

Mobilität in Zeiten der Dichte

SVI-Veranstaltung vom 14. März 2018 in Biel

**Integration neuer Strasseninfrastrukturen am
Beispiel der A5 Umfahrung Biel/Bienne**

**Nachhaltige Sicherung der verkehrlichen
Entlastung des städtischen Lebensraumes
(Teil 1)**

Bernhard Gerber Projektleiter seeland.biel/bienne

1

Inhalt

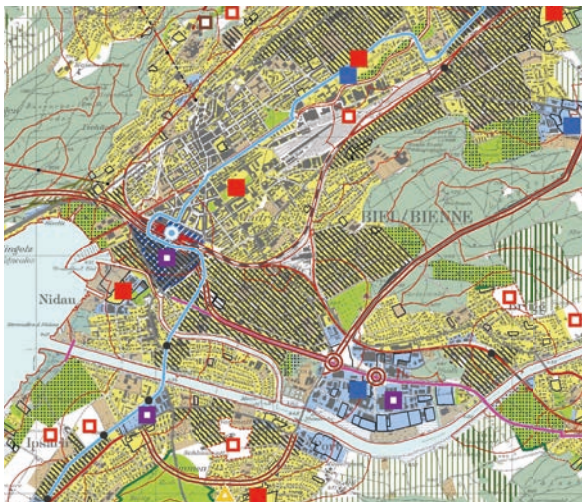
1. N5 und vfM – Teile der Gesamtplanung S+V
2. Richtplan vfM
3. Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast
4. Herausforderung fehlende Westumfahrung
5. Fazit – eine Einschätzung aus der Werkstatt

2

1. N5 und vfM – Teile der Gesamtplanung S+V

Richtplan RGSK Biel-Seeland / AP Biel-Lyss

- Mittlerweile AP 3. Generation (2004/2011/2016)
- Gibt übergeordneten Rahmen für N5 und vfM
- Funktionsfähigkeit Verkehrsnetz im Agglo-kern ist gestört
- Entwicklungseinschränkungen in Kernagglo
- Gefahr Stadtflucht infolge Beeinträchtigung Wohnumfeld



Quelle: s.b/b, Richtplan/
RGSK Biel-Seeland

3

1. N5 und vfM – Teile der Gesamtplanung S+V

Ziele und Strategien der Agglomeration Biel/Bienne:

- Bremsen des Verkehrswachstums durch Trendkorrektur bei der Gesamtregionalen Siedlungsentwicklung
- Möglichst rasche Inbetriebnahme der A5 Umfahrung; Verstärkung und Sicherung der Entlastungswirkung mit vfM
- Bis dahin: Sicherstellen der Mobilität mit geeignetem Massnahmenpaket auf best. Strassennetz
- Speziell Etappe Zustand Ostast: Funktionsfähigkeit im südwestlichen Teil der Kernagglomeration gewährleisten
- Ehrgeiziges Ziel: MIV-Wachstum von 1% p.a. vermeiden, Umlagerung auf öV und LV

Koordination RGSK/AP - vfM

- Generelle Ziele für Strassennetz im RGSK/AP; nur wenige konkrete Strassenmassnahmen
- **Wesentliches Umsetzungsprojekt ist der Richtplan vfM**

4

2. Richtplan vfM

Auftrag und Zweck

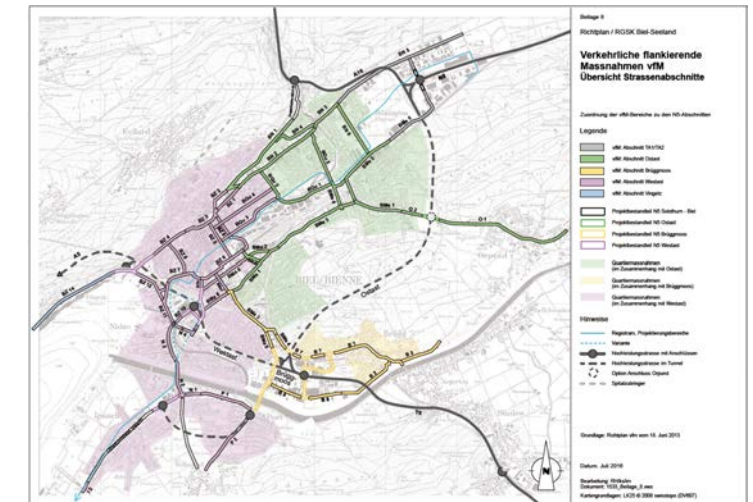
- Auftrag: die Realisierung der vfM ist in den Plangenehmigungen N5 Ostast (2004) und Brüggmoos (2010) festgehalten
- Ziel: Die Entlastungswirkung der N5 soll durch vfM verstärkt und gesichert werden
- Grundlage: bilden die ab ca. 1999 erarbeiteten Gesamtkonzepte N5/vfM (Anpassungen an Projektänderungen N5)
- Planerische Sicherstellung: im teilregionalen „Richtplan vfM“ nach kant. Baugesetz (behördenverbindlich)
 - Mitwirkung: 2012 gleichzeitig mit GP N5 Westumfahrung
 - Beschlüsse/Genehmigung: 2013
- Umsetzung vfM-Projekte: in kommunalen und kant. Verfahren (Strasseneigentümer); bis ca. 2 Jahre nach Inbetriebnahme N5-Abschnitt
- Umsetzungscontrolling / Wirkungscontrolling / Anpassung

Quelle: TBA, Richtplan vfM (2013)

Richtplan vfM

vfM – Strassenabschnitte / Zuordnung A5-Etappen

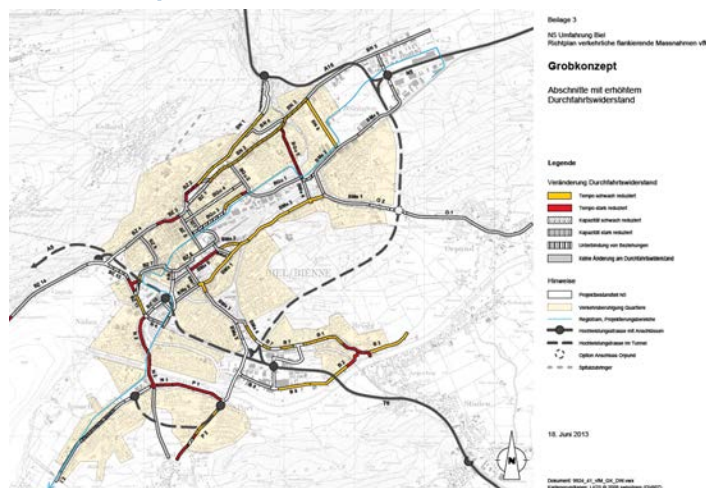
- Belastungsziele und Qualitäten pro Strassenabschnitt
- Basiert auf Betriebs- und Gestaltungskonzept zum Endausbau A5



Quelle: TBA, Richtplan vfM (2013)

Richtplan vfM

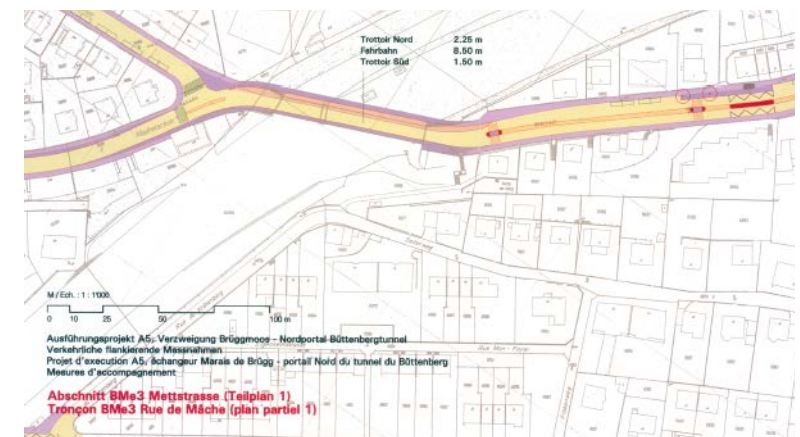
Grobkonzept Verkehrswiderstand



Quelle: TBA, Richtplan vfM (2013)

Richtplan vfM

Illustrationsprojekte (Bsp. Mett-/Madretschstrasse)



Quelle: AP A5/vfM, Illustrationsprojekte (2001)

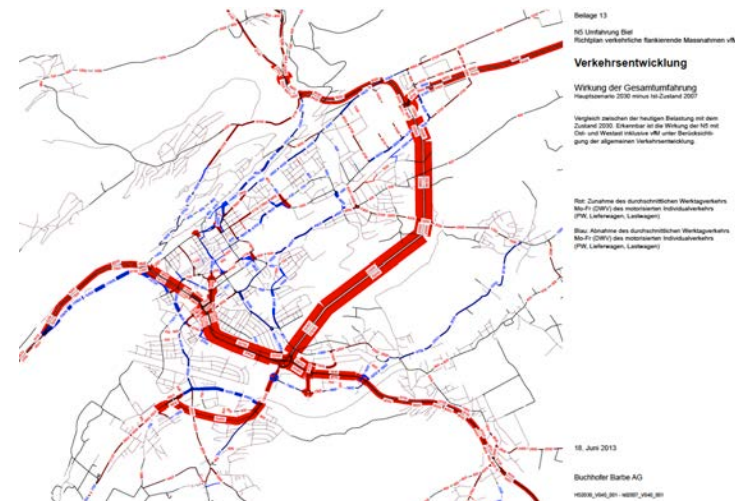
Objektblätter (Bsp. Abschnitt Madretschstrasse)

Objektblatt		Madretschstrasse – BMa1			
Zugehöriger N5-Abschnitt: Ostast		Eigentümer: Stadt Biel			
		F = Festsetzung, Z = Zwischenergebnis, V = Vororientierung			
Projektierungsrahmen (P)		F	Z	V	
P 1: Funktion des Strassenabschnitts	Hauptverkehrsachse	X			
P 2: Angestrebte Wirkung der vFM	- Reduktion der Durchlässigkeit des parallel zum N5-Ostast verlaufenden Strassenzuges. - Ausnutzen der durch die Entlastung entstehenden Platzflächen: gesteuerte Anordnungen und Inwertsetzung wichtiger Orte. - Aufwertung Strassenraum, Erhöhung Verträglichkeit in der Trennung, Verbesserung der Bedingungen. - Verbesserung der Fussgängerwegenetze und Vekal. - Kapazitäts- und Temporeduktion sowie Erhöhung der Zielgeschwindigkeit: 40 km/h - angestrebte maximale Belastung (DWV, Referenzgeometrie): Endzustand N5 Westlich Brühlplatz 10'000 Mz/6'500 Mz/Tag (mit Regionam 7'500 Mz/Tag)	X			
P 3: Gestaltungsgrundsätze	Kernbereich Madretschstrasse				X
	Abschnitt Blumenrain – Planotrasse: neue Strassenraumaufteilung mit Mittelstreifen und punktueller Ergänzung Grünstruktur / Baumpflanzungen.				
	Bushaltestellen Bärenhof und Schule Madretsch sollen zusammengelegt werden gemäss den Zielen Aggloprogramm Biel (Ausbildung als Fahrbahnhaltestellen).				
	Ausbau des Kreisels zur Erhöhung der Sicherheit und Neuplatzierung der Haltestellen.				
Brühlplatz - Unterführung	Aufhebung der südseitigen Längsparkierung zugunsten Velostreifen und nordseitiger Trottoirverbreiterung (erforderlich auch für Engpasssteuerung Bahnunterführung vgl. unten).				
	Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Komfortverbesserung für den Fuss- und Veloverkehr soll im Unterführungsbereich ein Einspurbetrieb mit Engpasssteuerung realisiert werden, wobei der Bus priorisiert werden muss. LSA dient auch zur Verkehrsdekon- und Rückstaumanagement von Osten her.				
P 4: Kostenrahmen	Fr. 3'397'000.- (inkl. 8% MwSt.)				X

Quelle: TBA, Richtplan vFM (2013)

9

Verkehrsmodell – Wirkung Gesamtumfahrung (2030)

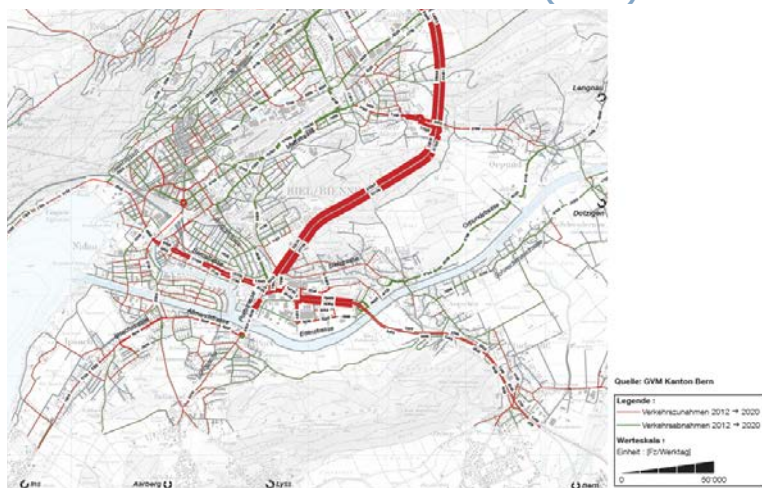


Quelle:

10

3. Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast

Verkehrsmodell - Zustand Ostast (2020)



Quelle: s.b/b, GMK/BSK (TRANSITEC, 2017)

11

3. Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast

RGSK/AP - Teilstrategie Zustand Ostast

- Die Eröffnung des Ostasts im 2017 entlastet die nordöstlichen Teile der Stadt Biel, führt aber in der südwestlichen Kernagglomeration zu Mehrbelastungen.
- Mit einer übergreifenden Strategie soll die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes aufrechterhalten und die beabsichtigte nachhaltige Verkehrsentwicklung angestossen werden.
- Als zentrales Element dieser Strategie ist im 2016 das **Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast** erarbeitet worden.

Quelle: s.b/b, Richtplan/ RGSK (2016)

12

Ziel / Einbindung in Instrumente



Abbildung 2: Zielsetzung Gesamtmobilitätskonzept

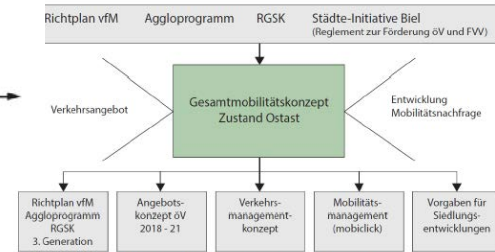


Abbildung 1: Übersicht Einbettung Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast

Quelle: s.b./b, GMK
(KONTEXTPLAN, 2016)

13

Analyse – Kapazitäten / Belastungsziele

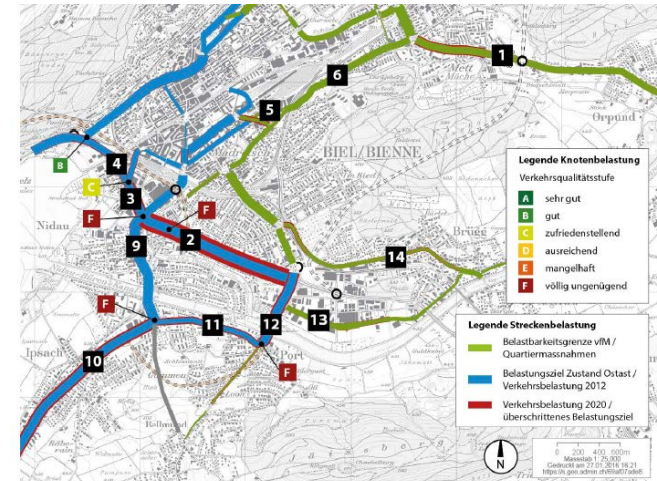


Abbildung 13: Problemstellen: Kapazitätsengpässe und überschrittene Belastungsziele

Quelle: s.b./b, GMK
(KONTEXTPLAN, 2016)

14

Analyse - Verkehrsstruktur

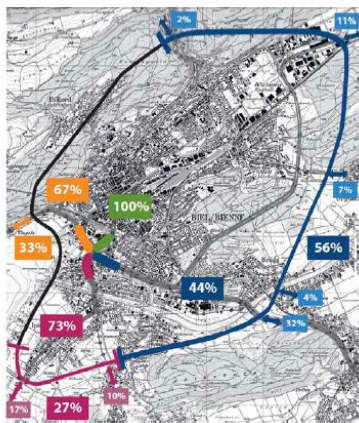


Abbildung 10: Einzugsgebiet Guido-Müller-Platz

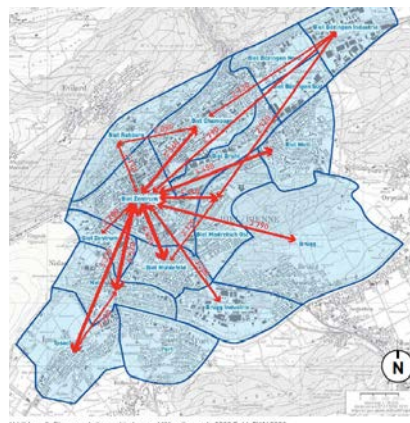


Abbildung 8: Binnenverkehrsverbindungen MMV, grösser als 2000 Fg/d, DMV 2020

Quelle: s.b./b, GMK
(KONTEXTPLAN, 2016)

15

Massnahmen (Auswahl)

- Umsetzung Buskonzept Biel 2020 / ergänzende Buslinien (Versuchsbetriebe)
- Durchgängige Veloverbindungen Ipsach–Nidau–Biel Zentrum / Port–Nidau–Biel Zentrum
- Verkehrsmanagement (kurzfristig: Monitoring & Controlling, Lenkungsstrategie, Task Force Verkehr)
- Parkierungskonzept Zentrum Biel/Nidau

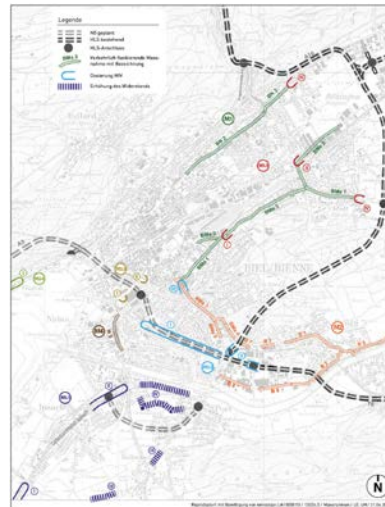
Umsetzung

- Umsetzungsprogramm Sofortmassnahmen (2016-2018)
- Umsetzungsprogramm 2019/2020 (in Vorbereitung)
- Integriert in Agglomerationsprogramm (in Prüfung)

Quelle: s.b./b, Umsetzungsprogr.
GMK (2016)

16

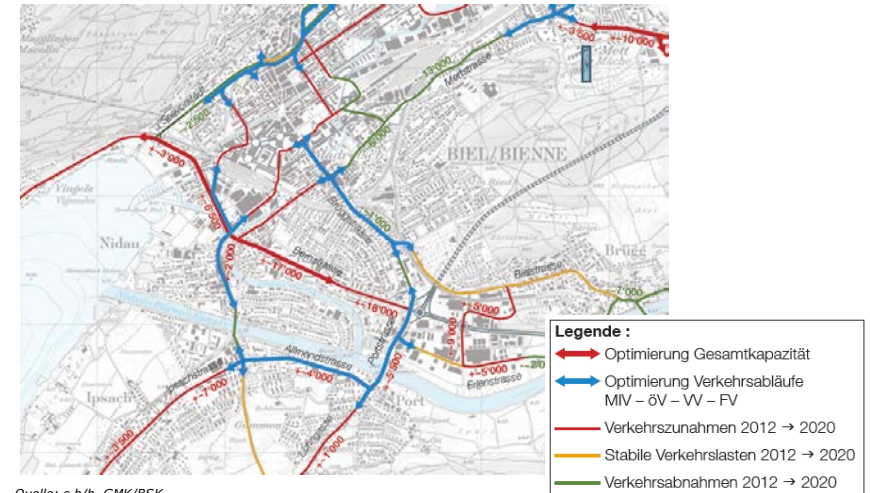
Verkehrsmanagement



Quelle: s.b/b, GMK
(KONTEXTPLAN, 2016)

- **Sofortmassnahmen:**
Dosierung Zufahrten
auf Schlüsselbereich
Westast
- **Mittelfristig:**
Umfassende
Lenkungsstrategie
Zustand Ostast
- **Längerfristig:**
Angepasste/ergänzte
Lenkungsstrategie
Endausbau A5

Betriebs- und Steuerungskonzept - Handlungsbedarf

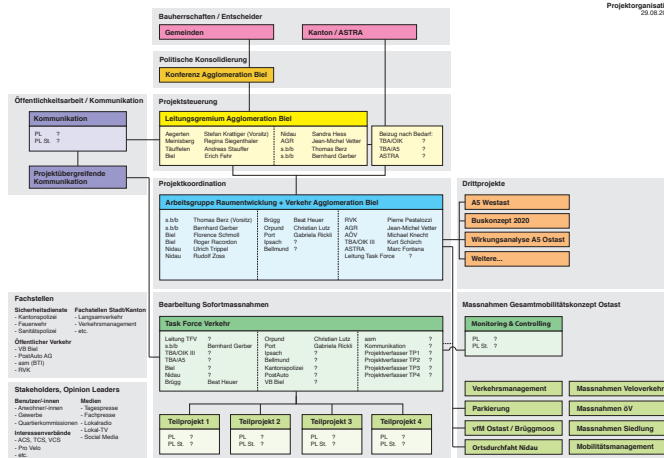


Quelle: s.b/b, GMK/BSK
(TRANSITEC, 2017)

Task Force Eröffnung Ostast - Organigramm

Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast: Umsetzungsprogramm Sofortmassnahmen

Anhang 2
Projektorganisation
29.08.2016

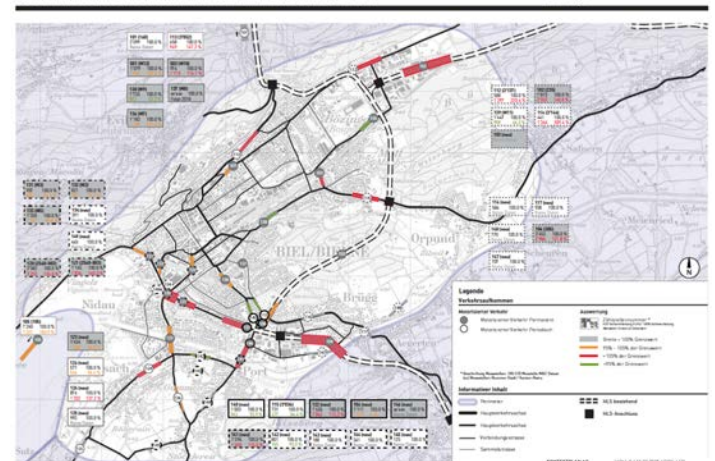


Quelle:

Monitoring & Controlling

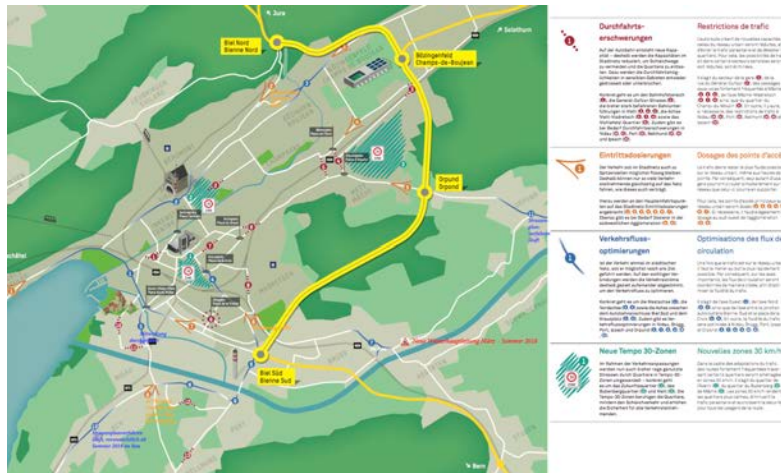
Übersichtsplan Statusbericht 2 (2018), Verkehrsaufkommen motorisierter Verkehr, ASP

Anhang 2



Quelle: s.b/b, GMK/M&C
(KONTEXTPLAN, 2018)

Kommunikation



Quelle: Biel/Bienne, vfm-Komm.
(moxi, 2017)

21

Städtebauliche Begleitplanung - Vision



Quelle: Biel und Nidau, Städtebaul. Begleitpl.
A5 Westast (2016)

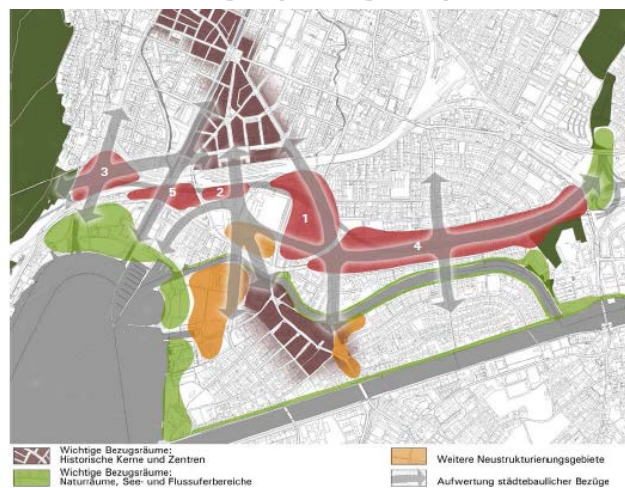
22

Städtebauliche Begleitplanung - Dispositiv

Projekt A5 Westast



Abbildung 11: Neugestaltung Oster-Möller-Platz



Quelle: Biel und Nidau, Städtebaul. Begleitpl.
A5 Westast (2016)

23

Städtebauliche Begleitplanung – Netzstruktur MIV



Richtplan vfm



Abbildung: Vorschlag angepasste Netzstruktur MIV

Quelle: Biel und Nidau, Städtebaul. Begleitpl.
A5 Westast (2016)

24

5. Herausforderung fehlende Westumfahrung

Entwicklung AGGLOlac - Betrachtungsperimeter



Quelle: Biel und Nidau, Planung AGGLOlac,
Entw. Rahmenkonzept Mobilität

25

4. Herausforderung fehlende Westumfahrung

Entwicklung AGGLOlac – Rahmenkonzept Mobilität



Abbildung 14: DV-Linien und Frequenz gemäss regionalem Angebotskonzept 2018-21

Quelle: Biel und Nidau, Planung AGGLOlac,
Entw. Rahmenkonzept Mobilität

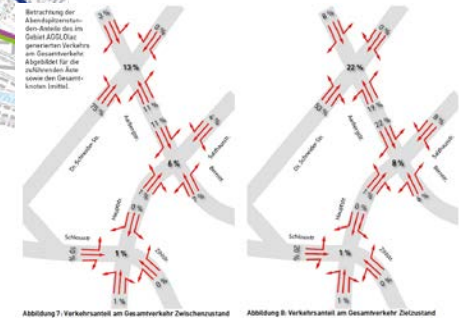


Abbildung 7: Verkehrsanteil am Gesamtverkehr Zielzustand

Abbildung 8: Verkehrsanteil am Gesamtverkehr Zielzustand

26

5. Fazit

Stärken des Planungsprozesses

- Von Beginn an Gesamtkonzept N5/vfM
- Richtplan vfM als konsolidierte Basis
- Gesamtmobilitätskonzept ZO als Anschlag für dynamischen Prozess

Schwächen des Planungsprozesses

- Sehr lange Planungsgeschichte
- Viele Akteure / grosser Koordinationsaufwand
- Verkehrsmodell als Dimensionierungsgrundlage

Weiterentwicklung

- Weiteres Umsetzungsprogramm Gesamtmobilitätskonzept
- Verkehrsmanagement Agglomeration Biel
- Keine Blockade durch Diskussion A5 Westast (Wunsch)

27