
SICHERGESTELLT SEIN



Wenn ist eine Tunnellösung nötig?
«WAS, WENN, WIE, WARUM».

Fazit 1: Empfehlungen für Autobahnprojekt in der Stadt

Gleichwertige, integrale Behandlung von Städtebau und Verkehr

- Städtebau nicht nur als Begleitplanung! Stadt und Verkehr bedingen einander, Verkehr ist nicht nur ein Problem, sondern hat auch positive Eigenschaften: Synergien kommen aber nur mit einem integralen Entwurf zum Tragen!

Es braucht eine massstabsübergreifende Planung

- Betrachtung Verkehrsbauwerk in Gesamtkontext
- Grosses Verkehrsprojekt soll mehrere Funktionen übernehmen: Regionale Erreichbarkeit, positive Auswirkungen auf lokaler Ebene

Behandlung des Faktors Zeit und Umgang mit dem Bestand

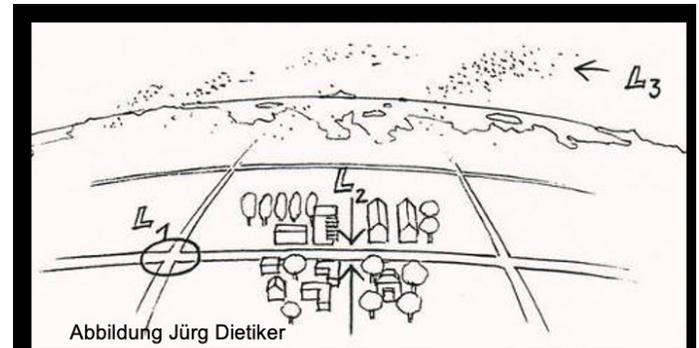
- Aufwärtskompatible Zwischenschritte / kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen

Projektgrösse

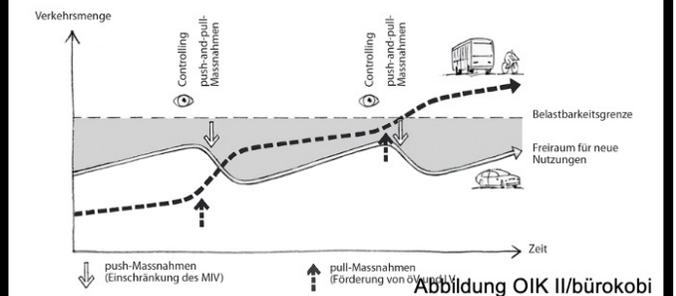
- Fokus auf kleine, zusammenhängende Massnahmen
- Monitoring und Controlling: Zweckmässigkeit einer Massnahme kann geprüft werden, Projektanpassung möglich
- Mehr nicht-bauliche Massnahmen (Verkehrsmanagement, PP-Bewirtschaftung, Raumplanung)

Fazit 2

- **Das Abstimmen von Städtebau und Umgang mit der Mobilität / Verkehr darf nicht nur ein Schlagwort sein, sondern muss gelebt werden**
- **Angebotsorientierte und nicht nachfrageorientierte Planung:**
 - Sind grosse Verkehrsbauserke in der Stadt, besonders für den Autoverkehr, überhaupt kompatibel mit der attraktiven, dichten, klimagerechten Stadt?
 - Es braucht stadtkompatible Verkehrsnormen und Richtlinien!
 - Massgebend ist die Belastbarkeit



Belastbarkeit



Beobachten und Steuern



push and pull - Massnahmen

- **Dialogprozess in Biel war nötig, sollte jedoch nicht Schule machen:**
 - Behörden den müssen Veränderungen der Wertvorstellungen frühzeitig erkennen und bei langfristigen Projekten rechtzeitig ernst nehmen
 - Viele unterschiedliche Interessen: Eine breite Mitwirkung / Partizipation ist zu empfehlen
 - Transparenz und Offenheit

Anhang

MITWIRKENDE AM DIALOGPROZESS

WESTASTBEFÜRWORDENDE ORGANISATIONEN

Organisation	Nachname	Vorname
ACS BERN, SEKTION BERN **	Schneider	Sandra
ARBEITSGRUPPE „A5 WESTAST“	Bachmann	Christian **
	Placi	Luca *
	Wiederkehr	Martin
BERNER KMU	Erb	Christoph
	Stebler	Miriam
HIV BERN	Guggisberg	Lars
	Haas	Adrian
	Wendling	Cecile*
KOMITEE „JETZT A5-WESTAST“	Conconi	Sandro
	Gurtner	Roland*/**
KOMITEE „PRO A5-WESTAST“	Gebel	Matthias
	Moser	Peter
TCS SEKTION BIEL/BIENNE-SEELAND	Bohnenblust	Peter*
	Bucher	Jean Christian
WIRTSCHAFTSKAMMER BIEL-SEELAND	Hürsch	Gilbert*
	Roch	Andrea

BEHÖRDEN

Organisation	Nachname	Vorname
GEMEINDE BRÜGG	Meichtry	Marc
GEMEINDE IPSACH	Firer	Leslie
	Stöckenius	Susanne
GEMEINDE PORT	Knuchel	Roland
	Mühlethaler	Beat
GEMEINDE TWANN-TÜSCHERZ	Bohnenblust	Margrit
REGIONALE VERKEHRSKONFERENZ	Berz	Thomas*
BIEL-SEELAND-BERNER JURA	Gerber	Bernhard
	Räber	Jürg
	Thomas	Ralph
STADT BIEL/BIENNE	Fehr	Erich*
	Schwickert	Barbara*
STADT NIDAU	Hess	Sandra*
	Messerli	Philippe*
VEREIN SEELAND.BIEL/BIENNE	Deckert	Madeleine
	Hegg	Andreas

* Mitglieder der Kerngruppe

** trägt dieses Dokument nicht mit

MITWIRKENDE AM DIALOGPROZESS

WESTASTKRITISCHE ORGANISATIONEN

Organisation	Nachname	Vorname
BERNER HEIMATSCHUTZ	Mentha	Luc
	Preiswerk	Catherine
	Thalmann	Ivo*
FUSSVERKEHR KANTON BERN	Zryd	Andrea
IG „HÄB SORG ZUR STADT“**	Neuhaus	Gabriela
	Wild	Ruedi
	Zimmermann	Jacqueline
KOMITEE „BIEL NOTRE AMOUR“	Meier	Mélanie*
	Hédiguer	Maurice
	Ünal	Claudia
KOMITEE „WESTAST SO NICHT!“	Duttweiler	Catherine*
	Loderer	Benedikt
	Vogt	Beatrice
LQV BIEL/BIENNE	Helbling-Giss	Beatrice**
	Rossel	Denis
PRO NATURA SEELAND	Arnold	Niels
	Stocker	Julien
PRO VELO BIEL/BIENNE-SEELAND-JURA BERNOIS	König	André*
	Rutishauser	Matthias
	Schlegel	Hanspeter

Organisation	Nachname	Vorname
STIFTUNG LANDSCHAFTSSCHUTZ SCHWEIZ	Grossenbacher	Franziska
	Rodewald	Raimund
VCS BERN	Epper	Bettina
	Scheuss	Urs*
	Zumbühl	Benjamin
VEREIN „BIEL WIRD LAUT“	Fuhrimann	Sarah
	Kronenberg	Sabine
VEREIN „GRUPPE S“	Briechle	Dennis
	Steinmann	Alfred
VEREIN „NETZWERK BIELERSEE“	Jakob	Adrian
WWF BERN	Trchsel	Martin

MITWIRKENDE AM DIALOGPROZESS

PROJEKTLEITUNG & EXPERTEN

Hans Werder	PRÄSIDENT
Han van de Wetering	EXPERTE STÄDTEBAU
Fritz Kobi	EXPERTE VERKEHR

ab August 2019:

Hansjörg Ryser, FR & Partner	Sekretariat, Moderation, Experte Partizipation
Andreas Schneider, F+W Communications GmbH	Sekretariat, Kommunikation

bis Juli 2019:

Jürg Abbühl, Infrakom AG	Sekretariat
------------------------------------	-------------

GESAMTANZAHL DER ABGEHALTENEN SITZUNGEN

DIALOGGRUPPE:	8
KERNGRUPPE:	19



Weidteile heute

Weidteile mit Westast Parklandschaft



745 gefällte Stadtbäume,
74 abgerissene Häuser,
2 Schlitz im Stadtkörper,
600'000 Lastwagenfahrten,
2'200 Millionen Franken Kosten,
20 Jahre Bauzeit,
20 Jahre Belästigung

ODER

0 gefällte Stadtbäume,
0 abgerissenes Haus,
0 Schlitz im Stadtkörper,
0 Lastwagen in Quartieren,
600 Millionen eingespart,
10 Jahre Bauzeit weniger,
0 Jahre Belästigung

Bilden Sie sich Ihre eigene Meinung!
 Faites-vous votre propre avis!

WESTAST SO BESSER!



Der Aufstand der Bevölkerung hat den Westast gebodigt. copyright:franknordmann/bielertagblatt