

Faktenblatt

Neugestaltung Zentrum Bözingen (Gutenberg-Strasse – Länggasse*)

* Zwischen der Hermann-Lienhard-Strasse und der Länggasse befindet sich die Strasse im Besitz des Kantons.

Projektstand: in Vorbereitung

Kategorie: **Bauprojekt, Neubau/Neugestaltung**
Phase: **Projektierung**

Umsetzungshorizont*:
Baubeginn: 2029
Geplante Bauzeit: 4 Jahre
*Stand 2023

Ziel

- Aufwertung des Strassenbilds (Gestaltungsbänder)
- Komfort- und Sicherheitsgewinn für den Fussverkehr
- Priorisierung des ÖV gegenüber dem MIV
- Verkehrsberuhigung

Budget (Geschätzte Realisierungskosten)

Gesamtkosten CHF 2.0 Mio.
Subventionen (ca. 40 %) CHF 0.8 Mio.
Anteil Stadt Biel: CHF 1.2 Mio.

Federführung

- Stadt Biel, Abteilung Infrastruktur
- Kanton Bern (zwischen Hermann-Lienhard-Strasse und Länggasse)

Erarbeitet mit

Interessensgruppen wie z. B:
Anwohnerinnen und Anwohner sowie Gewerbetreibende
Kanton (OIK III), Schule Bözingen, Quartierleist Bözingen und
Quartierinfo Bözingen

Zugehörigkeit

Hauptprojekt: Verkehrlich flankierende Massnahmen Nordachse
(vfM)

Art des Einbezugs der Bevölkerung: Partizipation

- Ausgestaltung von Gestaltungsbändern dank zurückgewonnenen Flächen abseits der Strasse.
- Themen Vegetation, Möblierung und Belag

Die A5-Ostumfahrung hat dazu beigetragen, einen Teil des motorisierten Individualverkehrs auf die Autobahn zu verlagern und die Stadt verkehrstechnisch zu entlasten. Mit den verkehrlich flankierenden Massnahmen (vfM) können nun Feinjustierungen vorgenommen und die Attraktivität des städtischen Lebensraums, des ÖV und des Velo- sowie Fussverkehrs gesteigert werden. Im Folgenden werden die für das Teilstück Zentrum Bözingen relevanten Überlegungen und konkret geplanten Massnahmen kurz vorgestellt.

Das Teilstück Zentrum Bözingen wird geprägt vom historischen Dorfkern Bözingen mit seiner dichten und geschlossenen Bauweise sowie vom Eingang zum Naherholungsgebiet Taubenlochschlucht.

Ziel, Zweck und Nutzungsansprüche

Reduktion der Dominanz des Verkehrs

Das Teilstück Zentrum Bözingen wird primär durch den historischen Dorfkern Bözingen geprägt. Aktuell werden jedoch sowohl dieser als auch die anschliessenden Abschnitte (ab Eingang Taubenlochschlucht), stark vom Verkehr dominiert. Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger ist zudem nur ungenügend vorhanden. In diesem Teilstück soll deshalb der Raum, welcher die Strasse einnimmt, verkleinert und damit die Dominanz des Verkehrs reduziert werden. Um Raum für Begegnungen und für das Flanieren zu schaffen, ist geplant, die Trottoirs zu verbreitern und einige wenige Parkplätze zu reduzieren. Infrastruktur, wie Parkplätze für Autos und Velos, Beleuchtung und Sitzgelegenheiten sollen auf so-

nannten Gestaltungsbändern realisiert werden. Das sind als Ganzes geplante Bereiche, welche eine abgestimmte Anordnung von Parkplätzen, Begrünung, Möblierung und Beleuchtung erlauben. So kann das Ortsbild harmonisiert und der vorhandene Platz optimal ausgenutzt werden. Es wird zusätzlich ein reduziertes Geschwindigkeitsregime eingeführt und auf Höhe der Brücke über die Schüss sind für den ÖV gegenüberliegende Fahrbahnhaltestellen geplant, welche eine Priorisierung des ÖV erlauben. Der Zweck dieser Massnahmen ist es, das heute stark vom Verkehr geprägte Teilstück wieder als Zentrum erlebbar zu machen und zugleich den Velo- und Fussverkehr zu fördern.

Überlegungen und Entscheide zum Ortsbild

Wiederherstellung des Zentrumscharakters

Das Teilstück Zentrum Bözingen ist im Westen durch einen dichten städtebaulichen Kontext gekennzeichnet, der sich im historischen Dorfkern widerspiegelt. Obwohl der Fussverkehr sowohl in Längs- als auch in Querrichtung stark ausgeprägt ist, ist die Infrastruktur für Fussgängerinnen und Fussgänger kaum ausgebaut und wenig attraktiv. Der Fussverkehrsfluss wird durch Parkplätze auf privatem und öffentlichem Grund zusätzlich erschwert.

Um den Zentrumscharakter wiederherzustellen und die Attraktivität für Fussgängerinnen und Fussgänger zu erhöhen, soll die Dominanz des Verkehrs reduziert werden. Dazu ist eine Verbreiterung der Trottoirs vorgesehen. Diese Massnahme erlaubt es, gleichzeitig die Aussenflächen vor den historischen Häuserfronten zu beleben und den öffentlichen Raum aufzuwerten. Infrastruktur, wie Parkplätze für Autos und Velos, Beleuchtungselemente und Sitzgelegenheiten werden auf Gestaltungsbändern platziert und damit gestrafft angeordnet. Der öffentliche Raum wird somit gegliedert und beruhigt.

Auf Höhe der Brücke über die Schüss bzw. des Eingangs zum Naherholungsgebiet Taubenlochschlucht findet eine räumliche Öffnung statt, welche jedoch weder durch Belag oder Beleuchtung noch durch die Möblierung aufgenommen wird. Eine neue und passende Möblierung ist deshalb vorgesehen.

Auf der Ostseite ist das Teilstück von einem fast dörflichen Charakter geprägt. Mit Ausnahme der Schule Bözingen ist die Nutzung vorwiegend privat. Auch auf diesem Abschnitt ist geplant, die Möblierung besser in die Umgebung einzugliedern. Das Mobiliar wird deshalb auf Gestaltungsbändern platziert.

Die Teilstückgrenze – der Knoten Solothurnstrasse/Länggasse – dient gleichermassen als Eingangstor nach Biel. Dieses Tor soll im Rahmen der vfM aufgewertet werden. Dazu wird der Bypass von der Solothurnstrasse zur Länggasse aufgehoben und die freiwerdende Fläche durch das Pflanzen von Bäumen, die Entsiegelung des Bodens und die Realisierung von Sitzgelegenheiten zu einem Aufenthalts- und Begegnungsort aufgewertet.

Zwischen der Hermann-Lienhard-Strasse und der Länggasse ist die Strasse im Besitz des Kantons Bern. Stadt und Kanton koordinieren die Massnahmen auf dieser Teilstrecke.

Überlegungen und Entscheide zu Ökologie/Klima

Massnahmen zur Förderung der Widerstandsfähigkeit gegen den Klimawandel

Um den Herausforderungen des Klimawandels zu begegnen, strebt die Stadt Biel die Stärkung der Widerstandsfähigkeit der städtischen Ökosysteme an und entwickelt Massnahmen zur Förderung des Stadtklimas.

Im Rahmen der Neugestaltung des Zentrums Bözingen wird vorgeschlagen die privaten Gärten vor den Häusern mithilfe der Gestaltungsbänder zu revitalisieren, um das Mikroklima zu verbessern und die Biodiversität zu fördern.

Überlegungen und Entscheide zur Verkehrssicherheit

Mehr Sicherheit durch abschnittsspezifische und angepasste Massnahmen

Im Rahmen der verkehrlich flankierenden Massnahmen (vfM) soll die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer sind innerorts besonders gefährdet und ausgesetzt. Ihre Interessen müssen deshalb bei den planerischen und betrieblichen Massnahmen im Speziellen berücksichtigt werden. Um die verschiedenen Sicherheitsbedürfnisse optimal miteinander in Einklang zu bringen, plant die Stadt Biel abschnittsspezifisch angepasste Massnahmen.

Im gesamten Teilstück Zentrum Bözingen ist eine reduzierte Fahrbahnbreite und eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 geplant. Diese Massnahme erhöht die Koexistenz und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und senkt die Lärmbelastung für die Wohnbevölkerung zudem deutlich. Besondere Beachtung wurde in diesem Teilstück der Sicherheit des Fussverkehrs geschenkt. Mit Ausnahme der auf Höhe des Eingangs zur Taubenlochschlucht einmündenden Hermann-Lienhard-Strasse werden auf dem gesamten Teilstück breite Trottoirüberfahrten realisiert. Für Fussgängerinnen und Fussgänger bedeuten diese Trottoirüberfahrten einen Komfort- und Sicherheitsgewinn. Die angestrebte Reduktion der Fahrbahnbreite auf 6 Metern erlaubt zudem ein vereinfachtes flächiges Queren. Das bedeutet, dass Fussgängerinnen und Fussgänger die Strasse an einem für sie naheliegenden Ort überqueren können.

Überlegungen und Entscheide zum Verkehr

Auf jeweilige Ansprüche zugeschnittene Strassentypen

Im städtischen Raum sind die Anforderungen, welche an verschiedene Strassenabschnitte gestellt werden, unterschiedlich. Die Stadt Biel hat deshalb anhand der Dimensionen Funktion und Platz eine Strasseneinteilung vorgenommen und darauf basierend jedem Teilstück einen passenden Strassentyp zugeordnet.

Das Teilstück Bözingen Zentrum wird vor allem durch seinen Charakter als Quartierzentrum und eine geringe Strassenbreite von Fassade zu Fassade geprägt.

Aufgrund dieser Kombination aus Funktion und Platzverhältnissen ist für das Teilstück eine Schmalfahrbahn mit einem Geschwindigkeitsregime von Tempo 30 geplant. Die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden soll durch diese Massnahme gefördert und deren Sicherheit gesteigert werden. Die Busse fahren auf derselben Spur wie die anderen Verkehrsteilnehmenden, wobei die auf der Fahrbahn platzierten Haltestellen eine Priorisierung des ÖV ermöglichen. An beiden Enden dieses Teilstücks ist eine Priorisierungssystem vorgesehen, um das Kreuzen von Bussen sowie das Einfädeln und Abbiegen von Velos zu erleichtern. Diese Lösung erlaubt gleichzeitig eine Steuerung der Verkehrsströme zu beiden Seiten des Teilstücks.

Überlegungen und Entscheide zur Interessensabwägung

Berücksichtigung von verschiedenen Bedürfnissen und Nutzungsinteressen

Bei der Neu- bzw. Umgestaltung des Stadtraums müssen die Interessen von verschiedenen Nutzungsgruppen berücksichtigt werden: Auch bei einer Priorisierung des ÖV muss der reibungslose Verkehr des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gewährleistet bleiben. Die Infrastruktur für Velo- und Fussverkehr soll ausgebaut werden, aber gleichermassen ist auf die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden zu achten. Durch die Anforderungen, welche der Klimawandel an das Leben in der Stadt stellt, entstehen neue Herausforderungen, was die Bepflanzung aber auch die Art und Durchlässigkeit der Böden betrifft. Schliesslich muss der Zugang von Anwohnerinnen und Anwohnern zu ihren Grundstücken sowie von Gewerbetreibenden zu ihren Geschäften auch nach erfolgter Umsetzung der Massnahmen gewährleistet werden. Die Stadt Biel stellt bei der Planung einer jeden Massnahme deshalb stets auf einen möglichst breiten Konsens der davon betroffenen Bevölkerung ab und es werden von der Stadt jene Massnahmen umgesetzt, welche den Abklärungsprozess der verschiedenen Bedürfnisse und Nutzungsinteressen erfolgreich durchlaufen haben.

Ein erklärtes Ziel innerhalb des Teilstücks Zentrum Bözingen ist es, die historischen Häuserfronten neu zu beleben. Dazu müssen einige Parkplätze aufgehoben werden, entweder um die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs zu gewährleisten oder um Platz für Gestaltungsbänder zu gewinnen. Personen, welche von einer Parkplatzaufhebung unmittelbar betroffen sind, wurden von der Stadt vorkonsultiert.

Partizipationsmöglichkeiten

Möglichkeiten zur Mitgestaltung

Für das Teilstück Zentrum Bözingen ist ein Partizipationsverfahren vorgesehen. Das bedeutet, dass Einwohnerinnen und Einwohner sowie Gewerbetreibende gemeinsam mit der Stadt Biel an der Entwicklung und/oder der Umsetzung der Massnahmen beteiligt sind. Mit diesem Vorgehen wird gewährleistet, dass eine möglichst breit abgestützte Lösung gefunden werden kann. Der finale Entscheid über die konkrete Ausgestaltung der Massnahmen liegt bei der Stadt. Diese kommuniziert ihren Entscheid auf transparente Art und Weise und begründet eine allfällige Anpassung oder Ablehnung des gemeinsam erarbeiteten Projekts.

Konkret ist im Teilstück Zentrum Bözingen eine Partizipation bezüglich der Gestaltung des öffentlichen Raums vorgesehen (der Strassenraum ist explizit nicht Teil der Partizipation).

Im Mittelpunkt stehen dabei die Themen Vegetation, Mobiliar und Bodenbeläge. Insbesondere wird die Gestaltung der durch die Verschmälerung der Fahrbahn gewonnenen Flächen (d. h. die Gestaltungsbäder) mit zum Beispiel Hochbeeten oder die Art der Möblierung einen Schwerpunkt der Diskussion bilden.

Wie in allen Projekten wird die Stadt Biel im Rahmen der Detailplanung, zudem wo nötig, direkt auf einzelne von bestimmten Massnahmen direkt betroffene Personen zugehen, um planerische Details auf Basis der rechtlichen Grundlagen zu klären. Zudem hat die Bevölkerung stets die Möglichkeit über offizielle politische oder rechtliche Wege auf das Projekt Einfluss zu nehmen.

Finanzierung/Kostenteiler

Der Bund (ASTRA) leistet Beiträge an die Gesamtkosten für die Umsetzung der im Richtplan 2012 verkehrlich flankierenden Massnahmen (vfM). Der Anteil an den Gesamtsubventionen der vfM beträgt gemäss Richtplan rund 40 %. Einige der verkehrlich flankierenden Massnahmen sind Agglomerationsprogramm Biel/Lyss aufgenommen und können durch Bund und Kanton bis rund 60 % mitfinanziert werden.

Die Gesamtkosten für die Neugestaltung des Teilstücks Zentrum Bözingen betragen ca. CHF 2 Mio. Rund 40 % dieser Kosten werden von Bund und Kantonen übernommen.

Relevante Planungsgrundlagen und Instrumenten

• National:

- Agglomerationsprogramm Biel/Lyss
- Strassengesetze

• Kantonal:

- Baugesetz (BauG)
- kommunalen und kantonalen Planerlass- und Baubewilligungsverfahren

• Regional:

- Strategie Biel 2030
- Klimastrategie 2050
- Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel
- Sachplan Velo 2035

Kontakt

Stadt Biel
Abteilung Infrastruktur
Zentralstrasse 49
2501 Biel
032 326 16 51
www.biel-bienne.ch

Zusammenhängende Projekte

- Sanierung der öffentlichen Kanalisation
- Neugestaltung Bözingenstrasse (vfM)
- Neugestaltung Schösslistrasse (vfM)
- Neugestaltung Länggasse (vfM)

Betrifft Aufgabenbereiche

Strassen, Plätze, Mobiliar, Begrünung, Beleuchtung, Mobiliar, Veloverkehr, Fussverkehr, Öffentlicher Verkehr, Motorisierter Individualverkehr (MIV), (shared) Mobilität, Sicherheit