



Gesamt- mobilitätsstrategie der Stadt Biel

KURZVERSION

Biel
Bienne

Grundlage zur Entwicklung von
Mobilitätsmassnahmen in der Stadt Biel
von 2018 bis 2040

ÜBERGEORDNETER ANSATZ **4**

Grundsätze 4

KONTEXT **5**

Räumliche Einschränkungen 6

Nutzung 7

Bezugsachsen im Stadtraum 8

Innerstädtische Distanzen 9

Verteilssystem: aktueller Ansatz 10

KONZEPTIONELLER ANSATZ **11**

Differenzierte Ansätze je nach Verkehrsträger 12

Ganzheitliche Entwicklung des Mobilitätssystems 14

STRATEGIE 2018–2040 **15**

Übersicht über die Strategie 16

Handlungsfeld «Verhalten» 18

Handlungsfeld «Netz» 21

Handlungsfeld «Parkierung» 30

Handlungsfeld «Integration» 35

Verkehrliche Grundprinzipien der Gesamtmobilitätsstrategie 38



Die Stadt entwickelt sich und unsere Gewohnheiten ändern sich. Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines Tages ist heute alltäglich. Der Aufschwung des Veloverkehrs und die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs haben viel dazu beigetragen, ebenso wie das stetig steigende Interesse, sich zu Fuss fortzubewegen. Das klassische Stadtbild mit Zentrum und Peripherie ist im Wandel. Städte wie Biel werden bis 2040 im Bereich der Mobilität bedeutende Veränderungen erfahren. Ziel der vorliegenden Gesamtmobilitätsstrategie ist es, diese Entwicklung zu begleiten und sowohl den Komfort der Bevölkerung als auch die Lebensqualität im Stadtzentrum und in den Quartieren zu verbessern. Ebenso sollen die Wirtschaft und insbesondere die Industrie von einer besser koordinierten Mobilität profitieren, denn sie beschäftigen zahlreiche Leute aus der ganzen Region.

Mit der Schüss und ihren Nebenarmen hat die Stadt Biel ein natürliches «Rückgrat», das die Stadt mit dem See verbindet. In einer Stadt, in der die kurzen Wege ideal zum Velofahren und Zufussgehen sind, können diese natürlichen Achsen als Unterstützung für den Langsamverkehr dienen. Damit auch das zukünftige Busnetz attraktiv und funktional ist, werden ein Ausbau des Angebots der öffentlichen Verkehrsmittel und eine bessere Lesbarkeit des Netzes und der Haltestellen angestrebt. Gleichzeitig sind eine bessere Bewirtschaftung der Verkehrsströme und eine Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs auf dem lokalen Netz erforderlich. Eine angemessene Reorganisation der Parkplätze soll eine Aufwertung des öffentlichen Raums zugunsten aller Benutzerinnen und Benutzer ermöglichen. Was die drei Bahnhöfe von Biel und Umgebung betrifft (Hauptbahnhof, Mett, Bözingenfeld), so ist es höchste Zeit, sie als Verkehrsknotenpunkte und lebendige Treffpunkte im Siedlungsraum zur Geltung zu bringen.

Nach dem Grundsatz «das beste Verkehrsmittel für den jeweiligen Fortbewegungszweck» wird ein harmonisches Miteinander der verschiedenen Verkehrsmittel angestrebt. Dies erfordert den gegenseitigen Respekt aller Verkehrsteilnehmenden. Die Bieler Bevölkerung nimmt deshalb in der Gesamtmobilitätsstrategie 2018–2040 eine wesentliche Rolle ein. Mit dieser Strategie soll die nachhaltige Entwicklung der Mobilität auf dem gesamten Stadtgebiet unterstützt und gestärkt werden – eine Chance für Biels Zukunft.

Erich Fehr
Stadtpräsident von Biel

ÜBERGEORDNETER ANSATZ

Die Gesamtmobilitätsstrategie 2018–2040 wurde aufgrund der Erfahrungen und Ziele der letzten Jahre entwickelt und ist auf eine stetige Verbesserung der Mobilität für alle ausgerichtet. Sie soll dazu beitragen, die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden zu befriedigen und die Lebensqualität der gesamten Bevölkerung zu verbessern.

Ein Expertenbüro wurde beauftragt, die Strategie in Absprache mit den städtischen Behörden zu erarbeiten. Die daraus resultierenden Ansätze wurden am 31. Oktober 2018 vom

Gemeinderat verabschiedet. Sie sind eine konkrete Folge der Bestrebungen im Rahmen des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs, welches am 18. Dezember 2014 vom Stadtrat beschlossen wurde.

Mit der Gesamtmobilitätsstrategie existiert nun ein übergeordneter Rahmen, welcher alle Ansätze zusammenführt und alle Verkehrsträger berücksichtigt. Es handelt sich dabei um Leitlinien und nicht um bereits definierte Projekte.

GRUNDSÄTZE

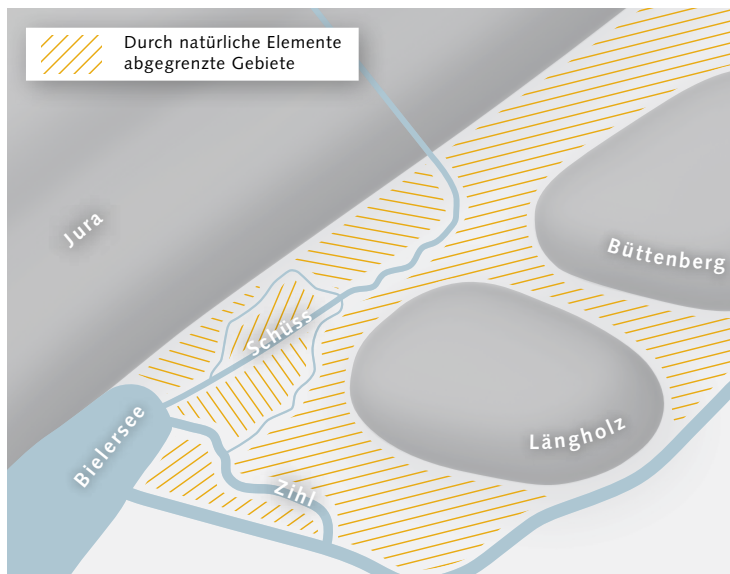
Die Mobilitätsstrategie 2018–2040 der Stadt Biel berücksichtigt folgende Grundsätze:

- 1 Die Lebensqualität und das Wohlergehen der Einwohnerinnen und Einwohner stehen im Mittelpunkt der Überlegungen.
- 2 Die Fortbewegungsmöglichkeiten berücksichtigen alle Verkehrsträger und sind auf die Bedürfnisse der Bieler Bevölkerung angepasst. Dabei sollen die individuellen Bedürfnisse so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Zudem werden die Bedürfnisse der Wirtschaft und insbesondere der Industrie berücksichtigt.
- 3 Die Anpassungen des Fortbewegungssystems erfolgen zugunsten aller Einwohnerinnen und Einwohner sowie aller Besucherinnen und Besucher, indem sie zukünftig für jeden Fortbewegungszweck das beste Verkehrsmittel fördern und dabei gleichzeitig die negativen Auswirkungen auf das Nötigste reduzieren.
- 4 Die Mobilitätsangebote sind mit den Gegebenheiten des städtischen Raums abgestimmt.
- 5 Die Stärken jedes Verkehrsmittels werden genutzt, um eine fließendere und effizientere Mobilität zu ermöglichen.
- 6 Ein erweitertes Spektrum an Transportmöglichkeiten öffnet neue Perspektiven und bietet den Einwohnerinnen und Einwohnern die Möglichkeit, ihre Angewohnheiten hinsichtlich der Mobilität neu zu überdenken.
- 7 Eine stetige und fortlaufende Anpassung des Fortbewegungssystems ermöglicht es, den steigenden Mobilitätsbedarf aufzunehmen und gleichzeitig die Entwicklung der Stadt Biel als Wohn- und Wirtschaftszentrum für die ganze Region zu unterstützen.

KONTEXT

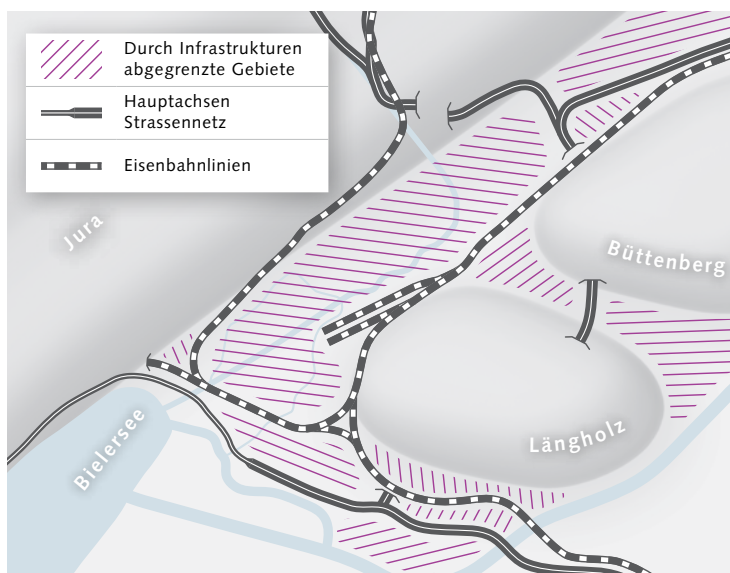
Die eingehende Analyse der *Mobilität* in einem bestimmten Raum ist eine anspruchsvolle und minutiöse Aufgabe. Sie muss sowohl die natürlichen Elemente als auch die bereits bestehenden städtischen Strukturen und deren Nutzung berücksichtigen. Sie identifiziert Faktoren und deren Art der Einflussnahme auf die Entwicklung der *Mobilität* und damit auf die Strategie.

RÄUMLICHE EINSCHRÄNKUNGEN



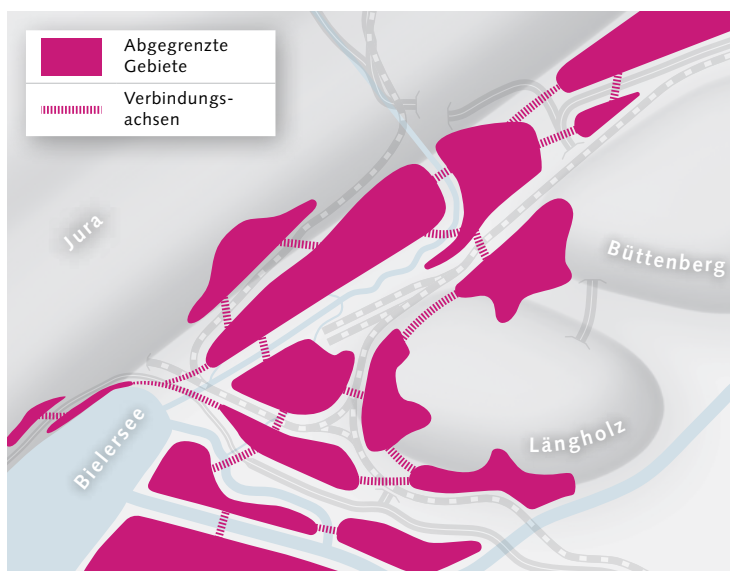
Einschränkungen durch natürliche Elemente

Das Wasser prägt die Stadt und stellt ein wichtiges strukturierendes Element dar. Die Schüss mit ihrem Kanal und ihren Nebenarmen ist allgegenwärtig, auch wenn sie nicht überall gleich zur Geltung kommt. Im Zentrum der Ebene erlaubt sie direkte Wegverbindungen vom Seeufer bis hin zur Taubenlochschlucht. Flussabwärts begrenzt der See die Stadt im Westen. Die Berghänge und Hügel, die Biel im Norden und Osten umgeben, zwingen die Stadt in eine kompakte Form. Diese natürlichen Elemente erklären grösstenteils die lang gezogene Form des Siedlungsraumes. Sie bilden Einschränkungen für die Mobilität, bieten aber auch interessantes Gestaltungspotenzial.



Einschränkungen durch Infrastrukturen

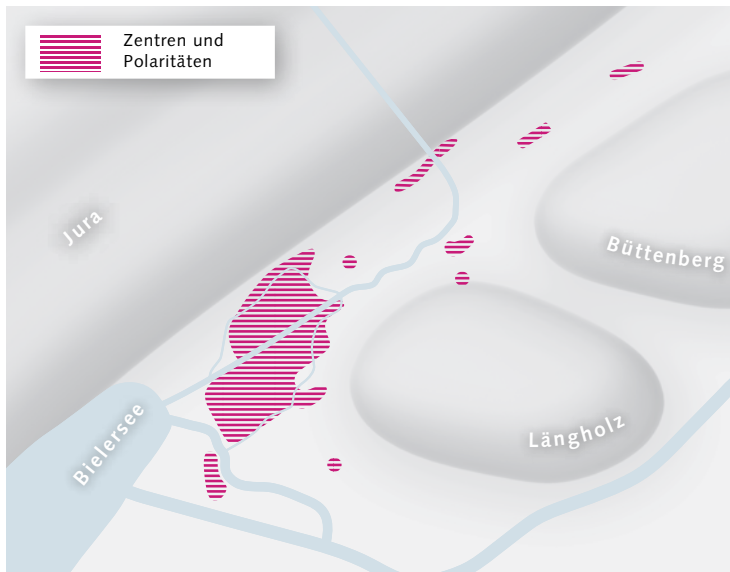
In einigen Gebieten bilden Eisenbahn- und Strasseninfrastrukturen Hindernisse: Sie sind für gewisse Verkehrsteilnehmende schwierig zu überwinden und erschweren somit eine Optimierung des Fortbewegungsnetzes. Der Bieler Bahnhof beispielsweise bildet eine Schranke zwischen Stadtzentrum und See. Ähnliches gilt für den Güterbahnhof, der die Stadtstruktur über fast 1,5 Kilometer trennt. Auch im Beaumont sowie zwischen Madretsch, dem Lindenquartier und dem Mühlefeldquartier stellen die Zuggeleise eine bedeutende räumliche Abgrenzung dar. Strassen können denselben Trenneffekt haben, so zum Beispiel im Bözingenfeld, wo die Autobahn drei Teilsektoren abgrenzt.



Abgegrenzte Gebiete

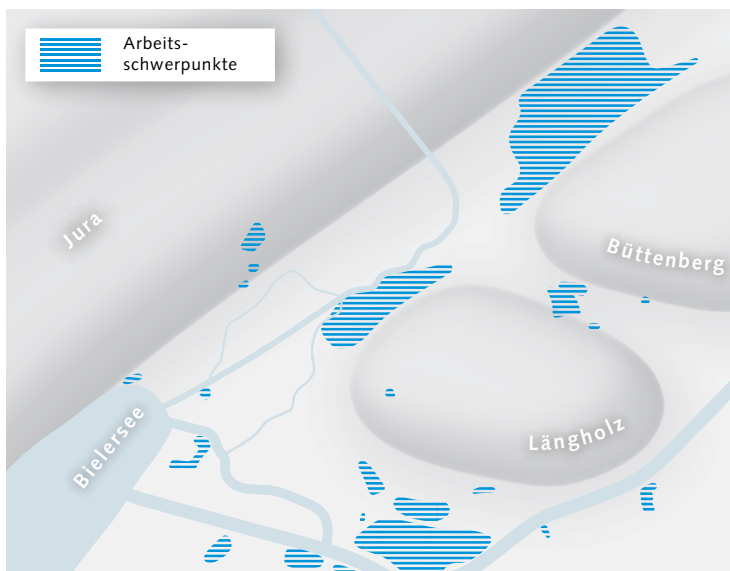
Die Einschränkungen durch natürliche Elemente oder Infrastrukturen ergeben abgegrenzte Gebiete, die nicht immer mit den Quartiergrenzen übereinstimmen. Diese Gebiete sind durch Strassen und Wege miteinander verbunden, was der Stadt ihren Zusammenhalt verleiht und den Durchgang von einem Gebiet ins andere ermöglicht. Die kontinuierliche Suche nach einer maximalen Durchlässigkeit zwischen den Gebieten ermöglicht es, die Verbindungen zwischen verschiedenen Punkten in der Stadt sowie innerhalb der Quartiere zu optimieren.

NUTZUNG



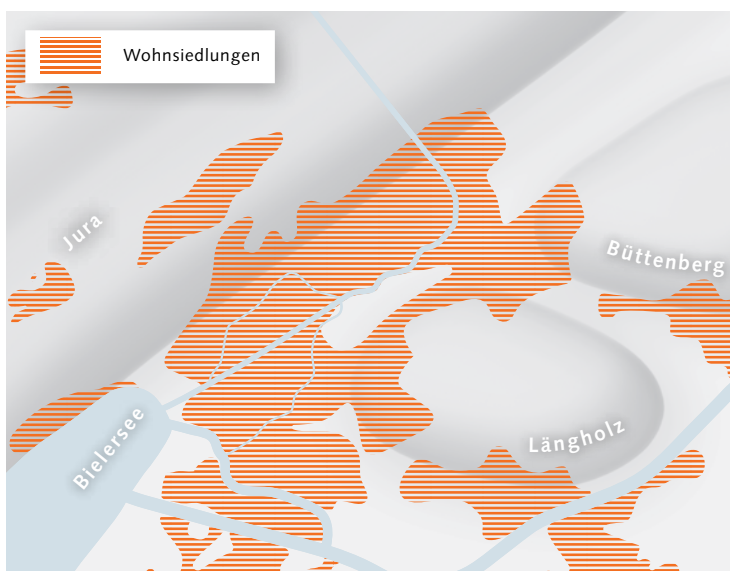
Zentren und Polaritäten

Jede Stadt ist um zentrale Orte organisiert, an denen ein grosser Teil des öffentlichen Lebens und der beruflichen Tätigkeiten stattfindet. Dies betrifft insbesondere die Innenstadt, an der sich ein grosser Anteil der Fortbewegungsströme orientiert. Auch historische Kerne und Quartierzentren (Altstadt, Mett, Bözingen, Mardresch) und bedeutende Entwicklungsschwerpunkte (z.B. Gurzelen) stellen zu berücksichtigende Zentren dar. Gleichzeitig erzeugen auch spezifische Polaritäten wie beispielsweise die Tissot Arena, die Spitäler oder die Arbeitszone im Bözingenfeld Fortbewegungsströme und müssen entsprechend in eine Gesamtvision der Mobilität in der Stadt integriert werden.



Arbeitsschwerpunkte

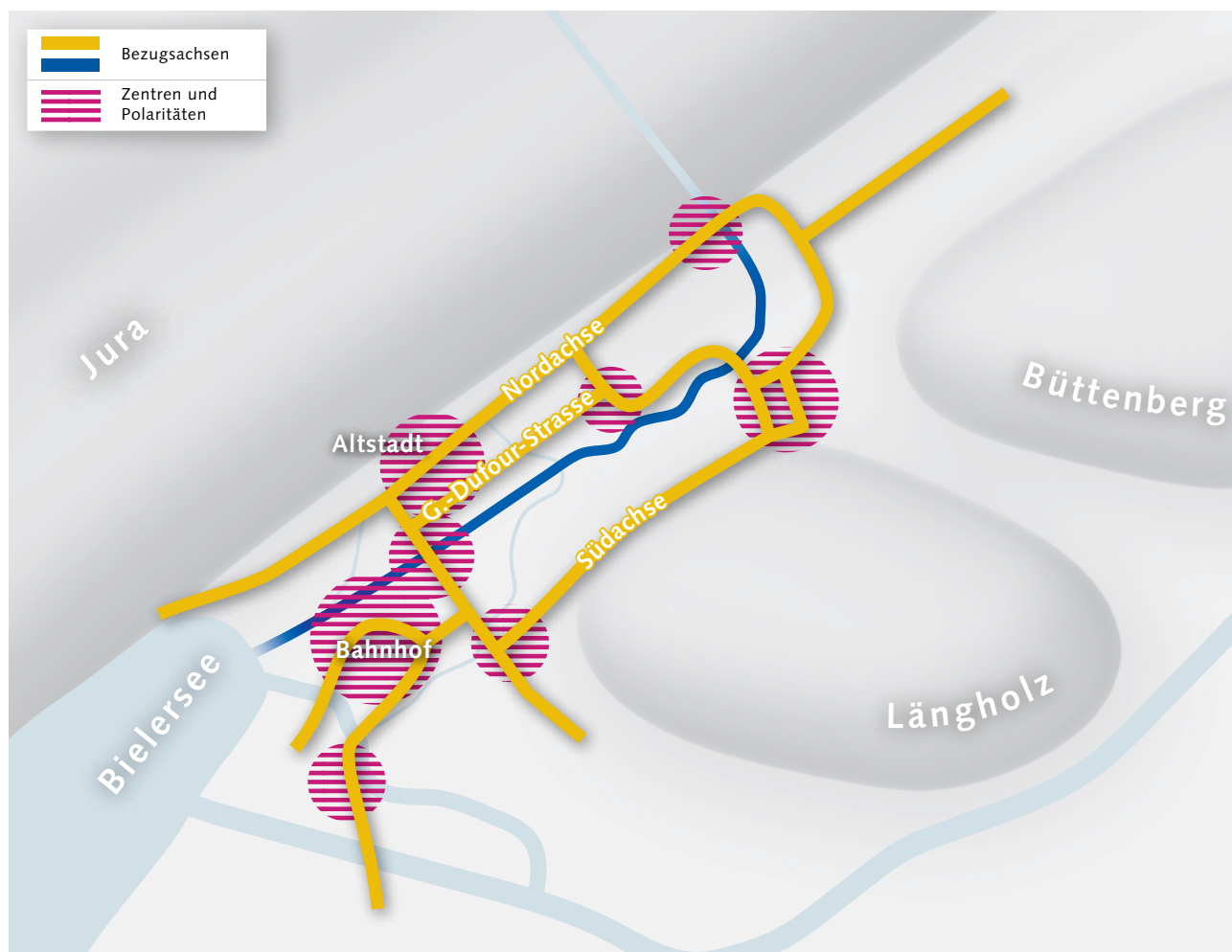
Neben den Zentren vereinen die sogenannten Arbeitsschwerpunkte – hauptsächlich das Bözingenfeld, der Güterbahnhof und sein Umfeld sowie der Gewerbepark Brügg Süd – den grössten Teil der Wirtschafts- und Industriestruktur und sind entsprechend wichtige Bestimmungsorte. Die geringe funktionale Durchmischung bzw. die hohe Konzentration von Arbeitsplätzen und die geringe Wohnungsdichte in diesen Gebieten haben zur Folge, dass die Mobilitätsbedürfnisse an gewissen Orten und zu spezifischen Zeiten auftreten.



Wohnsiedlungen

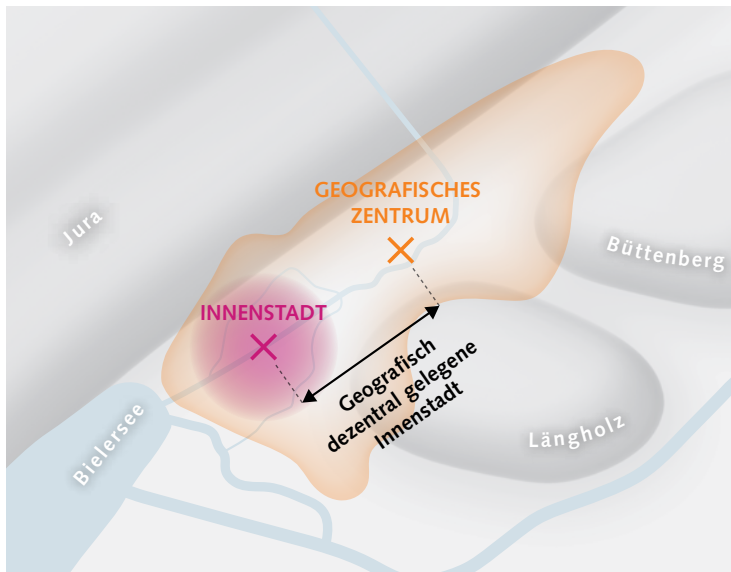
Der grosse Anteil an der Bevölkerung ist relativ gleichmässig über das gesamte Stadtgebiet verteilt, mit Ausnahme der oben genannten Arbeitsschwerpunkte. Hauptsächlich aufgrund ihrer Baustruktur und ihrer historischen Entwicklung weisen einige Quartiere jedoch eine weniger hohe Bevölkerungsdichte auf. Die grosse Anzahl frei stehender oder kleiner Häuser erklärt zum Beispiel die geringe Bevölkerungsdichte in Quartieren wie Linden, Beaumont oder Mühlefeld. Allen Bewohnerinnen und Bewohnern gemeinsam sind ihre zahlreichen und vielfältigen Fortbewegungsbedürfnisse.

BEZUGSACHSEN IM STADTRAUM



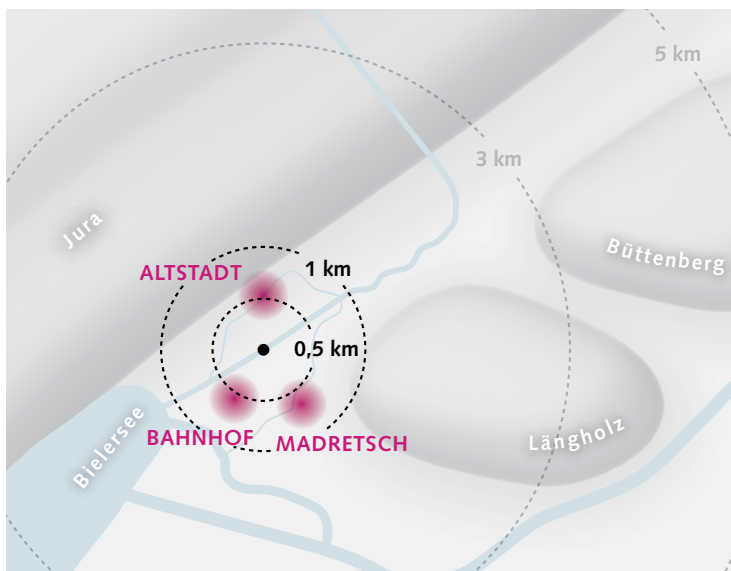
Die Zentren und Polaritäten sind durch Hauptachsen verbunden, die einerseits als Transportwege dienen und andererseits die Stadt strukturieren und es ermöglichen, sich in ihr zu orientieren. In Biel heben sich im Norden und im Süden zwei Hauptachsen ab, die die Altstadt und das Zentrum von Bözingen sowie die Zentren von Madretsch und Mett miteinander verbinden. Sie werden durch wichtige Querachsen wie die Zentralstrasse oder die Länggasse ergänzt. Die General-Dufour-Strasse ist ebenfalls eine historisch wichtige Achse im Herzen der Stadt. Diese Hauptachsen eignen sich als Träger für den öffentlichen Verkehr, dessen Netzwerk somit logisch und leicht lesbar wird.

INNERSTÄDTISCHE DISTANZEN



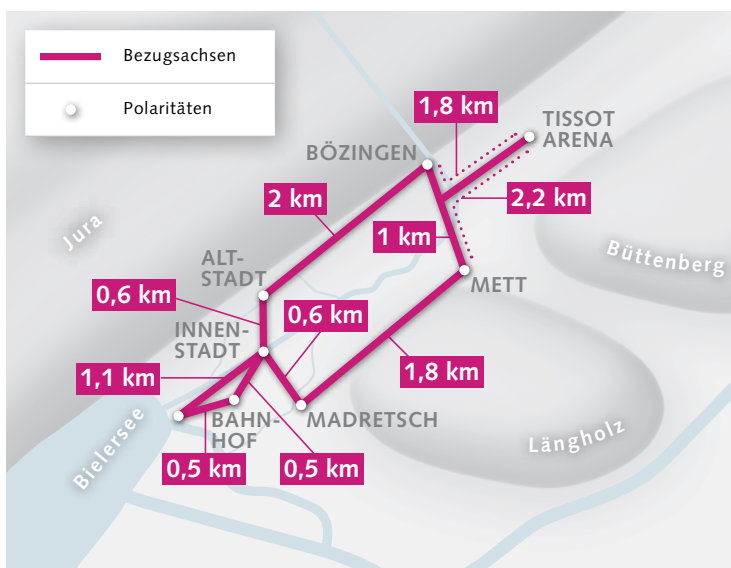
Geografisch dezentral gelegene Innenstadt

Die Bieler Innenstadt ist im Vergleich zum gesamten Stadtgebiet und zu anderen Zentren im städtischen Raum geografisch dezentral gelegen. Sie erstreckt sich von südlich des Bahnhofs bis zur Altstadt und ist geprägt von der Diagonalen Bahnhofstrasse–Zentralplatz–Nidaugasse, wo sich Geschäfte, Restaurants und andere Dienstleistungsbetriebe konzentrieren.



Überschaubare Distanzen

Die Innenstadt befindet sich in einem Umkreis von 1 Kilometer – eine Entfernung, die leicht zu Fuss zu bewältigen ist. Die wichtigsten Dienstleistungen (Geschäfte, Administration, Freizeitaktivitäten) befinden sich im Umkreis von 500 Metern um den Zentralplatz. Maximal 3 Kilometer sind zurückzulegen, um sich in die Wohnquartiere im Osten der Stadt zu begeben, und rund 5 Kilometer, um das Industriegebiet im Bözingenfeld zu erreichen. Vom Zentralplatz aus befindet sich der bebaute Teil der Stadt Biel somit in einem Umkreis von rund 5 Kilometern, was mit dem Velo einer ungefähren Fahrtdauer von 20 Minuten entspricht. Die Entfernungen zwischen den Quartieren und der Innenstadt liegen zwischen 500 Metern und 2 Kilometern.

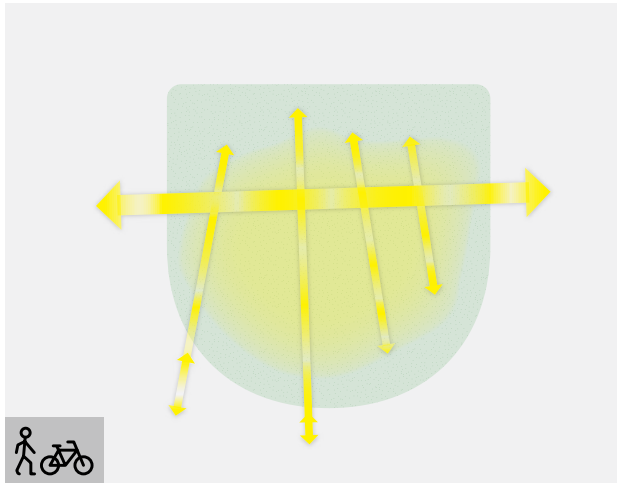


Kurze Entfernungen zwischen den Zentren und Polaritäten

Die Zentren und Polaritäten sind durch strukturgebende Achsen miteinander verbunden, die die Grundlage der Fortbewegung in der Stadt bilden: zwischen Altstadt und Bözingenfeld im Norden oder zwischen Madretsch und Mett im Süden sowie zwischen Madretsch und Altstadt im Westen oder zwischen Mett und Bözingen im Osten. Die Strecken zwischen diesen Zentren sind kurz. Die Prüfung der Wegzeiten nach Verkehrsmittel belegt die Zweckmässigkeit des Langsamverkehrs für einen grossen Teil der Fortbewegungen in der Stadt.

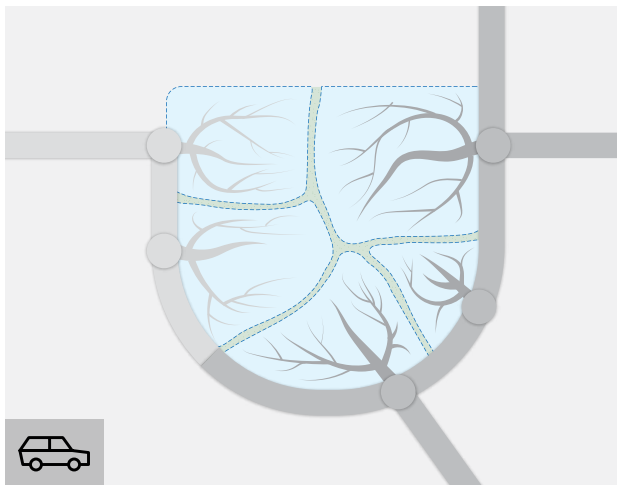
VERTEILSYSTEM: AKTUELLER ANSATZ

Die aktuellen Ansätze des verkehrlichen Verteilsystems sind das Resultat bereits erfolgter Analysen und Entwicklungen im lokalen Netz. Die unten schematisch beschriebenen Beobachtungen spiegeln die in den letzten Jahren verfolgten Ansätze für alle Akteure und Fortbewegungsarten der Mobilität wider.



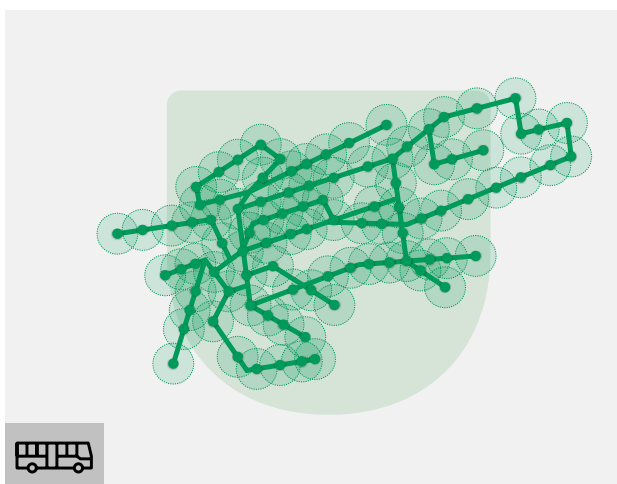
Wegnetz für Langsamverkehr

Das Netz für den Langsamverkehr orientiert sich an der Schüss und ihren Nebenarmen. Entlang dieser natürlichen Gegebenheiten haben sich Fortbewegungsachsen entwickelt, die im Laufe der Zeit unerlässlich geworden sind, um den täglichen Mobilitätsbedarf abzudecken. Die zentrale Längsachse (Ost–West) wird durch mehrere Querachsen ergänzt, die die Verbindung zwischen den Quartieren und dem Zentrum ermöglichen. Das bestehende Velo- und Fusswegnetz ist jedoch nicht vollständig und weist je nach Ort eine mangelnde Qualität auf. Daher müssen die Anstrengungen fortgesetzt werden, um die Bedürfnisse der Benutzerinnen und Benutzer dank markierten, sicheren und angenehmen Achsen bestmöglich zu erfüllen.



Kammersystem für den motorisierten Individualverkehr

Die Eröffnung Ostumfahrung hat die partielle Umsetzung eines Kammersystems ermöglicht, das den Durchgangsverkehr auf dem lokalen Netz reduzieren soll. Auswirkungen des Systems sind bereits spürbar, insbesondere die Entlastung der Quartierstrassen. Die Verkehrsflüsse sind allerdings noch nicht vollständig den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden angepasst. Die Lebensqualität in den Quartieren wird weiterhin beeinträchtigt, da auch die aktuelle Konfiguration es teilweise zulässt, dass der motorisierte Individualverkehr Quartiere durchquert. Eine verstärkte Regelung mittels Kammern hilft, den Verkehr in der Innenstadt sowie in den Quartieren koordiniert und so stark wie möglich zu reduzieren.



Maximale Abdeckung im Busnetz

Die Bushaltestellen sind heute in grosser Zahl über das lokale Netz verteilt, jedoch teilweise nicht ideal im Raum positioniert. Haltestellen parallel geführter Linien überschneiden sich an gewissen Orten oder befinden sich zum Teil in geringer Distanz zueinander, was das Netz an gewissen Orten unübersichtlich macht. Die Vernetzung der Haltestellen – bereits das Resultat mehrerer Planungen in der Vergangenheit – verdient es, neu überdacht zu werden, um den aktuellen Bedürfnissen besser zu entsprechen und sich der Entwicklung der Stadt anzupassen. Ein besseres Gesamtbild und eine effizientere Erschliessung des Stadtgebiets sind insbesondere nötig, weil sich neue, dicht besiedelte Quartiere entwickeln und neue Erholungsgebiete (wie bspw. die Schüssinsel) entstehen.

KONZEPTIONELLER ANSATZ

Basierend auf den Analysen wurde ein konzeptioneller Ansatz ausgearbeitet, der als Grundlage zur Entwicklung der Gesamtmobilitätsstrategie dient. Der konzeptionelle Ansatz berücksichtigt die verschiedenen Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten und stimmt sie im Rahmen der städtischen Gegebenheiten untereinander ab.

DIFFERENZIERTE ANSÄTZE JE NACH VERKEHRSTRÄGER



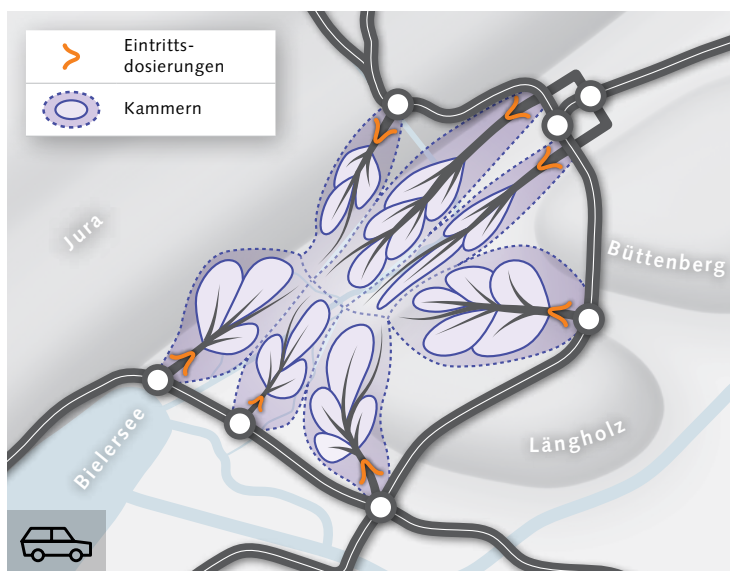
Eisenbahn

Als wichtiger Teil der städtischen Mobilität muss der Schienenverkehr vermehrt dazu dienen, auch Transportbedürfnisse innerhalb der Stadt abzudecken. Die drei Bahnhöfe, die den Stadtraum bedienen, müssen besser zur Geltung kommen, um die zukünftige Nutzung des Schienenverkehrs für Fahrten sowohl in die oder aus der Stadt als auch innerhalb der Stadt zu begünstigen. So können sie effektiv als Schnittstelle zwischen allen Verkehrsmitteln und als klar identifizierbare Mobilitätszentren im städtischen Raum dienen. Besonders die Bahnhöfe Mett und Bözigenfeld können den Zugang zu den vom Hauptbahnhof entfernten Quartieren weiter fördern – über eine stetige Verbesserung der schienengebundenen Angebote ist hier das Prinzip einer «Mini-S-Bahn» anzustreben.



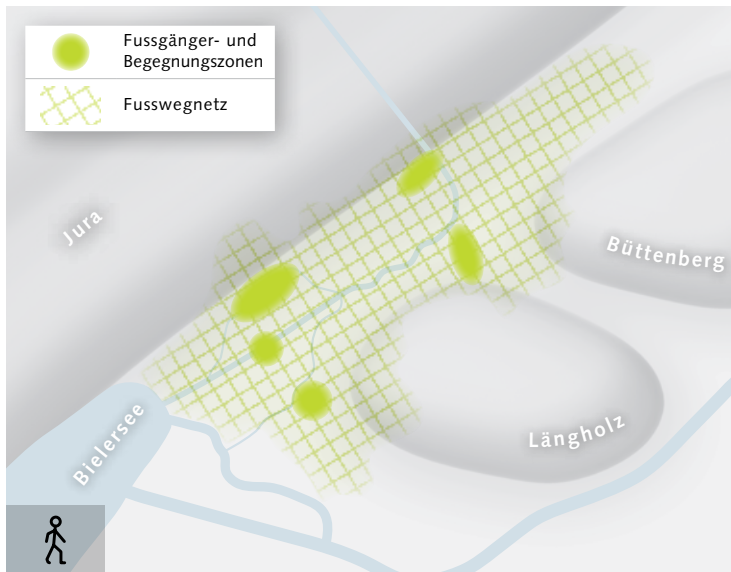
Bus

Im Busnetz ist es das Ziel, eine hohe Kadenz und optimierte Geschwindigkeiten entlang der Hauptachsen zu begünstigen. Das Busnetz soll so effizienter werden und wird durch die Bündelung der Linien auf den grossen, in der Stadt erkennbaren Achsen gestärkt. Die Haltestellen müssen leicht zugänglich, sinnvoll positioniert und gut ausgestattet sein. Ihre Ausgestaltung soll den Vorrang der Busse auf dem Strassenetz gewährleisten. Die Hauptschnittstellen müssen einen angenehmen Wechsel zwischen den Linien sowie zu anderen Fortbewegungsmitteln ermöglichen. Für die Erschliessung der Quartiere müssen die Linien eine direkte und schnelle Erreichbarkeit zum nächstgelegenen Zentrum bieten (Bahnhof, Geschäfte, Dienstleistungen, Spital).



Motorisierter Individualverkehr

Von den Autobahnanschlüssen und Hauptachsen aus wird der Verkehrsfluss in «Kammern» organisiert. Die Stadtfahrt dient als Hauptverkehrsader, von der aus der Zugang in die Quartiere auf einem möglichst direkten Weg erfolgt. Ziel ist es, dass der motorisierte Individualverkehr das Zentrum und die Quartiere nicht mehr durchquert. Er wird zudem über Dosierungsanlagen gelenkt, bevor er in sensible Bereiche der Stadt eindringt und sich staut. Innerhalb der Quartiere muss die Gestaltung der Erschliessungsstrassen den Durchgangsverkehr zugunsten einer besseren Lebensqualität begrenzen. Die Verkehrsregelung muss jeweils unter Berücksichtigung der aktuellen Situation und der voraussichtlichen Raum- und Nutzungsentwicklung gehandhabt werden.



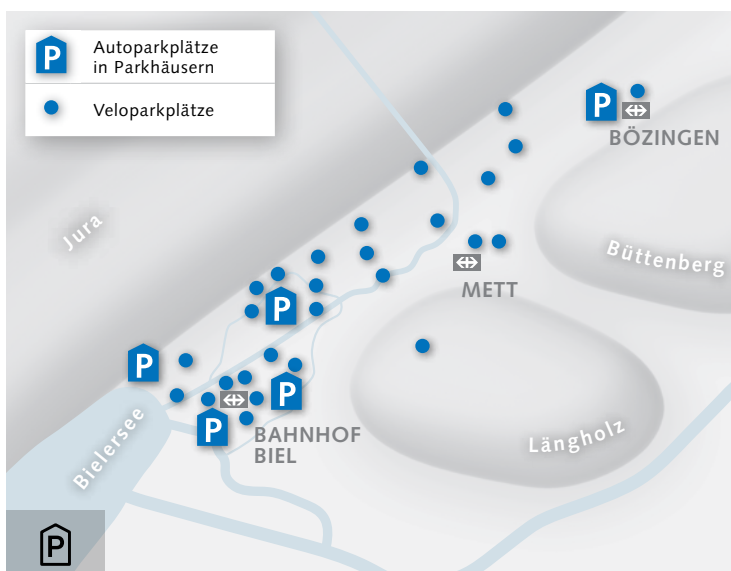
Fussverkehr

Die Aufwertung der Stadt für Fussgängerinnen und Fussgänger bedeutet im Wesentlichen die Vergrösserung und Optimierung des öffentlichen Raums sowie die Förderung eines dichten und attraktiven Wegnetzes. Das Netz besteht aus Spazierwegen, welche die Zentren verbinden und sich auf die natürlichen Gegebenheiten stützen, sowie aus einer Vielzahl an Wegen, Trottoirs, Durchgängen oder Plätzen. Diese Zonen für Fussgängerinnen und Fussgänger müssen attraktiv, sicher, angenehm und grosszügig bemessen sein. Ebenso müssen Unterbrüche im Wegnetz vermieden werden. Die Strassengestaltung muss so erfolgen, dass das Zusammenspiel zwischen Fussgängerinnen und Fussgängern sowie anderen Verkehrsträgern gewährleistet ist.



Veloverkehr

Durchgehende, sichere und velogerechte Routen sollen die unterschiedlichen Bedürfnisse der Velofahrenden abdecken – immer auch im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsträgern. Das Netz besteht aus zwei Routentypen: «Komfortrouten» werden für Freizeitfahrten genutzt, bei denen die Geschwindigkeit nicht vorrangig ist. Sie befinden sich auf separaten Fahrspuren oder schwach befahrenen Strassen und sind landschaftlich attraktiv eingebettet. «Schnellrouten» ermöglichen effiziente Verbindungen – sie benötigen eine hohe Fahrkontinuität und eine gute Übersicht und befinden sich deshalb auf den städtischen Bezugsachsen oder auf Quartierstrassen. Je nach Ort kann ein Streckenabschnitt sowohl das Bedürfnis nach Komfort als auch jenes nach Schnelligkeit abdecken.



Parkierung und intermodales Zusammenspiel

Die Parkplatzsituation und die Parkraumbewirtschaftung sowohl für Autos als auch für Velos werden in Abstimmung mit der Entwicklung der Fortbewegungspraktiken stetig optimiert. Ziel ist es, das intermodale Zusammenspiel (Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für eine Reise) bestmöglich zu unterstützen. Damit Raum für die öffentlichen Verkehrsmittel, den Langsamverkehr und andere lokale Benutzer geschaffen werden kann, werden Autoparkplätze in Parkhäuser verlagert. Zugleich werden die Möglichkeiten zur Veloparkierung erweitert. Auf privatem Grund wird die Schaffung der zur Deckung des Bedarfs notwendigen Parkplätze ermöglicht, ohne jedoch eine übermässige und beliebige Nutzung des Autos anzulegen.

GANZHEITLICHE ENTWICKLUNG DES MOBILITÄTSSYSTEMS

Der konzeptionelle Ansatz der Gesamtmobilitätsstrategie wendet für jedes Verkehrsmittel eine spezifische Logik an und regelt die Organisation und den Betrieb der Netze im Sinne einer multimodalen Erschliessung (mehrere Möglichkeiten zur Fortbewegung zwischen zwei Orten). Ebenso ist es das Ziel, das intermodale Zusammenspiel (Nutzung mehrerer Verkehrsmittel während einer Reise) zu stärken. Werden die Vorteile der einzelnen Verkehrsmittel gezielt genutzt und miteinander verbunden, steigen die Qualität und die Nachhaltigkeit des Mobilitätssystems in der ganzen Stadt.

Eine multimodale Erschliessung und ein intermodales Zusammenspiel bedeuten somit nicht, eine flächendeckende einheitliche Erschliessung für alle Verkehrsträger zu ermöglichen, sondern die Erschliessung je nach verkehrlichem Kontext, Charakter des städtischen Raums und Mobilitätsbedürfnissen zu differenzieren. In dicht bebauten Gebieten bevorzugt dieser Ansatz deshalb tendenziell Verkehrsmittel mit Effizienz in Bezug auf die beförderte Personenzahl pro Flächeneinheit. In den Arbeitszonen, wo das Angebot an öffentlichem Verkehr aufgrund der starken Nachfrageschwankungen durch den Tag schwierig abzudecken ist und wo beispielsweise aufgrund von Schichtbetrieb auch ausserhalb der Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs ein Mobilitätsbedürfnis besteht, wird der motorisierte Individualverkehr weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Die Erreichbarkeit dieser Bereiche mit dem Auto muss jedoch so organisiert werden, dass sie die Bedürfnisse anderer Verkehrsträger möglichst wenig beeinträchtigt. Ziel ist es, die Raumnutzung und den Energieverbrauch zu optimieren und dadurch die Lebensqualität der gesamten Bevölkerung zu verbessern.

Die verschiedenen Aspekte der Mobilität, die in den konzeptionellen Ansatz einfließen, interagieren miteinander und müssen als Ganzes betrachtet werden. Die auf Basis der Strategie zu entwickelnden Massnahmen müssen die Interaktion der verschiedenen Fortbewegungsarten konsequent berücksichtigen.

Für detaillierte Informationen zur multimodalen Erschliessung und zum intermodalen Verkehrskonzept:
→ Seite 38

STRATEGIE 2018 – 2040

Die Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel legt Leitlinien für das Mobilitätssystem in seiner Gesamtheit fest. Auf Grundlage der festgelegten Systematik werden in der Folge im Rahmen verkehrsträgerspezifischer Sachpläne Massnahmen entwickelt, geplant und schrittweise umgesetzt.

ÜBERSICHT ÜBER DIE STRATEGIE

VIER HANDLUNGSFELDER UND DREI ARTEN VON ZIELEN



Die Gesamtmobilitätsstrategie definiert vier Handlungsfelder mit jeweils verschiedenen Visionen und unterschiedlichen Zielen in drei Planungsbereichen. Diese Struktur und ihre Leitlinien dienen als Basis zur Planung und Umsetzung konkreter Massnahmen. Detaillierte Informationen zu einzelnen Zielen sind im technischen Bericht zur Strategie (nur auf Französisch verfügbar) einsehbar.

ZIELE



HANDLUNGSFELD «VERHALTEN»

1

Mobilitätsverhalten beeinflussen

1.1

VISION

Effizientes multi- und intermodales Fortbewegungssystem zur Gewährleistung einer harmonischen Koexistenz der Verkehrsmittel

1.1a



ZIEL
(PLANUNGSGRUNDLAGEN)

Effizienteste und nachhaltigste Verkehrsmittel in Abstimmung mit den urbanen Gegebenheiten und der Fortbewegungsart bevorzugen

Je nach Ort, Zeitpunkt und Fortbewegungszweck wird das geeignetste Transportmittel bevorzugt, mit dem Ziel, den vielfältigen Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden.

Für jede Fortbewegung soll, unter Berücksichtigung des urbanen Kontextes, das effizienteste Transportmittel eingesetzt werden. Ziel ist es, die Multimodalität zu fördern und gleichzeitig den verfügbaren Raum so effizient wie möglich zu nutzen. Der Zugang zu allen Stadtteilen wird für die Bewohnenden und Besuchenden schrittweise verbessert, stets unter Berücksichtigung des verfügbaren Raums.

Folgende Ziele stehen besonders im Fokus:

- nachhaltige Stärkung des strukturierten öffentlichen Verkehrsnetzes (ÖV), um die Innenstadt und die Quartierzentren optimal abzudecken (Zentren und Polaritäten)
- Weiterentwicklung der Velo- und Fusswege
- stärkere Steuerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)

1.1b



ZIEL
(SENSIBILISIERUNG)

Intermodale Fortbewegungspraktiken begünstigen

Die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel während einer Reise wird gefördert und begünstigt.

Die tägliche Nutzung verschiedener Verkehrsmittel ist zunehmend ein fester Bestandteil der Lebensgewohnheiten – damit lassen sich Zeit, Kosten, Energie und der notwendige Raum optimieren. Diese Form der Fortbewegung erfordert eine Stärkung der Fortbewegungsketten bzw. der Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln (Infrastrukturen und Informationsplattformen), mit dem Ziel, das Benützen mehrerer Verkehrsmittel während ein und derselben Reise (Intermodalität) zu erleichtern.

Zur Stärkung der intermodalen Fortbewegungspraktiken bedarf es einer Reihe von Verbesserungen hinsichtlich Transportinfrastrukturen und Online-Austauschplattformen («Smart City») sowie einer erhöhten Information und Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden.

1.2

VISION

Stärkere Nutzung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs

1.2a



ZIEL
(PLANUNGSGRUNDLAGEN)

Modalen Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in jedem Stadtquartier reduzieren

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs wird reduziert und es wird eine Lastenverlagerung auf den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr (modale Verlagerung) angestrebt.

Ziel ist es, die Lebensqualität zu verbessern, die Umweltbelastung zu reduzieren und Raumfragen zielgerichtet zu lösen. Die Schwerpunkte sind:

- Förderung alternativer Verkehrsmittel
- Förderung der Nutzung des Langsamverkehrs
- Verhindern von Durchgangsverkehr in den Quartieren

1.2b



ZIEL
(SENSIBILISIERUNG)

Verantwortungsvolles und nachhaltiges Mobilitätsverhalten fördern

Um die Fortbewegungsgewohnheiten der Bevölkerung und der Besucherinnen und Besucher schrittweise zu ändern, wird ein verantwortungsbewusstes und nachhaltiges Mobilitätsverhalten gefördert.

Es besteht ein reales Entwicklungspotenzial hin zu einer differenzierten, effizienteren und nachhaltigeren Mobilität. Alternative Fortbewegungsmöglichkeiten müssen demnach bevorzugt werden – nicht nur beim Pendeln und bei gewerblichen Fahrten, sondern beispielsweise auch für Reisen im Zusammenhang mit Schulen, Kinderbetreuungsstätten, Alters- und Pflegeheimen oder Freizeitaktivitäten. In diesem Sinne muss bereits bei Kindern und Jugendlichen ein grosses Gewicht auf die Sensibilisierung gelegt werden.

1.3

VISION

Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs im lokalen Netz

1.3a

**ZIEL**
(PLANUNGSGRUNDLAGEN)**Belastung durch den motorisierten Individualverkehr auf dem städtischen Lokernetz begrenzen und öffentliche Flächen zurückgewinnen**

Die Verkehrsbelastung muss über die Steuerung des motorisierten Individualverkehrs im gesamten lokalen Netz begrenzt werden. Ein Teil des öffentlichen, heute mehrheitlich von den Autos besetzten Raumes wird dadurch freigegeben und kann somit aufgewertet und besser genutzt werden.

Die Herausforderung besteht darin, das mit der Stadtentwicklung und mit der Zunahme der individuellen Bedürfnisse verbundene Wachstum des Mobilitätsbedarfs so aufzufangen, dass der öffentliche Raum nicht überbelastet wird und frei werdende Flächen sinnvoll aufgewertet werden können. Folgende Schwerpunkte werden gelegt:

- Der Grossteil des Verkehrsaufkommens ist auf dem übergeordneten Strassennetz ausserhalb der Stadt zu bündeln (hauptsächlich auf der Autobahn).
- Der Verkehr in der Stadt ist unter Berücksichtigung der lokalen Bedingungen und der Bedürfnisse anderer Verkehrsmittel zu bewältigen und zu organisieren (Vermeidung von Überlastungen in sensiblen Zonen, Steuerung über ein «Kammersystem»).

HANDLUNGSFELD «NETZ»

2

Spezifische und koordinierte Netzkonzepte entwickeln

2.1



VISION

Höhere Attraktivität und Qualität der öffentlichen Verkehrsmittel

2.1a



ZIEL
(PLANUNGSGRUNDLAGEN)

Kadenz, Geschwindigkeit, Pünktlichkeit und räumliche Abdeckung der öffentlichen Verkehrsmittel verbessern

Der öffentliche Verkehr muss zusammen mit dem Langsamverkehr das «Rückgrat» des städtischen Transportsystems bilden. Eine verbesserte Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel bedingt ein lesbares und gut strukturiertes Netz, die Gewährleistung eines konstanten Fahrplans mit hoher Kadenz, optimierte Geschwindigkeiten, durchgehende Pünktlichkeit und gut gelegene Haltestellen.

Um die Nutzung zu fördern, müssen das Busnetz und die Fahrpläne schrittweise angepasst werden, mit dem Ziel, den Benutzerinnen und Benutzern einen attraktiveren, bequemeren und leicht nutzbaren Service zu bieten. Folgende Kriterien stehen im Zentrum der Überlegungen:

- lesbare Struktur des Busnetzes
- Stabilität der Fahrpläne und hohe Kadenzen
- Qualität der Schnittstellen (Verbesserung der Hauptknotenpunkte, um das Umsteigen zwischen verschiedenen Linien sowie zu anderen Fortbewegungsmitteln zu erleichtern)

Die Eisenbahninfrastrukturen müssen vermehrt genutzt werden, um von der Innenstadt entfernte Gebiete zu bedienen. Ein wichtiges Element ist hierbei die Verbesserung der Fahrplankoordination zwischen Zügen und Bussen. Längerfristig soll die Schaffung von Durchmesserlinien die Nutzung der Eisenbahn für innerstädtische Verbindungen ermöglichen.

2.1b

**ZIEL**
(INFRASTRUKTUR)**Zugang zu den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel verbessern**

Die Platzierung und die Gestaltung der Bushaltestellen, der Schnittstellen zwischen den Linien und der Schnittstellen zwischen dem Netz des öffentlichen Verkehrs und anderen Verkehrsmitteln müssen verbessert werden.

Ziel ist es, die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu erleichtern und ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu fördern. Zu diesem Zweck muss folgenden Punkten eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden:

- Das Umsteigen zwischen den Buslinien sowie zwischen dem Eisenbahn- und dem Busnetz muss einfach und komfortabel sein (kurze und direkte Fussgängerübergänge, Sichtbarkeit der Haltestellen, Beschilderung).
- Der Zugang zu den Haltestellen muss für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende klar, angenehm und sicher sein. Veloabstellplätze müssen in unmittelbarer Nähe zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs angelegt sein.
- Bushaltestellen müssen bevorzugt an öffentlichen Plätzen und an wichtigen Kreuzungen platziert werden. Diese Haltestellen sollen sich harmonisch in den städtischen Raum einfügen.
- Die Gestaltung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs muss dem Komfort der Benutzerinnen und Benutzer Rechnung tragen (z.B. Schutz vor Witterungsbedingungen).

2.2



VISION

Öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr als «Rückgrat» und Entwicklungstreiber der Mobilität in der Stadt

2.2a



ZIEL

(INFRASTRUKTUR)

Netz aus Hauptachsen mit hoher Kadenz und Anlehnung an die strukturgebenden Achsen der Stadt entwickeln

Die wichtigsten Angebote des öffentlichen Verkehrs müssen sich auf die Hauptachsen der Stadt stützen – dort, wo sich auch die Fussgänger- und Veloströme konzentrieren.

Die Disposition der Linien und der Haltestellen muss es ermöglichen, die gesamte Stadt zu bedienen und eine gute Lesbarkeit des Netzes sowie einen direkten Zugang zu den Zentren zu schaffen. Die Konzentration der Hauptlinien auf den städtischen Hauptachsen ermöglicht zudem die Gewährleistung sehr hoher Kadenzen. Diese Hauptachsen der öffentlichen Verkehrsmittel bilden gleichzeitig die Basis für die zukünftige städtische Entwicklung.

Bei der Infrastrukturplanung gilt es insbesondere die folgenden Elemente zu berücksichtigen:

- absolute Priorisierung der Busse mit dem Ziel, eine hohe Stabilität der Buslinien auf den Hauptachsen zu erreichen
- Positionierung der Hauptlinien auf den Hauptachsen und an strategisch wichtigen Punkten (Zentren, dichte Zonen, Kreuzungen, Umsteigeknoten). Die Benutzerinnen und Benutzer sollen Bushaltestellen auch ohne lokale Kenntnisse intuitiv finden.
- Verlegung gewisser Haltestellen in die wichtigsten öffentlichen Räume der Stadt, wo sich Fussgängerströme, Dienstleistungen und Veranstaltungen konzentrieren
- Kadenzen der verschiedenen Linien vereinheitlichen (z.B. ein Bus mit einer reduzierten, aber regelmässigen Kadenz von morgens bis abends)
- mehrere Linien auf den Hauptachsen vereinen, um diese mit einer sehr hohen Kadenz bedienen zu können

2.2b

**ZIEL**
(INFRASTRUKTUR)**Netz mit Erschliessung des gesamten Stadtgebiets sowie schnellen und direkten Verbindungen zu den Zentren und Arbeitsschwerpunkten aufrechterhalten und entwickeln**

Das öffentliche Verkehrsnetz muss das gesamte Stadtgebiet erschliessen. Es muss zudem Verbindungen zwischen den Quartieren und den Zentren und Arbeitsschwerpunkten sowie schnelle Verbindungen zu geografischen Randzonen der Stadt ermöglichen.

Das Liniennetz der öffentlichen Verkehrsmittel muss eine vollständige Abdeckung des Stadtgefüges gewährleisten. Die Wohnquartiere und die gemischten Quartiere mittlerer Dichte müssen mit Linien erschlossen sein, welche die Verbindung mit den Hauptachsen der öffentlichen Verkehrsmittel sowie dem Eisenbahnnetz gewährleisten. Um die vollständige Abdeckung des Netzes zu fördern, müssen folgende Punkte besonders beachtet werden:

- Die Quartierlinien müssen prioritär auf dem strukturierenden Netz eines Quartiers oder der Stadt zirkulieren, um die Zentren so rasch wie möglich und ohne Umwege zu erreichen.
- Ergänzende Schnellverbindungen müssen eine effiziente Reise zu Randzonen der Stadt sowie einen direkten Transfer zwischen den Quartieren ermöglichen – zum Teil auch, ohne das Zentrum zu durchqueren (tangentielle Verbindungen). Diese Linien bieten angemessene Anbindungen an das Eisenbahnnetz an und erweitern das regionale Angebot.
- Der Zugang zu den Stationen der Magglingen- und Leubringenbahn muss aufgewertet werden.

2.3



Fussverkehr

VISION

Angenehmes, durchgehendes und sicheres Wegnetz für Fussgängerinnen und Fussgänger

2.3a

**ZIEL**

(INFRASTRUKTUR)

Qualitatives gutes Netz für Fussgängerinnen und Fussgänger gewährleisten

Fussgängerinnen und Fussgänger müssen von einem dichten Netz an qualitativ guten, attraktiven, bequemen und sicheren Wegen profitieren können.

Die Fussgängerinnen und Fussgänger müssen sich mühelos in der Stadt fortbewegen können. Als verwundbarste Akteure im Mobilitätssystem kommt ihnen besondere Aufmerksamkeit zu. Folgende vier Punkte stehen im Fokus:

- Weiterentwicklungen des städtischen Raums müssen immer auch dazu genutzt werden, die Dichte und die Qualität des Fusswegnetzes zu erhöhen bzw. den öffentlichen Raum fussgängergerecht zu machen.
- Die Dichte des Fusswegnetzes muss bei rund 150×150 Metern liegen – in der Nähe von Zentren und wichtigen Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel sollte das Netz noch feinmaschiger sein.
- Im Bereich der Bahnhöfe müssen die Wege so direkt wie möglich sein.
- Auf ruhigen Strassen in Wohnquartieren muss durch eine geeignete Ausgestaltung und Geschwindigkeitsbegrenzungen die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger priorisiert und ein harmonisches Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsmitteln gewährleistet werden.
- Die Entwicklung von Fussgängerzonen muss gestärkt werden (besonders in der Innenstadt).

2.3b

**ZIEL**

(INFRASTRUKTUR)

Quartiere durch attraktive und sichere Wege mit dem Fusswegnetz verbinden

Ein von allen Quartieren aus leicht zugängliches und ausserhalb der wichtigen Verkehrsströme liegendes Fusswegnetz wird schrittweise entwickelt.

Für die Fortbewegung in der Freizeit und für Personen, die sich auf stark befahrenen Strassen nicht sehr sicher fühlen, muss ein attraktives Fusswegnetz ausserhalb der grossen Ströme des motorisierten Verkehrs entwickelt werden. Diese Wege sollen insbesondere die Erholungszonen und Zentren für Fussgängerinnen und Fussgänger erschliessen.

Der Zugang von den Quartieren zum Fusswegnetz wird durch die Erhöhung der Wegqualität (z.B. breite Trottoirs, vereinfachter Fussgängerübergang) erleichtert. Die Überwindung grosser Hindernisse wie Eisenbahnstrecken, stark befahrener Strassen oder natürlicher Elemente wird durch spezifische Infrastrukturen (z.B. Über- oder Unterführungen) ermöglicht.

2.4



Veloverkehr

VISION

Angenehmes, durchgehendes und sicheres Wegnetz für Velofahrende

2.4a



ZIEL

(INFRASTRUKTUR)

Durchgängiges und sicheres Velowegnetz für die tägliche Fortbewegung und Freizeitfahrten gewährleisten

Ein sicheres und angenehmes Velowegnetz muss sowohl die tägliche Fortbewegung (Arbeit, Einkäufe, Bildung) als auch Freizeitfahrten ermöglichen.

Velofahrende müssen sich in der Stadt einfach fortbewegen können. Um die verschiedenen Bedürfnisse abzudecken, werden zwei Arten von Velowegen entwickelt:

- ein Netz aus schnellen und möglichst direkten Wegen hauptsächlich entlang der strukturierenden Achsen der Stadt mit Fokus auf die tägliche Fortbewegung. Die entsprechende Ausgestaltung (z.B. Velostreifen auf der Fahrbahn, Velobereiche und Prioritäten an Kreuzungen) gewährleistet die Sicherheit der Velofahrenden.
- ein «komfortables» Wegnetz mit Fokus auf möglichst hohe Fahrqualität, welches für Freizeitfahrten und für weniger geübte Velofahrende konzipiert ist. Es wird auf eigenem Trasse oder in Strassen mit sehr geringem Verkehr geführt, wobei ein besonderes Augenmerk auf Überquerungen des Strassennetzes gelegt wird.

Gewisse Abschnitte können die Bedürfnisse beider Netzarten abdecken. Sie werden qualitativ hochwertig ausgestaltet und weisen ein genügend breites Profil auf, sodass Kreuzen und Überholen leicht möglich sind.

Grundsätzlich gilt es, mittels Strassen mit mässiger Geschwindigkeit (Tempo-30-Zonen) das Velofahren zu erleichtern – insbesondere in den Zentren mit grosser Benutzerdichte. Das Velowegnetz muss nicht zwingend auf einem eigenen Trasse geführt werden, da es im städtischen Raum meist in engem Zusammenspiel mit anderen Verkehrsmitteln steht.

2.4b



ZIEL

(INFRASTRUKTUR)

Lücken im Velowegnetz reduzieren

Die Auswirkungen der Unterbrüche auf dem Velowegnetz müssen reduziert werden.

Die Durchgängigkeit der Velowege ist ein wichtiger Faktor – die Velostrecken werden dadurch attraktiver und sicherer. Die entsprechende Ausgestaltung vermindert die Trenneffekte von Infrastrukturen (z.B. Hauptbahnhof, Eisenbahntrasse) oder Landschaftselementen (z.B. Schüss und ihre Nebenzweige).

Folgende Elemente stehen im Zentrum der Überlegungen:

- Spezifische Infrastrukturen wie Überführungen oder Unterführungen ermöglichen es, Hindernisse zu überwinden.
- Das Passieren des Bahnhofbereichs muss für Velofahrende ohne Einschränkungen in Bezug auf die Öffnungszeiten des Bahnhofs möglich sein.
- Im Allgemeinen müssen laufende Interventionen im öffentlichen Raum dafür genutzt werden, das Velowegnetz zu vervollständigen und dessen Durchgängigkeit zu verbessern.

2.5



Motorisierter
Individual-
verkehr

VISION

Erreichbarkeit städtischer Gebiete für den motorisierten Individualverkehr über Autobahn und Hauptachsen

2.5a



ZIEL

(INFRASTRUKTUR)

Nutzung des Haupt- und Autobahnnetzes optimieren, um das Lokalnnetz zu entlasten («umfahren statt durchqueren»)

Das Zusammenspiel zwischen Durchgangs-, Ziel-, Quell- und innerstädtischem Verkehr muss geregelt werden, wobei insbesondere dem ringförmigen Netz aus Autobahn und Hauptachsen eine wichtige Rolle zukommt.

Folgende Stossrichtungen sind anzustreben:

- Das ringförmige Haupt- und Autobahnnetz nimmt den Grossteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf und dient der schnellen Fortbewegung.
- Die regionalen Zubringer zur Stadt werden so gut wie möglich auf die Autobahn gelenkt, um die Durchquerung von Quartieren zu vermeiden.
- Von den Autobahnanschlüssen aus wird der Zugang zur Stadt mittels grossflächiger Kammern organisiert. Durch Geschwindigkeitsanpassungen und Lichtsignalanlagen wird der Transfer zwischen diesen grossflächigen Kammern erschwert.
- Auf Zubringerstrassen in den Quartieren wird Durchgangsverkehr über spezifische Verkehrsregelungen sowie die Ausgestaltung der Strassen verhindert.

2.5b

**ZIEL**
(INFRASTRUKTUR)**Entwicklungen im nationalen und regionalen Netz durch flankierende Massnahmen im städtischen Netz begleiten**

Verkehrlich flankierende Massnahmen im Lokalnetz müssen möglichst viel Verkehr auf die nationalen und regionalen Achsen verlagern, um den motorisierten Individualverkehr im Stadtraum zu bewältigen.

Von den Autobahnanschlüssen aus wird der Verkehr stadteinwärts je nach bestehenden Kapazitäten dosiert. Ist das städtische Netz stark belastet, werden Fahrzeuge zurückgehalten, um den Verkehr in den Zentren und Quartieren zu beruhigen und zu verflüssigen. Der Zugang zu den Stadtteilen wird so organisiert, dass die Dauer der Fahrt auf dem lokalen Netz minimiert wird. Diverse Verkehrsregelungen und Strassenausgestaltungen dienen dazu, die Umfahrung des Stadtzentrums attraktiver zu machen als die Durchquerung.

Mehrere Ansätze sind Bestandteil der Überlegungen:

- Die Zufahrt zu den Stadtteilen vom Haupt- und Autobahnnetz der Umfahrung aus durch dosierende Lichtsignalanlagen steuern.
- Den Verkehr zu stark genutzten und sensiblen Gebieten gezielt dosieren, um Emissionen wie Lärm, Umweltverschmutzung oder Überlastung des öffentlichen Raums zu begrenzen.
- Nach dem Passieren der Dosierpunkte gezielte Geschwindigkeitsreduktionen einführen.
- Den Verkehr im Zentrum verlangsamen und die Fahrzeuge im Bereich sensibler Zonen durch Lichtsignalanlagen oder Buspriorisierungen zurückbinden.
- Den Verkehrsfluss aus der Stadt an den wichtigen Knotenpunkten optimieren, um den Zugang zu Autobahnumfahrung und zu den Hauptachsen zu fördern.
- Erschliessungsstrassen Quartieren so ausgestalten und regeln, dass jeglicher Transitverkehr verhindert wird und dass das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsmittel gestärkt wird.

2.5c

**ZIEL**

(PLANUNGSGRUNDLAGEN)

Quartiere mittels Kammersystem vor dem Durchgangsverkehr schützen

Mit einem Kammersystem wird der Durchgangsverkehr in den Quartieren verhindert und damit die Lebensqualität erhöht.

Die Verbesserung der Lebensqualität setzt eine Unterbindung des Transitverkehrs in Quartieren voraus. Der Durchgangsverkehr soll, wenn immer möglich, auf dem übergeordneten Strassennetz zum Zielort geführt werden. Dies erfolgt über ein zweistufiges Kammersystem:

- Von der Autobahn und den Hauptachsen aus gelangen die Fahrzeuge zuerst in eine grossflächige Kammer, welche beispielsweise einem Quartier entspricht. Zwischen den grossflächigen Kammern ist der Transfer zwar grundsätzlich möglich, wird aber erschwert.
- Die grossflächigen Kammern sind in kleinere Kammern unterteilt, welche beispielsweise einer Wohnsiedlung entsprechen. Diese kleinen Kammern sind undurchlässig.

Die Erschliessungsstrassen der Quartiere und der Wohnsiedlungen werden durch dieses System erst am Ende einer Fahrt benutzt. Damit lässt sich verhindern, dass Quartiere durch Verkehrsströme belastet werden, die sie nicht selbst erzeugt haben.

Um den Verkehr auf dem strukturierenden Netz zu führen und den Zugang zu den Quartieren zu regeln, bestehen je nach Standort unterschiedliche Möglichkeiten:

- eingehenden Verkehr mittels Linksabbiegeverbot eindämmen
- bei Lichtsignalanlagen die Grünphasen in Richtung der Quartiere verkürzen
- die Verkehrsführung mittels Einbahnstrassen oder Schlaufen anpassen
- den Eingang zu Quartieren im öffentlichen Raum klar markieren, beispielsweise durch die Einrichtung von Durchgangstrottoirs
- Umsetzen regulatorischer oder physischer Massnahmen (z.B. Verbote, versenkbare Säulen), die den Zugang einzig auf Anwohnende und Zubringer begrenzen

HANDLUNGSFELD «PARKIERUNG»

3

An den multimodalen Verkehr angepasstes Parksystem entwickeln

3.1



Auto-parkplätze

VISION

Verwaltung der Parkraumbewirtschaftung in Abstimmung mit den Zielen der anderen Bereiche

3.1a



ZIEL
(PLANUNGSGRUNDLAGEN)

Parkvolumen in gewerblichen Neubauten auf das Notwendige beschränken

Das Volumen an Parkplätzen in neuen Gebäuden mit Arbeitsplätzen ist auf das strikt Notwendige zu begrenzen.

Das Parkvolumen ist ein wichtiges Mittel, um das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu beeinflussen. Es ist daher unerlässlich, bei Neubauten die Realisierung neuer Parkplätze auf das strikt Notwendige zu beschränken – im Besonderen, wenn sich die Objekte in Bereichen befinden, die durch die öffentlichen Verkehrsmittel erschlossen und für den Langsamverkehr leicht zugänglich sind.

Die Umsetzung einer ganzheitlichen Parkplatzpolitik wird die Ausarbeitung spezifischer Planungsgrundlagen und voraussichtlich die Aktualisierung bestehender Reglemente mit sich bringen.

3.1b



ZIEL
(PLANUNGSGRUNDLAGEN)

Entwicklung von autofreien und autoarmen Quartieren und Wohnsiedlungen fördern

Autoarme bzw. autofreie Wohnsiedlungen bieten ein Potenzial in Bezug auf die Kontinuität der städtischen Entwicklung, vermeiden gleichzeitig die Zunahme von Verkehrsbeeinträchtigungen und fördern so die Lebensqualität.

Bauherrschaften müssen darin unterstützt werden, Mobilitätskonzepte zu erarbeiten und umzusetzen, die autoarme bzw. autofreie Wohnsiedlungen entstehen lassen. Konkret sind folgende Ansätze denkbar:

- geringe Menge an Parkplätzen
- Fahrzeug-Sharing-Systeme
- Umsetzung von Massnahmen zur Förderung alternativer Mobilität

3.1c



ZIEL (INFRASTRUKTUR)

Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichen Strassen verstärken

Die Regelung von Parkplätzen auf öffentlichen Strassen muss verstärkt werden, um mehr Platz für andere Fortbewegungsmittel und Nutzungen freizugeben.

Die aktuelle Parkraumbewirtschaftung bietet ein grosszügiges Angebot auf öffentlichen Strassen, das für verschiedenste Parkzwecke genutzt wird, und ein breites Angebot an überdachten Parkhäusern, welche oft nur schwach ausgelastet sind. Um den öffentlichen Raum stärker zugunsten des Langsamverkehrs und anderer lokaler Nutzungen freizugeben, müssen folgende Ansätze verfolgt werden:

- Begrenzung der Menge an Parkplätzen auf öffentlichen Strassen, Verlagerung in die bestehenden Parkhäuser
- Beschränkung der erlaubten Parkzeit auf öffentlichen Strassen, um unnötiges Langzeitparkieren zu vermeiden (Ausnahmen sind für Anwohnende über Parkkarten weiterhin möglich)
- gezieltes Tarifreglement der Parkplätze auf öffentlichen Strassen. Einerseits muss der Zugang zu Dienstleistungen, Geschäften, Infrastrukturen sowie Freizeiteinrichtungen weiterhin gewährleistet sein, andererseits soll dazu angeregt werden, die öffentlichen Parkhäuser zu nutzen.
- verstärkte Parkplatzkontrolle

3.2

Auto-
parkplätze

VISION

Geringe Belastung der öffentlichen Räume

3.2a

**ZIEL**
(PLANUNGSGRUNDLAGEN)

Ausreichende Anzahl an Parkplätzen in neuen Wohnsiedlungen schaffen, um eine Verschiebung der Bedürfnisse in den öffentlichen Raum zu vermeiden

Bei der Projektierung neuer Wohnsiedlungen muss das Parkplatzangebot so geplant werden, dass sich Parkierbedürfnisse nicht in den öffentlichen Raum verlagern.

Bei der Erschaffung von Wohnraum ist es unerlässlich, eine hinreichende Anzahl an Parkplätzen für zukünftige Bewohnerinnen und Bewohner zu schaffen, um zu vermeiden, dass Autos notgedrungen auf öffentlichem Raum parkiert werden. Die geschaffenen Parkplätze sollen hauptsächlich in Parkhäusern zur Verfügung gestellt werden, um das jeweils spezifisch nötige Volumen abzudecken.

3.3



VISION

Verwaltung der Veloparkierung in Abstimmung mit den Zielen der anderen Bereiche

3.3.a



ZIEL

(INFRASTRUKTUR)

Angebot an Veloabstellplätzen auf strategisch wichtige Orte ausweiten

Das Angebot an Veloabstellplätzen muss ausgeweitet werden, insbesondere in den Zentren und an wichtigen Schnittstellen des Mobilitätssystems.

Um die Entwicklung des Veloverkehrs zu unterstützen, muss das Angebot an Veloabstellplätzen attraktiv und gut durchdacht sein. Die folgenden Punkte sind besonders zu berücksichtigen:

- ausreichende Anzahl von sichtbaren und sicheren Veloabstellplätzen an strategisch wichtigen Orten wie Zentren, öffentlichen Einrichtungen, Verkehrsflusserzeugern (Bahnhöfe, Einkaufszentren), Arbeitsschwerpunkten, Wohnsiedlungen, Schnittstellen des Mobilitätssystems und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs schaffen
- «Bike and Ride»-Veloabstellplätze am Hauptbahnhof ausbauen und ein entsprechendes Angebot auch an den SBB-Haltestellen Mett und Bözingenfeld, an den Hauptschnittstellen des öffentlichen Verkehrs sowie an den Endhaltestellen der wichtigsten Buslinien entwickeln
- «Velostation» auf der Nordseite des Hauptbahnhofs ausbauen und ein entsprechendes Angebot auf der Südseite des Hauptbahnhofs anstreben
- ausreichende Anzahl von geschützten Veloabstellplätzen an Schulen einrichten

3.4



VISION

Geringe Belastung der öffentlichen Räume

3.4.a

**ZIEL**
(PLANUNGSGRUNDLAGEN)**Schaffung von qualitativ hochwertigen und gut gelegenen Veloabstellplätzen auf privatem Grund begünstigen**

Beim Bau und Umbau von Privatgebäuden müssen gut gelegene und qualitativ hochwertige Veloabstellplätze in ausreichender Anzahl geschaffen werden.

Die Verfügbarkeit und der Komfort von Veloabstellplätzen sind wichtige Treiber, um das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu beeinflussen und das Velofahren zu bevorzugen. Ein attraktives Angebot zeichnet sich durch folgende Eigenschaften aus:

- leicht zugänglich und nutzbar
- rund um die Uhr zugänglich
- vom öffentlichen Raum aus sichtbar (für öffentliche oder halböffentliche Infrastrukturen)
- in der Nähe des Eingangs gelegen (für private Gebäude)
- gesichert und vor Vandalismus und Diebstahl geschützt
- in Bezug auf die Parkzeit angelegt (Innenanlagen für langes Parkieren, überdachte oder ungedeckte Aussenanlagen für kurzes Parkieren)

HANDLUNGSFELD «INTEGRATION»

4

Harmonische Integration der Verkehrsinfrastrukturen ins Stadtbild

VISION

4.1

Auf Verkehrsträger abgestimmte Infrastrukturplanung

4.1a



ZIEL
(INFRASTRUKTUR)

Bei der Schaffung von Fusswegen bestehende Landschaftselemente einbeziehen

Das Fusswegnetz, das hauptsächlich zu Erholungszwecken dient, muss ausserhalb der motorisierten Verkehrsströme oder auf Strassen mit sehr geringer Verkehrsbelastung geschaffen werden.

Das Zufussgehen lässt sich mit der Umsetzung angenehmer, durchgehender und sicherer Fusswege, die sich auf die bestehenden Landschaftselemente stützen, in der ganzen Stadt fördern. Das Fusswegnetz muss die grossen Erholungsgebiete, die Zentren und die wichtigsten Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel (einschliesslich Bahnhöfe) miteinander verbinden. Es stützt sich auf folgende Elemente:

- hydrografische Elemente (Schüss und ihre Nebenzweige, Seeufer) und Grünflächen (z.B. Waldränder, öffentliche Parks)
- topografische Besonderheiten (z.B. Aussichtspunkte, Gefälle)
- verkehrlich geeignete Infrastrukturen (z.B. Führung entlang von Eisenbahnlinien)

Spezielle Einrichtungen wie Über- oder Unterführungen können erforderlich sein, um Hindernisse (z.B. Eisenbahntrasse, stark befahrene Strassen, natürliche Elemente) zu überwinden. Spezielle Aufmerksamkeit soll dem Zusammenspiel zwischen dem Fusswegnetz und den stark frequentierten öffentlichen Räumen geschenkt werden, um den Fussgängerfluss sowie die notwendige Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger zu gewährleisten.

4.1b

**ZIEL**
(INFRASTRUKTUR)**Gestaltung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und deren Einordnung im Stadtbild verbessern**

Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs müssen innerhalb des Stadtgefüges gut sichtbar und logisch eingeordnet sein. Sie werden so gestaltet, dass sie zur Lebhaftigkeit des öffentlichen Raums in den Zentren beitragen.

Der Standort und die Ausgestaltung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs müssen sorgfältig definiert werden – einerseits, um die Attraktivität für die Benutzerinnen und Benutzer zu steigern, und andererseits, um gewisse Plätze oder Strassenabschnitte gezielt vom Passantenfluss profitieren zu lassen.

Die Haltestellen auf Plätzen und wichtigen Kreuzungen so anlegen, dass sie rasch erkennbar sind und somit die Lesbarkeit des Netzes steigern.

Die Haltestellen müssen so angelegt sein, dass sie sich harmonisch in den städtischen Raum einfügen. Zentrale Haltestellen sollen so gestaltet werden, dass sie zur Qualität des stark frequentierten öffentlichen Raums beitragen.



4.2

VISION

Aufwertung des städtischen Raums in Bezug auf verkehrliche Massnahmen und Parkraumbewirtschaftung

4.2a



ZIEL
(INFRASTRUKTUR)

Mit der Stärkung von Parkhäusern öffentlichen Raum freigeben

Die Konzentration der Parkplätze in Parkhäusern ermöglicht es, die Belastung im öffentlichen Raum zu reduzieren.

Um die öffentlichen Räume für andere Nutzungen freizugeben, muss die Belastung im Zusammenhang mit dem Parkieren reduziert werden. Ziel ist es, die Parkplätze in Parkhäusern zu konzentrieren, welche folgende Eigenschaften aufweisen sollten:

- mittelgrosser Umfang
- am Rande der Zentren gelegen, um die Schnittstellen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu optimieren und den Langsamverkehr zum Zielort zu erleichtern
- so nah wie möglich am übergeordneten Strassennetz gelegen, um den Verkehr in den Quartieren zu minimieren

4.2b



ZIEL
(INFRASTRUKTUR)

Mit qualitativer Gestaltung des öffentlichen Raums den Fussverkehr begünstigen

Die qualitative Gestaltung des öffentlichen Raums erlaubt der Bevölkerung, sich leicht und bequem zu Fuss in der Stadt fortzubewegen.

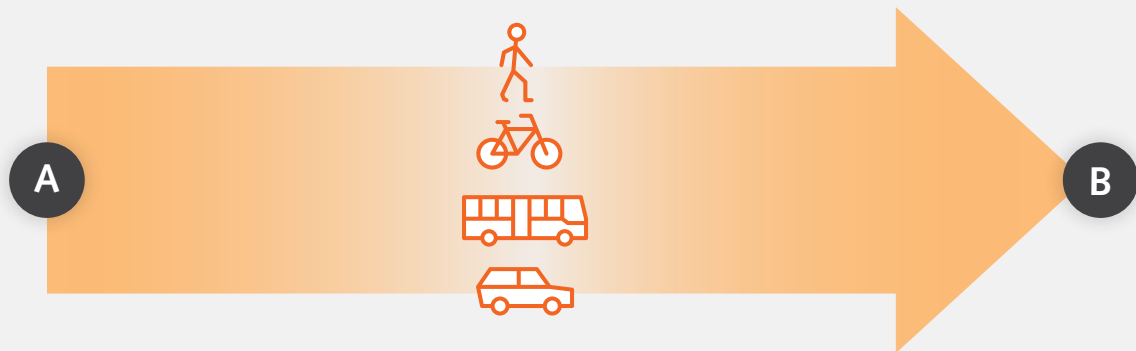
Um die Fortbewegung zu Fuss zu fördern, sind folgende Grundsätze zu berücksichtigen:

- Bei der Gestaltung öffentlicher Räume muss dem Fussverkehr besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Dabei muss ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen funktionalen Anforderungen und räumlicher Qualität gefunden werden.
- Klare und einfache Ausgestaltungen mit einer durchgehenden Geometrie sollen begünstigt werden.
- Die Fussgängerbereiche müssen komfortabel (grosszügige Raumverhältnisse) und ohne Hindernisse sein.
- Strassen und Kreuzungen sollen auf direktem Weg und mit geringen Wartezeiten überquert werden können, insbesondere wenn die Überquerungen durch Lichtsignalanlagen gesteuert werden.
- Fusswege sind entweder abseits des Verkehrs oder auf sehr ruhigen Achsen mit geringem Verkehrsvolumen eingerichtet.
- Spezifische Infrastrukturen wie Über- oder Unterführungen dienen der Überwindung von Hindernissen (z.B. Eisenbahntrasse, stark befahrene Strassen, natürliche Elemente).
- Die Errichtung spezifischer Fussgänger- und Erholungszonen wird nachhaltig gefördert.

VERKEHRLICHE GRUNDPRINZIPIEN DER GESAMTMOBILITÄTSSTRATEGIE

Multimodale Erschliessung

Alternative Fortbewegungsmöglichkeiten bieten



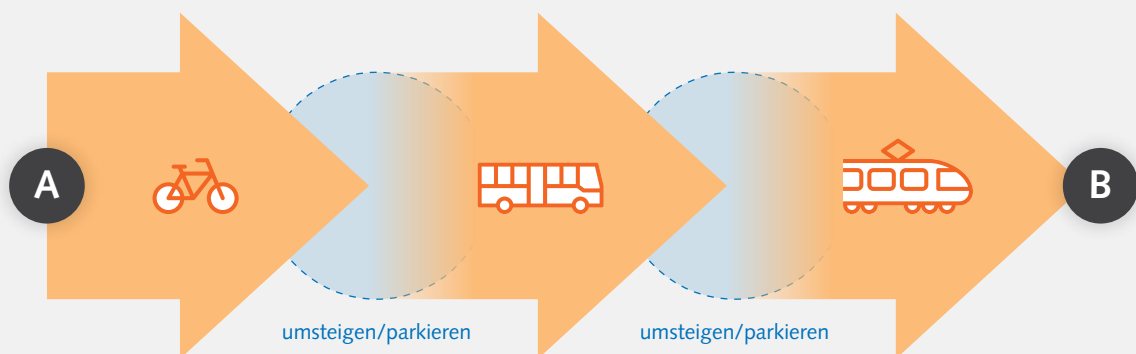
Eine multimodale Erschliessung ermöglicht eine Fortbewegung von A nach B mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln, zum Beispiel zu Fuss, mit dem Bus, dem Velo oder dem Auto.

Das Ziel ist es, den Verkehrsteilnehmenden mehrere Möglichkeiten zur Fortbewegung zu geben – mit der Absicht, schrittweise Verhaltensänderungen hin zu nachhaltigerer, effizienterer und den Platzverhältnissen angepasster Mobilität zu fördern.

Bei der Umsetzung muss von Fall zu Fall entschieden werden, wo eine gemeinsame Linienführung der verschiedenen Verkehrsmittel sinnvoll ist und wo sich räumlich getrennte Routen anbieten.

Intermodales Zusammenspiel

Verkehrsangebote untereinander koordinieren



Ein intermodales Zusammenspiel ermöglicht es, auf einer Strecke mehrere Verkehrsmittel zu nutzen bzw. das Verkehrsmittel während der Fortbewegung von A nach B zu wechseln – zum Beispiel mit dem Velo zur Bushaltestelle, mit dem Bus zum Bahnhof und danach zu Fuss zum Ziel.

Das Ziel ist es, jede Teilstrecke mit dem jeweils effizientesten und angenehmsten Verkehrsmittel zurückzulegen. Dabei werden neue Verkehrsformen der Sharing Economy gefördert, die die Platzverhältnisse optimal nutzen und die Umweltbilanz verbessern.

Bei der Umsetzung müssen die verschiedenen Verkehrsnetze entsprechend koordiniert werden und es braucht geeignete Umsteige- und Parkierungsmöglichkeiten.



MANAGEMENT SUMMARY

Die Stadt Biel befindet sich im Wandel – Quartiere entstehen, Arbeitsplätze werden geschaffen und der städtische Raum entwickelt sich. Ein zentraler Entwicklungsfaktor einer Stadt ist das Mobilitätssystem, denn die tägliche Fortbewegung ist ein Thema, das praktisch alle Gesellschaftsbereiche tangiert und einen entscheidenden Einfluss auf die Lebensqualität hat. Biel entwickelt sich deshalb auch in Bezug auf die Mobilität stetig weiter.

Mit der vorliegenden Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel wird ein übergeordneter Handlungsrahmen vorgestellt, der auf Grundlage der Erfahrungen der letzten Jahre erarbeitet wurde und Leitlinien für die Entwicklung des gesamten Mobilitätssystems bis 2040 festlegt. Die Strategie soll dazu beitragen, das wachsende Mobilitätsbedürfnis abzudecken, bestmögliche Rahmenbedingungen für die tägliche Fortbewegung zu schaffen und die Lebensqualität der gesamten Bevölkerung zu verbessern.

Nach dem Grundsatz «das beste Verkehrsmittel für den jeweiligen Fortbewegungszweck fördern» hat die Gesamtmobilitätsstrategie zum Ziel, die Mobilität als Ganzes zu betrachten und die Vorteile der einzelnen Verkehrsmittel gezielt zu nutzen. Um die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen, sollen die unterschiedlichen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden im Rahmen der städtischen Gegebenheiten optimal untereinander abgestimmt werden.

Die Gesamtmobilitätsstrategie vereint die Ansätze der multimodalen Erschliessung und des intermodalen Zusammenspiels. Die multimodale Erschliessung erlaubt den Verkehrsteilnehmenden unterschiedliche Möglichkeiten der Fortbewegung innerhalb des Stadtgebietes. Parallel dazu soll das intermodale Zusammenspiel – die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel während einer Reise – gestärkt werden. Wenn diese Ansätze greifen und die Vorteile der jeweiligen Verkehrsmittel gezielt eingesetzt werden können, steigen die Qualität, die Effizienz und die Nachhaltigkeit des Mobilitätssystems in der ganzen Stadt.

Die Gesamtmobilitätsstrategie hält verschiedene Ziele fest, die vier Handlungsfeldern zugeordnet sind. In seiner Gesamtheit definiert das Instrument damit für alle Verkehrsträger Entwicklungsleitlinien – die Bandbreite reicht dabei von der Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden über Planungsgrundlagen bis hin zur Ausgestaltung des Verkehrsnetzes. Auf dieser Grundlage werden im Rahmen verkehrsträgerspezifischer Sachpläne Massnahmen festgelegt und schrittweise umgesetzt.

Impressum

Herausgeber
Stadt Biel

Projektleitung
Präsidialdirektion
Abteilung Stadtplanung
Zentralstrasse 49
2501 Biel

Bildnachweis
Dirk Weiss, Magglingen (Foto Erich Fehr)
mrs partner SA, Zürich (Illustrationen S. 36)

Konzept, Design und Infografiken
moxi ltd., Biel

