

-----  
Verein seeland.biel/bienne  
-----

**Agglomerationsprogramm Biel**

-----



-----  
**Fuss- und Veloverkehr**  
**Umsetzungskonzept 2007**  
-----

Planum Biel AG | Raum- und Verkehrsplanung  
Rechbergerstr. 1 | Postfach1262 | 2501 Biel/Bienne  
T 032 365 64 64 F 032 365 64 63 contact@planum.ch  
-----

**19.09.2007**

---

## **Impressum**

### Auftrag

Verein seeland.biel/bienne  
c/o Berz Hafner + Partner AG  
Fliederweg 10  
Postfach 575  
3000 Bern 14

031 388 60 60  
info@seeland-biel/bienne.ch

### Bearbeitung

Planum Biel AG  
Rechbergerstr. 1  
Postfach 1262  
2501 Biel/Bienne

032 365 64 64  
contact@planum.ch

---

## Inhalt

<b>0.</b>	<b>Kurzfassung</b>	<b>4</b>
<b>1.</b>	<b>Allgemeines</b>	<b>6</b>
1.1	Ausgangslage	6
1.2	Ziele des Umsetzungskonzeptes	6
1.3	Vorgehen	6
1.4	Grundlagen	7
1.5	Perimeter	7
<b>2.</b>	<b>Anforderungen an die Agglomerationsprogramme</b>	<b>8</b>
2.1	Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen	8
2.2	Anforderungen des Bundes (ARE, ASTRA)	8
2.3	Anforderungen des Kantons Bern	8
2.4	Anforderungen des Vereins seeland.biel/bienne	8
<b>3.</b>	<b>Der Fuss- und Veloverkehr in der Agglomeration Biel</b>	<b>9</b>
3.1	Anteile und Potenziale des Fuss- und Veloverkehrs in der Schweiz	9
3.2	Potenziale des Fuss- und Veloverkehrs in der Agglomeration Biel	10
3.3	Erreichtes in der Fuss- und Veloverkehrsplanung	11
<b>4.</b>	<b>Netze für den Fuss- und Veloverkehr</b>	<b>12</b>
4.1	Netz Fussverkehr	12
4.2	Netz Veloverkehr	12
<b>5.</b>	<b>Schwachstellen</b>	<b>15</b>
5.1	Unterführungen und Brücken: Engpässe für den Fuss- und Veloverkehr	15
5.2	Ausgewählte Schwachstellen Fussverkehr	16
5.3	Schwachstellen Veloverkehr	18
5.4	Zusammenfassende Überlegungen zu den Schwachstellen	21
<b>6.</b>	<b>Zielsetzungen</b>	<b>22</b>
6.1	Generelle Zielsetzungen	22
6.2	Quantitative Ziele für den Fuss- und Veloverkehr Veränderung Modal-Split	22
<b>7.</b>	<b>Massnahmenstrategie</b>	<b>24</b>
7.1	Strategie zur Erreichung der Ziele	24
7.2	Handlungsfelder	24
7.3	Massnahmenstrategie Fuss- und Veloverkehr	25
7.4	Berücksichtigung des Langsamverkehrs bei allen Verkehrsmassnahmen	26
7.5	Autobahn A5	26
<b>8.</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>27</b>
8.1	Massnahmengruppen	27
8.2	Massnahmenpakete	28
8.3	Plan Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	29
8.4	Massnahmenliste "Baureif 2011 - 14"	31
<b>9.</b>	<b>Kosten</b>	<b>32</b>
9.1	Kostenübersicht nach Massnahmen/-paketen	32
9.2	Kostenkategorien	33
<b>10.</b>	<b>Nutzen und Wirkung</b>	<b>34</b>
10.1	Volkswirtschaftliche Vorteile des Fuss - und Veloverkehrs	34
	<b>Anhang</b>	<b>35</b>
	Massnahmenlisten	A1 - A5

## 0. Kurzfassung

Der Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr) ist einer der Schwerpunkte der Überarbeitung der Agglomerationsprogramme 2007, weil seine Massnahmen ein gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis aufweisen, im Vergleich mit anderen Massnahmen rasch realisierbar sind und weil sie den Zielen einer nachhaltigen Verkehrspolitik entsprechen. Im vorliegenden Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr werden die Massnahmen des Agglomerationsprogrammes der ersten Generation aktualisiert, präzisiert und gemäss der vom Bund kürzlich veröffentlichten Arbeitshilfe dargestellt.

### Potenziale und Ziele

Die Hälfte aller Etappen werden in der Schweiz bereits heute zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt und man verbringt dabei 45% der gesamten Unterwegszeit. In der Agglomeration Biel besteht dank den kurzen Distanzen und der vorteilhaften Topografie ein grosses Potenzial für den Langsamverkehr, denn 50% aller Autofahrten sind kürzer als 5km, 34% kürzer als 3km, 12% sogar kürzer als 1km. Die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs sollen deshalb bis 2015 um 5 - 10% erhöht werden.

### Handlungsfelder

Massnahmenbedarf und Massnahmenvorschläge werden in vier Handlungsfeldern beschrieben:

1. Netzlücken
2. Trennwirkung durch Hauptverkehrsstrassen und Lücken infolge eines Defizits in den Bereichen Sicherheit, Direktheit, Komfort oder Kohärenz
3. Ungenügende Mischverkehrssituation in den Quartieren
4. Ungenügende intermodale Schnittstellen (Veloparkierung)

### Massnahmen

Die für das Agglomerationsprogramm relevanten Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr wurden in Realisierungszeitpunkt "Baureif 2011 - 2014" und "Baureif 2015 - 2018" eingeteilt. Die Listen "Realisierung vor 2011" und "Vorgezogene verkehrlich flankierende Massnahmen zur A5" zeigen als Ergänzung die Zusammenhänge mit weiteren wichtigen Massnahmen auf.

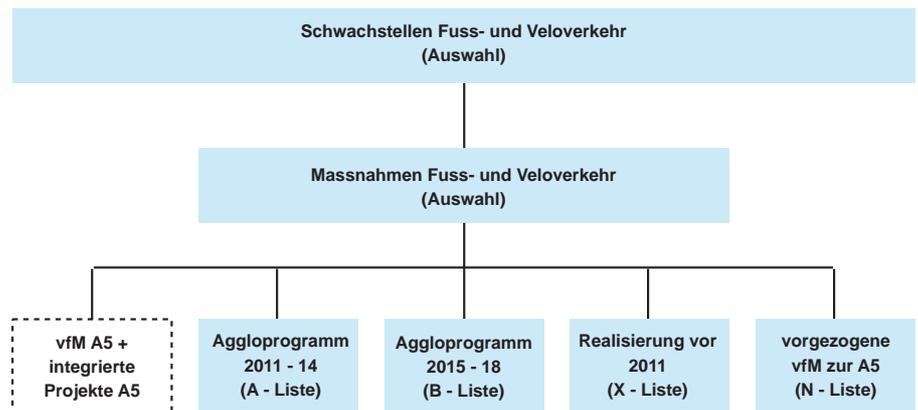


Abb. Übersicht der Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr

Neue Verkehrsanlagen und Betriebsänderungen des motorisierten und öffentlichen Verkehrs können Sicherheits- und Betriebsprobleme für den Fuss- und Veloverkehr verursachen und dessen Wettbewerbsfähigkeit massgeblich vermindern. Der Fuss- und Veloverkehr ist deshalb bei allen Massnahmen im Verkehrsbereich frühzeitig in die Planung einzubeziehen und Nachteile müssen mit flankierenden Massnahmen ausgeglichen werden. Diese Massnahmen sind nicht Gegenstand des vorliegenden Umsetzungskonzeptes.

### Kosten

Die grob geschätzten Kosten für die Massnahmen "Baureif 2011 - 14" betragen total ca. 36 Mio. Fr. (Kostenteiler gemäss BVE, 1. März 2007, s.32 dieses Berichts).

Massnahmengruppe	total Mio. Fr.	Bund Mio. Fr.	Kanton Mio. Fr.	Gemeinden Mio. Fr.
Schliessen von Netzlücken	10	5	2.5	2.5
Reparatur Hauptverkehrsstrassen <sup>1)</sup>	6	3	1.75	1.25
Reparatur Quartiere	14	7	3.5	3.5
Intermodale Schnittstellen (Veloparkierung)	6	3	1.5	1.5
<b>Total</b>	<b>36</b>	<b>18</b>	<b>9.25</b>	<b>8.75</b>

1) Weitere Kosten sind in anderen Massnahmenbereichen enthalten, z.B. Sanierung Korridor rechtes Bielerseeufer

**Abb. Ungefähre Kosten für Massnahmen "Baureif 2011 - 2014"**

---

## **1. Allgemeines**

### **1.1 Ausgangslage**

Die Massnahmen des Agglomerationsprogrammes Biel sollen mit Umsetzungsprogrammen in verschiedenen Bereichen konkretisiert werden.

Mit dem Agglomerationsprogramm Biel wurden Massnahmen im Siedlungs- und Verkehrsbereich erarbeitet. Auch wenn im Verkehrsbereich die Planung der A5 und die dazugehörenden flankierenden Massnahmen im Vordergrund stehen, sollen kurz- und mittelfristige Massnahmen in einem verbindlichen Umsetzungskonzept festgelegt werden, unter anderen auch Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr.

Zur Zeit der Auftragserteilung für das Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr waren weder die Anforderungen noch die Beurteilungskriterien der Agglomerationsprogramme im Bereich Langsamverkehr seitens des Bundes (ARE, ASTRA) bekannt. Neue diesbezügliche Randbedingungen sind - soweit innerhalb des vorgesehenen Zeit- und Budgetrahmens möglich - berücksichtigt worden.

Im Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr von 2004 wurden die Massnahmen verkehrsartenübergreifend erarbeitet. Dementsprechend sind wichtige Massnahmen, die den Fuss- und Veloverkehr betreffen, in mehreren Massnahmenblättern enthalten. Mit dem Umsetzungskonzept soll die Chance genützt werden, die für den Fuss- und Veloverkehr wichtigen Massnahmen im Überblick darzustellen.

### **1.2 Ziele des Umsetzungsprogrammes**

Im Zentrum einer wirkungsvollen Förderung des Fuss- und Veloverkehrs stehen häufig zahlreiche unspektakuläre Einzelmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrsnetze. Die Massnahmen gehören im Einzelfall nicht in das Agglomerationsprogramm, sie wirken aber in ihrer Gesamtheit und sind deshalb aus der Sicht des Netzes als Einheit zu betrachten. Sie sind als thematisch und geografisch geordnete Massnahmenpakete in das Umsetzungsprogramm zu integrieren. Zusätzlich gibt es einige Schlüsselprojekte, die für die zukünftige Bewältigung des Agglomerationsverkehrs einen entscheidenden Beitrag leisten können. Diese sind in das Umsetzungsprogramm Fuss- und Veloverkehr aufzunehmen.

Mit dem Umsetzungskonzept sollen Handlungsbedarf und Massnahmen des Agglomerationsprogrammes überprüft und ergänzt werden. Die wichtigsten Massnahmen werden in einem Realisierungsprogramm dargestellt. Das Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr enthält zusätzlich Hinweise auf Netzelemente und Massnahmen, die nicht innerhalb dieses Umsetzungsprogrammes realisiert werden können, wie z.B. die Umgestaltung von Ortsdurchfahrten.

### **1.3 Vorgehen**

Phase I: Netze und Handlungsbedarf

- Netze überprüfen und ergänzen
- Schwachstellen überprüfen
- Handlungsbedarf überprüfen und darstellen

Phase II: Massnahmenplanung

- Evaluation von Massnahmen
- Umsetzungskonzept

---

## 1.4 Grundlagen

Die wichtigsten Grundlagen für die Erarbeitung des Umsetzungsprogrammes sind die Unterlagen des Agglomerationsprogrammes, spezielle Planungen für den Fuss- und Veloverkehr - insbesondere des Kantons Bern und der Stadt Biel - und touristische Wege und Routen.

Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Agglomeration Biel

- Hauptbericht, Entwurf für Vernehmlassung, 16.11.2004
- Zusatzbericht 16.06.2005
- Synthesebericht 2005

Weitere Planungen

- Kantonaler Richtplan Veloverkehr "KRP Velo", 22.12.2004
- Massnahmenplan Velo Biel/Bienne, aktualisiert 25.05.2005
- Unfallstatistik für den Agglomerationskern vom 01.06.98 - 31.05.03
- N5 Umfahrung Biel, verkehrliche flankierende Massnahmen vfM, div. Zwischenstände
- Verkehrskorridor rechtes Bielerseeufer, Schlussbericht 2002 RPV BS
- Richtplan linkes Bielerseeufer, Fassung für Beschluss und Genehmigung 2005, RPV BS
- Analyse ausgewählter Bahn- und Bushaltestellen (RVK 1), 2005

## 1.5 Perimeter

Es gilt der Perimeter gemäss Agglomerationsdefinition des Bundesamtes für Statistik von 2005 mit folgenden Gemeinden (Reihenfolge gemäss Nummerierung BfS):

- Biel/Bienne\*
- Evilard\*
- Busswil
- Pieterlen
- Plagne
- Vauffelin
- Aegerten

- Bellmund
- Brügg\*
- Ipsach\*
- Mörigen
- Nidau\*
- Orpund\*
- Port\*

- Safnern
- Scheuren
- Schwadernau
- Studen
- Sutz-Lattrigen
- Tüscherz - Alfermée
- Worben

\* Agglomerationskern

**Abb.: Agglomerationsperimeter**  
Bundesamt für Statistik 2005

Zur verbesserten Lesbarkeit wird der Agglomerationskern in den Plänen des Umsetzungs-konzeptes teilweise in einem grösseren Massstab dargestellt.

---

## **2. Anforderungen an die Agglomerationsprogramme**

### **2.1 Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen**

Der Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) ist in den Agglomerationsprogrammen neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr als gleichwertige 3. Säule des Personenverkehrs verankert worden. Für den Langsamverkehr sind trotz der vielen Anzahl Wege, der langen Unterwegszeit und des hohen Potenzials kaum detaillierte Daten vorhanden und deshalb nur generelle Aussagen möglich. An den Langsamverkehr können deshalb in den Agglomerationsprogrammen nicht die gleichen Anforderungen gestellt werden wie an die übrigen Verkehrsarten:

- die Datenlage ist ungenügend, Aussagen bezüglich Nutzen und Wirkung sind nur generell möglich
- der Fussverkehr bewegt sich flächig und kleinräumig und kann nicht auf in Agglomerationsprogrammen darstellbaren Haupttrouten reduziert werden
- viele Probleme für den Langsamverkehr sind auf die hohe Belastung mit motorisiertem Verkehr zurückzuführen und Verbesserungsmaßnahmen betreffen deshalb alle Verkehrsarten und nicht den Langsamverkehr allein.

Vor diesem Hintergrund haben der Bund und der Kanton Bern Anforderungen an die Agglomerationsprogramme formuliert, die den Eigenheiten des Langsamverkehrs entsprechen.

### **2.2 Anforderungen des Bundes (ARE, ASTRA)**

Das Bundesamt für Strassen ASTRA veröffentlichte im Mai 2007 die Arbeitshilfe "Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen". Sie wurde im vorliegenden Umsetzungskonzept berücksichtigt, auch wenn nicht überall die gleiche Terminologie angewendet wurde.

### **2.3 Anforderungen des Kantons Bern**

Der Hauptbericht des Agglomerationsprogrammes Biel 2004 (s.25) stuft die Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr ebenso als prioritär ein wie der Synthesebericht 2005 aller Agglomerationsprogramme des Kantons Bern (s.58).

### **2.4 Anforderungen des Vereins seeland.biel/bienne**

Die Anforderungen der Region wurden bei der Ausschreibung der Arbeiten beschrieben. Schwergewichtig soll der Agglomerationskern, ergänzt mit Einzelmassnahmen in der ganzen Agglomeration behandelt werden. Die Zielsetzungen kurz zusammengefasst:

- Integration Fuss- und Veloverkehr
- zusammenhängende Netze
- Verkürzung Unterwegszeit
- einfache Routenführung
- Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten
- Berücksichtigung der Planung der Autobahn A5
- besondere Berücksichtigung der Massnahmen, die 2011 - 2014 realisiert werden sollen

### 3. Der Fuss- und Veloverkehr in den Agglomerationen

#### 3.1 Anteile und Potenziale des Fuss- und Veloverkehrs in der Schweiz

Zum Fuss- und Veloverkehr sind kaum Zahlen vorhanden, weder als Anteil des Gesamtverkehrs noch in einzelnen Querschnitten. Durchschnittszahlen zeigen, dass die Anzahl Etappen, die zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt werden und die Zeit, mit der man für diese Verkehrsarten am Verkehr teilnimmt, zwischen 40 und 50% des Gesamtverkehrs ausmachen.

Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr	Anzahl Etappen (%)	Unterwegszeit (%)	Tages-Distanz (%)
<b>Langsamverkehr</b>	<b>50</b>	<b>45</b>	<b>8</b>
zu Fuss	45	40	6
Velo	5	5	2
<b>Motorisierter Individualverkehr MIV</b>	<b>37</b>	<b>41</b>	<b>69</b>
<b>Öffentlicher Verkehr öV</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>20</b>

**Abb. Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr**

Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Der bereits heute hohe Anteil des Fuss- und Veloverkehrs kann in den Agglomerationen deutlich erhöht werden, sind doch ein Drittel der Autofahrten kürzer als 3km. Die weiteren Vorteile für die Agglomeration Biel:

- Verbessern der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und damit zugleich verbessern der Sicherheit für die übrigen Verkehrsarten u.a. wegen tieferer Geschwindigkeit
- Optimieren der bestehenden Verkehrsinfrastruktur
- Vermeiden von Staus bis zum Bau der A5
- Reduzieren der Umweltbelastung
- Entlastung des öV in den Spitzenzeiten

**Viele Autofahrten sind kurz und durch Fuss- und Veloverkehr ersetzbar:**



**Abb. Länge der Autofahrten**

Mikrozensus 2000 (aufbereitet durch Ch. Bähler, Fachstelle Velo, TBA Bern)

### 3.2 Potenziale des Fuss- und Veloverkehrs in der Agglomeration Biel

Der Anteil der Binnenpendler, die ihren Arbeitsweg mit dem Auto zurücklegen nahm zwischen 1990 und 2000 von 27% auf 36% zu, der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs von 44% auf 34% ab.

Verkehrsmittelwahl der Binnenpendler	1990 (%)	2000 (%)	Differenz (%)
<b>Langsamverkehr <sup>1)</sup></b>	<b>44</b>	<b>34</b>	<b>- 10</b>
- zu Fuss	-	<sup>2)</sup> 16	-
- Velo / Mofa	-	<sup>2)</sup> 18	-
<b>öV (inkl. Werkbus)</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>+ 1</b>
<b>MIV</b>	<b>27</b>	<b>36</b>	<b>+ 9</b>

1) Der Anteil Langsamverkehr an einzelnen Etappen ist höher, da bei der Zusammenstellung nur die Hauptverkehrsmittel berücksichtigt wurden.

2) Differenzierung Fuss- / Veloverkehr gemäss Agglomerationsstudie, Hauptbericht 2004, S.9

**Abb. Erwerbstätige Binnenpendler: Prozentanteile der Hauptverkehrsmittel**

*Litra Pressedienst Nr.7/04-2 vom 30.06.2004, Basis: Volkszählungen 1990 und 2000*

Der Anteil des Veloverkehrs sinkt bei den Zupendlern auf 5%, obwohl ein grosser Teil aus den umliegenden Gemeinden kommt. Nicht berücksichtigt sind hier die Wege, die zu Fuss oder mit dem Velo zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs oder zum Parkplatz zurückgelegt werden.

Obwohl der Pendlerverkehr nur knapp ein Drittel des Gesamtverkehrs ausmacht, liefert er wichtige Hinweise zum Gebrauch der Verkehrsmittel, die auch auf andere Verkehrszwecke übertragen werden können. Die Pendlerstatistik zeigt:

- dass der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs im Binnenverkehr hoch ist, aber noch erhöht werden kann
- dass der Anteil der Zupendler aus der Region hoch ist, aber wenig zu Fuss oder mit dem Velo kommen
- dass wichtige Ziele des Agglomerationskerns in Velodistanz von Ipsach/Sutz, Port/Brügg und Orpund/Pieterlen liegen und die Korridore keine topografische Schwierigkeiten aufweisen

Prognosen rechnen mit einer Verkehrszunahme in der Agglomeration Biel. Bis zum Bau der A5-Umfahrung muss die Zunahme vom heutigen, begrenzten Strassennetz bewältigt werden. Hier ist das Konfliktpotenzial gross, denn ausgerechnet in den Spitzenzeiten ist auch das Verkehrsaufkommen des Fuss- und Veloverkehrs am grössten, der Takt des öffentlichen Verkehrs am dichtesten.

### 3.3 Erreichtes in der Fuss- und Veloverkehrsplanung

Die Massnahmen des Agglomerationsprogrammes unterstützen und ergänzen die bisherigen Anstrengungen, die im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs unternommen wurden. Dass der Agglomeration Biel die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs seit Jahren wichtig ist, zeigt die Zusammenstellung einiger Planungen und realisierter Massnahmen der letzten Jahre und die X - Liste im Anhang mit Massnahmen, die bis 2011 realisiert werden.

#### Planungen und Projekte (Auswahl)

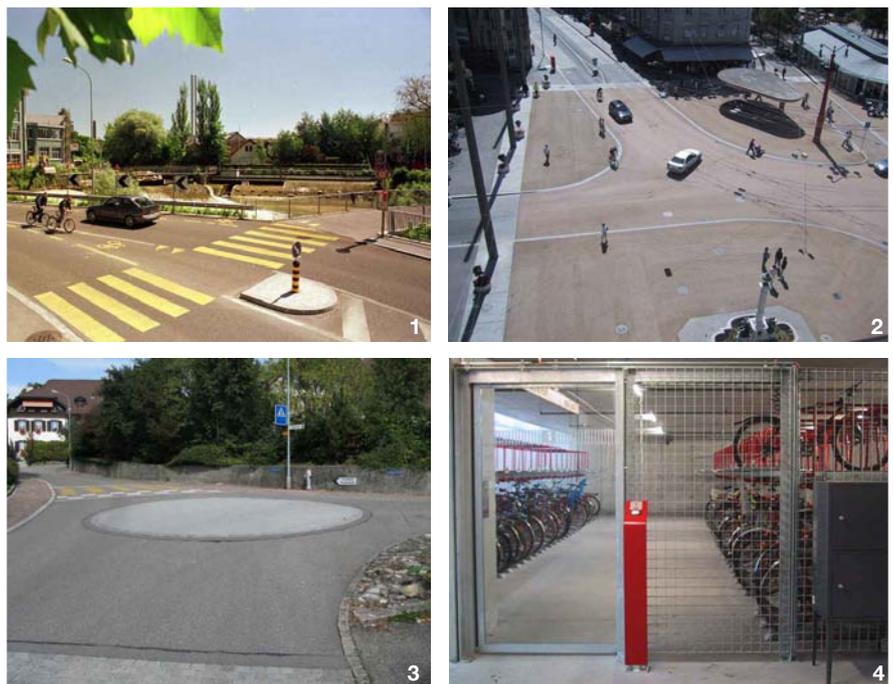
- Massnahmenplan Velo der Stadt Biel, 1999, nachgeführt 2005
- Oberer Quai - Madretschstrasse Biel, innerstädtische Fuss- und Veloverkehrsverbindung
- Umgestaltung Bahnhofplatz Biel

#### Realisierte Massnahmen (Auswahl)

- Bahnhofunterführung als Verbindung zum See, Biel
- Umgestaltung und Begegnungszone Zentralplatz, Biel
- Veloroute See - Länggasse Biel, Entschärfung der Gefahrenstellen und durchgehende Signalisation als regionale Velowanderroute
- Fuss- und Veloverbindung durch das ehemalige Renferareal entlang der Schüss mit zusätzlichen Brücken für Fuss- und Veloverkehr, Biel
- Tempo 30 in Wohnquartieren, Brügg und Biel
- Velostation Bahnhof Biel, gedeckte Veloparkierung Walslerplatz (Bahnhof Süd)

#### Auszeichnungen

- Innovationspreis Fussverkehr 2004 für Begegnungszone Zentralplatz Biel (Anerkennungspreis)
- Prix Vélo 2005 (Hauptpreis) der IG Velo Schweiz für die Stadt Biel/Bienne aufgrund vorbildlicher Veloparkierung und der Vielzahl realisierter Massnahmen auf dem Routennetz



**Abb. Beispiele aus der Agglomeration Biel zur Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs**

- 1 Schliessen von Netzlücken: Neue Brücke für Veloroute See-Länggasse, Biel/Bienne
- 2 Reparatur Hauptverkehrsstrassen: Begegnungszone Zentralplatz, Biel/Bienne
- 3 Reparatur Quartiere: Tempo 30 Zonen in Wohnquartieren, Brügg (Foto D. Rossel, Bauverwaltung Brügg)
- 4 Intermodale Schnittstellen: Velostation Bahnhof Biel/Bienne

---

## 4. Netze für den Fuss- und Veloverkehr

Soweit sinnvoll werden die Netze des Fuss- und Veloverkehrs im Agglomerationskern abgebildet. Dazu werden bestehende Grundlagen - vor allem der Stadt Biel - verwendet und im Rahmen dieser Arbeit ergänzt.

### 4.1 Netz Fussverkehr

Der Fussverkehr benötigt in Siedlungsgebieten ein engmaschiges Fusswegnetz, dessen Detaillierung nicht der Flughöhe des Agglomerationsprogrammes entspricht. Damit wichtige Schwachstellen des Fussverkehrs geografisch nachvollziehbar sind, wurden sie für den Agglomerationskern im Plan "Schwachstellen Fussverkehr" mit ausgewählte Haupttrouten des Fussverkehrs überlagert.

### 4.2 Netz Veloverkehr > Karten s. 13 und 14

Das Netz des Veloverkehrs lässt im Gegensatz zum Fussverkehr eine grössere Abstraktion zu. Deshalb und wegen der guten Grundlagen des Kantonalen Richtplanes Velo und der Unterlagen der Stadt Biel kann das Veloverkehrsnetz der Agglomeration in genügender Feinheit dargestellt werden. Die direkten und topografisch günstigen Haupttrouten des Veloverkehrs führen teilweise auf vielbefahrenen Strassen. Diese Strassen sind - auch gemäss Leitbild Velo des Regierungsrates - velotauglich auszugestalten d.h., dass in den Siedlungsgebieten das Prinzip des Mischverkehrs gilt.

#### ***Erläuterungen zur Legende:***

Signalisierte Velowanderrouten

- dargestellt sind die schweizerischen und regionalen Velowanderrouten

Haupttrouten

- verbinden Orte- und Quartiere und führen durch das gesamte Siedlungsgebiet

Nebenrouten

- wichtige Verbindungen innerhalb der Quartiere (nur in Agglokern)

Netzlücken (physisch)

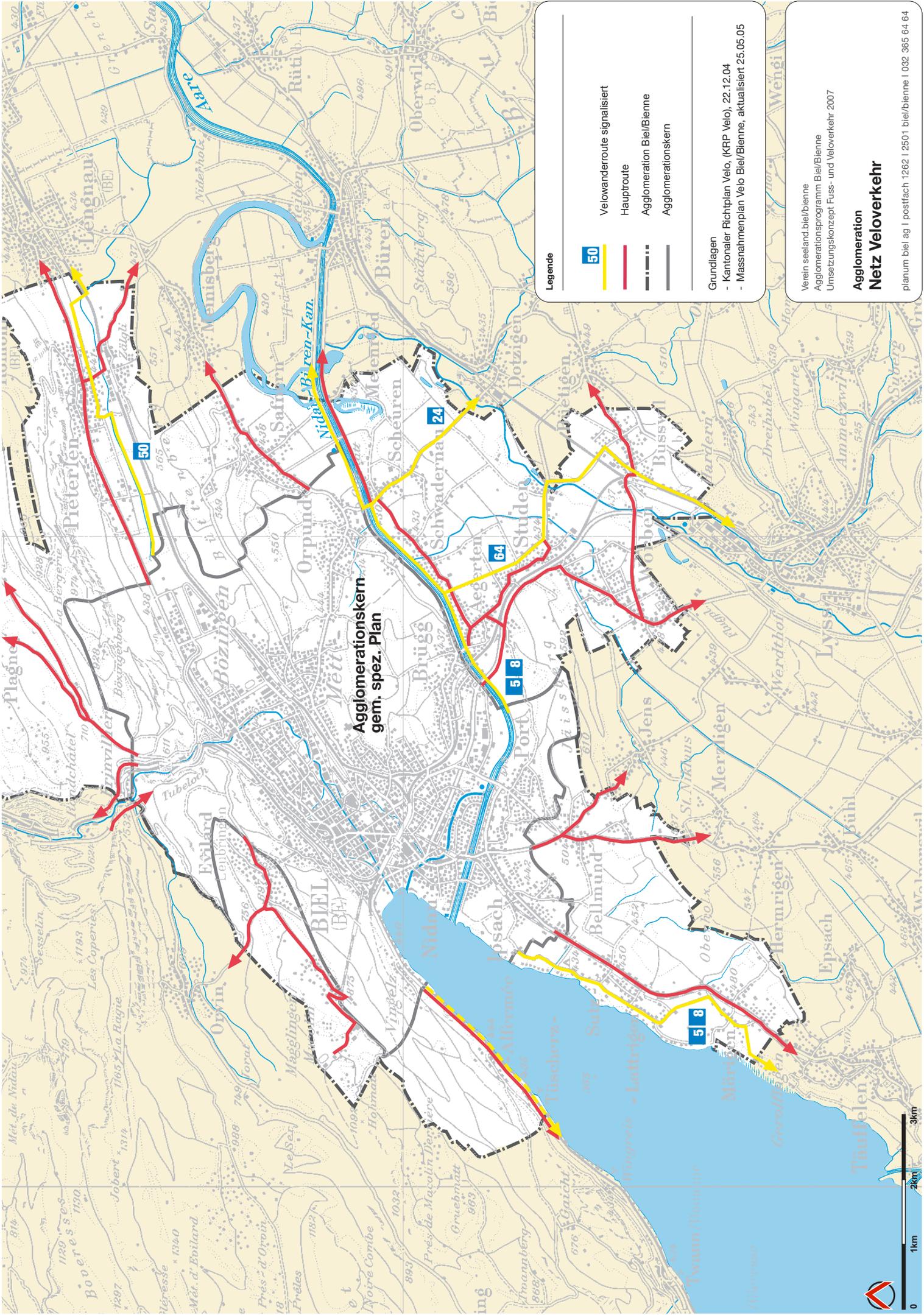
- fehlende Teilstücke zur Vervollständigung des Netzes

Velo-Parkplätze

- bestehende grössere Veloparkierungsanlagen (öffentlich), vorzugsweise an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Schulhäuser, Bahnhöfe

- als wichtigste Zielorte in den Plänen eingezeichnet



**Legende**

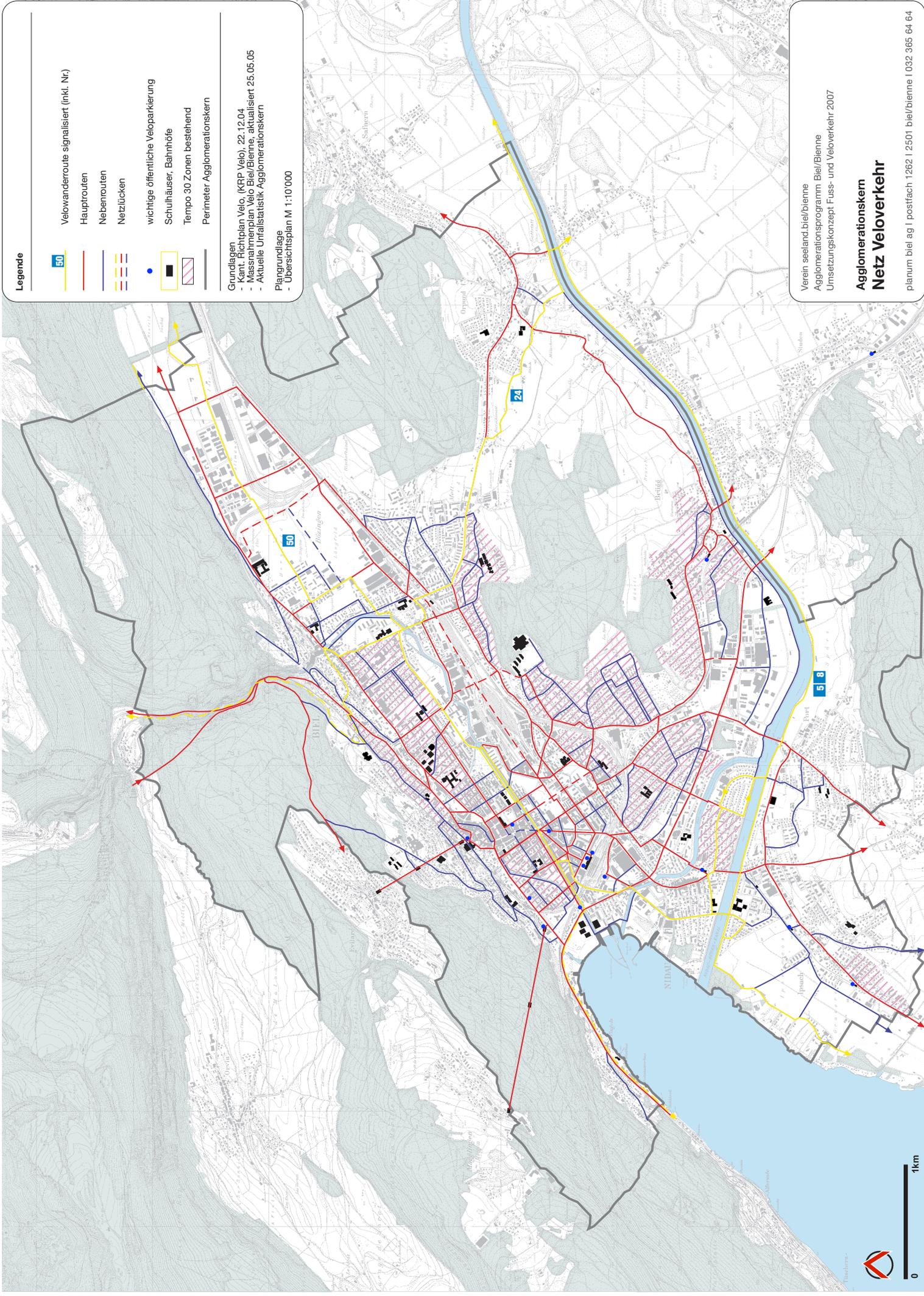
-  Velowanderoute signalisiert
-  Hauptroute
-  Agglomeration Biel/Bienne
-  Agglomerationskern

**Grundlagen**  
 - Kantonaler Richtplan Velo, (KRP Velo), 22.12.04  
 - Massnahmenplan Velo Biel/Bienne, aktualisiert 25.05.05

Verein seeland.biel/bienne  
 Agglomerationsprogramm Biel/Bienne  
 Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr 2007

**Agglomeration  
 Netz Veloverkehr**





**Legende**

-  Velowanderroute signalisiert (inkl. Nr.)
-  Hauptrouuten
-  Nebenrouuten
-  Netzlücken
-  wichtige öffentliche Veloparkierung
-  Schulhäuser, Bahnhöfe
-  Tempo 30 Zonen bestehend
-  Perimeter Agglomerationskern

Grundlagen  
 - Kart. Richtplan Velo (KRP Velo), 22.12.04  
 - Massnahmenplan Velo Biel/Bienne, aktualisiert 25.05.05  
 - Aktuelle Unfallstatistik Agglomerationskern  
 Plangrundlage  
 - Übersichtsplan M 1:10'000

Verein seeland.biel/bienne  
 Agglomerationsprogramm Biel/Bienne  
 Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr 2007

**Agglomerationskern  
 Netz Veloverkehr**

planum biel ag | postfach 1262 | 2501 biel/bienne | 032 365 64 64



## 5. Schwachstellen

Dieses Kapitel soll die wesentlichen Schwachstellen und - falls möglich - deren Lage im Netz zeigen. Dazu wurde die Schwachstellenanalyse des Agglomerationsprogrammes 2004 überprüft, aktualisiert, ergänzt und mit den Agglomerationskerngemeinden und dem Kanton verifiziert.

### 5.1 Unterführungen und Brücken: Engpässe für den Fuss- und Veloverkehr

Eine Besonderheit der Agglomeration ist, dass sie durch Flüsse, Eisenbahnlinien und Autostrassen vom Agglomerationskern getrennt ist. Die wenigen verbindenden Brücken und Unterführungen werden von allen Verkehrsteilnehmern benützt; entsprechend dicht ist der Verkehr und hoch sind die Anforderungen an dessen Organisation. Wegen beengten Verhältnissen und der Priorisierung der anderen Verkehrsarten bleiben die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs meist unberücksichtigt.

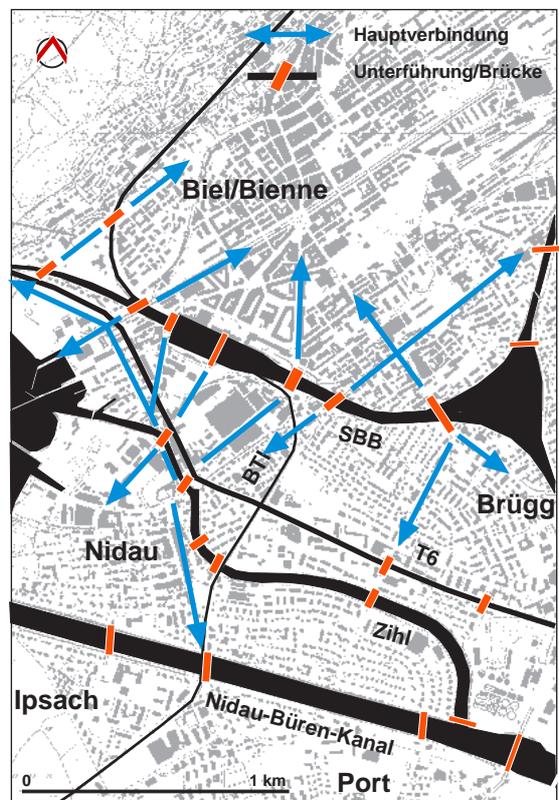


Abb. Wichtige Fusswege und Velorouten führen durch die Unterführungen und über die wenigen Brücken



Abb. Beispiel Unterführung Bruggstrasse

---

## 5.2 Ausgewählte Schwachstellen Fussverkehr > Karte s. 17

Die Karte auf der nächsten Seite zeigt wichtige Netzlücken und für den Fussverkehr kritische Strassen in der Agglomeration Biel. Viele für den Fussverkehr wichtige Strassen mit publikumsorientierten Einrichtungen weisen eine hohe Dominanz des MIV mit entsprechend grosser Trennwirkung auf. Man kann im Agglomerationsprogramm die Probleme des Fussverkehrs nicht im Detail erfassen und beschränkt sich auf die Darstellung einer Auswahl wichtiger Schwachstellen im Agglomerationskern, ergänzt mit der Beschreibung von Hauptproblemen.

### Hauptprobleme des Fussverkehrs

- Lücken im Wegnetz, ungenügende Netzdichte, Hindernisse auf dem Weg (z.B. Baustellen, parkierte Fahrzeuge), Umwege und Wartezeiten (z.B. an Lichtsignalanlagen)
- Zunehmend grössere Distanzen für die tägliche Grundversorgung und umständliche Zugänge zum öffentlichen Verkehr
- Mangelnde Verkehrssicherheit, vor allem für Kinder (Schulwege) und alte Leute, sowie mangelnde Personensicherheit (Schutz vor Belästigungen)
- Grosse Immissionen des Motorfahrzeugverkehrs (Lärm, Abgase etc.)
- Unattraktive Gestaltung der Strassenräume, fehlende Ausstattungen (z.B. Sitzbänke) und fehlende Möglichkeiten für unbegleitete Kinderspiele im Alltag

### Karteninhalt Agglomerationskern

#### Haupttrouten

- Ausgewählte Haupttrouten ohne Massnahmenbedarf zur zur Verdeutlichung der Netzlücken

#### Netzlücken Fussverkehr und deren Lage im Netz (ausgewählte Hauptverbindungen)

- Fussweglücken mit grossem Handlungsbedarf

#### Netzlücken Fussverkehr und deren Lage im Netz (ausgewählte Nebenverbindungen)

- Fussweglücken für Quartier- und Ortsteile mit grossem Handlungsbedarf

#### Schwachstellen wegen Dominanz/Trennwirkung MIV

- Ausgewählte Fusswege im Siedlungsgebiet mit ungenügender Qualität für den Fussverkehr

#### Schwachstellen punktuell

- Unfallschwerpunkte und Engpässe (Unterführungen, Lücken)

#### Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen

- Bestehende Tempo 30 Zonen. Teilweise müssen sie für die definitive Einführung nachgebessert werden.

#### Schulhäuser, Bahnhöfe

- Wichtige Zielorte

### Schwachstellen ausserhalb Agglomerationskern

In der Karte werden ausgewählte Korridore dargestellt, die wegen der Dominanz und Trennwirkung des motorisierten Verkehrs problematisch sind.

**Legende**

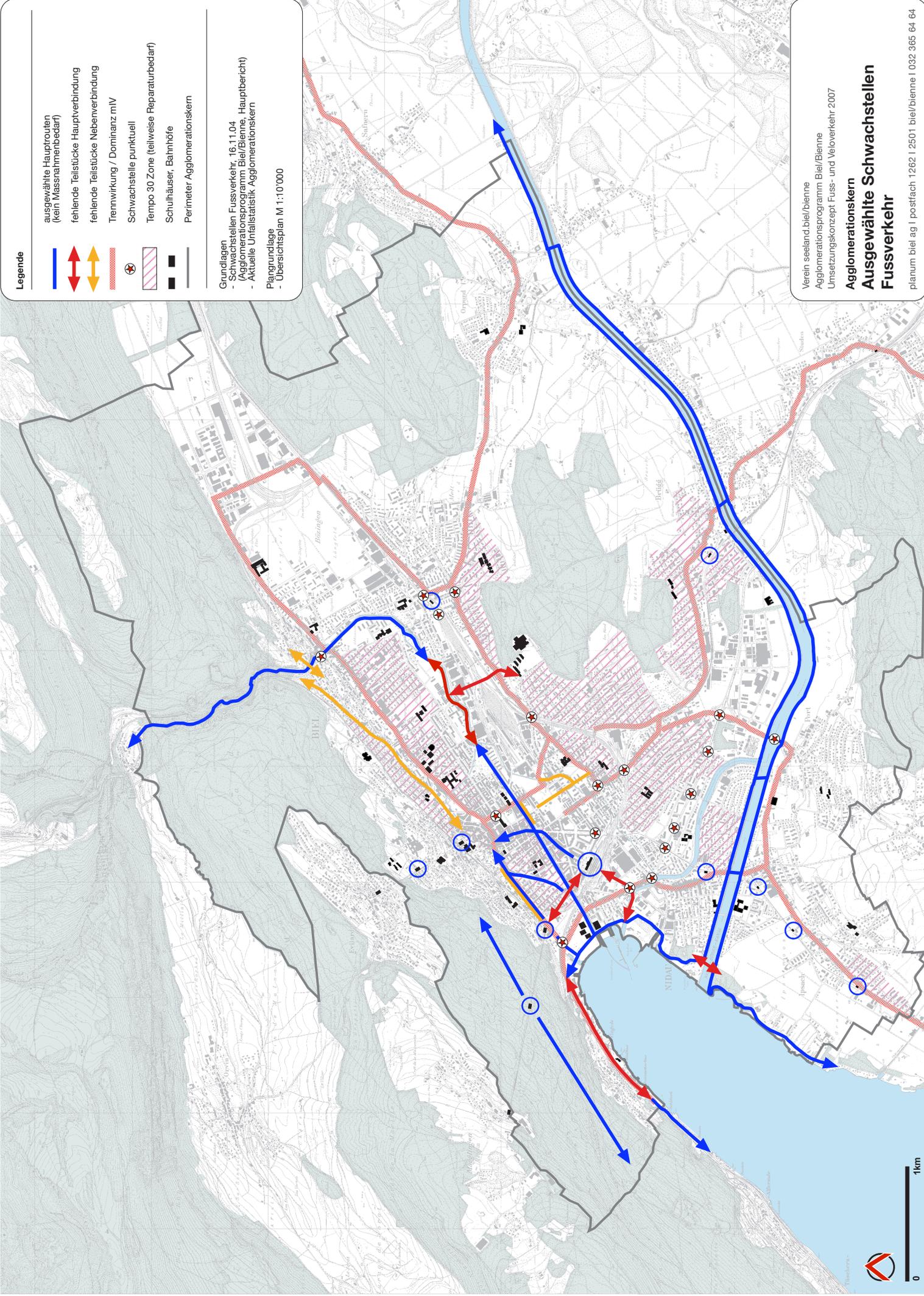
- ausgewählte Hauptrouten (kein Massnahmenbedarf)
- fehlende Teilstücke Hauptverbindung
- fehlende Teilstücke Nebenverbindung
- Trennwirkung / Dominanz mIV
- Schwachstelle punktuell
- Tempo 30 Zone (teilweise Reparaturbedarf)
- Schulkäuser, Bahnhöfe
- Perimeter Agglomerationskern

**Grundlagen**

- Schwachstellen Fussverkehr, 16.11.04 (Agglomerationsprogramm Biel/Bienne, Hauptbericht)
- Aktuelle Unfallstatistik Agglomerationskern

**Plangrundlage**

- Übersichtsplan M 1:10'000



Verein seeland.biel/bienne  
 Agglomerationsprogramm Biel/Bienne  
 Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr 2007

**Agglomerationskern**  
**Ausgewählte Schwachstellen**  
**Fussverkehr**

planum biel ag | postfach 1262 | 2501 biel/bienne | 032 365 64 64

0 1km

---

### 5.3 Schwachstellen Veloverkehr

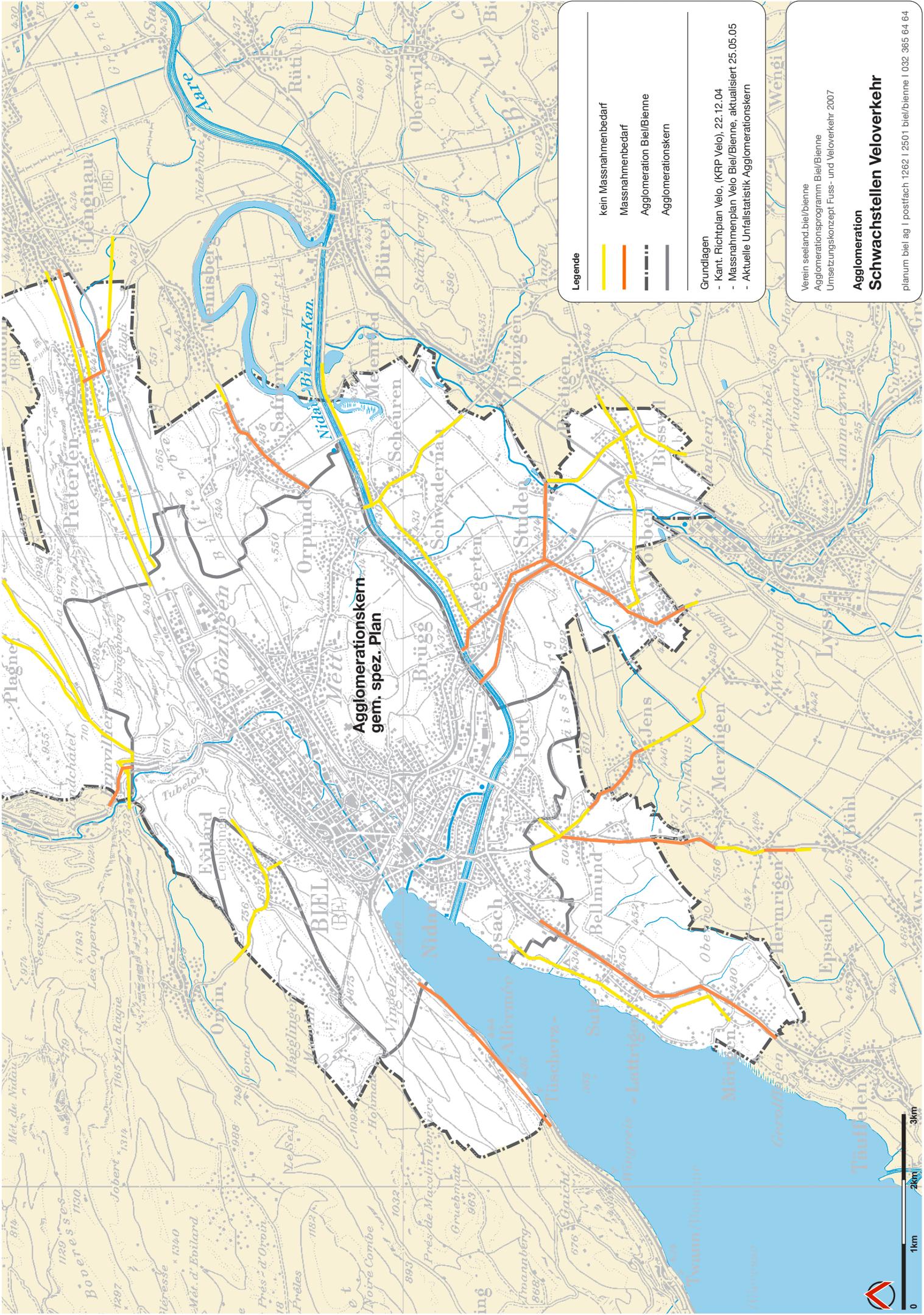
#### **Schwachstellen ausserhalb Agglomerationskern** > Karte s.19

Der Plan zeigt den Massnahmenbedarf. Er enthält vor allem Problemstellen des Mischverkehrs, basierend auf dem kantonalen Richtplan Velo von 2004.

#### **Agglomerationskern** > Karte s.20

Viele für den Veloverkehr wichtige Strassen (direkte Verbindungen ohne grosse Höhendifferenzen) weisen im Referenzzustand kritische Belastungen auf. Die Schwachstellen wurden auf der Karte in folgende Gruppen unterteilt:

- Kein Massnahmenbedarf  
Strassen mit guten Bedingungen für den Veloverkehr (wenig DTV oder veloverkehrssichernde Massnahmen in der Längs- und Querrichtung vorhanden)
- Massnahmenbedarf  
Strassen mit hoher Verkehrsbelastung ohne veloverkehrssichernde Massnahmen in der Längs- und Querrichtung
- Netzlücken  
Fehlende Teilstücke im Veloverkehrsnetz, unzumutbarer Mischverkehr
- Massnahmenbedarf punktuell  
Gefährliche Stellen gemäss Unfallstatistik, Engpässe (Unterführungen), fehlende Querungen oder Abbiegehilfen an neuralgischen Stellen



**Legende**

- kein Massnahmenbedarf
- Massnahmenbedarf
- Agglomeration Biel/Bienne
- Agglomerationskern

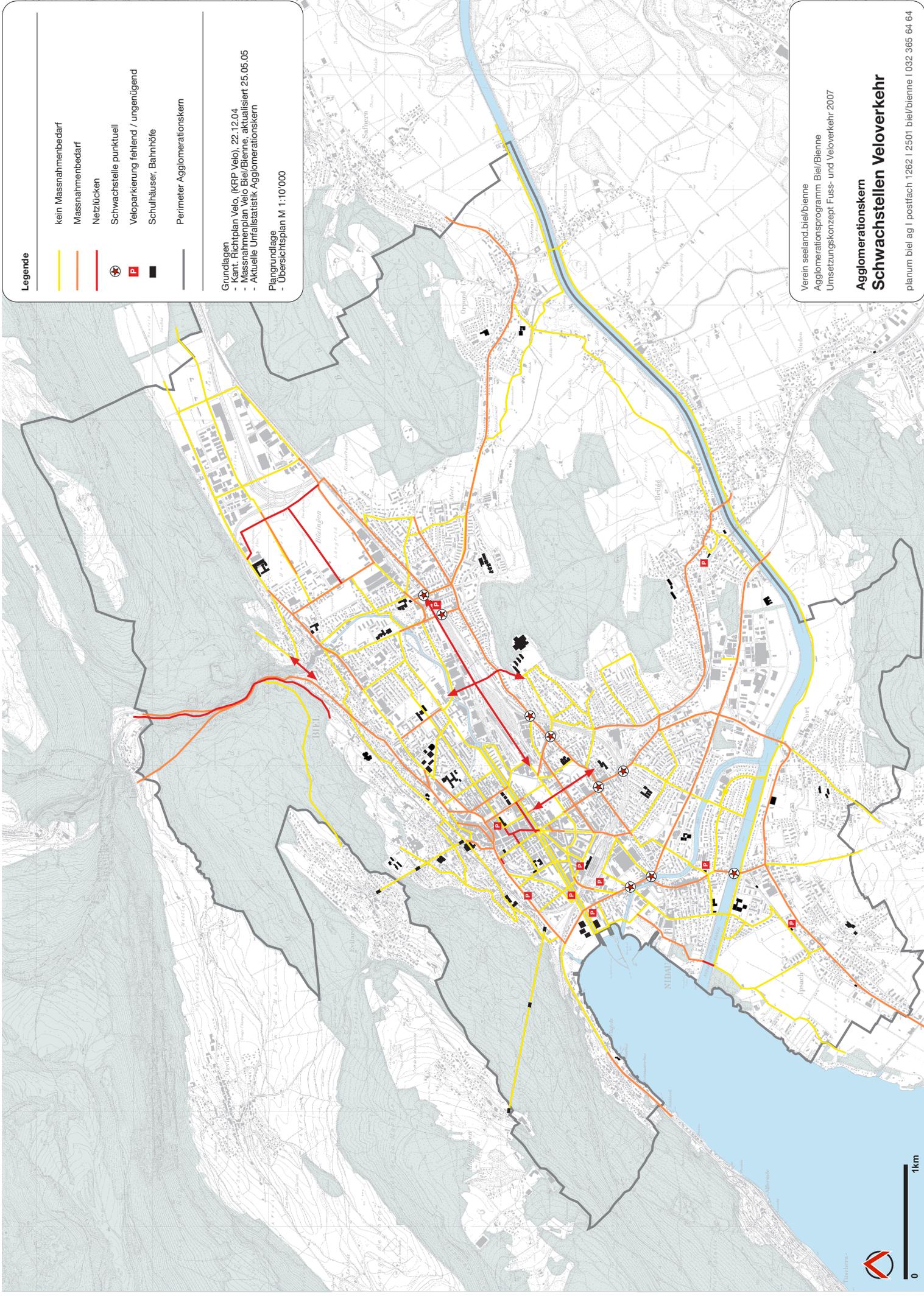
**Grundlagen**

- Kant. Richtplan Velo, (KRP Velo), 22.12.04
- Massnahmenplan Velo Biel/Bienne, aktualisiert 25.05.05
- Aktuelle Unfallstatistik Agglomerationskern

Verein seeland.biel/bienne  
 Agglomerationsprogramm Biel/Bienne  
 Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr 2007

**Agglomeration  
 Schwachstellen Veloverkehr**

**Agglomerationskern  
 gem. spez. Plan**



**Legende**

- kein Massnahmenbedarf
- Massnahmenbedarf
- Netzlücken
- Schwachstelle punktuell
- Veloparkierung fehlend / ungenügend
- Schulhäuser, Bahnhöfe
- Perimeter Agglomerationskern

**Grundlagen**

- Kant. Richtplan Velo, (KRP Velo), 22.12.04
  - Massnahmenplan Velo Biel/Bienne, aktualisiert 25.05.05
  - Aktuelle Unfallstatistik Agglomerationskern
- Plangrundlage**
- Übersichtsplan M 1:10'000

Verein seeland.biel/bienne  
 Agglomerationsprogramm Biel/Bienne  
 Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr 2007

**Agglomerationskern  
 Schwachstellen Veloverkehr**

planum biel ag | postfach 1262 | 2501 biel/bienne | 032 365 64 64



---

## 5.4 Zusammenfassende Überlegungen zu den Schwachstellen

Die Schwachstellenanalyse zeigt, dass viele Probleme des Fuss- und Veloverkehrs den innerörtlichen Mischverkehr betreffen und vom motorisierten Verkehr verursacht werden. Netzlücken für den Fussverkehr bestehen entlang der Gewässer der Region und vermindern die Qualität der Naherholung.

### **Netzlücken**

- Fussweglücken entlang der Schüss vom Taubenloch zum See
- Fussweglücken entlang der Seebucht

### **Schwachstellen auf Hauptverkehrsstrassen**

- Ortsdurchfahrten rechtes Bielerseeufer und Richtung Lyss
- Abschnitte Reuchenettestrasse, Nord- und Südachse Biel
- Knoten Kreuzplatz Biel, Bereich Guido-Müller- bis Rousseau-Platz Nidau/Biel (Erreichbarkeit Bahnhof)
- Unterführungen und Brücken

### **Schwachstellen in Quartieren**

- Schleichverkehr in den Quartieren Biel Mett und Biel Linde; zwischen Brügg und Orpund
- noch wenig Tempo 30 Zonen in den Gemeinden der Agglomeration

### **Neue Schwachstellen**

- Neue Massnahmen im Verkehrsbereich können - bei Nichtbeachten der Anliegen von Fuss- und Veloverkehr - zu Schwachstellen werden

---

## 6. Zielsetzungen

In diesem Kapitel sollen aufgrund der Potenzialabschätzung (Kapitel 3) und der Analyse der Netze und Schwachstellen des Fuss- und Veloverkehrs (Kapitel 4 und 5) quantitative Ziele formuliert werden. Dies im Wissen, dass die Datenlage für den Fuss- und Veloverkehr äusserst karg ist und es besondere Anstrengungen braucht, Veränderungen des Modalsplits nicht nur als Ganzes sondern auch auf ausgewählten Korridoren zu erfassen.

### 6.1 Generelle Zielsetzungen

Die allgemeinen Zielsetzungen für die Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs sind in der Arbeitshilfe "Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen" des Bundesamtes für Strassen und in der Mobilitätsstrategie der Region Bern ausführlich beschrieben. Zusammenfassend werden einige wichtige Aspekte wiederholt und mit Zielsetzungen für die Massnahmen des vorliegenden Zusatzberichts ergänzt:

#### ***Integration des Fuss- und Veloverkehrs in den Verkehrsablauf***

Fuss- und Veloverkehr sollen als eigenständige Mobilitätsform gefördert und in eine Gesamtstrategie eingebunden werden. In den Massnahmen für andere Verkehrsmittel ist der Fuss- und Veloverkehr zu berücksichtigen.

#### ***Zusammenhängende Netze***

Die Netze für den Fuss- und Veloverkehr müssen sicher und durchgehend ausgestaltet sein und direkte Verbindungen zu den Zielorten gewährleisten.

#### ***Verkürzung Unterwegszeit***

Die Attraktivität von Fuss- und Veloverkehr ist mit kurzen Wegen zu verbessern.

#### ***Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten***

Als zentrales Anliegen sind die Gefahrenstellen und das subjektive Sicherheitsempfinden zu verbessern.

#### ***Verbesserungen der Umsteigeorte***

Die Haltestellen müssen sicher und bequem erreichbar und mit gedeckten und diebstahlsicheren Veloparkierungsanlagen ausgerüstet sein.

#### ***Realisierung 2011 - 2014***

Primär sollen Massnahmen dargestellt werden, die einen grossen Nutzen aufweisen und 2011 - 2014 realisiert werden können.

### 6.2 Quantitative Ziele für den Fuss- und Veloverkehr

Aufgrund der ungenügenden Datenlage für den Fuss- und Veloverkehr können angestrebte Veränderungen nur grob geschätzt werden. Damit künftig präzisere Aussagen möglich werden, sind die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs zu ermitteln - allgemein wie auf ausgewählten Korridoren - und detailliert in die Statistiken zu integrieren.

Eine Veränderung des Modal-Splits benötigt Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, aber auch Massnahmen, die die anderen Verkehrsarten betreffen. Der Modalsplit des Fuss- und Veloverkehrs hat sich bei den Pendlern der Agglomeration Biel zwischen 1990 und 2000 verschlechtert. Dass der Modalsplit zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs beeinflusst werden kann, zeigt Freiburg im Breisgau - Darstellung auf der nächsten Seite. Der Modal-Split kann

aber auch auf einzelnen Korridoren verändert werden: An der Seftigenstrasse in Köniz konnte dank der Umgestaltung der Fussverkehr um 10%, der Veloverkehr um 50% gesteigert werden.

Der Verein seeland.biel/bienne setzt sich seine Ziele aufgrund der Annahme, dass Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr realisiert werden ohne dass die Kapazität des motorisierten Verkehrs wesentlich gesteigert wird und dass etwa 50% des Potenzials für Fuss- und Veloverkehr ausgeschöpft werden kann. Dies auch wegen der für Fuss- und Veloverkehr idealen Grösse der Agglomeration und deren topografischen Vorteile.

### Ziele für die Agglomeration Biel

- Die prognostizierte MIV-Zunahme von 1% pro Jahr soll vom Fuss- und Veloverkehr aufgenommen werden (> Agglomerationsprogramm 04 Region Biel)
- Die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs sind bis 2015 - trotz des massiven Kapazitätsausbaus für den motorisierten Verkehr mit der Autobahn A5 - um 5 - 10% auszubauen. Damit kann in etwa wieder der Stand von 1990 erreicht werden.

Abb. Quantitative Ziele für den Fuss- und Veloverkehr

### Modalsplit: Eine Veränderung ist möglich

Eine Veränderung des Modal-Splits benötigt Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, aber auch Massnahmen, die die anderen Verkehrsmittel betreffen. Dass der Modalsplit mit Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs und zu Lasten des MIV beeinflusst werden kann, zeigt das Beispiel von Freiburg im Breisgau. Freiburg wurde als Beispiel gewählt, weil es ähnlich gross ist wie Bern und weil es als eine der wenigen Städte eine konsequente Verkehrspolitik zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsarten umgesetzt und deren Ergebnisse ausgewertet hat.

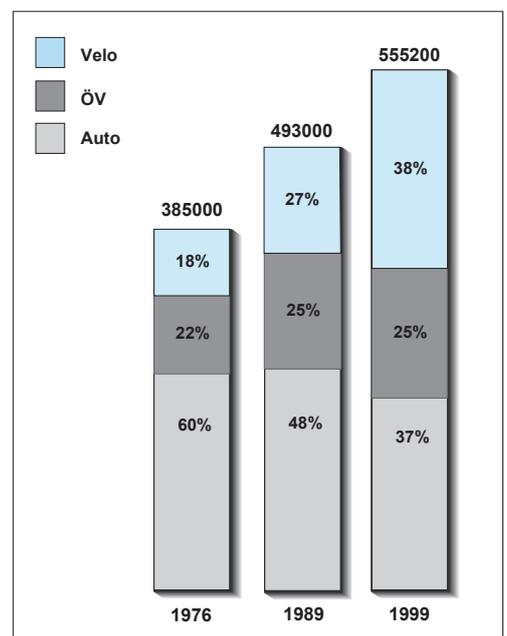


Abb. Modalsplit - Veränderung Freiburg im Breisgau (Binnenverkehr, Anzahl Wege)  
Quelle: Stadt Freiburg, Tiefbauamt,  
Verkehrsplanung Hufbauer / G. Rombach 2002

---

## 7. Massnahmenstrategie

### 7.1 Strategien zur Erreichung der Ziele

Zur Zielerreichung sind mehrere Strategien zu verfolgen, die sich ergänzen:

#### ***Förderung des Fuss- und Veloverkehrs als eigenständige Verkehrsarten***

Realisieren von Massnahmen, die das Netz von Fuss- und Veloverkehr vervollständigen und Einschränkungen abbauen. Besonders wichtig ist die Gestaltung des öffentlichen Raumes, die einen wesentlichen Beitrag zur Aufenthaltsqualität leistet und - als Besonderheit des Fussverkehrs - die flächenhafte Realisierung von Kleinmassnahmen.

#### ***Verbessern der Umsteigeorte***

Fuss- und Veloverkehr sind ideale Zubringer zum öffentlichen Verkehr. Entsprechend sind Erreichbarkeit und Infrastruktur der Umsteigeorte darauf auszurichten.

#### ***Nachfragelenkende Massnahmen zugunsten von Fuss- und Veloverkehr***

Die Wirkung der Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr ist mit nachfragelenkenden Massnahmen bei anderen Verkehrsmitteln zu verstärken (Beispiel: Parkraumbewirtschaftung).

#### ***Berücksichtigen des Fuss- und Veloverkehrs bei Massnahmen für MIV und öV***

Der Fuss- und Veloverkehr ist bei jeder Massnahme im Verkehrsbereich bereits in der Planung zu berücksichtigen. Wenn nötig sind flankierende Massnahmen zu ergreifen oder wenn die Nachteile zu gross sind, ist ein Verzicht der Massnahme zu erwägen.

#### ***Information und Öffentlichkeitsarbeit***

Die Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr sind der Öffentlichkeit bekannt zu machen, Verhaltensänderungen mit Information, Marketing und Imageförderung zu unterstützen.

### 7.2 Handlungsfelder

Wir gehen im Wesentlichen von den nachfolgend beschriebenen Handlungsfeldern aus. Auf weitere Handlungsfelder wird hier nicht eingegangen, weil sie nicht Gegenstand der Agglomerationsprogramme sind wie z.B. Information und Öffentlichkeitsarbeit.

#### **1. Netzlücken**

Fehlende Verbindungen im Netz des Langsamverkehrs.

*Massnahmen:* Schliessen der Lücke z.B. durch den Bau einer Unter- oder Überführung; öffnen von Einbahnstrassen für den Veloverkehr.

#### **2. Trennwirkung durch Hauptverkehrsstrassen und Lücken infolge eines Defizits in den Bereichen Sicherheit, Direktheit, Komfort oder Kohärenz**

Eine stark befahrene Strasse trennt den Siedlungskörper derart, dass seine Wirkung für Fuss- und Veloverkehr einer unüberwindbaren Barriere entspricht, weil zu hindernisreich (z.B. Staus, Ampeln) und deshalb zu wenig benutzt, um als Langsamverkehrsverbindung deklariert zu werden.

*Massnahmen:* Ausbau oder Umbau des fraglichen Abschnittes/Knotens; verbessern des Querens und Abbiegens für den Langsamverkehr physisch (Querungs- und Abbiegehilfen) und betrieblich (z.B. Anpassen der LSA-Steuerung).

#### **3. Ungenügende Mischverkehrssituation in den Quartieren**

In den Quartieren besteht ein hoher Anteil an quartierfremdem Verkehr und/oder die Geschwindigkeit des MIV ist zu hoch.

*Massnahmen:* Fernhalten des quartierfremden Verkehrs mit z.B. Pollern; Verkehrsberuhigung mit Tempo 30- und Begegnungszonen; gestalterische Aufwertung des Wohnumfeldes.

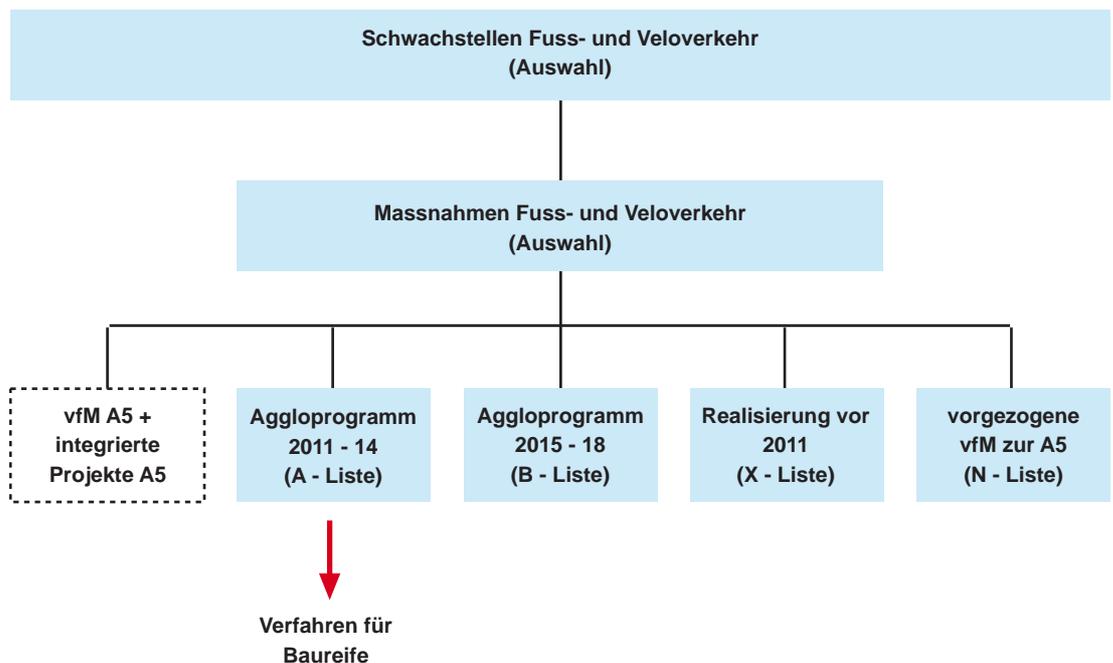
#### 4. Ungenügende intermodale Schnittstellen

Unbefriedigende Zugänge für Fuss- und Veloverkehr zu einem Bahnhof oder einer Haltestelle. Ungeschützte Warteräume; keine, zu wenig oder schlecht platzierte Veloparkplätze. *Massnahmen:* Verbessern der Zugänge und verbessern der Infrastruktur; Bau von witterungsgeschützten Warteräumen; erstellen/verbessern der Veloparkierung an Bahnhöfen und in den Gemeinden.

### 7.3 Massnahmenstrategie Fuss- und Veloverkehr für das Agglomerationsprogramm Biel

Das Agglomerationsprogramm bildet nur die wichtigsten Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr ab. Es sind Massnahmen, die ein gutes Kosten - Nutzenverhältnis aufweisen und eine grosse Chance haben, innerhalb des Agglomerationsprogrammes realisiert zu werden. Zur Vervollständigung sind Massnahmen in weiteren Listen abgebildet. Die Listen im Überblick:

- A - Liste: Baureif 2011, Realisierung 2011 - 2014, Agglomerationsprogramm
- B - Liste: Baureif 2015, Realisierung 2015 - 2018, Agglomerationsprogramm
- X - Liste: Realisierung vor 2011, Finanzierung ausserhalb Agglomerationsprogramm
- N - Liste: vorgezogene flankierende Massnahmen (vfM) zur Autobahn A5, Finanzierung ausserhalb Agglomerationsprogramm



**Abb. Triage der Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr**

Innerhalb des Agglomerationsprogrammes können nicht alle Schwachstellen und Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr abgebildet werden. In der Auswahl wurden die wichtigsten berücksichtigt.

## 7.4 Berücksichtigung des Langsamverkehrs bei allen Verkehrsmassnahmen

Neue Verkehrsanlagen und Betriebsänderungen des motorisierten Individualverkehrs und öffentlichen Verkehrs können Sicherheits- und Betriebsprobleme für den Fuss- und Veloverkehr verursachen und dessen Wettbewerbsfähigkeit massgeblich vermindern. In der Agglomeration Biel sind besonders zu beachten:

- Anschlüsse der Autobahn A5 in der Agglomeration, besonders des Anschlusses Bienne-Centre (Unterbrechung einer zentralen Fuss- und Veloverkehrsachse mit täglich mehr als 5000 Velos, betriebliche Hindernisse wegen der fehlenden Dosierungsmöglichkeiten des MIV)
- Geleiseanordnung und Knotenorganisation mit einer neuen öV-Achse (BTI - Verlängerung)
- Dosierungsanlagen und Busbevorzugungsanlagen für den MIV dürfen den Langsamverkehr nicht behindern

## 7.5 Autobahn A5

### **Ausgangslage**

Die Umfahrung der Städte Biel und Nidau mit der Autobahn A5 und den dazugehörigen Bauwerken ist in Planung und beeinflusst viele Massnahmen im Verkehrsbereich des Agglomerationskerns. Man geht von einer zweistufigen Realisierung aus:

- Ostast bis 2016
- Westast bis 2018

Der Bau der Autobahn betrifft den Fuss- und Veloverkehr bei Fertigstellung der Etappen und des sich demzufolge änderenden Verkehrssystems sowie durch den Bau selbst. Zur Verbesserung der Wohn- und Standortqualität und um den Nutzen der A5 möglichst auszuschöpfen sind verkehrlich flankierende Massnahmen vfM zur A5 in den Gemeinden des Agglomerationskerns vorgesehen.

### **Berücksichtigung der A5 im Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr**

Die Linienführung und Anschlüsse wurden mit dem generellen Projekt festgelegt, doch muss dieses aus verschiedener Hinsicht mit der "Projektoptimierung Westast" verbessert werden. Der Richtplan verkehrliche flankierende Massnahmen vfM ist in Bearbeitung und wird die neuen, aus der Projektoptimierung abgeleiteten Rahmenbedingungen zu berücksichtigen haben. Die Autobahnplanung A5 wird im vorliegenden Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr wie folgt behandelt:

- Die verkehrlich flankierenden Massnahmen (vfM) sind Bestandteil des Aggloprogrammes 2004, deren Finanzierung erfolgt aber nach einem separaten Verfahren gemäss Richtlinien des Bundesamtes für Strassen. Im Umsetzungskonzept 2007 Fuss- und Langsamverkehr werden nur die vorgezogenen vfM nochmals erwähnt.
- Strassenabschnitte, die heute Massnahmenbedarf aufweisen und auch mit dem Bau der A5 nicht wesentlich verbessert oder gar verschlechtert werden, wurden als vorgezogene verkehrliche flankierende Massnahmen ins Aggloprogramm integriert und jeweils mit "vorgezogene vfM" bezeichnet.

### **Auswirkung der A5 auf den Fuss- und Veloverkehr**

Die A5 bewirkt eine massive Erhöhung der Kapazitäten des motorisierten Verkehrs in der Agglomeration Biel. Die Kapazitätserhöhung birgt die Gefahr, dass vermehrt kurze Strecken mit dem Auto zurückgelegt werden und der Fuss- und Veloverkehr weiter zurückgedrängt wird. Diese negativen Auswirkungen können nur mit Berücksichtigung der Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs in der Planung der A5 und einer konsequenten Umsetzung der flankierenden Massnahmen minimiert werden.

## 8. Massnahmen

Der Fuss- und Veloverkehr benötigt nebst den kostenintensiven Schlüsselmassnahmen auch viele kleine Massnahmen zur Verbesserung der engmaschigen Netze. Es sind Massnahmen, die im Einzelfall nicht teuer sind, aber von den Gemeinden aus Kostengründen nicht flächendeckend und konsequent realisiert werden und die gefährdet sind, durch die Maschen der Agglomerationsprogramme zu fallen. Mit Massnahmenpaketen kann der Bund als Anschubfinanzierung einen wesentlichen Beitrag zur Realisierung einer Vielzahl von - in den Agglomerationsprogrammen nicht lokalisierbaren - Kleinmassnahmen leisten, z.B. bei:

- Verkehrsberuhigung in den Quartieren (Tempo-30 Zonen, Begegnungszonen)
- Absenkungen von Trottoirs
- Veloparkierung (Anlehnbügel und teilweiser Witterungsschutz)

### 8.1 Massnahmengruppen

Ausgehend von den Handlungsfeldern wurden die Massnahmen in Massnahmengruppen nach Baureife und Stellung im Agglomerationsprogramm gegliedert.

Nr.	Massnahmengruppe	Baureif
10	Schliessen von Netzlücken	2011 - 14
20	Reparatur Hauptverkehrsstrassen	2011 - 14
30	Reparatur Quartiere	2011 - 14
40	Intermodale Schnittstellen	2011 - 14
50	Schliessen von Netzlücken	2015 - 18
60	Reparatur Hauptverkehrsstrassen	2015 - 18
70	Reparatur Quartiere	2015 - 18
80	Intermodale Schnittstellen	2015 - 18
90	Realisierung vor 2011	vor 2011
100	Vorgezogene flankierende Massnahmen (vfM) zur A5	-

**Abb. Massnahmengruppen für Fuss- und Veloverkehr**

*In Kapitel 3.3 (s. 11) sind realisierte Beispiele der Massnahmengruppen 10 - 80 abgebildet.*

#### Beschreibung der Massnahmengruppen

Massnahmengruppen 10 und 50: Schliessen von Netzlücken

- Massnahmen zum Schliessen der physischen Lücken im Netz des Langsamverkehrs

Massnahmengruppen 20 und 60: Reparatur Hauptverkehrsstrassen

- Massnahmen zur Vermeidung der Trennwirkung auf Hauptverkehrsstrassen
- Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, Direktheit, Komfort oder Kohärenz

Massnahmengruppen 30 und 70: Reparatur Quartiere

- Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Vermeidung des quartierfremden Verkehrs

Massnahmengruppen 40 und 80: Intermodale Schnittstellen (Veloparkierung)

- Massnahmen zur Verbesserung der Veloparkierung an Bahnhöfen und in den Gemeinden

-----  
-----  
Massnahmengruppe 90: Realisierung vor 2011

- Massnahmen, die vor 2011 realisiert werden (ausserhalb Agglomerationsprogramm)

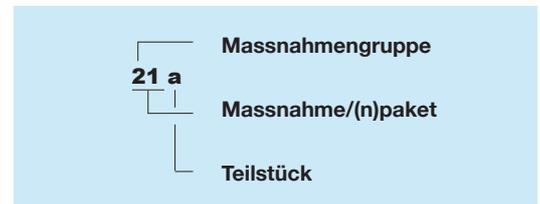
Massnahmengruppe 100: Vorgezogene flankierende Massnahmen

- Strassenabschnitte, die heute Massnahmenbedarf aufweisen und auch mit dem Bau der A5 nicht wesentlich verbessert oder gar verschlechtert werden, wurden als vorgezogene verkehrliche flankierende Massnahmen ins Agglomerationsprogramm integriert und mit "vorgezogene vFM" bezeichnet.

## 8.2 Massnahmenpakete

Aus den Massnahmen gleicher Gruppen werden Massnahmenpakete gebildet, die thematisch und/oder geografisch zusammengehören, ähnliche Verfahren, Dringlichkeit und Finanzierung aufweisen. Die Massnahmenpakete werden zweistellig nummeriert, dazugehörige Teilstücke mit "a", "b" usw. bezeichnet. Massnahmen, die einen besonderen Stellenwert aufweisen oder mehr als 5 Mio. Fr. kosten werden als Einzelmassnahme und gleich wie die Massnahmenpakete bezeichnet.

Abb. Nummerierung von Massnahmengruppen, Massnahmenpaketen und Teilstücken



Die Einteilung der Massnahmen nach Baureife wurde von der Begleitgruppe vorgeschlagen und mit ausgewählten Gemeinden besprochen. Die Einteilung muss bei der weiteren Bearbeitung innerhalb von Kanton und Gemeinden konsolidiert werden.

Auf der folgenden Seite sind die Massnahmenpakete des Fuss- und Veloverkehrs dargestellt, die ausführlichen Massnahmenlisten befinden sich im Anhang.

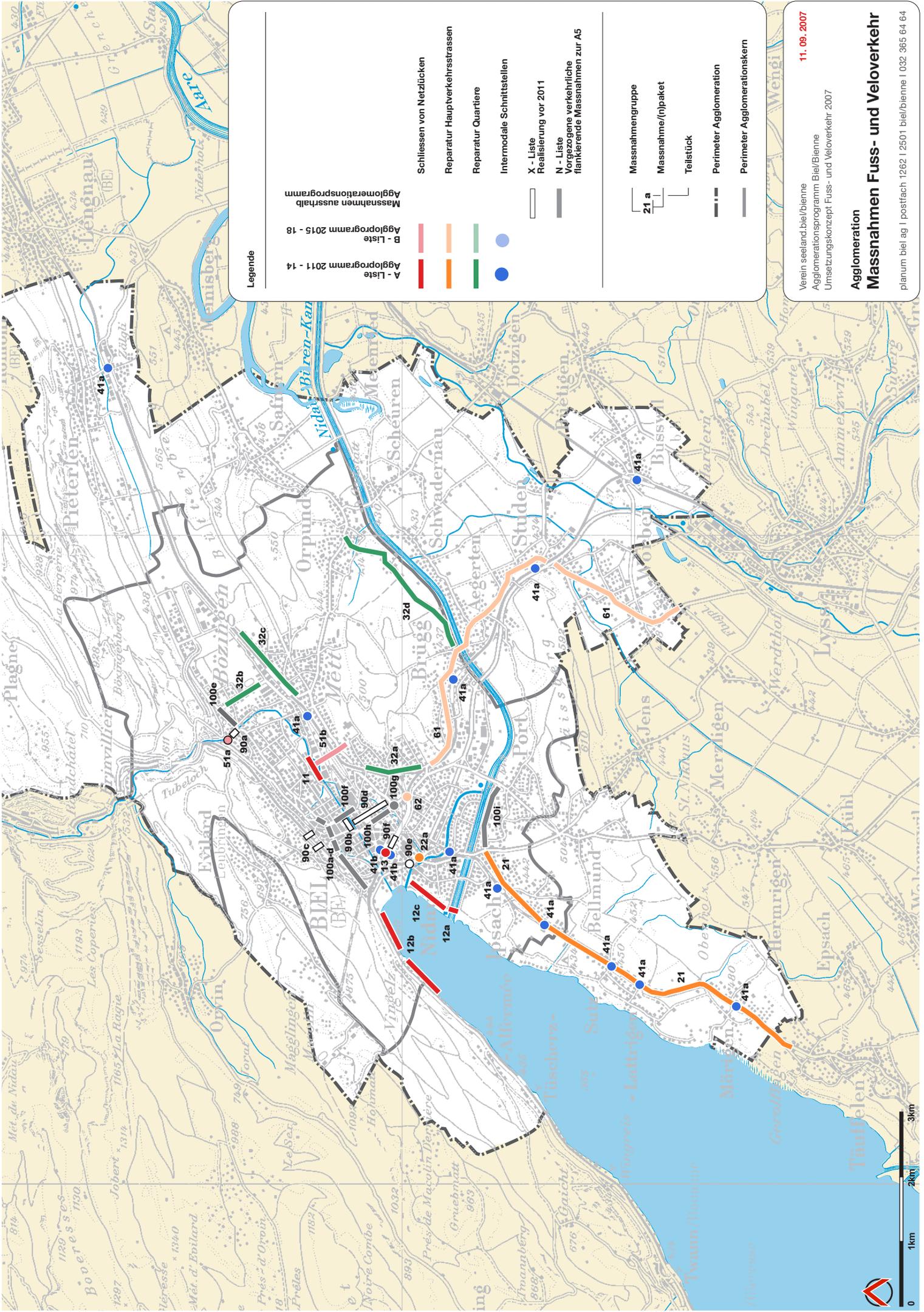
Nr.	Massnahmenpakete	Typ	Auslöser	Baureif
<b>Schliessen von Netzlücken</b>				
11	Fussweg Taubenlochschlucht - Bielersee	E	F	2011 - 14
12	Seebucht: Fusswege und Velorouten	M	F+V	2011 - 14
13	Neue Unterführung Bahnhof und Perronzugang (Biel-Bienne)	E	F+V	2011 - 14
51	Schliessen von Netzlücken	M	F+V	2015 - 18
<b>Reparatur Hauptverkehrsstrassen</b>				
21	Sanierung Korridor rechtes Bielerseeufer	E	F+V	2011 - 14
22	Verbesserungen der Lichtsignalanlagen	M	F+V	2011 - 14
23	Querungs- und Abbiegehilfen, Trottoirabsenkungen	M	F+V	2011 - 14
61	Sanierung Korridor Ost (Ortsdurchfahrten Brügg, Aegerten, Studen, Worben)	E	F+V	2015 - 18
62	SBB-Unterführung Brüggstrasse (Biel-Bienne)	E	F+V	2015 - 18
<b>Reparatur Quartiere</b>				
31	Verkehrsberuhigung, Tempo 30	M	F+V	2011 - 14
32	Verhindern Umgehungsverkehr, Platzgestaltungen	M	F+V	2011 - 14
71	-	-	-	2015 - 18
<b>Intermodale Schnittstellen</b>				
41	Veloparkierung an Bahnhöfen	M	V	2011 - 14
42	Veloparkierung in den Gemeinden	M	V	2011 - 14
81	-	-	-	-
<b>Realisierung vor 2011</b>				
90	div. Massnahmen	-	F+V	vor 2011
<b>Vorgezogene flankierende Massnahmen (vfM) zur A5</b>				
100	div. Massnahmen	-	F+V	-

E = Einzelmassnahme    F = Fussverkehr  
M = Massnahmenpaket    V = Veloverkehr

**Abb. Übersicht der Massnahmengruppen und -pakete**

### 8.3 Plan Massnahmen Fuss- und Veloverkehr > vgl. Karte s.30

Der Plan zeigt die Massnahmen, die geografisch und wegen der Massstäblichkeit abgebildet werden können. Massnahmen wie beispielsweise Trottoirabsenkungen und Veloparkierung in den Quartieren sind nur in der Massnahmenliste enthalten.



**Legende**

Massnahmen ausserhalb  
Agglomerationsprogramm

B - Liste  
Agglomerationsprogramm 2015 - 18

A - Liste  
Agglomerationsprogramm 2011 - 14

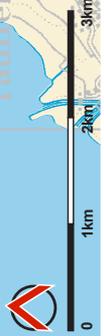
- Schliessen von Netzlücken
- Reparatur Hauptverkehrsstrassen
- Reparatur Quartiere
- Intermodale Schnittstellen
- X - Liste  
Realisierung vor 2011
- N - Liste  
Vorgezogene verkehrliche  
flankierende Massnahmen zur A5
- Massnahmengruppe
- Massnahme/(n)paket
- Teilstück
- Perimeter Agglomeration
- Perimeter Agglomerationskern

11. 09. 2007

Verein seeland.biel/bienne  
Agglomerationsprogramm Biel/Bienne  
Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr 2007

**Agglomeration  
Massnahmen Fuss- und Veloverkehr**

planum biel ag | postfach 1262 | 2501 biel/bienne | 032 365 64 64



## 8.4 Massnahmenliste "Baureif 2011 - 2014"

Folgend werden die Massnahmen aufgeführt, die prioritär zu behandeln sind und für die eine Aufnahme in die A-Liste beantragt wird (vollständige Liste aller Massnahmen im Anhang).

Nr.	Gemeinde	Ort	Massnahme
11	Biel/Bienne	Gottstattstrasse - Stadtpark	Fussweg Taubenloch - See entlang Schüss. Fehlendes Teilstück für wichtige Hauptachse Alltag und Naherholung entlang der Schüss. Führt grösstenteils durch Privatgelände (Gygax, Omega, swatch group).
12 a	Nidau, Ipsach	Nidau-Büren Kanal	Schliessen der Netzlücke mit neuer Brücke für Fuss- und Veloverkehr (Seeuferweg).
12 b	Biel/Bienne	Vingelz - Strandboden	Realisieren des Seeuferwegs.
12 c	Nidau, Biel/Bienne	Ländte Biel - Nidau-Büren Kanal	Durchgehende Fusswegverbindung in der Nähe des Ufers. Velofahren gestattet.
13	Biel/Bienne	Bahnhof	Bestehende Post-Unterführung als Zugänge zu den Perrons und als Fuss- und Veloverbindung Richtung See umbauen und erweitern. Entlastung der während der Stosszeiten überfüllten Hauptunterführung (Stau der Fussgänger).
21	Nidau, Ipsach, Sutz-Lattrigen, Mörigen, Täuffelen	Ortsdurchfahrten (Kantonsstrasse)	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung aufgrund eines entsprechenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes. Verbessern des Abbiegens und Querens für Fuss- und Veloverkehr, Verlangsamen des motorisierten Verkehrs. Verbesserungen (ev. Velostreifen oder Temporeduktion) auf Ausserortsstrecken wie Ipsach - Sutz-Lattrigen, Sutz-Lattrigen - Mörigen.
22 a	Biel/Bienne, Nidau	G. Müller - Platz	Verbesserungen: Fussverkehr: Warteräume, Wartezeiten an LSA (keine Wartezeiten in Strassenmitte auf zu schmaler Insel). Veloverkehr: Vorgezogene Haltestreifen, Massnahmen gegen Rechtsabbiegeunfälle.
22 b	Alle Gemeinden des Agglomerationskerns	Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen	Prüfen aller LSA und wo möglich optimieren bezüglich: Wartezeiten und -räume Fussverkehr; Wartezeiten, funktionierende Anmeldung, Vorgezogene Haltestreifen, Vorgrün, Trixi-Spiegel für Veloverkehr.
23 a	Alle Gden der Agglomeration	Hauptverkehrsstrassen	20 Querungshilfen (Schutzinseln) für Fuss- und Veloverkehr, Abbiegehilfen für Veloverkehr an wichtigen Stellen wie z.B. Schulhäusern.
23 b	Alle Gden der Agglomeration	Hauptverkehrs- und Quartierstrassen	20 Trottoirabsenkungen zugunsten der Gehbehinderten und Leuten mit Kinderwagen an viel begangenen Stellen. Nebst der effektiven Verbesserung zeigt das Programm den Gemeinden, dass es sich um eine Daueraufgabe handelt und diese möglichst mit Unterhaltsarbeiten realisiert werden soll.
31	Alle Gemeinden des Agglomerationskerns	Quartiere	Verkehrsberuhigung in Quartieren (Tempo 30 Zonen), nachrüsten von bestehenden Tempo 30 Zonen für die definitive Einführung.
32 a	Biel/Bienne	Madretsch	Verkehrsberuhigende Massnahmen in den Quartieren (Lindenquartier, Möliquartier). Verhinderung des Umgehungsverkehrs bereits vor Eröffnung der A5.
32 b	Biel/Bienne	Länggasse	Verkehrsberuhigende Massnahmen auf der Länggasse, Verhindern Durchgangsverkehr.
32 c	Biel/Bienne	Mettlenweg	Verhindern Durchgangsverkehr, Verkehrsberuhigende Massnahmen.
32 d	Brügg, Orpund	Orpundstrasse	Verhindern des Durchgangsverkehr.
32 e	Alle Gemeinden des Agglomerationskerns	Wichtige Plätze und Aufenthaltsbereiche	Gestaltung und Aufwertung wichtiger Plätze und Aufenthaltsbereiche als Begegnungszonen (Bahnhofplätze, Dorfplätze, Quartiertreffpunkte, Vorbereiche der Schulhäuser usw.).
41 a	Alle Gden der Agglomeration	Bike&Ride	Jede Bahnhaltestelle ist mit genügend gedeckten und diebstahlsicheren Veloparkplätzen zu versehen (total ca. 1000 P).
41 b	Biel/Bienne	Bike&Ride Bahnhofplatz West / Bahnhof Süd	Je 300 Velo-P als Satelliten mit best. Velostation kombinieren.
42	Alle Gden der Agglomeration	Velo-Parkplätze	1000 öffentliche Veloparkplätze mit diebstahlsicherer Einrichtung (Veloposten, Anlehnbügel) dezentral an wichtigen Orten der Agglomerationsgemeinden. 200 mit Überdachung.

**Abb. Massnahmen "Baureif 2011-14" (A - Liste)**

## 9. Kosten

Die Kosten wurden für die Einzelmassnahmen grob geschätzt und für die Massnahmenpakete zusammengefasst. Die Liste im Anhang zeigt die Kosten pro Massnahme. Dem Kostenteiler wurden die Vorgaben für die Überarbeitung der Agglomerationsprogramme (BVE und JGK des Kantons Bern, P. Rytz und U. Seewer, 1. März 2007) zugrundegelegt mit folgendem Verteilschlüssel:

- Massnahmen auf Kantonsstrassen: Bund 50% (Maximalbeitrag), Kanton 50%
- Massnahmen auf Gemeindestrassen: Bund 50%, Kanton 25%, Gemeinden 25%

### 9.1 Kostenübersicht nach Massnahmen/-paketen

Folgende Kostenzusammenstellung berücksichtigt ausschliesslich A-Massnahmen.

Nr.	Massnahmen/-paket	total Mio. Fr.	Bund Mio. Fr.	Kanton Mio. Fr.	Gemeinden Mio. Fr.
<b>Schliessen von Netzlücken</b>					
11	Fussweg Taubenlochschlucht - Bielersee	2	1	0.5	0.5
12	Seebucht: Fusswege und Velorouten	4	2	1	1
13	Neue Unterführung Bahnhof und Perronzugang	offen, ca. 4	offen, ca.2	offen, ca.1	offen, ca. 1
	<b>Zwischentotal</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>2.5</b>	<b>2.5</b>
<b>Reparatur Hauptverkehrsstrassen (ohne vFM)</b>					
21	Sanierung Korridor rechtes Bielerseeufer <sup>1</sup>	-	-	-	-
22	Verbesserungen der Lichtsignalanlagen	3	1.5	1	0.5
23	Querungs- und Abbiegehilfen, Trottoirabsenkungen	3	1.5	0.75	0.75
	<b>Zwischentotal</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>1.75</b>	<b>1.25</b>
<b>Reparatur Quartiere</b>					
31	Verkehrsberuhigung, Tempo 30	5	2.5	1.25	1.25
32	Verhindern Umgehungsverkehr, Platzgestaltungen	9	4.5	2.25	2.25
	<b>Zwischentotal</b>	<b>14</b>	<b>7</b>	<b>3.5</b>	<b>3.5</b>
<b>Intermodale Schnittstellen</b>					
41	Veloparkierung an Bahnhöfen	4	2	1	1
42	Veloparkierung in den Gemeinden	2	1	0.5	0.5
	<b>Zwischentotal</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>1.5</b>	<b>1.5</b>
	<b>Total</b>	<b>36</b>	<b>18</b>	<b>9.25</b>	<b>8.75</b>

<sup>1</sup> Kosten in Sanierung Korridor rechtes Bielerseeufer integriert (siehe Massnahmenblatt A5 des Zusatzberichtes)

**Abb. Kostenübersicht Massnahmenpakete "Baureif 2011 - 2014" (A - Liste)**

---

## 9.2 Kostenkategorien

Fuss- und Veloverkehr sind gemäss kantonal bernischer Praxis integrale Bestandteile des Strassenverkehrs. Die Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs müssen häufig wegen dem motorisierten Verkehr ergriffen werden und betreffen innerorts häufig auch die anderen Verkehrsarten, die Strassenraumgestaltung und Werkleitungen.

Auf eine Zusammenstellung der Kosten nach Kostenkategorien wird zu diesem Zeitpunkt verzichtet, doch zeigen nachfolgende Überlegungen, wie die Kosten aufzuteilen sind.

### 3 Kosten-Kategorien

- a Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr
- b Strassenumgestaltungen nach Berner Modell
- c vorgezogene flankierende Massnahmen A5

#### **a) Massnahme für Fuss- und Veloverkehr**

Massnahmen, die nur aufgrund des Fuss- und Veloverkehrs ergriffen werden und klar beegrenzt werden können wie z.B. das Schliessen von Netzlücken mit Brücken und das Einrichten von Radstreifen entlang bestehender Strassen inkl. der nötigen Verbreiterung.

#### **b) Strassengestaltungen nach Berner Modell**

Massnahmen, die den Verkehr ertäglicher gestalten, Unfallschwerpunkte beheben und den Lärm vermindern werden dieser Kategorie zugewiesen. Für den Fuss- und Veloverkehr sind die Verstetigung des Verkehrs auf tiefem Geschwindigkeitsniveau, die allgemeine Verringerung der Dominanz des MIV und der Abbau der Trennwirkung der Strassen besonders wichtig. Die Massnahmen sind aber nicht nur aufgrund des Fuss- und Veloverkehrs nötig. In diese Kategorie fallen beispielsweise die Massnahmen des Korridors rechtes Bielerseeufer.

#### **c) vorgezogene flankierende Massnahmen A5**

Viele dringende Massnahmen in Biel sind wegen der A5 Planung zurückgestellt. Einige dieser Massnahmen sind auch nach dem Bau der A5 nötig und deshalb vorzuziehen. Weil diese Massnahmen gemäss den Regeln des Nationalstrassenbaus finanziert werden, erhalten sie im Agglomerationsprogramm eine eigene Kostenkategorie.

---

## 10. Nutzen und Wirkung

Wegen fehlender Daten und Datenreihen kann der Nutzen der Massnahmen nur generell beschrieben werden. Beispiele aus Freiburg im Breisgau und Köniz zeigen (vgl. Kapitel 6.2), dass der Nutzen von Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr messbar ist, allerdings eher als Veränderung des Modalsplits als für einzelne Massnahmen. 2004 fuhren täglich 5000 - 6000 Velos über den umgebauten Zentralplatz in Biel, Fussgänger wurden bis heute nicht erfasst. Zählungen des Büros Planum am Bieler Bahnhof zeigen, dass 2007 deutlich mehr Velos parkiert werden als 2003.

Datum	Anzahl parkierte Velos am Bahnhof Biel	Differenz	Differenz in %
01.09.2003	903	-	-
19.06.2007	1316	+ 413	+ 45 %

**Abb. Parkierte Velos am Bahnhof Biel**  
Quelle: Planum Biel AG

### 10.1 Volkswirtschaftliche Vorteile des Fuss- und Veloverkehrs

Die Kosten für die Infrastruktur des Fuss- und Veloverkehrs sind im Vergleich zu den Investitionskosten für MIV und ÖV bescheiden. Unterhalt und Betrieb sind kostengünstiger, der volkswirtschaftliche Nutzen pro eingesetztem Franken in der Regel sehr gut. Die Investitionen zahlen sich besonders auch indirekt aus. Einerseits leisten sie einen Beitrag zur Reduktion des MIV-Aufkommens in Spitzenzeiten, was die Staukosten und den Investitionsbedarf für Erweiterungen reduziert. Andererseits erhöhen sie die Auslastung des ÖV-Angebots und nützen die Investitionen in diesem Bereich besser aus. Der Fuss- und Veloverkehr steht besonders in den Agglomerationen im Einklang mit den Siedlungs- und umweltpolitischen Zielen des Kantons Bern. Der Fuss- und Veloverkehr erhöht zudem den bewegungsaktiven Bevölkerungsanteil und trägt damit zur Senkung der volkswirtschaftlichen Kosten des Gesundheitswesens bei.

---

## **Anhang**

### ***Massnahmenlisten***

- A - Liste: Baureif 2011 - 2014
- B - Liste: Baureif 2015 - 2018
- X - Liste: Realisierung vor 2011
- N - Liste: vorgezogene flankierende Massnahmen (vfM) zur A5

Liste	Massnahme(n)/-paket	Teilstück	Massnahmen Nr. Aggloprogramm 2004	Gemeinde	Ort	Massnahme	Projektstand	Abhängigkeiten / Koordination Weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (K=Kanton, G=Gemeinden, D=Dritte)	Kosten in Mio. Fr.	Kostenanteil Bund	Kostenanteil Kanton	Kostenanteil Gemeinden	Betriebskosten in Mio. Fr.
A	11		V6/4	Biel/Bienne	Gottstättstrasse - Stadtpark	Fussweg Taubenloch - See entlang Schüss. Fehlendes Teilstück für wichtige Hauptachse Alltag und Naherholung entlang der Schüss. Führt grösstenteils durch Privatgelände (Gyax, Omega, swatch group).	UBO in Erarbeitung für Bereich Gyax; Bereich Omega unklar (Sicherheitsbedürfnisse der Firma).		G	2.00	1.00	0.50	0.50	0.01
A	12	a	V6/10	Nidau, Ipsach	Nidau-Büren Kanal	Neue Brücke für Fuss- und Veloverkehr (Seeuferweg).	Seebucht in Planung (Gemeinden Biel, Nidau). Planungsstand bezüglich Fuss- und Veloverkehr unklar		G	1.00	0.50	0.25	0.25	0.01
A	12	b	V6/8	Biel/Bienne	Vingelz - Strandboden	Realisieren des Seeuferwegs.	Seeuferweg in Planung (Start Biel), Bauprojekt vorhanden, das aber nicht befriedigt		G	2.00	1.00	0.50	0.50	0.01
A	12	c	V6/9	Nidau, Biel/Bienne	Lände Biel - Nidau-Büren Kanal	Durchgehende Fusswegverbindung in der Nähe des Ufers. Velofahren gestattet.	Seebucht in Planung (Gemeinden Biel, Nidau) Planungsstand bezüglich Fuss- und Veloverkehr unklar.		G	1.00	0.50	0.25	0.25	0.01
A	13		neu	Biel/Bienne	Bahnhof	Bestehende Post-Unterführung als Zugänge zu den Perrons und als Fuss- und Veloverbindung Richtung See umbauen und erweitern. Entlastung der während der Stosszeiten überfüllten Hauptunterführung (Säul der Fussgänger).	Absichtserklärung Stadt Biel und Gespräche mit Post und SBB.		G	4.00	2.00	1.00	1.00	0.01
A	21		V8/25	Nidau, Ipsach, Sulz-Latringen, Möriegen, (Täuffelen)	Ortsdurchfahrten (Kantonstrasse)	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung aufgrund eines entsprechenden Beitrabs- und Gestaltungskonzeptes. Verbessern des Abbiegens und Quereins für Fuss- und Veloverkehr. Verlangsamten des motorisierten Verkehrs. Verbesserungen (ev. Velostreifen oder Temporeduktion) auf Ausserortsstrecken wie Ipsach - Sulz-Latringen, Sulz-Latringen - Möriegen.	Korridorstudie rechtes Bielerseeufer. Perimeter gemäss Kriterien Bund (keine Zuschüsse für Tautfellen, weil ausserhalb Agglomerationsperimeter)	Vorprojekt aufgrund Studienauftrag bis Herbst 08.	K	Kosten in Sanierung Korridor rechtes Bielerseeufer integriert (siehe Massnahmenblatt Nr. A5)				
A	22	a	V6/2	Biel/Bienne, Nidau	G. Müller - Platz	Verbesserungen Fussverkehr: Warteplätze, Wartezeiten an LSA (keine Wartezeiten in Strassenmitte auf zu schmaler Insel). Veloverkehr: vorgezogene Haltestellen, Massnahmen gegen Rechtsabblenkefälle.	Vorschlag Aggloprogramm 2004		G / K	1.00	0.50	0.25	0.25	0.00
A	22	b	V6/12	Biel/Bienne, Eviard, Brügg, Ipsach, Nidau, Orpund, Port (Agglomerationskern)	Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen	Prüfen aller LSA und wo möglich optimieren bezüglich: Wartezeiten und -räume Fussverkehr, Wartezeiten, funktionierende Anmelde, vorgezogene Haltestellen, Vorrain, Trixi-Spiegel für Veloverkehr	Massnahme Aggloprogramm 2004, keine weitergehenden Untersuchungen		G / K	2.00	1.00	0.75	0.25	0.00
A	23	a	neu	Alle Gemeinden der Agglomeration	Hauptverkehrsstrassen	20 Querungshilfen (Schutzinseln) für Fuss- und Veloverkehr. Abbiegehilfen für Veloverkehr an wichtigen Stellen wie z.B. Schulhäusern.	Vorschlag		G / K	2.00	1.00	0.50	0.50	0.00
A	23	b	neu	Alle Gemeinden der Agglomeration	Hauptverkehrs- und Quartierstrassen	200 Trottoirabsenkungen zugunsten der Gelbehinderten und Leuten mit Kinderwagen an viel begangenen Stellen. Nebst der effektiven Verbesserung zeigt das Programm den Gemeinden, dass es sich um eine Daueraufgabe handelt und diese möglichst mit Unterhaltsarbeiten realisiert werden soll.	Vorschlag	Bezeichnen der Stellen und koordinieren mit Unterhalt.	G / K	1.00	0.50	0.25	0.25	0.00

Liste	Massnahme(n)/-paket	Teilstück	Massnahmen Nr. Aggloprogramm 2004	Gemeinde	Ort	Massnahme	Projektstand	Abhängigkeiten / Koordination Weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (K=Kanton, D=Gemeinden, D=Dritte)	Kosten in Mio. Fr.	Kostenteil Bund	Kostenteil Kanton	Kostenteil Gemeinden	Betriebskosten in Mio. Fr.
A	31		V9/1	Biel/Bienne, Eviard, Brugg, Ipsach, Nidau, Orpund, Port (Agglomerationskern)	Quartiere	Verkehrsberuhigung in Quartieren (Tempo 30 Zonen), nachrüsten von bestehenden Tempo 30 Zonen für die definitive Einführung.	Verschiedene Projektstände. Massnahmen zur Verhinderung des Umgehungsverkehrs werden nicht via vM finanziert.		G	5.00	2.50	1.25	1.25	0.05
A	32	a	V8/15	Biel/Bienne	Madratsch	Verkehrsberuhigende Massnahmen in den Quartieren (Lindenquartier, Müliquartier). Verhinderung des Umgehungsverkehrs bereits vor Eröffnung der A5.	Konzepte vorhanden. Massnahmen zur Verhinderung des Umgehungsverkehrs in Quartieren werden nicht via vM finanziert.	Konkretisierung der Konzepte und politische Entscheidung.	G	1.00	0.50	0.25	0.25	0.01
A	32	b	V8/12	Biel/Bienne	Länggasse	Verkehrsberuhigende Massnahmen auf der Länggasse, verhindern Durchgangsverkehr.	Massnahmen zur Verhinderung des Umgehungsverkehrs in Quartieren werden nicht via vM finanziert.	- Verkehrliche Abklärungen Bözingertfeld - Anpassungen aufgrund Planung Bözingertfeld nötig	G	2.00	1.00	0.50	0.50	
A	32	c	V8/14	Biel/Bienne	Mettlenweg	Verhindern Durchgangsverkehr, verkehrsberuhigende Massnahmen.	Konzepte vorhanden. Massnahmen zur Verhinderung des Umgehungsverkehrs in Quartieren werden nicht via vM finanziert.	Konkretisierung der Konzepte und politische Entscheidung.	G	1.00	0.50	0.25	0.25	0.01
A	32	d	V9/7	Brugg, Orpund	Orpundstrasse	Verhindern des Durchgangsverkehrs.	Massnahmen zur Verhinderung des Umgehungsverkehrs sind in diesem Massnahmenpaket integriert, weil sie nicht via vM finanziert werden.	Konkretisieren Ideen vM.	G	1.00	0.50	0.25	0.25	0.01
A	32	e	V9/2	Biel/Bienne, Eviard, Brugg, Ipsach, Nidau, Orpund, Port (Agglomerationskern)	Wichtige Plätze und Aufenthaltsbereiche	Gestaltung und Aufwertung wichtiger Plätze und Aufenthaltsbereiche als Begegnungszonen (Bahnhöfe, Dorfplätze, Quartierpunkte, Vorbereiche der Schulhäuser usw.).	Vorschlag Aggloprogramm 2004		G	4.00	2.00	1.00	1.00	0.02
A	41	a	V5/1	Biel, Brugg, Busswil, Ipsach, Nidau, Pierenen, Studen, Suiz-Latringen, Mörigen	Bike&Ride	Jede Bahnhalle ist mit genügend gedeckten und diebstahnsicheren Veloparkplätzen zu versehen (total ca. 1000 P).	Vorschlag Aggloprogramm 2004	Programm RV 05 der SBB	G	2.00	1.00	0.50	0.50	0.04
A	41	b	V5/2	Biel/Bienne	Bike&Ride Bahnhofplatz West / Bahnhof Süd	Je 300 Velo-P als Satelliten mit bestehender Velostation kombinieren.	Vorschlag Aggloprogramm 2004, Realisierungsdruck auf Satellit Westseite Bahnhofplatz steigt zusätzlich mit neuem Perronzugang (vgl. Nr. 13)	- Projekt Umgestaltung Bahnhofplatz Biel - Programm Zweiradstellplätze SBB (Fernverkehrsabhöfe)	G	2.00	1.00	0.50	0.50	0.06
A	42			Alle Gemeinden der Agglomeration	Velo-Parkplätze	1000 öffentliche Veloparkplätze mit diebstahnsicherer Einrichtung (Veloposten, Anlehnblöcke) dezentral an wichtigen Orten der Agglomerationsgemeinden. 200 mit Überdachung.			G	2.00	1.00	0.50	0.50	0.04
				<b>total</b>						<b>36.00</b>	<b>18.00</b>	<b>9.25</b>	<b>8.75</b>	<b>0.27</b>

Liste	Massnahme(n)/-paket	Teilstück	Massnahmen Nr. Aggloprogramm 2004	Gemeinde	Ort	Massnahme	Projektstand	Abhängigkeiten / Koordination Weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (K=Kanton, G=Gemeinden, D=Dritte)	Kosten in Mio. Fr.	Kostenanteil Bund	Kostenanteil Kanton	Kostenanteil Gemeinden	Betriebskosten in Mio. Fr.
B	51	a	V6/3	Biel/Bienne	Fuchsenried - Zollhausstrasse	Neue Brücke für Fuss- und Veloverkehr über die Taubenlöschlucht. Direkte Quartierverbindung und Anschluss von Teilen des Quartiers Zollhausstrasse und des Tierparks an die Buslinie Fuchsenried (Vergrößerung des Einzugsgebietes der Bustaltstelle).	Vorschlag Aggloprogramm 2004	Wegen eher geringem Kosten/Nutzen Verhältnis zurückgestellt	G	1.00	0.50	0.25	0.25	0.01
B	51	b	neu	Biel/Bienne	Güterbahnhof	Der Güterbahnhof bildet für den Fuss- und Veloverkehr ein nicht querbares Hindernis von 1.6 km Länge mitten im Siedlungsgebiet. Verbindung schaffen mit einer Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr oder mit Projektidee Querung Güterbahnhof mV. Verbindung von der Meitstrasse ins Linden-Quartier schaffen.	Querung MV und damit auch LV wird mit Erarbeitung Richtplan Siedlung und Verkehr geprüft	Querung aufgrund Beurteilung Richtplan Siedlung und Verkehr. Teilstück Meitstrasse - Lindenquartier unabhängig der Beurteilung weiterverfolgen.	G	2.00	1.00	0.50	0.50	0.01
B	61	neu	neu	Biel, Brügg, Aegerten, Studen, Worben	Korridor - Ost Ortsdurchfahrten (Kantonsstrasse)	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung aufgrund eines entsprechenden Betriebs- und Gestaltungs Konzeptes. Verbessern des Abbiegers und Quers für Fuss- und Veloverkehr. Verlangsamung des motorisierten Verkehrs.	Kant. Richtplan Velo, teilweise Überschneidung mit vIM Ostast A5. Neues Projekt, noch keine Vorarbeiten.		K	offen	0.50	0.50		
B	62		V8/20	Biel/Bienne	SBB - Unterführung Bruggstrasse	Ausbau der Unterführung. Wichtige Verbindung für Fuss- und Veloverkehr von den Quartieren in die Innenstadt und zu Versorgungseinrichtungen, Schulweg. Verbreitern der Unterführung zugunsten Fuss- und Veloverkehr, da Verkehrsbelastung auch mit A5 Umfahrung hoch ist. Da Baureife für 2011 fraglich ist. Sofortmassnahmen wie Temporeduktion mit permanenter Überwachung prüfen.	Kernfahrbahn als Sofortmassnahme realisiert, Zukünftige Belastung abhängig von A5 Planung.	In Aggloprogramm, weil nicht in vIM A5 integriert.	G	5.00	2.50	1.25	1.25	0.00
				<b>total</b>						<b>8.00</b>	<b>4.50</b>	<b>2.50</b>	<b>2.00</b>	<b>0.02</b>

Kiste	Massnahme(n)/-paket	Teilstück	Massnahmen Nr. Aggloprogramm 2004	Gemeinde	Ort	Massnahme	Projektstand	Abhängigkeiten / Koordination Weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (K=Kanton, G=Gemeinden, D=Dritte)	Kosten in Mio. Fr.	Kostenanteil Bund	Kostenanteil Kanton	Kostenanteil Gemeinden	Betriebskosten in Mio. Fr.
X	90 a		V6/2	Biel/Bienne	Taubenlöschlucht	Fussweg Taubenloch - See entlang Schlüss. Direkte Führung des Weges durch den untersten Teil der Schlucht (Ausgang Bözlingen).	Wird innerhalb der Neuordnung des Gebietes realisiert	Koordination mit Neuorganisation des ganzen Areals > Stadtplanung, Private	G	0.50				
X	90 b		V6/5	Biel/Bienne	Neumarktstrasse - Zentralplatz	Fussweg Taubenloch - See entlang Schlüss. Durchgehende Fusswegverbindung entlang der Schlüss (Oberer Quai nordsüdlich).	Genehmigte Überbauungsordnung	Bau ca. 2009	G	0.50				
X	90 c		V6/7	Biel/Bienne	SBB Linie Biel - Sonceboz	Netzlücken schliessen im steilen und deshalb besonders unwegefählichen Gelände mit gesicherten Fussgängerübergängen.	Ausführungsprojekte erstellt von SBB	Bau vor 2011	G	2.00				
X	90 d		V6/6	Biel/Bienne	Oberer Quai - Madratschstrasse	Durchgehende Fuss- und Veloverbindung Innenstadt - Mädrisch als Quartierserschliessung und Ausweichroute.	Oberer Quai - Gaswerk: Bau und Projektierung gesichert Gaswerk - Madratschstrasse: Projektierung läuft	Realisierung vor 2011	G	2.00				
X	90 e		V6/2	Biel/Bienne, Nidau	Aarbergstrasse - Chiprolstrasse - Schneiderstrasse	Verbindung Dr. Schneiderstrasse - Bahnhof Biel: Durchlässigkeit Velo ermöglichen zu Veloparkierung am Bahnhof, Querung Fuss- und Veloverkehr verbessern (Warterräume, Grünzeilen).	Vorschläge zur Umorganisation des Verkehrs im Quartier (Aberstrasse) vorhanden.	Realisierung vor 2011	G	1.00				
X	90 f		V6/21	Biel/Bienne	Bahnhofplatz	Gestalterische Aufwertung und Verbesserungen für den Fussverkehr und Veloverkehr	Projekt vorhanden	Realisierung nach Umbau Bahnhof, aber vor 2011	G	2.00				
				<b>total</b>						<b>8.00</b>				

N	Liste	Massnahme(n)/-paket	Teilstück	Massnahmen Nr. Aggloprogramm 2004	Gemeinde	Ort	Massnahme	Projektstand	Abhängigkeiten / Koordination Weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (K=Kanton, G=Gemeinden, D=Dritte)	Kosten in Mio. Fr.	Kostenteil Bund	Kostenteil Kanton	Kostenteil Gemeinden	Betriebskosten in Mio. Fr.
N 10 a				V8/3	Biel/Bienne	Seedorf (Nordachse)	Seedorf wird mit A5 Umfahrung zusätzlich belastet. Massnahmen wegen heutigem Handlungsbedarf als vorgezogene vM Westast realisieren: Trottoir entlang Seedorfstrasse nordsüd, gescherte Fussgängerquerungen kombiniert mit Abbiegehilfen für Velo in das Quartier, Velostreifen oder Kernfahrbahn. Dosierung MIV an den Einmündungen Spitalstrasse und Zentralstrasse prüfen. Auswirkungen	1) Projekte Stadt Biel: Planungsstudie Nordachse 2002 bis Einmündung Spitalstrasse 2) Bestandteil der vM Westast A5	- A5 Projektoptimierung Westast - Richtplan vM - als vorgezogene Massnahme vM Westast realisieren	G	6.00				
N 10 b				V8/4	Biel/Bienne	Mühlbrücke (Nordachse)	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Auswertung mit entsprechendem Betriebs- und Gestaltungskonzept.	1) Projekte Stadt Biel: Planungsstudie Nordachse 2002, Betriebskonzept 2004 2) Bestandteil der vM Westast A5	Als vorgezogene Massnahme vM Westast realisieren	G	1.50				
N 10 c				V8/5	Biel/Bienne	Kanalgasse (Nordachse)	Fahrsourduktion und Kreisel bei Einmündung Zentralstrasse, Busbevorzugung, Dosierung MIV vor Kreisel aus Richtung Seedorf	1) Projekte Stadt Biel: Planungsstudie Nordachse 2002, Betriebskonzept 2004 2) Bestandteil der vM Westast A5	Als vorgezogene Massnahme vM Westast realisieren	G	2.00				
N 10 d				V8/6	Biel/Bienne	Freiestrasse (Nordachse)	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Auswertung mit entsprechendem Betriebs- und Gestaltungskonzept.	1) Projekte Stadt Biel: Planungsstudie Nordachse 2002, Betriebskonzept 2004 2) Bestandteil der vM Westast A5	Als vorgezogene Massnahme vM Westast realisieren	G	1.00				
N 10 e				V8/9	Biel/Bienne	Solothurnstrasse (Nordachse)	Busbevorzugung, Kreisel Jurastrasse	1) Projekte Stadt Biel: Planungsstudie Nordachse 2002, Grobkonzept zu den vM 2000	- Richtplan vM - als vorgezogene Massnahme vM Ostast realisieren	K	0.50				
N 10 f				V8/16	Biel/Bienne	Neumarktstrasse	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Auswertung mit entsprechendem Betriebs- und Gestaltungskonzept im Abschnitt Lienhardstrasse - Länggasse.	Kein Projekt vorhanden	Als vorgezogene Massnahme vM Westast realisieren.	G	1.50				
N 10 g				V8/18	Biel/Bienne	Madratsch Kreuzplatz	Verbesserung der Überquerbarkeit (Schulhaus Neumarkt), Teil der innerstädtischen Verkehrsorganisation	1) Stadt Biel: LSA defekt, Reparatur oder Neuanlage? 2) Bestandteil der vM Ostast A5	- ev. A5 Projektoptimierung Westast - Richtplan vM - als vorgezogene Massnahme vM Ostast realisieren	G	3.00				
N 10 h				V8/19	Biel/Bienne	Zentralstrasse Süd (Silbergasse - Kreuzplatz)	Busbevorzugung Südachse - Kreuzplatz, Veraltete LSA, die man	Bestandteil der vM Ostast A5	- Realisierung mit Kreuzplatz sinnvoll - als vorgezogene Massnahme vM Ostast realisieren	G	1.50				
N 10 i				V8/24	Nidau, Port	Allmendstrasse	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Auswertung mit entsprechendem Betriebs- und Gestaltungskonzept. Velostreifen beidseitig oder Kernfahrbahn, Abbiegeerleichterungen in der	Bestandteil der vM Ostast A5	Als vorgezogene Massnahme vM Westast realisieren	G	3.00				
					<b>total</b>						<b>20.00</b>				