Stadt Biel
Ville de Bienne

Sachplan Velo

Stadt Biel

Massnahmenblätter

Biel, 4. Mai 2023

Auftraggeberin

Stadt Biel, Präsidialdirektion
Abteilung Stadtplanung
Zentralstrasse 49, 2501 Biel
stadtplanung@biel-bienne.ch

Auftragnehmerin

Transitec Ingénieurs-Conseils SA
A. Renard, J. Fleury, M. Lumineau
Aarbergergasse 30, 3011 Bern
bern@transitec.net

Steuerung

Florence Schmoll, Abteilung Stadtplanung, Stadt Biel
Roger Racordon, Abteilung Infrastruktur, Stadt Biel

Projektleitung

Aurélie Dubuis, Abteilung Stadtplanung, Stadt Biel, Bereich Mobilität

Technische Begleitung

Brenda Tuosto, Abteilung Infrastruktur, Bereich Verkehr
Gabriele Leonardi, Abteilung Infrastruktur, Bereich Verkehr
André Glauser, Abteilung Öffentliche Sicherheit
Bernhard Gerber, seeland.biel/bienne
André König, IC Infraconsult AG
Benoît Ziegler, mrs partner AG

Konsultierte Vereine und Verbände

Pro Velo Biel
Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)
Touring Club Schweiz (TCS)

Der Sachplan Velo der Stadt Biel weist folgenden Aufbau auf:

- Erläuterungsbericht
- Velonetzplan der Stadt Biel
- **Massnahmenblätter**

Der Sachplan Velo der Stadt Biel stellt einen Richtplan im Sinne von Artikel 68 Kantonales Baugesetz (BauG, BSG 721.0) dar.

Zur Genehmigung

Öffentliches Mitwirkungsverfahren: ***09.09.2020 – 06.11.2020***

Vorprüfung: ***15.11.2021***

Beschluss des Gemeinderats vom ***14.09.2022***

Die Richtigkeit bestätigt:

Namens des Gemeinderats

Der Stadtpräsident:	Die Stadtschreiberin:
Erich Fehr	Barbara Labbé

Genehmigt vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)
am *04.05.2023*

Verbindliche Elemente

Folgende Elemente sind für die Bieler Behörden verbindlich:

- Ziele und Strategie (Kap. 5)
- Velonetz der Stadt Biel samt Velonetztypen (Kap. 6 und Pläne)
- Massnahmenblätter ohne *Realisierungshorizonte
- Die 5 Prioritäten der Massnahmen: Sofortmassnahmen, kurzfristige, mittelfristige, langfristige Massnahmen, strategische Übergänge (Kap. 9 und Massnahmenblätter)

Unverbindliches Element zur Information

Das nachstehende Element (mit * gekennzeichnet) ist für die Bieler Behörden nicht verbindlich:

- * Realisierungshorizonte (vgl. Massnahmenblätter)

Synthese Massnahmenblätter und Stand der Koordination

Nr.	Name der Massnahme	Netzhierarchie	Priorität	Stand der Koordination
1	Aarbergstrasse–Ländtestrasse	Direktroute	Mittelfristig	Zwischenergebnis
2	Salzhausstrasse	Verbindungsroute	Mittelfristig	Zwischenergebnis
3	Unterer Quai–Aarbergstrasse	Komfortroute	Mittelfristig	Zwischenergebnis
4	Personen- und Velounterführung Bahnhof Biel	Direkt- und Komfortroute	Langfristig	Zwischenergebnis
5	Verbindung Salzhausstrasse–Robert-Walser-Platz–Aarbergstrasse	Komfortroute	Sofort	Zwischenergebnis
6	Passerelle Murtenstrasse	Komfortroute	Strategischer Übergang	Zwischenergebnis
7	Verbindung Murtenstrasse–Alfred-Aebi-Strasse	Komfortroute	Strategischer Übergang	Zwischenergebnis
8	Passerelle Alfred-Aebi-Strasse	Komfortroute	Strategischer Übergang	Zwischenergebnis
9	Murtenstrasse (Süd)	Direkt- und Komfortroute	Mittelfristig	Zwischenergebnis
10	Alfred-Aebi-Strasse	Direkt- und Komfortroute	Sofort	Zwischenergebnis
11	Spitalstrasse–Albrecht-Haller-Strasse	Verbindungsroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
12	Unterer Quai	Direkt- und Komfortroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
13	Aarbergstrasse (Uraniaplatz)	Verbindungsroute	Mittelfristig	Zwischenergebnis
14	Bahnhofplatz–Bahnhofstrasse–Johann-Verresius-Strasse	Direktroute	Mittelfristig	Zwischenergebnis
15	Thomas-Wyttenbach-Strasse–Güterstrasse – Silbergasse	Direkt- und Komfortroute	Mittelfristig	Zwischenergebnis
16	Murtenstrasse (Nord)	Direkt- und Komfortroute	Mittelfristig	Zwischenergebnis
17	Mattenstrasse	Direktroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
18	Freiburgstrasse	Verbindungs- und Komfortroute	Sofort	Zwischenergebnis
19	Zentralstrasse–Kreuzplatz	Direktroute	Mittelfristig	Zwischenergebnis
20	Brüggstrasse (Nord)	Direktroute	Mittelfristig	Zwischenergebnis
21	Unterführung Schmiedweg–Mühlefeldweg	Komfortroute	Strategischer Übergang	Zwischenergebnis
22	Brüggstrasse (Süd)	Direktroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
23	Verbindung Portstrasse–Bernstrasse Nord	Direkt- und Komfortroute	Mittelfristig	Zwischenergebnis
24	Kanalgasse–Freiestrasse	Direkt- und Komfortroute	Mittelfristig	Zwischenergebnis
25	Zentralstrasse (Nord)	Direktroute	Mittelfristig	Zwischenergebnis
26	Collègegasse	Komfortroute	Sofort	Zwischenergebnis
27	Gartenstrasse	Komfortroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
28	Zentralstrasse (Süd)	Direktroute	Mittelfristig	Zwischenergebnis
29	Verbindung Madretschstrasse–Mattenstrasse	Komfortroute	Strategischer Übergang	Zwischenergebnis
30	Schüssweg zwischen Mattenstrasse und Zentralstrasse	Komfortroute	Langfristig	Zwischenergebnis
31	Madretschstrasse	Direktroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
32	Bermenstrasse	Komfortroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
33	Bözingenstrasse–Georg-Friedrich-Heilmann-Strasse	Direktroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
34	General-Dufour-Strasse	Verbindungsroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
35	Neumarktstrasse	Verbindungsroute	Mittelfristig	Zwischenergebnis
36	Oberer Quai (West)	Direkt- und Komfortroute	Kurzfristig	Festsetzung
37	Oberer Quai (Ost)	Direkt- und Komfortroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
38	Wasserstrasse–Jakob-Stämpfli-Strasse	Direktroute	Sofort	Zwischenergebnis

39	**Falkenstrasse**	**Direkt- und Komfortroute**	**Kurzfristig**	**Zwischenergebnis**
40	Güterbahnhof-Passerelle	Direkt- und Komfortroute	Strategischer Übergang	Zwischenergebnis
41	Mettstrasse	Direktroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
42	Solothurnstrasse–Bözingenstrasse	Direktroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
43	Schlösslistrasse	Direktroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
44	Mühlestrasse (Nord)	Direktroute	Mittelfristig	Zwischenergebnis
45	Gottstattstrasse	Verbindungsroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
46	Mühlestrasse (Süd)	Direkt- und Komfortroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
47	Poststrasse	Direktroute	Kurzfristige Massnahme	Zwischenergebnis
48	Orpundstrasse (Nord)	Direktroute	Kurzfristige Massnahme	Zwischenergebnis
49	Hirtenweg (Südseite Bahnhof Mett)	Komfortroute	Mittelfristig	Zwischenergebnis
50	Orpundstrasse (Süd)	Direktroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
51	Geyisriedweg	Komfort- und Verbindungsroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
52	Länggasse	Komfortroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
53	Westerholz-Brücke	Direkt- und Komfortroute	Strategischer Übergang	Zwischenergebnis
54	Neue Verbindung Westerholz–Jakob-Strasse–Länggasse	Direkt- und Komfortroute	Langfristig	Zwischenergebnis
55	Längfeldweg–Poststrasse	Direktroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
56	Passerelle Mettlenweg–Längfeldweg	Komfortroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
57	Seeuferweg an der Neuenburgstrasse	Komfortroute	Langfristig	Zwischenergebnis
58	Beaumont-Quartier	Komfort- und Verbindungsroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
59	Neuweg	Komfortroute	Kurzfristig	Vororientierung
60	Leubringenstrasse	Direktroute	Langfristig	Zwischenergebnis
61	Berghausweg–Sonnhalde	Verbindungsroute	Mittelfristig	Zwischenergebnis
62	Adam-Göuffi-Strasse–Juravorstadt	Direktverbindung	Mittelfristig	Zwischenergebnis
63	Reuchenettestrasse	Direktroute	Langfristig	Zwischenergebnis
64	Paul-Robert-Weg, Einmündung in die Reuchenettestrasse	Komfortroute	Mittelfristig	Vororientierung
65	Hermann-Lienhard-Strasse	Direkt- und Komfortroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
66	Tscheneyweg–Fuchsenried–Zollhausstrasse	Komfortroute	Mittelfristig	Zwischenergebnis
67	Solothurnstrasse	Direkt- und Komfortroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
68	Verbindung Längfeldweg–Solothurnstrasse	Komfortroute	Mittelfristig	Zwischenergebnis
69	Zürichstrasse	Direkt- und Komfortroute	Mittelfristig	Zwischenergebnis
70	Autobahnunterführung Bözingenfeld	Direkt- und Komfortroute	Mittelfristig	Zwischenergebnis
71	Seilerweg–Marie-Louise-Blösch-Weg	Komfortroute	Langfristig	Zwischenergebnis
72	Verbindung Hauserwehr–Gerbergasse via Wildermethmatte	Komfortroute	Langfristig	Zwischenergebnis
73	Bubenbergstrasse	Verbindungsroute	Kurzfristig	Zwischenergebnis
74	Verbindung zwischen Mettlenweg und Gemeindegrenze dem Bahngleis entlang	Komfortroute	Mittelfristig	Vororientierung
75	Verbindungsroute im Bözingenfeld			Zwischenergebnis
76	Knotenanalyse			Festsetzung
77	Veloabstellplätze			Festsetzung
78	Hauptsignalisation für Velos und Elektrovelos			Festsetzung
79	Ausbau Bikesharing			Festsetzung
80	Strassenunterhalt			Festsetzung
81	Baustellen			Festsetzung
82	Prävention von Velodiebstählen			Festsetzung
83	Monitoring Veloverkehr			Festsetzung
84	Information und Kommunikation			Festsetzung
85	Veloförderung und Sensibilisierung			Festsetzung
86	Warentransport per Velo – Städtische Logistik			Festsetzung

Massnahmenverzeichnis

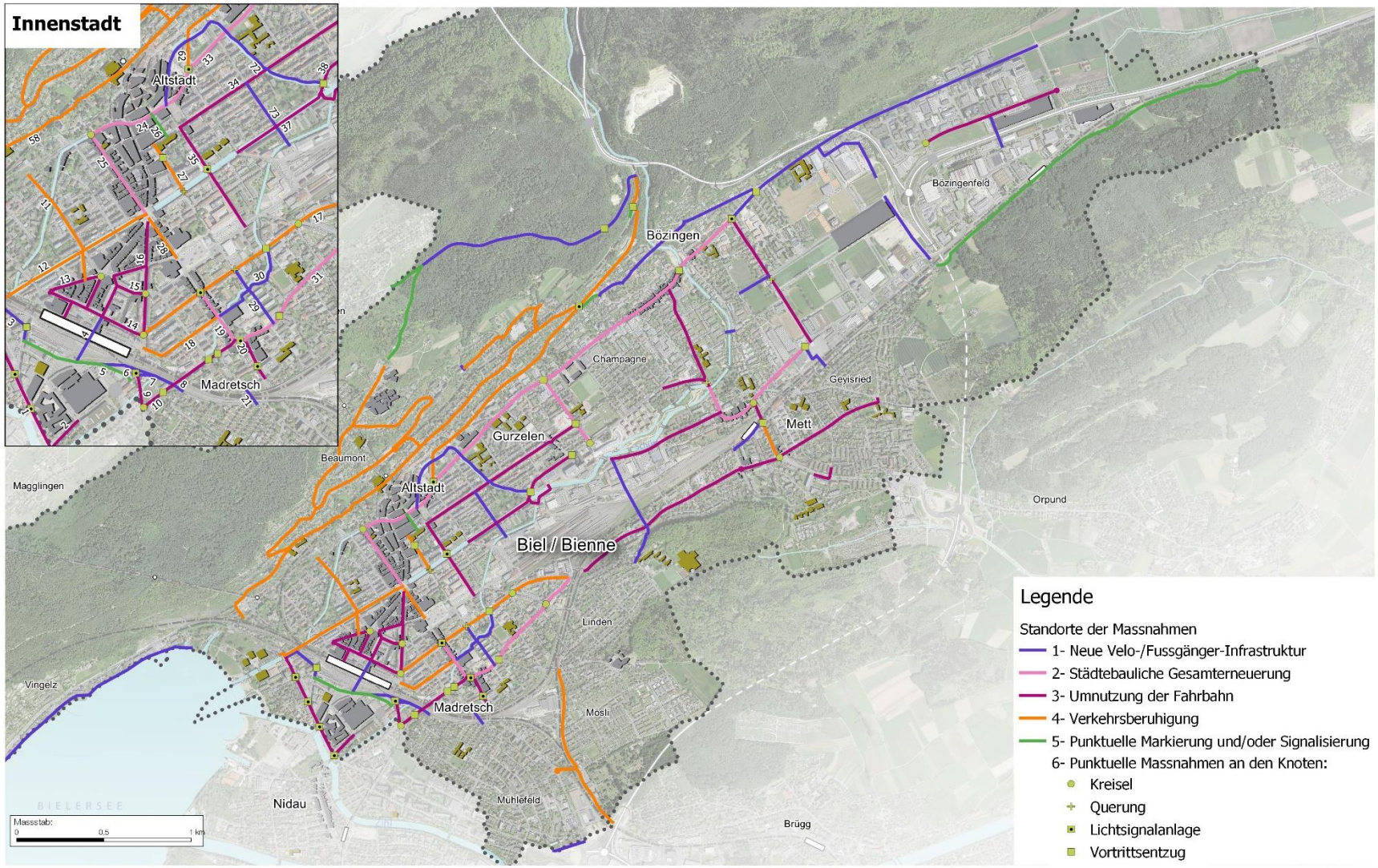
Nr.	Massnahme	Seite
1	Aarbergstrasse–Ländtestrasse	13
2	Salzhausstrasse	15
3	Unterer Quai–Aarbergstrasse	17
4	Personen- und Velounterführung Bahnhof Biel	19
5	Verbindung Salzhausstrasse–Robert-Walser-Platz–Aarbergstrasse	21
6	Passerelle Murtenstrasse	23
7	Verbindung Murtenstrasse–Alfred-Aebi-Strasse	25
8	Passerelle Alfred-Aebi-Strasse	27
9	Murtenstrasse (Süd)	29
10	Alfred-Aebi-Strasse	31
11	Spitalstrasse–Albrecht-Haller-Strasse	33
12	Unterer Quai	35
13	Aarbergstrasse (Uraniaplatz)	37
14	Bahnhofplatz–Bahnhofstrasse–Johann-Verresius-Strasse	39
15	Thomas-Wyttenbach-Strasse–Güterstrasse–Silbergasse	41
16	Murtenstrasse (Nord)	43
17	Mattenstrasse	45
18	Freiburgstrasse	47
19	Zentralstrasse–Kreuzplatz	49
20	Brüggstrasse (Nord)	51
21	Unterführung Schmiedweg–Mühlefeldweg	53
22	Brüggstrasse (Süd)	55
23	Verbindung Portstrasse–Bernstrasse Nord	57
24	Kanalgasse–Freiestrasse	59
25	Zentralstrasse (Nord)	61
26	Collègegasse	63
27	Gartenstrasse	65
28	Zentralstrasse (Süd)	67
29	Verbindung Madretschstrasse–Mattenstrasse (Verlängerung Gartenstrasse)	69
30	Schüssweg zwischen Mattenstrasse und Zentralstrasse	71
31	Madretschstrasse	73
32	Bermenstrasse	75
33	Bözingenstrasse–Georg-Friedrich-Heilmann-Strasse	77
34	General-Dufour-Strasse	79
35	Neumarktstrasse	81
36	Oberer Quai (West)	83
37	Oberer Quai (Ost)	85
38	Wasserstrasse–Jakob-Stämpfli-Strasse	87
39	Falkenstrasse	89
40	Güterbahnhof-Passerelle	91

41	Mettstrasse	95
42	Solothurnstrasse–Bözingenstrasse	97
43	Schlösslistrasse	99
44	Mühlestrasse (Nord)	101
45	Gottstattstrasse	103
46	Mühlestrasse (Süd)	105
47	Poststrasse	107
48	Orpundstrasse (Nord)	109
49	Hirtenweg (Südseite Bahnhof Mett)	111
50	Orpundstrasse (Süd)	113
51	Geyisriedweg	115
52	Länggasse	117
53	Westerholz-Brücke	119
54	Neue Verbindung Westerholz–Jakob-Strasse–Länggasse	121
55	Längfeldweg–Poststrasse	123
56	Passerelle Mettlenweg–Längfeldweg	125
57	Seeuferweg an der Neuenburgstrasse	127
58	Beaumont-Quartier	129
59	Neuweg	131
60	Leubringenstrasse	133
61	Berghausweg–Sonnhalde	135
62	Adam-Göuffi-Strasse–Juravorstadt	137
63	Reuchenettestrasse	139
64	Paul-Robert-Weg, Einmündung in die Reuchenettestrasse	141
65	Hermann-Lienhard-Strasse	143
66	Tscheneyweg–Fuchsenried–Zollhausstrasse (Fuchsenried-Passerelle)	145
67	Solothurnstrasse	147
68	Verbindung Längfeldweg–Solothurnstrasse	149
69	Zürichstrasse	151
70	Autobahnunterführung Bözingenfeld	153
71	Seilerweg–Marie-Louise-Blösch-Weg	155
72	Verbindung Hauserwehr–Gerbergasse	157
73	Bubenbergstrasse	159
74	Verbindung ab Ende Mettlenweg bis Gemeindegrenze dem Bahngleis entlang	161

75	Verbindungsnetz im Bözingenfeld	163
76	Knotenanalyse	165
77	Veloabstellplätze	167
78	Hauptsignalisation für Velos und Elektrovelos	169
79	Ausbau Bikesharing	171
80	Strassenunterhalt	173
81	Baustellen	175
82	Prävention von Velodiebstählen	177
83	Monitoring Veloverkehr	179
84	Information und Kommunikation	181
85	Veloförderung und Sensibilisierung	183
86	Warentransport per Velo – Städtische Logistik	185

Stadt Biel
Ville de Bienne

Ort und Art der Massnahmen

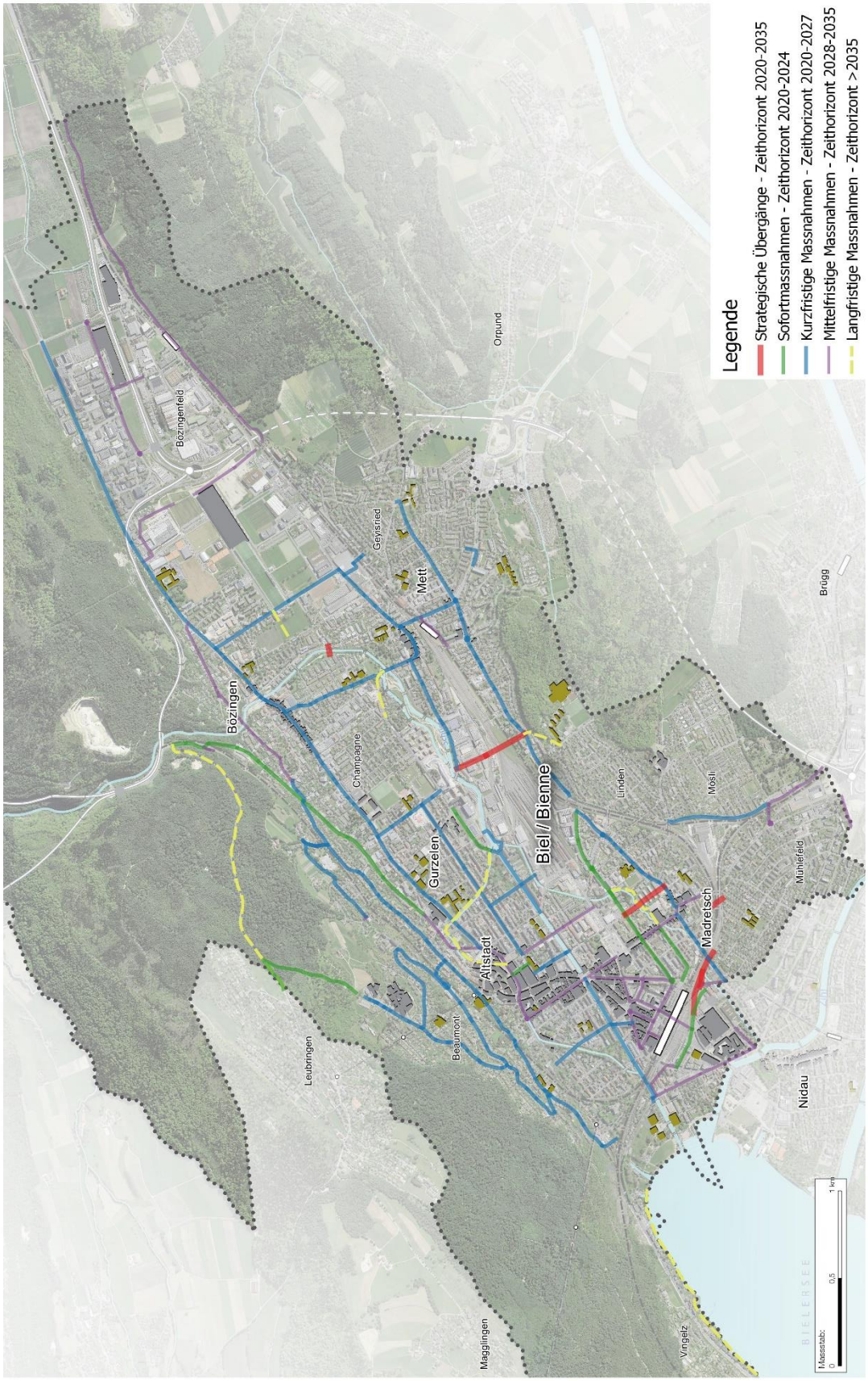


Anhang 6

Sachplan Velo der Stadt Biel

Stadt Biel
Ville de Bienne

Priorisierung der Massnahmen



Anhang 7

Aarbergstrasse–Ländtestrasse 1

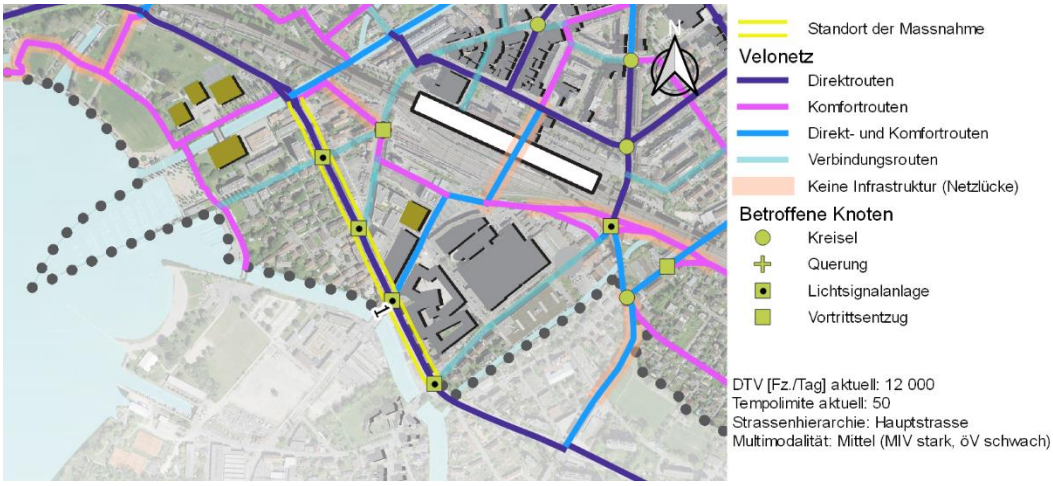
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel, Stadt Nidau
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur; Gemeinde Nidau, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Verkehrsbetriebe Biel (VB); Kanton Bern, Oberingenieurkreis III

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	3) Umnutzung der Fahrbahn 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Es handelt sich um eine Direktroute von grosser regionaler Bedeutung. Mehrere Querverbindungen zwischen den Gemeinden Biel und Nidau kreuzen diese Achse:

- Komfortverbindung mit dem Potenzial einer «Velovorrangroute» (Streckenführung gemäss künftiger Korridorstudie des Kantons Bern) über die Dr. Schneider-Strasse–Marcelin-Chipot Strasse–Robert-Walser-Platz (Bahnhof Südseite).
- Verbindungsrouten zwischen der Badhausstrasse, der Aarbergstrasse und der Salzhausstrasse.

Derzeit sind in diesem Bereich so gut wie keine Radverkehrsanlagen (RVA) vorhanden, obgleich die Verkehrsbelastung gross ist und zahlreiche Einspurstrecken vorhanden sind. An dieser Achse sind mehrere Kreuzungen mit Lichtsignalanlage (LSA) geregelt. Manche sind Teil des Hauptnetzes, verfügen nur aber nur über oft lückenhafte RVA, wie z. B:

- Die Kreuzung mit LSA Ländtestrasse/Badhausstrasse: keine Velosäcke.
- Die verkehrsgeregelte Kreuzung zwischen der Ländtestrasse und der Aarbergstrasse: aufgrund der Dimensionen und der fehlenden ausgeweiteten Radstreifen ist die Nutzung durch Velos wenig komfortabel.
- Kreuzung mit LSA Aarbergstrasse/ Dr. Schneider-Strasse (teilweise Gemeinde Nidau): keine Velosäcke auf der Aarbergstrasse.
- Kreuzung mit LSA Guido-Müller-Platz (Gemeinde Nidau): Aufgrund der mangelhaften Dimensionen, der zahlreichen Einspurstrecken ohne systematisch angelegte Velostreifen resp. Velosäcke und der schwierigen Zufahrt ist die Nutzung für die Velos unkomfortabel.

Darüber hinaus wurden im Rahmen der «Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd» (Büro Dudler, Dez. 2018) verschiedene RVA vorgeschlagen.

Ausgangslage

Ziele

(3) Aarbergstrasse–Ländtestrasse:
Untersuchung der Handlungsspielräume bei der Verkehrssteuerung, um Veloinfrastrukturen zu schaffen, welche die Sicherheit der Velofahrenden auf der Achse und bei den Querungen gewährleisten (Studie ist in Arbeit).

Hier einige Lösungsbeispiele für die Kreuzungen:

- **(6) Kreuzung mit LSA Ländtestrasse/Badhausstrasse:**
  Einrichtung von Velosäcken auf allen Armen und Sicherung ihrer Zufahrt, insbesondere für Linksabbieger (spezifischer Velosack, velofreundliche Regulierung der LSA, indirektes Linksabbiegen mit Ampel).
- **(6) Kreuzung mit LSA Ländtestrasse/Aarbergstrasse:**
  Einrichtung eines Velosacks auf der Aarbergstrasse (Nord) und Sicherung der Zufahrt für Linksabbieger von der Ländtestrasse (Velo-Ampel, Velosack).
- **(6) Kreuzung mit LSA Dr. Schneider-Strasse:**
  Einrichtung von Velosäcken auf der Aarbergstrasse, Sicherung der Kreuzung durch konfliktfreie LSA-Regulierung, Einrichtung einer spezifischen Velo-Ampelphase (existiert bereits für die Marcelin-Chipot Strasse).
- **(6) Kreuzung mit LSA am Guido-Müller-Platz:**
  Einrichtung der noch fehlenden Velosäcke, spezifische Markierung zur Sicherung ihrer Zufahrt.

Nutzen und Chancen

Bei dieser Achse besteht noch eine gewisse Planungsunsicherheit bezüglich Streckenführung und Realisierung des A5-Westasts. Doch kann auf dieser Achse nicht mit der Verbesserung der Situation für die Velos gewartet werden, bis der Westast eröffnet wird.
Aufgrund der äusserst grossen Verkehrsbelastung und der koordinierten LSA auf dieser Achse sind Änderungen für den Veloverkehr komplex.
Insbesondere für die Kreuzung Dr. Schneider-Strasse (Einfallstrasse nach Nidau, die vom Projekt AGGLOlac betroffen ist) und den Guido-Müller-Platz ist die Koordination mit der Gemeinde Nidau erforderlich. Diese hat die Massnahme in ihrer laufenden Studie «Gesamtverkehrskonzept Nidau» (2020) festgehalten.

Abhängigkeiten

- Abhängigkeit von den koordinierten Arbeiten der Projektorganisation Espace Biel/Bienne.Nidau
- Agglomerationsprogramm der 4. Generation, Massnahme zur Umgestaltung des Jean-Jacques-Rousseau-Platzes
- Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, Vorschläge zur Veloroute West (6-8) und Mitte (28) (Büro Dudler, Dezember 2018)
- Gesamtverkehrskonzept Nidau

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Optimierungsstudie für die LSA in Arbeit (Büro VRAG).
Vorprojektpläne der «Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd» (insb. Massnahmen 6-8 und 28).

Weiteres Vorgehen

1) Abschluss LSA-Optimierung
2) Detailstudie Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- LSA-Regulation
- Programmierung
- Tiefbau

Salzhausstrasse 2

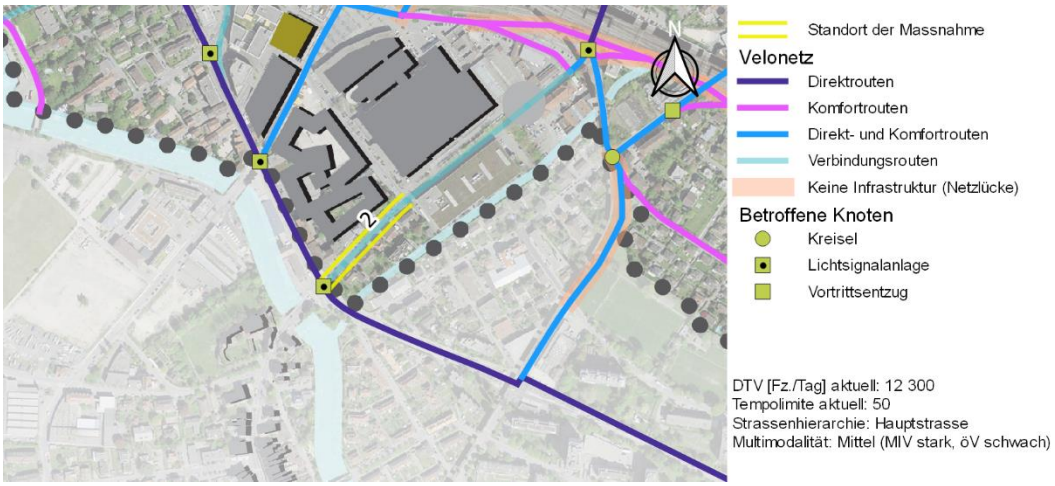
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Aare Seeland mobil AG (asm); Gemeinde Nidau

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	3) Umnutzung der Fahrbahn
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Bei diesem Abschnitt handelt es sich um eine wichtige Achse des Verkehrsnetzes, denn er stellt die Hauptverbindung zwischen der Gemeinde Nidau und dem Zentrum von Biel dar.
Der Velostreifen ist zu eng und verläuft nur in südlicher Richtung. Die Verkehrsbelastung auf dieser Achse ist äusserst hoch.
Bei einer Neugestaltung müssen die Bäume in jedem Fall erhalten bleiben.

Ausgangslage

Ziel

(3) Salzhausstrasse:
Einrichtung einer Velo-Infrastruktur auf dem fehlenden Abschnitt in Richtung Süd-Nord zur Sicherung der Fahrten mit dem Velo.

Nutzen und Chancen

Eine einfache Markierung ist an der Stelle, an welcher der Velostreifen fehlt, aus Platzgründen nicht möglich. Daher muss eine Neugestaltung, die auch die Trottoirs und Baumalleen berücksichtigt, in Betracht gezogen werden. Durch diese Massnahme kann die Sicherheit der Velos auf dieser bedeutenden Verbindungsachse zwischen Nidau und dem Zentrum von Biel verbessert werden.

Abhängigkeiten

- Bei Bedarf diese Massnahme mit der Gemeinde Nidau und den Massnahmen im Rahmen des laufenden Gesamtverkehrskonzepts Nidau koordinieren.

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Vorstudie zur Bestimmung der Neugestaltung und zum Betrieb des Abschnitts: 1,5 Jahre
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Landschaftsarchitektur
- Tiefbau
- Umwelt

Unterer Quai–Aarbergstrasse 3

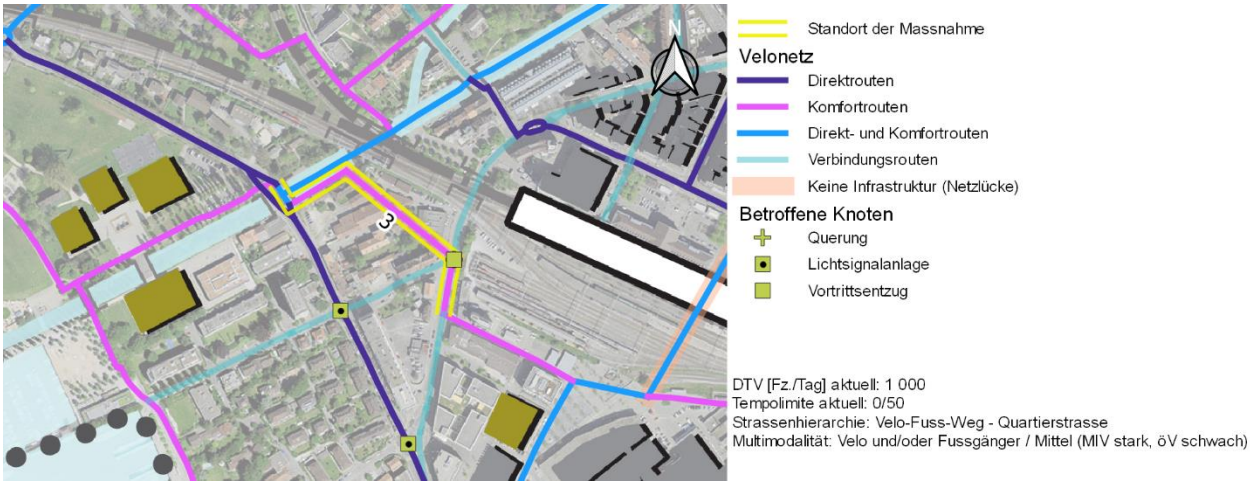
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel (Projektverantwortung); Privateigentümer
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Der Abschnitt liegt südlich Verbindung der SBB-Gleisanlagen zwischen den Bahnhof Biel und dem See. Es handelt es sich um eine Lücke im Komfortnetz. Die Massnahme entspricht dem Bedarf nach einer neuen Verbindung, die zwischen dem Unteren Quai und der Aarbergstrasse durch das Quartier verläuft, sowie nach einer verbesserten Querung der Aarbergstrasse.

Die aktuelle Querung der Aarbergstrasse zwischen dem Robert-Walser-Platz und der Badhausstrasse ist komplex und wenig intuitiv, die Radverkehrsanlagen (RVA) sind minimal und das Einmünden in die Achse vor der Querung ist kompliziert.

Ausgangslage

Ziele

(1) Unterer Quai–Aarbergstrasse:
Im Rahmen der Neugestaltung des Quartiers soll eine Velo-/Fussgänger-Achse geschaffen werden. Die Streckenführung, die Grösse und das Betriebsregime müssen im Rahmen der Überbauungsordnung definiert werden.

(6) Querung der Aarbergstrasse bei der Kreuzung Badhausstrasse/Aarbergstrasse:
Kurzfristig: Prüfung, ob die Verflechtung des Veloverkehrs von der Aarbergstrasse Richtung Walser-Platz mit Markierungen besser ersichtlich gemacht werden kann. Langfristig: Prüfung der Integration einer RVA im Rahmen eines umfassenderen Neugestaltungsprojekts für den öffentlichen Raum in diesem Sektor.

Weitere vorgesehene Massnahmen

(6) Querung der Aarbergstrasse bei der Kreuzung Badhausstrasse/Aarbergstrasse:
Kurz- und mittelfristig sind mögliche Massnahmen für eine vereinfachte Velo-Querung die velotauglichere Ausgestaltung der Querung (z. B. Verengung der Fahrbahn, (rote) Markierung der Querung, indirektes Linksabbiegen auf der Aarbergstrasse Richtung Badhausstrasse, indirektes Linksabbiegen nach der Bushaltestelle Richtung Bahnhof).

Nutzen und Chancen

Eine vereinfachte Querung der Aarbergstrasse und die neue Verbindung durch das Quartier schaffen eine Kontinuität der Komfortroute südlich der SBB-Gleisanlagen zwischen dem Robert-Walser-Platz und dem Seeufer.
Diese neue Verbindung ist im Rahmen der geplanten Aufwertung des Quartiers zu schaffen.

Abhängigkeiten

- Aufwertung und Entwicklung des Quartiers
- Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, Standort Nr. 9 (Büro Dudler, Dezember 2018)
- Massnahme 5 (Verbindung Salzhausstrasse–Robert-Walser-Platz–Aarbergstrasse)
- Agglomerationsprogramm der 4. Generation, Massnahme zur Umgestaltung des Jean-Jacques-Rousseau-Platzes
- Laufende Studienaufträge für die Aufwertung der öffentlichen Räume auf den Schüssquais

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Absicht

Weiteres Vorgehen

Studien im Zusammenhang mit der Aufwertung des Quartiers:
1) Zweckmässigkeitsstudie, Ideen-Wettbewerb zur Quartiergestaltung: 4 Jahre
2) Überbauungsordnung: 3 Jahre
3) Bauprojekt: 2 Jahre
4) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung:
   2 Jahre
5) Ausführung

Zeitgleich: Studie zu kurzfristigen Massnahmen an der Kreuzung Badhausstrasse/Aarbergstrasse

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau/Statik
- Städtebau/Landschaftsarchitektur

Personen- und Velounterführung Bahnhof Biel 4

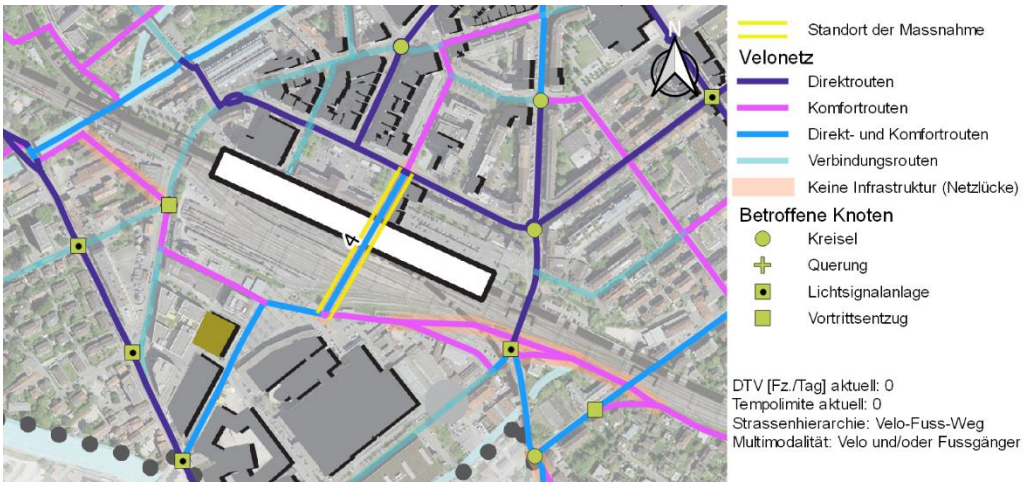
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel (Projektverantwortung); SBB
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur; Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorität	Langfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur
***Realisierungshorizont**	> 2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Querung des Hauptbahnhofs Biel stellt eine Lücke im Komfortnetz dar, denn die bestehende Unterführung ist überlastet und nicht für den Veloverkehr geeignet.
Westlich soll die in Ausführung befindliche Unterführung die bestehende Unterführung entlasten, ist aber für den Velo-Durchgangsverkehr ungeeignet.
Weiterhin bestehen Verbindungen auf der östlichen (Unterführung Aarbergstrasse) und westlichen Seite (Unterführung Murtenstrasse). So führen sie zu Umwegen für den Veloverkehr und sind als Komfortrouten nicht geeignet.
Die Anschlussstellen dieser neuen Unterführung müssen noch genauer definiert werden, besonders auf der Südseite des Bahnhofes.

Ausgangslage

Ziel

(1) Gleisunterführung Bahnhof Biel:
Schaffung einer Gleisunterführung nur für den Langsamverkehr, idealerweise mit getrennter Fuss-/Velo-Verkehrsführung. Die Breite der Velospur muss für das Kreuzen und Überholen ausreichen, und die Velospuren müssen den geltenden Normen entsprechen. Die Zufahrt Nord erfolgt über eine Rampe (Neigung < 10%, idealerweise ergänzt durch Aufzüge für die Fussgänger), die Zufahrt Süd ist ebenerdig.

Nutzen und Chancen

Diese Unterführung gewährleistet eine schnelle, komfortable Verbindung zwischen der Süd- und der Nordseite des Bahnhofs, die es bislang nicht gibt. Sie ist daher ein massgebliches Element für die Schaffung einer Direkt- und Komfortverbindung zwischen dem Zentrum der Stadt Biel und Nidau via Dr. Schneider-Strasse. Darüber hinaus verbindet sie die Quartiere diesseits und jenseits des Bahnhofes, insbesondere die Bieler Innenstadt (nördlich) und den künftigen Campus Biel (südlich).

Abhängigkeiten

- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) Biel-Seeland, Massnahme BBS.LV-Ü.3 (ARE-Code 0371.3.022)
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Massnahme 57.
- Nutzungskonzept Bahnhofgebiet
- Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, Standort Nr. 11 (Büro Dudler, Dezember 2018)

Kosten: ☐ <5 Mio. ☐ 5–10 Mio. ☒ >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip, 2020 erste Machbarkeitsstudie durch die SBB in Zusammenarbeit mit der Stadt Biel

Weiteres Vorgehen

1) Zweckmässigkeitsstudie zur näheren Bestimmung des Bauwerks
   (Verlauf, Geometrie) und der Anschlussstellen 2 Jahre
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 3 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung:
   2 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Bahntechnik
- Tiefbau/Statik
- Städtebau/Landschaftarchitektur

Verbindung Salzhausstrasse–Robert-Walser-Platz–Aarbergstrasse 5

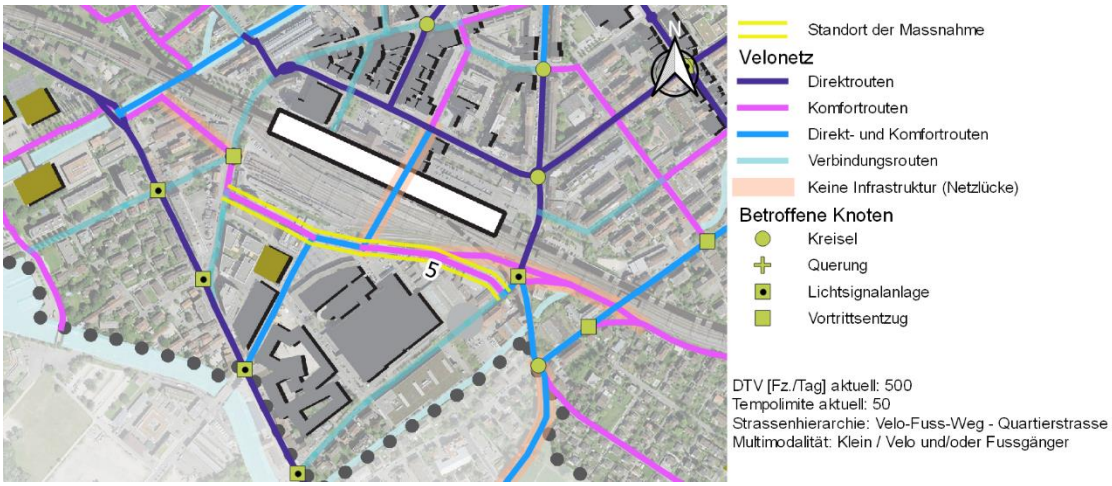
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel; Aare Seeland mobil AG (asm)
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit, Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege)

Priorität	Sofortmassnahme	**Art der Massnahme**	5) Markierung und/oder punktuelle Signalisation
***Realisierungshorizont**	2020–2024		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Verbindung ist mit einem Fahrverbot für motorisierten Verkehr (Signal 2.14) und einem Sackgasse-Signal (4.09) versehen, obwohl sie für Velos durchaus befahrbar ist.

Ausgangslage

Ziel

(5) Verbindung Salzhausstrasse–Robert-Walser-Platz–Aarbergstrasse:
Kurzfristig: Ersatz des Signals «Sackgasse» (4.09) durch Signal «Sackgasse mit Ausnahmen» (4.09.1) und Bodenmarkierungen (Piktogramme), um die anderen Verkehrsteilnehmenden auf den Veloverkehr aufmerksam zu machen.
Langfristig: Veloverbindung zwischen Robert-Walser-Platz und Aarbergstrasse gewährleisten.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme wird die Situation für Velofahrende auf dieser Komfortroute südlich der Bahngleise geklärt.

Abhängigkeiten

- Massnahme 3, Unterer Quai–Aarbergstrasse
- Nutzungskonzept Bahnhofgebiet

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

Verwaltungsmassnahmen mit dem Ziel, das Signal auszutauschen: 1 Jahr

Erforderliche Fachkompetenzen

- Städtebau/Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Passerelle Murtenstrasse 6

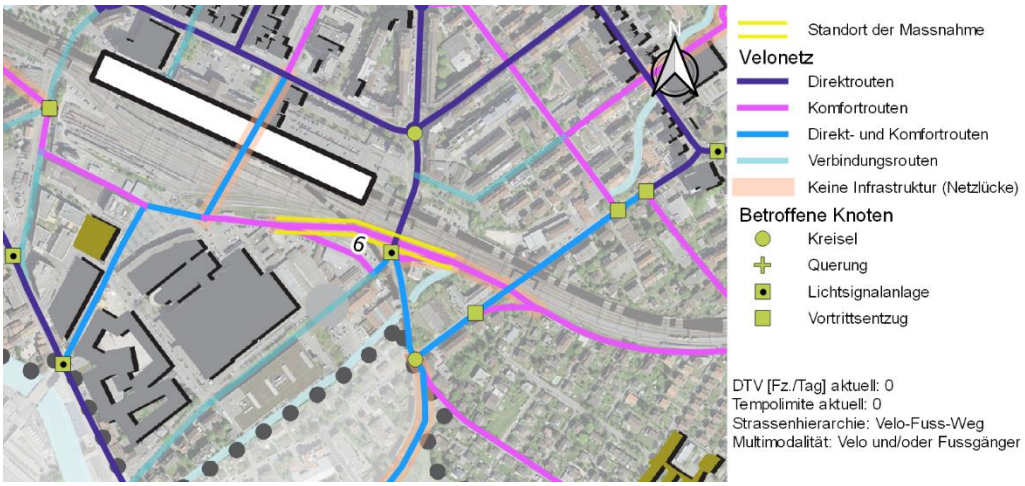
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel (Projektverantwortung); SBB; Aare Seeland mobil AG (asm); Privateigentümer
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur; Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege)

Priorität	Strategischer Übergang	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur
***Realisierungshorizont**	2020–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Passerelle ist Teil einer bedeutenden West-Ost-Komfortroute auf der südlichen Seite der SBB-Gleisanlagen. Derzeit ist das Velonetz in diesem Bereich nicht durchgehend. Um die Verbindung von Osten nach Westen zu befahren, ist ein Umweg erforderlich.

Bei der Eingliederung des Projekts zwischen den SBB-Gleisanlagen, den Verkehrsachsen und den Gebäuden müssen die Höhenunterschiede berücksichtigt werden.

Die Anschlussstelle der Passerelle hängt im Westen von der weiteren Entwicklung der Eisenbahn-Infrastruktur ab. Von diesem Projekt sind Grundstücke der SBB und Privater betroffen.

Ausgangslage

Ziel

(1) Passerelle Südseite SBB-Gleisanlagen–Murtenstrasse:
Bau einer LV-Verbindung idealerweise mit getrennter Fuss- und Velo-Verkehrsführung. Die Breite der Velospur muss für das Kreuzen und Überholen ausreichen, und die Velospuren müssen den geltenden Normen entsprechen. Die Zufahrt erfolgt über eine Rampe, deren Neigung weniger als 10 Prozent beträgt und die den geltenden Normen entspricht. Idealerweise sollte das Projekt auch eine zusätzliche Zugangstreppe für Fussgänger einschliessen.

Nutzen und Chancen

Diese Verbindung schliesst eine grosse Lücke im Velonetz der Stadt und ermöglicht Fahrten im Bahnhofsektor, bei denen die Kreuzung Salzhausstrasse/Murtenstrasse vermieden werden kann. Darüber hinaus eröffnet sie neue Möglichkeiten für schnelle, komfortable Fahrten mit dem Velo: Einerseits wird durch eine durchgehende, ebenerdige Verkehrsführung südlich der Gleisanlagen eine sichere Verbindung vom Seeufer oder von Nidau via Bahnhof Biel bis Brügg gewährleistet. Andererseits wird durch die Verbindung mit der Unterführung am Schmiedweg auch ein sicherer Veloweg von Nidau bis ins Bözingenfeld geschaffen.

Abhängigkeiten

- Massnahme 7 (Verbindung Murtenstrasse–Alfred-Aebi-Strasse)
- Massnahme 21 (Unterführung Schmiedweg–Mühlefeldweg)
- Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, Standort Nr. 32 (Büro Dudler, Dezember 2018)
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) Biel-Seeland, Massnahme BBS.LV-Ü.5
- Abhängigkeit von den koordinierten Arbeiten der Projektorganisation Espace Biel/Bienne.Nidau
- Nutzungskonzept Bahnhofgebiet

Kosten: ☐ <5 Mio. ☒ 5–10 Mio. ☐ >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Zweckmässigkeitsstudie zur näheren Bestimmung des Bauwerks (Verlauf, Geometrie) und der Anschlussstellen: 2 Jahre
2) Sicherung des Baulands und Einverständnis der Eigentümer: 2 Jahre
3) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 3 Jahre
4) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 2 Jahre
5) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau/Statik
- Umwelt
- Städtebau/Landschaftsarchitektur

Verbindung Murtenstrasse–Alfred-Aebi-Strasse 7

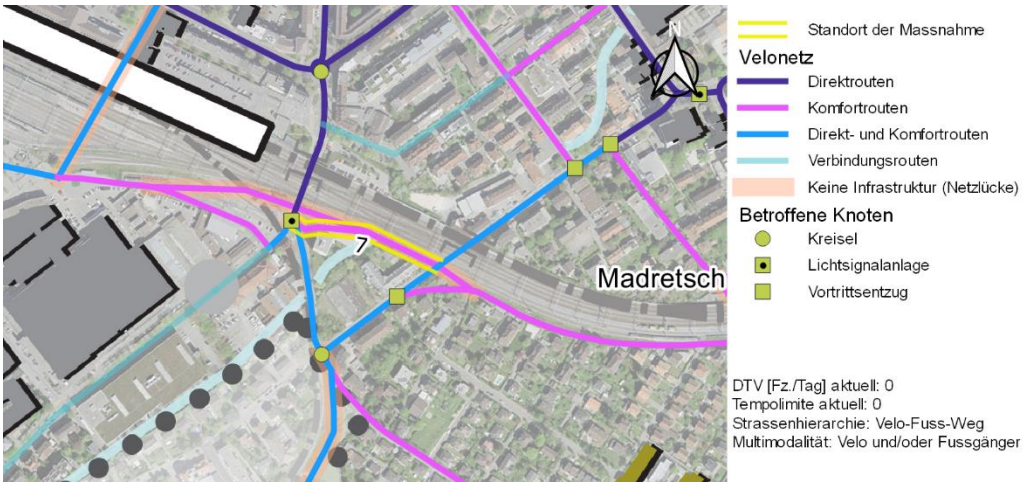
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel (Projektverantwortung); SBB; Privateigentümer
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur, Abteilung Öffentliche Sicherheit; SBB; Aare Seeland mobil AG (asm); Wasserbauverband Schüss (SAES); Amt für Grundstücke und Gebäude (AGG); Tiefbauamt (TBA), Oberingenieurkreis III, Wasserbau; Fischereiinspektorat des Kantons Bern; Amt für Landwirtschaft und Natur (LANAT), Naturförderung

Priorität	Strategischer Übergang	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur
***Realisierungshorizont**	2020–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Verbindung zwischen der Murtenstrasse und der Alfred-Aebi-Strasse ist Teil einer bedeutenden West-Ost-Komfortroute auf der südlichen Seite der SBB-Gleisanlagen. Derzeit ist das Velonetz in diesem Bereich nicht durchgehend. Um die Verbindung von Osten nach Westen zu befahren, ist ein Umweg erforderlich.
Bei der Eingliederung des Projekts zwischen den SBB-Gleisanlagen, den Verkehrsachsen und den Gebäuden müssen die Höhenunterschiede berücksichtigt werden.
Von diesem Projekt sind Grundstücke der SBB und Privater betroffen.

Ausgangslage

Ziel

(1) Verbindung Murtenstrasse–Alfred-Aebi-Strasse

Bau einer LV-Verbindung idealerweise mit getrennter Fuss- und Velo-Verkehrsführung. Die Breite der Velospur muss idealerweise für das Kreuzen und Überholen ausreichen, und die Velospuren müssen den geltenden Normen entsprechen.
Die Zufahrt erfolgt über eine Rampe, deren Neigung weniger als 10 Prozent beträgt und die den geltenden Normen entspricht. Idealerweise sollte das Projekt auch eine zusätzliche Zugangstreppe für Fussgänger einschliessen.

Nutzen und Chancen

Diese Verbindung schliesst eine grosse Lücke im Velonetz der Stadt und ermöglicht Fahrten im Bahnhofsektor. Darüber hinaus eröffnet sie neue Möglichkeiten für schnelle, komfortable Fahrten mit dem Velo: Einerseits wird durch eine durchgehende, ebenerdige Verkehrsführung südlich der Gleisanlagen eine sichere Verbindung vom Seeufer oder von Nidau via Bahnhof Biel bis Brügg gewährleistet. Andererseits wird durch die Verbindung mit der Unterführung am Schmiedweg auch ein sicherer Veloweg von Nidau bis ins Bözingenfeld geschaffen.

Abhängigkeiten

- Massnahmen 6 (Passerelle Murtenstrasse) und 8 (Passerelle Alfred-Aebi-Strasse)
- Massnahme 21 (Unterführung Schmiedweg–Mühlefeldweg)
- Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, Standort Nr. 32 (Büro Dudler, Dezember 2018)
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) Biel-Seeland, Massnahme BBS.LV-Ü.5
- Abhängigkeit von den koordinierten Arbeiten der Projektorganisation Espace Biel/Bienne.Nidau
- Gewässerrichtplan (GRP) Schüss / Plan directeur des eaux (PDE) de la Suze

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Zweckmässigkeitsstudie zur näheren Bestimmung des Bauwerks (Verlauf, Geometrie) und der Anschlussstellen:
   2 Jahre
2) Sicherung des Baulands und Einverständnis der Eigentümer:
   2 Jahre
3) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 3 Jahre
4) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung:
   2 Jahre
5) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau/Statik
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur

Passerelle Alfred-Aebi-Strasse 8

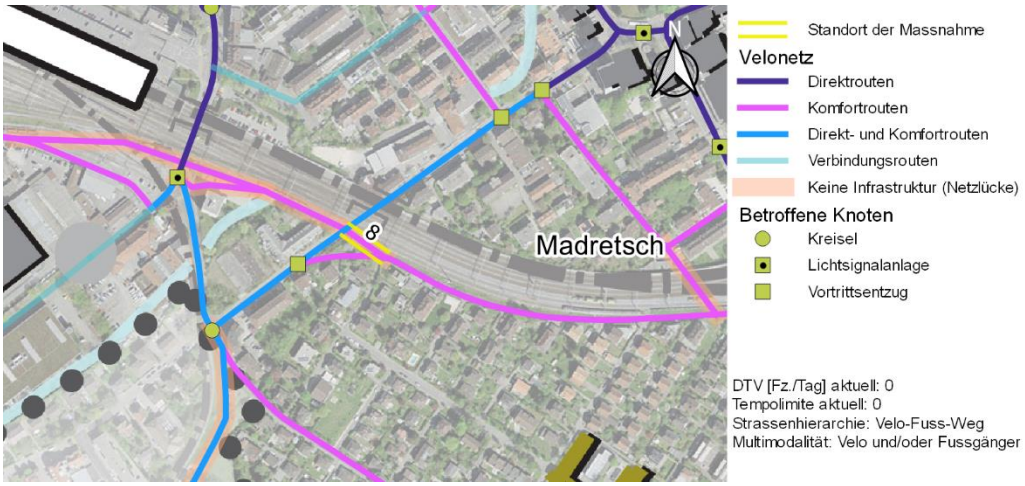
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel (Projektverantwortung); SBB; Privateigentümer
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur

Priorität	Strategischer Übergang	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur
***Realisierungshorizont**	2020–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Passerelle ist Teil einer bedeutenden West-Ost-Komfortroute auf der südlichen Seite der SBB-Gleisanlagen.
Derzeit ist das Velonetz in diesem Bereich nicht durchgehend. Um die Verbindung von Osten nach Westen zu befahren, ist ein Umweg erforderlich.
Bei der Eingliederung des Projekts zwischen den SBB-Gleisanlagen, den Verkehrsachsen und den Gebäuden müssen die Höhenunterschiede berücksichtigt werden.
Im Osten ist die Anschlussstelle der Passerelle am Mühlefeldweg schon relativ genau definiert. Von diesem Projekt sind Grundstücke der SBB und Privater betroffen.

Ausgangslage

Ziel

(1) Passerelle Südseite SBB-Gleisanlagen–Alfred-Aebi-Strasse:
Bau einer LV-Verbindung idealerweise mit getrennter Fuss- und Velo-Verkehrsführung. Die Breite der Velospur muss für das Kreuzen und Überholen ausreichen, und die Velospuren müssen den geltenden Normen entsprechen. Die Zufahrt erfolgt über eine Rampe, deren Neigung weniger als 10 Prozent beträgt und die den geltenden Normen entspricht. Idealerweise sollte das Projekt auch eine zusätzliche Zugangstreppe für Fussgänger einschliessen.

Nutzen und Chancen

Diese Verbindung schliesst eine grosse Lücke im Velonetz der Stadt und ermöglicht Fahrten im Bahnhofsektor. Darüber hinaus eröffnet sie neue Möglichkeiten für schnelle, komfortable Fahrten mit dem Velo: Einerseits wird durch eine durchgehende, ebenerdige Verkehrsführung südlich der Gleisanlagen eine sichere Verbindung vom Seeufer oder von Nidau via Bahnhof Biel bis Brügg gewährleistet. Andererseits wird durch die Verbindung mit der Unterführung am Schmiedweg auch ein sicherer Veloweg von Nidau bis ins Bözingenfeld geschaffen.

Abhängigkeiten

- Massnahmen 6 (Passerelle Murtenstrasse) und 7 (Verbindung Murtenstrasse–Alfred-Aebi-Strasse)
- Massnahme 21 (Unterführung Schmiedweg–Mühlefeldweg)
- Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, Standort Nr. 32 (Büro Dudler, Dezember 2018)
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) Biel-Seeland, Massnahme BBS.LV-Ü.5
- Abhängigkeit von den koordinierten Arbeiten der Projektorganisation Espace Biel/Bienne.Nidau

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Zweckmässigkeitsstudie zur näheren Bestimmung des Bauwerks (Verlauf, Geometrie) und der Anschlussstellen: 2 Jahre
2) Sicherung des Baulands und Einverständnis der Eigentümer: 2 Jahre
3) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 3 Jahre
4) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 2 Jahre
5) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau/Statik
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur

Murtenstrasse (Süd) 9

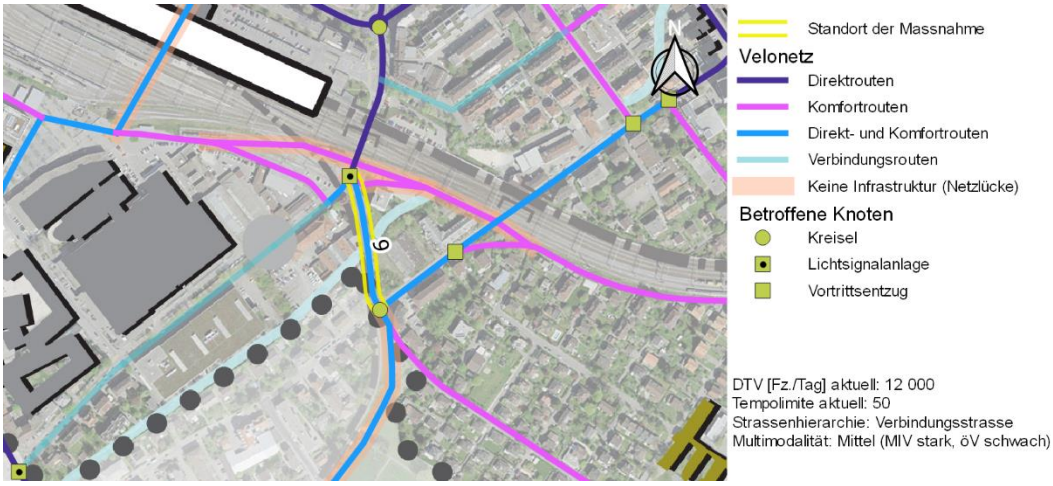
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Verkehrsbetriebe Biel (VB), Aare Seeland mobil AG (asm); Gemeinde Nidau

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	3) Umnutzung der Fahrbahn 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Murtenstrasse ist eng, das Verkehrsaufkommen ist gross, die Strasse wird von mehreren Buslinien befahren und am Rand führt eine Bahnlinie entlang. Radverkehrsanlagen (RVA) bestehen vor allem auf dem südlichen Teil der Achse. Darüber hinaus handelt es sich um eine wichtige Zufahrt zur Südseite des Bahnhofs Biel und zum Robert-Walser-Platz. Die Möglichkeiten zum Abbiegen von der Murtenstrasse–Salzhausstrasse Richtung Robert-Walser-Platz sind aus sicherheitstechnischer Sicht unbefriedigend. Darüber hinaus wird die Achse im kantonalen Sachplan Veloverkehr als Netzlücke ausgewiesen.

Kreuzung mit Lichtsignalanlage (LSA) Salzhausstrasse/Murtenstrasse: Gemäss kantonaler Statistik handelt es sich hierbei um einen Unfallschwerpunkt Velo. Die Kreuzung ist grossflächig. Sie besteht aus mehreren grossen Verkehrsinseln und breiten Fahrbahnen mit geringfügiger Krümmung, was ein grosses Tempo erlaubt. Zwar bestehen RVA (Velosäcke, direktes Linksabbiegen), die aber das strukturelle Defizit der Kreuzung nicht auszugleichen vermögen. Auch wird die Kreuzung von der Bahnverbindung Biel–Ins der Aare Seeland mobil AG (asm) überquert, was die LSA obligatorisch und jegliche Änderung kompliziert macht.

Ausgangslage

Ziele

(3) Murtenstrasse:
Kurzfristig: Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger und Velos, namentlich bei den Bahnschienen (Rad bleibt hängen). Langfristig: Umnutzung der öffentlichen Verkehrsfläche, wobei die Achse als Ganzes zu betrachten und auch die Bahnlinie zu berücksichtigen ist. Möglicherweise Massnahme zur Temporeduktion in Betracht ziehen.

(6) Kreuzung Salzhausstrasse/Murtenstrasse:
Sicherung der Fussgängerstreifen und der Veloquerungen durch eine möglichst kompakte Neugestaltung der Kreuzung. Berücksichtigung der Zwänge aufgrund der Bahnanlage.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann dieser Netzabschnitt und der Knoten für die Velos gesichert werden. Dies ist unabdingbar, um die Kontinuität der Direkt- und Komfortroute via Keltenstrasse–Bahnlinie Aare Seeland mobil AG zwischen Nidau und dem Bahnhof Biel sicherzustellen. (Diese Massnahme wird auch im Rahmen der Planung des regionalen Velonetzes sowie im Rahmen des in Bearbeitung befindlichen Richtplans Gesamtverkehrskonzept Nidau behandelt.)

Abhängigkeiten

- Massnahme 10 (Alfred-Aebi-Strasse)
- Kantonaler Sachplan Veloverkehr, Massnahme 58 (Neugestaltung entlang der Bahnlinie Aare Seeland mobil AG)
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Massnahme 42
- Massnahmen Gesamtverkehrskonzept Nidau (in Arbeit)
- Planung des regionalen Velonetzes, Neugestaltung der Veloverbindung entlang der Bahnlinie Aare Seeland mobil AG

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Vorstudie zur Bestimmung der Neugestaltung und zum Betriebsregime des Abschnitts: 1,5 Jahre
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau
- Bahntechnik
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur

Alfred-Aebi-Strasse 10

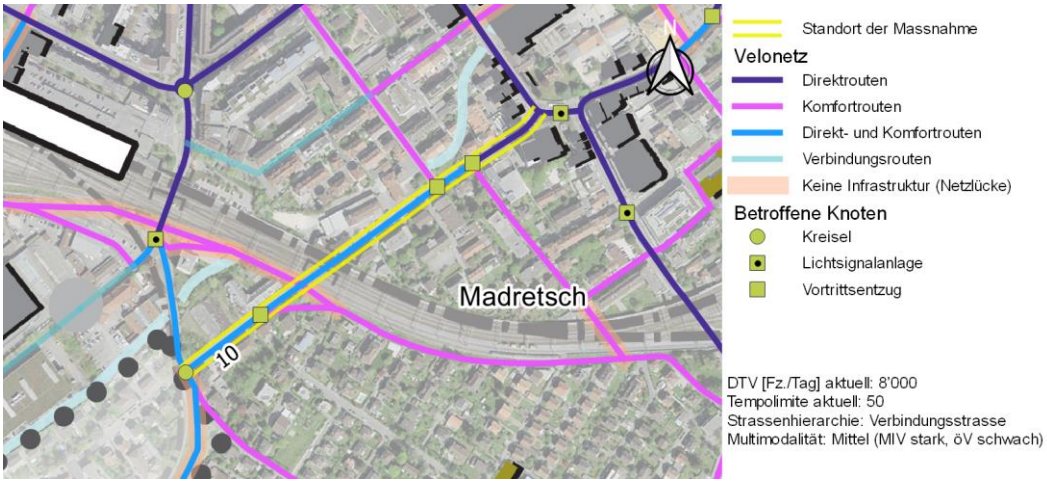
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Stadt Nidau; Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorität	Sofortmassnahme	**Art der Massnahme**	3) Umnutzung der Fahrbahn 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2020–2024		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Alfred-Aebi-Strasse ist für den Velo- und auch den MIV die direkteste Verbindung zwischen Madretsch, Mett und Nidau. Es handelt sich um eine Verbindungsstrasse mit hohem Verkehrsaufkommen (8'000 Fz./Tag), die durch ein eher als Wohnquartier einzustufendes Viertel führt.

Auf dieser Achse besteht keine Radverkehrsanlage (RVA). Der Querschnitt der Fahrbahn variiert zwischen 6 und 9 Metern. Entlang der Fahrbahn befinden sich an den breitesten Abschnitten Parkplätze. Hier existiert keine Fahrbahnmarkierung in der Mitte. Die Unterführung ist auf der südlichen Seite mit einem Fussgängertrottoir ausgestattet. Auf der nördlichen Seite verleiht die Mauer, welche direkt an die Fahrbahn grenzt, den Velofahrenden ein zusätzliches Gefühl der Unsicherheit.

Zu den Kreuzungen:

- Kreisverkehrsanlage Gurnigelstrasse: Hier handelt es sich um einen schwarz markierten (d.h. zu sichernden) Abschnitt (sehr breite Kreisfahrbahn, nicht senkrecht auf die Kreisfahrbahngeführte Kreiselarme). Darüber hinaus wird diese Kreuzung von der Zugverbindung Biel-Ins der Aare Seeland mobil AG überquert, was eine Regulierung erforderlich macht, aber jegliche Änderung verkompliziert.
- Nicht vortrittsbelastete Kreuzung Mühlefeld-/Alfred-Aebi-Strasse (Komfortroute südlich der Gleisanlagen): Zufahrt durch nicht gesichertes Linksabbiegen, fehlende Sichtbarkeit.
- Nicht vortrittsbelastete Kreuzung Zukunftsstrasse/Alfred-Aebi-Strasse und Schmiedweg/Alfred-Aebi-Strasse (Komfortroute parallel zur Brüggstrasse): Zufahrt durch nicht gesichertes Linksabbiegen.

Die nördlich und südlich gelegenen Quartiere werden in eine Tempo-30-Zone integriert. In diesem Zusammenhang ist eine Verbesserung der Kreuzung Zukunftsstrasse/Alfred-Aebi-Strasse vorgesehen.

Ausgangslage

Ziele

(3) Alfred-Aebi-Strasse:
Möglich wäre z. B. die Gestaltung einer Kernfahrbahn, um den Veloverkehr zu sichern. Bei Bedarf kann ein Teil der Parkplätze neugestaltet oder abgeschafft werden.

(6) Kreuzung Schmiedweg, Zukunftsstrasse und Mühlefeldstrasse:
Schaffung einer zentralen Insel, welche die Querung erleichtert, und Sicherung des Velo-Linksabbiegerverkehrs.

(6) Kreisverkehrsanlage Gurnigelstrasse:
Idealerweise sollte die vollständige Kreuzung neu und kompakter gestaltet und die Fussgängerstreifen und Velo-Querungen unter Berücksichtigung der Einschränkungen durch die Gleisanlagen gesichert werden.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann die Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer sowohl auf der direkten Verbindung/Komfortroute über die Alfred-Aebi-Strasse als auch auf der Komfortroute parallel zur Brüggstrasse über die Zukunftsstrasse und den Schmiedweg erhöht werden.

Abhängigkeiten

- Massnahme 8 (Passerelle Alfred-Aebi-Strasse)
- Massnahme 9 (Murtenstrasse)
- Massnahme 19 (Brüggstrasse und Kreuzplatz).
- Massnahme vfM BMa 8
- Massnahme des Agglomerationsprogramms der 3. Generation
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Massnahme 58.
- Gesamtverkehrskonzept Nidau vom 14. Mai 2020

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Vorstudie: 1 Jahr
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Stadtplanung
- Landschaftsarchitektur

Spitalstrasse–Albrecht-Haller-Strasse 11

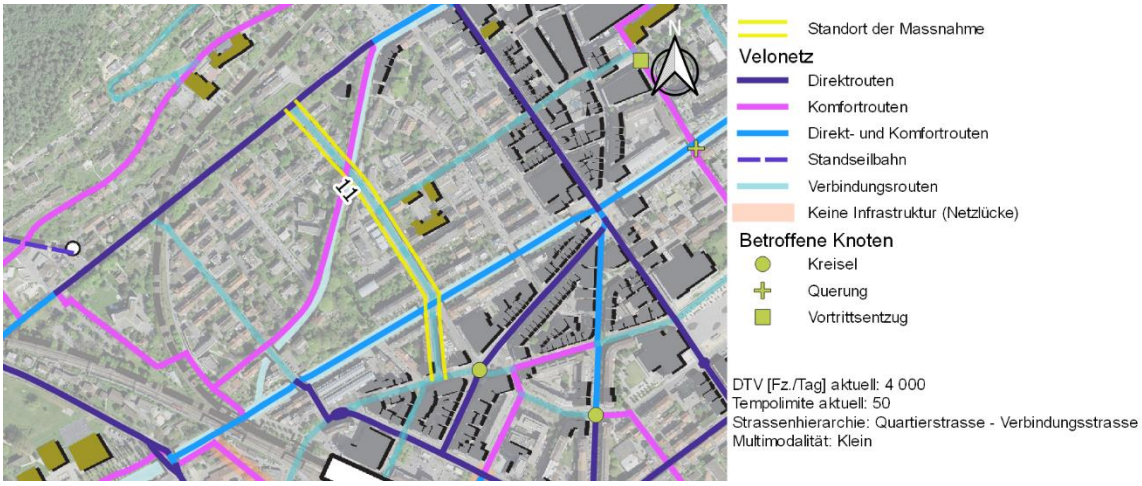
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege); Verkehrsbetriebe Biel (VB)

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	4) Verkehrsberuhigung 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2020–2027		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Achse Spitalstrasse–Albrecht-Haller-Strasse ist ein Knotenpunkt zwischen der Seevorstadt (schnelles Veloroutennetz), der Schüsspromenade (Komfortroutennetz), dem Unteren Quai (schnelles Komfortroutennetz) und dem Bahnhof Biel. Es handelt sich um eine Verbindung mit mittlerem Verkehrsaufkommen (8'000 Fz./Tag), an welcher auch eine Buslinie (ins Quartier Vingelz) verkehrt.

Auf dieser Achse besteht keine Radverkehrsanlage (RVA). Das Fahrbahnprofil variiert zwischen 6 und 9 Metern. An den breitesten Abschnitten ohne Mittellinie befinden sich Längsparkplätze. Die Nutzung dieses Abschnitts für den Veloverkehr ist möglich, aber unbefriedigend.

Die Knoten:

- Die Kreuzung mit Lichtsignalanlage (LSA) mit der Seevorstadt ist mit einem Velosack ausgestattet. Für die Zufahrt auf die Linksabbiegespur liegt weder auf der Spitalstrasse noch auf der Seevorstadt eine RVA vor.
- Die Veloquerungen auf der Schüsspromenade und am Unteren Quai sind als solche von der Spitalstrasse aus nicht erkennbar.
- Die Verbindung von der Albrecht-Haller-Strasse Richtung Spitalstrasse erfolgt indirekt: Das Linksabbiegen ist für die Velofahrenden vortrittsbelastet.

Ausgangslage

Ziele

(4) Spitalstrasse–Albrecht-Haller-Strasse:
Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen zur Sicherung des Veloverkehrs (z. B. Tempo-30-Zone, Tempo 30, evtl. Tempo 50 mit baulichen Massnahmen).

(6) Kreuzung Spitalstrasse/Seevorstadt:
Sicherung der Zufahrt beim Linksabbiegen von der Spitalstrasse in die Seevorstadt West durch einen Velostreifen; Prüfung der Schaffung einer indirekten Linksabbiegerspur für das Abbiegen von der Seevorstadt Ost Richtung Spitalstrasse (Privatliegenschaft wäre betroffen).

(6) Kreuzung Spitalstrasse / Unterer Quai:
Verdeutlichung der Veloquerung (Vergrösserung der Fussgängerinsel, Piktogramme), beispielsweise mit Vortritt der Achse Unterer Quai vor Spitalstrasse, um die Schüsspromenade visuell herauszuheben oder aber mit der Schaffung einer Begegnungszone.

(6) Kreuzung Spitalstrasse/Albrecht-Haller-Strasse:
Umgestaltung der Kreuzung mit dem Ziel, die Velofahrten von der Albrecht-Haller-Strasse Richtung Spitalstrasse zu erleichtern.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann der Nutzungskomfort der Velofahrerinnen und Velofahrer auf dieser Verbindungsroute verbessert werden. Insbesondere kann die Kontinuität der transversalen Direkt- und Komfortverbindungen via Seevorstadt, Schüsspromenade und Unterer Quai ausgebaut werden.

Abhängigkeiten

- Massnahme 12 (Unterer Quai)
- Massnahme 13 (Aarbergstrasse)
- Laufende Studienaufträge für die Aufwertung der öffentlichen Räume auf den Schüssquais

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip, Vorstudie, Resultat des Studienauftrags für die Aufwertung der Schüssquais (Kreuzung Spitalstrasse / Unterer Quai)

Weiteres Vorgehen

1) Zweckmässigkeitsstudie: 1 Jahr
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Stadtplanung
- Städtebau/Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Unterer Quai 12

Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege)

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	4) Verkehrsberuhigung
***Realisierungshorizont**	2020–2027		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick

Diagnose und Problematik

Der Untere Quai gehört zur zentralen Ost-West-Achse («Rückgrat») des Bieler Velonetzes (Direktnetz, Komfortnetz). Zwar ist der gesamte Abschnitt bereits verkehrsberuhigt (Tempo-30-Zone, ausser bei Querung der Spitalstrasse), aber zahlreiche Kreuzungen mit Rechtsvortritt behindern auf dieser Achse den Verkehrsfluss und das Tempo der Velos. Am Fahrbahnrand liegen relativ viele Längsparkplätze, was für die Sichtbarkeit und Sicherheit der Velofahrenden problematisch ist. An manchen Stellen führt auch die gemischte Führung des Velo- und Fussgängerverkehrs zu Schwierigkeiten, die verbesserungswürdig sind.

Ausgangslage

Ziele

(4) Unterer Quai:

Für den Abschnitt Unterer Quai im Rahmen eines gestalterischen Gesamtkonzepts Prüfung der besten Art, um den Velofahrenden zugleich eine Komfort- und Direktroute zu bieten, die eine regelmässige Fahrgeschwindigkeit ermöglicht sowie Unterbrüche und Stopps vermeidet, und zugleich das friedliche Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmenden – insbesondere der (spazierenden und flanierenden) Fussgänger – auf dieser Promenade gewährleistet. Dazu Abklärung, inwiefern sich auf dem rechten Ufer eine Komfortroute, auf dem linken eine Direktroute einrichten lässt. Zudem Prüfung, inwiefern an den verschiedenen Kreuzungen (Rüschlistrasse, Karl-Neuhaus-Strasse, Viaduktstrasse, Dammweg) den Velo-Achsen der Vortritt eingeräumt und zugleich ein friedliches Nebeneinander zwischen Velos und Fussgängern gewährleistet werden kann.

Um die Routeneffizienz zu steigern, sollte z. B. auch die Möglichkeit geprüft werden, den MIV auf dem nördlichen Teil des Unteren Quais zwischen der Viaduktstrasse und der Spitalstrasse zu verbieten. Generell ist anzustreben, dass der MIV auf das Nötigste reduziert und beruhigt wird, wobei die Zufahrt für die Anlieger zu gewährleisten ist (Durchgangs- und Suchverkehr unterbinden). Zudem Prüfung, inwiefern das MIV-Parkplatzangebot ganz oder teilweise aufgehoben bzw. zumindest auf das dringend Nötige für die Anwohnenden reduziert werden kann.

Querung Spitalstrasse: vgl. Massnahme 11

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann die Effizienz dieses strukturierenden Teils der zentralen Ost-West-Achse, d. h. des Rückgrats des Bieler Velonetzes (Direktnetz, Komfortnetz), verbessert werden. So kann auch die Innenstadt direkt und sicher mit dem Seeufer und den Naherholungszonen verbunden werden.

Abhängigkeiten

- Massnahme 11 (Spitalstrasse)
- Laufende Studienaufträge für die Aufwertung der öffentlichen Räume auf den Schüssquais

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip, Vorstudie, Resultat des Studienauftrags für die Aufwertung der Schüssquais

Weiteres Vorgehen

1) Zweckmässigkeitsstudie: 1 Jahr
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau/Statik
- Umwelt
- Städtebau/Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Aarbergstrasse (Uraniaplatz) 13

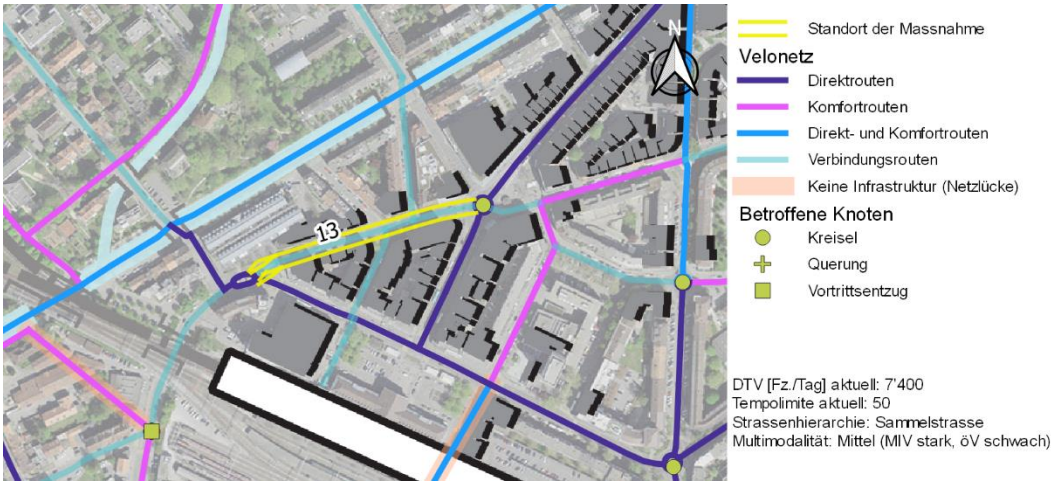
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege); Verkehrsbetriebe Biel (VB); Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	3) Umnutzung der Fahrbahn 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Aarbergstrasse ist eine ergänzende Verbindungsroute zwischen der Südseite der Gleisanlagen und der Innenstadt. Auf dieser Verbindung besteht kein Veloweg. Mit der verkehrlichen Neugestaltung im Bahnhofsektor, mit welcher der nördliche Strassenabschnitt (der in den General-Guisan-Platz mündet) für den motorisierten Verkehr (ausser Busse und Taxis) gesperrt werden soll, wird sich das Verkehrsaufkommen auf dieser Achse voraussichtlich stark verringern.

Der Uraniaplatz im Süden dieses Strassenabschnitts spielt sowohl für den Veloverkehr (Direktverbindung zwischen Bahnhof und Velo-Achse auf dem Unteren Quai via Viaduktstrasse) als auch für den Busverkehr (Bahnhofzufahrt) eine äusserst wichtige Rolle. Richtung West-Ost besteht zwar ein Radstreifen, doch ist die bestehende Ausgestaltung stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet, für den breite Fahrbahnen bereitstehen. Dies führt dazu, dass das Queren für die Fussgänger und das Abbiegen für die Velos von und zu den Nebenstrassen unkomfortabel ist.

Ausgangslage

Ziele

(3) Aarbergstrasse:
Schliessung des nördlichen Abschnitts für den motorisierten Verkehr (ausser Busse und Taxis) gemäss dem Projekt zur verkehrlichen Entlastung des Bahnhofquartiers. Langfristig: Prüfung einer Tempo-30-Zone im Zusammenhang mit dem Neugestaltungsprojekt für den Platz.

(6) Uraniaplatz:
Komplette Neugestaltung des Platzes mit gesteigerter Sicherheit für den Veloverkehr, z. B. Schaffung einer beidseitigen RVA, Bau von Trottoirübergängen bei den Nebenstrassen und Inseln für das Linksabbiegen.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann einerseits die Lesbarkeit und die Sicherheit der Velo-Schnellachse zwischen dem Bahnhof und dem Oberen Quai (via Uraniaplatz und Viaduktstrasse) verbessert und andererseits der Verkehrsfluss so gestaltet werden, dass auf der Verbindungsroute via Aarbergstrasse das friedliche Nebeneinander aller Nutzerinnen und Nutzer möglich wird.

Abhängigkeiten

- Massnahme 11 (Albrecht-Haller-Strasse)
- Massnahme 14 (Bahnhofplatz, Bahnhofstrasse, General-Guisan-Platz)
- Projekt der Stadt Biel zur Entlastung des Bahnhofquartiers

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Vorstudie zur Bestimmung der Neugestaltung und zum Betriebsregime des Abschnitts: 1,5 Jahre
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Stadtplanung
- Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Bahnhofplatz–Bahnhofstrasse–Johann-Verresius-Strasse 14

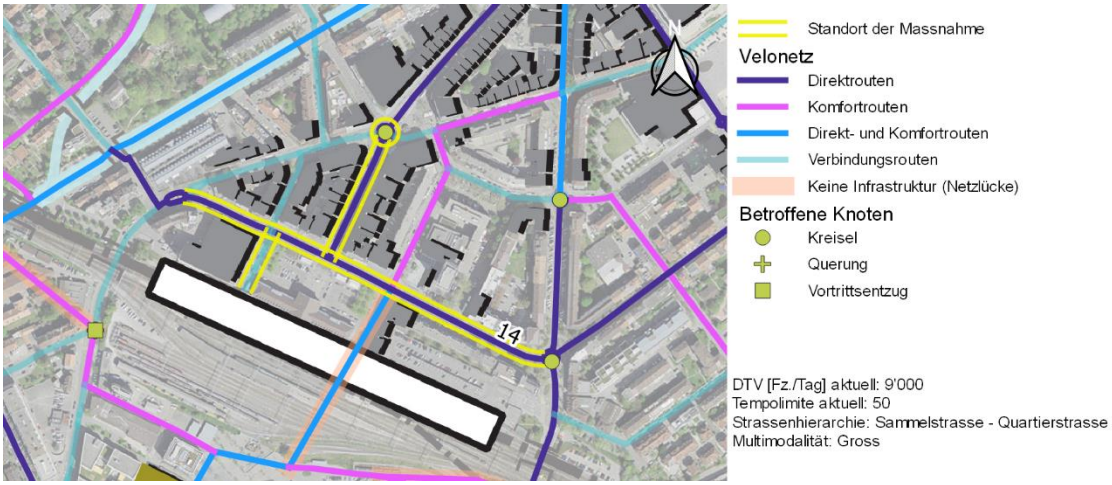
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege); Verkehrsbetriebe Biel (VB); SBB; Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorität ***Realisierungshorizont**	Mittelfristige Massnahme 2028–2035	**Art der Massnahme**	3) Umnutzung der Fahrbahn 4) Verkehrsberuhigung

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Der Bahnhof Biel ist auf regionaler Ebene einer der Hauptanziehungspunkte für den Veloverkehr. Darüber hinaus dienen die betroffenen Achsen zur Unterstützung der Ost-West-Direktroute (Mett–Mattenstrasse–Bahnhof–See) und der direkten Nord-Süd-Komfortroute, in Verbindung mit der künftigen Velounterführung Bahnhof Ost (Massnahme 4).

Der Bereich steht also unter einem starken multimodalen Verkehrsdruck. Das öV-, Fussgänger- und Veloverkehrsaufkommen ist äusserst gross. Obschon die Achsen als Sammelstrassen gelten, muss der motorisierte Verkehr mit 9'000 Fz./Tag als sehr intensiv bezeichnet werden.

Zwischen den Kreuzungen gibt es Abschnitte mit einer RVA, teils in Form einer geteilten Busspur. Auf der Bahnhofstrasse und auf der Johann-Verresius-Strasse zwischen dem Bahnhofplatz und dem Johann-Verresius-Platz Richtung Osten gibt es keinerlei RVA.

Auch an den Kreuzungen gibt es diese nicht, was namentlich das Linksabbiegen deutlich erschwert. Konkret:

- Kreisverkehrsanlage General-Guisan-Platz: Velo-Unfallschwerpunkt (breite Kreisfahrbahn, unregelmässige Kreiselarme, starker Busverkehr).
- Kreisverkehrsanlage Johann-Verresius-Platz: Velo-Unfallschwerpunkt (vgl. Massnahme 17).

Zu beachten bleibt, dass die Stadt Biel die verkehrliche Neugestaltung im Sektor Bahnhofstrasse–Aarbergstrasse plant.

Ausgangslage

Ziele

(3) (4) Bahnhofstrasse–Johann-Verresius-Strasse:

- Kurzfristig: Neugestaltung des Verkehrsregimes im Sektor Bahnhofstrasse–Johann-Verresius-Strasse–Aarbergstrasse zur Sicherung des Langsamverkehrs (Projekt publiziert am 28.10.2019).
- Mittelfristig: Im Rahmen eines Gesamtkonzepts inklusive Bahnhofplatz die Nutzung und Verteilung des Strassenraumes überprüfen, um den Velo-, Fussgänger- und öffentlichen Verkehr zu sichern und zu optimieren. Verbesserung der Abstellplatzsituation für Velos rund um den Bahnhofplatz und den General-Guisan-Platz.

Nutzen und Chancen

Der Bahnhof Biel ist auf regionaler Ebene einer der Hauptanziehungspunkte für den Veloverkehr. Die betroffenen Achsen dienen zur Unterstützung der Ost-West-Direktroute (Mett–Mattenstrasse–Bahnhof–See) und der direkten Nord-Süd-Komfortroute, in Verbindung mit der künftigen Velounterführung Bahnhof Ost (Massnahme 4).

Durch die vorgeschlagene Massnahme kann in diesem Sektor der Verkehrsdruck des MIV gemindert, die Sicherheit, Benutzerfreundlichkeit und Effizienz für alle Verkehrsträger verbessert und die Rolle als multimodaler Knotenpunkt gestärkt werden.

Abhängigkeiten

- Massnahme 4 (Unterführung Bahnhof)
- Massnahme 13 (Aarbergstrasse)
- Massnahme 15 (Thomas-Wyttenbach-Strasse–Silbergasse)
- Massnahme 16 (Murtenstrasse)
- Massnahme 17 (Mattenstrasse, Johann-Verresius-Platz)
- Projekt der Stadt Biel zur Entlastung des Bahnhofquartiers

Kosten: ☐ <5 Mio. ☒ 5–10 Mio. ☐ >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip, Vorstudie Bahnhofsektor

Weiteres Vorgehen

1) Vorstudie zur Bestimmung der Neugestaltung und zum Betriebsregime des Abschnitts: 1,5 Jahre
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau/Statik
- Umwelt
- Stadtplanung
- Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Thomas-Wyttenbach-Strasse–Güterstrasse–Silbergasse

15

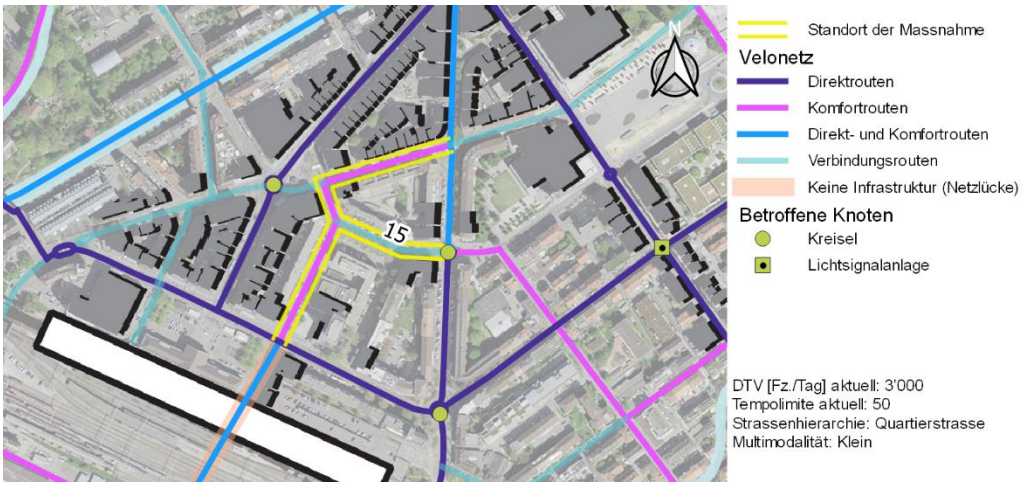
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit, Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege)

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	3) Umnutzung der Fahrbahn
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Durch diese Strassenabschnitte kann die Komfortroute zwischen dem Bahnhof und der Murtenstrasse sichergestellt werden. Es handelt sich hierbei um Quartierstrassen, die teilweise als Einbahnstrassen geführt werden, auf welchen das Verkehrsaufkommen schwach bis mässig (3'000 Fz./Tag) ist und Tempo 50 gilt. Auf der Thomas-Wyttenbach-Strasse gilt ein (nicht markierter) Velo-Gegenverkehr. Überall hat es Parkplätze (Längs- und Fischgrat-Parkplätze), was für die Velofahrenden ein Risiko darstellt und das Fahren unkomfortabel macht.

Ausgangslage

Ziel

(3) Thomas-Wyttenbach-Strasse–Güterstrasse–Silbergasse:
Hinterfragung der geltenden Tempolimiten und Umnutzung des Strassenraumes, um den Veloverkehr zu sichern, insbesondere durch eine Neustrukturierung des Parkplatzangebots.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann die Komfortroute abseits des Verkehrs zwischen See, Bahnhof (via Unterführung, vgl. Massnahme 4) und Innenstadt fertiggestellt werden.

Abhängigkeiten

- Massnahme 4 (Unterführung Bahnhof)
- Massnahme 14 (Johann-Verresius-Strasse)

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Vorstudie zur Bestimmung der Neugestaltung und zum Betriebsregime des Abschnitts: 1,5 Jahre
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Stadtplanung
- Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Murtenstrasse (Nord) 16

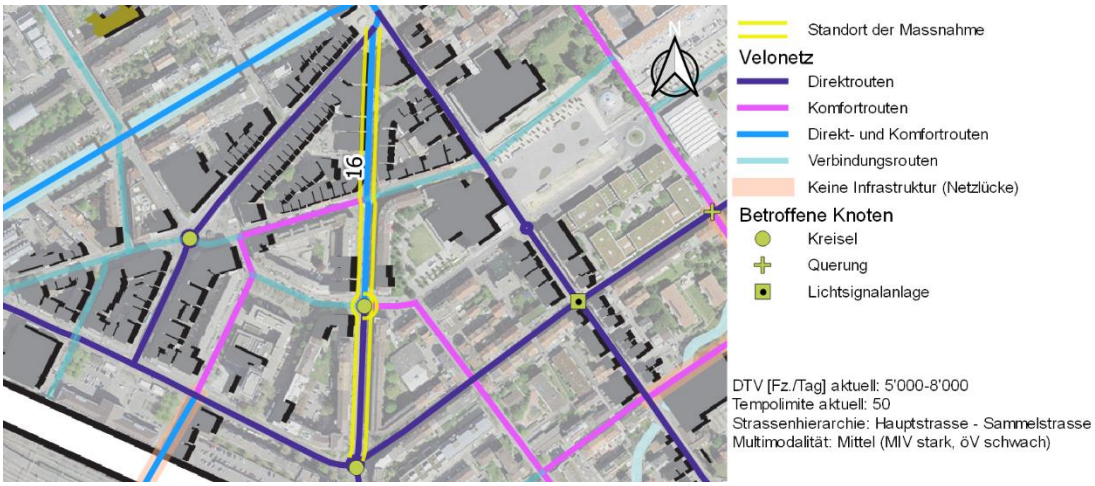
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit, Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege)

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	3) Umnutzung der Fahrbahn
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Es handelt sich um eine Velo-Direktroute zwischen Nidau und der Innenstadt Biel. Dieser Abschnitt ist auch Teil des Hauptstrassennetzes im Süden und des Sammelnetzes im Norden. Die Achse ist breit (Profil ca. 9 m). Daher teilt sich der Veloverkehr den Strassenraum mit dem motorisierten Verkehr ohne eigene RVA. Darüber hinaus bestehen beidseitig der Fahrbahn Fischgrat-Parkplätze, die Rückfahrmanöver auf der Fahrbahn verursachen, was für die Velofahrenden gefährlich ist.

Die Kreisverkehrsanlage Murtenstrasse/Silbergasse weist eine grosse Kreisfahrbahn auf. Sie ist für den Veloverkehr unkomfortabel bis stellenweise gefährlich.

Ausgangslage

Ziel

(3) Murtenstrasse:
Umnutzung des Strassenraumes zur Sicherung des Veloverkehrs, z. B. durch Neugestaltung des Parkplatzangebots und durch begrenzte Breite der Verkehrsfläche für den MIV. Die Einrichtung spezifischer RVA ist zu prüfen. Die Problematik des Parkierens auf dem Velostreifen ist zu berücksichtigen; der Parkplatzbedarf für den gesamten Perimeter ist neu zu bestimmen. Die Einrichtung spezifischer RVA ist zu prüfen.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme können die Kontinuität, die Sicherheit und der Komfort der Direktverbindung Nidau–Innenstadt Biel sowie der Komfortrouten Brügg–Innenstadt Biel und Bahnhof–Innenstadt Biel verbessert werden.

Abhängigkeiten

- Massnahme 14 (Johann-Verresius-Strasse)
- Massnahme 17 (Mattenstrasse, Johann-Verresius-Platz)
- Massnahme vfM BZ 9 (Westast)

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Zweckmässigkeitsstudie: 1 Jahr
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Submission/Ausschreibungsverfahren Ausführungsprojekt: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Stadtplanung
- Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Mattenstrasse 17

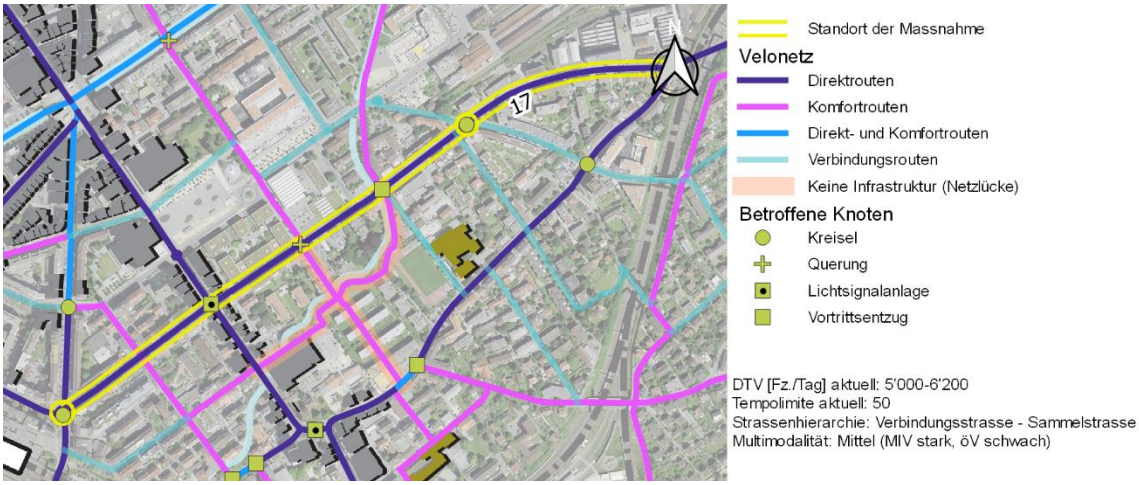
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege); Verkehrsbetriebe Biel (VB); Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	4) Verkehrsberuhigung 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2020–2027		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Mattenstrasse ist für den Veloverkehr und auch den MIV die direkteste Verbindung zwischen Mett und dem Sektor Innenstadt–Bahnhof–See. Es handelt sich im Wesentlichen um eine Sammelstrasse, die parallel zur Sammelstrasse Madretsch–Alfred-Aebi-Strasse verläuft, auf die der Verkehr mehrheitlich verlagert werden sollte. Der Ost-Abschnitt zwischen der Madretschstrasse und der Brühlstrasse (Verbindungsstrasse) spielt eine besondere Rolle, da seit Einführung der alternierenden Verkehrsführung durch die Unterführung Madretsch–Mett hier der Hauptverkehr von Madretsch nach Mett verkehrt. Das Verkehrsaufkommen ist mittelgross (5'000 bis 6'000 Fz./Tag).

Mit Ausnahme des westlichen Abschnitts (Johann-Verresius-Platz–Zentralstrasse) wird die Achse derzeit nicht vom öV genutzt. Die GMS schlägt zwischen dem Bahnhof Biel und dem Bahnhof Mett aber auf der gesamten Länge der Mattenstrasse eine öV-Achse vor.

Auf dieser Achse gibt es keine RVA mit Ausnahme eines kurzen Velostreifens, um vor der Einmündung in den alternierenden Verkehr der Unterführung rechts an der stehenden Kolonne vorbeizufahren. Das Fahrbahnprofil variiert zwischen 6 und 8 Metern. An den breitesten Abschnitten, in der Regel ohne Mittellinie, befinden sich Längsparkplätze. Der Abschnitt ist daher für Velos benutzbar, aber unkomfortabel. Aufgrund des schmalen Profils können nicht beidseits der Fahrbahn Velostreifen eingerichtet werden.

Knoten: Die Kreisverkehrsanlagen Johann-Verresius-Platz (Mattenstrasse/Murtenstrasse) und Pianoplatz (Mattenstrasse/Brühlstrasse) sind Velo-Unfallschwerpunkte (breite Kreisfahrbahn, teilweise geringe Deflektion, unregelmässige Anordnung der Kreiselarme).

Der östliche Teil des Abschnitts (zwischen Zentralstrasse und Madretschstrasse) ist von den verkehrlich flankierenden Begleitmassnahmen (vfM) der Umfahrungsautobahn A5 betroffen. Eine Vorstudie über die Südachse ermöglichte die Definition des Gestaltungsprinzips für den östlichen Teil der Mattenstrasse.

Ausgangslage

Ziele

(4) Mattenstrasse:
Verbesserung des Nebeneinanders aller Verkehrsträger auf dieser Verbindungsstrasse, um die Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer zu steigern, beispielsweise durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Neugestaltung des Parkplatzangebots.

(6) Pianoplatz:
Überarbeitung der Knotengeometrie, Prüfung möglicher Änderungen des Betriebsregimes zur Verkehrsberuhigung und zur Steigerung der Sicherheit für den Veloverkehr.

(6) Johann-Verresius-Platz:
Überarbeitung der Knotengeometrie, Prüfung möglicher Änderungen des Betriebsregimes und Bau von Bypässen zur Verkehrsberuhigung und zur Steigerung der Sicherheit für den Veloverkehr.

Weitere vorgesehene Massnahmen

(2) Aufhebung der Parkplätze und Einrichtung von Velostreifen mit Kernfahrbahn.

Nutzen und Chancen

Die Mattenstrasse ist die direkteste Veloverbindung zwischen Mett und dem Sektor Innenstadt–Bahnhof–See. In diesem Sinn stellt sie ein Schlüsselelement des Velo-Direktnetzes dar und verfügt über ein grosses Potenzial. Durch diese vorgeschlagene Massnahme kann die Benutzerfreundlichkeit dieses Veloweges verbessert und die Velo-Unfallschwerpunkte an den Kreisverkehrsanlagen des Pianoplatzes und des Johann-Verresius-Platzes können saniert werden.

Abhängigkeiten

- Massnahme 14 (Johann-Verresius-Strasse)
- Massnahme 16 (Murtenstrasse)
- Massnahme 19 (Kreuzung Zentralstrasse)
- Massnahme 29 (Verbindung Madretschstrasse–Mattenstrasse, Querung Mattenstrasse)
- Massnahme 30 (Uferweg an der Schüss, Querung Mattenstrasse)
- Massnahme vfM Südachse

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Studie «Gestaltungskonzept Südachse» abgeschlossen, laufende Projektstudie

Weiteres Vorgehen

1) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
2) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
3) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Stadtplanung
- Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Freiburgstrasse 18

Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit

Priorität	Sofortmassnahme	**Art der Massnahme**	4) Verkehrsberuhigung
***Realisierungshorizont**	2020–2024		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick

Diagnose und Problematik

Die Freiburgstrasse (Einbahnstrasse) verfügt trotz Tempolimite 50 über keine Radverkehrsanlage. Ein Velo-Gegenverkehr ist zwar vorhanden, aber nicht durchgehend markiert. Die beidseitigen Parkplätze im zentralen Teil verursachen eine deutliche Verengung.

Ausgangslage

Ziel

(4) Freiburgstrasse:

Schaffung einer Tempo-30-Zone in Verbindung mit dem Quartier (laufendes Projekt) Sicherung der Einmündung des Veloverkehrs von der bzw. in die Murtenstrasse.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme können, ergänzend zur Massnahme 30, der Komfort der ganzen Tangentialverbindung zwischen dem Schleusenweg und der Zukunftsstrasse entlang des Schüss-Arms sichergestellt und somit die Verbindungen von und zum Bahnhof verlängert werden.

Abhängigkeiten

- Massnahme 20 (Zentralstrasse)
- Massnahme 30 (Schüssweg)

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

In Ausführung

Weiteres Vorgehen

1) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Landschaftsarchitektur

Zentralstrasse–Kreuzplatz 19

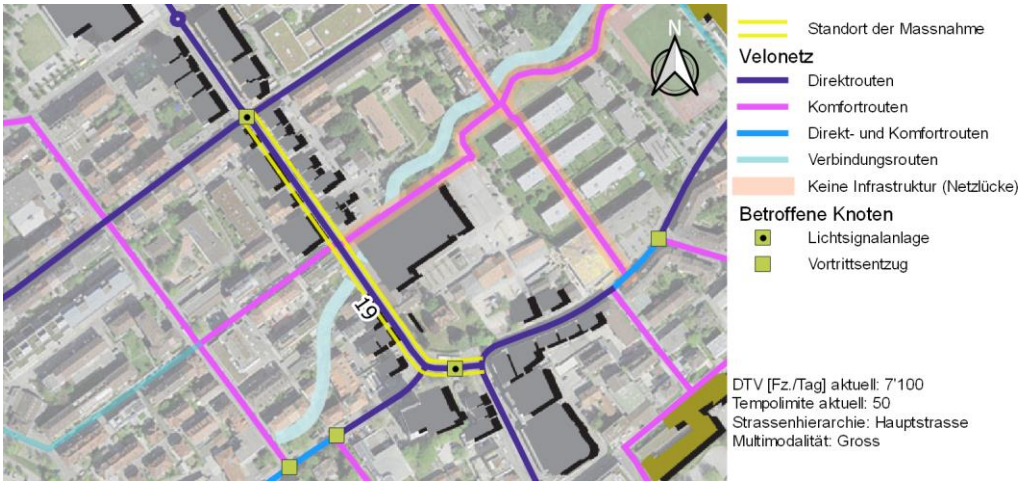
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit, Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege); Verkehrsbetriebe Biel (VB); Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	2) Stadtplanungliche Gesamterneuerung 3) Umnutzung der Fahrbahn 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Zentralstrasse ist sowohl für den MIV- als auch den Veloverkehr Teil der direkten Hauptverbindung zwischen Port/Brügg und Innenstadt/Hauptbahnhof Biel. Auf dieser Verkehrsachse gibt es kaum Radverkehrsanlagen (mit Ausnahme eines Velostreifens Richtung Nord–Süd im nördlichen Abschnitt). Diese Achse ist stark auf den MIV ausgerichtet und besteht generell aus drei MIV-Fahrbahnen (Einspurstrecken vor den Kreuzungen am Kreuzplatz, bei der Mattenstrasse und der Silbergasse). Auch für den öV ist sie eine Hauptachse (zwischen Kreuzplatz und Mattenstrasse). Die öffentliche Verkehrsfläche lässt keinen Spielraum, da die Strasse beidseitig bebaut ist.

Drei Veloverbindungen queren die Achse der Zentralstrasse von Osten nach Westen: die Direktverbindungen über die Mattenstrasse und die Achse Madretsch–Aebi (Kreuzplatz), die Komfortroute über die Verkehrsführung entlang der Schüss sowie die Freiburgstrasse.

Die drei wichtigsten Kreuzungen dieser Achse sind verkehrsgeregelt und verfügen im Allgemeinen über ausgeweitete Radstreifen. Jedoch sind die ausgeweiteten Radstreifen für Velofahrende generell schwer zugänglich (keine Ausgestaltung in diesem Bereich, die den Velofahrenden ein Vorbeifahren an den Autos ermöglicht; gemeinsamer, nicht gesicherter Linksabbiegerverkehr mit den MIV). Der Kreuzplatz ist einerseits ein zentrales Element des Quartiers und andererseits eine Kreuzung, auf welcher zwei Hauptachsen zusammentreffen. Es handelt sich um einen Velo-Unfallschwerpunkt (verkehrsgeregelte Kreuzung mit verschiedenen Fahrtrichtungen, Einspurstrecken ohne Radverkehrsanlage).

Ein Teil dieses Abschnitts ist von den verkehrlich flankierenden Begleitmassnahmen (vfM) der Umfahrungsautobahn A5 Ostast (bis Kreuzplatz) betroffen.

Ausgangslage

Ziele

(2) (6) Kreuzplatz:
Überarbeitung der Platzgestaltung anhand eines Stadtplanunglichen Konzepts unter Berücksichtigung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, also auch der Velos und Fussgänger, namentlich durch Verbreiterung ihres Verkehrsraums.

(3) Zentralstrasse, südlicher Abschnitt:
Schaffung einer RVA und Baumbepflanzung zur Aufwertung des Strassenabschnitts und der Route für den Langsamverkehr.

(3) (6) Zentralstrasse, nördlicher Abschnitt:
Überarbeitung der Funktionsweise und Ausgestaltung der Kreuzungen Zentralstrasse/Mattenstrasse und Zentralstrasse/Silbergasse unter Berücksichtigung des Velo- und Busverkehrs. Zumindest Schaffung ausgeweiteter Radstreifen (Velosäcke) vor den MIV-Fahrbahnen, Sicherung ihrer Zufahrt und Prüfung eines möglichen indirekten Linksabbiegens.

Nutzen und Chancen

Die Zentralstrasse ist ein wichtiger Verteiler und ein Netzknotenpunkt für die Velorouten, sowohl was die Strecken anbelangt (Nord-Süd-Direktroute Biel–Brügg/Port) als auch die Querungen (Ost-West-Direktroute via Mattenstrasse, Direktroute via Madretschstrasse–Alfred-Aebi-Strasse und Komfortroute via Schüssweg und Freiburgstrasse bis zum Hauptbahnhof). Durch diese Massnahme können die verschiedenen Velorouten gesichert und ausgebaut werden.

Abhängigkeiten

- Massnahme 10 (Alfred-Aebi-Strasse)
- Massnahme 17 (Mattenstrasse)
- Massnahme 18 (Freiburgstrasse)
- Massnahme 20 (Brüggstrasse)
- Massnahme 30 (Schüssweg)
- Massnahme 31 (Madretschstrasse)
- Massnahme vfM BMa 3 und BMa 7

Kosten: ☐ <5 Mio. ☒ 5–10 Mio. ☐ >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip – illustrative Skizze (vfM)

Weiteres Vorgehen

1) Interdisziplinäres Gesamtkonzept: 1 Jahr
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Stadtplanung
- Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Brüggstrasse (Nord) 20

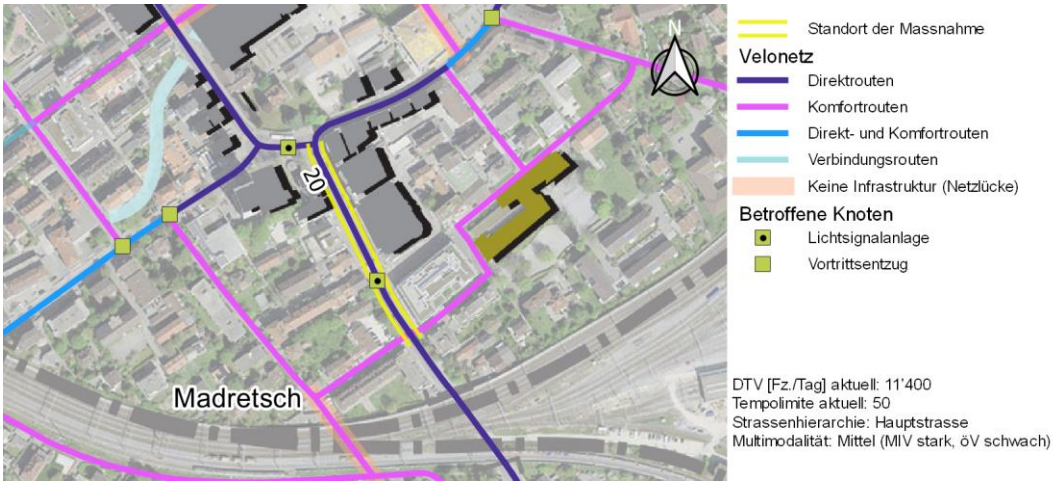
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Verkehrsbetriebe Biel (VB); Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	3) Umnutzung der Fahrbahn 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Brüggstrasse ist sowohl für den MIV- als auch den Veloverkehr Teil der direkten Hauptverbindung zwischen Port/Brügg und Innenstadt/Hauptbahnhof Biel. Auf diesem Abschnitt gibt es kaum Radverkehrsanlagen (RVA). Diese Achse ist stark auf den MIV ausgerichtet und besteht generell aus vier MIV-Fahrbahnen (Einspurstrecken vor den Kreuzungen am Kreuzplatz und beim Friedweg). Die öffentliche Verkehrsfläche lässt keinen Spielraum, da die Strasse beidseitig bebaut ist.

Auf der Kreuzung mit LSA Brüggstrasse/Friedweg gibt es keine RVA. Die Velofahrenden sind auf der Brüggstrasse also im Verkehr blockiert, und das Linksabbiegen ist schwierig.

Dieser Abschnitt ist von den verkehrlich flankierenden Begleitmassnahmen (vfM) der Umfahrungsautobahn A5 (Ostast) betroffen.

Ausgangslage

Ziele

(3) Brüggstrasse:
Neugestaltung der Achse, Aufhebung der Einspurstrecken (in Zusammenhang mit der Umgestaltung des Kreuzplatzes) und Sicherung des Veloverkehrs, z. B. durch einen Mehrzweckstreifen und/oder durch Hinzufügung von Velostreifen. Ausserdem Verbesserung der Verbindung zwischen dem Schmiedweg und dem Friedweg bei der Verzweigung, da es sich hier um einen wichtigen Schulweg im Quartier handelt.

(6) Kreuzung Brüggstrasse/Friedweg:
Einrichtung von ausgeweiteten Radstreifen (Velosäcken) auf dem nördlichen Arm, Sicherung ihrer Zufahrt. Durchführung einer Machbarkeitsstudie, um die mögliche Aufhebung des MIV-Linksabbiegerverkehrs zum Friedweg im Zuge einer Reorganisation der Zufahrtswege zum Quartier zu prüfen.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme können dieser Kernabschnitt auf dem Direktnetz (Hauptverbindung zwischen Brügg/Port und Innenstadt Biel) gesichert und die Schulwege im Quartier zum Oberstufenzentrum Biel-Madretsch verbessert werden.

Abhängigkeiten

- Massnahme 10 (Alfred-Aebi-Strasse)
- Massnahme 19 (Kreuzplatz und Zentralstrasse)
- Massnahme 31 (Madretschstrasse)
- Massnahme vfM BMa 3

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip – illustrative Skizze (vfM)

Weiteres Vorgehen

1) Interdisziplinäres Gesamtkonzept: 1 Jahr
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Stadtplanung
- Landschaftsarchitektur

Unterführung Schmiedweg–Mühlefeldweg 21

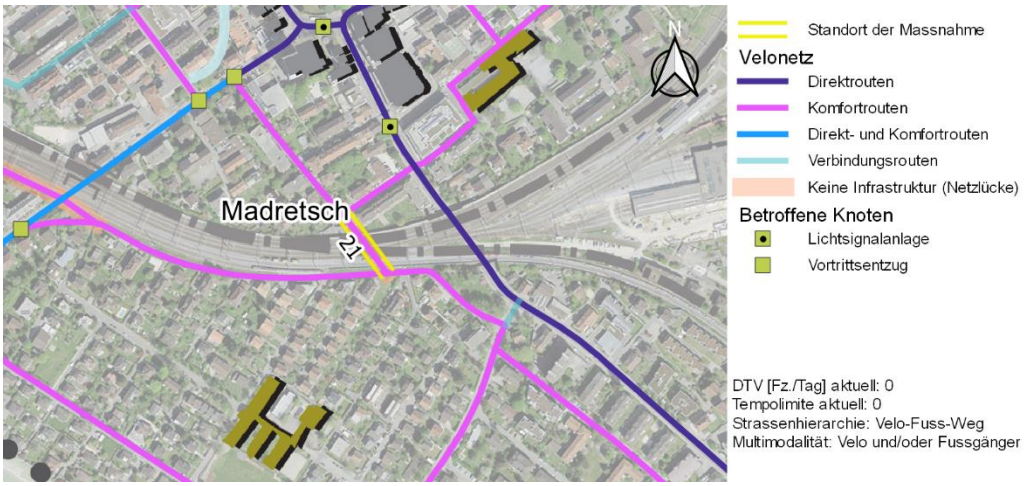
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel (Projektverantwortung); SBB; Privateigentümer
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur, Abteilung Öffentliche Sicherheit

Priorität	Strategischer Übergang	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur
***Realisierungshorizont**	2020–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Komfortroute zwischen Port/Brügg und der Innenstadt Biel verläuft auf den Ortsstrassen westlich der Brüggstrasse (Erlacherweg, Schmiedweg, Zukunftsstrasse). Um die Zweckmässigkeit dieser Veloroute zu gewährleisten, muss zwischen dem Schmiedweg und der Zukunftsstrasse eine Querung der Bahngleise geschaffen werden. Ohne diese Möglichkeit verliert diese Komfortroute wegen dem Umweg via Brüggstrasse ihre Zweckmässigkeit. Darüber hinaus ist wegen der begrenzten Breite der bestehenden Unterführung an der Brüggstrasse und wegen dem grossen Verkehrsaufkommen auf dieser Achse keine komfortable Verkehrsführung möglich. Ausserdem können die von Süden Richtung Innenstadt fahrenden Velos so den Kreuzplatz vermeiden.

Diese Massnahme wird in den vfM der Brüggstrasse (BMa 3) aufgeführt. Hier sieht die illustrative Skizze eine 4 Meter breite Unterführung vor.

Die Anschlussstellen der Unterführung sind auf der nördlichen Seite relativ klar (Passage zwischen den bestehenden Gebäuden entlang der Parzelle 6405) und auf der südlichen Seite relativ flexibel (eine Verbindung beim Knie des Mühlefeldwegs mit möglichst direkter Routenführung ist vorzuziehen.)

Die betroffenen Eigentümer müssen in die Projektarbeit einbezogen werden (Private und SBB).

Ausgangslage

Ziele

(1) Unterführung Schmiedweg:

Schaffung einer Gleisunterführung nur für den Langsamverkehr, idealerweise mit getrennter Fuss-/Velo-Verkehrsführung. Die Breite der Velospur muss idealerweise für das Kreuzen und Überholen ausreichen. Die Länge (je nach Anschlussstellen 40–70 m) erfordert besonderen Aufmerksamkeit, um das Bauwerk attraktiv zu gestalten (grosszügige Breite und Höhe, durchdachte Beleuchtung und allfällige Oblichter, beide Enden während der gesamten Durchfahrt sichtbar). Allfällige Neigungen dürfen 10 Prozent nicht übersteigen.

Vorgängig ist eine Machbarkeitsstudie erforderlich, um festzustellen, ob diese Massnahme oder eine Verbreiterung der bestehenden Unterführung an der Brüggstrasse vorteilhafter ist.

Weitere vorgesehene Massnahmen

Verbreiterung der bestehenden Unterführung an der Brüggstrasse mit hinreichend Platz für einen Fuss- und einen Veloweg in eigener Streckenführung westlich der bestehenden Strasse (auf dem gesamten Abschnitt ab Zihlstrasse bis Schmiedweg; Bebauung von privatem Grund wäre erforderlich). Für die Komfortroute wäre diese Lösung jedoch wegen des entstehenden Umwegs weniger interessant als der Bau einer neuen, eigenständigen Unterführung.

Nutzen und Chancen

Die Veloverbindung zwischen Port/Brügg und Innenstadt Biel spielt regional eine zentrale Rolle. In Anbetracht des starken Verkehrsaufkommens und der geringen Fahrbahnbreite auf der Brüggstrasse ist parallel dazu eine Komfortroute westlich der Brüggstrasse unerlässlich. Die vorgeschlagene Massnahme schliesst die Lücke auf dieser Verbindung, womit sie ihre volle Tauglichkeit entfalten kann. In Verbindung mit den kombinierten Massnahmen 6, 7 und 8 kann zwischen dem See, der Südseite des Bahnhofs, dem Kreuzplatz, dem Lindenquartier und weiter Richtung Mett und Bözingenfeld eine durchgehende Komfortroute geschaffen werden. Durch diese Massnahme ergibt sich auch für den Fussverkehr eine neue, gesicherte Verbindung zwischen dem Mühlefeldquartier Richtung Innenstadt und Mett.

Abhängigkeiten

- Massnahmen 6, 7 und 8 (Veloverbindung südlich der Gleise zwischen Bahnhof und Mühlestrasse)

Kosten: ☐ <5 Mio. ☐ 5–10 Mio. ☒ >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Machbarkeitsstudie: 2 Jahre
2) Zweckmässigkeitsstudie zur näheren Bestimmung des Bauwerks (Verlauf, Geometrie) und der Anschlussstellen: 2 Jahre
3) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 3 Jahre
4) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 2 Jahre
5) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Bahntechnik
- Tiefbau/Statik
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur

Brüggstrasse (Süd) 22

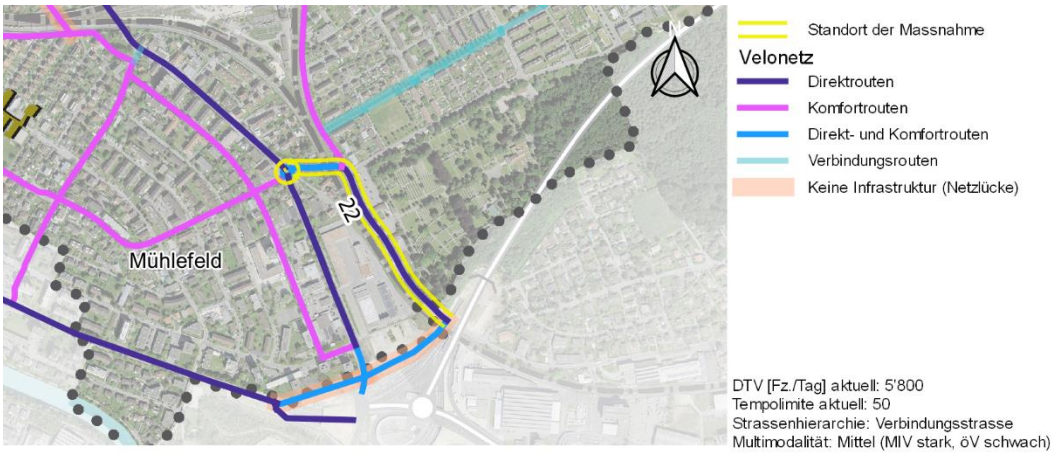
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Kanton Bern (Abschnitt Gemeindegrenze–Bermenstrasse); Stadt Biel und SBB (Abschnitt Bermenstrasse–Portstrasse, Gleisüberführung)
Federführung:	Kanton Bern, Oberingenieurkreis III; Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit, Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege); Verkehrsbetriebe Biel (VB); Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorität ***Realisierungshorizont**	Kurzfristige Massnahme 2020–2027	**Art der Massnahme**	4) Verkehrsberuhigung 5) Markierung und/oder punktuelle Signalisation 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Vom Zentrum Brügg aus lässt sich über diesen Abschnitt der Brüggstrasse die schnelle Hauptroute zwischen den Gemeinden Port und Biel erreichen. Hier ist das Verkehrsaufkommen mit ungefähr 6'000 Fz./Tag nicht zu vernachlässigen und der Abschnitt ist eher auf den MIV ausgerichtet (zwei separate, durch Mittellinie getrennte Fahrbahnen, wenig Bedarf für Querverbindungen). Auf einer kurzen, ansteigenden Wegstrecke südlich der Bermenstrasse befindet sich ein Velostreifen. Im Übrigen teilen sich die Velos die Fahrbahn mit den anderen Verkehrsträgern, insbesondere auch auf der Brücke, die zwischen der Alexander-Moser-Strasse und der Bermenstrasse auch der Komfortroute dient.

Dieser Abschnitt ist Gegenstand der verkehrlich flankierenden Begleitmassnahmen (vfM) der Umfahrungsautobahn A5. Ein Vorschlag des Kantons Bern zur Neugestaltung dieser Achse wird derzeit geprüft. Die wichtigsten Veränderungen sind die Verlegung der Bushaltestellen auf der Fahrbahn im nördlichen Teil, die Verlegung und Sicherung des Fussgängerstreifens mit einer Mittelinsel und die durchgehende Markierung des Velostreifens auf Friedhofseite.

Die Kreuzungen beidseits der Brücke weisen für Velofahrende deutliche Mängel auf:

- Im Westen der Portplatz-Kreisel: Velo-Unfallschwerpunkt, grosser Durchmesser (32 Meter), grosse Kreisfahrbahn und breite Ausfahrtsstrecken; die unzureichende Deflektion begünstigt das schnelle Fahren und ist wenig geeignet für die Verflechtung des Veloverkehrs.
- Im Osten Bermenstrassen-Kreuzung ohne LSA: Das Linksabbiegen für Velos von der Brücke Richtung Bermenstrasse (Komfortroute) ist nicht gesichert.

Ausgangslage

Ziele

(4) (5) Abschnitt zwischen Portplatz und Bermenstrasse (Gleisüberführung):

- (4) Lokale Temporeduktion, sodass trotz fehlender Radverkehrsanlagen (RVA) möglichst grosse Sicherheit geschaffen werden kann.
- (5) Prüfung der möglichen gemeinsamen Nutzung des Trottoirs für Fussgänger und Velos (Signal «Fussweg» mit Zusatztafel «Velos gestattet», damit die Velos die Komfortroute der Bermenstrasse gesichert erreichen können.

(5) Südlicher Abschnitt der Bermenstrasse:
Prüfung einer möglichen Kernfahrbahn.

(6) Portplatz-Kreisel:
Überarbeitung der Kreiselgeometrie (kompakter), um die Sicherheit der Velofahrenden zu gewährleisten. Prüfung einer möglichen Komfortverbindung ausserhalb der Kreuzung zwischen der Alexander-Moser-Strasse und der Brücke (z. B. mit der Fussgängerquerung auf der Brüggstrasse Nord).

(6) Kreuzung ohne LSA Brüggstrasse/Bermenstrasse:
Vortrittsregelung zugunsten der Velos (auch für Zufahrt zum Mösliweg).

Weitere vorgesehene Massnahmen

(1) Abschnitt zwischen Portplatz und Bermenstrasse (Gleisüberführung):
Langfristig bedarfsweise Schaffung einer Auskragung im Norden zur Verbreiterung des gemeinsam genutzten Trottoirs.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann sowohl auf der Direktverbindung zwischen dem Stadtzentrum Brügg und der Achse Port–Biel als auch auf der Komfortroute Alexander-Moser-Strasse–Bermenstrasse die Sicherheit und der Komfort für Velofahrende erhöht werden.

Abhängigkeiten

- Massnahme 32 (Bermenstrasse)
- Massnahme vfM BMa 3
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Massnahme 96.

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip – illustrative Skizze (vfM)

Weiteres Vorgehen

1) Vorprojekt
2) Mitwirkungsverfahren
3) Bauprojekt und Strassenplan (Baugenehmigung)
4) Ausführungsprojekt (inkl. Kredit)
5) Ausschreibung
6) Ausführung
7) Inbetriebnahme und Abschluss

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Stadtplanung
- Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Verbindung Portstrasse–Bernstrasse Nord 23

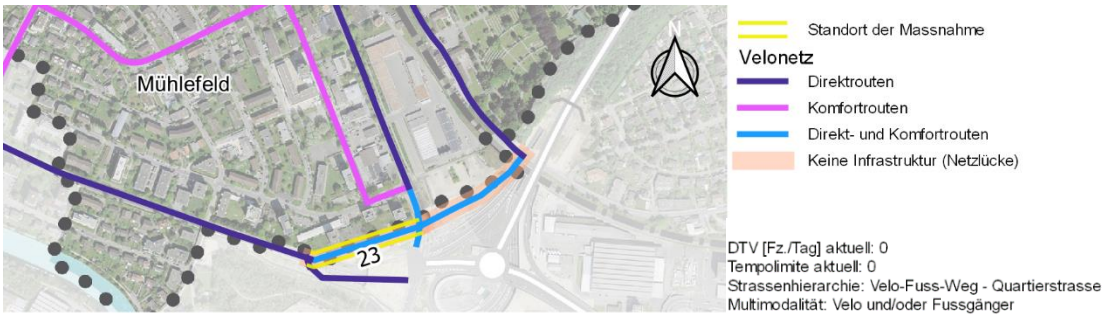
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Kanton Bern, Oberingenieurkreis III
Federführung:	Kanton Bern, Oberingenieurkreis III; Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Gemeinde Brügg, Dienststelle Infrastruktur

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



DTV [Fz./Tag] aktuell: 0
Tempolimite aktuell: 0
Strassenhierarchie: Velo-Fuss-Weg - Quartierstrasse
Multimodalität: Velo und/oder Fussgänger

Diagnose und Problematik

Die vor Kurzem auf der Höhe des Anschlusses Port gebaute Radverkehrsanlage (RVA) ermöglicht das sichere Velofahren abseits des Verkehrs in alle Richtungen zwischen der Brüggstrasse, der Portstrasse, die eigene Streckenführung südlich der A6 in Richtung Lyss und dem Veloweg südlich der Bernstrasse. Der Veloweg nördlich der Bernstrasse ist jedoch unerreichbar: Der Bau des fehlenden Abschnitts erfordert die Querung einer kantonalen Parzelle.

Ausgangslage

Ziel

(1) Verbindung Portstrasse–Bernstrasse Nord:
Zusammenarbeit mit den verschiedenen betroffenen Akteuren (insbesondere Kanton, Gemeinde Brügg), um das Projekt voranzutreiben. Verhandlungen mit dem Kanton Bern, Eigentümer der betroffenen Parzelle, um den Bau des fehlenden Abschnitts (ca. 120 Meter) zu ermöglichen.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann die RVA-Lücke, die zwischen dem Anschluss Port und dem bestehenden Veloweg auf der Direktverbindung der Bernstrasse (nördliche Seite) vorliegt, geschlossen werden.

Abhängigkeiten

- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Massnahme 96.
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) Biel-Seeland, Massnahme BBS.LV-Ü.1.12

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Vorprojekt
2) Mitwirkungsverfahren
3) Bauprojekt und Strassenplan (Baugenehmigung)
4) Ausführungsprojekt (inkl. Kredit)
5) Ausschreibungsverfahren
6) Ausführung
7) Inbetriebnahme und Abschluss

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau

Kanalgasse–Freiestrasse 24

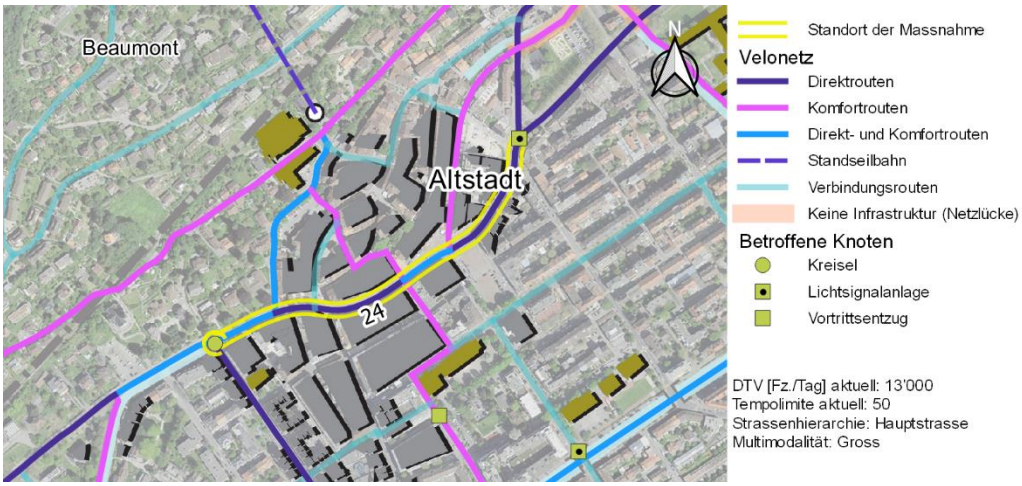
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit, Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege); Verkehrsbetriebe Biel (VB)

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	2) Stadtplanungliche Gesamterneuerung 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Achse Kanalgasse–Freiestrasse erfüllt verschiedene Funktionen. Es handelt sich einerseits um die Ost-West-Hauptverbindung für den MIV und den Veloverkehr zwischen der Nord-Achse, der Reuchenettestrasse und der Seevorstadt–Neuenburgstrasse. Der Verkehr wird über mehrere strukturierende Knoten (insb. Neumarktstrasse und Jurastrasse) Richtung Süden verteilt. Diese Achse stellt aber auch für den öV eine Hauptverkehrsstrecke dar. Und schliesslich ist sie auch für ihre multimodale Funktion für den Fuss- und Veloverkehr zentral (Verbindung zwischen Altstadt und der Nidaustrasse als Hauptgeschäftsstrasse).

Für die Velos dient sie der Ost-West-Direktroute und im mittleren Abschnitt der Querung der Nord-Süd-Komfortroute (Nidaustrasse–Schmiedengasse), dann aber im westlichen Abschnitt zwischen der Seevorstadt und der Jakob-Rosius-Strasse auch als Komfortverbindung.

Diese Achse zeichnet sich durch zwei Elemente aus: Der mittlere Teil (zwischen Jakob-Rosius-Strasse und Collègegasse) weist eine geringe Breite auf. Er besteht aus einer Fahrspur für den MIV und einem Velostreifen in beiden Richtungen sowie drei Fussgänger- und Velo-Querungen mit LSA. Gegen beide Enden hin sind die Abschnitte stärker MIV-orientiert. Sie weisen Einspurstrecken bei den Kreuzungen auf (Jakob-Rosius-Strasse, Neumarktstrasse, Jurastrasse), die generell (Ausnahme: Abschnitt West) mit Velostreifen und ausgeweiteten Radstreifen (Velosäcken) ausgestattet sind. In Anbetracht der grossen Verkehrsbelastung und der zahlreichen Kreuzungen ist die Situation für unsichere oder unerfahrene Velofahrende trotz der bestehenden RVA nach wie vor unkomfortabel.

Dieser Abschnitt ist von den verkehrlich flankierenden Begleitmassnahmen (vfM) des Ostastes der Umfahrungsautobahn A5 betroffen. Eine Vorstudie zur Nordachse ermöglichte die Definition des Gestaltungsprinzips dieses Abschnitts.

Ausgangslage

Ziele

(2)(6) Kanalgasse–Freiestrasse:
Stadtplanungliche Gesamterneuerung der Achse mit Umsetzung der Massnahmen aus der Vorstudie, z. B. Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Einschränkung des Durchgangsverkehrs, Erleichterung von Fussgänger- und Veloquerungen oder Trottoirverbreiterung. Daneben gewährleisten, dass die Übergänge an den Abschnittsenden, namentlich an den Kreuzungen, velo- und fussgängerfreundlich ausgestaltet werden.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann der Veloverkehr gesichert werden und der Sektor kann seiner Rolle als Bindeglied zwischen Innenstadt, Altstadt, See und den Quartieren im Osten wieder gerecht werden.
Daneben trägt sie zum friedlichen Nebeneinander aller Verkehrsträger und zur Sicherung des Veloverkehrs bei, sodass dieser Abschnitt vermehrt als Ort der Begegnung wahrgenommen wird.

Abhängigkeiten

- Massnahme 25 (Zentralstrasse)
- Massnahme 33 (Bözingenstrasse–Georg-Friedrich-Heilmann-Strasse)
- Massnahme 62 (Adam-Göuffi-Strasse–Juravorstadt)
- Massnahme vfM BZ 3
- Vorstudie vfM Ostast – Sektor Nordachse

Kosten: ☐ <5 Mio. ☒ 5–10 Mio. ☐ >10 Mio.

Planungsstand

Studie «Gestaltungskonzept Nordachse» abgeschlossen. Die Prüfung und die technische Konsolidierung des gewählten Prinzips sind vorgesehen, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

Weiteres Vorgehen

1) Vorstudie zur Bestimmung der Neugestaltung und zum Betriebsregime des Abschnitts: 1,5 Jahre
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Zentralstrasse (Nord) 25

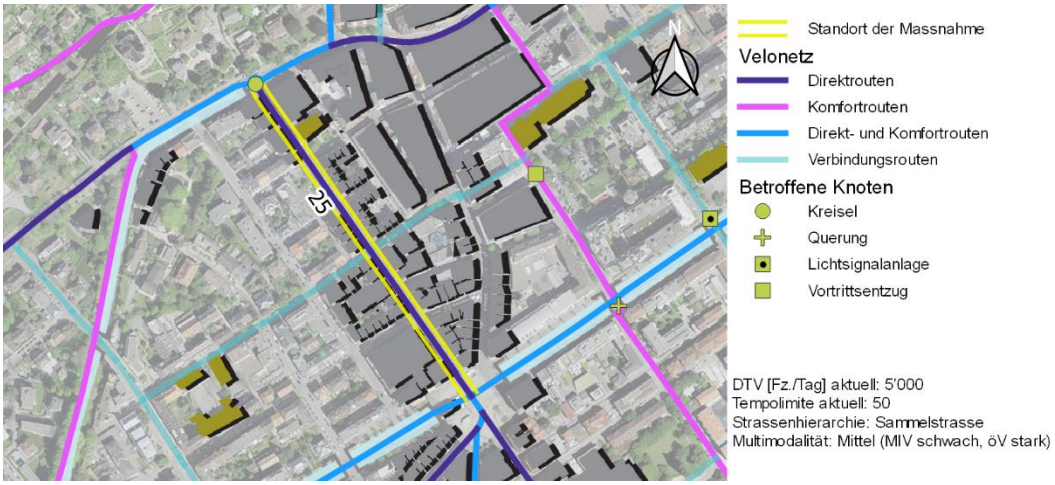
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit, Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege); Verkehrsbetriebe Biel (VB)

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	2) Stadtplanungliche Gesamterneuerung 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Dieser Abschnitt der Zentralstrasse ist Teil der Velo-Hauptroute (Nordachse, Altstadt–Zentralplatz). Es handelt sich um eine Verbindung mit mässigem Verkehrsaufkommen. Das Profil ist grosszügig (ca. 8,50 Meter), ohne Markierung in der Mitte, stellenweise mit Längsparkierung (Autos, Velos, motorisierte Zweiräder). Auf diesem Abschnitt gibt es keine Radverkehrsanlagen (RVA). Es handelt sich um eine Geschäftsstrasse mit häufigen Fussgängerquerungen und mit sechs Fussgängerstreifen auf einer Länge von 300 Metern.

Trotz moderatem Verkehrsaufkommen ist die Situation für die Velofahrenden nicht völlig befriedigend, weil hier auch Busse verkehren (öV-Hauptachse zwischen Bahnhof und Altstadt) und Tempo 50 gilt.

Die Kreisverkehrsanlage Seevorstadt/Zentralstrasse ist puncto Sicherheit für Velofahrende suboptimal (Kreiselgeometrie, welche die Geradeausfahrten nicht verlangsamt). Eine Änderung des Kreisels wurde bereits geprüft (Betrieb mit LSA und verkehrsberuhigende Anpassung der Kreiselgeometrie), aber wegen der grossen Verkehrsbelastung, zu berücksichtigendem Kreisverkehr für die Busse und altem Mauerwerk im Norden wieder verworfen.

Im Süden des Abschnitts befindet sich der Zentralplatz, den der Kanton Bern als Velo-Unfallschwerpunkt einstuft. Der Zentralplatz ist als Begegnungszone konzipiert. Es handelt sich um einen markanten öffentlichen Raum und einen wichtigen multimodalen Knotenpunkt Biels. Hier verkehren und halten auch zahlreiche Buslinien. Für den Veloverkehr ist der Zentralplatz ein wichtiger Knoten auf der Direkt- und Komfortroute der zentralen Ost-West-Achse («Rückgrat der Schüss») und auf den Direktrouten Altstadt–Madretsch sowie Altstadt–Bahnhof.

Ausgangslage

Ziele

(2) Zentralstrasse:
Stadtplanungliche Umgestaltung der zentralen Achse unter Berücksichtigung der Fussgänger, Velos und des öV z. B. durch Massnahmen für die Verkehrsberuhigung, das unbegrenzte Queren, die Einschränkung des Durchgangsverkehrs, die Verbreiterung der Trottoirs mit Terrassen, etc.

(6) Kreisverkehrsanlage Seevorstadt/Zentralstrasse:
Punktuelle Neugestaltung und/oder Signalisation, um die Aufmerksamkeit der Autofahrenden auf die Velos zu lenken und diese zu sichern.

(6) Zentralplatz:
Der Zentralplatz als markanter öffentlicher Raum und wichtiger multimodaler Knotenpunkt Biels, der von allen Verkehrsträgern, namentlich vom öV, genutzt wird und auf welchem zahlreiche Buslinien verkehren und halten, muss immer wieder Gegenstand punktueller Kommunikationsmassnahmen an alle Verkehrsträger sein. Dabei sollten die Verkehrsregeln in Erinnerung gerufen und der gegenseitige Respekt aller Verkehrsteilnehmenden betont werden, um das friedliche Nebeneinander aller Benutzerkategorien mit ihren unterschiedlichen Mobilitätsgründen zu stärken und Konfliktsituationen vorzubeugen.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme werden der Komfort und die Sicherheit der Direktverbindung auf der Nord-Süd-Achse Brügg–Zentralplatz–Seevorstadt–Magglingenbahn/Altstadt verbessert sowie der Komfort und die Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer auf dem Zentralplatz.

Abhängigkeiten

- Massnahme 24 (Kanalgasse)
- Massnahme 28 (Zentralstrasse, Mittelabschnitt)

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Zweckmässigkeitsstudie: 1 Jahr
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
1) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Stadtplanung
- Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Collègegasse 26

Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit

Priorität	Sofortmassnahme	**Art der Massnahme**	5) Markierung und/oder punktuelle Signalisation
***Realisierungshorizont**	2020–2024		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick

Diagnose und Problematik

Die Collègegasse soll auf dieser Nord-Süd-Achse zwischen der Gartenstrasse und der Altstadt eine Komfortverbindung gewährleisten. Die derzeit geltende Signalisation ermöglicht den Velofahrenden zu den Hauptverkehrszeiten keine Durchfahrt (Fussgängerzone, Velofahren nur ausserhalb der Hauptverkehrszeiten gestattet). Das Nebeneinander von Velos und Fussgängern muss in einem dichten baulichen Umfeld gewährleistet werden.

Ausgangslage

Ziel

(5) Collègegasse:
Machbarkeitsprüfung einer Anpassung der Signalisation, um die Durchfahrt für den Veloverkehr zu ermöglichen (Wahrung des Fussgängervortritts, ohne Motorfahrräder / schnelle Elektrovelos). Prüfung, wie die Route von der Dufour-Strasse aus zu markieren ist.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme wird die Lücke auf der Nord-Süd-Komfortroute zwischen der Gartenstrasse und der Altstadt geschlossen.

Abhängigkeiten

- Massnahme 27 (Gartenstrasse)

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Machbarkeitsstudie über die Öffnung der Collègegasse für den Veloverkehr: 1 Jahr
2) Veröffentlichung und Umsetzung: 1 Jahr

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung

Gartenstrasse 27

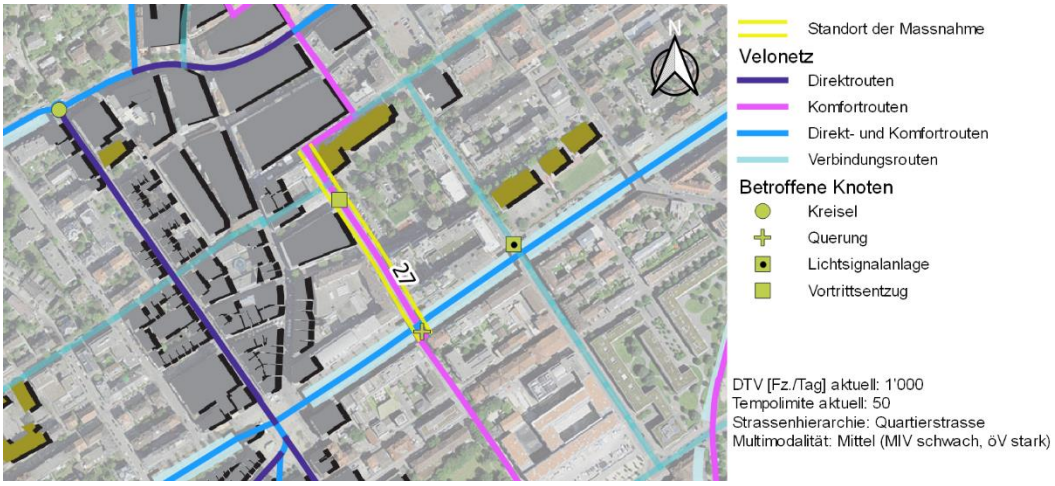
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Verkehrsbetriebe Biel (VB)

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	4) Verkehrsberuhigung 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2020–2027		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Gartenstrasse stellt die Verbindung auf der Nord-Süd-Komfortroute zwischen Madretsch, Innenstadt und Altstadt dar. Der mittlere Teil des Abschnitts (von Florastrasse bis Ernst-Schüler-Strasse) ist – ausser für Busse, Taxis und Velos – für den Verkehr gesperrt. Der nördliche Teil ist eine Einbahnstrasse Süd–Nord mit Gegenverkehr für Busse, Taxis und Velos. Daher ist der motorisierte Verkehr schwach ausgeprägt und besteht hauptsächlich aus Bussen (Hauptachse mit 2 Stadtbuslinien) und Ortsverkehr (insb. Zufahrt zum Coop-City-Parkhaus). Mit Ausnahme des multimodalen Gegenverkehrs besteht keine Radverkehrsanlage (RVA). Das Profil beträgt ca. 6,50 Meter.

Die vortrittsbelastete Kreuzung Gartenstrasse/Ernst-Schüler-Strasse (Ein-/Ausfahrt Coop-City-Parkhaus) ist ein Velo-Unfallschwerpunkt.

Der Busverkehr und die Parkhauseinfahrt sind feste Elemente.

Ausgangslage

Ziele

(4) Gartenstrasse:
Planung einer Verkehrsberuhigungsmassnahme (MIV) mit vorgängiger Prüfung der betrieblichen Auswirkungen auf den öV.

(6) Kreuzungen Gartenstrasse/Ernst-Schüler-Strasse, Gartenstrasse/Florastrasse:
Sicherung der beiden Kreuzungen, um den Komfort der Velofahrenden auf der Gartenstrasse zu verbessern (Komfortroute und Schulweg).

(6) Kreuzung Oberer Quai/Gartenstrasse:
Bessere Signalisation der Velo-Hauptachse Oberer Quai (Vortritts gegenüber Gartenstrasse aufrechterhalten, insb. für öV). Bau einer punktuellen Absenkung des Randsteins, um für den Veloverkehr eine komfortable Querung zu ermöglichen.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann auf dieser Achse die Sicherheit und der Komfort für die Velofahrenden verbessert und zugleich das Fortkommen der Busse gewährleistet werden. Die Verbindung zwischen Madretsch, Innenstadt und Altstadt wird so für alle Velofahrerkategorien attraktiver und komfortabler.

Abhängigkeiten

- Massnahme 26 (Collègegasse)
- Massnahme 34 (General-Dufour-Strasse)

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
2) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
3) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau/Statik

Zentralstrasse (Süd) 28

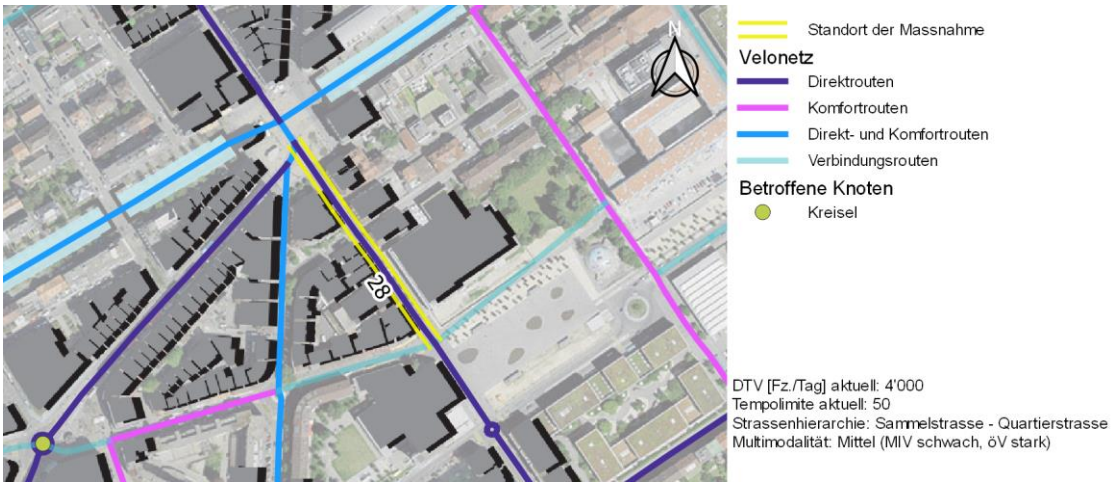
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Verkehrsbetriebe Biel (VB); Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	4) Verkehrsberuhigung
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Dieser Abschnitt der Zentralstrasse ist Teil des Velo-Direktnetzes (Verbindung Port/Brügg–Innenstadt). Das Verkehrsaufkommen ist klein bis mässig, die Strassenbreite ist begrenzt. Der südliche Teilabschnitt zwischen der Güterstrasse und der Alexander-Schöni-Strasse ist für den MIV nur in Süd-Nord-Richtung gestattet (Gegenverkehr für Bus und Velos).

Auf der Strasse verkehren eine Stadtbuslinie (von/nach Schulen Linde) und zwei Regionalbusse (von/nach Brügg), deren Frequenz in Zukunft wahrscheinlich ansteigen wird.

Die Velosituation ist angemessen, obschon Tempo 50 gilt, was weder dem Charakter der Strasse noch der Art der bestehenden Ausgestaltung entspricht.

Ausgangslage

Ziel
(4) Zentralstrasse:
Planung einer Erweiterung der Begegnungszone von der Esplanade Kongresshaus bis zum Zentralplatz.

Nutzen und Chancen
Durch diese Massnahme kann der Komfort und die Sicherheit der Velo-Direktroute zwischen Brügg und Innenstadt Biel verbessert werden.

Abhängigkeiten
- Massnahme 25 (Zentralstrasse, Nordabschnitt)

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand
Prinzip

Weiteres Vorgehen
1) Machbarkeitsstudie zur Temporeduktion
   1 Jahr
2) Veröffentlichung und Umsetzung: 1 Jahr

Erforderliche Fachkompetenzen
- Verkehrsplanung

Verbindung Madretschstrasse–Mattenstrasse (Verlängerung Gartenstrasse) 29

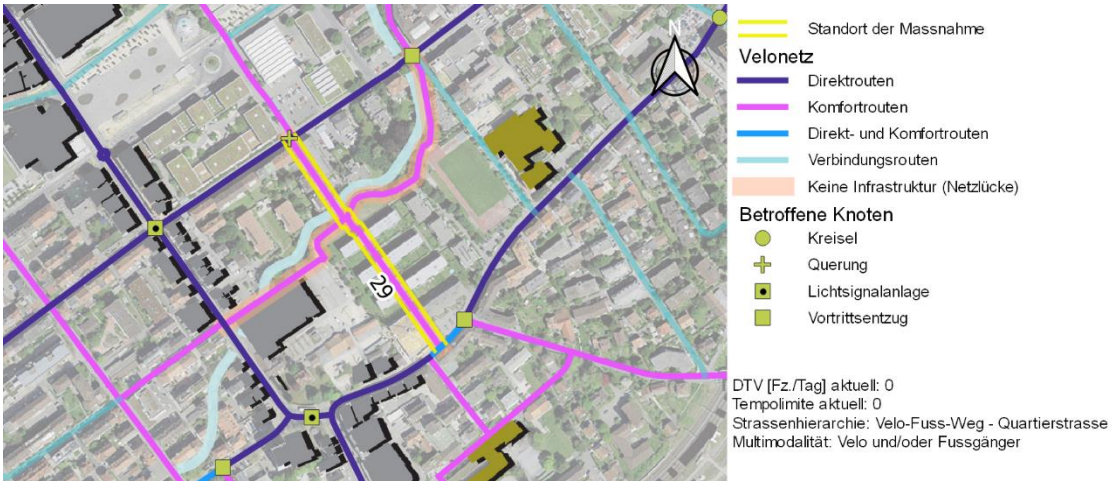
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel (Projektverantwortung); Privateigentümer
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur, Dienststelle Umwelt, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Abteilung Liegenschaften; Wasserbauverband Schüss (SAES); Amt für Grundstücke und Gebäude (AGG); Tiefbauamt (TBA), Oberingenieurkreis III, Wasserbau; Fischereiinspektorat des Kantons Bern; Amt für Landwirtschaft und Natur (LANAT), Naturförderung

Priorität	Strategischer Übergang	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur 5) Markierung und/oder punktuelle Signalisation 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2020–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Velo-Komfortverbindung in der Gartenstrasse stellt eine Verbindung abseits der Strassen mit grossem Verkehrsaufkommen zwischen Innenstadt, Linden-Quartier, Kreuzplatz und darüber hinaus bis zur südlichen Agglomeration via Komfortroute westlich der Brüggstrasse dar.

Auf dieser Achse besteht zwischen dem Bahnweg und der Mattenstrasse eine Lücke, die Umwege auf Strassen mit grossem Verkehrsaufkommen und einen Unterbruch in der genannten Komfortverbindung verursacht. Einerseits fehlt noch die Passerelle zur Überquerung des Schüssarms. Andererseits ist die Querung unter den beiden Gebäuden des Bahnwegs südlich des Schüssarms zwar möglich, aber rechtlich nicht abgesichert (kein Wegrecht). Und schliesslich sind die Strassenquerungen auf dieser Verbindung im Norden (Mattenstrasse) und im Süden (Madretschstrasse) nicht für den Veloverkehr konzipiert.

Daher ist für die Massnahme die Querung privater Parzellen notwendig. Dies muss bei der Planung berücksichtigt werden.

Ausgangslage

Ziele

(1) Passerelle:
Bau einer LV-Passerelle über den Schüssarm. Die Breite der Velospur muss möglichst für das Kreuzen und Überholen ausreichen (Umweltauflagen berücksichtigen).

(5) Gebäudeunterführung Bahnweg:
Legalisierung der Velodurchfahrt durch die Unterführung als offizieller Veloverbindung mit einem Wegrecht (Dienstbarkeit).

(6) Querung der Mattenstrasse im Norden der Verbindung:
Prüfung, inwiefern der Veloroute Vorrang einzuräumen ist, indem die Veloquerung auf der Gartenstrasse Vortritt auf die Mattenstrasse erhält. Zumindest Markierung einer Veloquerung parallel zum Fussgängerübergang, Bau einer Mittelinsel, auf der auch Velos anhalten können.

(6) Querung der Madretschstrasse im Süden der Verbindung:
Markierung einer Veloquerung parallel zum Fussgängerübergang, zusätzliche Sicherung durch eine Mittelinsel, auf der auch Velos anhalten können.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann die bestehende Lücke auf der Komfortroute der Gartenstrasse geschlossen werden. Sie ist erforderlich, um die Entwicklung dieser Achse zu gewährleisten. Sie stellt eine Veloverbindung bereit, die abseits der Strassen mit grossem Verkehrsaufkommen zwischen Innenstadt, Linden-Quartier, Kreuzplatz und darüber hinaus Richtung südliche Agglomeration via Komfortroute westlich der Brüggstrasse verläuft.

Abhängigkeiten

- Massnahme 17 (Mattenstrasse)
- Massnahme 30 (Schüssweg)
- Massnahme 31 (Madretschstrasse)
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) Biel-Seeland, Massnahme BBS.LV-Ü.1.5
- Gewässerrichtplan (GRP) Schüss / Plan directeur des eaux (PDE) de la Suze

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Projekt

Weiteres Vorgehen

1) Sicherung des Baulands und Einverständnis der Eigentümer: 2 Jahre
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 3 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 2 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Wasserbau
- Tiefbau/Statik
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur

Schüssweg zwischen Mattenstrasse und Zentralstrasse 30

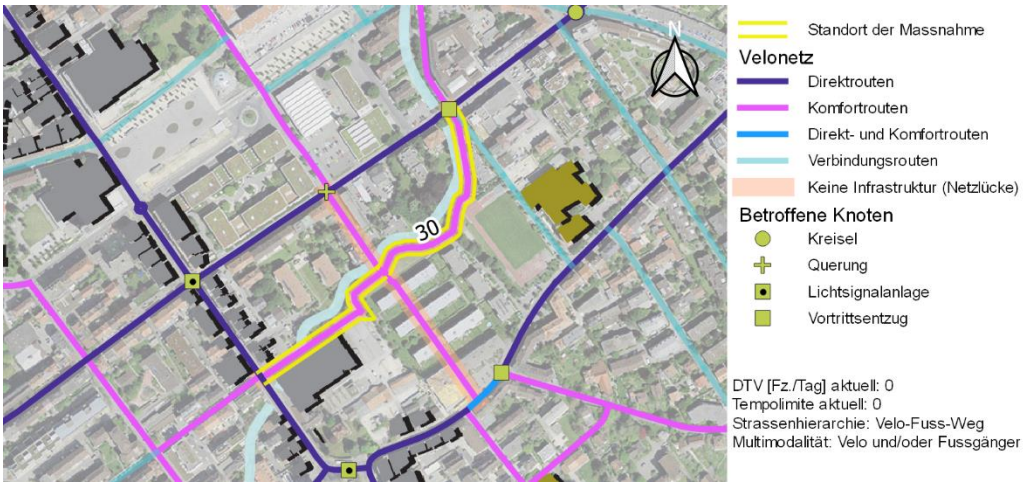
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel (Projektverantwortung); Privateigentümer
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur, Dienststelle Umwelt, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Wasserbauverband Schüss (SAES); Amt für Grundstücke und Gebäude (AGG); Tiefbauamt (TBA), Oberingenieurkreis III, Wasserbau; Fischereiinspektorat des Kantons Bern; Amt für Landwirtschaft und Natur (LANAT), Naturförderung

Priorität	Langfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	> 2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Bis heute besteht eine Komfort-«Tangentiale» am südlichen Schüssarm zwischen dem Schleusenweg und der Mattenstrasse. Zwischen der Mattenstrasse und der Zentralstrasse ist der Weg unterbrochen. Darüber hinaus sind die Strassenquerungen auf der Verbindung im Norden (Mattenstrasse) und im Westen (Zentralstrasse) nicht für den Veloverkehr ausgerüstet.

Zahlreiche Privatgrundstücke müssen durchquert werden, was es bei der Planung der Massnahme zu berücksichtigen gilt.

Ausgangslage

Ziele

(1) Verkehrsführung entlang des Schüss-Nebenarms:
Idealerweise Bau eines Velowegs entlang des Nebenarms der Schüss. Die Breite der Velospur muss möglichst für das Kreuzen und Überholen ausreichen (Umweltauflagen berücksichtigen).

(6) Querung der Mattenstrasse im Norden der Verbindung:
Markierung einer Veloquerung parallel zum Fussgängerübergang, wenn möglich, Bau einer Mittelinsel, auf der auch Velos anhalten können.

(6) Querung der Zentralstrasse im Westen der Verbindung:
Markierung einer Veloquerung und Sicherung durch eine Mittelinsel, auf der auch Velos anhalten können.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme wird die bestehende Lücke im Komfortnetz zwischen dem Schleusenweg und der Zukunftsstrasse geschlossen. So kann eine «Tangentiale» zwischen den Komfortrouten Ost-West der Schüss entlang und Nord-Süd zwischen Innenstadt und der südlichen Agglomeration geschaffen werden. Die Komfortroute zwischen der östlichen (Bözingenfeld, Stadion, Gurzelen) und südlichen Agglomeration (Port, Brügg) wird dadurch verkürzt und optimiert.

Abhängigkeiten

- Massnahme 17 (Mattenstrasse)
- Massnahme 18 (Freiburgstrasse)
- Massnahme 20 (Zentralstrasse)
- Gewässerrichtplan (GRP) Schüss / Plan directeur des eaux (PDE) de la Suze

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Zweckmässigkeitsstudie zur näheren Bestimmung des Bauwerks (Verlauf, Geometrie) und der Anschlussstellen: 2 Jahre
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 3 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 2 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Wasserbau
- Tiefbau/Statik
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur

Madretschstrasse 31

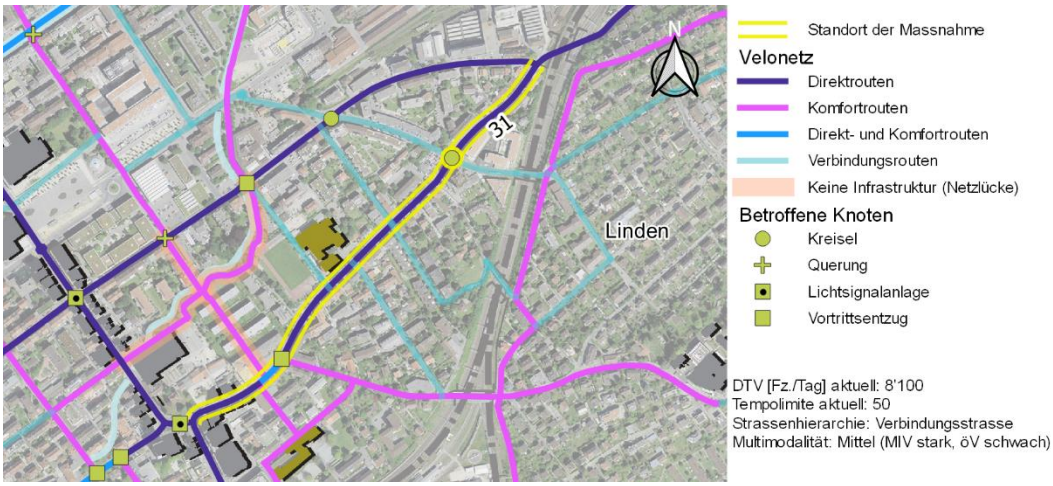
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit, Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege); Verkehrsbetriebe Biel (VB)

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	2) Stadtplanungliche Gesamterneuerung 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2020–2027		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Auf der Madretschstrasse verläuft die Velo-Direktroute zwischen Mett und Madretsch und darüber hinaus bis Brügg (via Brüggstrasse) und Nidau (via Alfred-Aebi-Strasse). Sie ist eine Verbindungsstrasse mit relativ hohem Verkehrsaufkommen (>8'000 Fz./Tag) und eine Hauptachse für den öV. Auf einem Teil der Achse bestehen Velostreifen minimaler Grösse, die jedoch regelmässig unterbrochen sind.

An dieser Achse befinden sich die Primarschule Madretsch und diverse Sportplätze. Dadurch ist die Berücksichtigung des Veloverkehrs besonders wichtig. Daneben eröffnet ein Entwicklungsprojekt nördlich der Achse einen gewissen planerischen Handlungsspielraum auf dem westlichen Teilabschnitt.

Im Osten der Achse, d. h. zwischen der Brühlstrasse und der Mattenstrasse, ist der motorisierte Verkehr auf die Fahrtrichtung Ost–West beschränkt. Hier besteht ein Velostreifen. In Richtung West–Ost ist ausschliesslich der Velo- und der öffentliche Verkehr auf einer geteilten Spur zugelassen. Für den Veloverkehr ist dieser Abschnitt daher komfortabel.

Auf dieser Achse befinden sich drei Velo-Unfallschwerpunkte:
- Der Brühlplatz-Kreisel: breite Kreisfahrbahn, breite Ein- und Ausfahrten
- der Kreuzplatz: vgl. Massnahme 19
- die vortrittsbelastete Kreuzung Madretsch/Blumenrain: Velo-Unfallschwerpunkt ohne RVA für Linksabbieger

Die Nord-Süd-Querungen der Madretschstrasse auf den Velo-Komfortrouten, die südlich der künftigen Verbindung mit der Mattenstrasse (vgl. Massnahme 29) Richtung Blumenrain und Albert-Galeer-Weg weitergeführt werden, erfordern, dass Velofahrende die Madretschstrasse queren und auf einem kurzen Abschnitt befahren, was weder komfortabel noch klar ersichtlich ist.

Dieser Abschnitt ist von den verkehrlich flankierenden Begleitmassnahmen (vfM) der Umfahrungsautobahn A5 betroffen. Eine Vorstudie zur Südachse ermöglichte die Definition des Gestaltungsprinzips dieses Abschnitts.

Ausgangslage

Ziele

(2) Madretschstrasse:
Stadtplanungliche Gesamterneuerung der Achse, z. B. durch einen Mehrzweckstreifen, Trottoirverbreiterung, Tempolimiten usw. mit dem Ziel, ein friedliches Nebeneinander aller Verkehrsträger und eine Aufwertung des Quartierzentrums zu erreichen.

(6) Brühlplatz:
Verringerung der Kreisfahrbahnbreite, Prüfung einer möglichen Änderung des Betriebsregimes mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung und der gesteigerten Sicherheit für den Veloverkehr.

Nutzen und Chancen

Auf der Madretschstrasse verläuft die Velo-Direktroute zwischen Mett und Madretsch und darüber hinaus bis Brügg (via Brüggstrasse) und Nidau (via Alfred-Aebi-Strasse). In diesem Sinn stellt sie ein Schlüsselelement des Velo-Direktnetzes dar und verfügt über ein grosses Potenzial. Durch die vorgeschlagene Massnahme können die Benutzerfreundlichkeit dieser Veloroute verbessert, die Erschliessung und die transversale Durchfahrt (insb. Nord-Süd-Komfortroute und Erschliessung Madretsch-Schule) gewährleistet sowie die bestehenden Velo-Unfallschwerpunkte saniert werden. Dieser Abschnitt ist ebenfalls Teil des Agglomerationsprogramms.

Abhängigkeiten

- Massnahme 10 (Alfred-Aebi-Strasse)
- Massnahme 19 (Zentralstrasse)
- Massnahme 20 (Brüggstrasse, Kreuzplatz)
- Massnahme 29 (Verbindung Madretschstrasse–Mattenstrasse)
- Massnahme 32 (Blumenrain)
- Massnahme vfM BMa 1
- Agglomerationsprogramm

Kosten: ☐ <5 Mio. ☒ 5–10 Mio. ☐ >10 Mio.

Planungsstand

Studie «Gestaltungskonzept Südachse» abgeschlossen, laufende Projektstudie

Weiteres Vorgehen

1) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
2) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
3) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Stadtplanung
- Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Bermenstrasse 32

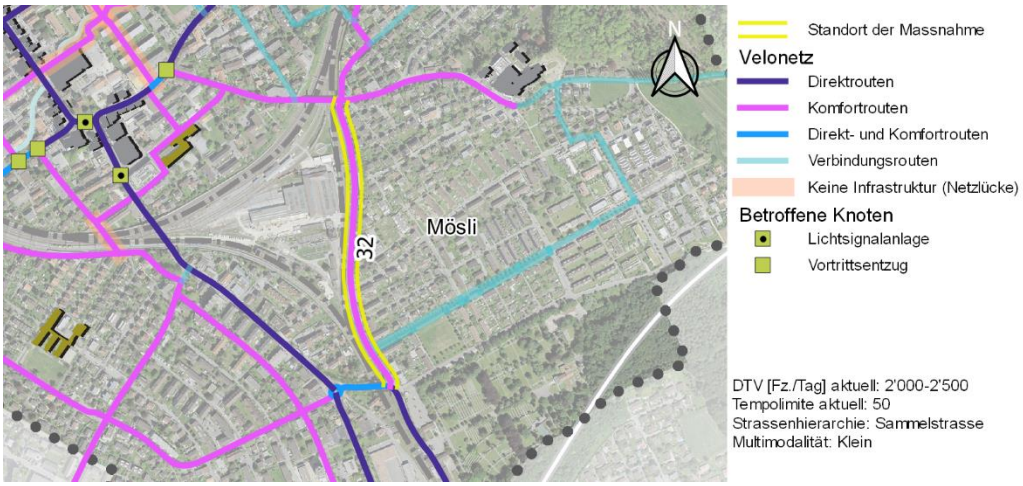
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Verkehrsbetriebe Biel (VB)

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	4) Verkehrsberuhigung
***Realisierungshorizont**	2020–2027		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Bermenstrasse gehört zur Velo-Komfortroute (Verbindung Port–Mett via Lindenquartier). Sie gehört eigentlich zum Quartierstrassennetz, ist aber nicht in die Tempo-30-Zone der umliegenden Strassen integriert. Das Verkehrsaufkommen ist moderat, aber der Durchgangsverkehr (Ausweichverkehr Kreuzplatz zwischen Port und Mett) ist nicht unerheblich. Die vorliegenden Breiten sind begrenzt, sodass keine Radverkehrsanlagen (RVA) Platz haben (die überdies für eine Quartierstrasse ungeeignet wären). Die Verzweigung Bermenstrasse/Blumenrain, die auf dem Erschliessungsweg zum Oberstufenzentrum Madretsch liegt, weist für die Schülerinnen und Schüler ein Sicherheitsdefizit auf.

Zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs wurden bereits mehrere Verkehrsbelastungspläne getestet, die jedoch bei den Anliegern auf grossen Widerstand stiessen. Das Projekt der Integration der Bermenstrasse in die Tempo-30-Zone und die damit einhergehenden verkehrlichen Massnahmen wurden daher vorderhand sistiert.

Ausgangslage

Ziel

(4) Bermenstrasse:
Planung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Ausdehnung der anstossenden Tempo-30-Zonen oder Verkehrsberuhigung mit Tempo 50) und Schaffung von RVA. In diesem Zusammenhang sollte auch geprüft werden, ob das Verkehrsregime an den betroffenen Knoten speziell auf den Schulweg anzupassen ist.

Nutzen und Chancen

Die Verkehrsberuhigung auf diesen Quartierstrassenabschnitten ist notwendig, um den Veloverkehr auf der davon betroffenen Komfortroute zu sichern.

Abhängigkeiten

- Massnahme 22 (Kreuzung mit Brüggstrasse)
- Massnahme 31 (Kreuzung mit Madretschstrasse)

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Projektstudie bzw. Gutachten zur Tempo-30-Zone: 1,5 Jahre
2) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
3) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Landschaftsarchitektur

Bözingenstrasse–Georg-Friedrich-Heilmann-Strasse 33

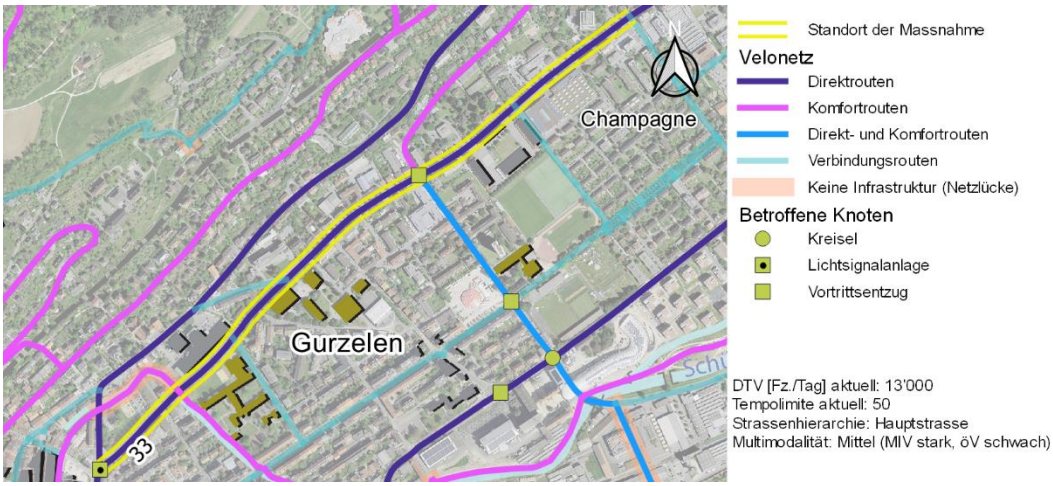
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit, Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege); Verkehrsbetriebe Biel (VB)

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	2) Stadtplanungliche Gesamterneuerung 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2020–2027		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Achse Bözingenstrasse–Georg-Friedrich-Heilmann-Strasse ist für Velos und auch für Autos die Hauptverkehrsverbindung am Jurasüdfuss (Grenchen–Lengnau–Pieterlen–Bözingen–Innenstadt Biel–Vingelz–Neuenburg). Auch für den öV ist dies eine Hauptachse. Das Verkehrsaufkommen ist gross, die Radverkehrsanlagen (RVA) zwar durchgehend, aber minimal ausgestattet (Bözingenstrasse: Velostreifen; Georg-Friedrich-Heilmann-Strasse: relativ schmaler Veloweg). Die Verknüpfungen mit den Querverbindungen sind für Velos nicht immer gesichert (keine Hilfe für Linksabbieger).

Dieser Abschnitt ist Gegenstand der verkehrlich flankierenden Begleitmassnahmen (vfM) des Ostastes der Umfahrungsautobahn A5. Eine Vorstudie zur Nordachse ermöglichte die Definition des Gestaltungsprinzips dieses Abschnitts.

Ausgangslage

Ziele

(2) (6) Bözingenstrasse–Georg-Friedrich-Heilmann-Strasse:
Stadtplanungliche Gesamterneuerung der Achse mit dem Ziel, insbesondere die Qualität der Velorouten zu verbessern (von Fahrbahn getrennt bzw. stellenweise geteilte Spur) und unter Beibehaltung des Verkehrsflusses Übergangsbereiche zum Zentrum von Bözingen und zur Altstadt Biel zu schaffen. So weit wie möglich Berücksichtigung der Velofahrenden bei der Neugestaltung der Kreuzung Falkenstrasse/Bözingenstrasse sowie Sicherung des Linksabbiegens bei der Zufahrt zu den Nord-Süd-Abschnitten der Verbindungsrouten (Grünweg, Zeughausstrasse, Karl-Stauffer-Strasse).

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme können die Effizienz, Kontinuität und Homogenität der RVA auf der Nordachse (schnelle Haupt-Veloroute Ost-West) und die Schnittstellen mit den Direktrouten, Komfortrouten und Verbindungsrouten Nord–Süd sichergestellt werden. Einige Teile dieses Abschnitts sind Teil des Agglomerationsprogramms.

Abhängigkeiten

- Massnahme 24 (Kanalgasse–Freiestrasse)
- Massnahme 39 (Falkenstrasse)
- Massnahme 42 (Solothurnstrasse–Bözingenstrasse)
- Massnahme 62 (Adam-Göuffi-Strasse–Juravorstadt)
- Massnahme vfM BN 2
- Vorstudie vfM Ostast – Sektor Nordachse
- Agglomerationsprogramm

Kosten: ☐ <5 Mio. ☒ 5–10 Mio. ☐ >10 Mio.

Planungsstand

Studie «Gestaltungskonzept Nordachse» abgeschlossen, laufende Projektstudie

Weiteres Vorgehen

1) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
2) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung:
   1,5 Jahre
3) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

General-Dufour-Strasse 34

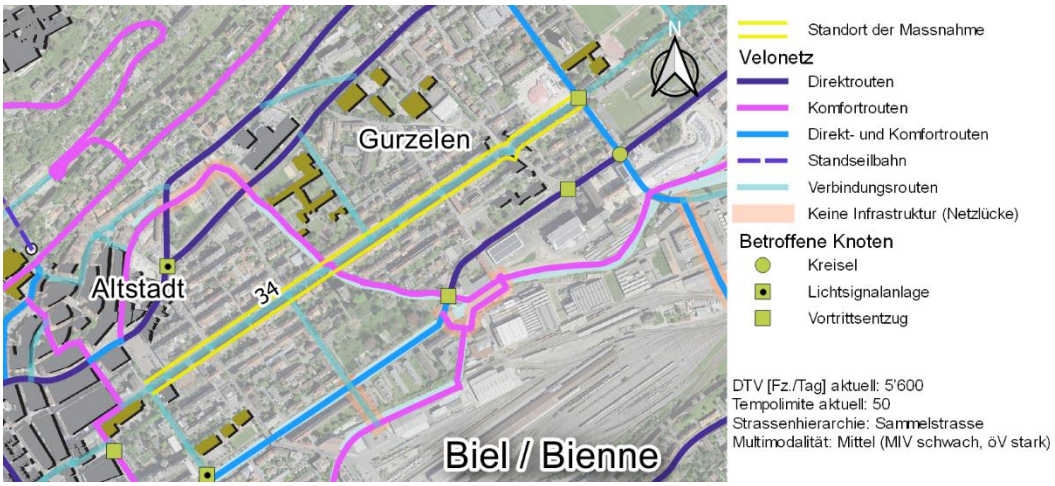
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	3) Umnutzung der Fahrbahn 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2020–2027		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die General-Dufour-Strasse ist eine Ost-West-Verbindungsroute zwischen der Direktroute auf der Nordachse und der gemischten Direkt- und Komfortroute entlang der Schüss. Die Strasse führt durch ein Wohnquartier und hat Alleecharakter, mit einem Profil von rund 9 Metern und breiten Trottoirs, die durch eine Baumallee vom Verkehr getrennt sind. Stellenweise gibt es Längsparkplätze, insbesondere am nördlichen Strassenrand (zwischen Bubenbergstrasse und Paul-Emile-Brandt-Strasse), aber auch beidseitige Parkplätze (zwischen Paul-Emile-Brandt-Strasse und Falkenstrasse). Es handelt sich um eine Sammelstrasse, deren Verkehrsbelastung im Rahmen der für das Gurzelen-Quartier geplanten tiefgreifenden Entwicklungen voraussichtlich zunehmen wird.

Die Achse ist für den öV wichtig: Hier verkehren zwei Stadtbuslinien zwischen Innenstadt und Gurzelen. Im Rahmen der GMS ist sogar vorgesehen, die General-Dufour-Strasse zur Hauptachse im Ost-West-Verkehr zwischen Innenstadt und Bözingen/Mett via Gurzelen zu machen.

Mehrere laufende Projekte befassen sich mit punktuellen Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und der Wegleitung des Durchgangsverkehrs von dieser Achse: insbesondere die Neugestaltung der Kreuzung mit der Neumarktstrasse (ohne LSA, Aufhebung der Einspurstrecken auf der Neumarktstrasse, Verlegung der Bushaltestelle, vgl. Massnahme 35) und mit der Jurastrasse (LSA, Aufhebung der Einspurstrecken, Schaffung von Velostreifen). Die Kreuzung mit der Falkenstrasse muss im Rahmen der Neugestaltung dieser Strasse ebenfalls überarbeitet werden (vgl. Massnahme 39). Nicht zu vergessen die geplante Tempo-30-Zone im Bubenberg-Quartier, im Norden und Süden der General-Dufour-Strasse sowie auf der Neumarktstrasse bis vor den Schleusenweg.

Langfristig wird die im Rahmen der vfM geplante Schliessung der Paul-Emile-Brandt-Strasse eine Änderung der Vortrittsregelung und eine Neugestaltung der betroffenen Kreuzung erforderlich machen (MIV und öV verkehren danach nur noch über die Falkenstrasse).

Neben den punktuellen Projekten sollte die General-Dufour-Strasse auch einer Gesamterneuerung unterzogen werden, um das Vorankommen der Busse und die Sicherheit der Velofahrenden zu gewährleisten, gleichzeitig den MIV-Verkehrsdruck zu verringern und den Charakter einer «Grünallee» zu stärken.

Ausgangslage

Ziele

(3)(6) General-Dufour-Strasse:

Neben den laufenden punktuellen Projekten sollte eine Umnutzung der Fahrbahn auf der General-Dufour-Strasse geprüft werden, um unter anderem das Nebeneinander der Verkehrsträger zu verbessern. Dabei ist Folgendes zu berücksichtigen:

- Sicherheit des Veloverkehrs
- Flüssiger Busverkehr
- Entlastung vom Durchgangsverkehr

Daneben muss das Linksabbiegen der Velos auf die Nebenstrassen gesichert und die mögliche Neugestaltung der Parkplätze geprüft werden, um die Qualität des Strassenraumes zu verbessern.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann das Velonetz in dieser stark städtisch geprägten Zone engmaschiger gemacht werden, sodass zwischen Innenstadt und Gurzelen-Quartier mit seiner intensiven Entwicklung eine alternative Verbindung zur Nord- und zur Schüss-Achse geboten wird.

Abhängigkeiten

- Massnahme 35 (Kreuzung Neumarktstrasse/General-Dufour-Strasse)
- Massnahme 39 (Kreuzung Falkenstrasse/General-Dufour-Strasse)

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Zweckmässigkeitsstudie: 1 Jahr
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau

Neumarktstrasse 35

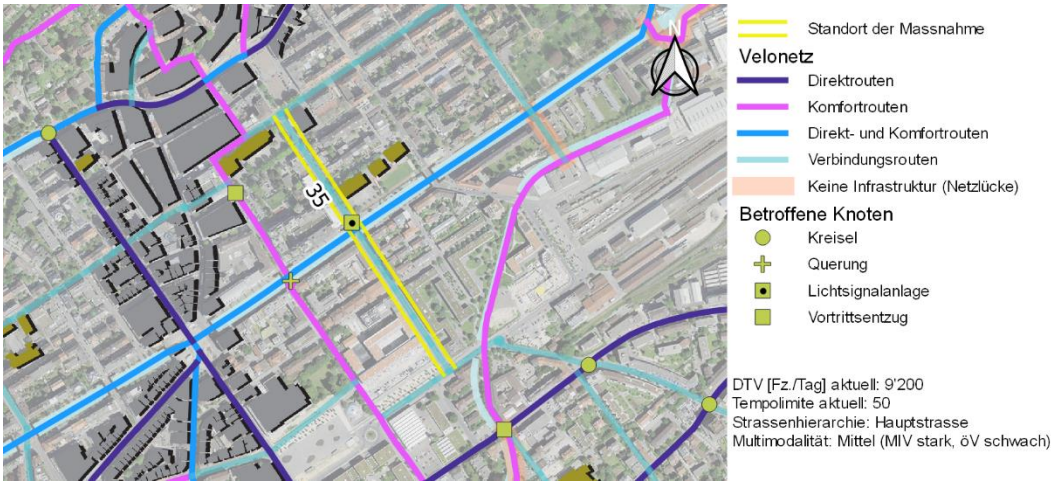
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	3) Umnutzung der Fahrbahn 4) Verkehrsberuhigung 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Neumarktstrasse ist ein Teil des Nord-Süd-Verbindungsnetzes. Es handelt sich um die einzige Nord-Süd-Hauptquerung des Strassennetzes zwischen der Westachse (Ländtestrasse) und der Johann-Renfer-Strasse (Bözingenfeld).

Der südliche Abschnitt zwischen der Silbergasse und dem Oberen Quai hat eine Profilbreite von 10,50 Metern mit zwei getrennten Fahrbahnen und durchgehenden Velostreifen (1,50 m). Dieser fehlt jedoch auf einem kurzen, etwas engeren Abschnitt zwischen der Alexander-Schöni-Strasse und der Diamantstrasse.

Der nördliche Abschnitt zwischen dem Oberen Quai und der General-Dufour-Strasse ist schmaler (7,50 m), hat zwei getrennte Fahrspuren und keine Radverkehrsanalgen (RVA).

Die Knoten:

- Die Kreuzung mit LSA zur Silbergasse verfügt über ausgeweitete Velosäcke in alle Richtungen. Nur für das Linksabbiegen von der Silbergasse West auf die Neumarktstrasse müssen die Velos eine MIV-Fahrbahn unter suboptimalen Bedingungen queren.
- Die Kreuzung mit LSA beim Oberen Quai ist unzureichend für den Veloverkehr ausgestattet. Im Rahmen eines Neugestaltungprojekts ist aber der Bau einer neuen Schüss-Brücke samt Velostreifen auf der Neumarktstrasse und einem Velo-Gegenverkehr auf dem Oberen Quai geplant (vgl. Massnahme 36). Für die Linksabbieger von der Neumarktstrasse Süd auf den Oberen Quai Nordwest ist jedoch keine RVA geplant.
- Die Kreuzung mit Rechtsvortritt an der General-Dufour-Strasse verfügt über Einspurstrecken Richtung General-Dufour-Strasse und ist für die Velos in beiden Fahrtrichtungen äusserst unkomfortabel. Eine Neugestaltung ist geplant mit der Aufhebung der Einspurstrecken und dem Bau von Sicherheitsinseln für die Fussgängerquerungen auf der Neumarktstrasse im Norden und Süden der General-Dufour-Strasse. Im Rahmen dieser Umgestaltung ist auch die Einrichtung von Velostreifen zwischen der General-Dufour-Strasse und dem Walkeplatz (Kanalgasse) vorgesehen.

Ausgangslage

Ziele

(3) Abschnitt Süd zwischen Alexander-Schöni-Strasse und Diamantstrasse:
Prüfung einer möglichen Verbreiterung des Fahrbahnprofils (z. B. durch Verschmälerung des Trottoirs auf der Westseite), sodass die Neugestaltung mit dem restlichen Abschnitt homogen erfolgen kann.

(4) Abschnitt Nord zwischen Oberem Quai und General-Dufour-Strasse:
Prüfung einer möglichen Temporeduktion auf diesem zentralen Achsenabschnitt mit wichtiger Stadtplanunglicher Funktion. Dabei kann auch eine Kernfahrbahn als Option in Betracht gezogen werden.

(6) Kreuzung Oberer Quai:
Ergänzung der RVA mit (in)direktem Linksabbiegen für Velos zwischen der Neumarktstrasse Süd und der Velo-Achse des Oberen Quais Nord-Ost.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann die Sicherheit und der Komfort für Velofahrende auf dieser Nord-Süd-Verbindungsroute mit grossem MIV-Verkehrsdruck verbessert werden.

Abhängigkeiten

- Massnahme 34 (General-Dufour-Strasse)
- Massnahme 36 (Unterer Quai)

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Zweckmässigkeitsstudie: 1 Jahr
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau

Oberer Quai (West) 36

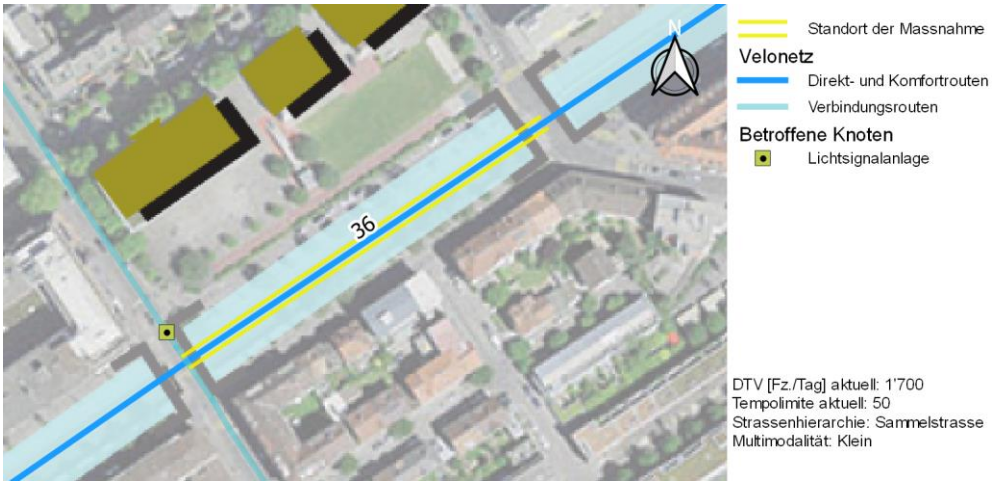
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	3) Umnutzung der Fahrbahn
***Realisierungshorizont**	2020–2024		

Stand der Koordination Festsetzung

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Der Obere Quai gehört zur zentralen Ost-West-Achse («Rückgrat») des Bieler Velonetzes (Direkt- und Komfortnetz). Der Abschnitt zwischen der Neumarktstrasse und der Jurastrasse ist derzeit in Richtung Ost-West für den MIV eine Einbahnstrasse ohne Velo-Gegenverkehr. Velofahrende müssen also zwei Mal die Schüss überqueren und dabei Kreuzungen mit LSA und ohne Radverkehrsanlagen (RVA) überfahren.

Im Rahmen des Umbauprojekts «Neumarktstrasse–Neubaubrücke – Option A», das in Kürze umgesetzt werden soll, kann auf diesem Abschnitt ein Velo-Gegenverkehr eingerichtet werden, wenn eine der Parkreihen und die Linksabbiegespur Richtung Neumarkt aufgehoben werden.

Ausgangslage

Ziel

(3) Unterer Quai:
Schaffung eines Velostreifens für den Velo-Gegenverkehr Richtung Osten zwischen der Neumarktstrasse und der Jurastrasse.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann die zentrale Route des Velonetzes vervollständigt und die Durchgängigkeit der Verkehrsführung für Velos bis zum Oberen Quai sichergestellt werden.

Abhängigkeiten

- Massnahme 35 (Kreuzung Oberer Quai / Neumarktstrasse)
- Massnahmen 37 und 38 (Oberer Quai, Jakob-Stämpfli-Strasse)
- Laufende Studienaufträge für die Aufwertung der öffentlichen Räume auf den Schüssquais

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Projekt, in Ausführung

Weiteres Vorgehen

1) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
2) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau

Oberer Quai (Ost) 37

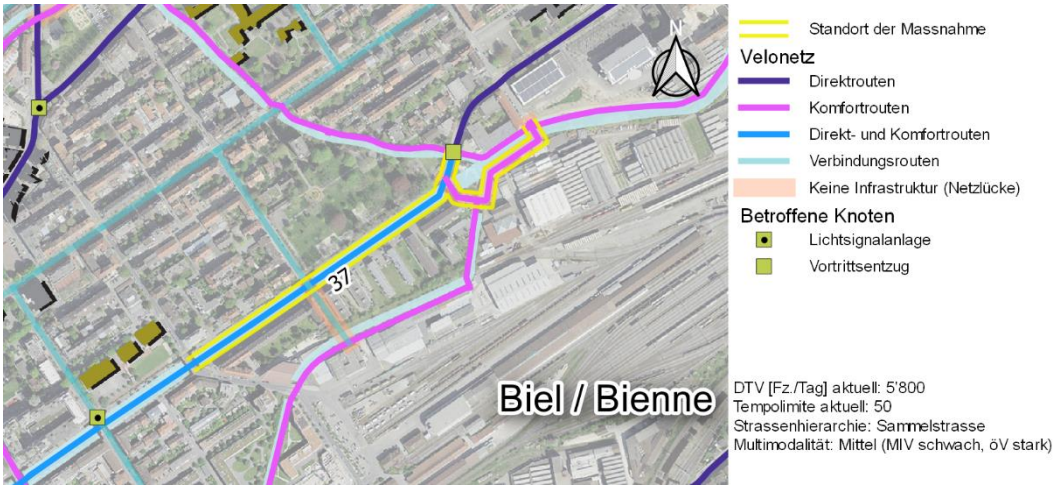
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit, Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege); Verkehrsbetriebe Biel (VB), Aare Seeland mobil AG (asm); SBB; Wasserbauverband Schüss (SAES); Amt für Grundstücke und Gebäude (AGG); Tiefbauamt (TBA), Oberingenieurkreis III, Wasserbau; Fischereiinspektorat des Kantons Bern; Amt für Landwirtschaft und Natur (LANAT), Naturförderung

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	3) Umnutzung der Fahrbahn
***Realisierungshorizont**	2020-2027 (Kreuzung Schleusenweg)		6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Der Obere Quai gehört zur zentralen Ost-West-Achse («Rückgrat») des Bieler Velonetzes (Direkt- und Komfortnetz). Der Abschnitt zwischen der Jurastrasse und dem Schleusenweg besteht aus einer 6 Meter breiten Strasse, auf der es keinen Spielraum für Radverkehrsanlagen (RVA) gibt. In der aktuellen Ausgestaltung ist diese Verbindung für Velos eher unkomfortabel. Darüber hinaus verkehren hier zwei Hauptlinien des Stadtbusnetzes und eine Regionalbuslinie.

Im Rahmen der Studie «Verkehrsstudie Dufour–Oberer Quai» wurden für diesen Sektor verschiedene Verkehrsplanungskonzepte vorgestellt. Das interessanteste Konzept für die Velo-Achse ist Variante 2, bei welcher der Obere Quai Nordost dem Velo- und Busverkehr vorbehalten ist und der MIV auf den Oberen Quai Südost verlegt wird. Zudem soll auf der Höhe des Schleusenwegs eine neue Brücke über die Schüss gebaut werden. Diese Variante stellt aber auch einige Herausforderungen, da sie aufwändige Infrastrukturmassnahmen erfordert (Strassenbrücke) und die Parkplätze am Oberen Quai Südost aufgehoben und kompensiert werden müssten. Auch könnte die Konzentration des gesamten Verkehrs auf diesem relativ engen Abschnitt unmittelbar neben dem baulichen Umfeld problematisch sein.

Zu bedenken ist auch die mittelfristig vorgesehene Neugestaltung auf der Höhe des Schleusenwegs (Schaffung eines Mittelstreifens und Verlegung der Bushaltestelle zwischen der Passerelle und dem Schleusenweg, Sicherung des Fussgängerstreifens gegenüber dem Schleusenweg für die Velos). Hierdurch wird das Linksabbiegen für Velos von der Schüssinsel Richtung Schleusenweg erleichtert.

Ausgangslage

Ziele

(3)(1) Oberer Quai:

- Kurzfristig: Bestmögliche Sicherung des Veloverkehrs zwischen Schleusenweg und Jurastrasse sowie Optimierung der LSA für den Veloverkehr (Reduktion der Wartezeit) auf dem Oberen Quai Süd bei der Kreuzung mit der Jurastrasse.
- Langfristig: Überarbeitung des Verkehrskonzepts zwischen den beiden Einzugsgebieten des Oberen Quais sowie Machbarkeitsprüfung aufgrund der Varianten aus der «Verkehrsstudie Dufour–Oberer Quai»; dazu vertiefte Prüfung der Variante 2: Oberer Quai Nordost für Velos und Busse vorbehalten, Verlagerung des MIV auf den Oberen Quai Südost, sofern auf der Höhe des Schleusenwegs eine neue Schüss-Brücke gebaut werden kann. Prüfung einer besseren Anbindung an den Holunderweg.

(6) Kreuzung mit dem Schleusenweg:

Neugestaltung der Kreuzung gemäss Projekt der Stadt Biel (Abt. Infrastruktur) mit dem Ziel, das Linksabbiegen für Velos von der Schüssinsel Richtung Schleusenweg zu erleichtern.
Falls die SBB ihre Aktivitäten im Güterbahnhof weiterentwickelt und einige Gebäude am Schüssufer umbaut, wäre es interessant, mögliche Synergien auszuschöpfen, um die Kontinuität der Fuss- und Veloverbindungen an der Schüss mit einer Passerelle in der Verlängerung zur Wasserstrasse herzustellen.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann die zentrale Route des Velonetzes vervollständigt und die Durchgängigkeit der Verkehrsführung für Velos bis zum Oberen Quai sichergestellt werden.

Abhängigkeiten

- Massnahmen 36 und 38 (Oberer Quai Mitte und Jakob-Stämpfli-Strasse)
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) Biel-Seeland, Massnahme BBS.LV-Ü.1.6
- Gewässerrichtplan (GRP) Schüss / Plan directeur des eaux (PDE) de la Suze

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip, laufende Studienaufträge

Weiteres Vorgehen

1) Zweckmässigkeitsstudie: 1 Jahr
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau/Statik
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Wasserstrasse–Jakob-Stämpfli-Strasse 38

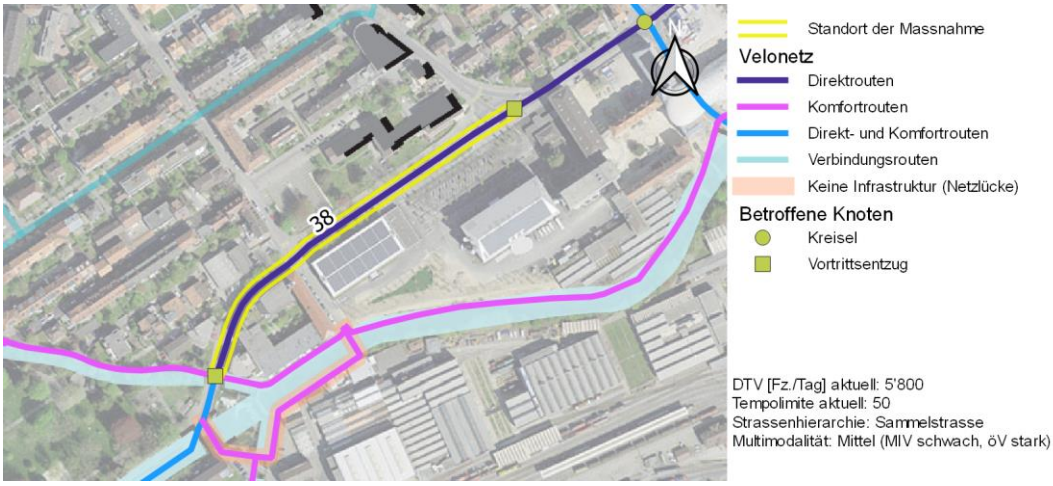
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit, Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege); Verkehrsbetriebe Biel (VB); Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorität ***Realisierungshorizont**	Sofortmassnahme 2020-2024 (Jakob-Stämpfli-Strasse zwischen Schleusenweg und Paul-Emile-Brandt-Strasse ohne Kreuzung)	**Art der Massnahme**	3) Umnutzung der Fahrbahn 5) Markierung und/oder punktuelle Signalisation 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Achse Wasserstrasse–Jakob-Stämpfli-Strasse ist Teil des «Rückgrats» Ost-West des Bieler Velonetzes. Auf diesem Abschnitt ist nur die Direktroute betroffen (die Komfortrouten verlaufen auf der Schüssinsel). Hier besteht bereits eine Radverkehrsanlage (RVA) von minimaler Breite in Form eines Velostreifens in Ost-West-Richtung und in West-Ost-Richtung abwechselnd als Velostreifen und Veloweg hinter den Parkplätzen Dieser Abschnitt ist insgesamt bereits für den Veloverkehr ausgestaltet.

Hier ist eine Kanalisationserneuerung vorgesehen, womit sich eine günstige Gelegenheit bietet, um die Infrastruktur kurzfristig zu verbessern. Ein Projekt zum Erhalt der Baumallee und zur Umnutzung der Fahrbahn wurde bereits ausgeführt.

Die vortrittsbelastete Kreuzung Jakob-Stämpfli-Strasse/Paul-Emile-Brandt-Strasse ist problematisch: Vortritt der Achse Brandt/Stämpfli Ost, die Fahrbahnbreiten lassen hohe Geschwindigkeiten zu, die RVA sind nicht durchgehend und das Linksabbiegen für Velos ist nicht gesichert. Dies gilt auch für den Veloverkehr auf dem «Rückgrat» Jakob-Stämpfli-Strasse Ost Richtung Jakob-Stämpfli-Strasse West. Vorgesehen ist jedoch, dass die Kreuzung aufgehoben werden und die Paul-Emile-Brandt-Strasse für den Verkehr gesperrt werden soll. Der MIV und öV sollen auf die Falkenstrasse verlegt werden (Massnahme 39).

Ausgangslage

Ziele

(3) (5) Jakob-Stämpfli-Strasse:
Die Erneuerung der Kanalisation kann genutzt werden, um die Veloinfrastruktur zu optimieren.

(6) Kreuzung Jakob-Stämpfli-Strasse/Paul-Emile-Brandt-Strasse:
Neugestaltung der Kreuzung, um den Veloverkehr zu sichern, indem die Hauptachse auf der Jakob-Stämpfli-Strasse geradeaus Vortritt erhält und z. B. auf der Paul-Emile-Brandt-Strasse eine Trottoirüberfahrt erstellt wird.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann die Effizienz und die Sicherheit dieses Hauptabschnitts der zentralen Ost-West-Achse, des Rückgrats des Bieler Velo-Direktnetzes, verbessert werden.

Abhängigkeiten

- Massnahme 36 und 36 (Oberer Quai)
- Massnahme 39 (Falkenstrasse)

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Projekt

Weiteres Vorgehen

1) Ausführungsprojekt: 1 Jahr
2) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
3) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Falkenstrasse 39

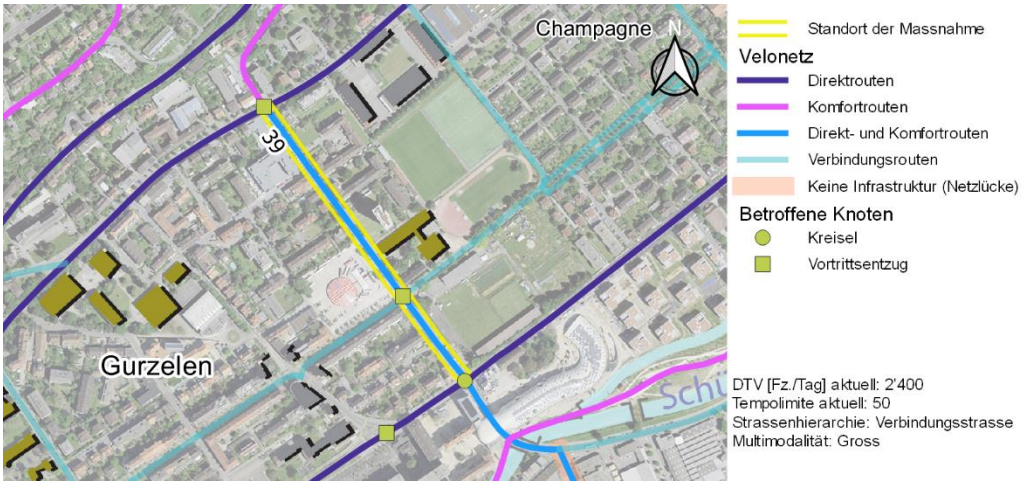
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit, Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege); Verkehrsbetriebe Biel (VB)

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	2) Stadtplanungliche Gesamterneuerung 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2020–2027		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Falkenstrasse wird heute vorwiegend vom Ortsverkehr genutzt. Sie ist rund 7 Meter breit, ohne getrennte Verkehrsführung, ohne Radverkehrsanlage (RVA) und weist (im Norden) stellenweise Längsparkplätze auf. Da sich die Schule und die Sportanlage Gurzelen in unmittelbarer Nähe zum mittleren Abschnitt befinden, queren dort zahlreiche Fussgängerinnen und Fussgänger die Achse. Der Kreisel auf der Höhe des Swatch-Gebäudes ist ein Velo-Unfallschwerpunkt, wurde aber kürzlich neugestaltet.

Mittelfristig wird die Falkenstrasse für alle Verkehrsträger deutlich an Bedeutung gewinnen:

- Durch die im Quartier geplanten umfassenden Entwicklungsmassnahmen am südlichen Teilabschnitt wird der Fussgängerverkehr entlang der Strecke entlang, aber auch bei der Querung zunehmen.
- Bei der Achse handelt es sich um eine Nord-Süd-Hauptverbindung auf dem Direkt- und Komfortnetz, insbesondere in Verbindung mit der Güterbahnhof-Passerelle (Massnahme 40).
- Gemäss GMS soll diese Strasse sowohl im Norden (Verbindung Innenstadt–Dufour–Bözingen) als auch im Süden (Verbindung Innenstadt–Dufour–Mett) zu einer Hauptachse für den öV ausgebaut werden.
- Schliesslich ist die Falkenstrasse eine Verbindungsstrasse, auf der das Verkehrsaufkommen möglicherweise beträchtlich anwachsen wird (bis zu 7'000 Fz./Tag); dies aufgrund der Entwicklung im Sektor und der Verkehrsverlagerung im Zusammenhang mit der Schliessung der Paul-Emile-Brandt-Strasse sowie aufgrund der Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens auf der General-Dufour-Strasse (Massnahme 34) und auf der Achse Oberer Quai–Jakob-Stämpfli-Strasse (Massnahmen 36, 37 und 38).

Die Herausforderung besteht also darin, die Neugestaltung so umzusetzen, dass sie alle diese Funktionen erfüllt. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei der Kreuzung Falkenstrasse/General-Dufour-Strasse. Wichtig ist hier insbesondere die Sicherung der Fussgängerstreifen und des Velo-Linksabbiegeverkehrs von der Falkenstrasse Süd in die General-Dufour-Strasse unter Berücksichtigung des Busverkehrs zwischen der General-Dufour-Strasse und der Falkenstrasse Nord (Hauptachse von/nach Bözingen) und zwischen der General-Dufour-Strasse und der Falkenstrasse Süd (Hauptachse von/nach Mett).

Dieser Abschnitt ist von den verkehrlich flankierenden Begleitmassnahmen (vfM) des Ostastes betroffen. Eine Vorstudie zur Nordachse ermöglichte die Definition des Gestaltungsprinzips auf diesem Abschnitt.

Ausgangslage

Ziele

(2) Falkenstrasse, Abschnitt Süd (zwischen Jakob-Stämpfli-Strasse und General-Dufour-Strasse):
Nach Möglichkeit Verbreiterung der Fahrbahn und Schaffung von Velostreifen.

(2) Falkenstrasse, Abschnitt Nord (zwischen General-Dufour-Strasse und Bözingenstrasse):
Prüfung einer (zumindest punktuellen) möglichen Fahrbahnverbreiterung, um den Veloverkehr (mit Velostreifen oder eigener Verkehrsführung) vom öV bzw. MIV zu trennen.

(6) Kreuzung Falkenstrasse/General-Dufour-Strasse:
Umgestaltung der Verzweigung, damit die Durchfahrt auf der General-Dufour-Strasse für den Durchgangsverkehr uninteressant wird. Im Rahmen der Machbarkeitsstudien ist insbesondere auf den Busverkehr sowie die Sicherheit der Velos und der Fussgänger zu achten (vor allem auf die Linksabbieger von der Falkenstrasse Süd in die General-Dufour-Strasse).

(6) Kreuzung Falkenstrasse/Bözingenstrasse:
Diese Kreuzung wird im Rahmen der vfM neu beurteilt. Prüfung der berücksichtigten Velobedürfnisse, insbesondere auf der Nord-Süd-Komfortverbindung Falkenstrasse–Haldenstrasse.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann die Sicherheit und der Komfort der Velofahrenden auf dieser wichtigen Nord-Süd-Direkt- und Komfortroute massgeblich gesteigert werden. Zugleich werden die Fussgängerquerungen (u. a. in Verbindung mit der anliegenden Sport- und Schulanlage) sowie die Achsenfunktion für den öV (Hauptachse) und den MIV (Sammelstrasse) gewährleistet.

Abhängigkeiten

- Massnahme 33 (Nordachse)
- Massnahme 34 (General-Dufour-Strasse)
- Massnahmen 36, 37 und 38 (Oberer Quai–Jakob-Stämpfli-Strasse)
- Massnahme 40 (Güterbahnhof-Passerelle)
- Massnahme vfM BGu 2
- Projekte Entwicklungsschwerpunkt Gurzelen

Kosten: ☐ <5 Mio. ☒ 5–10 Mio. ☐ >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip – illustrative Skizze (vfM)

Weiteres Vorgehen

1) Vorstudie: 1 Jahr
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Güterbahnhof-Passerelle 40

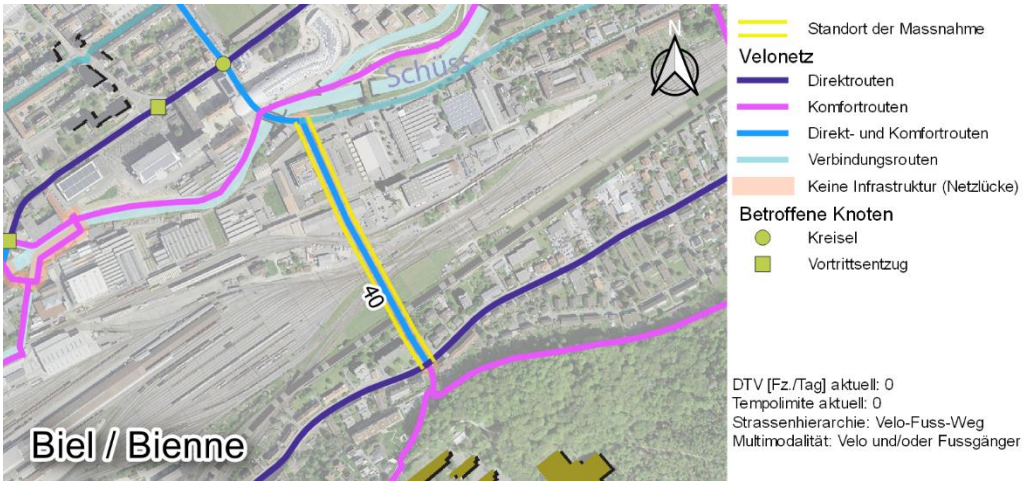
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel (Projektverantwortung); SBB; Privateigentümer
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; SBB

Priorität	Strategischer	Übergang	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur
***Realisierungshorizont**	2020–2035			

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Im Sektor des Güterbahnhofs ist das Velonetz nicht engmaschig genug, besteht doch in einem Umfeld von 1,5 Kilometern keinerlei Übergang über die SBB-Gleisanlagen. Die Velofahrenden, die zwischen dem Norden der Gleisanlagen (Bözingen, Champagne, Gurzelen) und dem Süden (Geyisried, Mett, Madretsch, Linden) verkehren wollen, müssen weite Umwege auf stark befahrenen Strassen auf sich nehmen. Damit wird die Nutzung des Velos für diese Verbindungen äusserst unattraktiv.

Die topografischen Unterschiede müssen beim Anschluss des Projektes berücksichtigt werden.

Die Anschlussstellen auf dem bestehenden Netz sind relativ fest, da sie im Baulinienplan eingetragen sind.

Von diesem Projekt sind Grundstücke der SBB und Privater betroffen.

Ausgangslage

Ziele

(1) Güterbahnhof-Passerelle:

Bau einer LV-Verbindung idealerweise mit getrennter Fuss- und Velo-Verkehrsführung. Die Breite der Velospur muss für das Kreuzen und Überholen ausreichen, und die Velospuren müssen den geltenden Normen entsprechen.
Die Zufahrtsrampen müssen ein Gefälle von <10% mit Wendemöglichkeit aufweisen und den geltenden Normen entsprechen. Zusätzlich zu den Rampen sollten auch Aufzüge für die Fussgänger eingeplant werden.
Die Passerelle liegt im Norden und quert die Gütergleise. Im Süden verlaufen die Streckengleise auf einer Böschung, weshalb eine Unterführung erforderlich ist.

Nutzen und Chancen

Durch diese Nord-Süd-Verbindung wird eine bedeutende Lücke im städtischen Velonetz geschlossen. Durch sie können die Quartiere Mösli, Linden und Geyisried im Süden mit der Innenstadt, Gurzelen und Bözingen im Norden miteinander verbunden werden. Darüber hinaus bietet sie auch eine neue Direktverbindung zwischen diesen Quartieren, ermöglicht eine Reduktion der Umwege und fördert den Anschluss an das «Rückgrat», d. h. an den Schüssweg.
Die neue Infrastruktur kann ebenso in das kantonale Netz der derzeit vom Kanton Bern geprüften Hauptrouten integriert werden.

Abhängigkeiten

- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) Biel-Seeland, Massnahme BBS.LV-Ü.4 (ARE-Code 0371.3.029)

Kosten: ☐ <5 Mio. ☐ 5–10 Mio. ☒ >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip – illustrative Skizze (Transitec)

Weiteres Vorgehen

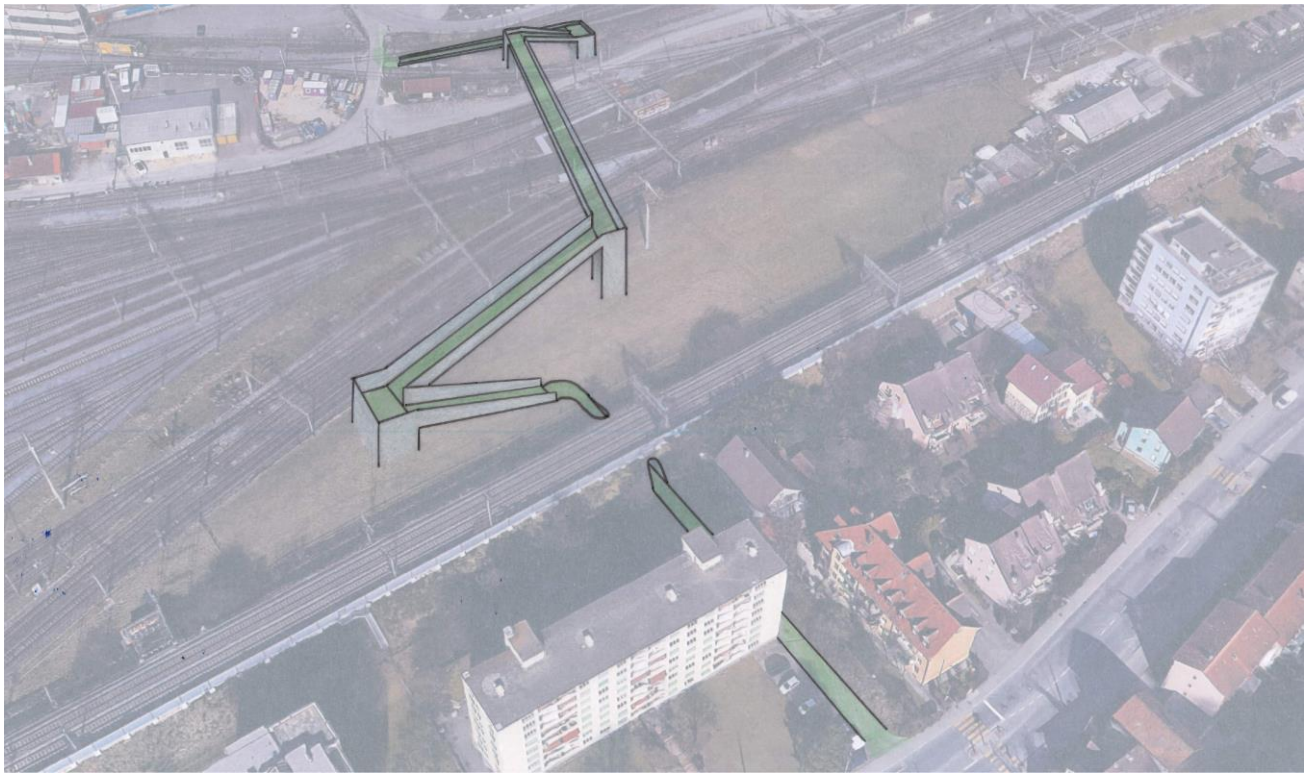
1) Zweckmässigkeitsstudie zur näheren Bestimmung des Bauwerks (Verlauf, Geometrie) und der Anschlussstellen: 2 Jahre
2) Sicherung des Baulands und Einverständnis der Eigentümer: 2 Jahre
3) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 3 Jahre
4) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 2 Jahre
5) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Bahntechnik
- Tiefbau/Statik
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur

Illustrative Skizze

Prinzip – illustrative Skizze (Transitec, September 2019)



Mettstrasse 41

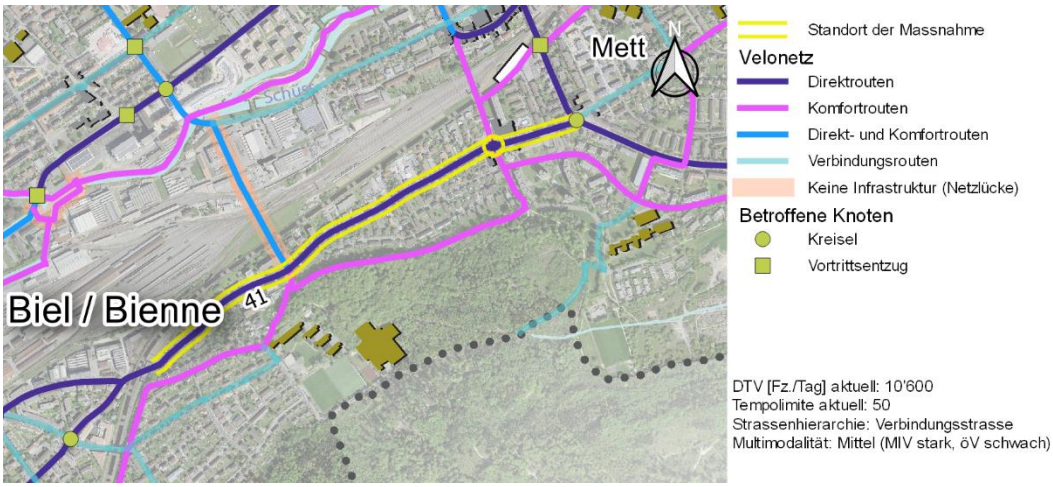
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit, Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege); Verkehrsbetriebe Biel (VB)

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	3) Umnutzung der Fahrbahn 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2020–2027		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Mettstrasse ist Teil der Süd-Achse mit relativ hohem Verkehrsaufkommen zwischen Madretsch und Mett. Es handelt sich auch um eine bedeutende öV-Achse, die stellenweise Busspuren aufweist.

Teilweise sind Radverkehrsanlagen (RVA) vorhanden, deren Breite jedoch meist unzureichend ist, während das Fahrbahnprofil in der Regel grosszügig bemessen ist. Die Längsparkplätze für das Kurzzeitparkieren (blaue Zone) auf der Fahrbahn stellen ein Risiko für den Veloverkehr dar; hauptsächlich, wenn Autotüren unerwartet geöffnet werden.

Dieser Abschnitt ist Gegenstand der verkehrlich flankierenden Begleitmassnahmen (vfM) der Umfahrungsautobahn A5, Ostast. Eine Vorstudie zur Südachse ermöglichte die Definition des Gestaltungsprinzips des gesamten Abschnitts..

Ausgangslage

Ziele

(3) Mettstrasse:
Bau von Velowegen beidseitig der Fahrbahn und Pflanzung von Baumreihen am nördlichen Rand zur Aufwertung und Markierung der Velo- und Fussgängerflächen.

(6) Kreisel Mettstrasse/Scholl-Strasse/Mühlestrasse:
Multimodal ausgerichtete Neugestaltung der Kreisverkehrsanlage zur Optimierung der Kreiselgeometrie durch Begrenzung der Fahrbahnbreite auf den Ausfahrtstrecken und Reduktion der Konflikte mit den Längsparkplätzen auf den Einfahrtsstrassen mit dem Ziel, die Velo-Richtungswechsel zu sichern.

(6) Orpundplatz:
vgl. Massnahme 50

Nutzen und Chancen

Die Massnahme sieht die Schaffung grosszügiger, durchgehender RVA vor. Sie ist für den Bieler Veloverkehr von grosser Bedeutung. Durch sie kann auf der Südachse (via künftige Güterbahnhof-Passerelle oder bestehend via Mühlestrasse) eine Velo-Direktroute zwischen der südlichen Stadt und der Gewerbezone Bözingenfeld geschaffen werden. Des Weiteren stellt diese Achse auch eine wichtige Ost-West-Verbindung zwischen dem Mett und der Innenstadt dar.
Ein Teil dieses Abschnitts ist in das Agglomerationsprogramm der 4. Generation integriert.

Abhängigkeiten

- Massnahme 40 (Güterbahnhof-Passerelle)
- Massnahme 50 (Orpundstrasse Süd)
- Massnahme vfM BMe 3, Südachse

Kosten: ☐ <5 Mio. ☒ 5–10 Mio. ☐ >10 Mio.

Planungsstand

Studie «Gestaltungskonzept Südachse» abgeschlossen, laufende Projektstudie

Weiteres Vorgehen

1) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
2) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
3) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Stadtplanung
- Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Solothurnstrasse–Bözingenstrasse 42

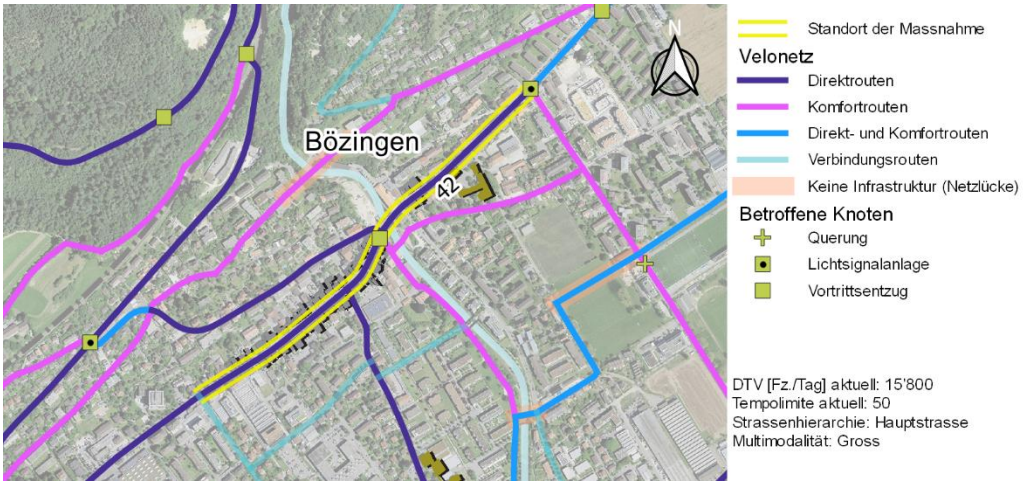
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Kanton Bern (Abschnitt Länggasse–Hermann-Lienhard-Strasse; Stadt Biel (Abschnitt Hermann-Lienhard-Strasse–Grünweg)
Federführung:	Kanton Bern, Oberingenieurkreis III; Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit, Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege); Verkehrsbetriebe Biel (VB); Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	2) Stadtplanungliche Gesamterneuerung 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2020–2027		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Achse Solothurnstrasse–Bözingenstrasse ist integraler Bestandteil der Nordachse, bei der es sich um eine schnelle Velo-Hauptverbindung für den Raum Biel und die Region (von/nach Pieterlen–Grenchen) handelt. Der betreffende Abschnitt zwischen der Länggasse und dem Grünweg führt durch das Zentrum von Bözingen. Beidseits der Achse sind die verfügbaren Breiten beschränkt und ist das bauliche Umfeld dicht. Die Strassen-Infrastruktur besteht in jeder Richtung aus einer Fahrspur. Es gibt jedoch so gut wie keine Ausstattung für alternative Verkehrsträger (Velos, öV). Die Trottoirs sind für ein städtisches Zentrum dieser Art von minimaler Breite (wo sie breiter sind, werden sie für Parkplätze gebraucht). Das Verkehrsaufkommen ist auf diesem Hauptzubringer zur Stadt äusserst gross (>15'000 Fz./Tag) und das geltende Tempo 50 ist für das friedliche Nebeneinander der Verkehrsteilnehmenden nicht förderlich.

Räumlich besteht also kaum Spielraum.

Die Herausforderung besteht hauptsächlich darin, die Zentralität von Bözingen als solche aufzuwerten, so dass der Abschnitt mit seiner verdichteten Bauweise als Zentrum für Leben und Gewerbe wahrgenommen wird.

Die beiden wichtigsten Kreuzungen befinden sich im mittleren Teil des Abschnitts:

- Vortrittsbelastete Kreuzung Bözingenstrasse/Hermann-Lienhard-Strasse: An dieser Kreuzung besteht keine RVA. Der Mittelstreifen auf der Bözingenstrasse erleichtert das Linksabbiegen etwas, ist aber für die Velos nicht gesichert (Linksabbiegen von/nach Hermann-Lienhard-Strasse im Norden, aber auch Linksabbiegen von/nach Schüssweg über Privatgrundstück im Süden).
- Kreuzung mit LSA Bözingenstrasse/Schlösslistrasse: An jeder Abzweigung können Velofahrende dank einem (kurzen) Velostreifen und dank einem ausgeweiteten Radstreifen richtig einspuren.

Dieser Abschnitt ist von den verkehrlich flankierenden Begleitmassnahmen (vfM) der Umfahrungsautobahn A5 betroffen. Eine Vorstudie zur Nordachse ermöglichte die Definition des Gestaltungsprinzips auf diesem Abschnitt.

Ausgangslage

Ziele

(2) Solothurnstrasse–Bözingenstrasse:
Städtebauliche Gesamterneuerung der Achse, von Fassade zu Fassade im Sinne des alten Dorfkerns Bözingen; Tempo 30. Der MIV muss auf diesem Abschnitt fliessen können, sodass die Querverbindungen vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Erweiterung der Trottoirs zugunsten der Fussgänger und der Geschäfte sowie zur Dynamisierung der Quartiermitte. Mit der Temporeduktion wird das friedliche Nebeneinander der Verkehrsteilnehmenden begünstigt und die Velos können auf der Fahrbahn bleiben.

(6) Kreuzung Bözingenstrasse/Hermann-Lienhard-Strasse:
Verkleinerung der Fahrbahnfläche, Sicherung des Velo-Linksabbiegeverkehrs von/nach Hermann-Lienhard-Strasse und von/nach Schüssweg mit geeigneter Ausgestaltung des Mittelstreifens (Inseln, Markierung usw.).

Nutzen und Chancen

Mit dieser Massnahme lässt sich der Veloverkehr auf diesem wichtigen Abschnitt des Direktnetzes sichern und das friedliche Nebeneinander aller Verkehrsträger gewährleisten. Mit breiteren Trottoirs und der städtebaulichen Neugestaltung des Quartiers wird die Quartiermitte dynamisiert, lebt der Dorfcharakter des alten Bözingen wieder auf und wird der lokale Handel gefördert.

Abhängigkeiten

- Massnahme 43 (Schlösslistrasse)
- Massnahme 52 (Länggasse)
- Massnahme vfM BN 2 und BN 3, Nordachse

Kosten: ☐ <5 Mio. ☒ 5–10 Mio. ☐ >10 Mio.

Planungsstand

Studie «Gestaltungskonzept Nordachse» abgeschlossen, laufende Projektstudie

Weiteres Vorgehen

1) Vorprojekt
2) Mitwirkungsverfahren
3) Bauprojekt und Strassenplan (Baugenehmigung)
4) Ausführungsprojekt (inkl. Kredit)
5) Ausschreibungsverfahren
6) Ausführung
7) Inbetriebnahme und Abschluss

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Schlösslistrasse 43

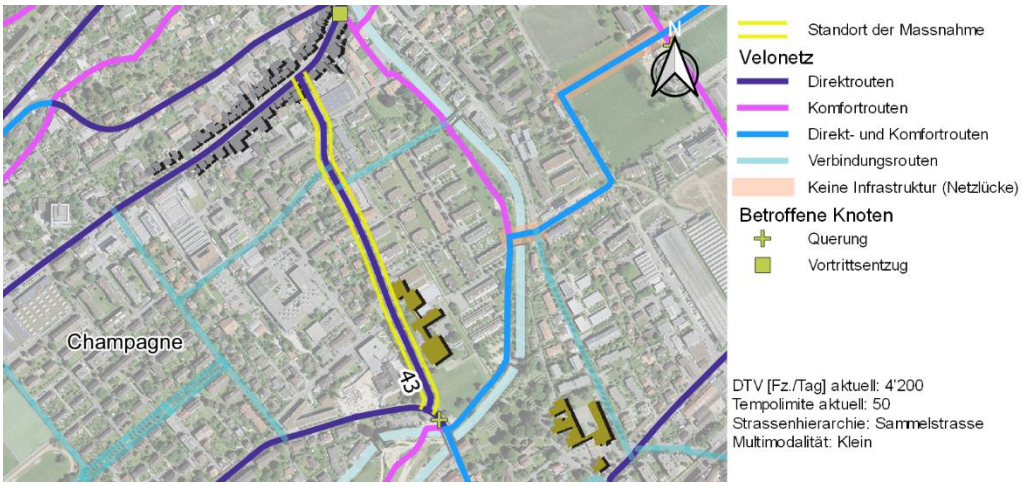
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit, Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege); Verkehrsbetriebe Biel (VB)

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	3) Umnutzung der Fahrbahn
***Realisierungshorizont**	2020–2027		4) Verkehrsberuhigung

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Schlösslistrasse ist eine Sammelachse mit mittlerem Verkehrsaufkommen (ca. 4'000 Fz./Tag). Lediglich auf dem nördlichen Abschnitt (zwischen Bözingenstrasse und Grillenweg) weist die Strasse Durchgangsstrassencharakter auf, welcher der Nutzung der umliegenden Zonen (Migros, Wohnquartier) kaum entspricht. Die Herausforderung liegt in erster Linie darin, den Veloverkehr zu sichern und in diesem Wohnquartier mit begrenztem Handlungsspielraum beim Strassenprofil (relativ enge Trottoirs) den Verkehr zu beruhigen.

Dieser Abschnitt ist von den verkehrlich flankierenden Begleitmassnahmen (vfM) der Umfahrungsautobahn A5 betroffen, die eine Neugestaltung der Achse zum Zweck der Verkehrsberuhigung vorsehen.

Ausgangslage

Ziele

(3) (4) Schlösslistrasse:
Es handelt sich um eine Neugestaltung zum Zweck der Verkehrsberuhigung, sodass die Achse für den Durchgangsverkehr uninteressant wird.

Es ist nicht nötig, auf der ganzen Länge der Achse dieselben Massnahmen zu treffen. Auf dem Teilabschnitt zwischen der Bözingenstrasse und dem Grillenweg muss die Neugestaltung dazu führen, dass das Quartierzentrum aufgewertet wird, indem der Durchgangsstrassencharakter gedämpft wird und unbegrenztes Queren sowie das friedliche Nebeneinander aller Verkehrsträger gefördert werden.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann das Nebeneinander aller Verkehrsträger auf der Schlösslistrasse trotz geringem Handlungsspielraum für RVA verbessert werden. So soll die Sicherheit des Veloverkehrs und das Nebeneinander aller Verkehrsträger auf dieser Velo-Direktroute zwischen dem Quartier Bözingen, dem «Rückgrat» des Velonetzes entlang der Schüss und dem Quartier Mett verbessert werden.

Abhängigkeiten

- Massnahme 42 (Solothurnstrasse–Bözingenstrasse)
- Massnahme 44 (Mühlestrasse Nord)
- Massnahme 46 (Mühlestrasse Süd)
- Massnahme vfM BGu 5

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip – illustrative Skizze (vfM)

Weiteres Vorgehen

1) Interdisziplinäres Gesamtkonzept: 1 Jahr
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Stadtplanung
- Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Mühlestrasse (Nord) 44

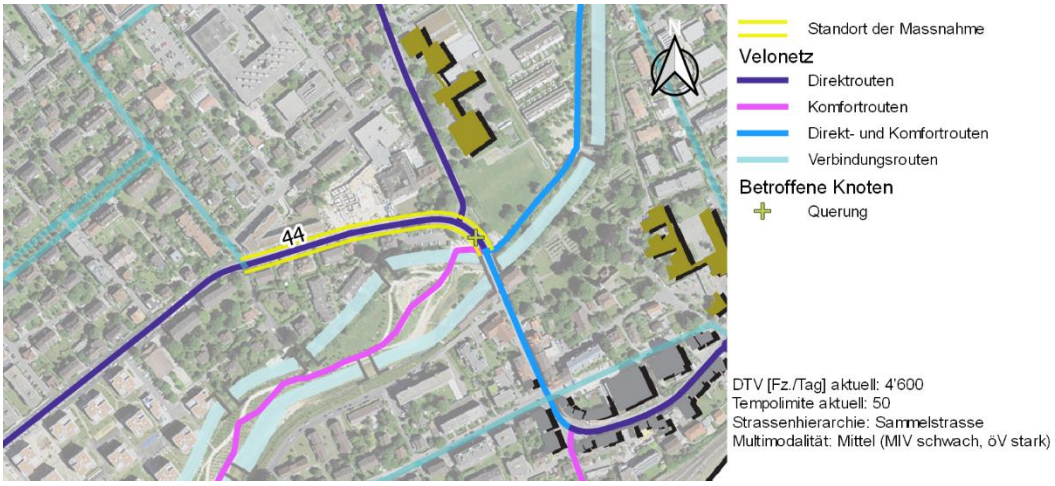
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Verkehrsbetriebe Biel (VB)

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	3) Umnutzung der Fahrbahn 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Auf diesem Abschnitt des Direktnetzes gibt es trotz Tempo 50 keine Radverkehrsanlagen (RVA). Die Verkehrsbelastung ist moderat, aber es handelt sich um eine öV-Hauptachse, auf der auch Trolleybusse fahren (Beschränkungen durch Fahrleitungen).

An der Kreuzung Mühlestrasse/Schlösslistrasse und der Schüss-Querung gibt es ein direktes Linksabbiegen für Velos, das aber wenig gesichert ist.

Eine gestalterische Vereinheitlichung mit der Jakob-Stämpfli-Strasse, die erst vor Kurzem umgestaltet wurde, ist erforderlich.

Ausgangslage

Ziele

(3) Mühlefeld:
Neugestaltung der Achse, idealerweise nach dem Vorbild der Jakob-Stämpfli-Strasse, um die Einheitlichkeit zu gewährleisten. Prüfung der möglichen Schaffung einer Kernfahrbahn.

(6) Kreuzung Mühlestrasse/Schlösslistrasse und Schüss-Querung
Sicherung des Velo-Linksabbiegens ab der Mühlestrasse, beispielsweise durch Hinzufügung einer Insel zwischen den beiden Linksabbiegern durch Verschmälerung der MIV-Spur.

Weitere vorgesehene Massnahmen

(3) Stellenweise Temporeduktion nach Durchführung einer Wirkungsanalyse auf den öV.

Nutzen und Chancen

Die Achse Mühlestrasse ist Teil des «Rückgrats» Ost-West des Velo-Direktnetzes. Hier soll den Velofahrenden eine RVA bereitgestellt werden, die ihnen ein sicheres und schnelles Fahren ermöglicht. Bei der Schüss-Querung mündet die Direktroute in die Komfortroute, die via Schüssinsel der Schüss entlangführt. An dieser Stelle muss das Linksabbiegen unter optimalen und sicheren Bedingungen erfolgen können.

Abhängigkeiten

- Massnahme 43 (Schlösslistrasse)

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
2) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
3) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Stadtplanung
- Landschaftsarchitektur

Gottstattstrasse 45

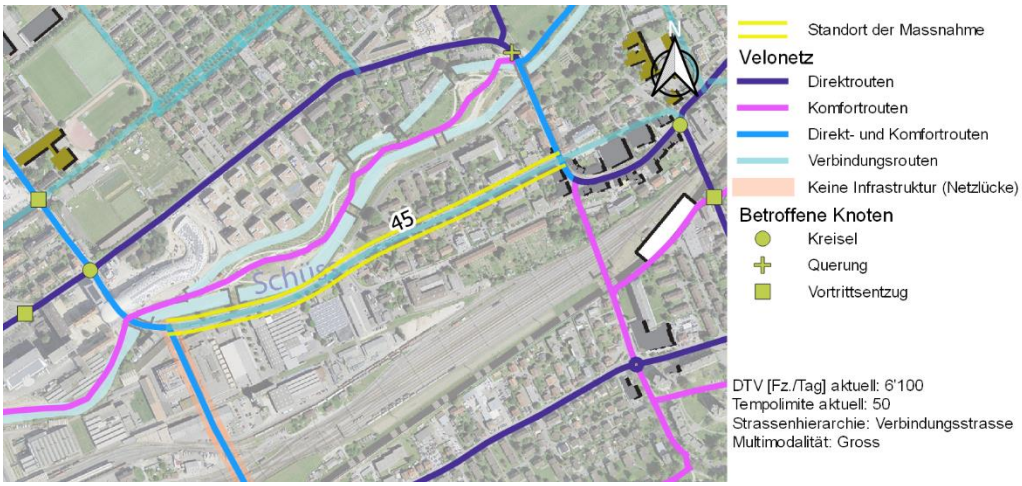
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Verkehrsbetriebe Biel (VB); Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	3) Umnutzung der Fahrbahn
***Realisierungshorizont**	2020–2027		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die bestehenden Einrichtungen (Kernfahrbahn mit nur einem zu engen Velostreifen Richtung West-Ost) sind unzureichend. Die Parkplätze auf der Fahrbahn nördlich stellen für die Velofahrenden eine Gefahr dar (sich öffnende Autotüren).

Der Abschnitt ist stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet und weist, obschon er ein relativ dicht besiedeltes Wohnquartier durchquert, ein grosses Verkehrsaufkommen auf.

Das östliche Ende dieses Abschnitts ist Gegenstand einer verkehrlich flankierenden Begleitmassnahme (vfM) der Umfahrungsautobahn A5.

Ausgangslage

Ziele

(3) Gottstattstrasse:
Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen mit dem Ziel, die Velorouten in beide Richtungen zu sichern und aufzuwerten. Prüfung, inwiefern Velostreifen oder Velowege möglich sind.

Weitere vorgesehene Massnahmen

(2) Verbreiterung des Trottoirs auf der nördlichen Seite, um Längsparkplätze und Baumbepflanzung zu integrieren. Damit wird die Fahrbahn auf 6,50 Meter verschmälert. Versetzte Parkfelder einrichten, sodass die Geradlinigkeit der Strasse durchbrochen und das Tempo reduziert wird.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann der Veloverkehr durch eine normgerechte Gestaltung auf dieser Verbindungsroute gesichert werden. Diese erschliesst das «Rückgrat» Ost-West und die Achse der künftigen Güterbahnhof-Passerelle.

Abhängigkeiten

- Massnahme 40 (Güterbahnhof-Passerelle)
- Massnahme 46 (Mühlestrasse Süd)
- Massnahme vfM BMe 4

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip – illustrative Skizze (vfM)

Weiteres Vorgehen

1) Vorstudie und Variantenauswahl: 1,5 Jahre
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Stadtplanung
- Landschaftsarchitektur

Mühlestrasse (Süd) 46

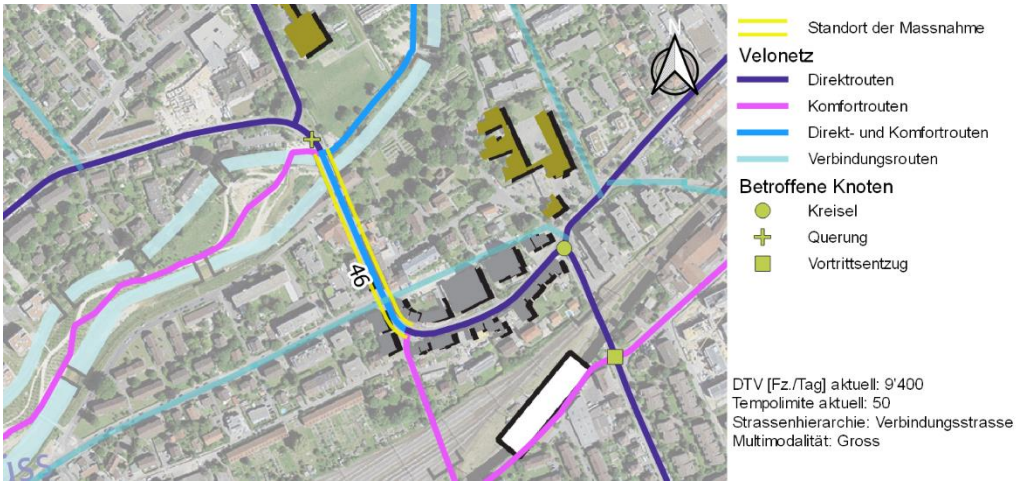
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit, Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege); Verkehrsbetriebe Biel (VB); Aare Seeland mobil AG (asm); Wasserbauverband Schüss (SAES); Amt für Grundstücke und Gebäude (AGG); Tiefbauamt (TBA), Oberingenieurkreis III, Wasserbau; Fischereiinspektorat des Kantons Bern; Amt für Landwirtschaft und Natur (LANAT), Naturförderung

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	2) Stadtplanungliche Gesamterneuerung 4) Verkehrsberuhigung 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2020–2027		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Auf dieser Achse besteht trotz des starken MIV- und öV-Verkehrsaufkommens keine Radverkehrsanlage (RVA). Dieser Strassenabschnitt hat den Charakter einer Durchgangsstrasse durch das Zentrum von Mett. Die Kreuzungen mit der Mühlestrasse und der Gottstattstrasse haben ebenfalls den Charakter von Durchgangsstrassen und sind grosszügig bemessen.

Die verfügbare Breite für Trottoirs und Fahrbahn beträgt ca. 13 Meter. Im Gegensatz zur Poststrasse zwischen dem Bärenplatz und der Mühlestrasse ist die Fussgänger-Verkehrsführung komfortabel und gut bemessen.

Die grösste Herausforderung besteht in der Stadtplanunglichen Aufwertung der Querung des Mett-Quartiers.

Es muss gewährleistet sein, dass die Gestaltung mit der angrenzenden Poststrasse einheitlich erfolgt (Massnahme 47).

Die Kreuzung Mühlestrasse–Poststrasse ist von den verkehrlich flankierenden Begleitmassnahmen (vfM) der Umfahrungsautobahn der A5 betroffen.

Ausgangslage

Ziele

(2) (4) Mühlestrasse:
Stadtplanungliche Neugestaltung mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung und der Sicherung des Veloverkehrs durch Einrichtung von RVA (z. B. Kernfahrbahn oder Velostreifen) oder durch Schaffung eines Mehrzweckstreifens, um so das unbegrenzte Queren zu erleichtern.
Auch müssen die Vortrittsberechtigungen und die Geometrie der Kreuzungen überarbeitet werden, um den Durchgangsstrassencharakter zu dämpfen. Tempolimiten können in Betracht gezogen werden, um das Nebeneinander aller Verkehrsträger zu verbessern. Diese müssen in jedem Fall mit der angrenzenden Poststrasse (Massnahme 47) einheitlich sein.

(6) Kreuzung Mühlestrasse/Poststrasse:
Überarbeitung der Kreuzungsgeometrie mit dem Ziel, die Velofahrten zu verbessern und zu sichern, insbesondere auf der Komfortachse zwischen der Mühlestrasse Süd und Nord.

Nutzen und Chancen

Durch die vorgeschlagene Stadtplanungliche Erneuerung kann insbesondere die Durchfahrt des Zentrums von Mett aufgewertet werden. Der stark strassenbetonte Charakter des öffentlichen Raums wird gedämpft, der Velo- und Fussgängerverkehr wird gesichert und das Nebeneinander aller Verkehrsträger verbessert.

Abhängigkeiten

- Massnahme 43 (Schlösslistrasse)
- Massnahme 45 (Schlösslistrasse)
- Massnahme 47 (Poststrasse)
- Massnahme vfM BMe 4
- Gewässerrichtplan (GRP) Schüss / Plan directeur des eaux (PDE) de la Suze

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip – illustrative Skizze (vfM)

Weiteres Vorgehen

1) Interdisziplinäres Gesamtkonzept: 1 Jahr
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Stadtplanung
- Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Poststrasse 47

Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Verkehrsbetriebe Biel (VB); Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	2) Stadtplanungliche Gesamterneuerung 4) Verkehrsberuhigung
***Realisierungshorizont**	2020–2027		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick

Diagnose und Problematik

Auf dieser Achse besteht trotz des starken MIV- und öV-Verkehrsaufkommens keine Radverkehrsanlage (RVA). Dieser Strassenabschnitt hat den Charakter einer Durchgangsstrasse durch das Zentrum von Mett.

Die verfügbare Breite für Fahrbahn und Trottoirs beträgt 10,50 bis 11,00 Meter.

Die Herausforderung besteht einerseits darin, die Durchfahrt von Mett Stadtplanunglich aufzuwerten und andererseits die Verkehrsführung für die Fussgänger zu sichern, sind doch die Trottoirs derzeit nicht breit genug.

Bei der Weiterentwicklung dieser Massnahme ist darauf zu achten, dass die Gestaltung mit dem angrenzenden Abschnitt der Mühlestrasse (Massnahme 46) einheitlich erfolgt.

Dieser Abschnitt ist von den verkehrlich flankierenden Begleitmassnahmen (vfM) der Umfahrungsautobahn A5 betroffen.

Ausgangslage

Ziele

(2) (4) Poststrasse:

Stadtplanungliche Gesamterneuerung der Achse mit dem Ziel, den Raum in erster Linie für die Fussgänger und die Nutzung durch die Anstösser freizugeben (z. B. Terrassen auf der Strasse). Es handelt sich um einen besonderen Abschnitt der Poststrasse, dessen Ausgestaltung sich von den angrenzenden Abschnitten unterscheiden soll. Aus Platzgründen sind keine spezifischen RVA möglich. Trotzdem kann auf dieser Achse eine Temporeduktion in Betracht gezogen werden, um das Nebeneinander aller Verkehrsträger zu verbessern.

Nutzen und Chancen

Durch die vorgeschlagene Stadtplanungliche Erneuerung kann insbesondere die Durchfahrt des Zentrums von Mett aufgewertet werden. Der stark strassenbetonte Charakter des öffentlichen Raums wird gedämpft, der Velo- und Fussgängerverkehr wird gesichert und das Nebeneinander aller Verkehrsträger verbessert.

Abhängigkeiten

- Massnahme 46 (Mühlestrasse Süd)
- Massnahme 48 (Bärenplatz-Kreisel)
- Massnahme vfM BMe 4

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip – illustrative Skizze (vfM)

Weiteres Vorgehen

1) Interdisziplinäres Gesamtkonzept: 1 Jahr
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Stadtplanung
- Landschaftsarchitektur

Orpundstrasse (Nord) 48

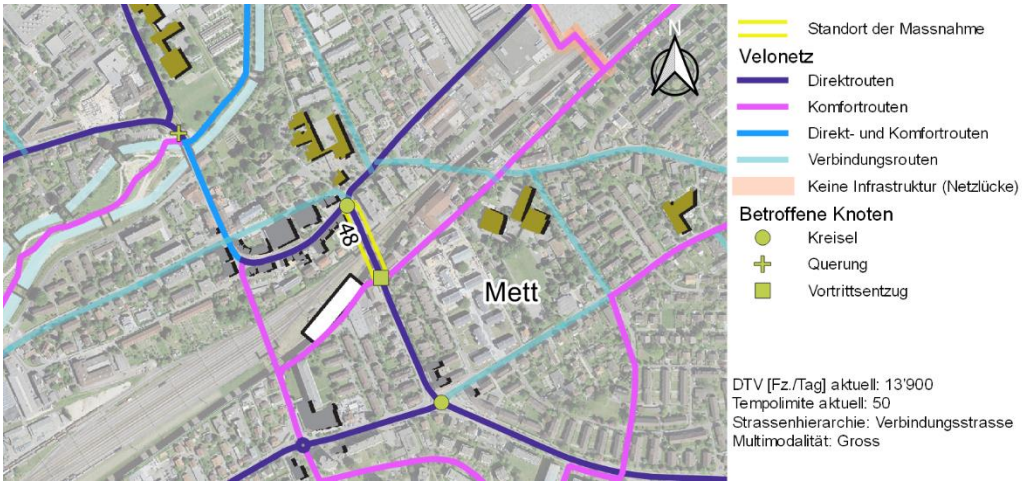
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Verkehrsbetriebe Biel (VB); Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	3) Umnutzung der Fahrbahn 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2020–2027		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Orpundstrasse zwischen Mettlenweg und Bärenplatz:
Auf diesem Abschnitt des Direktnetzes mit hoher Verkehrsbelastung besteht keine Radverkehrsanlage (RVA).

Er besteht aus einer Unterführung mit begrenztem Profil, der die Schaffung einer Veloinfrastruktur stark beschränkt.

Bärenplatz:
Die Kreuzung besteht aus einem Mini-Kreisel, dessen Mittel zu klein ist, um sich verkehrsberuhigend auf alle Verkehrsarten und Fahrtrichtungen zu entfalten. Insbesondere auf der Orpundstrasse und der Poststrasse können die Velos bei der Kreiseleinfahrt nicht rechts an den stehenden Kolonnen vorfahren.

Kreuzung Orpundstrasse/Mettlenweg:
Für die Ost-West-Querung (Komfortroute) gibt es keine RVA zur Vereinfachung des Linksabbiegens von/nach der Orpundstrasse.

Dieser Abschnitt ist von den verkehrlich flankierenden Begleitmassnahmen (vfM) der Umfahrungsautobahn A5 betroffen.

Ausgangslage

Ziele

(3) Orpundstrasse:
In Süd-Nord-Richtung Schaffung eines Velostreifens oder Veloweges, der den geltenden Normen entspricht, damit die Velofahrenden zwischen dem Mettlenweg und dem Bärenplatz rechts an den wartenden Kolonnen vorfahren können.

(6) Bärenplatz:
Änderung der Vortrittsregeln beim Kreisel.
Umgestaltung der Kreuzung, um den Veloverkehr zu sichern und ihm auf allen Kreiselarmen Vortritt zu gewähren sowie insbesondere auf dem Längfeldweg Vortrittsregelung zugunsten des öV zu verändern.

(6) Kreuzung Orpundstrasse/Mettlenweg/Hirtenweg:
Verlängerung des Mittelstreifens auf der Kreuzung in Richtung Norden mit dem Ziel, die Querung für Velos zu erleichtern. Auf der Seite des Bahnhofs Mett (Hirtenweg) Ersatz der Treppe durch eine Rampe. Planung indirekter Linksabbieger auf den Hirtenweg und den Mettlenweg. Der Mettlenweg soll für den Durchgangsverkehr uninteressant werden.

Weitere vorgesehene Massnahmen

(1) Orpundstrasse:
Verbreiterung der Unterführung mit dem Ziel, eine komplette RVA zu schaffen, die den geltenden Normen entspricht.

(6) Kreuzung Orpundstrasse/Mettlenweg/Hirtenweg:
In Ost-West-Richtung Schaffung einer Rampe über die Gleisanlage mit dem Ziel, die Komfortverbindung zwischen dem Mettlenweg und dem Hirtenweg zu gewährleisten.

Nutzen und Chancen

Die vorgeschlagenen Massnahmen bieten folgende Nutzen und Chancen:
- Die Velofahrenden bei den Einfahrten des Bärenplatz-Kreisels rechts an den wartenden Kolonnen vorfahren.
- Die Querung auf der Komfortroute zwischen dem Hirtenweg und dem Mettlenweg wird gesichert.
- Die Geschwindigkeit im Bärenplatz-Kreisel kann gesenkt und der Kreisel geometrisch ertüchtigt werden.

Abhängigkeiten

- Massnahme 49 (Hirtenweg)
- Massnahme 50 (Orpundstrasse Süd)
- Massnahme vfM BMe 2

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip – illustrative Skizze (vfM)

Weiteres Vorgehen

1) Interdisziplinäres Gesamtkonzept: 1 Jahr
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau

Hirtenweg (Südseite Bahnhof Mett) 49

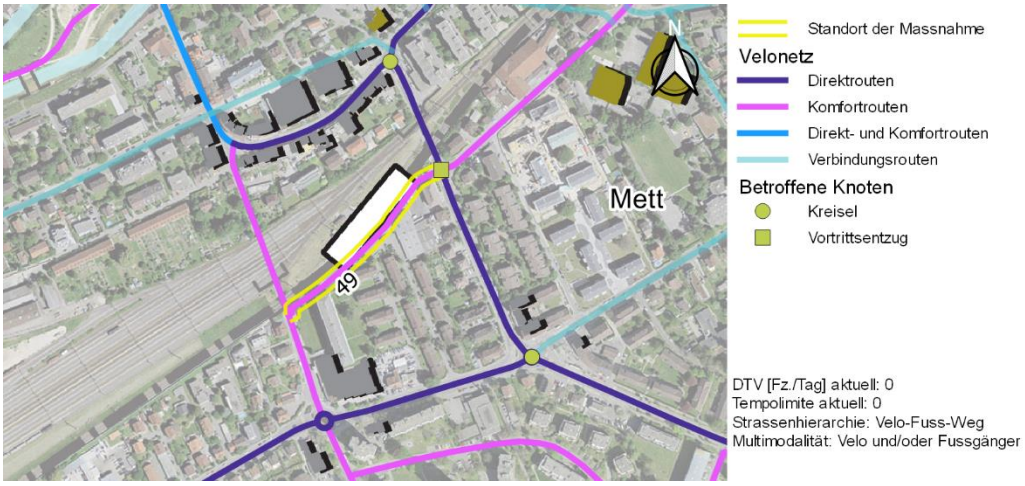
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel (Projektverantwortung); SBB; Privateigentümer
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Der Zugangsweg zum Bahnhof Mett ist für den Fussgänger- und Veloverkehr nicht breit genug (2,50 m).

Schwachpunkte auf diesem Abschnitt sind vor allem die Einmündung in die Orpundstrasse mit Treppenstufen und die unkomfortable Querung der Orpundstrasse, welche die Fortsetzung der Komfortroute Richtung Mettlenweg darstellt.

Diese Massnahme erfordert eine Bebauung auf privatem Grund. Sie muss darüber hinaus in Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahnhofs Mett und der Neugestaltung der Orpundstrasse ausgeführt werden.

Ausgangslage

Ziele

(1) Hirtenweg (Verbindung Mühlestrasse–Orpundstrasse, Südseite Bahnhof Mett):
Verbreiterung und attraktivere Ausgestaltung des Wegs, beispielsweise mit Beleuchtungsmassnahmen, insbesondere auf dem Abschnitt zwischen der Orpundstrasse und dem Perronzugang.

(6) Kreuzung Orpundstrasse/Mettlenweg/Hirtenweg:
vgl. Massnahme 48

Weitere vorgesehene Massnahmen

Massnahmen zur Sensibilisierung der Fussgänger und Velofahrenden sowie Temporeduktion für den Veloverkehr für ein harmonischeres Miteinander.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann die Zufahrt zum Bahnhof Mett für die Velos verbessert und die Kontinuität der Komfortroute zwischen der Mühlestrasse, der Orpundstrasse und dem Mettlenweg sichergestellt werden. Darüber hinaus muss die Massnahme auch dazu führen, dass das Miteinander von Fussgänger- und Veloverkehr auf dem gemeinsamen Weg verbessert wird. Sie ist erforderlich, um die Veloverbindung zum Bahnhof Mett zu verbessern und damit den multimodalen Verkehr auf längeren Strecken zu fördern.

Abhängigkeiten

- Massnahme 48 (Orpundstrasse Nord)
- Massnahme 50 (Orpundstrasse Süd)

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 3 Jahre
2) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 2 Jahre
3) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau/Statik
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur

Orpundstrasse (Süd) 50

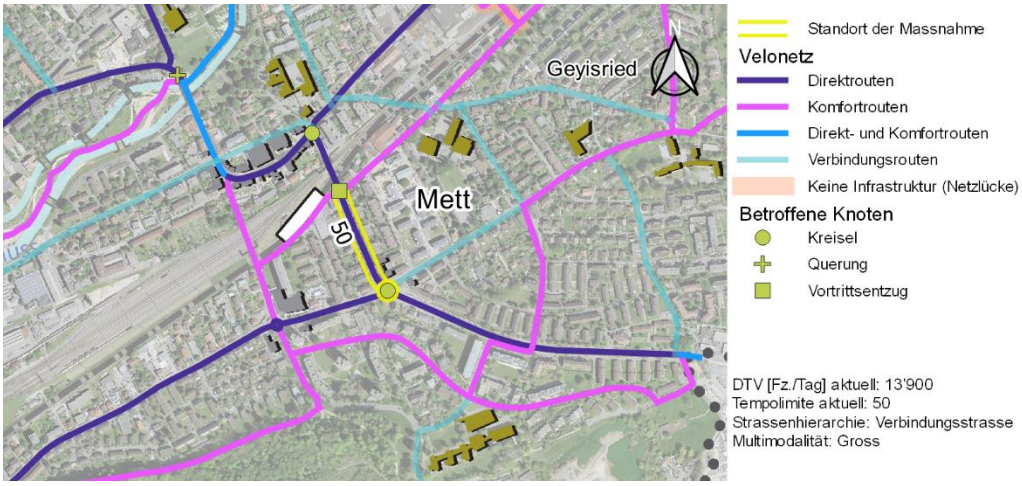
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Verkehrsbetriebe Biel (VB); Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	4) Verkehrsberuhigung 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2020–2027		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Orpundstrasse zwischen Mettlenweg und Orpundplatz:
Es handelt sich um eine Achse der Direktroute mit starkem MIV-Verkehrsaufkommen. Lediglich in Süd-Nord-Richtung besteht eine geteilte Busspur, während in entgegengesetzter Richtung keine Radverkehrsanlage (RVA) besteht.

Die Vortrittsregelung zugunsten des Busverkehrs ist wichtig.

Orpundplatz:
Die Kreisverkehrsanlage ist ein Velo-Unfallschwerpunkt. Der Durchmesser ist gross, die Mitte aber zu klein, um eine genügende Deflektion zu bewirken. Die Kreiselgeometrie ist komplex. Sie enthält unter anderem einen Bypass, über den der Verkehr aus nördlicher Richtung nach rechts Richtung Mettstrasse abbiegen kann, ohne durch den Kreisel zu fahren.

Dieser Abschnitt ist von den verkehrlich flankierenden Begleitmassnahmen (vfM) der Umfahrungsautobahn A5 betroffen.

Ausgangslage

Ziele

(4) Orpundstrasse:
Förderung des friedlichen Nebeneinanders aller Verkehrsträger (Fussgänger und Velos, öV und MIV), beispielsweise mit einer Verkehrsberuhigungsmassnahme zur Steigerung der Sicherheit und des Komforts der Velofahrenden.

(6) Orpundplatz:
Gewährleistung der Veloverbindung zwischen der Orpundstrasse und Mett durch einen von der Fahrbahn getrennten Veloweg, sodass die Velos die Kreuzung umfahren können.
Beispiele:
- Prüfung der Möglichkeit, eine vortrittsbelastete Kreuzung mit einer gesicherten RVA auszustatten.
- Prüfung einer optimierten Kreiselgeometrie, insbesondere durch Aufhebung des Bypasses, der die Orpundstrasse im Norden mit der Mettstrasse verbindet.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme können ein Velo-Unfallschwerpunkt saniert, das friedliche Nebeneinander aller Verkehrsträger auf der Orpundstrasse gefördert und für die Velofahrenden komfortablere und sicherere Infrastrukturen geschaffen werden.

Abhängigkeiten

- Massnahme 41 (Mettstrasse)
- Massnahme 48 (Orpundstrasse Nord)
- Massnahme 49 (Hirtenweg)
- Massnahme vfM BMe 2

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip – illustrative Skizze (vfM)

Weiteres Vorgehen

1) Interdisziplinäres Gesamtkonzept: 1 Jahr
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsingenieure
- Tiefbau
- Landschaftsarchitektur

Geyisriedweg 51

Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit, Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege); Verkehrsbetriebe Biel (VB)

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	3) Umnutzung der Fahrbahn
***Realisierungshorizont**	2020–2027		4) Verkehrsberuhigung

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick

Diagnose und Problematik

Diese Quartiererschliessungsstrasse ist die am meisten befahrene Strasse des Quartiers. Sie ist relativ breit und weist einen Velostreifen auf, der hangaufwärts (von West nach Ost) stellenweise unterbrochen ist. Diese RVA ist nicht ganz zufriedenstellend, denn die Achse behält einen relativ stark ausgeprägten motorisierten Charakter. Darüber hinaus ist der Lastwagenverkehr äusserst dicht, da sich in der Verlängerung der Strasse in der Gemeinde Safnern eine Kiesgrube befindet. Die festgestellten Fahrgeschwindigkeiten sind hoch, was für den LV eine Gefahr darstellen kann. Dies gilt besonders, weil sich Schulen, eine Kirche und Läden in der Nähe befinden, die alle am Geyisriedweg liegen.

Die aktuelle Situation muss folglich verbessert werden, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden, hauptsächlich der Fussgänger und Velofahrenden, sicherzustellen und das Quartier aufzuwerten. Aktuell ist für alle Quartierstrassen die Einführung der Tempo-30-Zone geplant und sie sind Gegenstand einer landschaftlichen Studie für ihre Aufwertung.

Ausgangslage

Ziele

(3) (4) Geyisriedweg:
Umsetzung der Verkehrsberuhigungsgrundsätze gemäss Studie zum Mett-Quartier (in Arbeit) mit der Schaffung sicherer und attraktiver Fuss- und Veloverkehrsanlagen, wo dies möglich ist.
Beispiele:
- Stellenweise Verengungen
- landschaftsarchitektonische Eingriffe, Baumbepflanzungen
- Inseln bei den Bushaltestellen
- Berliner Kissen auf dem Geyisriedplatz

(6) Geyisried-Kreuzung (Büttenbergstrasse/Gottfried-Reimann-Strasse):
Kurzfristig: Sicherung des Fuss- und Veloverkehrs auf dem Platz mit Markierungs-, Signalisations- und Temporeduktionsmassnahmen (Studie in Entwicklung). Langfristig: Entwicklung der kompletten Umgestaltung des Platzes gemäss (laufendem) städtebaulichem und architektonischem Projekt.

(6) Orpundstrasse–Beaulieuweg:
Verbesserung der Veloquerung unter Vermeidung allfälliger Konflikte mit dem Fussverkehr.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann mit der Neugestaltung des Geyisriedweges die Sicherheit der Velofahrenden gesteigert und zugleich ein besseres Nebeneinander aller Verkehrsträger erreicht werden, insbesondere bei den Geschwindigkeiten. So wird das Velofahren im Quartier gefördert und die Anbindungen zum restlichen Velonetz werden erleichtert und gesichert. Dieser Abschnitt ist in das Agglomerationsprogramm der 4. Generation eingetragen.

Abhängigkeiten

- Massnahme 50 (Orpundstrasse Süd)
- Massnahme des Agglomerationsprogramms

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzipskizzen, angefertigt im Rahmen der Studie zur Tempo-30-Zone

Weiteres Vorgehen

1) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
2) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
3) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau
- Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Länggasse 52

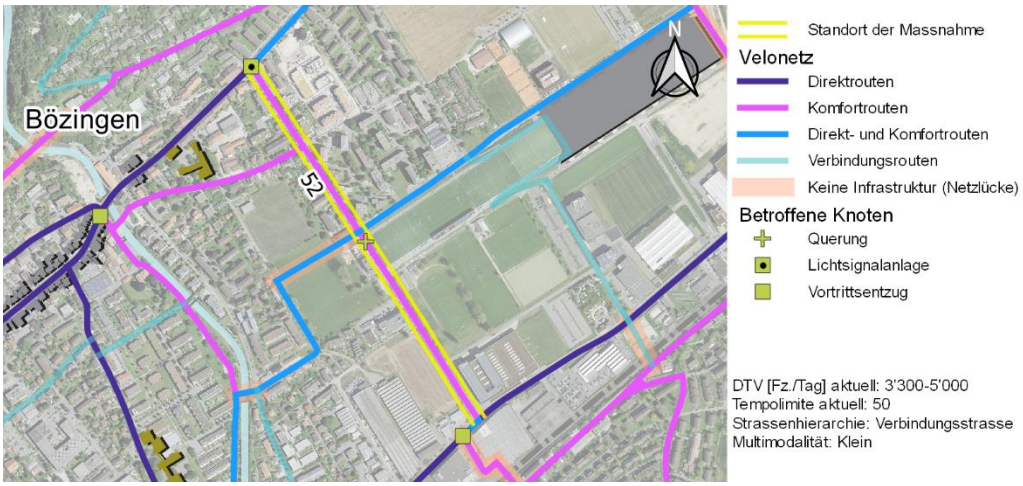
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Verkehrsbetriebe Biel (VB)

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	3) Umnutzung der Fahrbahn
***Realisierungshorizont**	2020–2027		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Auf dieser wenig befahrenden Achse, auf der Tempo 50 gilt, besteht keine Radverkehrsanlage (RVA). Beidseitig bestehen Längsparkplätze. Die Fahrbahn ist breit und verläuft geradlinig, was vermutlich zu schnellem Fahren verleitet. Die jetzige Ausstattung lässt an eine Strasse mit hohem Verkehrsaufkommen denken, was der Achsenfunktion als Sammelstrasse nicht entspricht.
Auf dem Teilabschnitt zwischen der Eisfeldstrasse und der Solothurnstrasse verkehrt ein Trolley-Linienbus.

Dieser Abschnitt ist Gegenstand der verkehrlich flankierenden Begleitmassnahmen (vfM) der Umfahrungsautobahn A5.

Ausgangslage

Ziele

(3) Länggasse:
Schaffung einer attraktiven und sicheren RVA (Velostreifen oder Veloweg) mit hochwertiger landschaftlicher Integration des Bauwerks.
Beispiele:
- Fahrbahnverengung (visuell oder physisch)
- Integration der Parkplätze auf verbreitertem Trottoir
- Bau von Horizontalversätzen
- Baumbepflanzung

(6) Kreuzung Länggasse/Eisfeldstrasse:
Die Neugestaltung dieser Kreuzung muss mit der Umsetzung von Massnahme 54 (neue Verbindung Westerholz–Länggasse–Eisfeldstrasse) koordiniert werden.

Weitere vorgesehene Massnahmen

(4) Fahrbahnverengung, Temporeduktion. Horizontalversätze, um die geradlinige Streckenführung aufzubrechen.

Nutzen und Chancen

Durch die vorgeschlagene Massnahme kann die Kontinuität des Komfortnetzes auf dieser Nord-Süd-Durchmesserlinie gewährleistet werden (Verbindung Geyisried–Bözingen abseits der Hauptverkehrsachsen, in Verbindung mit der Passerelle Mettlenweg–Längfeldweg, Massnahme 56).

Abhängigkeiten

- Massnahme 51 (Passerelle Mettlenweg–Längfeldweg)
- Massnahme 54 (neue Verbindung Westerholz–Jakob-Strasse–Länggasse)
- Massnahme vfM BN 6

Kosten: ☐ <5 Mio. ☒ 5–10 Mio. ☐ >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip – illustrative Skizze (vfM)

Weiteres Vorgehen

1) Projektstudie: 1,5 Jahre
2) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
3) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Stadtplanung
- Landschaftsarchitektur

Westerholz-Brücke 53

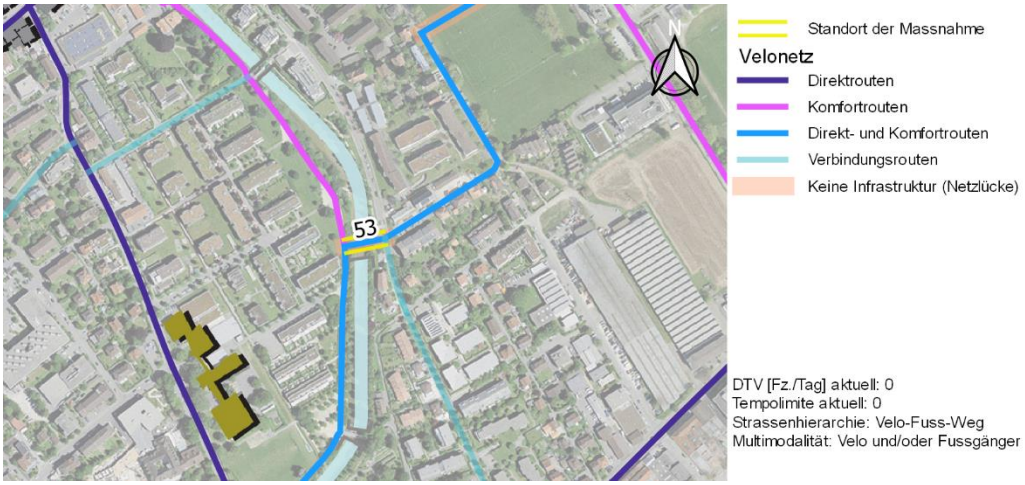
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung;
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur, Dienststelle Umwelt; Kanton Bern, Amt für Wasser und Abfall; Wasserbauverband Schüss (SAES); Amt für Grundstücke und Gebäude (AGG); Tiefbauamt (TBA), Oberingenieurkreis III, Wasserbau; Fischereiinspektorat des Kantons Bern; Amt für Landwirtschaft und Natur (LANAT), Naturförderung

Priorität	Strategischer Übergang	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur
***Realisierungshorizont**	2020–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Heute verläuft die Verbindung zwischen Mühlestrasse und Länggasse, die das Ost-West-Rückgrat für das Velonetz darstellt, beim Friedhof Mett über die Schüss, dann via Eidochsweg, Kirchenfeldweg, Länggasse bis zur Hauptroute bei der Eisfeldstrasse. Dies bedingt fünf rechtwinklige Richtungsänderungen. Ausserdem ist der Eidochsweg äusserst eng. Damit ist dieser Abschnitt des Rückgrats des Velonetzes für eine schnelle und komfortable Verbindung ungeeignet. Die nächste Querung der Schüss im Norden liegt beim Sonnenfeld und würde einen für diese Direktroute unbefriedigenden Umweg mit sich bringen.

Die Anschlussstellen auf dem bestehenden Netz sind relativ fest. Es muss eine Verbindung gewährleistet werden, die in der Verlängerung der Westerholz-Mündung im Osten liegt.

Die Umweltwirkung der Infrastruktur (Schüss-Querung) muss mit allen betroffenen Dienststellen geprüft und reduziert werden.

Die schnelle Verwirklichung der Massnahme 54 (neue Verbindung Westerholz–Jakob-Strasse–Länggasse) wird empfohlen, um die Kontinuität der Route zu gewährleisten.

Ausgangslage

Ziel

(1) Westerholz-Brücke:
Bau einer Velo-Fussgänger-Brücke über die Schüss. Die Breite der Velospur muss idealerweise für das Kreuzen und Überholen ausreichen, wobei umwelttechnischen Zwängen Rechnung zu tragen ist.

Nutzen und Chancen

Diese Verbindung schliesst eine schwerwiegende Lücke im Direkt- und Komfortnetz auf der zentralen Ost-West-Achse. Ausserdem trägt sie zu einer Aufwertung des Rückgrats des Velonetzes bei.

Abhängigkeiten

- Massnahme 54 (neue Verbindung Westerholz–Jakob-Strasse–Länggasse)
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Massnahme 56.
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) Biel-Seeland, Massnahme BBS.LV-Ü.1.4
- Gewässerrichtplan (GRP) Schüss / Plan directeur des eaux (PDE) de la Suze

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Zweckmässigkeitsstudie zur näheren Bestimmung des Bauwerks (Verlauf, Geometrie) und der Anschlussstellen: 2 Jahre
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 3 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 2 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Wasserbau
- Tiefbau/Statik
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur

Neue Verbindung Westerholz–Jakob-Strasse–Länggasse 54

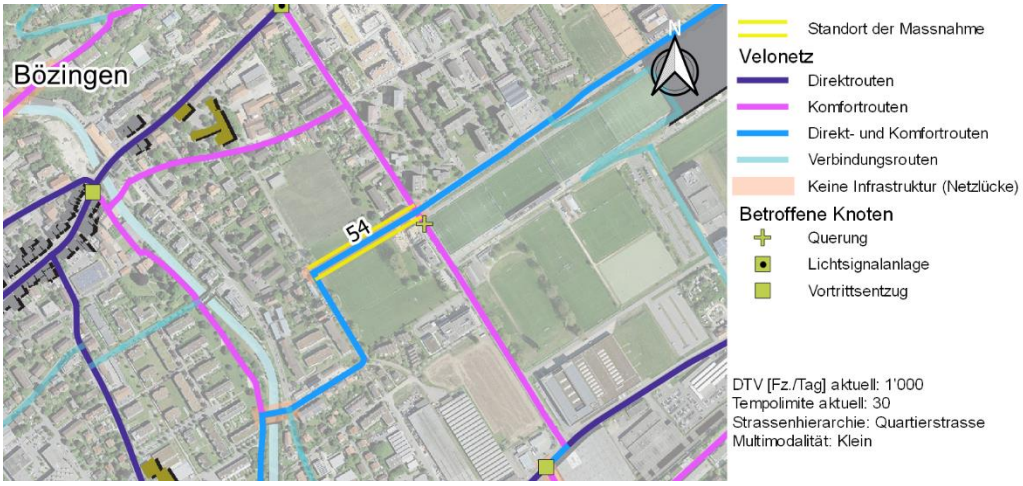
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel (Projektverantwortung); Privateigentümer
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur

Priorität	Langfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	> 2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Heute verläuft die Verbindung zwischen Mühlestrasse und Länggasse, die das Ost-West-Rückgrat für das Velonetz darstellt, beim Friedhof Mett über die Schüss, dann via Eidochsweg, Kirchenfeldweg, Länggasse bis zur Hauptroute bei der Eisfeldstrasse. Dies bedingt fünf rechtwinklige Richtungsänderungen. Ausserdem ist der Eidochsweg äusserst eng. Damit ist dieser Abschnitt des Rückgrats des Velonetzes für eine schnelle und komfortable Verbindung ungeeignet.

Die vorgeschlagene neue Verbindung zwischen Jakob-Strasse und Kreuzung Länggasse/Eisfeldstrasse schafft, zusammen mit Massnahme 53 (Westerholz-Passerelle) eine schnellere und komfortablere durchgehende Ost-West-Veloroute.

Dabei gilt es, die betroffenen Privatgrundstücke (insb. Sportplätze) zu beachten. Diese Verbindung erscheint jedoch auch im Baulinienplan.

Ausgangslage

Ziele

(1) Neue Verbindung Westerholz–Jakob-Strasse–Länggasse:
Bau eines Fuss-Velo-Wegs, dessen Velospur breit genug ist, um das Kreuzen und Überholen ideal zu ermöglichen. Die genaue Streckenführung muss je nach Entwicklungsmöglichkeiten im Sektor noch bestimmt werden.

(6) Kreuzung Länggasse/Eisfeldstrasse:
Bau einer gesicherten Veloquerung.

Nutzen und Chancen

Die vorgeschlagene neue Verbindung zwischen Jakob-Strasse und Kreuzung Länggasse/Eisfeldstrasse schafft, zusammen mit Massnahme 53 (Westerholz-Passerelle) eine schnellere und komfortablere durchgehende Ost-West-Veloroute («Rückgrat»).

Abhängigkeiten

- Massnahme 52 (Länggasse)
- Massnahme 53 (Westerholz-Passerelle)

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
2) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
3) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau/Statik
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur

Längfeldweg–Poststrasse 55

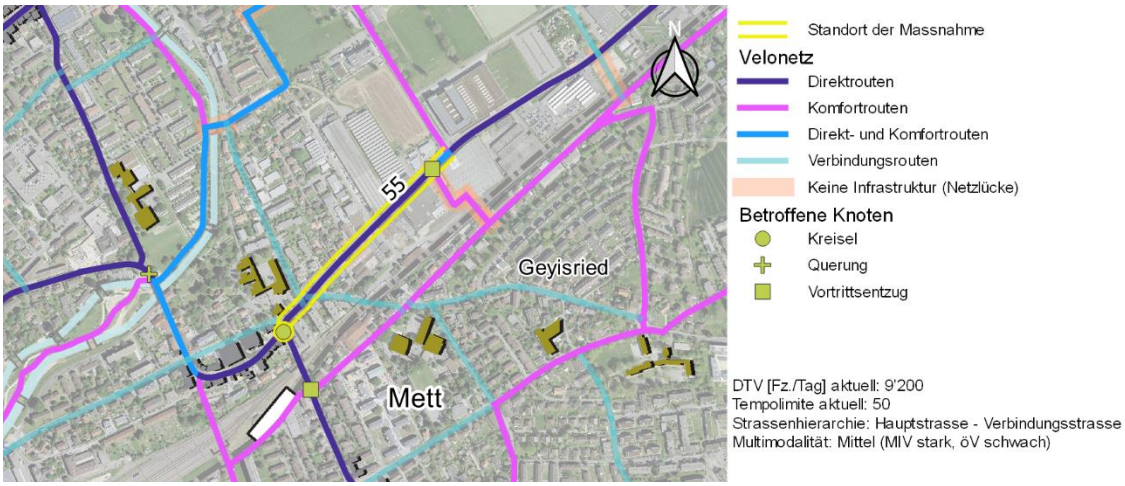
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Verkehrsbetriebe Biel (VB)

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	2) Stadtplanungliche Gesamterneuerung 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2020–2027		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Poststrasse:
Zwischen der Bürenstrasse und dem Bärenplatz besteht keine Radverkehrsanlage (RVA), um die Kreiselzufahrt für die Velos zu sichern oder rechts an der stehenden Kolonne vorzufahren.

Überdies ist die Vortrittsregelung für die Busse Richtung Ost-West thematisiert.
Die geringe Fahrbahnbreite auf der Poststrasse (ca. 7 m) und auf dem Längfeldweg (ca. 11 m) machen die Integration von RVA schwierig.

Längfeldweg:
Die bestehenden RVA – geteilte Busspur Ost-West, ein Velostreifen West-Ost – weisen eine für das Direktnetz minimale Breite auf.

Kreuzung Längfeldweg/Länggasse und Zufahrt zur Passerelle Längfeldweg–Mettlenweg:
Das Linksabbiegen vom Längfeldweg in die Länggasse ist für die Velos unzureichend ausgestaltet. Es besteht lediglich eine MIV-Einspurstrecke ohne Velostreifen oder indirektes Linksabbiegen. Auch Richtung Passerelle Längfeldweg–Mettlenweg besteht kein velotaugliches Linksabbiegen.

Dieser Abschnitt ist von den verkehrlich flankierenden Begleitmassnahmen (vfM) der Umfahrungsautobahn A5 betroffen.

Ausgangslage

Ziele

(2) Poststrasse:
Optimierung der Aufteilung des verfügbaren öffentlichen Raumes (ca. 12 m), um einen Velostreifen in Ost-West-Richtung einzufügen, damit die Velos rechts an den stehenden Kolonnen bis zum Bärenplatz-Kreisel vorfahren können. Verlängerung der geteilten Busspur auf dem Längfeldweg (bis zur Querung der Kreuzung Längfeldweg/Bürenstrasse).

(6) Kreuzung Längfeldweg/Länggasse:
Neugestaltung der Kreuzung, um das Linksabbiegen für die Velos zu sichern.
Beispielsweise Ersatz der Linksabbiegespur durch einen Mehrzweckstreifen zwischen den beiden Fussgängerstreifen (gleiches Prinzip wie Längfeldweg Ost).

(6) Zufahrt Passerelle Mettlenweg–Längfeldweg:
Verlängerung des Mehrzweckstreifens auf dem Längfeldweg und Sicherung der Passerellenzufahrt. Dazu müsste auf dem Grundstück der Tankstelle Coop pronto Bauland beansprucht werden.

Weitere vorgesehene Massnahmen

(1) Längfeldweg:
Ideale Ausgestaltung von durchgehenden Velostreifen zur Sicherung der Velofahrenden. Dazu muss eine mögliche neue Vortrittsregelung für die Busse geprüft werden, wie etwa mittels Dosierungsmassnahmen und/oder dosierender LSA bei der Länggasse.

Nutzen und Chancen

Dank der vorgeschlagenen Massnahme können die Velos rechts an den stehenden Kolonnen vorfahren, um zum Bärenplatz-Kreisel zu gelangen. Zudem lässt sich das Gestaltungsprinzip auf dem gesamten Längfeldweg vereinheitlichen.

Abhängigkeiten

- Massnahme 49 (Bärenplatz-Kreisel)
- Massnahme 56 (Passerelle Mettlenweg–Längfeldweg)
- Massnahme vfM BMe 2

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip – illustrative Skizze (vfM)

Weiteres Vorgehen

1) Interdisziplinäres Gesamtkonzept: 1 Jahr
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau

Passerelle Mettlenweg–Längfeldweg 56

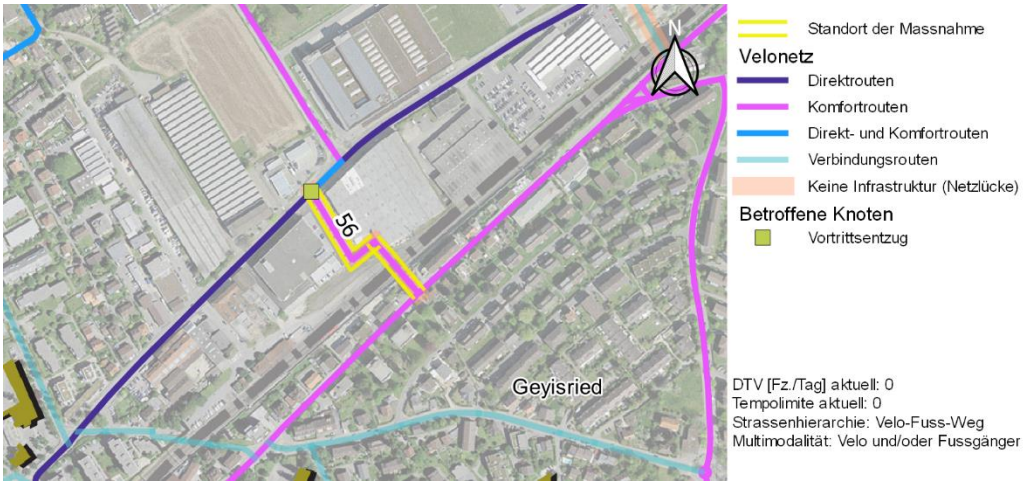
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel (Projektverantwortung); SBB; Privateigentümer
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2020–2027		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Passerelle zwischen dem Mettlenweg und dem Längfeldweg ist aktuell nur für den Fussverkehr ausgestaltet und bemessen; sie weist Zugangstreppen und eine nicht velokonforme Breite aus. Sie wurde als wichtige Verbindung des Komfortnetzes identifiziert, denn sie erschliesst abseits der Hauptverkehrsachsen das Geyisried-Quartier und das Bözingenfeld miteinander.

Beim Längfeldweg mündet die Passerelle in einen Firmenparkplatz. Bei der Integration des Vorhabens müssen insbesondere beim Mettlenweg auch Höhenunterschiede berücksichtigt werden. Die wichtigsten Fragestellungen dieser Massnahme betreffen:

- die Querung der SBB-Gleise;
- die Ertüchtigung des Bauwerks für Velos und Menschen mit Behinderung (BehiG-Tauglichkeit);
- den Einbau der Zufahrtsrampen in einem bestehenden baulichen Umfeld, das relativ enge Grenzen setzt und auch private Liegenschaften betrifft.

Ausgangslage

Ziele

(1) Passerelle Mettlenweg–Längfeldweg:
Kurzfristig: Prüfung einer möglichen Veloschiene, um die Passerelle velotauglich zu machen.
Langfristig: Ersatz der bestehenden Fussgängerpasserelle durch eine breitere, stufenfreie Passerelle mit Zufahrtsrampen, damit sie für Velos und Menschen mit Behinderung zugänglich wird.

(6) Zubringerkreuzung vom Längfeldweg:
vgl. Massnahme 55

Nutzen und Chancen

Mit dieser Verbindung wird eine Lücke im Komfortnetz geschlossen. Sie stellt abseits der Hauptverkehrsachsen eine Direktverbindung zwischen dem Geyisried-Quartier und dem Bözingenfeld her (Orpundstrasse und Längfeldweg).

Abhängigkeiten

- Massnahme 55 (Längfeldweg)

Kosten: ☐ <5 Mio. ☐ 5–10 Mio. ☒ >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen (langfristig)

1) Zweckmässigkeitsstudie zur näheren Bestimmung des Bauwerks (Verlauf, Geometrie) und der Anschlussstellen: 2 Jahre
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 3 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 2 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Bahntechnik
- Tiefbau (Kunstbau) / Statik
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur

Seeuferweg an der Neuenburgstrasse 57

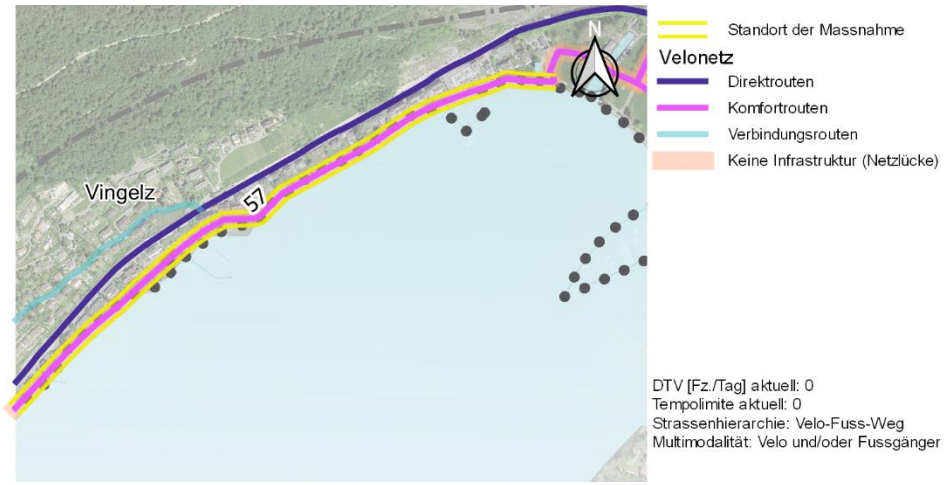
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel (Projektverantwortung); Privateigentümer
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur, Dienststelle Umwelt, Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege), Abteilung Öffentliche Sicherheit

Priorität	Langfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur
***Realisierungshorizont**	> 2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Das Komfortnetz ist dem See entlang inexistent. Einzige verfügbare Verbindung ist die verkehrsintensive Kantonsstrasse.

Stellenweise besteht am Ufer ein Fussweg. Doch weist er eine beschränkte Breite auf. Im jetzigen Zustand könnte eine Öffnung für den Veloverkehr zu zahlreichen Nutzungskonflikten mit den Fussgängern führen.

Es gilt, die Umweltwirkung zu berücksichtigen und zu minimieren.

Eine Massnahme des kantonalen Sachplan Veloverkehr sieht vor, durch Verbesserung der bestehenden Veloinfrastruktur und Verlegung der Velolandroute 50 einen attraktiven, durchgehenden Veloweg entlang dem Nordufer des Bielersees zu realisieren.

Diese Massnahme wird nur schwer umzusetzen sein. Sie wird grosse Kosten verursachen und zahlreiche private Liegenschaften (mit Seeanstoss) betreffen. Diese Massnahme hat einen langfristigen Realisierungshorizont und liegt ausserhalb des Planungsrahmens des vorliegenden Sachplans Velo.

Ausgangslage

-

Ziele

(1) Uferweg:

Mittelfristig: Bis die Massnahme umgesetzt werden kann, Entwicklung einer Lösung für eine gesteigerte Velosicherheit auf der Neuenburgstrasse im Rahmen einer koordinierten Planung mit dem ASTRA.

Langfristig: Bau eines Wegs, der dem Velo- und Fussverkehr vorbehalten ist mit Signalisierung «Fussweg» und Zusatztafel «Velo gestattet». Ausreichende Breite, um das Kreuzen der Velos untereinander und der Velos mit den Fussgängern zu ermöglichen, regelmässige Verbreiterungen für das Überholen.

Nutzen und Chancen

Diese Komfortroute soll die Direktroute entlang der Autobahn A5 ergänzen, damit die Velofahrenden im Alltags-, aber auch Freizeitverkehr dem See entlangfahren können.

Abhängigkeiten

- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Massnahme 141.

Kosten: ☐ <5 Mio. ☒ 5–10 Mio. ☐ >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

Spätere Planung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Wasserbau
- Tiefbau/Statik
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Beaumont-Quartier 58

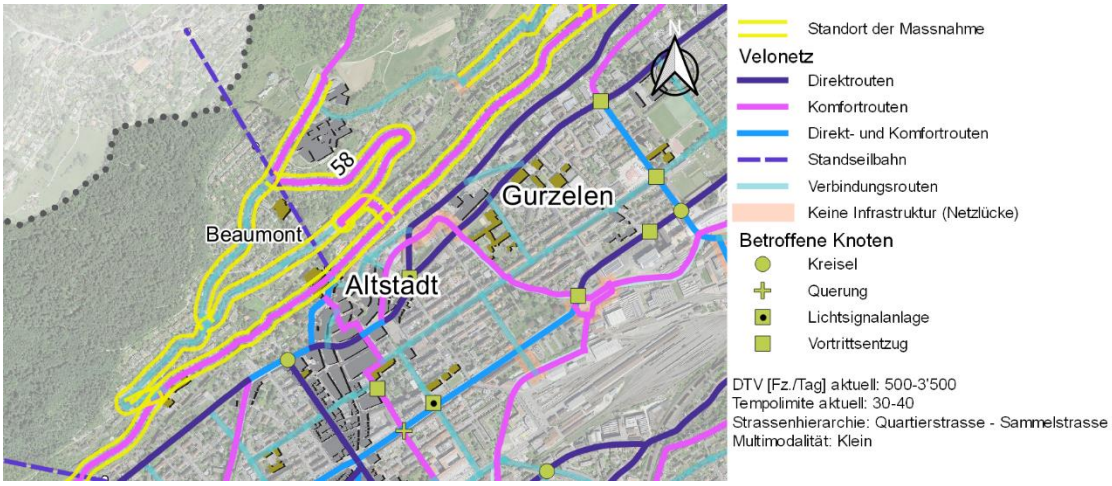
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Verkehrsbetriebe Biel (VB)

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	4) Verkehrsberuhigung 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2020–2027		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Trotz der engen Strassen und starken Gefälle ist die Geschwindigkeit in den meisten Teilen des Quartiers heute auf 40 km/h begrenzt. Durch Einführung von Tempo 30 könnte das friedliche Nebeneinander mit den Velos verbessert werden.

Die Auswirkungen auf den öV (Buslinien 5 und 6 Richtung Spital) müssen im Detail analysiert werden.

Kreuzung Seevorstadt/Alpenstrasse: Bis heute gibt es keine RVA, die das Linksabbiegen auf die Komfortroute ab Seevorstadt erleichtern würde.

Ausgangslage

Ziele

(4) Beaumont-Quartier:
Möglichst Schaffung einer Tempo-30-Zone im gesamten Quartier oder bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung.

(6) Kreuzung Seevorstadt/Alpenstrasse:
Ermöglichung des indirekten Linksabbiegens mit einer Veloquerung parallel zum bestehenden Fussgängerstreifen.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann die Sicherheit der Velofahrenden in diesem Quartier verbessert werden, insbesondere auf den Komfortvelorouten Alpenstrasse–Schützengasse (Verbindung Ost-West am Hang) und Kloosweg–Vogelsang (Verbindung nach Leubringen; vgl. Massnahme 59). Diese Massnahme ist ebenfalls in das Agglomerationsprogramm der 3. Generation eingetragen.

Abhängigkeiten

- Massnahme 59 (Neuweg)
- Massnahme 61 (Berghausweg–Sonnhalde–Falbringen)
- Massnahme 63 (Reuchenettestrasse)
- Massnahme 65 (Hermann-Lienhard-Strasse)
- Massnahme des Agglomerationsprogramms der 3. Generation

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Zweckmässigkeitsstudie bzw. Gutachten zur Tempo-30-Zone: 1,5 Jahre
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Landschaftsarchitektur

Neuweg 59

Zuständigkeiten

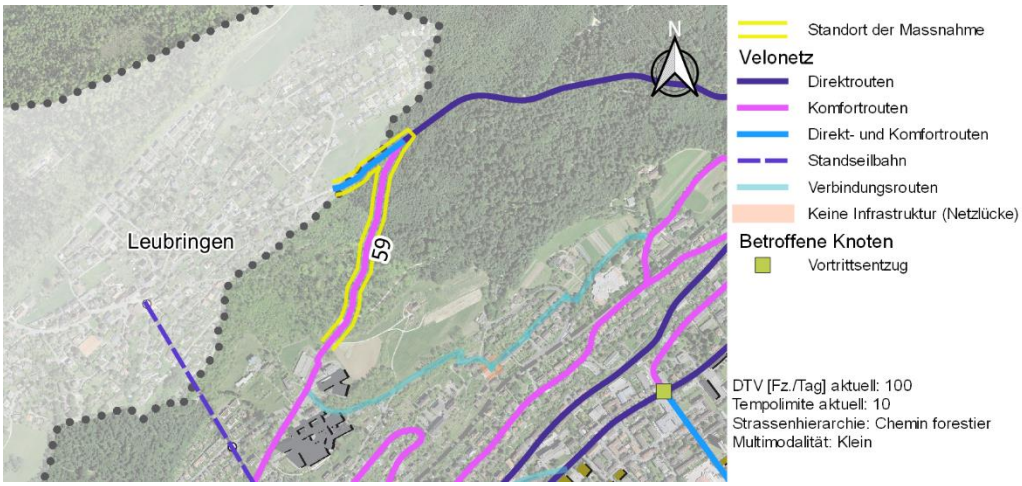
Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel (Projektverantwortung); Burgergemeinde Biel (Eigentümerin)
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Amt für Wald und Naturgefahren (AWN); Burgergemeinde Biel

Priorität Kurzfristige Massnahme
2020–2027

Art der Massnahme
1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur
5) Markierung und/oder punktuelle Signalisation
6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen

Stand der Koordination Vororientierung

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Der Neuweg ist zwar nicht asphaltiert, doch stellt er für die Verbindung zwischen der Stadt Biel und Leubringen eine interessante Alternative zur Leubringenstrasse dar. Es handelt sich aber um einen Privatweg mit allgemeinem Fahrverbot und steht dem Veloverkehr aus diesem Grund nicht offen. Ausserdem ist die Einmündung in die Leubringenstrasse trotz optimalen Sichtverhältnissen aufgrund der hohen Fahrgeschwindigkeit (Tempo 80) und fehlender RVA heikel.
Der Streckenabschnitt auf dem Neuweg verläuft auf einem privaten Waldweg, der dem Kantonalen Waldgesetz untersteht. Falls sich eine Lösung mit dem Grundeigentümer und dem Amt für Wald und Naturgefahren (AWN) finden lässt, muss zumindest ein Verfahren zur Errichtung einer neuen Signalisation eingeleitet werden. Dieses erfordert eine Änderung des Nutzungszwecks für den Weg und die Aufnahme dieses Abschnitts in den Waldstrassenplan. Noch sind Abklärungen erforderlich, um festzustellen, ob zwischen Biel und Leubringen ein zweckmässigerer Weg möglich ist.

Ausgangslage

Ziele

(1) Leubringenstrasse zwischen Neuweg und Chemin de la Rochette:
hangaufwärts Bau eines von der Fahrbahn getrennten Velowegs zwischen Neuweg und Chemin de la Rochette an der Ortseinfahrt von Leubringen (vgl. Massnahme 60).

(5) Neuweg:
Ersatz des signalisierten allgemeinen Fahrverbots durch ein Verbot für den motorisierten Verkehr.

(6) Einmündung Leubringenstrasse:
Sicherung der Verflechtung des Veloverkehrs bei der Einmündung in die Leubringenstrasse dank Bau einer Mittelinsel für das Queren in zwei Etappen und die Verkehrsberuhigung, Senkung der Tempolimite auf 60 km/h von der Kreuzung bis zur Ortseinfahrt von Leubringen.

Nutzen und Chancen

Mit dieser Massnahme, die hauptsächlich die Signalisierung betrifft, lässt sich eine Komfortroute zwischen der Stadt Biel und der Gemeinde Leubringen schaffen, die via Beaumont-Quartier abseits der Reuchenettestrasse und der Leubringenstrasse verläuft.

Damit die Verbindung bis Leubringen ununterbrochen verläuft, muss der letzte Abschnitt der Leubringenstrasse zwischen Neuweg und Ortseinfahrt von Leubringen (Chemin de la Rochette, vgl. Massnahme 60) neugestaltet werden.

Abhängigkeiten

- Massnahme 58 (Beaumont-Quartier)
- Massnahme 60 (Leubringenstrasse)

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Anpassung Signalisation und Verfahren zur Nutzungsänderung: 2 Jahre
2) Projektstudie Neugestaltung Einmündung in die Leubringenstrasse (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Submission/Ausschreibungsverfahren Ausführungsprojekt: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau

Leubringenstrasse 60

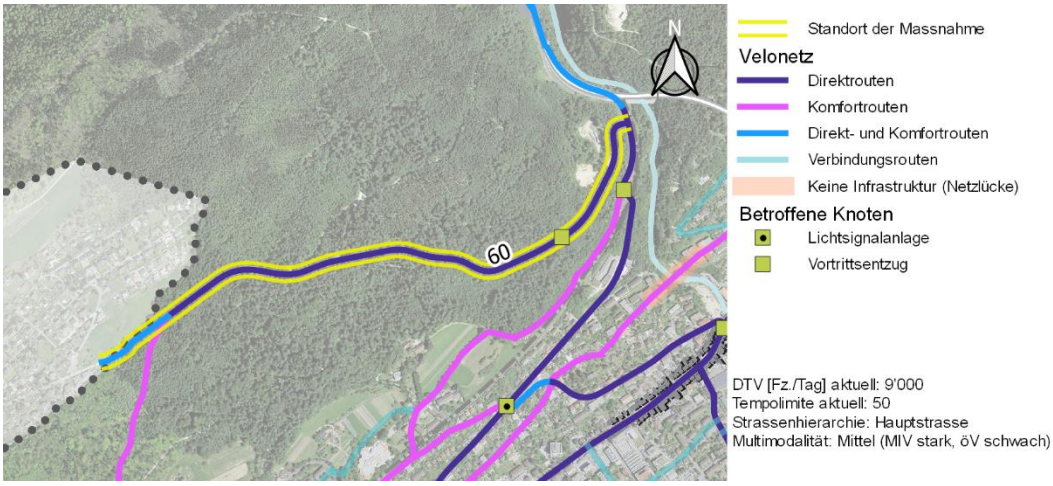
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Kanton Bern
Federführung:	Kanton Bern, Oberingenieurkreis III
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Infrastruktur, Dienststelle Umwelt Abteilung Öffentliche Sicherheit; Burgergemeinde Biel; Gemeinde Leubringen; ASTRA; Amt für Wald und Naturgefahren (AWN)

Priorität ***Realisierungshorizont**	Langfristige Massnahme > 2035	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Leubringenstrasse ist eine Strassenachse ausserorts, im Waldgebiet, mit Tempolimite 80, erheblichem Verkehrsaufkommen und ohne RVA. Die Strasse weist eine Steigung auf, Profil und öffentliche Verkehrsfläche sind äusserst beschränkt, die Breite beträgt stellenweise 7 Meter.

So ist die Verbindung zwischen der Stadt Biel und den Gemeinden Leubringen und Magglingen für den Veloverkehr schwierig und unattraktiv. Überdies sind auf dieser Kantonsachse keinerlei Massnahmen geplant. Angesichts des geringen Profils ist der Handlungsspielraum beschränkt. Da es sich um eine Strasse im Waldgebiet handelt, wäre eine Verbreiterung überdies einem langen Bewilligungsverfahren unterworfen.

Die Leubringenstrasse ist Teil des Velo-Direktnetzes. Der letzte Abschnitt zwischen dem Neuweg und der Ortseinfahrt Leubringen ist aber ebenfalls Teil des Komfortnetzes. Die vorgeschlagene Massnahme bezieht sich somit in erster Linie auf diesen Teilabschnitt (vgl. Massnahme 59).

Da die Massnahme nur langfristig absehbar ist, müssen die folgenden Alternativen prioritär behandelt werden:

- Benutzung der alternativen Komfortverbindung via Beaumont-Quartier und Neuweg (vgl. Massnahmen 58 und 59);
- Entwicklung kombinierter Mobilitätslösungen mit den Standseilbahnen (Veloabstellplätze, Veloverleihsystem, Mitfahrmöglichkeit für Velos).

Ausgangslage

Ziele

(1) Leubringenstrasse:
Im Idealfall hangaufwärts Schaffung eines Velowegs abseits des Strassenverkehrs, auf dem das Überholen zwischen Velos möglich ist. Dazu Verbreiterung der Infrastruktur auf der gesamten Strecke zwischen der Kreuzung Reuchenettestrasse/Leubringenstrasse und der Ortseinfahrt Leubringen (Chemin de la Rochette).

(6) Kreuzung Reuchnettestrasse/Leubringenstrasse:
Im Idealfall Neugestaltung der Kreuzung, um namentlich das Linksabbiegen der Velos hangaufwärts zu erleichtern.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme lässt sich die bestehende Netzlücke zwischen der Stadt Biel und den Gemeinden Leubringen und Magglingen schliessen. Zudem soll auf dieser ausserorts verlaufenden Kantonsstrasse im Waldgebiet die Sicherheit der Velofahrenden gewährleistet werden. Zuerst oder zugleich ist die Sicherung der Reuchenettestrasse (Massnahme 63) erforderlich, um die gesamte Route durchgehend zu machen.

Abhängigkeiten

- Massnahme 59 (Neuweg)
- Massnahme 63 (Reuchenettestrasse)
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Massnahme 148.
- ASTRA-Projekt

Kosten: ☐ <5 Mio. ☒ 5–10 Mio. ☐ >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Vorprojekt
2) Mitwirkungsverfahren
3) Bauprojekt und Strassenplan (Baugenehmigung)
4) Ausführungsprojekt (inkl. Kredit)
5) Ausschreibungsverfahren
6) Ausführung
7) Inbetriebnahme und Abschluss

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Umwelt

Berghausweg–Sonnhalde 61

Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel (Projektverantwortung); Privateigentümer
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick

Diagnose und Problematik

Auf der Verbindungsroute zwischen dem Spital und dem Falbringen-Quartier liegt zwischen dem Berghausweg und der Sonnhalde eine Treppe.

Der Bau einer Rampe könnte Land auf den anstossenden Privatgrundstücke beanspruchen.

Ausgangslage

Ziel

(1) Berghausweg–Sonnhalde

Prüfung des möglichen Baus einer Velorampe nördlich (spitalseitig) zwischen dem Berghausweg (Nr. 15) und der Sonnhalde.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme wird eine Netzlücke geschlossen und eine durchgehende Verbindungsroute zwischen dem Spital und dem Falbringen-Quartier geschaffen.

Abhängigkeiten

- Massnahme 58 (Beaumont-Quartier)

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Zweckmässigkeitsstudie zur näheren Bestimmung des Bauwerks (Geometrie): 1,5 Jahre
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau
- Landschaftsarchitektur

Adam-Göuffi-Strasse–Juravorstadt 62

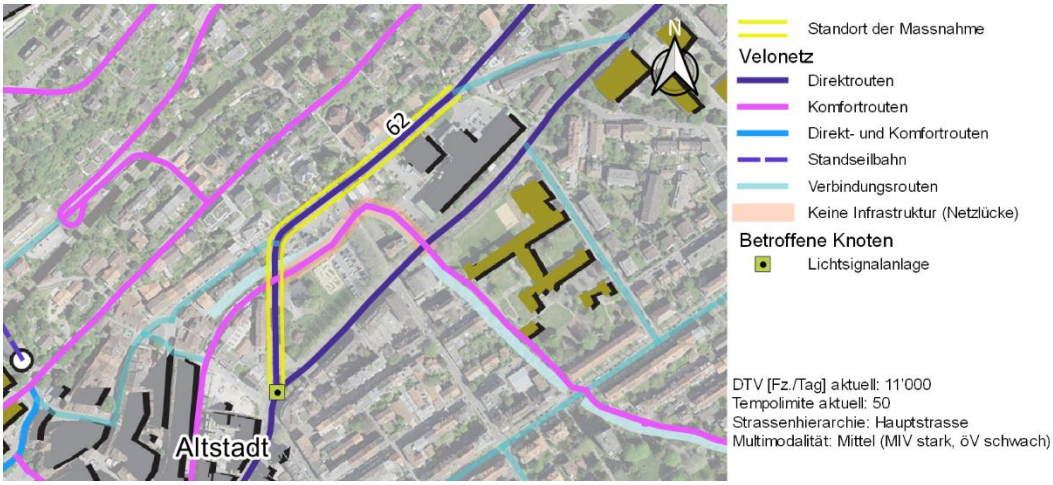
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit, Abteilung Hochbau (Fachstelle Denkmalpflege); Verkehrsbetriebe Biel (VB)

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	4) Verkehrsberuhigung 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Achse Adam-Göuffi-Strasse–Juravorstadt gehört heute zum Hauptstrassennetz (Zufahrt zur Stadt Biel ab Taubenloch via A16 in der Verlängerung der Reuchenettestrasse). Der Verkehr ist dicht, die Achse und die Kreuzungen mit LSA (Bellevueplatz im Osten, Georg-Friedrich-Heilmann-Platz im Süden) sind stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Kurze Velostreifen bieten vor den Kreuzungen stellenweise die Möglichkeit, rechts an den Kolonnen vorzufahren. Doch besteht auf der Adam-Göuffi-Strasse hangaufwärts keine Radverkehrsanlage (RVA).

Der Abschnitt ist Teil des Velo-Direktnetzes zwischen Innenstadt und A16/Taubenloch via Reuchenettestrasse.

Dieser Abschnitt ist von den verkehrlich flankierenden Begleitmassnahmen (vfM) der Umfahrungsautobahn A5 betroffen.

Ausgangslage

Ziele

(4) Adam-Göuffi-Strasse:
Langfristig: Beruhigung der Achse, um den Veloverkehr zu sichern (schmälere Fahrbahnen, Verkehrsberuhigungselemente, Temporeduktion), gemäss vfM-Grundsätzen.

(6) Bellevueplatz:
Langfristig: Aufhebung der LSA und Änderung der Vortrittsberechtigung gemäss vfM. Zusätzlich Einführung einer Einspurhilfe für die Velos zwischen Juravorstadt und Reuchenettestrasse (z. B. eigene Velospur auf geplanter Verkehrsinsel Seite Juravorstadt und Bau einer Mittelinsel in der Kurve Bözingen–Reuchenette für das Queren in zwei Etappen).

(6) Georg-Friedrich-Heilmann-Platz:
Langfristig: Bau einer Trottoirüberfahrt und Optimierung der LSA gemäss vfM. Zusätzlich Einbau einer Hilfe für das Linksabbiegen der Velos von der Innenstadt: direkt (ggf. auch für den Bus) oder indirekt (parallel zum Fussgängerstreifen).

Weitere vorgesehene Massnahmen

Änderung der Velonetzhierarchie: Adam-Göuffi-Strasse nur hangabwärts, Bubenbergstrasse nur hangaufwärts, weil hier der Verkehr deutlich lichter ist und keine besonderen Massnahmen erforderlich sind.

Nutzen und Chancen

Mit dieser Massnahme werden Kontinuität, Sicherheit und Komfort dieser Direktroute zwischen Innenstadt und A16/Taubenloch für den Veloverkehr verbessert.

Abhängigkeiten

- Massnahme 24 (Kanalgasse–Freiestrasse)
- Massnahme 33 (Bözingenstrasse–Georg-Friedrich-Heilmann-Strasse)
- Massnahme 63 (Reuchenettestrasse)
- Massnahme vfM BZ 2
- Vorstudie vfM Ostast – Sektor Nordachse (zurzeit in Arbeit)

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Studie «Gestaltungskonzept Nordachse» abgeschlossen, laufende Projektstudie

Weiteres Vorgehen

1) Vorstudie zur Bestimmung der Neugestaltung und zum Betriebsregime des Abschnitts: 1,5 Jahre
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur
- Ortsbild- und Denkmalpflege

Reuchenettestrasse 63

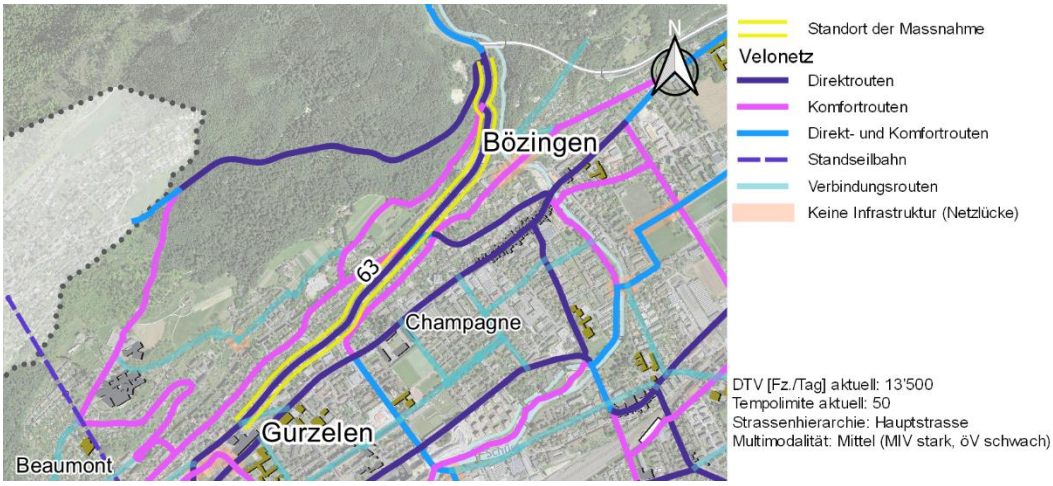
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Kanton Bern
Federführung:	Kanton Bern, Oberingenieurkreis III
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Infrastruktur, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Verkehrsbetriebe Biel (VB); Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorität	Langfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	4) Verkehrsberuhigung
***Realisierungshorizont**	2020–2035		6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Reuchenettestrasse ist speziell hangaufwärts ein besonders gefährlicher Abschnitt auf dem Velonetz. Es liegen hier keinerlei Radverkehrsanlagen (RVA) vor und die Verkehrsbelastung ist gross. Es handelt sich um eine Zubringerachse von der Autobahn A16 und vom Berner Jura Richtung Stadt sowie für den Durchgangsrestverkehr zwischen der A16 und der Neuenburgstrasse. Das Profil und die öffentliche Verkehrsfläche sind äusserst beschränkt. Die Breite liegt stellenweise unter 7 Metern. Eine Verbreiterung ist aus Gründen der Topografie und des baulichen Umfeldes komplex bis unmöglich. Auf städtischem Gebiet herrscht Tempo 50, ausserorts, zwischen der Eisenbahnunterführung und dem Autobahnanschluss Tempo 60. Daher ist die Verbindung zwischen der Stadt Biel und dem Berner Jura für den Veloverkehr eher unattraktiv.

Auf der A16 bestehen zwischen der Taubenloch-Ausfahrt und La Heutte Velostreifen in beiden Richtungen. Damit kann diese Strecke nicht als Teil des Komfortnetzes angesehen werden, bietet aber dank der vorliegenden RVA «schnellen» und geübten Velofahrerinnen und Velofahrern eine ununterbrochene Route. In diesem Sinne stellt die Reuchenettestrasse eine Lücke auf dem Direktnetz von und nach dem Berner Jura dar.

Die Massnahme 148 des kantonalen Sachplans Veloverkehr sieht eine alternative Route im Norden der Reuchenettestrasse vor. Sie wird hier als Komfortroute berücksichtigt (Altstadt–Schützengasse–Paul-Robert-Weg–Reuchenettestrasse, Einmündung bei der Eisenbahnunterführung; vgl. Massnahme 64). Doch bleibt die Reuchenettestrasse als schnelle Verbindung prioritär.

Kreuzung mit LSA Reuchenettestrasse/Hermann-Lienhard-Strasse: Nicht alle Spuren weisen Velosäcke auf. Wenn sie vorliegen, sind sie wegen der engen Spuren nur schwer erreichbar. Ausserdem ist die Ausgestaltung der Kreuzung (Neigung und in Kurvenlage) für den Veloverkehr unkomfortabel.

Dieser Abschnitt ist von den verkehrlich flankierenden Begleitmassnahmen (vfM) der Umfahrungsautobahn A5 betroffen.

Ausgangslage

Ziele

(4)(6) Reuchenettestrasse:
Temporeduktionsmassnahmen zwischen Bellevue-Platz und Hermann-Lienhard-Strasse umgesetzt. Abklärung der Möglichkeit, Tempo 30 auf den gesamten Streckenabschnitt bis zum Kreisel Leubringen/Berner Jura zu erstrecken.

Weitere vorgesehene Massnahmen

(1) Wenn auf dem Abschnitt ausserorts (Tempo 60) keine hinreichende Temporeduktion erreicht werden kann, müsste, zumindest hangaufwärts, idealerweise eine RVA mit eigener Streckenführung gebaut werden (langfristige Massnahme, komplexe Topografie). Mit dieser Massnahme liesse sich die Komfortroute ab dem Paul-Robert-Weg und bis zur A16 ergänzen (vgl. Massnahme 64).

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme wird trotz minimalem Handlungsspielraum bei den RVA die Sicherheit der Velofahrenden gesteigert und die Kontinuität der Direktroute (Reuchenettestrasse) bzw. der Komfortroute (Hermann-Lienhard-Strasse–Schützenstrasse) verbessert. So ermöglicht sie für den Veloverkehr zwischen Biel und Berner Jura grössere Sicherheit.

Abhängigkeiten

- Massnahme 58 (Beaumont-Quartier)
- Massnahme 62 (Juravorstadt)
- Massnahme 64 (Einmündung des Paul-Robert-Wegs in die Reuchenettestrasse, Komfortroute)
- Massnahme 65 (Hermann-Lienhard-Strasse)
- Massnahme vfM BN 1
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Massnahme 148.

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Vorprojekt
2) Mitwirkungsverfahren
3) Bauprojekt und Strassenplan (Baugenehmigung)
4) Ausführungsprojekt (inkl. Kredit)
5) Ausschreibungsverfahren
6) Ausführung
7) Inbetriebnahme und Abschluss

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau

Paul-Robert-Weg, Einmündung in die Reuchenettestrasse 64

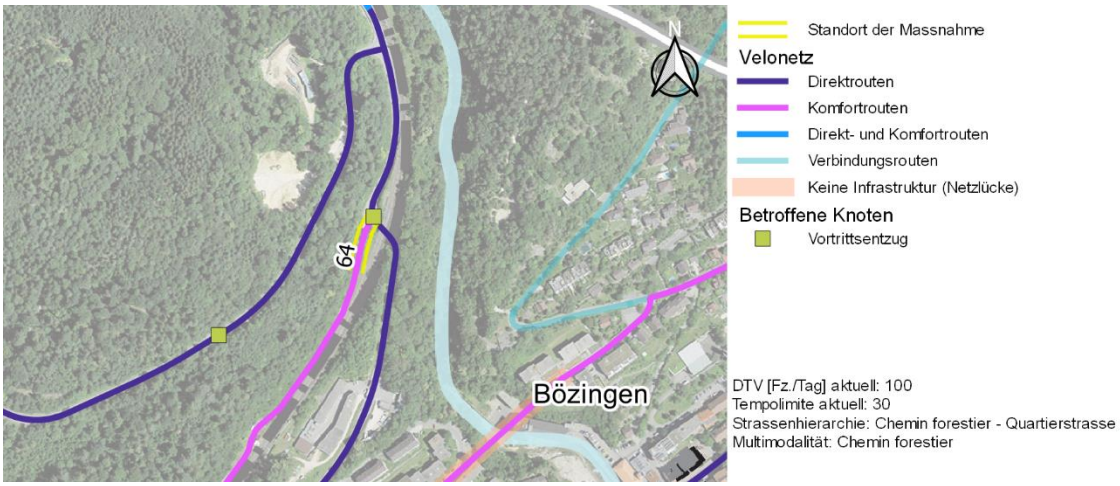
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Kanton Bern
Federführung:	Kanton Bern, Oberingenieurkreis III
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Infrastruktur, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Verkehrsbetriebe Biel (VB)

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	5) Markierung und/oder punktuelle Signalisation 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Vororientierung

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Verbindung Altstadt–Schützenstrasse–Paul-Robert-Weg stellt in Übereinstimmung mit der Massnahme 148 des kantonalen Sachplans Veloverkehr eine alternative Komfortroute zur Reuchenettestrasse dar. Obschon sie eine grosse zusätzliche Steigung aufweist, verläuft sie abseits des Hauptverkehrs und vermeidet die Achse der Reuchenettestrasse. Speziell unter Berücksichtigung des Potenzials der Elektrovelos ist sie damit interessant.

Bei der Kreuzung mit der Reuchenettestrasse unmittelbar neben der Eisenbahnunterführung ist die Verflechtung des Veloverkehrs Richtung Berner Jura unmöglich (schlechte Sichtverhältnisse, Querung einer Sicherheitslinie).

Hinzu kommt, dass bis zur Autobahn A16 keinerlei RVA besteht (vgl. Massnahme 63). Auf der A16 bestehen zwischen der Taubenloch-Ausfahrt und La Heutte in beiden Richtungen Velostreifen, doch sind sie für eine Komfortroute ungeeignet.

Ausgangslage

Ziele

(5) (6) Kreuzung Paul-Robert-Weg/Reuchenettestrasse:
Gewährleistung der Sicherheit für den Veloverkehr beim Linksabbiegen (z. B. LSA), Verkehrsberuhigung auf der Reuchenettestrasse.
Beim Falbringenhof Änderung des signalisierten allgemeinen Fahrverbots, um den Veloverkehr zu ermöglichen.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme kann der Veloverkehr vom Paul-Robert-Weg auf der Reuchenettestrasse verflochten werden. Sie ist erforderlich, damit die Komfortroute via Schützenstrasse und Paul-Robert-Weg genutzt werden kann. Doch gilt zu beachten, dass die Weiterfahrt auf der Reuchenettestrasse als Komfortroute bis zur A16 nur mit äusserst schweren Infrastrukturarbeiten möglich ist (vgl. Massnahme 63).

Abhängigkeiten

- Massnahme 63 (Reuchenettestrasse)
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Massnahme 148

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Vorprojekt
2) Mitwirkungsverfahren
3) Bauprojekt und Strassenplan (Baugenehmigung)
4) Ausführungsprojekt (inkl. Kredit)
5) Ausschreibungsverfahren
6) Ausführung
7) Inbetriebnahme und Abschluss

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Umwelt

Hermann-Lienhard-Strasse 65

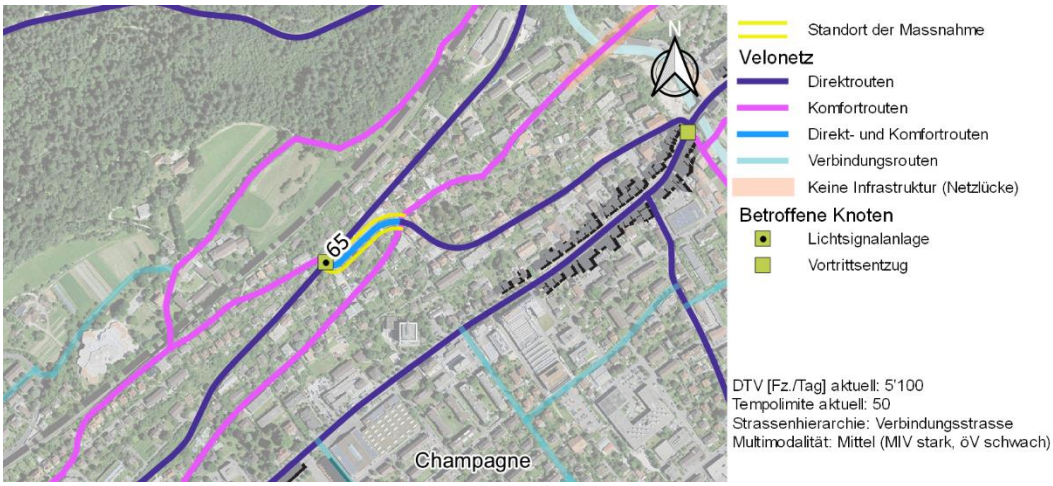
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Kanton Bern
Federführung:	Kanton Bern, Oberingenieurkreis III
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Infrastruktur, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Verkehrsbetriebe Biel (VB); Aare Seeland mobil

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	5) Markierung und/oder punktuelle Signalisation 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2020–2027		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Auf dem südlichen Abschnitt der Hermann-Lienhard-Strasse besteht hangaufwärts ein Velostreifen, der aber auf dem letzten Teilstück zwischen dem Tscheneyweg und der Reuchenettestrasse unterbrochen ist. Diese Achse ist Teil des Direkt-, aber auch des Komfortnetzes (Fuchsenried–Altstadt via Schützenstrasse).

Vortrittsbelastete Kreuzung Herman-Lienhard-Strasse/Tscheneyweg/Haldenstrasse: Die Querung ist für die Velos gefährlich (Komfortroute Fuchsenried–Gurzelen via Haldenstrasse und Falkenstrasse), weil sie zwei Fahrbahnen ohne Richtungstrennung und, bei der Ausfahrt aus der Haldenstrasse links, schlechte Sichtverhältnisse aufweist.

Dieser Abschnitt ist von den verkehrlich flankierenden Begleitmassnahmen (vfM) der Umfahrungsautobahn A5 betroffen.

Ausgangslage

Ziele

(5) Hermann-Lienhard-Strasse:
Prüfung der Realisierung eines Velostreifens hangaufwärts auf der bestehenden Fahrbahn.

(6) Kreuzung Hermann-Lienhard-Strasse/Tscheneyweg/Haldenstrasse:
Verbesserung der Sicherheit für die Fussgänger-/Velo-Querung (z. B. Mittelinsel).

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme lässt sich eine Netzlücke schliessen, indem dieser Abschnitt hangaufwärts für den Veloverkehr gesichert wird. So sollen die Fahrten zwischen den beiden Stadtebenen über eine Achse mit starkem Gefälle erleichtert werden, sowohl für die schnelle Verbindung zwischen der Nordachse und der Reuchenettestrasse als auch für die Komfortverbindungen zwischen dem Fuchsenried und der Altstadt via Schützenstrasse sowie zwischen dem Fuchsenried und Gurzelen via Haldenstrasse und Falkenstrasse.

Abhängigkeiten

- Massnahme 63 (Reuchenettestrasse)
- Massnahme vfM BN 4
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Massnahme 148

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip – illustrative Skizze (vfM)

Weiteres Vorgehen

1) Vorprojekt
2) Mitwirkungsverfahren
3) Bauprojekt und Strassenplan (Baugenehmigung)
4) Ausführungsprojekt (inkl. Kredit)
5) Ausschreibungsverfahren
6) Ausführung
7) Inbetriebnahme und Abschluss

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau

Tscheneyweg–Fuchsenried–Zollhausstrasse (Fuchsenried-Passerelle) 66

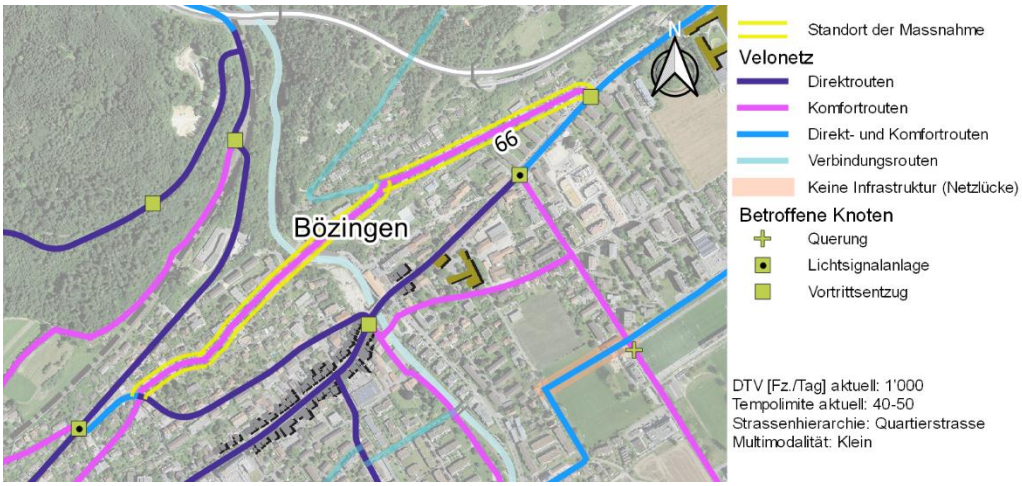
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel (Projektverantwortung); Privateigentümer
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Verkehrsbetriebe Biel (VB); Amt für Wald und Naturgefahren (AWN); Wasserbauverband Schüss (SAES); Amt für Grundstücke und Gebäude (AGG); Tiefbauamt (TBA), Oberingenieurkreis III, Wasserbau; Fischereiinspektorat des Kantons Bern; Amt für Landwirtschaft und Natur (LANAT), Naturförderung

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur 4) Verkehrsberuhigung
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

In diesem Sektor ist das Velonetz nicht engmaschig genug. Die ungünstige Topografie (Taubenlochschlucht) bietet gegenwärtig keine Möglichkeit, das Fuchsenried-Quartier mit der Zollhausstrasse zu verbinden. Mit dem Bau einer LV-Passerelle könnte diese Netzlücke geschlossen werden.

Die Anschlussstellen auf dem bestehenden Netz müssen im Osten und Westen noch genau bestimmt werden.

Die Umweltwirkung der Infrastruktur (Querung der Taubenlochschlucht) muss geprüft und auf ein Minimum reduziert werden.

Die Zubringerstrassen zur Passerelle (Tscheneyweg, Fuchsenried und Zollhausstrasse) weisen heute Tempo 50 auf. Ihr Verkehrsaufkommen ist klein, doch sind sie wegen ihrer geringen Breite und fehlender Sicherung für den Fuss- und Veloverkehr relativ unkomfortabel.

Ausgangslage

Ziele

(1) Fuchsenried-Passerelle:
Bau einer Passerelle für den Langsamverkehr mit getrennter Fuss-Veloverkehrsführung als Verbindung zwischen dem Fuchsenried und der Zollhausstrasse. Veloseitig genügend Platz zum Kreuzen und Überholen.

(4) Tscheneyweg und Fuchsenried:
Prüfung verkehrsberuhigender Massnahmen zur Sicherung der Velofahrten.

Nutzen und Chancen

Durch diese Massnahme lassen sich zwei Quartiere miteinander verbinden, die zurzeit durch einen topografischen Einschnitt (Taubenlochschlucht) voneinander getrennt sind. Damit wird ein erheblicher Umweg mit grossem Gefälle für den Fuss- und Veloverkehr beseitigt. Überdies wird damit in den Sektoren Beaumont und Bözingen eine Lücke im Velonetz geschlossen und somit die künftige Entwicklung einer Komfortverbindung zwischen der Solothurnstrasse und den nördlichen Quartieren sichergestellt.

Abhängigkeiten

- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) Biel-Seeland, Massnahme BBS.LV-Ü.
- Gewässerrichtplan (GRP) Schüss / Plan directeur des eaux (PDE) de la Suze
- Abhängigkeit von den koordinierten Arbeiten der Projektorganisation Espace Biel/Bienne.Nidau
- Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, Vorschläge zur Veloroute West (6-8) und Mitte (28) (Büro Dudler, Dezember 2018)

Kosten: ☐ <5 Mio. ☒ 5–10 Mio. ☐ >10 Mio.

Planungsstand

Vorstudie in Arbeit

Weiteres Vorgehen

1) Zweckmässigkeitsstudie zur näheren Bestimmung des Bauwerks (Verlauf, Geometrie) und der Anschlussstellen: 2 Jahre
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 3 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 2 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau/Statik
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur

Solothurnstrasse 67

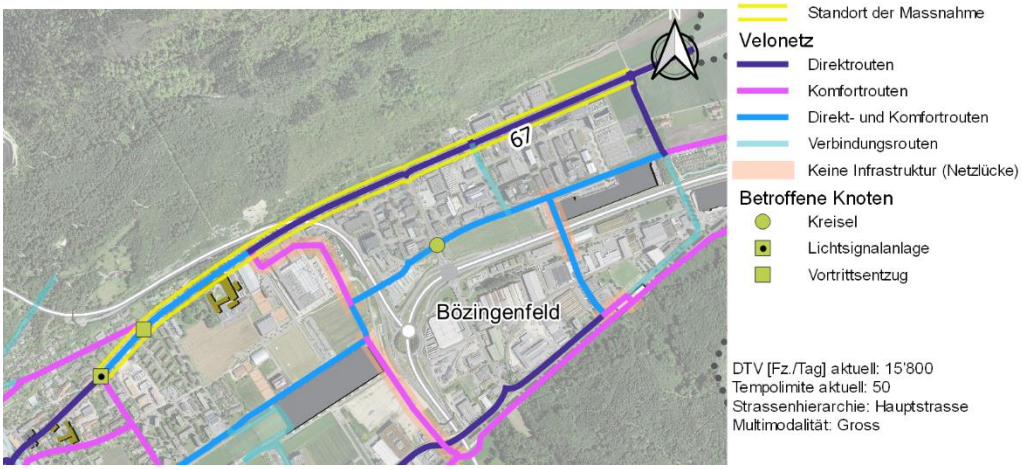
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Kanton Bern
Federführung:	Kanton Bern, Oberingenieurkreis III
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Infrastruktur, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Verkehrsbetriebe Biel (VB); Aare Seeland mobil AG (asm); Tiefbauamt (TBA), Oberingenieurkreis III, Abteilung Wasserbau

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2020–2028		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Solothurnstrasse ist integraler Bestandteil der Nordachse, bei der es sich um eine schnelle Velo-Hauptverbindung für Biel und die Region (von/nach Pieterlen–Grenchen) handelt. Zwischen der Länggasse und der Autobahnunterführung ist sie auch Teil des Komfortnetzes (Nord-Süd-Verbindungen Fuchsenried–Bözingenfeld und Fuchsenried–Geyisried). Die bestehende Radverkehrsanlage (RVA) auf dieser Achse ist durchgehend (Velostreifen bzw. geteilte Busspur). Angesichts des grossen Verkehrsaufkommens (>15 000 Fz./Tag) würde eine vom motorisierten Verkehr getrennte RVA grösseren Komfort bieten und erst noch das Überholen zwischen Velos ermöglichen. Dazu wäre eine Verbreiterung der Achse erforderlich, was nur langfristig möglich ist.

Die mit LSA ausgerüstete Kreuzung Solothurnstrasse/Länggasse könnte optimiert werden, denn die Spurwechsel (Einspurstrecken) sind für die Velos nicht gesichert und es fehlen ausgeweitete Velostreifen (Velosäcke).

Die vortrittsbelastete Kreuzung Solothurnstrasse/Zollhausstrasse weist breite Fahrbahnflächen aus, was die Velos speziell beim Linksabbiegen in eine ungemütliche Lage versetzen kann.

Für die Zufahrt zur künftigen Veloverbindung Solothurnstrasse–Längfeldweg entlang der Autobahn (Massnahme 68) muss eine gesicherte Lösung vorgeschlagen werden.

Die Kreuzung Solothurnstrasse/Johann-Renfer-Strasse verfügt bereits über geeignete RVA, namentlich eine LSA mit Anmeldung für das Abzweigen von der Innenstadt Richtung Pieterlen. Ausserdem könnte das Betriebsregime dieser Kreuzung im Rahmen des Mobilitätskonzepts Bözingenfeld (Arbeitsbeginn: Dezember 2019) geändert werden.

Ausgangslage

Ziele

(1) Solothurnstrasse:
Für die ganze Achse Überarbeitung der Aufteilung der Verkehrsfläche, um idealerweise RVA zu schaffen, die vom motorisierten Verkehr getrennt sind.

(6) Bei den Kreuzungen im Idealfall Verflechtung des Veloverkehrs mit durchgehenden Velostreifen für jede Einspurstrecke. Für den gemischten Direkt- und Komfort-Netzabschnitt zwischen Länggasse und Autobahn Prüfung einer möglichen Querung ausserhalb der Kreuzung, beispielsweise neben dem Fussgängerstreifen. Zusätzlich:

- **(6) Kreuzung Solothurnstrasse/Länggasse:**
  Einrichten von Velosäcken, eines indirekten Linksabbiegers von der Solothurnstrasse in die Länggasse, Überarbeiten des Profils und Neugestaltung der Fahrspuren auf der Länggasse (vgl. Massnahme 52).
- **(6) Kreuzung Solothurnstrasse/Zollhausstrasse:**
  Prüfung der Möglichkeit, eine LSA einzurichten, die Spurbreite zu reduzieren, auf dem Mehrzweckstreifen der Solothurnstrasse eine Mittelinsel zu errichten (Sicherung des direkten Linksabbiegens), vor dem Fussgängerstreifen auf dem Trottoir einen indirekten Linksabbieger einzurichten.
- **(6) Zufahrt zur Verbindung Solothurnstrasse–Längfeldweg entlang der Autobahn (Massnahme 68):**
  Sicherung des Linksabbiegens mit Mittelinseln oder LSA für die Veloquerung der Achse.
- **(6) Kreuzung Solothurnstrasse/Johann-Renfer-Strasse:**
  Falls das Betriebsregime der Kreuzung verändert wird, auf geeignete RVA achten, namentlich für Velofahrten Ost-West auf der Solothurnstrasse.

Nutzen und Chancen

Obwohl die gesamte Solothurnstrasse RVA aufweist, kann durch die hier vorgeschlagenen Massnahmen auf dieser Nordachse, die eine schnelle Hauptachse der Stadt Biel und der Region (von/nach Pieterlen–Grenchen) darstellt, langfristig zweckmässiger auf die Bedürfnisse der Velomobilität eingegangen werden.

Abhängigkeiten

- Massnahme 52 (Länggasse)
- Massnahme 66 (Zollhausstrasse)
- Massnahme 68 (Verbindung Längfeldweg–Solothurnstrasse)
- «Mobilitätskonzept Bözingenfeld» (Arbeitsbeginn: Dezember 2019)
- Gewässerrichtplan (GRP) Schüss / Plan directeur des eaux (PDE) de la Suze

Kosten: ☐ <5 Mio. ☒ 5–10 Mio. ☐ >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Vorprojekt
2) Mitwirkungsverfahren
3) Bauprojekt und Strassenplan (Baugenehmigung)
4) Ausführungsprojekt (inkl. Kredit)
5) Ausschreibungsverfahren
6) Ausführung
7) Inbetriebnahme und Abschluss

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur

Verbindung Längfeldweg–Solothurnstrasse 68

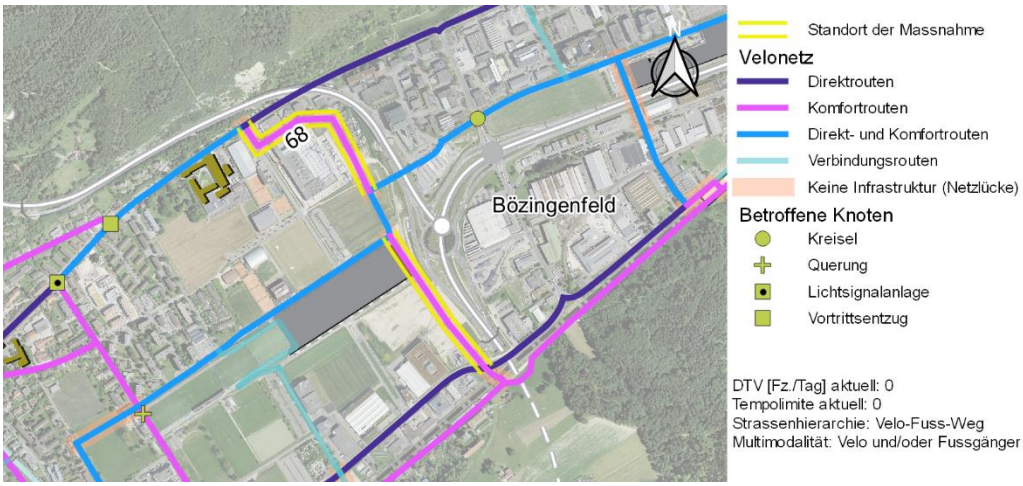
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel (Projektverantwortung), ASTRA, Privateigentümer
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur, Dienststelle Umwelt Abteilung Öffentliche Sicherheit, ASTRA

Priorität ***Realisierungshorizont**	Mittelfristige Massnahme 2028–2035	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

In diesem Sektor besteht Verbesserungsbedarf bei der Vermaschung des Komfortnetzes mit zusätzlichen Verknüpfungen zwischen den Ost-West-Achsen (Mettlenweg im Süden, «Rückgrat» in der Mitte, Solothurnstrasse–Fuchsenried im Norden).

Die Anschlussstellen im bestehenden Netz sind relativ klar im Süden (Verbindung Mettlenweg via bestehende Eisenbahnunterführung), müssen im Norden aber auf der Solothurnstrasse noch genauer definiert werden.

Diese Massnahme wirkt sich auf Grundstücke des ASTRA und von Privateigentümern aus.

Der ökologische Korridor muss geschützt werden.

Ausgangslage

Ziele

(1) Verbindung Längfeldweg–Solothurnstrasse:
Bau eines LV-Wegs idealerweise mit getrennter Fuss-/Velo-Verkehrsführung.

(6) Querung des Längfeldwegs Richtung Mettlenweg:
Sicherung der Strassenquerung in beiden Richtungen, beispielsweise mit zusätzlichen Verkehrsinseln auf dem Mittelstreifen.

Nutzen und Chancen

Diese Verbindung schliesst eine Lücke im Komfortnetz im Sektor Bözingenfeld und bietet eine komfortable Nord-Süd-Verbindung zwischen den drei Ost-West-Komfortrouten (Mettlenweg im Süden, «Rückgrat» in der Mitte, Solothurnstrasse–Fuchsenried im Norden).

Abhängigkeiten

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Biel-Seeland, Massnahme BBS.LV-Ü.7.21

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
2) Submission/Ausschreibungsverfahren Ausführungsprojekt: 1,5 Jahre
3) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau/Statik
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur

Zürichstrasse 69

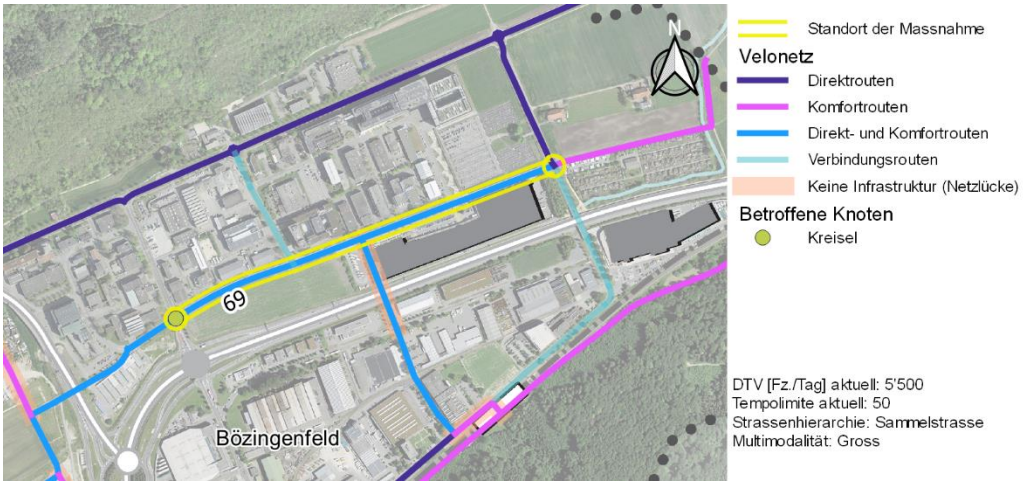
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Verkehrsbetriebe Biel (VB); Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	3) Umnutzung der Fahrbahn 6) Punktuelle Massnahmen an den Kreuzungen
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Zürichstrasse ist für den MIV, öV und Veloverkehr in Ost-West-Richtung die Haupterschliessungsachse für das Bözingenfeld. Es handelt sich dabei um den letzten Abschnitt des «Rückgrats» des Bieler Velonetzes, das vom See bis zum Bözingenfeld reicht (Direkt- und Komfortnetz).

Diese Achse ist kurvenfrei und breit ausgelegt (Profil ca. 9 m), was grosse Fahrgeschwindigkeiten erlaubt. Es bestehen Radverkehrsanlagen (RVA) – geteilte, 3 m breite Busspur, 1,5 m breiter Velostreifen –, doch sind sie angesichts der Zweckbestimmung dieser Achse minimalistisch ausgelegt.

Am Westende der Achse ist der Kreisel Zürichstrasse/Renferstrasse/Fritz-Opliger-Strasse stark beansprucht (Nähe Autobahnanschluss Bözingenfeld) und stellt für den Veloverkehr verschiedene Risiken dar: äusserst breite Einfahrt Nord, Ausfahrten Nord/Süd und Kreisfahrbahn.

Am Ostende der Achse weist der Kreisel Zürichstrasse/Chemin des Communaux eine ähnliche Konfiguration aus. Obschon das Verkehrsaufkommen hier deutlich kleiner ist, ist er für eine Komfortroute nicht ideal.

Auf der zentralen Achse soll eine RVA das gesicherte Einbiegen von/nach der Direktroute Richtung Norden (David-Moning-Strasse) und Süden (neue Autobahnunterführung zur Erschliessung des Bahnhofs Bözingenfeld, vgl. Massnahme 70) erlauben.

Auch die Neugestaltung der Achse und der angrenzenden Kreuzungen muss im Rahmen des Auftrags «Mobilitätskonzept Bözingenfeld» (Arbeitsbeginn: Dezember 2019) geprüft werden.

Ausgangslage

Ziele

(3) Zürichstrasse:
Verbesserte Integration der Velos im Strassenraum und Sicherung der Velos mittels neuer Nutzung des Strassenraumes oder eventuell Verbreiterung des Profils. Dabei gilt es, Eingriffe zu prüfen wie etwa die Verbreiterung der geteilten Busspur und die Schaffung eines genügend breiten, vom Gegenverkehr getrennten Velostreifens.

(6) Kreisel Zürichstrasse/Renferstrasse/Oppligerstrasse:
Prüfen einer möglichen Veloverkehrsführung ausserhalb des Kreisels auf der Ost-West-Achse.

(6) Kreisel Zürichstrasse/Communaux:
Prüfung einer möglichen Veloverkehrsführung ausserhalb des Kreisels auf der Ost-West-Achse (zusammen mit Fussgängerstreifen).

(6) Anschluss an künftige Nord-Süd-Direktroute (künftige Autobahnunterführung Bözingenfeld–David-Moning-Strasse, vgl. Massnahme 70):
Sicherung der Querung (geeignete Mittelinsel für die Querung in zwei Etappen) und der Linksabbieger.

Nutzen und Chancen

Diese Massnahme verbessert die Sicherheit und den Komfort auf dieser Hauptverbindung der zentralen Ost-West-Achse, d. h. des Rückgrats des Bieler Velonetzes (Direkt- und Komfortnetz).

Abhängigkeiten

- Massnahme 70 (Autobahnunterführung Bözingenfeld)
- «Mobilitätskonzept Bözingenfeld» (Arbeitsbeginn: Dezember 2019)

Kosten: [X] <5 Mio. [ ] 5–10 Mio. [ ] >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Mobilitätskonzept Bözingenfeld: 1,5 Jahre
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur

Autobahnunterführung Bözingenfeld 70

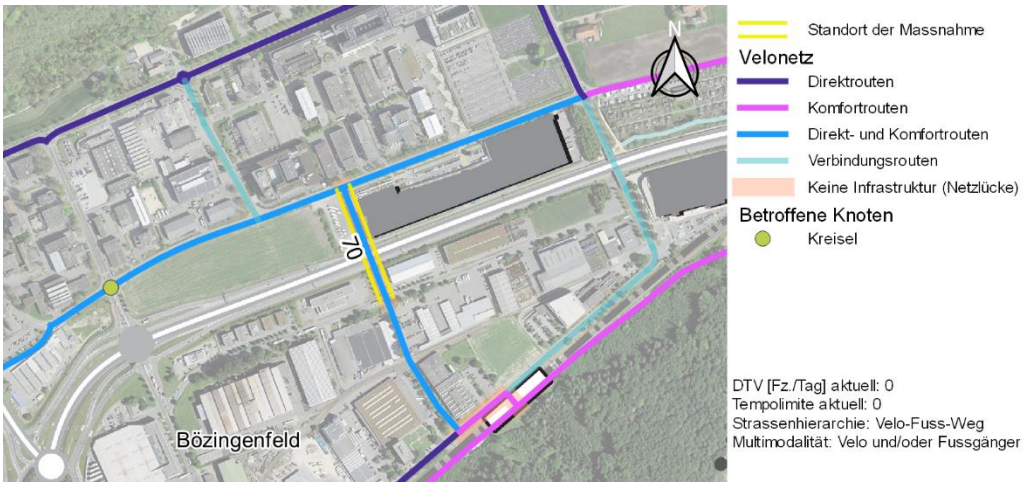
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel (Projektverantwortung), ASTRA, Privateigentümer
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur, Abteilung Öffentliche Sicherheit; ASTRA; Tiefbauamt (TBA), Oberingenieurkreis III, Abteilung Wasserbau

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

In diesem Sektor ist das Velonetz nicht engmaschig genug, weil in einem Umfeld von rund einem Kilometer kein Übergang über die Autobahn besteht. Anders gesagt: Zwischen dem Bahnhof Bözingenfeld und dem Zentrum des Bözingenfelds besteht keine direkte Veloverbindung.

Von dieser Massnahme sind Liegenschaften des ASTRA und Privater betroffen.

Ausgangslage

Ziele

(1) Autobahnunterführung Bözingenfeld:
Bau einer LV-Unterführung unter der Autobahn, idealerweise mit getrennter Fuss-/Velo-Verkehrsführung. Die Breite der Velospur muss für das Kreuzen und Überholen ausreichen, und die Velospuren müssen den geltenden Normen entsprechen. Es müssen geeignete, normgemässe Zufahrtsrampen mit einer Neigung von weniger als 10 Prozent vorgesehen werden. Idealerweise sollte das Projekt auch eine zusätzliche Zugangstreppe für Fussgänger einschliessen.

Anschlussstellen:
- Im Süden liegt die Anschlussstelle direkt beim Mohnweg, um eine kontinuierliche Routenführung zu gewährleisten. Zugleich ist der Mohnweg zu sichern.
- Im Norden muss die Anschlussstelle in einer Zweckmässigkeitsstudie geprüft werden: entweder via bestehender Privatparkplatz oder im Osten auf einem unbebauten Grundstück.

Die Einmündung in die Zürichstrasse und deren Querung muss gesichert werden (Massnahme 69), namentlich um die Direktroute nach Norden via David-Moning-Strasse durchgehend zu machen (Mittelinsel für Querung in zwei Etappen).

Nutzen und Chancen

Diese Massnahme schliesst eine Lücke des Direktnetzes im Sektor Bözingenfeld und bietet eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung durch die Industrie- und Geschäftszone Bözingen. Diese ist erforderlich, um den Bahnhof Bözingenfeld direkt an das Zentrum der Industriezone anzuschliessen. Überdies schafft sie neue Möglichkeiten für schnelle Velofahrten und verringert die Umwege zwischen der Solothurnstrasse im Norden, dem südlichen Bözingenfeld und den Südquartieren.

Abhängigkeiten

- Massnahme 69 (Zürichstrasse)

Kosten: ☐ <5 Mio. ☒ 5–10 Mio. ☐ >10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Zweckmässigkeitsstudie zur näheren Bestimmung des Bauwerks (Verlauf, Geometrie) und der Anschlussstellen: 1 Jahr
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Submission/Ausschreibungsverfahren Ausführungsprojekt: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau/Statik
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur

Seilerweg–Marie-Louise-Blösch-Weg 71

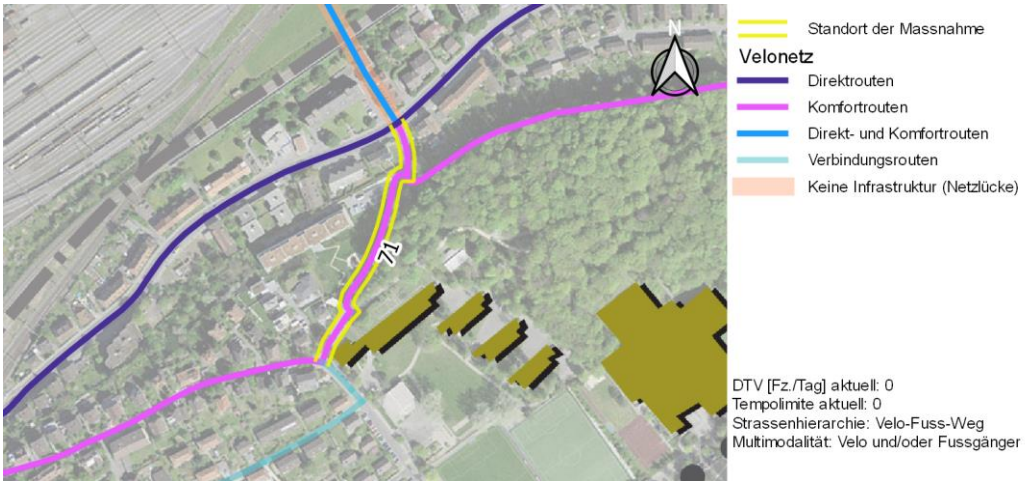
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer	Stadt Biel; Privateigentümer
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung; Privateigentümer, Amt für Wald und Naturgefahren (AWN)

Priorität	Langfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur
***Realisierungshorizont**	> 2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Kreuzung Seilerweg/Marie-Louise-Blösch-Weg ist für den Veloverkehr insbesondere hangaufwärts von der Mettstrasse aus Richtung Lindenquartier problematisch, was Erschliessung und Sicherheit anbelangt. Es ist angesichts der Steigung und der Hindernisse praktisch unmöglich, diese Route ohne Absteigen zu fahren. Dieser Abschnitt liegt auf der Komfortroute und besonders für die Einwohnerschaft des Lindenquartiers bzw. aus dem Süden der Agglomeration (Brügg), die ins Zentrum von Mett oder ins Bözingenfeld fahren wollen, von grosser Bedeutung. Er wird noch an Bedeutung gewinnen, wenn die Passerelle über den Güterbahnhof fertiggestellt sein wird.
Von dieser Massnahme sind Liegenschaften Privater betroffen.

Ausgangslage

Ziele

(1) Kreuzung Seilerweg/Marie-Louise-Blösch-Weg:
Prüfung der Möglichkeit einer Fussgänger-/Velo-Infrastruktur, mit der die Velos ohne Absteigen fahren können (z. B. in beide Richtungen befahrbare Rampe mit angemessener Steigung). Angesichts der grossen Steigung und dem nahegelegenen Wald ist vorerst eine Machbarkeitsstudie vorzunehmen, um die technischen und finanziellen Implikationen eines solchen Projekts zu ermitteln.

Nutzen und Chancen

Mit dieser Massnahme lässt sich eine Lücke im Komfortnetz zwischen Lindenquartier und Mettquartier schliessen, womit zwischen dem Südosten der Agglomeration (Brügg) und dem Bözingenfeld eine direkte Komfortroute via Mett entsteht. Diese Verbindung bietet der Bevölkerung des Lindenquartiers auch einen Anschluss an die Mettstrasse. Mit dem Bau der Güterbahnhof-Passerelle würde ihre Bedeutung noch grösser, weil so eine durchgehende Komfortrute bis Gurzelen entstehen würde.

Abhängigkeiten

- Massnahme 40 (Güterbahnhof-Passerelle)

Kosten: ☐ < 5 Mio. ☒ 5 – 10 Mio. ☐ > 10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Machbarkeitsstudie zur Bestimmung der technischen und finanziellen Implikationen des Bauwerks: 2 Jahre
2) Zweckmässigkeitsstudie zur näheren Bestimmung des Bauwerks (Verlauf, Geometrie) und der Anschlussstellen: 2 Jahre
3) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
4) Submission/Ausschreibungsverfahren Ausführungsprojekt: 1,5 Jahre
5) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau/Statik
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur

Verbindung Hauserwehr–Gerbergasse via Wildermethmatte 72

(Fuss-Velo-Verbindung entlang der kleinen Schüss)

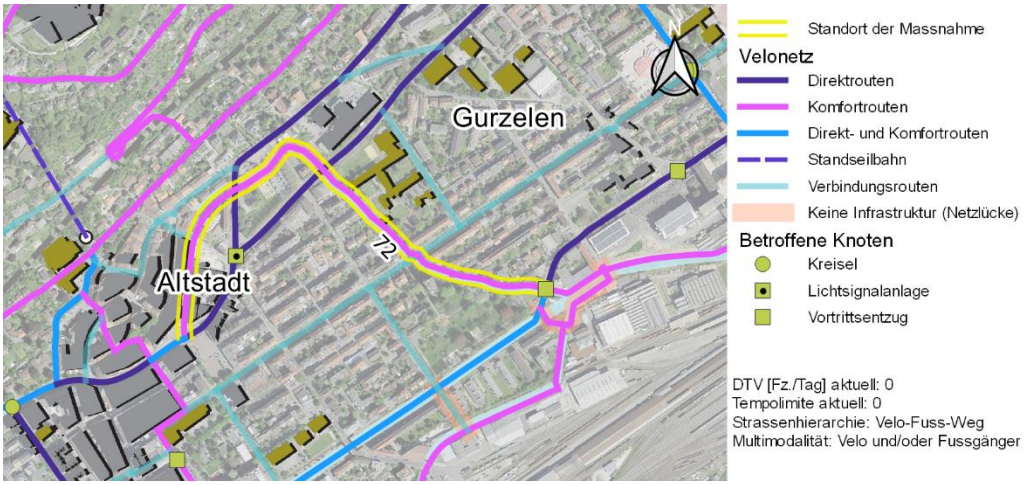
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel; Privateigentümer
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur, Abteilung Schulen und Sport, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Privateigentümer

Priorität	Langfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur
***Realisierungshorizont**	> 2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Ein Teil dieses Streckenabschnitts, namentlich auf dem Schleusenweg zwischen Hauserwehr und General-Dufour-Strasse, existiert und ist für den Velo- und den Fussverkehr nutzbar. Zwischen General-Dufour-Strasse und Georg-Friedrich-Heilmann-Strasse steht der Weg der Rittermatte-Schule entlang nur noch den Fussgängern offen, weil die lichte Breite nicht gross genug ist. Dasselbe gilt auf der Wildermethmatte. Zwischen Georg-Friedrich-Heilmann-Strasse und Bubenbergstrasse ist die Route unterbrochen. Dann besteht wieder eine Verbindung, die aber auf dem ersten Abschnitt der Gerbergasse suboptimal ist.
Mit dieser Massnahme lässt sich das Verbindungsnetz in der Innenstadt verdichten, indem eine direkte, sichere Veloverbindung bis zur zentralen Fuss-Velo-Achse an der Schüss entsteht, die zudem verschiedene Bildungs- und Freizeitschwerpunkte miteinander verbindet.
Von dieser Massnahme sind Liegenschaften Privater betroffen.

Ausgangslage

Ziele

(1) Fuss-Velo-Verbindung entlang der kleinen Schüss:
Schaffung einer durchgehenden Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr an der kleinen Schüss zwischen Hauerwehr und Gerbergasse via Wildermethmatte. Für die Umsetzung dieser Massnahme sind die Entwicklungen im Sektor als günstige Gelegenheiten zu nutzen.

Nutzen und Chancen

Mit dieser Massnahme lässt sich das Komfortnetz in der Innenstadt verdichten, indem der kleinen Schüss entlang eine direkte Verbindung zwischen Innenstadt und der LV-Hauptachse an der Schüss entsteht. Damit werden auch verschiedene Freizeitschwerpunkte (Wildermethmatte samt Pumptrack, Schüssufer) und Bildungsstätten (Rittermatte-Schule) miteinander verbunden. Diese Verbindung ist für Kinder, Schülerinnen und Schüler von Bedeutung.

Abhängigkeiten

- Massnahme 69 (Zürichstrasse)

Kosten: ☐ < 5 Mio. ☒ 5 – 10 Mio. ☐ > 10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Zweckmässigkeitsstudie zur näheren Bestimmung des Bauwerks (Verlauf, Geometrie) und der Anschlussstellen: 1 Jahr
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Submission/Ausschreibungsverfahren Ausführungsprojekt: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau/Statik
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur

Bubenbergstrasse 73

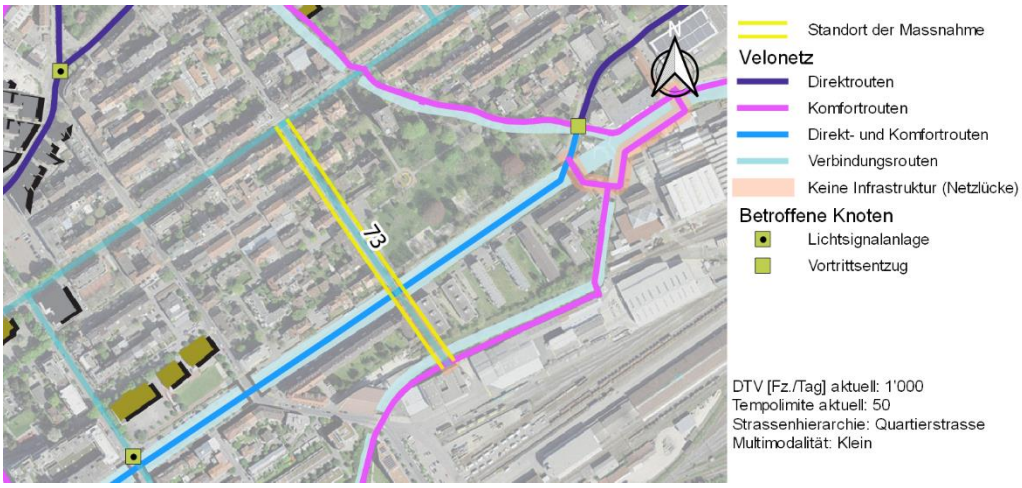
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel; Privateigentümer
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung; Privateigentümer; Amt für Wasser und Abfall

Priorität	Kurzfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur 4) Verkehrsberuhigung
***Realisierungshorizont**	2022–2028		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Die Bubenbergstrasse zwischen General-Dufour-Strasse und Schüssquais ist eine wichtige Quartierverbindung für den Velo- und den Fussverkehr. Sie nimmt mehrere Funktionen wahr, denn sie verbindet das Wohnquartier mit dem Stadtpark als Erholungs- und Freizeitschwerpunkt und mit den anliegenden öV-Haltestellen, aber auch mit der General-Dufour-Strasse und somit mit der Innenstadt sowie mit den Schüssquais und damit mit dem Velo-Komfort- und -Direktnetz der Stadt. Doch muss die Strasse mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen, also einer Temporeduktion, noch an Sicherheit gewinnen.
Zurzeit besteht eine Fussgängerpasserelle über die Schüss, die das Wohnquartier südlich der Schüss mit dem öV-Netz und der Innenstadt verbindet. Diese steht aber nicht für den Veloverkehr offen und muss in den nächsten Jahren saniert werden. Diese Sanierung könnte eine Gelegenheit darstellen, um für den Fuss- und den Veloverkehr eine komfortable und sichere Querung der Schüss zu bieten und zudem den Stadtpark und die Innenstadt zu erschliessen.

Ausgangslage

Ziele

(1) Bubenberg-Passerelle (zwischen Holunderweg und Oberem Quai):
Bei der Sanierung Verbreiterung der Passerelle, um sowohl Fuss- als auch Veloverkehr zu ermöglichen und eine Verbindung zwischen dem Wohnquartier südlich der Schüss und dem Stadtpark herzustellen. Verlängerung der Route bis zum Holunderweg, um das Bubenbergquartier an das Komfortnetz entlang der kleinen Schüss anzubinden.

(4) Bubenbergstrasse:
Prüfung verkehrsberuhigender Massnahmen zur Sicherung des Velo- und Fussverkehrs.

Nutzen und Chancen

Mit dieser Massnahme lässt sich das Wohnquartier zwischen Güterbahnhof und Schüss direkt und sicher an den Stadtpark, an die öV-Haltestellen und an die Innenstadt anbinden. Diese Massnahme nutzt die Sanierung der bestehenden Fussgängerpasserelle als Gelegenheit, um eine Verbindung zu schaffen, die sowohl für den Fuss- als auch für den Veloverkehr offensteht und so zwei Wohnquartiere und Erholungsgebiete miteinander verbindet.

Abhängigkeiten

- Massnahmen 34 (Général-Dufour-Strasse) und 37 (Oberer Quai (Ost))
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Biel-Seeland, Massnahme BBS.LV-Ü.7.4 (ARE-Code 0371.3.021)

Kosten: [X] < 5 Mio. [ ] 5 – 10 Mio. [ ] > 10 Mio.

Planungsstand

Vorstudie in Arbeit

Weiteres Vorgehen

1) Zweckmässigkeitsstudie zur näheren Bestimmung des Bauwerks (Verlauf, Geometrie) und der Anschlussstellen: 1 Jahr
2) Projektstudie (Vorprojekt, Ausführungsprojekt): 2 Jahre
3) Ausschreibungsverfahren, Bewilligungsverfahren, Finanzierung: 2 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Stadtplanung
- Tiefbau/Statik
- Wasserbau
- Umwelt
- Landschaftsarchitektur

Verbindung ab Ende Mettlenweg (Unterführung) bis Gemeindegrenze dem Bahngleis entlang

74

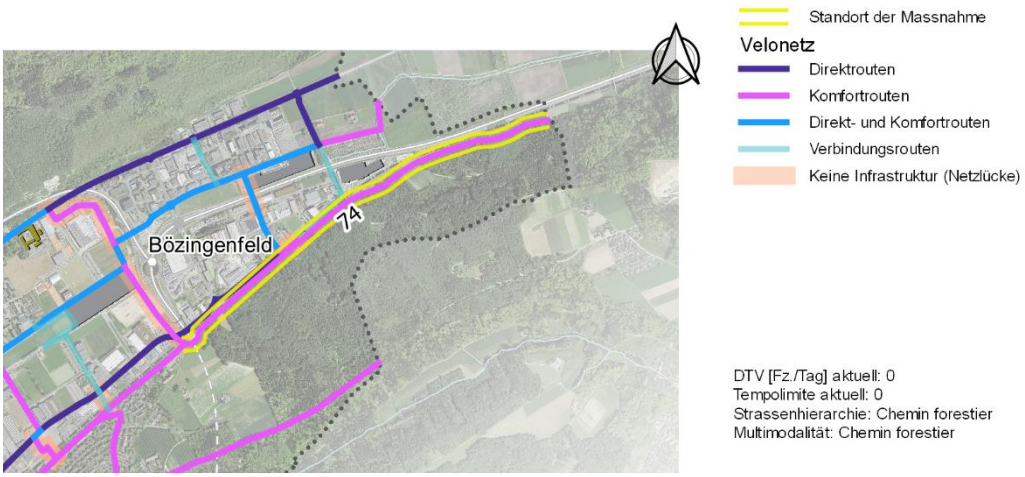
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Privateigentümer; Amt für Wald und Naturgefahren(AWN), Gemeinde Safnern

Priorität	Mittelfristige Massnahme	**Art der Massnahme**	5) Markierung und/oder punktuelle Signalisation
***Realisierungshorizont**	2028–2035		

Stand der Koordination Vororientierung

Die Massnahme auf einen Blick



Diagnose und Problematik

Der Weg dem Bahngleis der SBB entlang, der vom Ende des Mettlenwegs bis zur Gemeindegrenze von Safnern reicht, ist zurzeit ein Land- und Forstwirtschaftsweg, der mit dem Schild 2.14 «Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder» signalisiert ist. Von Rechts wegen können Velos und leichte Elektrovelos (25 km/h) auf diesem Weg fahren, nicht aber schnelle Elektrovelos (45 km/h) mit eingeschaltetem Motor. Mit dieser Komfortroute werden die Nachbargemeinden Safnern und Pieterlen unter anderem an den Bahnhof und an die Gewerbezone Bözingenfeld angeschlossen. Es handelt sich um eine Einfallspforte in die Stadt und eine sichere Verbindung abseits des motorisierten Verkehrs.
Von dieser Massnahme betroffen ist eine Waldzone, die für das Pflanzen- und Tierreich von grosser Bedeutung ist.

Ausgangslage

Ziele

(1) Weg dem Bahngleis entlang:
Abklärung, inwiefern sich die Signalisation «Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder» (Signal 2.14) durch das Signal 2.13 «Verbot für Motorwagen und Motorräder» ersetzen lässt. Angesichts der Waldnähe, ist vorgängig eine Machbarkeitsstudie vorzunehmen, um die technischen Implikationen eines solchen Projekts zu ermitteln. Zudem ist eine enge Koordination mit den Nachbargemeinden erforderlich, um die Netzverlängerung zu gewährleisten.

Nutzen und Chancen

Diese Massnahme füllt eine Lücke im Komfortnetz zwischen der Gemeindegrenze westlich des Bözingenfelds und der Gewerbezone Bözingenfeld. Dieser Streckenabschnitt stellt eine Einfallspforte in die Stadt dar, die abseits des motorisierten Verkehrs gelegen ist und zudem den Bahnhof Bözingenfeld mit dem Geyisriedquartier und den Nachbargemeinden verbindet.

Abhängigkeiten

Kosten: [x] < 5 Mio [ ] 5 – 10 Mio. [ ] > 10 Mio.

Planungsstand

Prinzip

Weiteres Vorgehen

1) Anpassung Signalisation: 1 Jahr
2) Projektstudie (Vorprojekt und Ausführungsprojekt): 1,5 Jahre
3) Submission/Ausschreibungsverfahren Ausführungsprojekt: 1,5 Jahre
4) Ausführung

Erforderliche Fachkompetenzen

- Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Umwelt (Forstwirtschaft)

Verbindungsnetz im Bözingenfeld 75

Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur; Kanton Bern, Oberingenieurkreis III; ASTRA; Verkehrsbetriebe Biel (VB); Aare Seeland mobil AG (asm), je nach Strassenart und Projekt

Prioriät		**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur
***Realisierungshorizont**	2020–2035		

Stand der Koordination Zwischenergebnis

Ziel

Im Rahmen einer eigenständigen Studie Prüfung der Entfaltung eines Velonetzes, das feinmaschiger ist als das geplante und das die künftigen Entwicklungsprojekte in der Gewerbezone Bözingenfeld berücksichtigt.

Handlungsgrundsätze

Durchführung einer Studie zur lokalen Bestimmung der feinverteilenden Velorouten auf Quartierebene auf der Grundlage der Studie «Gesamtkonzept Mobilität und Stadtraum Bözingenfeld» (Urheberschaft Abteilung Städtebau) und in Übereinstimmung mit der laufenden Siedlungsentwicklung in der Zone Bözingenfeld.

Knotenanalyse 76

Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit; Kanton Bern, Oberingenieurkreis III; ASTRA; Verkehrsbetriebe Biel (VB); Aare Seeland mobil AG (asm), je nach Strassenart und Projekt

Stand der Koordination Festsetzung

Diagnose und Problematik

Bei der Sanierung von Kreuzungen oder ihrer Neugestaltung im Rahmen einer Stadtplanunglichen Gesamterneuerung müssen gewisse Elemente systematisch an allen Knoten geprüft werden. Nachstehend wird eine Checkliste der baulichen und funktionalen Elemente von Kreuzungen vorgeschlagen, die zu prüfen sind, um die Sicherheit des Veloverkehrs zu gewährleisten.
Dabei gilt zu beachten, dass auf den Hauptstrassen mit grossem Verkehrsaufkommen und auf den Kreuzungen und Einspurstrecken die Velostreifen rot grundiert werden können. Diese Massnahme ist nur dort einzusetzen, wo die Velos durch unachtsame Autofahrende gefährdet werden könnten (insb. bei Vortrittsmissachtung). Die möglichen Standorte einer roten Grundierung haben den «Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn» des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zu genügen.

Checkliste für problematische Kreuzungen
Zuerst prüfen, ob eine andere Kreuzungsform geeigneter wäre (LSA, Kreisel, Vortrittsentzug, Rechtsvortritt).
Danach die Funktionsweise und die Ausgestaltung der Kreuzung anhand der nachstehenden Checkliste prüfen:
- Kreuzung mit Vortrittsentzug
- Kreisel
- Kreuzung mit Lichtsignalanlage (LSA)

Kreuzung mit Vortrittsentzug
Verbesserung der Sicherheit für den abzweigenden Veloverkehr auf drei- oder vierarmigen Kreuzungen mit Vortrittsentzug:
- Aufheben von Angewöhnungs- und Beschleunigungsstrecken sowie Bypässen (falls mit Verkehrsaufkommen vereinbar).
- Bau physischer Mittelinseln bei der Verzweigung, um das Abbiegen zu schützen bzw. die Querung in zwei Etappen zu ermöglichen.
- Einrichten eines indirekten Linksabbiegens (Markierung oder eigene Zone) für weniger versierte Velofahrende oder als Alternative bei grossem Verkehrsaufkommen, das einen Spurwechsel zum geeigneten Zeitpunkt verunmöglicht.

Kreisel
Die Velos dazu bringen, in der Mitte der Einfahrt und der Kreisfahrbahn zu fahren, damit sie nicht überholt werden. Die Kreisel velokonform ausgestalten:
- Einstreifige Kreisfahrbahn (max. 6 m), höchstens eine Spur pro Arm (3,5-4 m)
- Grosse Deflektion, um das Tempo des motorisierten Verkehrs zu senken
- Velo-Bypässe, wenn für die Velos ein realer Sicherheitsnutzen nachweisbar ist.
- Besonderes Augenmerk auf die Ausgestaltung des Mittelbereichs (z. B. erhöhte Mittelinsel, um die Durchsicht zu verhindern und das Tempo des motorisierten Verkehrs zu senken).
- Velostreifen rund 20 Meter vor dem Kreisel unterbrechen
- Randsteinabsenkung rund 10 Meter vor dem Fussgängerstreifen als Fluchtweg

Kreuzung mit Lichtsignalanlage
Die Kreuzungen mit Lichtsignalanlage (LSA) velokonform ausgestalten:
- Ausgeweitete Velostreifen (Velosäcke) bei allen Einspurstrecken, namentlich Linksabbiegern
- Indirektes Linksabbiegen, wo immer möglich
- Randsteinabsenkung, um je nach Versiertheit der Velofahrenden zusammen mit den Fussgängern queren zu können

Die Velos bei der LSA-Steuerung berücksichtigen:
- Sensor rund 20–25 Meter vor dem Velosack für die Anmeldung
- Bei T-Kreuzungen Dauergrün für Geradeausfahrten prüfen
- Frühgrün für Velos, um Konflikte beim Rechtsabbiegen zu vermeiden
- Eigene Velophase, insbesondere bei Konfliktsituationen mit grossem Verkehrsaufkommen
- Bestehende LSA systematisch auf Velokonformität prüfen
-

Neue Verkehrsregel per 1. Januar 2021: Rechtsabbiegen bei Rot für Velofahrende

Mit Inkrafttreten der neuen Verkehrsregel per 1. Januar 2021 sind die Velofahrenden gemäss Artikel 69*a* Signalisationsverordnung neu berechtigt, an Kreuzungen mit dem neuen Signal «Rechtsabbiegen für Radfahrer gestattet» (5.18) bei Rot rechts abzubiegen. Mit diesem Signal bedeutet das Rotlicht für die Berechtigten «Kein Vortritt». Doch ist diese Regel bei LSA nur anwendbar, wenn das entsprechende Schild angebracht ist.

Signal 5.18
Rechtsabbiegen für Radfahrer gestattet

Ziel

Analyse der Kreuzungen mit LSA, die für das Rechtsabbiegen bei Rot in Frage kommen. Ausrüstung der geeigneten Kreuzungen mit Signal 5.18.

Illustration

Knotentyp	Zu prüfende Aspekte
Unter-/Überführung	• Breite der Unter-/Überführungen • Rampe • Beleuchtung
Lichtsignalanlage	• Velospezifische/-konforme Steuerung • Ausgeweiteter Velostreifen («Velosack») • Profilabhängige Berücksichtigung aller Einspurstrecken (insb. Linksabbiegen)
Kreisel	• Anzahl und Breite der Ein-/Ausfahrtspuren • Kreiseldurchmesser • Abstand zwischen Ende der RVA und Kreisel, Verflechtung mit MIV
Rechtsvortritt	• Grösse des Knotens
Vortrittsentzug	• Profilabhängige Berücksichtigung aller Einspurstrecken (insb. Linksabbiegen)

Veloabstellplätze 77

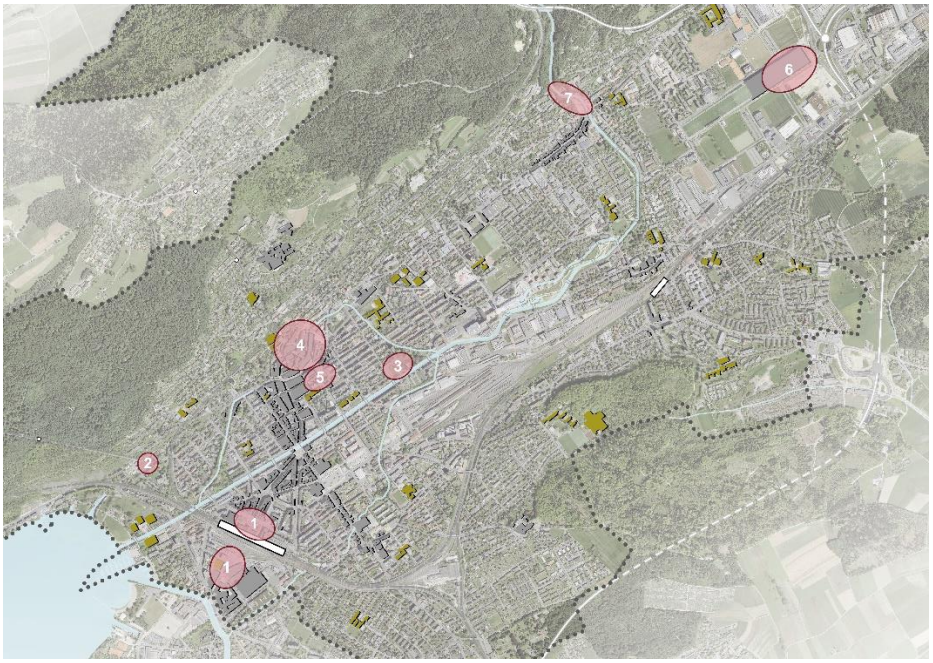
Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit

Priorität		**Art der Massnahme**	1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur
***Realisierungshorizont**	2020–2035		

Stand der Koordination Festsetzung

Wichtigste Standorte für zusätzliche Veloabstellplätze



1. Bahnhofplatz
2. Standseilbahnen
3. Stadtpark
4. Altstadt
5. Collègegasse
6. Bei der Tissot Arena
7. Bei der Zufahrt zur Taubenlochschlucht / Zentrum von Bözingen

Allgemeine Grundsätze

Bahnhöfe und öV-Haltestellen

Die Stadt gewährleistet, dass die Anzahl und Qualität der bereitstehenden Veloabstellplätze bei den Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ausreichend ist und dass sie einfach erreichbar sind. Bei den Bahnhöfen und den wichtigeren öV-Haltestellen werden die Abstellplätze durch Velostationen ergänzt.

Öffentlicher Raum:

Die Stadt gewährleistet, dass die Anzahl und Qualität der bereitstehenden Veloabstellplätze im öffentlichen Raum und bei den öffentlichen Einrichtungen ausreichend ist und dass sie einfach erreichbar sind.

Städtische Gesetzgebung:

Die Stadt bestimmt im Stadtplanunglichen Reglement die Anzahl der erforderlichen Abstellplätze sowie die Qualitätsstandards für die Abstellplätze in den Gebäuden und Einrichtungen. Dabei stützt sie sich auf die einschlägigen Normen und Richtlinien.

Qualität

Die Stadt zielt generell auf die Entwicklung besserer Abstellinfrastrukturen ab und stellt namentlich gedeckte, gesicherte Plätze mit Anbindevorrichtungen und Ladeanlagen für Elektrovelos in den Velostationen bereit. Der Kinder- und Warentransport per Velo nimmt seit einigen Jahren äusserst stark zu. Hauptsächlich in der Innenstadt müssen angemessene Abstellinfrastrukturen für Spezialvelos geprüft und entwickelt werden, um das Abstellen im Fussgängerbereich zu vermeiden.

Ausgangslage

Private Abstellplätze

- Fakt ist: In der Agglomeration Biel verfügen 84 Prozent der Bevölkerung über einen Veloabstellplatz am Wohnort. Arbeitnehmende und Personen in Ausbildung verfügen in 77 Prozent der Fälle über einen Veloabstellplatz am Arbeits- oder Ausbildungsort. Das sind grosse Zahlen, doch sagen sie nichts darüber aus, wie verfügbar diese Plätze effektiv sind (Übereinstimmung Angebot/Nachfrage).
- Ziel: Benutzerzufriedenheit mit dem Abstellplatzangebot am Wohn- bzw. Arbeits- und Ausbildungsort prüfen und bei Bedarf steigern, namentlich mit Informationen an die Eigentümer und bei Baugesuchen.
- Massnahmen: Aktualisierung des Baureglements für die verschiedenen Zonen mit Planungspflicht, um die Dimensionierung der Veloabstellplätze systematisch zu berücksichtigen und eine grosse Benutzerzufriedenheit zu erzielen.

Bike & Ride

Zur Förderung der Multi- und Intermodalität müssen die Bike&Ride-Abstellanlagen dort, wo es die Nachfrage gebietet, ausgebaut werden. Wie die Analyse zeigt, ist das Veloabstellplatzangebot in Biel, speziell in der Innenstadt, relativ dicht und grosszügig ausgelegt. Doch hat sich auch ergeben, dass ein zusätzlicher Bedarf an Bike&Ride-Angeboten an folgenden Orten besteht:

- Priorität 1: Hauptbahnhof, Talstationen der Leubringen- und Magglingenbahn (bestehendes Angebot ausgeschöpft);
- Priorität 2: Bahnhöfe Mett und Bözingenfeld (beschränktes Angebot, aber aktuell Reserven verfügbar);
- Priorität 3: wichtigste Bushaltestellen (oft nahegelegene Veloabstellplätze vorhanden, aber durch B&R ergänzungsbedürftig): beispielsweise Kreuzplatz, Orpundplatz, Zentrum Bözingen, Bözingen/Taubenloch, Omega, Mühlebrücke, Friedhof.

Hauptsignalisation für Velos und Elektrovelos 78

Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer: Stadt Biel
Federführung: Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur, Dienststelle Strasseninspektorat
Weitere Betroffene: Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung, Abteilung Öffentliche Sicherheit

Priorität
***Realisierungshorizont** 2020–2035

Art der Massnahme Signalisationsmassnahme

Stand der Koordination Festsetzung

Ziel

Sicherstellung eines guten Nebeneinanders des Fuss- und Veloverkehrs in gemischt genutzten Bereichen (hauptsächlich auf Komfort- oder Verbindungsrouten), um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten und Nutzungskonflikte zu reduzieren (zu schnelles oder zu nahes Überholen, Überraschungseffekt und Verschrecken usw.).

Handlungsgrundsätze

Planung einer an den Ort angepassten Signalisation unter Berücksichtigung der Besonderheiten aller Verkehrsteilnehmenden und hauptsächlich der Geschwindigkeit (Elektrovelos 25 km/h und 45 km/h).
Die wichtigsten Verkehrssignale für Velo- und Elektrovelofahrende und die daraus abgeleitete Funktionsweise der Gestaltung gemäss Signalisationsverordnung (SSV) werden im Folgenden aus juristischer Sicht ausgeführt.

Illustration des Schildes	Bezeichnung des Schildes	Velo und Elektro-velo 25 km/h	Elektrovelo 45 km/h	Bemerkungen
	Radweg, Signal 2.60	Benützung obligatorisch	Benützung obligatorisch	Fussgänger und Nutzer von fahrzeugähnlichen Geräten (fäG) sind erlaubt, wenn Trottoir und Fussweg fehlen.
	Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen, Signal 2.63	Benützung obligatorisch	Benützung obligatorisch	Geteilte Fläche: Der Weg ist mit einer Markierung getrennt. Die Velofahrenden (einschliesslich Elektrovelos) müssen auf der für sie vorgesehenen Fläche fahren. Die grössten Probleme in Verbindung mit dieser Gestaltung sind, dass sehbehinderte Personen die Grenze nicht identifizieren können und wenig aufmerksame Fussgänger sich leicht auf der Velospur wiederfinden können – oder umgekehrt – was Nutzungskonflikte schafft.
	Gemeinsamer Rad- und Fussweg, Signal 2.63 .1	Benützung obligatorisch, Rücksicht auf Fussgänger	Benützung obligatorisch, Rücksicht auf Fussgänger	Gemischte Fläche: Der Weg wird ohne Trennung durch eine Markierung geteilt. Theoretisch müssen Velos (einschliesslich Elektrovelos) auf Fussgänger Rücksicht nehmen und gegebenenfalls anhalten. In der Praxis kann diese Gestaltung zu Problemen führen, wenn Velofahrende, welche die Infrastruktur nutzen müssen, mit hoher Geschwindigkeit nahe an Fussgängern vorbeifahren.
	Fussweg, Signal 2.61	Durchfahrt verboten	Durchfahrt verboten	Fussgänger und Nutzer von fäG müssen den Weg benützen, Velos sind verboten.

Illustration des Schildes	Bezeichnung des Schildes	Velo und Elektrovelo 25 km/h	VAE45	Bemerkungen
	Fussweg mit Zusatztafel «Velo gestattet», Signal 2.61	Benützung erlaubt, aber Fussgänger und fäG haben Vortritt	Benützung erlaubt, aber nur mit ausgeschaltetem Motor. Fussgänger und fäG haben Vortritt	Die Fussgänger können die gesamte Fläche nutzen und die Velofahrenden müssen im Schritttempo fahren und den Fussgängern den Vortritt lassen. Motorfahrräder und Elektrovelos 45 km/h dürfen nur mit ausgeschaltetem Motor fahren. Diese Regel gilt auch für Fussgängerzonen mit dem Zusatzschild «Velo gestattet». In der Praxis kennen indessen nur wenige Velofahrende (hauptsächlich Elektrovelos 45 km/h) die Regeln bezüglich Schritttempo und ausgeschaltetem Motor. Sie identifizieren sich fälschlicherweise mit dem Velopiktogramm und schaffen so Nutzungskonflikte.
	Fussgängerzone , Signal 2.59.3	Durchfahrt verboten, das Velo muss geschoben werden	Durchfahrt verboten, das Velo muss geschoben werden	Die Fussgängerzone ist Fussgängern und Nutzern von fäG vorbehalten. Die Velofahrenden, die sie durchqueren wollen, müssen ihr Velo schieben.
	Verbot für Fahrräder und Motorfahrräder, Signal 2.05	Durchfahrt verboten	Durchfahrt verboten	Die Velofahrenden müssen ihr Velo/Elektrovelo schieben.
	Signal 2.13, Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder	Durchfahrt gestattet	Durchfahrt gestattet	Auch die Elektrovelos 45 km/h dürfen den Veloweg benutzen.
	Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder, Signal 2.14	Durchfahrt erlaubt	Durchfahrt nur mit ausgeschaltetem Motor erlaubt	Ursprünglich wurde dieses Signal verwendet, um die Durchfahrt von lauten Fahrzeugen, einschliesslich Motorfahrrädern, in Wohnquartieren zu verhindern. Es wird auch anstelle des Signals 2.61 verwendet (Fussweg und Zusatztafel «Velo gestattet»). Elektrovelos 45 km/h müssen so ihren Motor ausschalten.

Ausbau Bikesharing 79

Zuständigkeiten

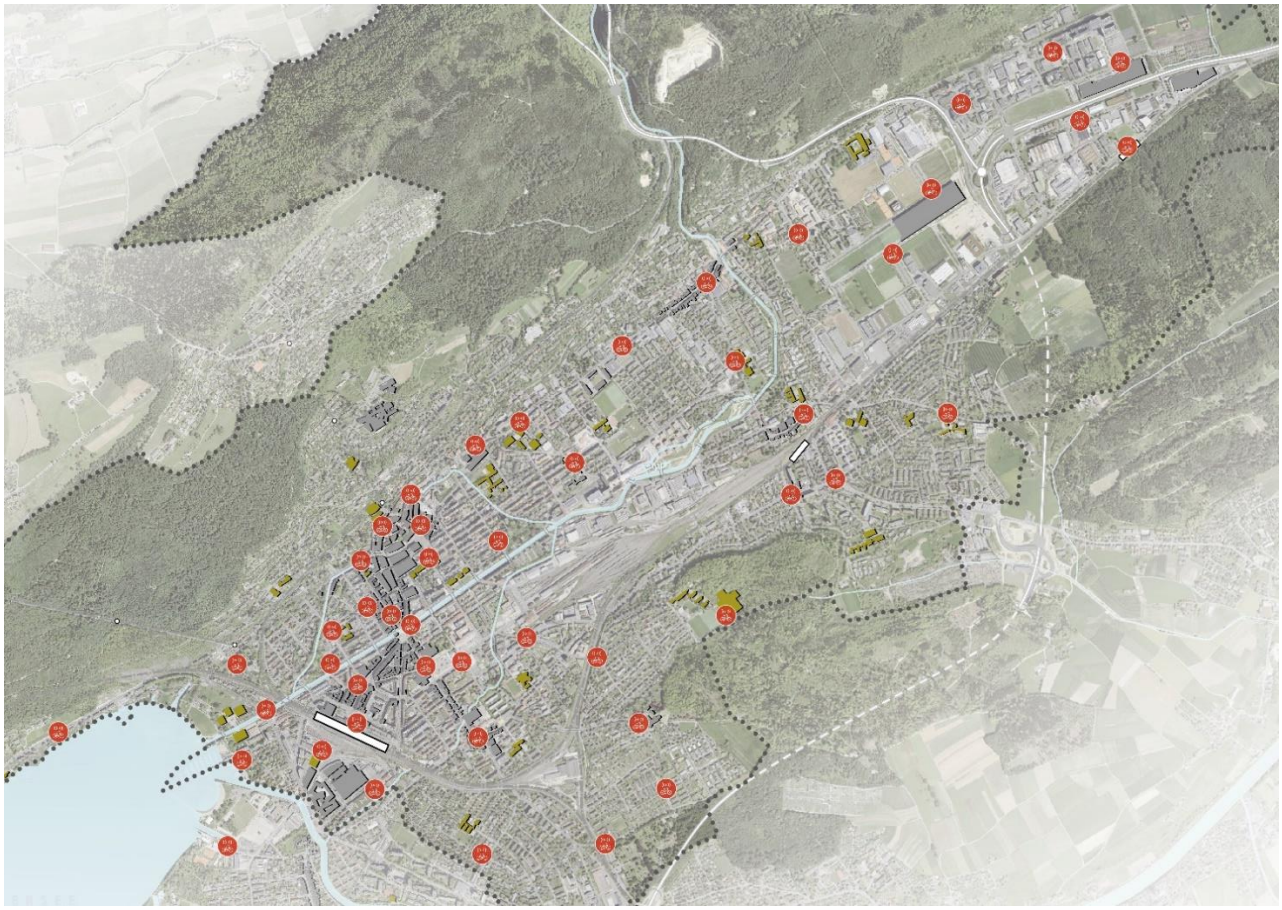
Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur, Betreiber des Bikesharingsystems,
Nachbargemeinden	(z. B. Nidau, Ipsach, Sutz-Lattrigen, Brügg, Schwadernau)

Priorität
***Realisierungshorizont** 2020–2035

Art der Massnahme 1) Neue Velo-Fussgänger-Infrastruktur

Stand der Koordination Festsetzung

Übersicht Bikesharing-Angebot



Ziel

Das Velofahren für möglichst viele Nutzungszwecke ausbauen, insbesondere für Gelegenheitsnutzer, Durchreisende aus beruflichen, touristischen und anderen Gründen, die sich möglichst rasch und aktiv fortbewegen wollen.
Das Bikesharing-Angebot für den Alltag und die Freizeit für alle Verkehrsarten und Benutzerprofile ausbauen.

Vorgeschlagene Massnahmen

Das Stationennetz des Bikesharingsystems nach folgenden Kriterien ausbauen:
Grosse Netzdichte:

- In den attraktivsten Gebieten in der Innenstadt und beim Hauptbahnhof
- Grosse Vielfalt und Komplementarität
- Vorgeschlagene Referenzdichte: 15 Stationen pro Quadratkilometer

Mittlere Netzdichte:

- In den städtischen Gebieten mit Beschäftigung bzw. Wohnraum
- Wichtige Erschliessungsfunktion für den öV und die zweitrangigen Zentren
- Vorgeschlagene Referenzdichte: 7 Stationen pro Quadratkilometer

Die Zahl der Nutzerinnen und Nutzer des Bikesharingnetzes steigern, d. h. die Zahl der Jahres- oder Monatsabonnemente sowie der Einmalnutzungen ohne Abo. Dazu den Betreiber des Bikesharingsystems zu folgenden Massnahmen anregen:

- Benutzerkommunikation und -information zum Dienstleistungsangebot via übliche Tools (Ausbau und Aktualisierung der Website, Entwicklung einer mobilen App, übliche Informationen – z. B. Netz, Funktionsweise und Kontakt – an jeder Station usw.)
- Vereinfachte Funktionsweise für eine schnelle, einmalige Systembenutzung ohne Anmeldung und Karte. Umsetzung eines funktionaleren Systems, das sich auch an Spontannutzer richtet (insb. Touristen, berufliche und andere Durchreisende, Interessierte usw.)
- Optimierung und Ertüchtigung der bestehenden Veloflotte, namentlich mit Elektrovelos
- Ausdehnung des Netzes auf die Nachbargemeinden, um das Netz und das Angebot durchgehend und einheitlich auszugestalten

CarVelo2Go: Kein Ausbau erforderlich; sieben neue Standorte sind bereits geplant.

Die Nachfrageentwicklung mit einem Monitoring überwachen.

Strassenunterhalt 80

Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur, Dienststelle Unterhalt
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Öffentliche Sicherheit

Priorität

***Realisierungshorizont** 2020–2035

Art der Massnahme Unterhaltsmassnahme

Stand der Koordination Festsetzung

Ziel

Unterhalt und Sanierung der Veloinfrastruktur wahrnehmen, um die Sicherheit der Velofahrenden zu gewährleisten. Von der Planung an bereits den gesamten Lebenszyklus der Anlage im Blick haben.

Handlungsgrundsätze

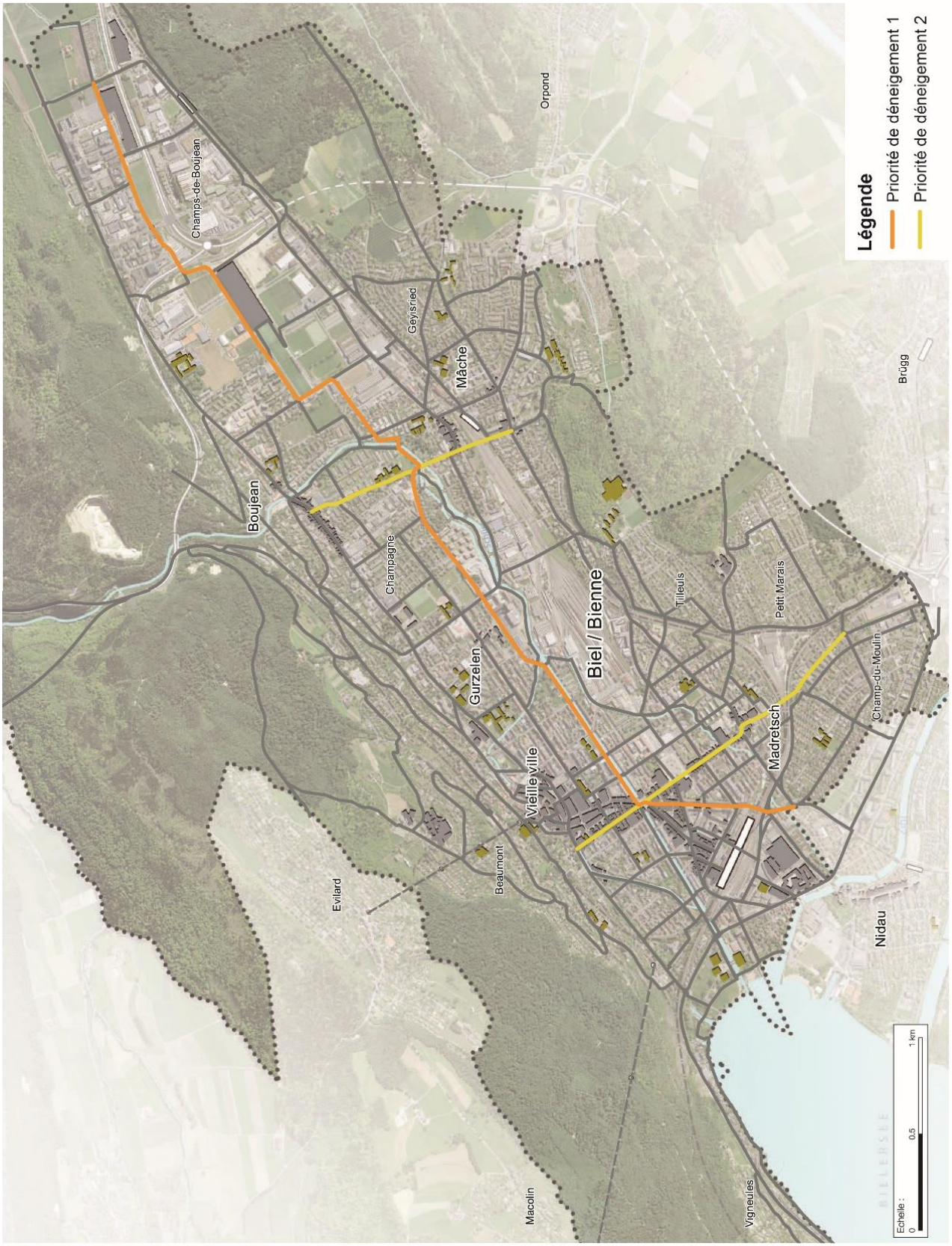
- Feste Fahrbahnbeläge auf den Hauptrouten vorsehen, um komfortables, schmutzfreies Fahren sowie Schneeräumung und Salzen zu gewährleisten.
- Routen beleuchten, um die Benutzersicherheit zu gewährleisten.
- Im Rahmen eines standardisierten, terminierten Unterhaltsprogramms durch die Direktion Bau die Sanierung der Beläge und die Reparatur von Rissen und Schlaglöchern gewährleisten.
- Die unverzügliche Reparatur punktueller Schäden gewährleisten.
- Einführung eines permanent funktionstüchtigen Entwässerungssystems dank ganzjähriger Reinigung und Frostvorbeugung.
- Gewährleistung des Veloverkehrs auch bei Schneefall dank Schneeräumung. Es ist insbesondere darauf zu achten, dass die Radverkehrsanlagen (RVA) nicht als Schneeablage für die MIV-Spuren dienen (vgl. Massnahme Winternetz).

Illustrationen

Velo-Winternetz und prioritäre Strecken

Ziel ist es, den Veloverkehr als eigenständige Verkehrsform für alle auch im Winter bei Schneefall dank der Räumung prioritärer Veloachsen zu gewährleisten.

Velo-Winternetz



Baustellen 81

Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur und Abteilung Hochbau
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Öffentliche Sicherheit

Priorität
***Realisierungshorizont** 2020–2035

Art der Massnahme Signalisations- und Unterhaltsmassnahme

Stand der Koordination Festsetzung

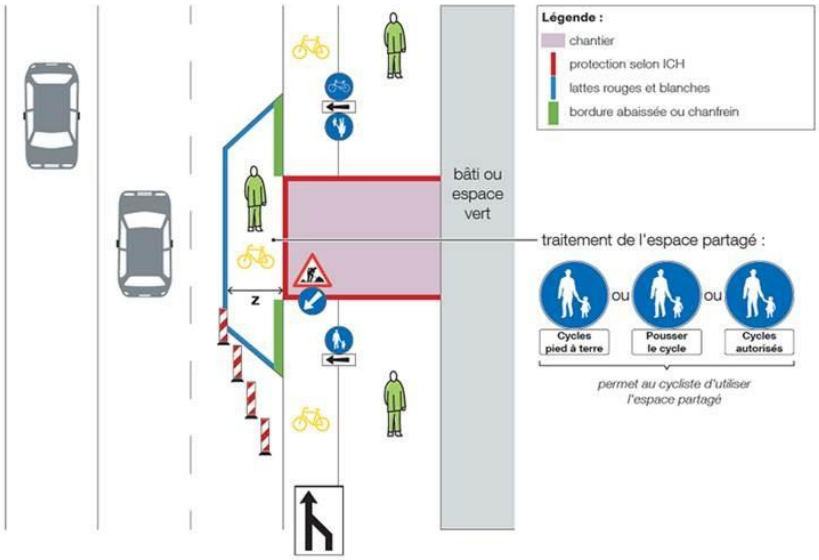
Ziel
Während Bauarbeiten das Velo als eigenständige Verkehrsart wahrnehmen, die Kontinuität der Veloverbindungen sicher, ununterbrochen und möglichst direkt gewährleisten.

Handlungsgrundsätze
Generell die Verbindung auf derselben Strasse beibehalten und sichern; Umleitungen bleiben die Ausnahme. Die Velofahrenden sollten zumindest die Möglichkeit haben, zwischen Mischverkehr mit MIV und Fussweg zu wählen. Wenn Umleitungen erforderlich sind, Konfliktsituationen zwischen Fuss- und Veloverkehr möglichst vermeiden. Wo immer möglich, sollte den Velofahrenden eine direkte Route ohne Abstehen, Absteigen oder Schieben angeboten werden.

Im Bereich der Baustelle:
- Eindeutige Führung des Veloverkehrs (Umleitungssignalisation)
- Bedarfsweise zusätzliche Massnahmen (Markierung, Signalisation, Velo-Gegenverkehr usw.)
- Temporeduktion
- Plötzliche Einengungen sind zu vermeiden

Illustrationen

Beispiel einer velotauglichen Baustelle



Mischflächen für Fuss- und Veloverkehr sind möglichst konfliktfrei auszugestalten.

Prävention von Velodiebstählen 82

Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Öffentliche Sicherheit
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung

Priorität

***Realisierungshorizont** 2020–2035

Art der Massnahme Präventionsmassnahme

Stand der Koordination Festsetzung

Ziel

Der Velodiebstahl ist eine wahre Plage, von der auch die Stadt Biel stark betroffen ist. Ein Grossteil der gestohlenen Velos wird nicht wiedergefunden oder die gefundenen Velos sind nicht erfasst und können ihrem Besitzer nicht zurückgegeben werden. Das Ziel ist, diesem Trend entgegenzuwirken und den Velodiebstahl weniger attraktiv zu machen.

Handlungsgrundsätze

Im Wesentlichen wird für die Vorbeugung von Velodiebstählen empfohlen:

- das Velo zuhause in einem geschlossenen Raum wie in der Garage, im Keller usw. abzustellen;
- das Velo im öffentlichen Raum an Veloabstellplätzen an einem Bügel gesichert oder an einem überwachten Ort wie einer Velostation abzustellen;

Prüfung der Möglichkeit auf Gemeindeebene, eine Lösung für den Velodiebstahl umzusetzen, wie beispielsweise das Lokalisierungssystem Trakyv.

Beispiel von Massnahmen gegen Velodiebstahl

- gesicherte oder überwachte Abstellplätze;
- das abgestellte Velo mit einem Schloss an einem Bügel sichern;
- Kennzeichnung des Rahmens und Erfassung in einem offiziellen Verzeichnis (z. B. Bicycode);
- Sender im Lenker (z. B. Trakyv);
- Erfassung des Velos in einem privaten Veloverzeichnis (z. B. Velofinder, Suisse Velo usw.).

Monitoring Veloverkehr 83

Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur

Priorität

***Realisierungshorizont** 2028–2035

Art der Massnahme Monitoringmassnahme

Stand der Koordination Festsetzung

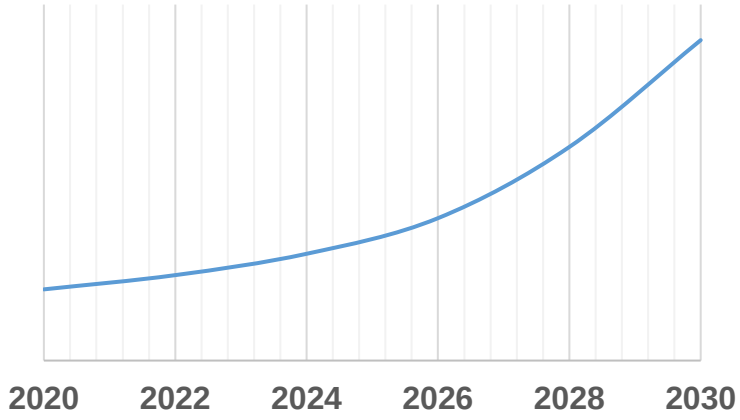
Ziele

- Die Entwicklung der Velofahrten und den Modalsplit in der Stadt Biel beobachten.
- Indikatoren zur Messung der politischen Veloförderungsmassnahmen erheben.

Handlungsgrundsätze

- Periodische bzw. ständige Zählung des Veloverkehrs
- Zählsäulen, um die Resultate publik zu machen
- Umfragen zur Velonutzung und zur Benutzerzufriedenheit
- Im Idealfall Monitoring in Zusammenarbeit mit der Agglomeration und den Nachbargemeinden

Illustrationen



Öffentliche Zählsäule, Hauptbahnhof Bern

Information und Kommunikation 84

Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur, Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel

Priorität

***Realisierungshorizont** 2020–2035

Art der Massnahme Kommunikations- und Informationsmassnahme

Stand der Koordination Festsetzung

Ziele

- Die aktuellen und potenziellen Benutzerinnen und Benutzer, die Durchreisenden auf dem Velonetz der Stadt Biel über neue Veloinfrastrukturen und bestehende Velodienstleistungen (Bikesharing, Velopumpen usw.) informieren.

Handlungsgrundsätze

- Erstellen einer Karte des Velonetzes in elektronischer oder gedruckter Form, die regelmässig aktualisiert wird.
- Regelmässige Kommunikation über neue Massnahmen und Infrastrukturen zugunsten des Veloverkehrs.
- Regelmässige Kommunikation über bestehende und neue Dienstleistungsangebote zugunsten des Veloverkehrs.

Beispiel

VELOguide Biel und Umgebung in gedruckter Form, der vom Tiefbauamt des Kantons Bern herausgegeben wird.

Veloförderung und Sensibilisierung 85

Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel

Priorität		**Art der Massnahme**	Promotions- und Sensibilisierungsmassnahme
***Realisierungshorizont**	2020–2035		

Stand der Koordination Festsetzung

Ziele

Für das Velo als eigenständigen und gleichwertigen Verkehrsträger Werbung machen. Für das Velofahren bei allen Benutzerkategorien und für alle Mobilitätsgründe Werbung machen. Die Bevölkerung für das Velo sensibilisieren, um das Nebeneinander und den gegenseitigen Respekt aller Verkehrsteilnehmenden zu verbessern.

Handlungsgrundsätze

- Entwicklung von Massnahmen und Kommunikationsmitteln, um das Velofahren zu bewerben.
- Teilnahme, Unterstützung und Umsetzung von Massnahmen und Kampagnen für die Sensibilisierung und die Schulung zum Velofahren.

Beispiele zur Veranschaulichung

Warentransport per Velo – Städtische Logistik 86

Zuständigkeiten

Verantwortlich/Eigentümer:	Stadt Biel
Federführung:	Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung
Weitere Betroffene:	Stadt Biel, Abteilung Öffentliche Sicherheit

Priorität

***Realisierungshorizont** 2020–2028

Art der Massnahme Lenkungsmassnahme Warentransport

Stand der Koordination Festsetzung

Ziel

In Biel wird beim Warentransport eine anhaltende, starke Zunahme festgestellt. Das Bevölkerungswachstum und das dichtere Bauen führt unter anderem, zusammen mit dem Online-Handel und den neuen Konsumformen, zu einer Zunahme des Warentransports und der Endkunden-Belieferung. Diese neuen Trends erfordern ein strategisches Vorgehen bei der Lenkung des Warentransports im städtischen Umfeld. Es sollte eine spezifische Studie zur städtischen Logistik von Biel durchgeführt werden, um eine strategische Gesamtsicht zur Lenkung des Warentransports zu gewinnen, insbesondere was die letzte Meile anbelangt. Dabei geht es darum, die Frage zu vertiefen, wie die beförderten Güter effizient, wirtschaftlich und nachhaltig zum Empfänger bzw. Endkunden gelangen können, ohne dass die Lebensqualität in der Innenstadt und in den Wohnquartieren darunter leidet.

Handlungsgrundsätze

- Klärung der Zuständigkeiten in Sachen städtischer Logistik, Erarbeitung einer Faktengrundlage.
- Entwicklung einer Strategie für die städtische Logistik.
- Nutzung der Vorteile des Velos im städtischen Umfeld, um die Warenverteilung auf der letzten Meile zu gewährleisten.

Mögliche Massnahmen für eine bessere Lenkung der städtischen Logistik (Beispiele)

- Andenken eines neu zu schaffenden städtischen Micro-Hub für den Velo-Warentransport auf der letzten Meile.
- Andenken einer neu zu schaffenden Abholstelle, an welcher der Endkunde seine Ware direkt abholen kann.