

**Entwurf 28.03.01**  
**Ergänzt 12.07.03**

**Baudirektion Stadt Biel**

**Planungsstudie Nordachse**

**Teilstück**

**Spitalstrasse - Heilmannstrasse**

**Bericht**

Team Planum Biel AG / co.dex ldt.  
Marktgasse 17 Postfach 3062 2500 Biel/Bienne 3

## Inhaltsverzeichnis

0. Zusammenfassung	3
1. Ausgangslage, Rahmenbedingungen, Ziele	4
2. Projektorganisation	5
3. Grundlagen	6
4. Lösungsstrategie	6
5. Betriebs- und Gestaltungskonzept	12
6. Massnahmen	15
7. Etappierung	19
8. Planungsstudie Seevorstadt	20
9. Kosten	21
10. Koordinationsbedarf	23

## 0. Zusammenfassung

Der motorisierte Individualverkehr (mIV) dominiert die Nordachse in Biel und teilt die Altstadt. Die Bedürfnisse der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer und des öffentlichen Verkehrs sind ungenügend berücksichtigt. Die Baudirektion Biel beauftragte das Team Planum Biel AG / co.dex eine Planungsstudie zu erarbeiten, die Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die Nordachse im Bereich Zentralstrasse bis Neumarktplatz zeigt. Als Betrachtungsperimeter bezüglich organisatorischer Massnahmen gilt der Bereich von der Spitalstrasse bis zur Heilmannstrasse.

Die Verbesserung der Verkehrssituation und des Strassenumfeldes soll mit folgenden Mitteln erreicht werden:

- Dosierung des motorisierten Verkehrs mit Lichtsignalanlagen in den Spitzenstunden
- Zeitliche Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs an den neuralgischen Stellen mit Lichtsignalanlagen
- Verkehrlangsamung und verstetigen (Kreisel vor dem innersten Bereich)
- Durchgehende Radstreifen und Abbiegehilfen für den Veloverkehr
- Inseln und Mittelstreifen als Querungshilfen für den Fussverkehr
- Umgehungsverkehr durch die Altstadt verhindern (nicht Bestandteil dieser Planungsstudie)

Mit den Lichtsignalanlagen Spitalstrasse, Zentralstrasse und Heilmannstrasse wird die Menge des Motorfahrzeugverkehrs während der Spitzenstunde an den Rändern dosiert. Ausserhalb der Spitzenstunden kann dank der Anlagen der Busverkehr bevorzugt werden. In einer ersten Phase sollen die Fussgängerstreifen Nidaugasse und Collègegasse nicht geregelt werden. Falls sich dies zu nachteilig für den Busverkehr auswirken sollte, könnten sie mit Lichtsignalanlagen ergänzt werden, die während der Spitzenstunde in Betrieb sind. Die Kreisel Zentralstrasse und Neumarktplatz verstetigen und verlangsamen den Verkehr vor dem eigentlichen Kernbereich.

Die unterschiedlichen räumlichen Qualitäten der Mühlebrücke, Kanalasse und Freiestrasse sollen soweit möglich erhalten oder verstärkt werden. Der Charakter der Strasse zieht sich durch alle drei Abschnitte. Der Mittelstreifen in der Fahrbahnmitte wird als Linksabbieger genutzt (Rosius), dient der Integration der Fussgängerschutzinseln und als Abbiegehilfe für Velos und Autos (z.B. Molzgasse). Die Höhenunterschiede und damit die Trennung zwischen Trottoir und Fahrbahn sind bewusst klein gehalten, sind aber dank der hellen und breiten Randsteine gut sichtbar.

Die Massnahmen sollen etappiert werden. Als dringend zu realisierende Massnahmen stehen die Bereiche Mühlebrücke und Kreisel Neumarktplatz im Vordergrund. Der Kreisel Neumarktplatz kann auch provisorisch erstellt werden.

Die Kosten für die definitive Umgestaltung und die Anpassung aller betroffenen Lichtsignalanlagen betragen ca. Fr. 4'400'000.-. Beiträge des Bundes im Rahmen der Massnahmen zur Verbesserung der Luftreinhaltung sind möglich.



# 1. Ausgangslage, Rahmenbedingungen, Ziele

## 1.1 Ausgangslage

Der motorisierte Individualverkehr (mIV) dominiert die Nordachse in Biel und teilt die Altstadt. Die Bedürfnisse der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer und des öffentlichen Verkehrs sind ungenügend berücksichtigt. Gemäss Lärmschutz- und Luftreinhalteverordnung sind Fristen für Verbesserungen gesetzlich vorgeschrieben.

Das Stadtplanungsamt Biel liess 1999 eine Studie zur Erschliessung des Parkings Gassmann-Areal ausarbeiten. Die Studie enthält auch Vorschläge für ein Betriebs- und Gestaltungskonzept auf der Nordachse. Ihre Resultate müssen aber in Teilbereichen geändert und verfeinert werden. Bereits früher wurde für die ganze Achse eine Studie erarbeitet, die eine Verkehrsregelung mit Lichtsignalanlagen vorsieht. Dieser Lösungsansatz soll nicht weiterverfolgt werden.

## 1.2 Auftrag

Die Baudirektion Biel beauftragte das Team Planum Biel AG / co.dex eine Planungsstudie zu erarbeiten, die Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die Nordachse im Bereich Zentralstrasse bis Heilmannstrasse zeigt. Die Planungsstudie soll auf der Studie Jurafussachse von 1999 basieren und deren Problempunkte berücksichtigen. Sie dient auch als Grundlage für die Ingenieursubmission und die Öffentlichkeitsarbeit. Während der Arbeit wurde entschieden, aus Gründen der Dringlichkeit den Bereich Zentralstrasse bis - Neumarktplatz prioritär zu behandeln und den Bereich Neumarktplatz - Heilmannstrasse nur konzeptionell zu bearbeiten. Dafür wurde die Neumarktstrasse bis zur Dufourstrasse zusätzlich in die Bearbeitung miteinbezogen.

## 1.3 Ziele

Mit der Umgestaltung des Bereiches sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Verminderung der Trennwirkung der Nordachse
- Attraktive Strassenraumgestaltung
- Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr
- Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr
- Stetiger Fahrzeugfluss

## 1.4 Rahmenbedingungen

Für die Nordachse ist bei der Erarbeitung der Planungsstudie mit einem gleichbleibenden Verkehrsaufkommen zu rechnen. Dabei ist ein stetiger Verkehrsfluss anzustreben. Die Massnahmen sollen etappiert werden können.

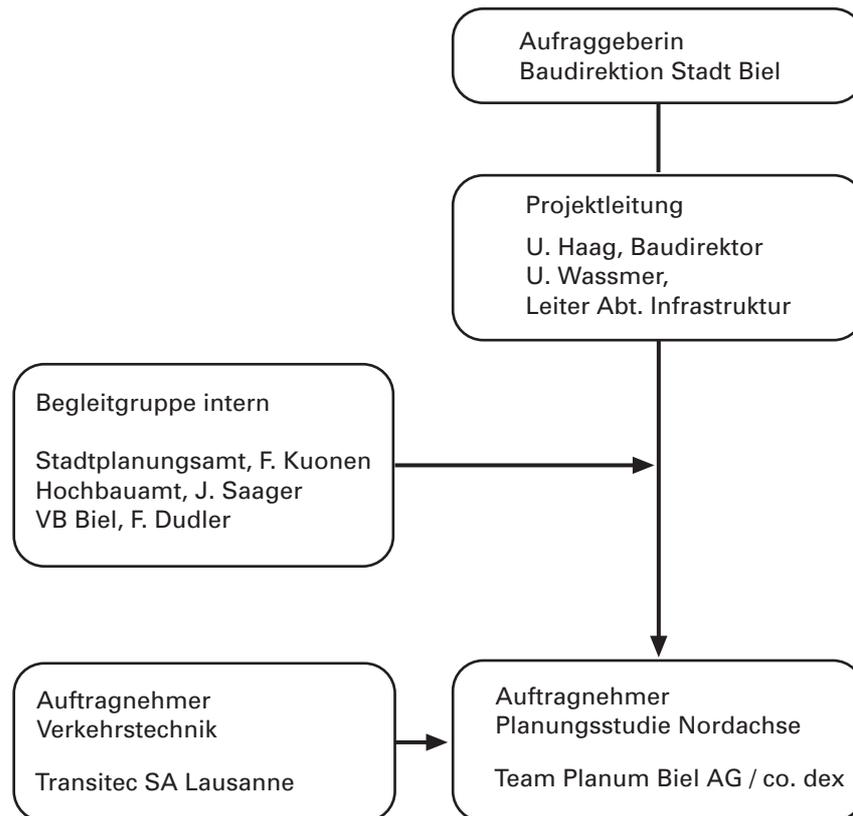
## 1.5 Resultate

Bei Abschluss der Arbeiten wird die Baudirektion Stadt Biel über eine Planungsstudie Nordachse mit folgendem Inhalt verfügen:

- Pläne 1:500
- Bericht
- Grobe Kostenschätzung

## 2. Projektorganisation

Die Planungsstudie wurde vom Team Planum Biel AG / co.dex erarbeitet. Die verkehrstechnischen Berechnungen wurden von der Transitec SA Lausanne ausgeführt.



### 3. Grundlagen

Folgende Grundlagen standen für die Erarbeitung der Planungsstudie zur Verfügung:

- Parking Gassmann-Areal, Zu- und Wegfahrten im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes der Jurafussachse Biel-Bienne, Stadtplanungsamt Biel, (Metron Verkehrsplanung AG / Buchhofer Barbe AG), Juni 1999
- Etude du plan de circulation Expo.02, Baudirektion Biel (Transitec), Juillet 2000 + Nov. 2000
- A5 Umfahrung Biel, Koordinationsgrundlage Verkehr, Tiefbauamt des Kantons Bern (Berz, Hafner+Partner AG, Sept. 2000)
- Grobkonzept zu den verkehrlichen flankierenden Massnahmen A5, Tiefbauamt des Kantons Bern (Berz, Hafner+Partner AG/ Buchhofer Barbe AG), Nov. 2000
- Attraktivierung Bieler Innenstadt, 1996-1999, Schlussbericht, Dezember 1999
- Massnahmenplan Velo Biel, Baudirektion Biel (Planum Biel AG), 1999

### 4. Problemanalyse (vgl. Pläne s. 10 + 11)

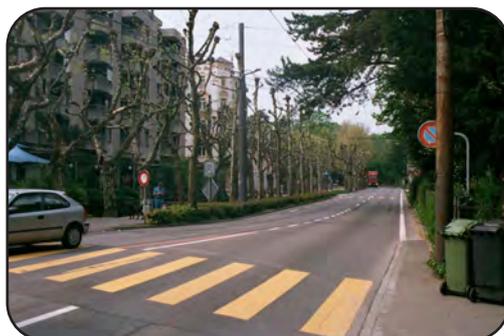
Die Qualitäten und Defizite der Nordachse wurden in vorhergehenden Studien ausführlich beschrieben. Folgend sind die wichtigste Erkenntnisse zusammengefasst.

#### 4.1 Strassenraum

Die Nordachse lässt sich im Untersuchungsgebiet in folgende 3 Abschnitte unterteilen:

- Vorstadt "Seevorstadt mit repräsentativen Einzelbauten und grosszügigen Gärten
- Altstadt mit engem Strassenraum
- Vorstadt mit Neumarktplatz, Gründerzeit - Quartieren und unüberbautem Gassmann-Areal

Allee Seevorstadt



Rückwärtiger Fussweg mit schlecht unterhaltenem Grünraum



Mühlebrücke



Bereich vor Wytenbachhaus

Bushaltestelle Rosius mit ungenügenden Wartebereichen



Bushaltestelle Mühlebrücke



Kanalasse mit dreistreifiger Verkehrsführung



Neumarktplatz mit grossem Einmündungsbereich der Neumarktstrasse



Platz vor Altstadt (Gerbergasse)



Freiessrassse mit vierstreifiger Verkehrsführung

## 4.2 Verkehr

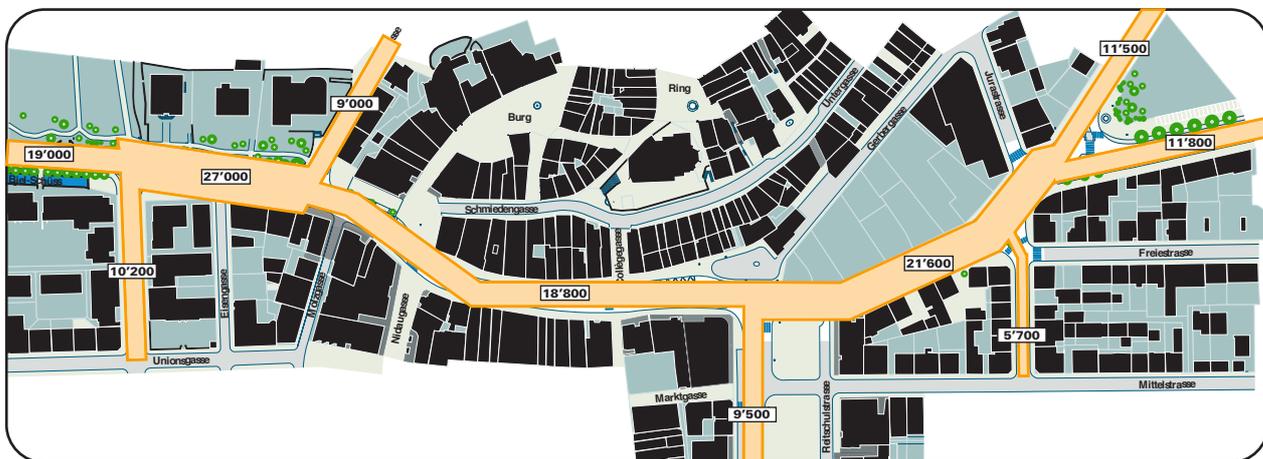
### Dominanz des motorisierten Verkehrs

Die Dominanz des motorisierten Verkehrs zeigt sich an folgenden Auswirkungen:

- Grosse Trennwirkung
- lange Wartezeiten für Fussverkehr an Ampeln
- Fussgängerübergänge über mehrere Fahrstreifen ohne Insel
- Bus bleibt stecken
- zu grosser Flächenverbrauch des motorisierten Verkehrs
- Einspuren und Abbiegen für Veloverkehr
- Velos werden im Bereich Mühlebrücke/Kanalasse eingeklemmt

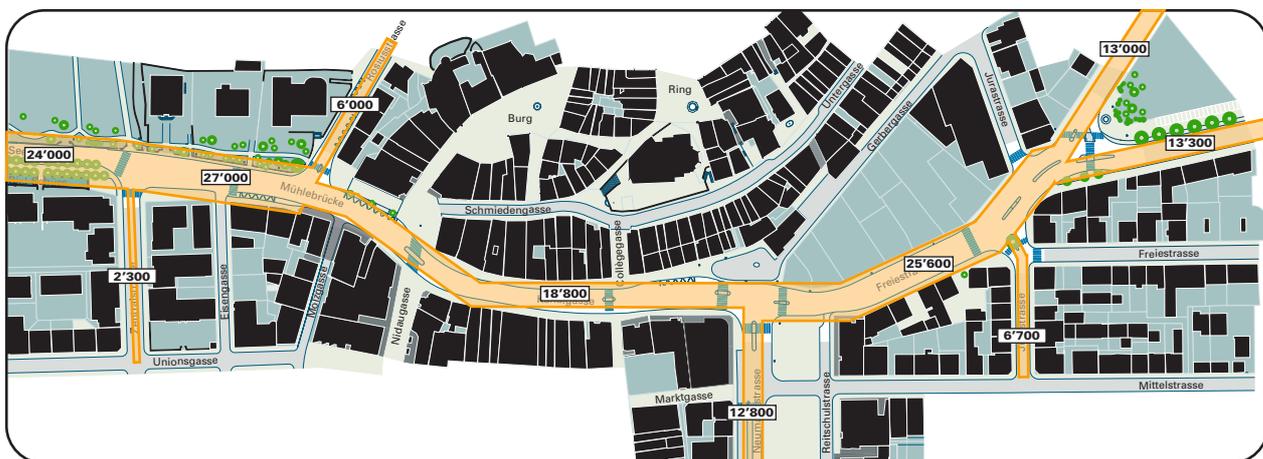
### Verkehrsbelastung (motorisierter Individualverkehr mIV)

Täglich befahren folgende Anzahl Motorfahrzeuge die Nordachse gemäss untenstehenden Darstellungen. Für die Bestimmung des heutigen wie des künftigen Verkehrs bestehen Grundlagen von der Transitec SA einerseits und dem Verkehrsmodell zu den flankierenden Massnahmen der A5, das im Auftrag des Tiefbauamtes des Kantons Bern erstellt wurde. Die Zahlen stimmen nicht überein und müssen für künftige Arbeiten verifiziert werden.



Verkehrsbelastung DTV künftig (DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr)

Quelle: Transitec SA, 2000



Verkehrsbelastung DTV künftig (DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr)

Annahme: Die von Transitec vorgesehene Verkehrsorganisation ist realisiert und der Zentralplatz ist für den motorisierten Verkehr gesperrt. Quelle: Transitec SA, 2000

Die Zufahrten zur Nordachse weisen Belastungen von 5000 - 10'000 Fahrzeuge täglich auf. Die Bedeutung der Zufahrten wird mit der Idee des städtischen "Ringes" weiter zunehmen. Auffallend ist heute die Verkehrszunahme auf der Rosiusstrasse, also des Schleichverkehrs durch die Altstadt. Demgegenüber wurde auf der Nordachse eine Reduktion in gleichem Umfang festgestellt.

#### Entlastungswirkung

Gemäss A5 Planung verteilen sich die Verkehrsanteile auf der Nordachse wie folgt:

- Durchgangsverkehr 20%
- Ziel-/Quellverkehr 50%
- Binnenverkehr 30%

Ungefähr 80% des Verkehrs auf der Nordachse sind somit von der Stadt Biel hausgemacht. Damit ein Teil dieses Verkehrs ebenfalls die A5 benützt oder mit anderen Verkehrsarten ersetzt wird sind wirksame flankierende Massnahmen nötig.

### **4.3 Umweltbelastungen (Luft/Lärm)**

Die Umweltsituation auf der ganzen Achse ist bekannt, der Handlungsbedarf ist gross. (vgl. Studien betr. Erschliessung Gassman-Areal und Verkehrsorganisation erweiterte Innestadt 1999)

- Die Immissionsgrenzwerte sind überall überschritten
- Die Alarmwerte werden teilweise überschritten

## 5. Betriebs- und Gestaltungskonzept

### 5.1 Lösungsstrategie

#### Angebotsorientierte Verkehrsplanung

Die Kapazitätsgrenzen sind erreicht, doch nimmt der motorisierte Verkehr auf der Hauptachse weiter zu. Die angebotsorientierte Verkehrsplanung geht im Gegensatz zur nachfrageorientierten Verkehrsplanung davon aus, dass nicht alle Bedürfnisse befriedigt werden können. Es kann nun nicht mehr darum gehen, dem motorisierten Verkehr zusätzlich Fläche oder Zeit im begrenzten Raum zur Verfügung zu stellen. Damit würde die Trennwirkung zwischen den Stadtteilen und die Nachteile für Bus, Fuss- und Veloverkehr weiter verstärkt.

#### Verstetigung des Verkehrs

Auf der Nordachse ist ein homogener Verkehrsablauf auf geringem Geschwindigkeitsniveau anzustreben. Damit können Nachteile wie Treibstoffverbrauch, Abgase, Lärm und Trennwirkung minimiert werden.

#### Potenziale der Verkehrsverminderung

Es sind die Potenziale für Verkehrsverminderungen auszuschöpfen. Den folgenden Zahlen nach Prof. Werner Brög liegen Mittelwerte von verschiedenen europäischen Städten zugrunde und können wegen dem für schweizerische Verhältnisse eher geringen Benutzungsgrad des öffentlichen Verkehrs gut auf Biel übertragen werden. (Quelle: Masterplan Bahnhof Bern 1999).

##### Pendlerverkehr

Der heutige Besetzungsgrad der Autos im Pendlerverkehr beträgt ca. 1.05 Personen. Schon mit einem Besetzungsgrad von 1.6 Personen reduziert sich der Spitzenstundenverkehr um einen Drittel.

##### Kurze Wege

Gut 10% der Autofahrten sind kürzer als 1km. Bei über 40% wird dabei kein Gepäck transportiert. Einmal pro Woche einen Weg bis zu 1 km zu Fuss gehen statt das Auto benützen bringt eine Verkehrsreduktion von ca. 7%.

##### Velofahren

Ca. 29% der Autofahrten sind kürzer als 3km. Zwei Autofahrten pro Woche durchs Velo ersetzen bringt eine Verkehrsreduktion von ca. 11%.

##### Flexibel sein

Zwei Autofahrten pro Woche durch den öffentlichen Verkehr ersetzen bringt eine Verkehrsreduktion von ca. 15%

Die Zahlen zeigen, dass die Probleme der Nordachse nicht allein auf diesem Strassenstück zu lösen sind!

#### Zusammenfassung

Zusammengefasst geht es also darum:

- den Verkehr auf tieferem Geschwindigkeitsniveau zu verstetigen
- den Verkehr zu den Spitzenzeiten so zu lenken, dass die Strassen von Bus und Velo befahren werden können und die Fussgänger die Strasse ohne grossen Wartezeiten queren können
- Spielräume für eine Verbesserung des Strassenraumes und des Umfeldes zu nutzen
- die Potenziale zur Verminderung des motorisierten Verkehrs ausnützen

## 5.2 Betriebskonzept (vgl. Plan s. 14)

Die Verbesserung der Verkehrssituation und des Strassenumfeldes soll mit folgenden Mitteln erreicht werden:

- Dosierung des motorisierten Verkehrs mit Lichtsignalanlagen in den Spitzenstunden
- Zeitliche Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs an den neuralgischen Stellen mit Lichtsignalanlagen
- Verkehr verlangsamen und verstetigen (Kreisel vor dem innersten Bereich)
- Durchgehende Radstreifen und Abbiegehilfen für den Veloverkehr
- Inseln und Mittelstreifen als Querungshilfen für den Fussverkehr
- Umgehungsverkehr durch die Altstadt verhindern (nicht Bestandteil dieser Planungsstudie)

Die Fussgänger sollen dank dem Mittelstreifen die Kanalgasse überall queren können. Damit nützen sie Lücken im fahrenden Verkehr geschickt aus. Dies führt zu weniger Stopps und zu einer stetigeren Fahrweise des Verkehrs. Die Fussgängerstreifen Nidaugasse und Collègegasse werden auf Wunsch der Verkehrsbetriebe für Lichtsignalbetrieb vorbereitet. In einer ersten Phase sollen Erfahrungen ohne Lichtsignalanlagen gesammelt und ausgewertet werden. Falls die Auswertungen den Bedarf von Lichtsignalanlagen nachweisen, können diese nachträglich erstellt und aufgrund gesicherter Erkenntnisse - z.B. nur für die Spitzenzeiten - in Betrieb genommen werden. Die Einmündung Rosius wird nicht mit Lichtsignalanlagen gesteuert. Die von den Fussgängerstreifen verursachten Unterbrüche des Verkehrsstroms können von den einmündenden Bussen ausgenützt werden.

## 5.3 Gestaltungskonzept (vgl. Plan s. 14)

Die unterschiedlichen räumlichen Qualitäten der Mühlebrücke, Kanalgasse und Freiestrasse sollen soweit möglich erhalten oder verstärkt werden. Von Süden stossen die Zentralstrasse, die Nidaugasse und die Neumarktstrasse auf die Nordachse. Der Übergang Nidaugasse und der Eingang zur Altstadt wurden im Rahmen der Innenstadt - Attraktivierung umgestaltet. Im Bereich Zentralstrasse ist der Übergang zwischen Seedorf und Mühlebrücke prägnanter auszubilden. Mit dem Umbau der Kreuzung Neumarktstrasse soll man möglichst viel Spielraum für die spätere Gestaltung des Neumarktplatzes erhalten.

Der Charakter der Strasse zieht sich durch alle drei Abschnitte. Der Mittelstreifen in der Fahrbahnmitte wird als Linksabbieger genutzt (Rosius), dient der Integration der Fussgängerschutzinseln und als Abbiegehilfe für Velos und Autos (z.B. Molzgasse). Die Höhenunterschiede und damit die Trennung zwischen Trottoir und Fahrbahn sind bewusst klein gehalten. Dank des hellen Betons sind Rand- und Mittelstreifen gut sichtbar. Die Kreiselmitte sind ebenfalls aus Beton gefertigte, einfache Scheiben, die den Raum nicht zerstören. Der verkehrstechnische Nachteil, dass damit der Kreisel besser überblickbar ist, wird in Kauf genommen.



Realisierte und gut funktionierende Betriebs- und Gestaltungskonzepte nach den Prinzipien des "Berner Modells" in Zollikofen (links) und Wabern.

## 6. Massnahmen

### 6.1 Seevorstadt - Zentralstrasse

#### Seevorstadt

Die gestaffelte Dosierung des motorisierten Verkehrs an der Spitalstrasse und an der Einmündung der Zentralstrasse verhindert das Steckenbleiben des Vingelz - Busses. Die Allee der Seevorstadt ist für den Veloverkehr zu öffnen und damit die Erschliessung des Pasquart-Quartiers sicherzustellen. Nordseitig ist ein Trottoir mit gesicherten Fussgängerübergängen zur Südseite zu prüfen. Der Veloverkehr (Längs- und Abbiegeverkehr) und die Grundstücksausfahrten sind besonders zu beachten. Weil die Verkehrsmenge auf der Seevorstadt mit der Autobahn A5 zunimmt, steigt die Dringlichkeit für Massnahmen an der ganzen Seevorstadt.

#### Rüschlistrasse

Aus der Rüschlistrasse ist nur noch Rechtsabbiegen in die Seevorstadt möglich. Fahrzeuge Richtung See benutzen den Kreisel Zentralstrasse als U-Turn. Der bestehende Fussgängerübergang ist nach Westen zu verschieben und kann im Zuge der Massnahmen an der Seevorstadt mit einer Insel gesichert werden.

### 6.2 Mühlebrücke (Zentralstrasse - Rosiusstrasse)

**Zentralstrasse** (vgl. Plan auf der nächsten Seite)

#### Situation heute

- Kreuzungen mit Rechtsvortritt (während der Spitzenzeiten von Polizei geregelt)
- Grosse Verkehrsfläche und lange Abbiegespuren (Gefahr für Veloverkehr)
- Ungeschützter Fussgängerstreifen über 4 Fahrspuren
- Linksabbiegen Zentralstrasse - Seevorstadt nicht gestattet
- Versteckter Eingang zur Fachhochschule
- Verwahrloster Bereich entlang der Mühlebrücke nordseitig

#### Angestrebte Situation

- Linksabbiegen in Seevorstadt ermöglichen
- Übergang Seevorstadt - Mühlebrücke akzentuieren
- Verkehrsfläche vermindern
- Geschwindigkeit verlangsamen

#### Massnahmen

- Kreisel erlaubt Linksabbiegen in die Seevorstadt und verlangsamt den Verkehr (Lichtsignalanlage aus Kapazitätsgründen nicht möglich)
- Busbevorzugung mit Lichtsignalanlage Seevorstadt
- Velo dürfen die Allee bis zum Kreisel befahren
- Fluchtweg für Velos vor dem Kreisel in der Seevorstadt (Mergelbelag bei strassenseitiger Baumreihe)
- Grosszügiger Eingangsbereich der Fachhochschule

Der heikle Eingriff in die Struktur der Vorgärten schafft Vor- und Nachteile. Vorteilhaft sind:

- Die Ausgestaltung des Kreisels mit 25m Durchmesser und die damit verbundene grössere Ablenkung führt zu grösserer Verkehrssicherheit
- Klärung des Einganges zur Fachhochschule
- Gleichbehandlung der Eingriffe vor dem Wyttenbachhaus und vor der Fachhochschule
- Grosszügige Lösung
- Ausfahrt aus Parkierung Rockhall möglich
- Der Bereich muss neudefiniert werden, denn innerhalb des angrenzenden Grundstücks sind weitere Eingriffe geplant

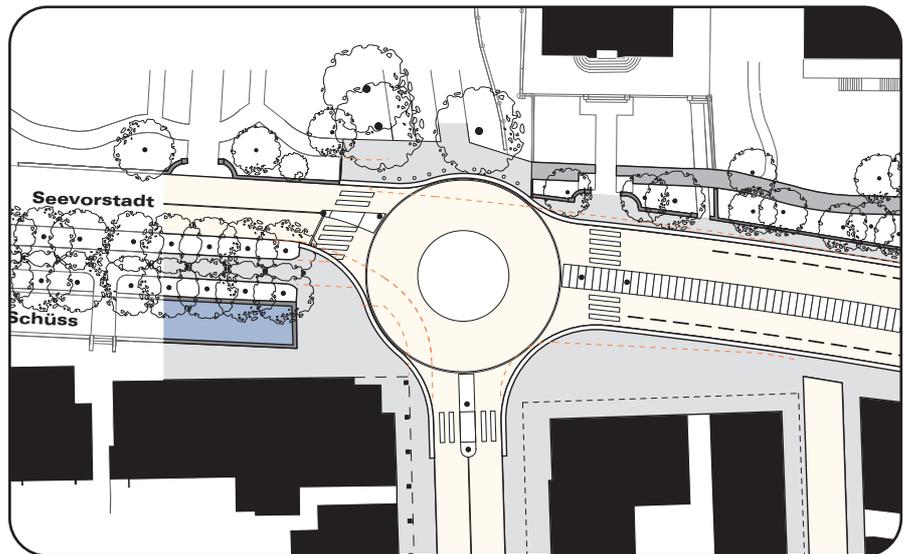
Nachteilig wirken sich aus:

- mit dem Kreislauf und der Platz vor dem Wyttenabachhaus greift man in die Vorgartenstruktur der Villen und Landsitze ein
- der Abschluss der Parkanlage Rockhall muss neu definiert werden

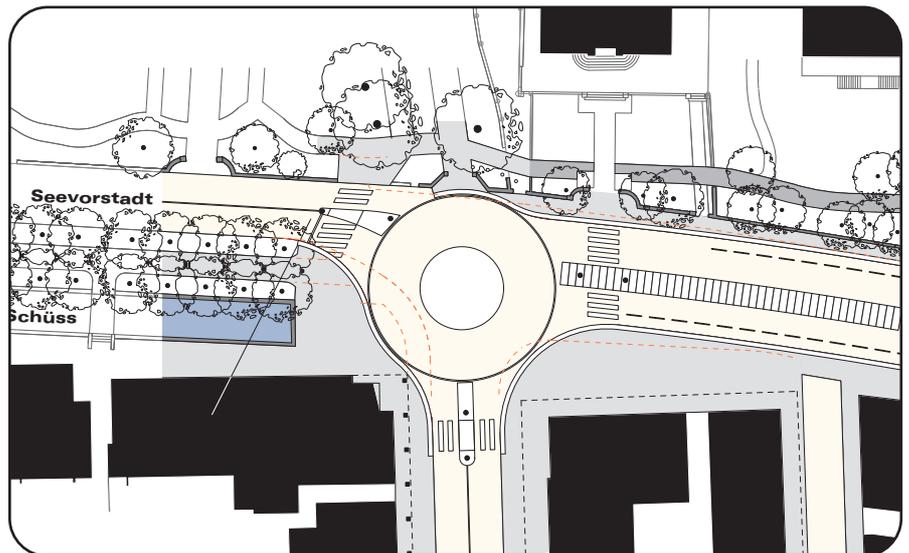
### Variante

Als Variante steht ein Kreislauf mit 25m Durchmesser zur Diskussion, der die bestehenden Mauern nicht tangieren würde. Diese Lösung ist wird wegen der Nähe zu den Mauern und zum Gebäude des Restaurants Hahn als eng empfunden. Bei dieser Variante muss man auf den Fussgängerstreifen westlich des Kreislaufs und die Ausfahrt für Motorfahrzeuge in den Kreislauf verzichten.

Variante mit  
Durchmesser 26m Kreislauf  
und grösserem Abstand zu  
den bestehenden Gebäuden



Variante mit  
Durchmesser 25m Kreislauf  
und engem Abstand zu  
den bestehenden Gebäuden



## Rosiusstrasse

### Situation heute

- Kreuzung mit Rechtsvortritt (während der Spitzenzeiten von Polizei geregelt)
- Zu grosse Verkehrsfläche und lange Abbiegespuren (Gefahr für Veloverkehr)
- Ungepflegter Bereich entlang der Mühlebrücke nordseitig und vor dem Wyttenbachhaus
- Zuwenig Platz für Wartebereiche der beiden Bushaltestellen in der Rosiusstrasse

### Angestrebte Situation

- Verkehrsfläche vermindern
- Grosszügige Wartebereich vor Bushaltestelle Rosius schaffen

### Massnahmen

- Linksabbieger in Rosiusstrasse als Verlängerung des Mittelsteifens
- Neudefinition des Platzes vor dem Wyttenbachhaus und Integration der Bushaltestelle. Dank der Verlegung der Bushaltestelle in die Mühlebrücke erhält man einen grösseren Wartebereich für die verbleibende Bushaltestelle in der Rosiusstrasse (Fahrrichtung Spital)
- Keine Lichtsignalanlage bei der Einmündung Rosius

## 6.3 Kanalgasse (Rosiusstrasse - Collègegasse)

### Rosiusstrasse - Nidaugasse

#### Situation heute

- Eingang zur Altstadt
- Offener Bereich mit einseitigen Bushaltestellen
- Unklare Situation mit Abbiegestreifen Richtung Altstadt und Molzgasse
- Fehlender Fussgängerübergang
- Velos werden vor der Einmündung Nidaugasse eingeklemmt

#### Angestrebte Situation

- Verkehrsfläche vermindern
- Haltestellen kompakt anordnen
- Abbiegen klären

#### Massnahmen

- Mehrzweckstreifen ermöglicht Linksabbiegen in Altstadt und Molzgasse und verbindet die Kanalgasse mit der Mühlebrücke
- Neue Bushaltestelle vis-à-vis der bestehenden Bushaltestellen
- Haltende Busse können überholt werden
- Fussgängerstreifen im Bereich der Bushaltestellen

### Nidaugasse - Collègegasse

#### Situation heute

- Schmalere Strassenraum (Kanal)
- Dreistreifige Verkehrsführung mit Bushaltestellen
- Grosse Trennwirkung, keine Überquerungsmöglichkeiten zwischen Nidaugasse und Collègegasse
- Lichtsignalanlage für Fussgängerstreifen Collègegasse, lange Wartezeiten
- Fussgängerstreifen Nidaugasse während der Spitzenzeiten von der Polizei geregelt

#### Angestrebte Situation

- Trennwirkung vermindern
- Verkehrsfläche vermindern

#### Massnahmen

- Mehrzweckstreifen ermöglicht Fussgänger Querungen auf der ganzen Kanalgasse
- Mit Inseln gesicherte Fussgängerstreifen Nidaugasse und Collègegasse ermöglichen unsicheren Fussgängern das Überqueren der Strasse
- Verschieben und Verbreitern des Fussgängerstreifens Collègegasse

### 6.3 Kanalgasse (Collègegasse - Neumarktplatz)

#### Situation heute

- Beginn der Altstadt
- Lichtsignalanlage mit veralteter Steuerung
- Schlechte Situation für Fussgänger mit nicht abgesenkten Randsteinen, Verkehrsschildern und Abspannmasten im Bewegungsraum
- Aufweitung der Strasse bei allen einmündenden Strassen
- Schlechte Platzgestaltung (Einmündung Gerbergasse)
- Schleichverkehr via Gerbergasse

#### Angestrebte Situation

- Verminderung der Verkehrsfläche, besonders bei der Einfahrt zur Altstadt und beim Neumarktplatz
- Verstetigung des Verkehrs
- Verhinderung Schleichverkehr Gerbergasse

#### Massnahmen

- Kreisel erlaubt sicheres Linksabbiegen mit wenig Platzbedarf und verstetigt den Verkehr
- Direkte Führung der Strassenachsen auf den Kreiselmittelpunkt
- Rechtwinklige Führung der Kanalgasse und Freiestrasse zur Neumarktstrasse
- Bushaltestellen vis-à-vis auf Fahrbahn angeordnet, Busse können überholt werden
- Ausfahrt Gerbergasse schliessen, Anlieferung via Kreisel für die Geschäfte im Platzbereich

### 6.4 Freiestrasse/Heilmannstrasse ( Neumarktplatz - Göuffistrasse)

Für diesen Bereich wurden Varianten, aber kein definitiver Gestaltungsvorschlag erarbeitet. Für die Kreuzung Freiestrasse/Jurastrasse/Heilmannstrasse sind sowohl Lösungen mit Kreisel wie auch mit Lichtsignalanlagen denkbar. Die Knotenform wird von der Ausgestaltung der Erschliessung des Parkhauses auf dem Gassmann-Areal und der Bedeutung des Rechtsabbiegers in die Jurastrasse abhängen. Die Lichtsignalanlage bei der Kreuzung Heilmannstrasse / Göuffistrasse soll vorerst bestehen bleiben. Diese Kreuzung wird wegen der Dosierungsfunktion und Busbevorzugung auf jeden Fall mit einer Lichtsignalanlage versehen, auch wenn sie zu einem späteren Zeitpunkt in einen Kreisel umgebaut werden sollte. Ein definitiver Umbau wird mit einer städtebaulichen Klärung des ganzen Bereiches stattfinden.

### 6.5 Neumarktstrasse (Kanalgasse - Dufourstrasse)

#### Situation heute

- Lichtsignalanlage mit grossem Platzbedarf am Neumarktplatz
- Verschwenkung der Strassenachse wegen Lift Migros
- Ungenügende Fussgänger Verbindung vom Neumarktplatz zur Innenstadt
- Fussgängerstreifen ohne Sicherung über drei Fahrstreifen (Neumarktstrasse und Dufourstrasse)
- Unfallsschwerpunkt Kreuzung Neumarktstrasse / Dufourstrasse

#### Angestrebte Situation

- Begradigung der Strassenachse Neumarktstrasse
- Klären der Platzabgrenzung
- Vermindern der Verkehrsfläche
- Verbessern der Fussgängerübergänge
- Busbevorzugung an der Dufourstrasse

#### Massnahmen

- Rechtwinklige Führung der Neumarktstrasse zur Kanalgasse und Freiestrasse
- Grosszügiger Fussgängerstreifen in der Verlängerung der Marktgasse
- Mittelstreifen ermöglicht das Queren der Strasse ausserhalb der Fussgängerstreifen
- Lichtsignalanlage an der Kreuzung Dufourstrasse für Busbevorzugung (Linksabbiegen von der Neumarktstrasse in die Dufourstrasse für Velos ermöglichen)
- Versetzen der Bushaltestelle und des Wartehäuschens in den westlichen Teil der Dufourstrasse



## 8. Planungsstudie Seevorstadt

Im Rahmen der Planungsstudie Seevorstadt wurde der Garten- und Strassenraum zwischen Rosiusstrasse und Französischer Kirche untersucht (siehe Planungsstudie Seevorstadt, August 2001)

Resultat der Studie

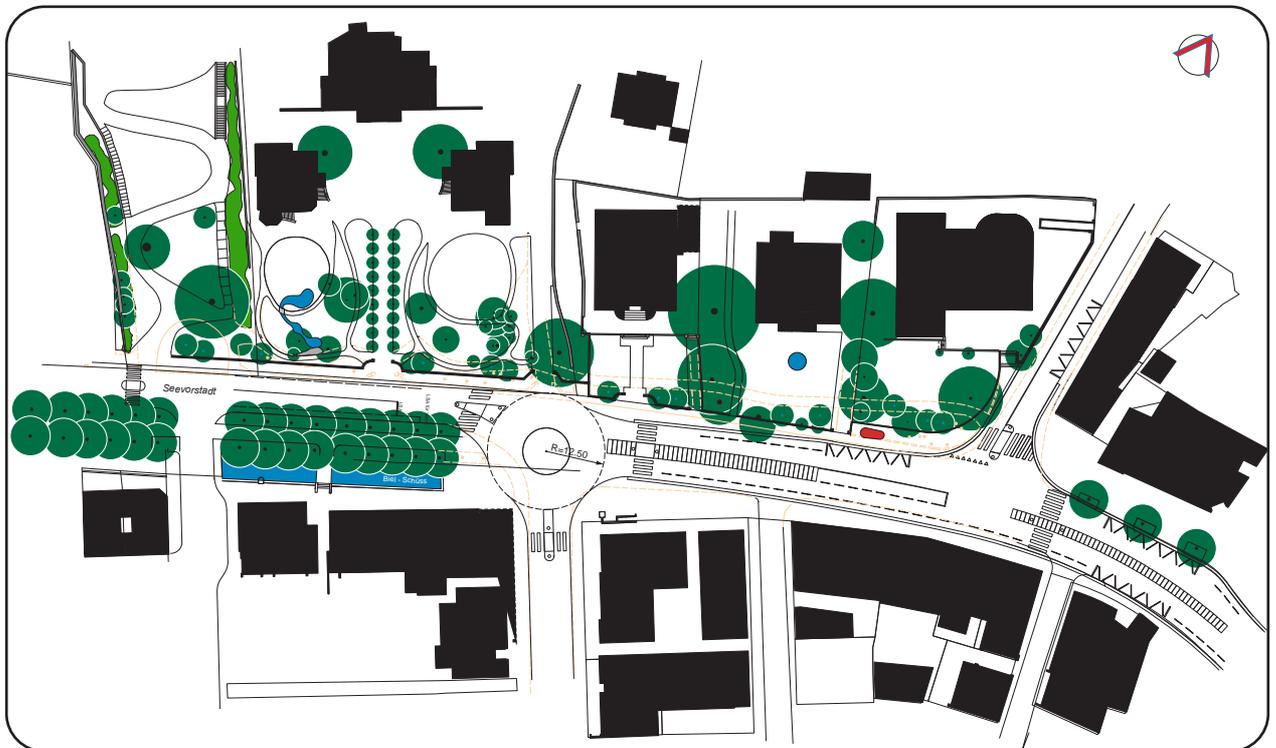
Die Planungsstudie Nordachse wurde zum Anlass genommen, die räumliche Situation und die Funktionen im Gartenraum neu zu definieren. Der Fussweg wird aus den Gärten wieder in den Strassenraum verlegt.

Positive Aspekte:

- Integration in die Gesamtsituation und den Charakter der Seevorstadt
- Korrektur wichtiger Probleme und Konflikte in Bezug auf die Funktion und die Gestalt der einzelnen Gartenanlagen bedingt durch den öffentlichen Fussweg
- Aufwertung der Eingangs- und Torsituationen  
Chance zur Aufwertung der historischen Substanz
- Chance zur Aufwertung der gestalterischen Qualität der einzelnen Gartenanlagen

Negative Aspekte:

- Verkleinerung des Rockhallgartens mit einer damit verbundenen Zurückversetzung des Umfassungszaunes
- höhere Kosten



Situationsplan Gärten und Strassenraum zwischen Franz. Kirche und Rosiusstrasse

Kosten

Die Kosten für die Verbesserung der räumlichen Situation im Gartenraum Französische Kirche bis Wyttenbach - Kirchgemeindehaus sind ca. Fr. 273'000.-

Die Kosten für Baumschutzmassnahmen oder ev. Ersatzpflanzungen in der Allee sind in dieser Schätzung nicht enthalten.

## 9. Kosten

Die Kosten wurden von folgenden Büros geschätzt:

Baukosten: Theiler Ingenieure AG Thun  
 Lichtsignalanlagen: Transitec SA Lausanne / ACET SA Estavayer-le-Lac  
 Leitungsnetz Verkehrsbetriebe: Kummler + Matter AG Zürich

Preisbasis sind die aktuellen Zahlen von 2001. Die Kostengenauigkeit beträgt für den Bau +/- 10%, für die Lichtsignalanlagen und die Leitungen VB +/- 25%. Für die Leitungen VB muss für eine genauere Schätzung der Kosten ein Vorprojekt aufgrund der definitiven Pläne erstellt werden. Beiträge des Bundes im Rahmen der Massnahmen zur Verbesserung der Luftreinhaltung sind möglich.

Kostenschätzung definitive Massnahmen	Los 1+	Los 2	Los 3	Los 4	Los 1 - 4
	Zentralstr.- Rosius	Rosius - Collègegasse	Collègegasse - Neumarktplatz	Neumarktplatz - Dufourstr.	
Baumeisterarbeiten	813'362.-	583'094.-	765'711.-	440'238.-	2'602'405.-
Ingenieurhonorare + Spesen 10%	81'336.-	58'309.-	76'571.-	44'024.-	260'240.-
MWSt. 7.6%	67'997.-	48'747.-	64'013.-	36'804.-	217'561.-
<b>Total Bau</b>	<b>962'696.-</b>	<b>690'150.-</b>	<b>906'295.-</b>	<b>521'066.-</b>	<b>3'080'206.-</b>
LSA Spitalstr./Seevorstadt (Anpass.)	50'000.-	-	-	-	50'000.-
LSA Zentralstrasse	65'000.-	-	-	-	65'000.-
LSA Nidaugasse	-	60'000.-	-	-	60'000.-
LSA Collègegasse	-	-	60'000.-	-	60'000.-
LSA Jurastr./Heilmannstr. (Anpass.)	-	-	70'000.-	-	70'000.-
LSA Neumarktstr./Dufourstr.	-	-	-	155'000.-	155'000.-
LSA Florastr./Oberer Quai (Anpass.)	-	-	-	60'000.-	60'000.-
LSA Dufourstr./Jurastr. (Anpassung)	-	-	-	160'000.-	160'000.-
MWSt. 7.6%	8740.-	4'560.-	9'880.-	28'500.-	51'680.-
<b>Total Verkehrssteuerung</b>	<b>123'740.-</b>	<b>64'560.-</b>	<b>139'880.-</b>	<b>403'500.-</b>	<b>731'680.-</b>
Leitungsnetz VB inkl. MWSt. 7.6%	46'000.-	216'000.-	8'000.-	-	270'000.-
Gartenraum Seevorstadt (inkl.)	273'000.-				
<b>Total</b>	<b>1'405'436.-</b>	<b>970'710.-</b>	<b>1'054'175.-</b>	<b>924'566.-</b>	<b>4'354'886.-</b>

LSA = Lichtsignalanlage

Annahme: Die beiden Bushäuschen werden von der APG bezahlt. Kosten pro Wartehaus: ca. 50'000.-

### Los 1+

In den Kosten ist eine allfällige Sanierung der Schüssbrücke Zentralstrasse nicht enthalten

<b>Kostenschätzung provisorische Massnahmen</b>	<b>Los 1+ definitiv</b> Zentralstr.- Rosius	<b>Los 2 prov.</b> Rosius - Collègegasse	<b>Los 3 prov.</b> Collègegasse - Neumarktplatz	<b>Los 4 prov.</b> Neumarktplatz - Dufourstr.	<b>Los 1 - 4</b>
Baumeisterarbeiten	813'362.-	20'000.-	192'668.-	19'256.-	1'045'286.-
Ingenieurhonorare + Spesen 10%	81'336.-	2'000.-	19'267.-	1'926.-	104'529.-
MWSt. 7.6%	67'997.-	1'672.-	16'107.-	1'610.-	87'386.-
<b>Total Bau</b>	<b>962'696.-</b>	<b>23'672.-</b>	<b>228'042.-</b>	<b>22'791.-</b>	<b>1'237'200.-</b>
LSA Spitalstr./Seevorstadt (Anpass.)	50'000.-	-	-	-	50'000.-
LSA Zentralstrasse	65'000.-	-	-	-	65'000.-
LSA Nidaugasse	-	60'000.-	-	-	60'000.-
LSA Collègegasse	-	-	60'000.-	-	60'000.-
LSA Jurastr./Heilmannstr. (Anpass.)	-	-	70'000.-	-	70'000.-
LSA Neumarktstr./Dufourstr.	-	-	-	155'000.-	155'000.-
LSA Florastr./Oberer Quai (Anpass.)	-	-	-	60'000.-	60'000.-
LSA Dufourstr./Jurastr. (Anpassung)	-	-	-	160'000.-	160'000.-
MWSt. 7.6%	8740.-	4'560.-	9'880.-	28'500.-	51'680.-
<b>Total Verkehrssteuerung</b>	<b>123'740.-</b>	<b>64'560.-</b>	<b>139'880.-</b>	<b>403'500.-</b>	<b>731'680.-</b>
Leitungsnetz VB inkl. MWSt. 7.6%	46'000.-	-	8'000.-	-	54'000.-
Gartenraum Seevorstadt (inkl.)	273'000.-				273'00.-
<b>Total</b>	<b>1'405'436.-</b>	<b>88'232.-</b>	<b>375'922.-</b>	<b>426'291.-</b>	<b>2'295'881.-</b>

Annahme: Leitungsnetz der Verkehrsbetriebe im Los 2 muss während des provisorischen Betriebes nicht angepasst werden.

## 10. Koordinationsbedarf

### Seevorstadt

Weil die Verkehrsmenge auf der Seevorstadt mit der Autobahn A5 zunimmt, steigt die Dringlichkeit für Massnahmen an der ganzen Seevorstadt.

### Mühlebrücke

Die vorgeschlagenen Massnahmen sind mit den angrenzenden Grundeigentümern und Nutzern, im speziellen mit der Fachhochschule Biel (Grundeigentümer Kanton Bern), dem Denkmalpfleger des Kantons Bern und der Kirchgemeinde Biel zu koordinieren. Die Tragfähigkeit der Brücke beim neuen Kreislauf ist abzuklären.

### Altstadt

Das Verkehrssystem in der Altstadt ist zu ändern und der Schleichverkehr von der Jurasvorstadt zur Rosiusstrasse und Alpenstrasse zu unterbinden. Optionen: Begegnungszone für die ganze Altstadt, Verkehr in Ost - West Richtung ab Jurasvorstadt unterbinden.

### Gassman - Areal

Die Erschliessung des Parkings Gassmann - Areal beeinflusst die Gestaltung der Kreuzung Heilmannstrasse / Freiestrasse / Jurastrasse.

### Neumarktplatz

Eine etappierte Realisierung der Neumarktstrasse erlaubt einen grösseren Spielraum für einen allfälligen Wettbewerb Neumarktplatz.

### Neumarktstrasse - Erschliessung Innenstadt

Die Gestaltung der Neumarktstrasse zwischen Dufourstrasse und Silbergasse muss im Zusammenhang mit der Verkehrsorganisation des "Ringes" und der Erschliessung der Innenstadt (Parkhaus Coop) entwickelt werden.