

Stadt Biel

Situationsanalyse Bahnhofgebiet



Steckbrief Mobilität

Der Steckbrief besteht aus:

- Berichtteil mit Erläuterung
- Planungsgrundlagen

Stand: 16. Dezember 2022

Impressum

Auftraggeber:

Stadt Biel
Stadtplanung
Florence Schmoll
Zentralstrasse 49
2501 Biel-Bienne

Auftragnehmer:

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Bearbeitung:

Arthur Stierli, dipl- Geograf, Raumplaner FSU
Remo Föhn, MSc ETH Raumentwicklung und
Infrastruktursysteme
Petra Klima, MSc ETH Architektur, MAS ETH
Raumplanung

Ueli Weber, wb-planung GmbH

Abbildung Titelseite: Blick über das Bahnhofsgelände (Quelle: Roman Burri Fotografie)

Inhalt

1. Einleitung	5
2. Ausgangslage	7
2.1 Öffentlicher Verkehr	7
2.2 Motorisierter Individualverkehr	7
2.3 Analyse Parkierung	8
2.4 Veloverkehr	9
2.5 Fussverkehr	10
3. Planungsinstrumente	12
3.1 Sachplan Verkehr	12
3.2 Richtplan Kanton Bern	12
3.3 Kantonaler Sachplan Velo	13
3.4 AP Biel/Lyss und RGSK Biel Seeland	14
3.5 ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel und Ergänzung zur Organisation der Buslinien und Bushaltekanten im Bahnhofgebiet	16
3.6 Gesamtmobilitätsstrategie 2018–2040 der Stadt Biel	18
3.7 Sachplan Velo 2035 der Stadt Biel	19
3.8 Regionaler Masterplan SBB	20
4. Projekte	22
4.1 Endbahnhof ASm	22
4.2 Machbarkeitsstudien Bahnhofpassage Ost	23
4.3 Betriebsplan verkehrliche Entlastung Bahnhofquartier	26
4.4 A5 Westast Biel	28
4.5 Beobachtungen Walserskuptur	29
5. Fazit Mobilität	31
Grundlagenverzeichnis	32
Anhang	34

1. Einleitung

Projektkontext	Die Stadt Biel nimmt die Neubepanung des Bahnhofgebiets in Angriff und setzt hierfür auf einen mehrstufigen Planungsprozess mit starker Einbindung aller relevanten Stakeholder. Bis Ende 2023 sollen eine fundierte Analyse und Bedürfnisaufnahme in Bezug auf das Bahnhofgebiet sowie eine Testplanung mit öffentlicher Mitwirkung erfolgen. Aus den Arbeiten wird schliesslich ein Planungskonzept resultieren, das als Basis für die Entwicklung und Umsetzung konkreter Transformationsprojekte (wie beispielsweise die Neukonzeption des Bahnhofplatzes) dient.
Perimeter	Das Bahnhofgebiet ist ein Bindeglied zwischen dem Schwerpunkt der Stadt Biel im Norden und den Entwicklungsräumen zum See sowie der südlichen Agglomeration (Nidau). Der Perimeter bezieht alle Seiten des Bahnhofes mitein und erstreckt sich vom Guisan-Platz bis zum Guido-Müller-Platz.

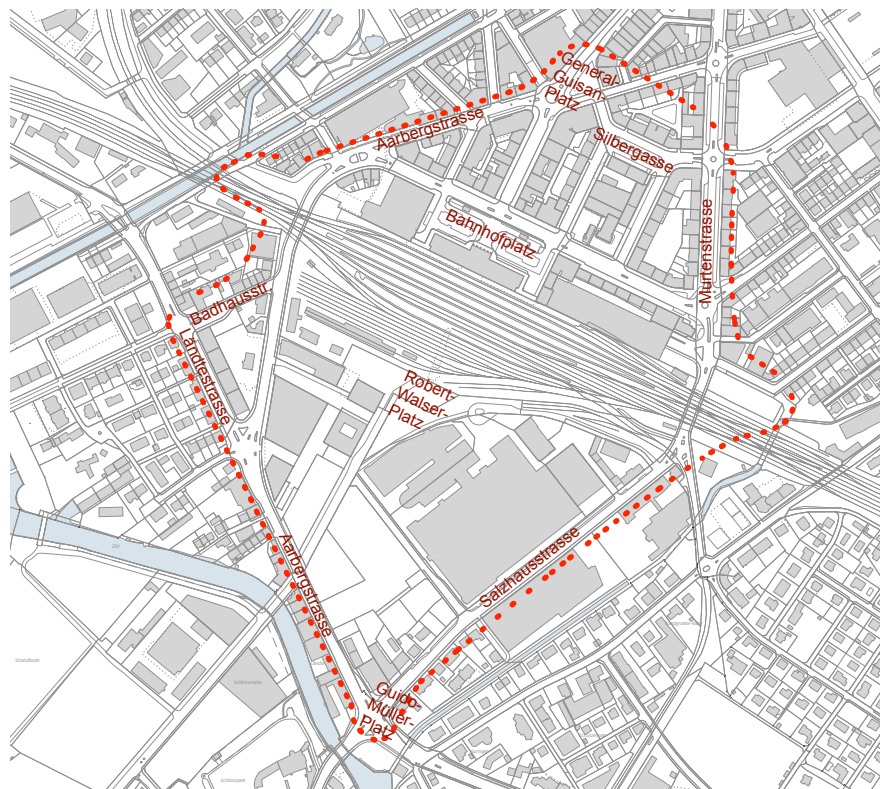


Abb. 1 Perimeter Bahnhofgebiet Biel (Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage Amtliche Vermessung, 2020)

Ziel und Zweck	Die Erstellung dreier Steckbriefe aufgeteilt in die Themenfelder Städtebau, Mobilität und Nutzungsansprüche dient der Schaffung einer Übersicht der Rahmenbedingungen im Bahnhofgebiet, da diesen Raum verschiedene Planungen tangieren. Alle drei Steckbriefe stellen eine Grundlage für die Testplanung «Nutzungskonzept Bahnhofgebiet» dar.
----------------	--

Aufbau Die Steckbriefe behandeln zu berücksichtigende Dokumente, aufgeteilt in die Kapitel Ausgangslage, Planungsinstrumente, Projekte. In einer Karte werden die Beschriebe kartografisch verortet.

Bedeutung Je Kapitel wird jeweils eine Grundlage erläutert, eingeordnet und es wird tabellarisch auf massgebend zu berücksichtigende Teilaspekte verwiesen. Inhalten und Festlegungen, die wesentlich zur Lösungsfindung beitragen, werden Relevanzen zugeführt:

- sehr hoch: Abweichung nicht möglich
- hoch: Abweichung nur mit fundierter Begründung und Ersatz möglich
- mittel: Begründete Abweichung mit Ersatz möglich
- gering: zur Kenntnis nehmen

Abhängigkeiten verweisen auf weiterführende Dokumente, welche die im jeweiligen Kapitel behandelte Grundlage beeinflussen.

Je Kapitel wird auf weiterführende Informationen verwiesen. Hyperlinks führen auf Internetadressen; Planungsgrundlagen sind Teil der abgegebenen Unterlagen. Dem Steckbrief Mobilität liegen folgende Planungsgrundlagen bei:

- c.2.1 Öffentlicher Verkehr, Ein-Aussteiger 2019)
- c.2.2 Belastungspläne DTV, DWV 2019; Ausblick Verkehr 2017
- c.2.3 Bahnhofsgebiet: Analyse der Parkplatzbelegung
- c.2.3 Monitoring Fuss- und Veloverkehr 2017, 2019 und 2021 Stadt Biel
- c.3.5 ÖV-Konzept 2035
- c.3.7 Kommunalen Sachplan Velo
- c.3.8 Regionaler Masterplan SBB
- c.4.1 Endbahnhof asm
- c.4.2 Machbarkeitsstudie Bahnhofpassage Ost
- c.4.3 Betriebsplan Verkehrliche Entlastung Bahnhofquartier
- c.4.5 Beobachtungen Walserskulptur

2. Ausgangslage

2.1 Öffentlicher Verkehr

IST-Situation

Mit rund 69'000 Personenbewegungen pro Werktag verfügt der Bahnhof Biel/Bienne über die dritthöchste Personenfrequenz der französischsprachigen Schweiz und über die zwölft höchste aller Schweizer Bahnhöfe (Bahnhofbenutzer, SBB, 2019). Nicht nur ist Biel ein bedeutender Fernverkehrshalt (IC 5, IC 51 und IR 65), sondern nimmt auch im Regionalverkehr und im lokalen Verkehr die Rolle einer Mobilitätsdrehscheibe ein. So ist der Bahnhof Biel Start- und Zielpunkt von diversen Linien des öffentlichen Verkehrs (städtischen Buslinien, RegioExpress, Regionalzügen, S-Bahnen, ASm-Linien) in die benachbarten Zentren Bern, Neuchâtel, La-Chaux-de-Fonds, Delémont, Moutier und Solothurn sowie Herzstück eines radialen überkommunalen Busliniennetzes. Pro Werktag bedienen die Buslinien am Bahnhofplatz rund 26'000 Ein- und Aussteiger (VB, Funicar, asm und Postauto, 2019). Folgende Buslinien verkehren via Bahnhof Biel:

Öffentlicher Verkehr / Transports publics					
1	Vorhölzli / Bois-Devant – Biel / Bienne, Bahnhof / Gare – Stadien / Stades	9	Schiffplände / Débarcadère – Biel / Bienne, Bahnhof / Gare – Schulen Linde / Ecoles Tilleul	M	Moonliner
2	Brügg BE, Bahnhof – Biel / Bienne, Bahnhof / Gare – Bözingen / Boujean – Orpundplatz / Place d'Orpund	11	Biel / Bienne, Bahnhof / Gare – Magglingenbahn / Funi Macolin – Rebenweg / Chemin des Vignes	M10	Biel / Bienne, Bahnhof / Gare – Brügg BE – Lyss – Aarberg – Münchenbuchsee – Zollikofen – Bern
3	Möslacker / Petit-Marais – Biel / Bienne, Bahnhof / Gare – Vorhölzli / Bois-Devant	70	Biel / Bienne, Bahnhof / Gare – Frinvillier – Orvin – Les Prés-d'Orvin	M30	Biel / Bienne, Bahnhof / Gare – Bözingen / Boujean – Pieterfen – Grenchen – Solothurn
4	Nidau, Bürgerallee – Biel / Bienne, Bahnhof / Gare – Vorhölzli / Bois-Devant	71	Biel / Bienne, Bahnhof / Gare – (Orvin) – Frinvillier – Plagne – Vauffelin – Romont	M31	Biel / Bienne, Bahnhof / Gare – Taubenloch – Sonceboz – Tavannes – Moutier – Delémont
5	Nidau Bahnhof – Biel / Bienne, Bahnhof / Gare – Leubringenbahn / Funi Evillard – Spitalzentrum / Centre hospitalier	72	Biel / Bienne, Bahnhof / Gare – Orpund – Sättern – Meinisberg	M32	Biel / Bienne, Bahnhof / Gare – Täuffelen – Lüscherz – Ins – Erlach
6	Port, Bellevue – Biel / Bienne, Bahnhof / Gare – Leubringenbahn / Funi Evillard – Spitalzentrum / Centre hospitalier	74	Biel / Bienne, Bahnhof / Gare – Brügg BE – Studen BE – Lyss	M33	Biel / Bienne, Bahnhof / Gare – Vingelz – Tüscherz – Twann – Ligerz – La Neuveville
8	Klinik Linde / Clinique des Tilleuls – Biel / Bienne, Bahnhof / Gare – Fuchsenerid	75	Biel / Bienne, Bahnhof / Gare – Brügg BE – Schwadernau – Orpund	M34	Biel / Bienne, Bahnhof / Gare – Omega – Bahnhof Mett / Mâche Gare – Orpund – Sättern – Meinisberg – Büren a.A.
		86	Biel / Bienne, Bahnhof / Gare – Bellmund – Aarberg		
		87	Biel / Bienne, Bahnhof / Gare – Bellmund – Jens		

Abb. 2 Via Bahnhof Biel verkehrende Buslinien (Quelle: Verkehrsbetriebe Biel, Liniennetzplan, 05.2021)

2.2 Motorisierter Individualverkehr

IST-Situation

Per MIV sind die Angebote am Bahnhof via Bahnhofplatz (Kurzzeit-PP) erreichbar. Alternativ bietet das Bahnhofparking ähnliche Angebote. Es ist östlich des Bahnhofgebäudes gelegen und über die Murtenstrasse erschlossen. Mit der Murten-, resp. der Salzhausstrasse an der östlichen Perimetergrenze sowie der Aarbergstrasse an der westlichen Perimetergrenze besteht eine spangenartige MIV-Erschliessung des Bahnhofs (Strassenhierarchie vgl. Abb. 3).

Die Achse «Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse» nimmt derzeit den Transitverkehr in Richtung Bern-Neuchâtel auf und gilt deshalb als Hauptverkehrsachse. Ein Projekt zur Neugestaltung dieser Achse (VBKG) ist in Vorbereitung und zielt auf eine bessere städtebauliche, landschaftliche

und funktionale Integration des Strassenzuges in die Stadtquartiere ab. Am südlich gelegenen Guido-Müller-Platz führen diese Hauptverkehrsachsen ineinander. Damit ist dieser vielbefahrene Platz ein potenzieller Engpass für den strassengebundenen Verkehr (drohende Rückstaus gefährden die Zuverlässigkeit im Busverkehr). Gemäss dem Tiefbauamt des Kantons Bern (2019) bestehen folgende drei Unfallschwerpunkte im Perimeter:

- General-Guisan-Platz
- Verresius-Platz
- Kreuzung Salzhaus-/Murtenstrasse

Teil des MIV ist auch die Anlieferung der im Gebiet ansässigen Dienstleister und des Gewerbes. Die Anlieferung wird im Steckbrief «Nutzungsansprüche» Kapitel 2.3 behandelt.

2.3 Parkierung

IST-Situation

Der öffentliche Raum ist durch öffentliche Parkplätze belastet. Die meisten dieser Parkplätze sind gebührenpflichtig und verursachen viel Verkehr im Zusammenhang mit der Parkplatzsuche. Die Parkplätze werden hauptsächlich von Anwohnern mit einer Park-Karte für Bewohner als Langzeitparkplätze belegt (je nach Sektor bis zu 40 % dauergeparkte Autos) und zum Teil durch Pendler. Der Bahnhofsbereich verfügt über ca. 356 oberirdische öffentliche Parkplätze:

- 305 Plätze im Norden des Bahnhofs, d. h. in den Sektoren N1, N2 und N3.
- 51 Plätze im Süden des Bahnhofs, d. h. in den Sektoren S1 und S2.

Hinzu kommen fast 1.500 Plätze in öffentlich genutzten Parkhäusern im Bahnhofsbereich und in der Nähe des Bahnhofs. Diese Parkplätze sind generell nicht ausgelastet:

- Parking Bahnhof: 325 Plätze, davon 300 öffentlich nutzbar, durchschnittliche Belegung 60%.
- P+R Bahnhof: 140 Plätze, davon 136 zur öffentlichen Nutzung, durchschnittliche Belegung 56%.
- Parkhaus Esplanade in der Nähe des Perimeters: 496 Plätze, davon 460 öffentlich nutzbar, durchschnittliche Belegung über 24 Stunden ca. 26% und durchschnittliche Belegung an Werktagen zwischen 8 und 19 Uhr 39%.
- Zentrum Bahnhof (Coop): 490 Plätze, geringe bis mittlere Belegung an Wochentagen, hohe bis sehr hohe Belegung an Samstagen.
- Aldi: 26 Plätze.

Der Sektor Bahnhof verfügt über ca. 806 private Parkplätze:

- 458 Plätze nördlich des Bahnhofs, d. h. in den Sektoren N1, N2 und N3.
- 348 Plätze südlich des Bahnhofs, d. h. in den Sektoren S1 und S2.

Die Parkplatzverhältnisse in Bezug auf die Anzahl der Haushalte sind wie folgt:

- Verhältnis von 0.65 privaten Stellplätzen pro Haushalt für den erweiterten Perimeter nördlich des Bahnhofs (orangefarbener Hintergrund).
- Verhältnis von 0.8 öffentlichen Stellplätzen pro Haushalt für den erweiterten Perimeter nördlich des Bahnhofs (orangefarbener Hintergrund).
- Verhältnis von 2.8 privaten Stellplätzen pro Haushalt für den erweiterten Perimeter südlich des Bahnhofs (gelber Hintergrund).
- Verhältnis von 1.9 öffentlichen Stellplätzen pro Haushalt für den erweiterten Perimeter südlich des Bahnhofs (gelber Hintergrund).

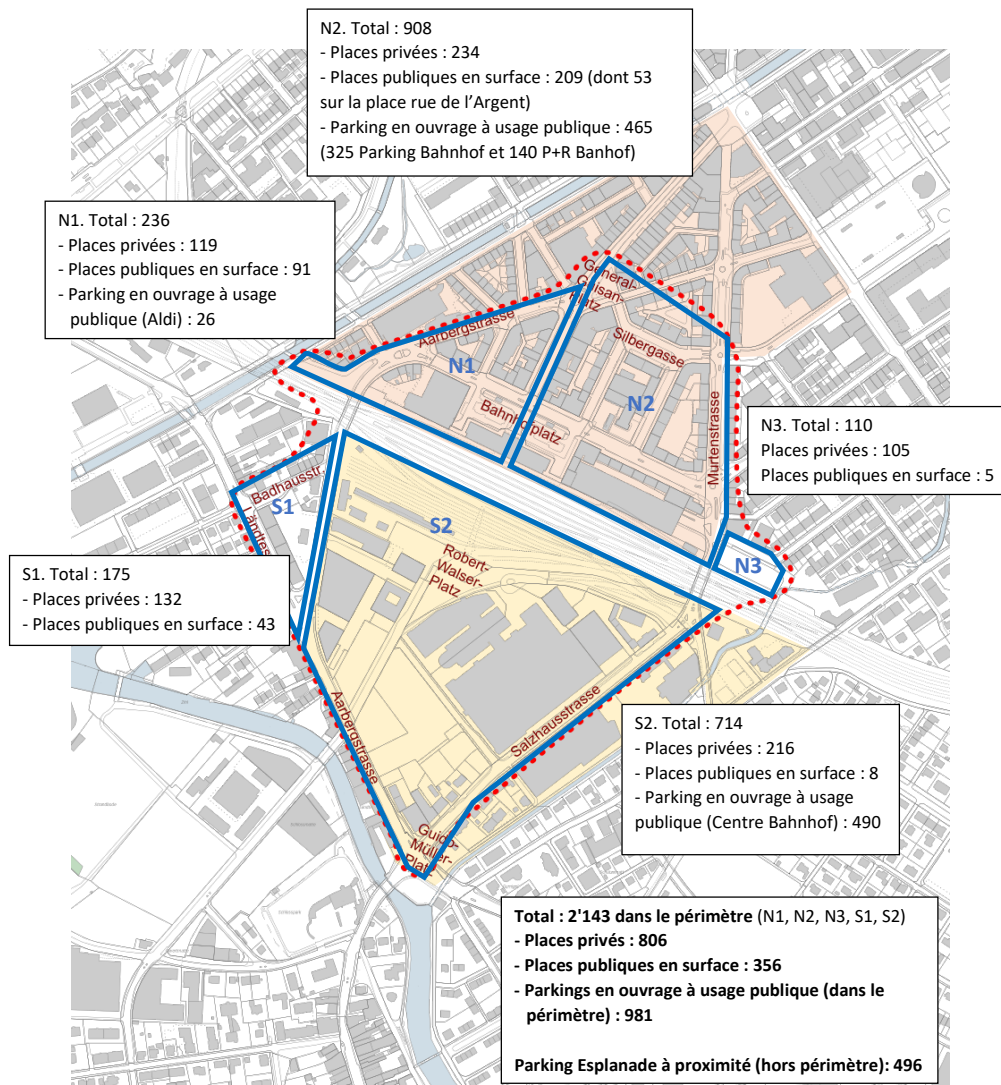


Abb. 3 Parkplatzerhebung Perimeter Bahnhofgebiet Biel (Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage Amtliche Vermessung, 2020)

2.4 Veloverkehr

IST-Situation

Rund um den Bahnhof Biel besteht eine gut ausgebaute Infrastruktur für die Veloparkierung mit diversen Veloabstellplätzen, Bike+Ride- sowie Bikesharing-Angeboten. Infrastrukturelle Defizite bestehen bei der Veloführung entlag von Strassen. Das Velonetz besteht mehrheitlich aus Veloverbindungen, welche auf den bestehenden Strassen geführt werden. Abschnittsweise sind Velostreifen markiert. Noch bestehen einige Netzlücken, welche teilweise bei den geplanten Projekten mitgedacht und gelöst werden sollen (vgl. Netzlücken Abb. 2). Für den Freizeitverkehr (aber auch das Gastgewerbe) hat die SchweizMobil-Route Nr. 50 Jurasüdfuss eine wichtige Bedeutung. Sie wird via Bahnhof-, Aarberg- und Dr. Schneider-Strasse geführt.

2.5 Fussverkehr

IST-Situation

Für Fussgänger bestehen im Bahnhofgebiet zahlreiche Fussgängerstreifen und breite Trottoirs (z.B.: Verbindung Altstadt über Nidaugasse, Zentralplatz, Bahnhofstrass, Bahnhofplatz, Bahnhofpassage, Robert-Walser-Platz, Marcelin-Chipot-Strasse, Uferweg zum See).

Am Robert-Walser-Platz werden die Personenströme einerseits weniger gelenkt und andererseits die Verkehrsmittel nicht klar getrennt, wodurch gewollt ein Shared Space entsteht. Die beiden Plätze sind über die bestehende Personenunterführung verbunden.

Der Verkehr über die Fussgängerstreifen vom Bahnhof zur Bahnhofstrasse werden bei Stozzeiten von einem privaten Sicherheitsdienst geregelt.

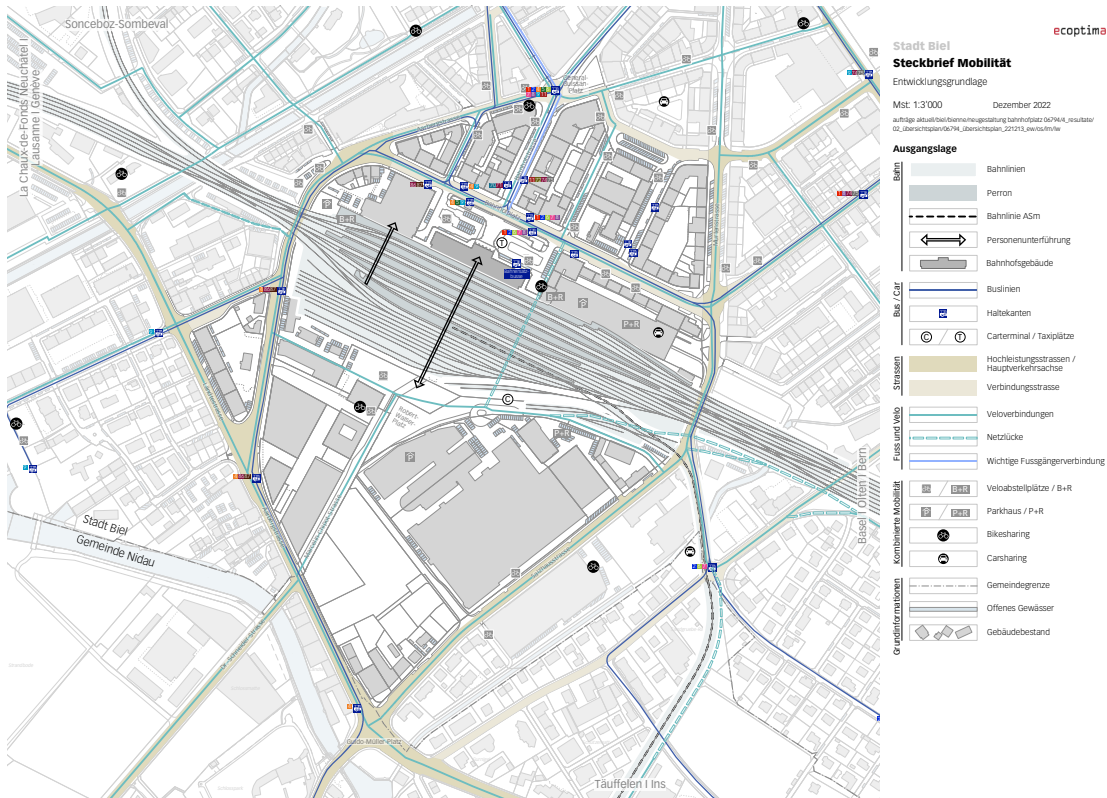


Abb. 4 Übersichtplan Ausgangslage (Abbildung im A3-Format im Anhang; Quelle: Stadt Biel, Amtliche Vermessung, Geoportal Kt. Bern, Sachplan Velo, Liniennetzplan, Google Maps, Mobility, Bahnhofplan, Strassenentzplan).

Massgebend zu berücksichtigen

Weiterführende Informationen

- Planungsgrundlage c.2.1 (Öffentlicher Verkehr, Ein-Aussteiger 2019)
- Planungsgrundlage c.2.2 (Belastungspläne DTV und DWV 2019 aus dem GVM des Kantons Bern; Ausblick Verkehr 2017)
- Planungsgrundlage c.2.3 (Bahnhofsgebiet: Analyse der Parkplatzbelegung)
- Planungsgrundlage c.2.4 (Monitoring Fuss- und Veloverkehr 2017, 2019 und 2021 der Stadt Biel)

3. Planungsinstrumente

3.1 Sachplan Verkehr

Ausgangslage Der Sachplan Verkehr gibt den Rahmen für die langfristige Gesamtverkehrsentwicklung der Infrastrukturen Schiene, Strasse, Luftfahrt und Schifffahrt vor. Im Teil Infrastruktur Schiene sind für den Bahnhof Biel Perronverlängerungen enthalten. Auf den Achsen Lausanne–Biel–Zürich (Einsatz von Doppelstock-Zügen für mehr Sitz- plätze und Kapazitätsoptimierung) und Basel–Delémont–Biel (Doppelspurausbauten in Grellingen – Duggingen und weitere Vorhaben in den Bahnhöfen Aesch, Duggingen und Grellingen sowie zwischen Basel und Moutier) sind jeweils Kapazitätsausbauten beschlossen. Der Teil Infrastruktur Strasse enthält auch den Westast A5. Das Projekt wurde aber unterdessen angehalten.

Wirkung Der Sachplan Verkehr ist behördenverbindlich

Massgebend zu berücksichtigen

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– Perronverlängerungen Bahnhof Biel	sehr hoch
– Kapazitätsausbau auf div. Bahnachsen	hoch
Abhängigkeiten zu laufenden Projekten	
– Rahmenplan SBB: Bereitstellung der notwendigen Kapazitäten, u. a. durch die Dimensionierung der Perronanlagen	
– Machbarkeitsstudien Bahnhofspassage Ost: Optimierung Personenfluss	
Weiterführende Informationen	
– Sachplan Verkehr: https://www.are.admin.ch/are/de/home/raumentwicklung-und-raumplanung/strategie-und-planung/konzepte-und-sachplaene/sachplaene-des-bundes/sachplan-verkehr-spv.html	

3.2 Richtplan Kanton Bern

Ausgangslage Im Kantonalen Richtplan sind gestützt auf das Agglomerationsprogramm die aus kantonaler Sicht zentralen Verkehrsmassnahmen übernommen und abgebildet. Für das Bahnhofsgebiet betrifft dies das Ausbauprojekt der SBB sowie Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglich- und Erweiterbarkeit.

Wirkung Der Kantonale Richtplan ist behördenverbindlich.

Massgebend zu berücksichtigen

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– Biel Bahnhof: Anpassungen Perron- und Gleisanlagen sowie Bahnzugang (Massnahme B_04 vom Kant. Richtplan, Vororientierung)	sehr hoch
– Biel Bahnhof: Verlängerung Perronnutzlänge auf 420 m (Massnahme B_04 vom Kant. Richtplan, Vororientierung)	sehr hoch
– Biel Bahnhof: 2. Bahnhofpassage mit Perronzugängen Ost (Massnahme B_04 vom Kant. Richtplan, Zwischenergebnis)	hoch
– Biel Bahnhof: Neue Endhaltestelle ASm (Massnahme B_04 vom Kant. Richtplan, Vororientierung)	hoch
– Umfahrung Biel: Westast (Massnahme B_06 vom Kant. Richtplan, Festsetzung) -> ABGEBROCHEN	–
Abhängigkeiten zu laufenden Projekten	
– Rahmenplan SBB: Dimensionierung der Perronanlagen	
– Machbarkeitsstudien Bahnhofpassage Ost: 2. Bahnhofpassage mit östlichen Perronzugängen	
– Endbahnhof ASm	
Weiterführende Informationen	
– Kantonaler Richtplan: https://www.raumplanung.dij.be.ch/de/start/kantonaler-richtplan.html	
– Richtplan Informationssystem Kanton Bern: https://www.map.apps.be.ch/pub/synserver?project=a42pub_ris&stateID=1a6ca364-2149-495f-a363-9e345e9214bb	

3.3 Kantonaler Sachplan Velo

Ausgangslage

Im Bahnhofsgelände bestehen gemäss kantonalem Sachplan Velo die zwei Netzlücken, deren Schliessung für die Region wichtig ist:

- Velotaugliche Bahnhofunterführung
- Veloverbindung Biel–Nidau

Die Umsetzung des Sachplans wird mit einem kantonalen Beitragssatz von 40 % unterstützt.

Wirkung

Der kantonale Sachplan Velo ist behördenverbindlich.

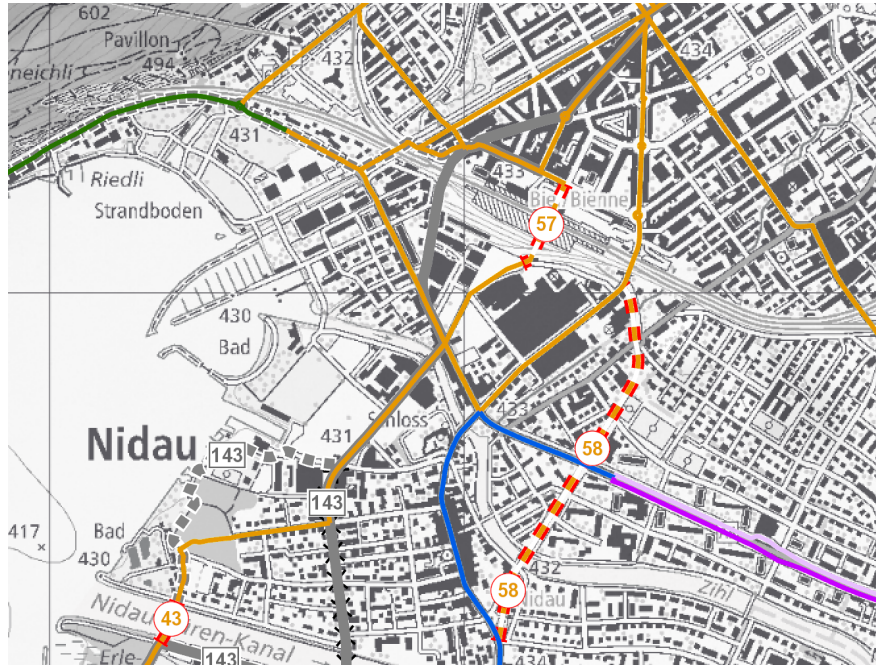


Abb. 5 Ausschnitt aus dem kantonalen Sachplan Velo. Die Netzlücken sind rot gestrichelt markiert (Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, 2020)

Massgebend zu berücksichtigen

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– Neue Bahnhofunterführung Biel (Nr. 57)	mittel
– Biel–Nidau, Veloführung entlang ASm-Trasse (Nr. 58)	hoch
Abhängigkeiten zu laufenden Projekten	
– Endbahnhof ASm	
– Machbarkeitsstudien Bahnhofpassage Ost: Quartierverbindung Nord-Süd	
Weiterführende Informationen	
– Sachplan Veloverkehr: https://www.bvd.be.ch/de/start/themen/mobilitaet/velo-und-fussverkehr.html	

3.4 AP Biel/Lyss und RGSK Biel-Seeland 2021

Ausgangslage

Das Agglomerationsprogramm (AP) und das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) dienen der überkommunalen Koordination der Entwicklungen in den Bereichen Verkehr, Landschaft und Siedlung. Im Bahnhofsbereich Biel werden in den aktuellen Generationen folgende Massnahmen geplant.

Wirkung

Das Agglomerationsprogramm (AP) ist ein Konzept, welches die Fragen der Abstimmung von Siedlung und Verkehr in den Agglomerationen der Schweiz aufeinander abstimmen soll. Massnahmen zum Verkehr können durch den Bund mitfinanziert werden.

Massgebend zu berücksichtigen

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd, Biel (Nr. KM-B.1.1, B-Horizont)	hoch
– Gesamtkoordination Bahnhof Biel (Nr. KM-Mu.5, AVE-Horizont)	sehr hoch
– Neugestaltung Jean-Jacques-Rousseau-Platz (Nr. MIV-Auf.2.11)	sehr hoch
– Langsamverkehrsmassnahmen: Abschnitt Einmündung Dr. Schneider-Strasse in Aarbergstrasse (Nr. LV-Ü.1.10, A-Horizont)	sehr hoch
– Personenunterführung Ost Bahnhof Biel (Nr. LV-Ü.3, B-Horizont)	hoch
– Verbindung Mühlefeldweg–Bahnhof Süd (Passerelle über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse) (Nr. LV-Ü.5, A-Horizont)	sehr hoch
– Aufwertung Strassenraum: Gestaltung Chipot- und Johann-Aberli-Strasse (Nr. MIV-Auf.2.3, A-Horizont)	sehr hoch
– Neugestaltung Bahnhofstrasse (unterer Teil) (Nr. MIV-Auf.5, A-Horizont)	sehr hoch
– Neugestaltung Bahnhofplatz (Nr. KM-Mu.6, A-Horizont)	sehr hoch
Abhängigkeiten zu laufenden Projekten	
– Machbarkeitsstudien Bahnhofpassage Ost	
– Verkehrliche Entlastung Bahnhofquartier	
– Gestaltungskonzept Marcellin-Chipot-Strasse (vgl. Steckbrief Städtebau)	
– Landschaftskonzept Johann-Aberli-Strasse (vgl. Steckbrief Städtebau)	
Weiterführende Informationen	
– Bericht, Massnahmen, Kartenband: https://www.seeland-biel-bienne.ch/themen/raumplanung-und-verkehr/agglomerationsprogramm/agglomerationsprogramm-4-generation/	
– Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK): https://www.seeland-biel-bienne.ch/themen/raumplanung-und-verkehr/regionales-gesamtverkehrs-und-siedlungskonzept-rgsk/	

3.5 ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel und Ergänzung zur Organisation der Buslinien und Bushaltekanten im Bahnhofgebiet

Ausgangslage

Das Konzept soll v.a. eine bessere Lesbarkeit, Stabilität, und Attraktivität des ÖV ermöglichen. Dazu müssen bestehende Schwachstellen des ÖV-Angebots gezielt verbessert werden. Mit der Planung wird das Buskonzept 2020 abgelöst und eine Grundlage für die künftige Angebotsplanung geschaffen. Die Ergänzung des Konzeptes zur Organisation der Buslinien und Bushaltekanten im Bahnhofgebiet beinhaltet zwei Varianten von Linienführungen mit Untervarianten. Diese Multioptionalität spiegelt die unterschiedlichen und vielfältigen Erwartungen der Akteure wider.

Variante 1 stärkt den öffentlichen Verkehr am Bahnhof Biel. Sie bietet Vorteile in Bezug auf die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und die Dynamik der öffentlichen Räume. Der öffentliche Verkehr spielt eine attraktivere Rolle und trägt so dazu bei, diese Räume als belebte Lebensräume zu stärken. Diese Variante ist zu bevorzugen.

Variante 2 versucht, die Bahnhofstrasse vom motorisierten Verkehr zu entlasten. Das Fehlen von Bussen auf der Bahnhofstrasse und am Bahnhofplatz würde jedoch einen Attraktivitätsverlust des öffentlichen Verkehrs im Bahnhofsbereich bedeuten. Um der Entfernung der Bushaltestellen zu den Zügen entgegenzuwirken, wäre es unerlässlich, die Umsteigewege für Fußgänger so direkt und attraktiv wie möglich zu gestalten.

Um diese Variante, die zwangsläufig zu einem Attraktivitätsverlust des öffentlichen Verkehrs im Bahnhofsbereich führen würde, weiterzuverfolgen, ist es wichtig, dass es auch Vorteile in anderen Bereichen gibt.

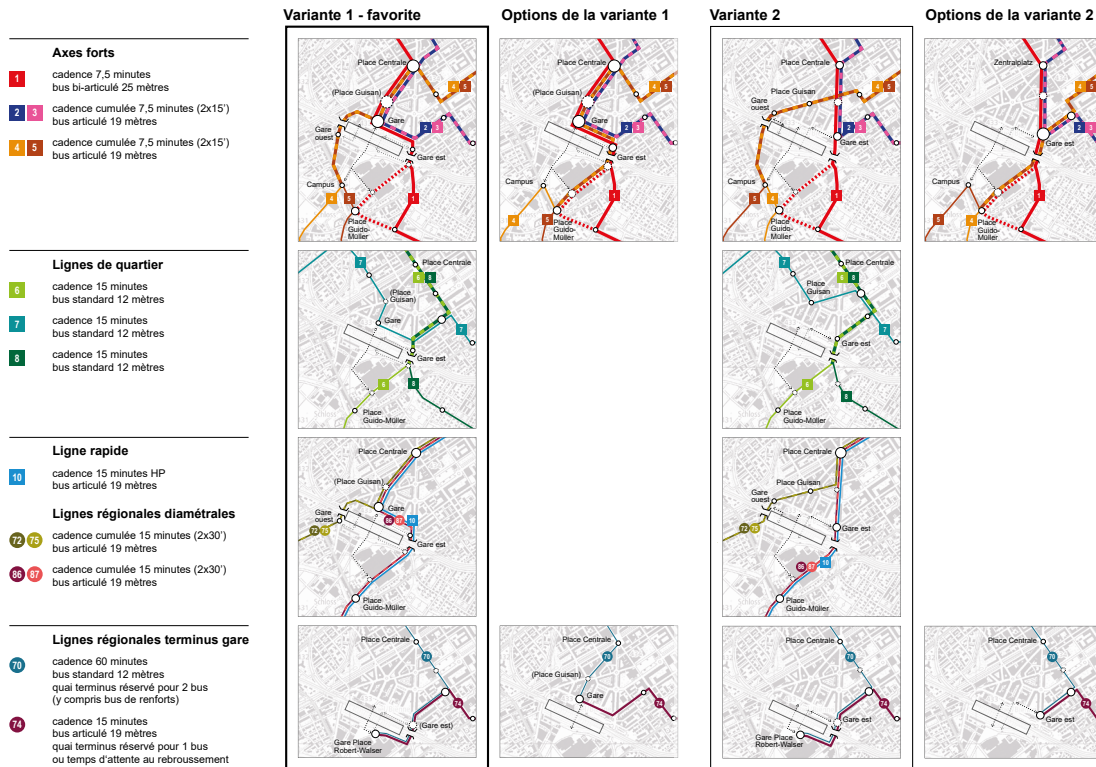


Abb. 6 Varianten aus dem Entwurf Linienplan Konzept ÖV (Quelle: Stadt Biel, 2022)

Wirkung

Das Konzept ÖV 2035 soll die langfristige (Zeithorizont 2035) Entwicklung des städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrs für die Agglomeration und die Region Biel sichern. Es liegt aktuell in der öffentlichen Mitwirkung und soll bis Herbst 2023 genehmigt werden. Planungsträgerin ist die regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura (RVK). Mitfinanziert wird das ÖV-Konzept von der Stadt Biel.

Massgebend zu berücksichtigten

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– Variante 1 und 2 Betriebsplan mit neuer Verkehrsführung	sehr hoch
Abhängigkeiten zu laufenden Projekten	
– Machbarkeitsstudien Bahnhofpassage Ost: 2. Bahnhofpassage mit östlichen Perronzugängen	
Weiterführende Informationen	
– Planungsgrundlage c.3.5 (ÖV-Konzept 2035)	

3.6 Gesamtmobilitätsstrategie 2018–2040 der Stadt Biel

Ausgangslage Die Gesamtmobilitätsstrategie (GMS) 2018–2040 der Stadt Biel hat das Ziel, das Gesamtverkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Die Strategie orientiert sich an einem multimodalen Ansatz (Angebot unterschiedlicher Möglichkeiten zur Fortbewegung) und an einem intermodalen Ansatz (Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel auf einer Reise), mit dem Ziel den motorisierten Individualverkehr zumindest zu plafonnieren. Nachfolgend werden die Hauptziele der Gesamtmobilitätsstrategie stichwortartig aufgeführt, welche alle den Bahnhof als wichtige Mobilitätsdrehscheibe betreffen.

Wirkung Die Gesamtmobilitätsstrategie ist 2018 vom Gemeinderat verabschiedet worden.

Massgebend zu berücksichtigen

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– Entwicklung eines effizienten multimodalen und intermodalen Verkehrssystems	hoch
– Modal shift zugunsten ÖV und Langsamverkehr (LV)	hoch
– Qualitäts- und Attraktivitätssteigerung des ÖV zum Nutzen aller Reisenden und Reisegründe	hoch
– Positionieren des ÖV als verkehrliches Rückgrat, als Stütze der Stadtentwicklung und als Ergänzung des LV	hoch
– Entwicklung eines attraktiven, durchgängigen und sicheren Fusswegnetzes für alle Nutzenden und Reisegründe	hoch
– Entwicklung eines attraktiven, durchgängigen und sicheren Velowegnetzes für alle Nutzenden und Reisegründe	hoch
– Sicherstellung der Erreichbarkeit durch Bündelung des Verkehrs auf den Hauptverkehrsachsen (Autobahn und Hauptstrassen)	hoch
– MIV-Belastung des städtischen resp. lokalen Strassennetzes nach oben begrenzen	hoch
– Abstimmen der Parkraumbewirtschaftung mit weiteren Zielen zur Reduzierung des Drucks auf öffentliche Räume	hoch
Abhängigkeiten zu laufenden Projekten	
– Agglomerationprogramm Biel/Lyss	
Weiterführende Informationen	
– Hauptbericht, Pläne, Kurzfassung: https://www.biel-bienne.ch/de/planungsgrundlagen.html/2625#Weitere%20Informationen	

3.7 Sachplan Velo 2035 der Stadt Biel

Ausgangslage

Mit dem Ziel, für Biel ein durchgehendes und sicheres Velonetz bis 2035 zu schaffen, wurde der Sachplan Velo 2035 erstellt. Um unterschiedlichen Ansprüchen gerecht zu werden, unterscheidet er Veloverbindungen nach Komfort und Direktheit, wobei auch Kombinationen zulässig sind. Gemäss Sachplan befinden sich zwei Drittel des bestehenden Velonetzes in einem befriedigenden Zustand. Zur Verbesserung werden im Sachplan Netzlücken ausgedehnt, wo konkrete Verbesserungen angestrebt werden (vgl. Abb. 5). Im Bahnhofgebiet sind dies konkret:

- Velotaugliche Personenunterführung
- Verbindung Salzhausstrasse–Aarbergstrasse Parallel zu den Gleisen
- Verbindung Robert-Walser-Platz–Nidau

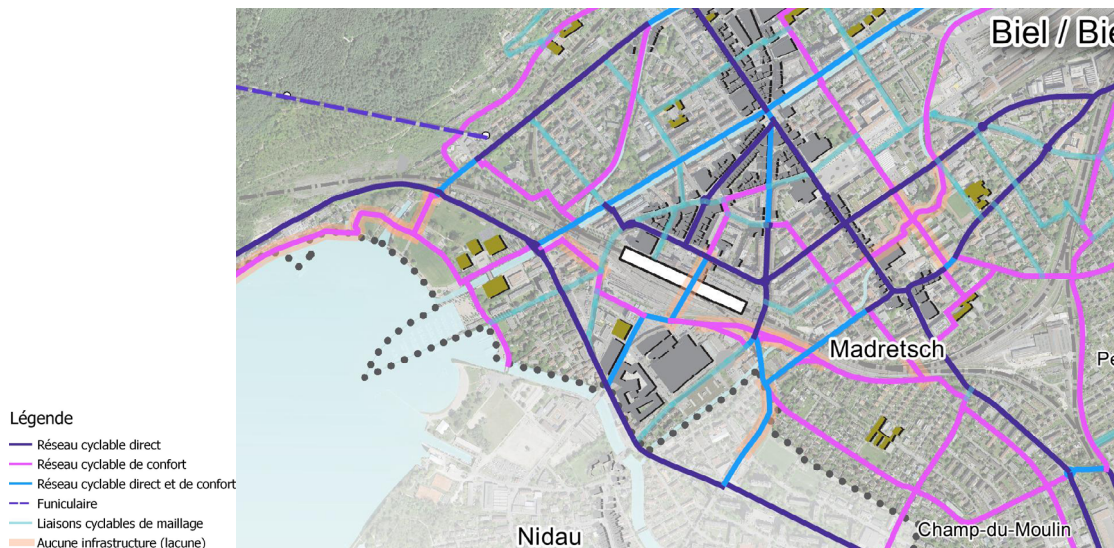


Abb. 7 Ausschnitt aus dem kommunalen Sachplan Velo. Die Netzlücken sind rosafarben hinterlegt (Stadt Biel, 2021)

Wirkung

Der kommunale Sachplan Velo soll Anfang 2023 genehmigt werden.

Massgebend zu berücksichtigen

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– Berücksichtigung der diversen bestehenden Veloverbindungen (vgl. Abb. 5)	hoch
– Schliessen der konkret lokalisierten Netzlücken (vgl. Abb. 5)	hoch
Abhängigkeiten zu laufenden Projekten	
– Machbarkeitsstudien Bahnhofpassage Ost: Quartierverbindung Nord-Süd	
Weiterführende Informationen	
– Planungsgrundlage c.3.7 (Kommunaler Sachplan Velo)	

3.8 Regionaler Masterplan SBB

Ausgangslage

Regionale Masterpläne zeigen den langfristigen Zielzustand und mögliche Zwischenzustände der Infrastruktur in grossen Eisenbahnknoten oder Korridoren auf. Sie berücksichtigen dabei die langfristigen Angebots- und Rollmaterialkonzepte des Netzplanes sowie geplante Immobilien- und Arealentwicklungen.

Regionale Masterpläne dienen der SBB als Grundlage für die Flächensicherung in der öffentlichen Raumplanung sowie für Verhandlungen mit Partnern.

Mittelfristige Bestrebungen sind Perronverlängerungen auf 420m Nutzlänge, die Perrons werden verbreitert und eine neue Personenunterführung (PU Ost). Der Bau der PU Ost bewirkt Konflikte mit der gegebenen Trasseführung und dem Bahnhof der asm. Daher müssen die Trasseführung und der Bahnhofstandort im regionalen Masterplan angepasst respektive neu platziert werden.

Im Bereich der Gebäude Aarbergstrasse 82 und 82A besteht mittelfristig Entwicklungspotential (Siehe braune Markierung Abb. 7). Langfristig wird angestrebt, die durch die südseitigen Abstellgleise verwendeten Flächen frei zu spielen (Baufeld SBB). Die Abstellgleise könnten ins Gleisdreieck in Madretsch verlegt werden, wo sich aktuell die Unterhaltsanlage befindet. Das Freispiel des Baufelds SBB bedingt folglich eine Verlegung der Unterhaltsanlage (z. B. in den Rangierbahnhof) und den Ersatz der Abstellgleise sowie der dazugehörigen Serviceanlagen (im Gleisdreieck in Madretsch). Die Umsetzung dieses Vorhabens bedingt eine komplexe zeitliche und betriebliche Koordination. Allerdings handelt es sich hierbei um eine sehr langfristige Option, da die Serviceanlagen erst 2019 saniert wurden.

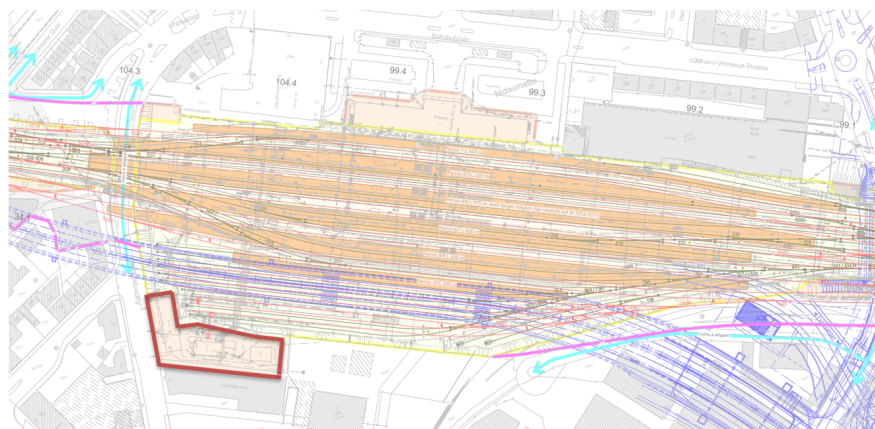


Abb. 8 Plan des réservations de tracé (SBB, 2016)

Wirkung

Der regionale Masterplan aus dem Jahre 2016 (siehe Abb. 7) ist derzeit in Überarbeitung und soll bis im Frühjahr 2024 abgeschlossen sein.

Massgebend zu berücksichtigen

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– Die Abstellgleise könnten langfristig frei werden.	hoch
– Die westliche Personenunterführung könnte allenfalls zu einer durchgehenden PU ausgebaut werden, um das Personenaufkommen zu bewältigen.	hoch
Abhängigkeiten zu laufenden Projekten	
– Machbarkeitsstudien Bahnhofspassage Ost: Auswirkungen auf den Personenfluss	
Weiterführende Informationen	
– Plangrundlage c.3.8 (Regionaler Masterplan SBB)	

4. Projekte

Die das Bahnhofgebiet Biel betreffenden Projekte des Bereichs Mobilität werden in der nachfolgenden Abbildung räumlich verortet und in den Unterkapiteln erläutert. Sie haben oftmals einen Bezug zum gestoppten Projekt A5 Westast, weshalb Sie im Bezug auf die konkrete Lage zu hinterfragen sind.

4.1 Endbahnhof ASm

Vorhaben	<p>Der heute bestehende ASm-Endbahnhof ist auf dem Geländeniveau des Robert-Walser-Platzes unterirdisch in den Bahnhof Biel integriert. Der Bau der Bahnhofspassage Ost (Kap. 4.2) stellt diesen Standort in Frage. Deswegen plant die ASM einen neuen Endbahnhof auf dem Niveau der SBB-Gleise, dessen Standortentscheid noch offen ist.</p> <p>Der bestehende ASm-Endbahnhof bietet mit einer 120 m langen Perronkante die Möglichkeit, zwei Züge im Bahnhof abzustellen. Das Ausweichgleis lässt ein Umfahren und Kreuzen zu. Bei einer Neuanlage ist diese Funktionalität gemäss dem Ausbaustandard für diese Linie mit 90 m-Zugkompositionen in Form zweier Gleise sicherzustellen.</p> <p>Der Standortentscheid des künftigen ASm-Endbahnhofs hat Auswirkungen auf die Umsteigezeiten und damit auf die Gesamtreisezeit der Fahrgäste. Beim Standortentscheid liegt ein Fokus auf dem Personenfluss, welcher sich durch die neue Bahnhofspassage Ost verändern wird.</p>
Stand	<p>Es besteht eine Machbarkeitsstudie von 2018 der ASM und der Stadt Biel, welche die Lage des ASm-Endbahnhofs anhand unterschiedlicher Varianten unter Berücksichtigung des Projektes A5 Westast prüft.</p>
Handlungsanweisungen	<p>Dabei sollen folgende drei Untervarianten berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none">– Hochlage, parallel Robert-Walser-Platz/à Niveau Salzhausstrasse– Hochlage, parallel SBB/à Niveau Salzhausstrasse– Hochlage, parallel SBB ohne Abstellanlage/à Niveau Salzhausstrasse <p>Bei allen drei Untervarianten ist die Steigung der Gleise technisch unproblematisch.</p>

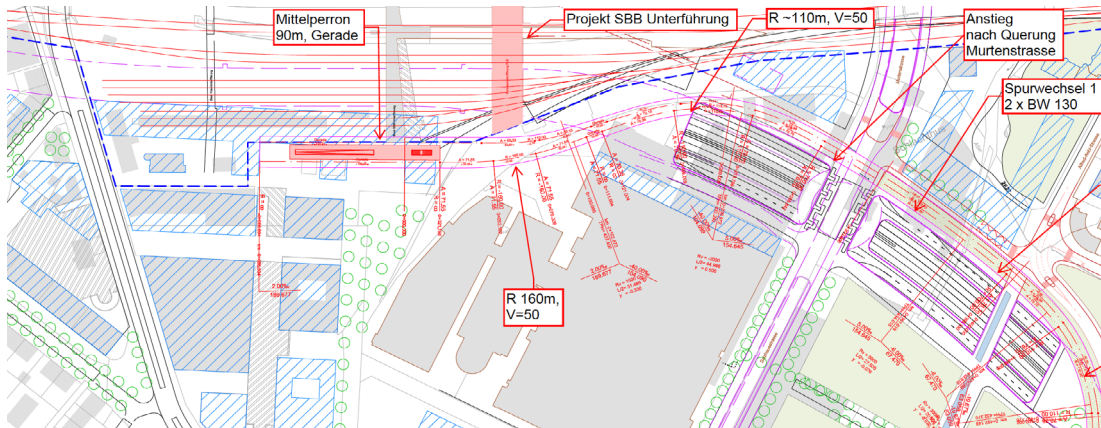


Abb. 9 Variante Hochlage, parallel SBB ohne Abstellanlage/à Niveau Salzhausstrasse (Quelle: ASm & Stadt Biel, 2018).

Massgebend zu berücksichtigen

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– Bei den Planungen sollen alle drei Untervarianten der Variante Hochlage berücksichtigt werden	sehr hoch
Abhängigkeiten zu laufenden Projekten	
– Konzept ÖV 2035 Biel und Umgebung. Option ÖV-Haltestelle Regionalbusse	
– Machbarkeitsstudien Bahnhofspassage Ost: Anforderungen an südlichen Zu- und Ausgang	
Weiterführende Informationen	
– Planungsgrundlage c.4.1 (Endbahnhof asm)	

4.2 Machbarkeitsstudie Bahnhofspassage Ost

Vorhaben

Aus betrieblichen und sicherheitsrelevanten Gründen müssen am Bahnhof Biel in Anbetracht der erwarteten Zunahme der Passagierfrequenzen die Perronanlagen ausgebaut werden. Eine neue Bahnhofspassage soll die bisherige Personenunterführung entlasten. Gleichzeitig soll sie eine verbesserte Durchlässigkeit zwischen dem Bahnhofplatz im Norden des Bahnhofs und dem Robert-Walser-Platz im Süden des Bahnhofs sichergestellt werden. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurde ein Projekt für eine zusätzliche, weiter östlich gelegene Unterführung vom Bahnhofplatz zum Robert-Walser-Platz untersucht. Die in enger Zusammenarbeit mit der SBB durchgeführte Studie ist nun abgeschlossen und zeigt, dass die Anforderungen für die Realisierung einer solchen neuen Passage hoch sind.

Im Laufe der Studie wurde deutlich, dass die Normen der SBB für Unterführungen mit Zugang zu den Bahnsteigen einerseits eine Trennung von Fahrrädern und Fussgängern und andererseits einen sehr grossen Höhenunterschied zwischen dem Bahnhofplatz und dem Boden der Unterfüh-

ung bedeuten. Dies erzwingt den Zugang zur Passage über Treppen und Rampen und schränkt das Potenzial der Passage als urbane Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und den Stadtteilen südlich der SBB-Gleise erheblich ein.

Nach Abschluss der Studie haben sich die SBB und die Stadt Biel auf eine Variante geeinigt, die vertieft werden soll, um sie dann zu realisieren, wenn die SBB und/oder die Stadt Biel dies beschliessen. Diese wird im Rahmen der laufenden Überlegungen zur Erstellung eines Nutzungskonzepts für das gesamte Bahnhofareal berücksichtigt. In diesem Zusammenhang wird es möglich sein, den tatsächlichen Mehrwert der Realisierung der besagten Passage für die Bewohner und Besucher der Stadt Biel im Zusammenhang mit allen identifizierten Bedürfnissen und den in Betracht gezogenen Szenarien für die Organisation des öffentlichen Raums zu prüfen.

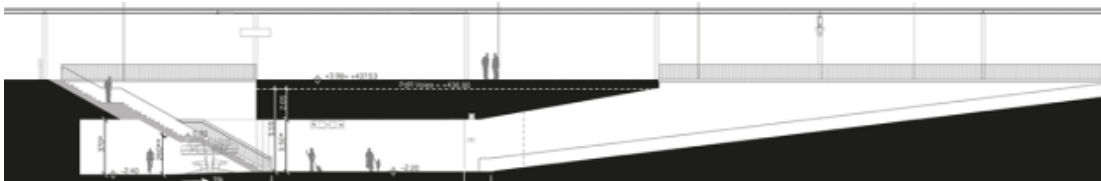


Abb. 10 Mögliche Entwicklungsvariante, Schnitt (Quelle: 2b architectes sàrl / stratégies urbaines concrètes, 2019)

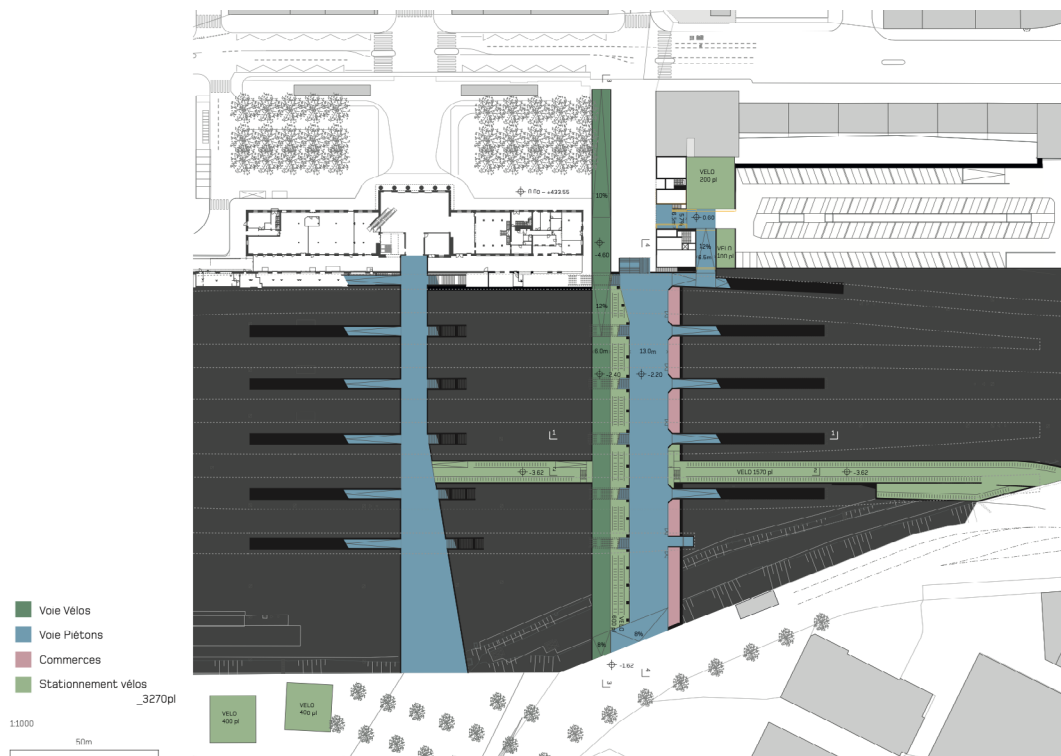


Abb. 11 Mögliche Entwicklungsvariante, Aufsicht. Die Bahnhofspassage Ost als Ergänzung zur Bahnhofspassage Mitte und zum westlichen Perronzugang (Quelle: 2b architectes sàrl / stratégies urbaines concrètes, 2019)

Die Kosten für die Realisierung der Unterführung, die zwischen der Stadt Biel und der SBB aufgeteilt werden, sind extrem hoch. Ohne die notwendige Verlegung des ASM-Bahnhofs zu berücksichtigen, nähern sie sich 100 Millionen Franken, wovon rund 37% von der Stadt Biel zu tragen wären (Variante mit Velodurchfahrt). Während ein neuer Zugang zu den Perrons für Fussgänger mittel- bis langfristig für den Betrieb der SBB unerlässlich erscheint, ist die Realisierung der Passage als städtische Verbindung für Fussgänger und Velos in einer Kosten-Nutzen-Überlegung zu vertiefen.

Stand Die Machbarkeitsstudie wurde im November 2019 erarbeitet. Der Schlussbericht ist abgeschlossen.

Handlungsanweisungen Die Stadt Biel und die SBB aben sich auf die Variante 2 der Vorstudie zur Unterführung Ost geeinigt, welche als beste Variante gilt und in den folgenden Projektphasen mit Blick auf eine Realisierung weiterverfolgt werden sollte. Diese Schlussfolgerung gilt auch für den Fall, dass die Fahrradverbindung nicht realisiert wird.

Diese Variante schlägt einen Zugang zur Unterführung für Personen mit eingeschränkter Mobilität über eine Rampe vor, deren Eingang sich im Erdgeschoss des Gebäudes am Bahnhofplatz 6 (im Besitz der Stadt Biel) befindet. Auf diese Weise tangiert den Bahnhofplatz einzig der Aufgang von Treppen und Rolltreppen. Die Fussgängerströme sind durch einen Streifen, der beispielsweise als Fläche für Fahrradabstellplätze dienen kann, von den Fahrradwegen getrennt.

Massgebend zu berücksichtigen

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– Sicherung der Zugänge zur neuen Bahnhofspassage zur Verhinderung eines Engpasses im Personenfluss	hoch
– Sicherstellung von direkten, sicheren und komfortablen Zu- und Ausgängen zur Bahnhofspassage für den Veloverkehr	mittel
Abhängigkeiten zu laufenden Projekten	
– Endbahnhof ASm: Standortwahl – Regionaler Masterplan SBB	
Weiterführende Informationen	
– Planungsgrundlage c.4.2 (Machbarkeitsstudie Bahnhofspassage Ost)	

4.3 Betriebsplan verkehrliche Entlastung Bahnhofquartier

Vorhaben Gemäss einer Verkehrsanalyse von 2018 wird der Bahnhofplatz täglich von 5000–6000 Fahrten (DTV) belastet. Die Hälfte davon ist Durchgangsverkehr. Um das Bahnhofsquartier verkehrlich zu entlasten, soll es künftig im Zwei-Kammer-System erschlossen werden. Dafür sollen auf einigen Strassenabschnitten Fahrverbote und auf der Bahnhofstrasse Einbahnver-

kehr eingeführt werden. Damit soll Durchgangsverkehr komplett verhindert werden, wodurch das Bahnhofquartier um den Bahnhofplatz und General-Guisan-Platz beruhigt wird. Einerseits kann mit der Massnahme dem Langsamverkehr mehr Raum gegeben werden und andererseits kann die Fahrplanstabilität im Busverkehr erhöht werden.

Stand Die Planung befindet sich im Genehmigungsverfahren.

Handlungsanweisungen Das Dokument ist keine langfristige Projektion. Es dient als Referenz für den Ausgangszustand.

Massgebend zu berücksichtigen

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– Die verkehrliche Entlastung des Bahnhofquartiers ermöglicht eine Umverteilung des verfügbaren Strassenraums zugunsten des strassengebundenen ÖVs und des LVs.	hoch
Abhängigkeiten zu laufenden Projekten	
– Konzept ÖV 2035 Biel und Umgebung	
Weiterführende Informationen	
– Planungsgrundlage c.4.3 (Betriebsplan Verkehrliche Entlastung Bahnhofquartier)	

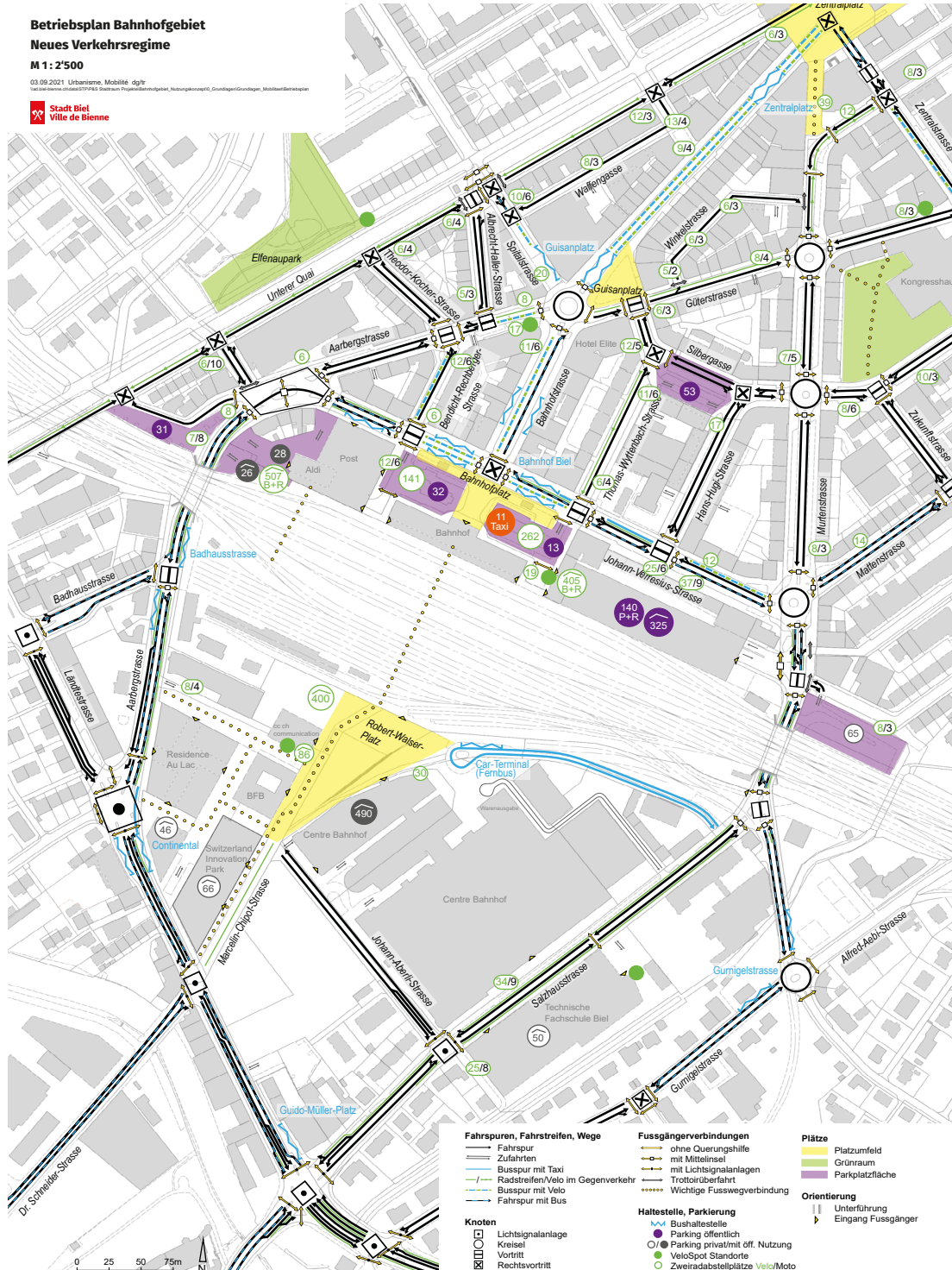


Abb. 12 Massnahmen zur verkehrlichen Entlastung des Bahnhofquartiers (Quelle Stadt Biel, 2021)

4.4 A5 Westast Biel

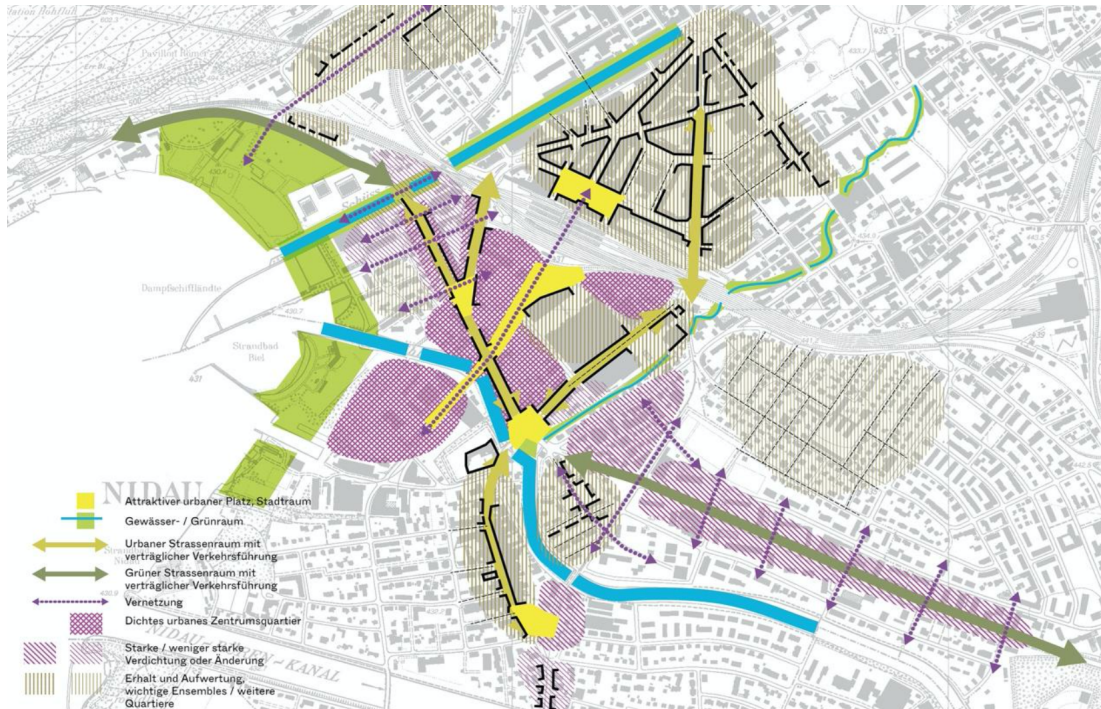


Abb. 13 Abstimmung Siedlung und Verkehr, Handlungsansätze im Raum Brüggmoos – Rusel (ausgewählte Themen). Die Achse Brüggmoos–Rusel besteht aus unterschiedlichen Abschnitten. Wichtige Kreuzungen werden zu vollwertigen Stadtplätzen. Eine grosse Rolle spielt die Quervernetzung. Im zentralen, gut erschlossenen Stadtgebiet gibt es dichte Stadt- und Zentrumsquartiere (Quelle: Expertenbericht).

Ausgangslage Angesichts des Widerstands der Bieler Bevölkerung gegen die vorgesehene westliche Autobahnumfahrung von Biel wurde das Projekt A5-Westast im Dezember 2020 abgebrochen. Grundlage für den Entscheid bildet unter anderem ein von der Dialoggruppe verfasster Schlussbericht mit Erkenntnissen und Empfehlungen aus dem Dialogprozess mit unterschiedlichen Stakeholdern.

Wirkung Der Dialogprozess wurde mit der Verfassung des Schluss- und Expertenberichtes abgeschlossen. Der Bericht wurde am 7.12.2020 veröffentlicht. Der Dialogprozess hat klar aufgezeigt, dass die Eingriffe in den Stadtraum durch den Anschluss «Bienne Centre» und den Halbanschluss «Seevorstadt» zu massiv wären. Weiter setzte sich breit die Erkenntnis durch, dass ein Autobahnanschluss quasi direkt am Bahnhof nicht den heutigen Erkenntnissen über die Verkehrslenkung entspricht.

Das Dokument liefert ein Zukunftsbild mit Fokus auf den Städtebau (Steckbrief Städtebau Kap. 3.7) und formuliert – neben der Empfehlung das Projekt Westast Biel abzubrechen – Empfehlungen für kurz- und mittelfristige Lösungen auf dem bestehenden Strassennetz, um den Verkehr in der Agglomeration Biel zu beruhigen. Langfristig wird die Schliessung der Lücke im Autobahnnetz immer noch angestrebt. Allerdings soll das Vorhaben in einem neuen Projekt angegangen werden.

Anhang

Als Reaktion auf die abgebrochene Planung «Westast Biel/Branche ouest Bienne» ist neu eine Behördendelegation «Espace Biel/Bienne Nidau» gegründet worden. Diese nimmt die Erkenntnisse aus dem Dialogprozess auf und hat einen Folgeprozess gestartet.

Massgebend zu berücksichtigen

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– Gesamtheitliches Konzept für ein BGK auf der Achse Brüggmoos–Bernstrasse–Ländtestrasse–See-Vorstadt. Schnittstelle zu Nutzungskonzept Bahnhof: Aarbergstrasse/Salzhausstrasse/Guido-Müllerplatz/LV-Verbindung nach Nidau	mittel
– Stärkung der ÖV-Achse zwischen der Südagglomeration und der Innenstadt (kurz- bis mittelfristig durch Buslinie, aufwärtskompatibel zu Tramtrassee).	hoch
– Ausbau ÖV, insbesondere attraktive Anbindung Stedtli Nidau	mittel
– Verbesserung der Anbindung Bahnhof Biel für den Fuss- und Veloverkehr durch neue Unterführung beim Bahnhof, neue Verbindung auf der Südseite des Bahnhofs vom Mühlefeld her, sowie neue Verbindung mit der SBB-Unterführung Schmiedweg.	hoch
– Bahnhofplatz, über Robert-Walserplatz, in Richtung Expogelände als zentrale Entwicklungsachse (Bahnhofplatz Süd) für ein zusammenhängendes Zentrumsgebiet.	mittel
Abhängigkeiten zu laufenden Projekten	
– ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung	
Weiterführende Informationen	
– Zukunftsbild: https://www.espace-bbn.ch	

4.5 Beobachtungen Walserskulptur

Ausgangslage

Die Stiftung «Schweizerische Plastikausstellung Biel» und der Künstler Thomas Hirschhorn bespielten den Bahnhofplatz 2019 mit einer Grossinstallation, die dem Schriftsteller Robert Walser gewidmet war. Während fünf Monaten wurde das Projekt das Herz des Platzes und nahm eine Fläche von mehr als 1'500 m² ein. Die Robert-Walser-Skulptur war während drei Monaten ein kulturelles und soziales Ereignis, das die Begegnung verschiedener Bevölkerungsgruppen rund um den Schriftsteller Walser ermöglichte. Transitverkehr und der öffentlicher Verkehr wurden durch die Grundfläche der Anlage nicht beeinträchtigt. Die Anwesenheit der Ausstellung verringerte jedoch das Angebot an Parkplätzen für Autos, Taxis, Fahrräder und Motorräder sowie an Fussgängerzonen.

Anhang



Abb. 14 Robert-Walser-Skulptur auf dem Bahnhofplatz (Quelle Stadt Biel, 2019)

Die Stadt Biel nutzte die Gelegenheit, um die Auswirkungen des reduzierten Platzangebots auf das Verhalten des motorisierten Verkehrs und des Veloverkehrs zu untersuchen und Rückschlüsse auf deren Parkplatzbedürfnisse zu ziehen. Ebenso wurde die Dynamik der Fussgängerströme untersucht. Die veränderte Situation wurde mit dem Normalzustand ohne Ausstellung verglichen.

Wirkung

Die Untersuchung stellt eine Reihe von Mängeln im derzeitigen Zustand des Bahnhofplatzes fest und weist auf Konflikte hin. Aufgrund der Beobachtungen werden die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmer dokumentiert.

Massgebend zu berücksichtigen

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– Die Analyse dokumentiert mit Statistiken, Fotos und Skizzen die Auswirkungen der veränderten Platzverhältnisse während der Robert-Walser-Installation	mittel
Abhängigkeiten	
– Biel 2030: die Stadt der Möglichkeiten. Eine Vision mit fünf strategischen Leitlinien für die Entwicklung der Stadt (Stb. öffentlicher Raum Kap. 3.1)	
Weiterführende Informationen	
– Planungsgrundlage c.4.5 (Beobachtungen Walserskulptur)	

Anhang

5. Fazit Mobilität

Die Gegenüberstellung der im Steckbrief Mobilität behandelten Dokumente führt zu folgenden Schlussfolgerungen:

Als Teil des Agglomerationskerns hat das Bahnhofgebiet eine zentrale Versorgungsfunktion für die gesamte Region. Der Bahnhof hat sich zu einer zentralen multimodalen Verkehrsdrehscheibe entwickelt, deren Ansprüche die Kapazitäten des Bahnhofplatzes übersteigen.

Die im Dialogprozess «Westast Biel» formulierte Empfehlung einer Entwicklungsachse, welche den Bahnhofplatz mit der südlichen Agglomeration verbindet, hat einen hohen Stellenwert für die Anbindung des Langsam-, Velo- und des Öffentlichen Verkehrs. Allerdings ist die Achse im Süden auf das Stedtli Nidau als Kerngebiet auszurichten und nicht auf das ehemalige Expo-Gelände, da auf diesem die Planung noch ungewiss ist.

Handlungsbedarf je Verkehrsträger:

ÖV

- Optimierung Umsteigebeziehungen
- Verbesserung der Fahrplanstabilität Bus (beispielsweise durch Entflechtung des strassengebundenen Busverkehrs vom MIV)
- Kapazitätsausbau Personenunterführung
- Betriebliche Optimierung bezüglich der erforderlichen Bushaltekanten

MIV

- Verkehrliche Entlastung des Zentrums und insb. des Bahnhofquartiers
- Verbesserung der generellen objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit, insb. an erkannten Unfallschwerpunkten
- Sicherstellung eines geeigneten K+R-Angebotes sowie von Taxistandplätzen

Veloverkehr

- Schliessung von Netzlücken
- Erhöhung von Attraktivität, Komfort- und Direkttrouten gemäss Sachplan Velo der Stadt Biel.
- Erhöhung der Sicherheit
- Bereitstellen ausreichender Veloabstellplätze in einer möglichst günstigen Distanz zum Bahnhof (für einen einfachen Umstieg auf die Perrons, die ASm oder die Buslinien)

Fussverkehr

- Attraktivierung der Quartierverbindung zwischen dem Bahnhofquartier und dem Robert-Walser-Platz für FussgängerInnen
- Anbindung an die wichtigen öffentlichen Räume ausserhalb des Perimeters aufwerten.
- Erhöhung der Sicherheit
- Aufwertung der Verbindungsachse Altstadt-Zentralplatz-Bahnhof-Nidau/See.

Grundlagenverzeichnis

ASm & Stadt Biel (2018): Machbarkeitsstudie Einbindung asm in den Bahnhof Biel, Kurzbericht.

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (2020): Sachplan Veloverkehr, Stand 27.05.2020.

Bundesamt für Raumentwicklung (2018): Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene.

Bundesamt für Raumentwicklung (2018): Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse.

Büro Dudler, Raum- und Verkehrsplanung (2020): Place de la Gare, Bienne, Analyse des circulations, Juillet/août (Robert Walser-Sculpture) et novembre 2019

Direktion für Inneres und Justiz des Kantons Bern (2019): Kantonaler Richtplan, Stand 20.11.2019.

SBB (2016): Plan des réservations de tracé, Secteur Biel/Bienne - Lengnau.

SBB (2019): Bahnhofbenutzer, SBB Statistikportal.

seeland.biel/bienne (2020): Agglomerationsprogramm Biel/Lyss, 4. Generation, Mitwirkungsversion Stand 31.01.2020.

Stadt Biel, SBB & 2b architectes (2019): Étude Passage Inférieur Est Gare de Bienne.

Stadt Biel (2001): Reglement für die Parking Biel AG, SGR 761.6, Stand 22.02.2001.

Stadt Biel (2014): Reglement zur Förderung von Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr, SGR 761.8, Stand 18.12.2014.

Stadt Biel (2019): Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel 2018–2040.

Stadt Biel (2020): Sachplan Velo 2035, frz. Plan sectoriel vélo 2035.

Stadt Biel (2020): Verkehrliche Entlastung Bahnhofquartier – neue Verkehrsführung, www.biel-bienne.ch, Zugriff 21.09.2020.

Stadt Biel (2021): Concept d'utilisation du secteur gare - directives concernant l'organisation des lignes de bus.

Tiefbauamt des Kantons Bern (2020): Expertenbericht Dialogprozess Westast Biel.

Anhang

Tiefbauamt des Kantons Bern (2019): Unfallschwerpunkte.

Verkehrsbetriebe Biel (2018): Liniennetzplan, gültig ab 9.12.2018.

Anhang

Anhang

Bildunterschrift der nachfolgenden Abbildung:

Abb. 15 *Übersichtsplan Ausgangslage und Projekte (Datenquelle: Stadt Biel, Amtliche Vermessung, Geoportal Kt. Bern, Stand Projektierungen, Sachplan Velo, Liniennetzplan, Google Maps, Mobility, Bahnhofplan, Strassenentzplan)*