

EBBN-Forum

Bericht zum EBBN-Forum vom 5. März 2024

(Vérsion française suit ci-dessous)

Teilnehmende

Gruppierungen: Peter Bohnenblust (TCS), Michael Clerc (Pro Natura Seeland), Matthias Gebel (Komitee Pro A5-Westast), Gilbert Hürsch (WIBS Berner KMU) Adrian Jakob (Verein Netzwerk Bielersee), Anton Lienhard (Vingelz Leist), Hervé Roquet (Westast so nicht), Denis Rossel (LQV), Hanspeter Schlegel (Pro Velo Biel/Bienne), Urs Scheuss (VCS), Alfred Steinmann (Verein Gruppe S), Ivo Thalmann (Berner Heimatschutz), Cécile Wendling (HIV Kt. Bern, Sekt. Biel/Bienne – Seeland – Berner Jura), Anne-Käthi Zweidler (N5 Bielersee so nicht)

Behördendelegation: Bernhard Bachmann, Gemeindepräsident Ipsach), Erich Fehr (Stadtpräsident Biel, Vorsitzender Behördendelegation), Franz Kölliker (Gemeindepräsident Brugg), Stefan Nobs (Gemeindepräsident Lyss, Vorstand seeland.biel/bienne)

PKO: Thomas Berz (Verein seeland.biel/bienne), Claudia Christiani (Kanton Bern), Gabriele Leonardi (Stadt Biel)

Projektkoordination/Fachexperten: Noémie Hadorn (Team Kommunikation), Philippe Hirsiger (TBF), Hansjörg Ryser (Team Kommunikation, Leitung Forum)

Gäste: David Fragnoli und Urs Herren (ASTRA)

Entschuldigt: Mirjam Bieri (tbf), Catherine Duttweiler (Westast so nicht), Manuela Jennings (Stadt Nidau), Sarah Märki (tbf), RR Christoph Neuhaus (BHD), Florence Schmolli (Stadt Biel), Anna Steuri (Stadt Nidau), Stefan Studer (Kanton Bern), Andrea Zryd (Fussverkehr Kt. Bern),

Einleitung

Auch das dritte EBBN-Forum hat in einer sehr konstruktiven, offenen Atmosphäre stattfinden können. Die Gruppierungen waren fast vollständig vertreten und von Seiten Behördendelegation nahmen vier Vertreter teil, was einen lebhaften Austausch zwischen den Behördendelegation und den Vertreterinnen und Vertretern der Gruppierungen wie auch unter den Gruppierungen selbst ermöglichte. Wünschenswert wäre eine noch stärkere Mitwirkung der Mitglieder der PKO, damit die fachlichen Aspekte noch kompetenter und unmittelbarer einfließen können.

Ablauf

Nach einer **kurzen Einleitung** hatten die beiden Vertreter des **ASTRA** das Wort. Auf Einladung von EBBN stellten sie im **zweiten Teil** des Forums den Gruppierungen das Projekt zur Erneuerung der Neuenburgstrasse (A5) vor. Das Projekt wie auch das ASTRA sind jedoch nicht Teil von EBBN.

In der anschliessenden Fragerunde wurden vor allem die Fahrradstreifen thematisiert. Bemängelt wurde etwa, dass der Fahrradstreifen in Fahrrichtung Neuenburg insbesondere den Stützmauern entlang zu schmal und entsprechend zu gefährlich sei. Auch der gemischte Velo/Fussgängerstreifen in Fahrrichtung Biel wurde als zu risikoreich beurteilt. Zudem wurde gefragt, wer auf dem Velostreifen auf der Strassenseite fahren soll.

Die Astra-Vertreter legten dar, dass die Fahrradstreifen auf der Strassenseite in beide Richtungen vor allem den schnellen und geübten Fahrradfahrerinnen und -fahrern vorbehalten seien. Zudem seien

die Streifen nach der Sanierung auf der ganzen Strecke 1,8 Meter und entlang der Stützmauern zwei Meter breit. Auf dem breiten Streifen für Fussgänger und langsamen Fahrradfahrerinnen,-fahrern, der fast 4,5 Meter breit werde, dürfe nur mit abgestelltem Antriebsmotor gefahren werden. In Vinylgel und beim Strandboden seien Querungsmöglichkeiten vorgesehen.

Zweifel wurde an der geplanten Bepflanzung und dem Mittelstreifen geäussert. Gemäss ASTRA sollen Anwohner den Mittelstreifen nutzen können, um zu ihren Grundstücken zu gelangen. Dazwischen sei eine Bepflanzung mit Bäumen geplant. Bepflanzt werde auch der Zwischenraum mit der Regenrinne zwischen Strasse und Fuss/Fahrradweg. Damit soll ein Beitrag zur Hitzereduktion geleistet werden. Ob das Terrain für den Wurzelraum der Bäume ausreicht, hätten Landschaftsarchitekten beurteilt, ergänzen die Projektleiter. Streusalz sollte den Bäumen nichts anhaben.

Die ASTRA-Vertreter kündigten auch an, dass im Bereich des Naturschutzgebiets Felsegg Sicherungsarbeiten anstehen würden, die jedoch im Rahmen eines anderen Ausführungsprojektes durch das ASTRA nächstens öffentlich zur Auflage gebracht werden.

Auf die Frage zur Situation der Parkplätze entlang des Strassenabschnittes erklärten die ASTRA-Vertreter, dass über 80 Parkplätze aufgehoben würden. Man sei daran, auch im Austausch mit der Stadt Biel Ersatzplätze zu finden, aber kaum mehr als 30 – 40.

Bis zur Realisierung des Projektes würden die überhängenden Trottoirs einer provisorischen Sanierung unterzogen, erklärten die Referenten auf eine entsprechende Frage. Damit sollte die Nutzungsmöglichkeit für die nächsten rund sieben Jahre bis zum voraussichtlichen Start der Gesamtsanierung gewährleistet werden.

Im **dritten Teil** informierten Thomas Berz zum Stand der Gesamtmobilitätsstudie, Gabriele Leonardi zu den Konzeptarbeiten für das Verkehrsmonitoring und Controlling und Claudia Christiani zum Studienauftrag «rue de caractères».

Interessiert hat die Teilnehmenden vor allem, was bei Verkehrsmonitoring und Controlling gemessen werde und in welchen Zeitabschnitten. Die Vertreterin, Vertreter der PKO wiesen darauf hin, dass Langsamverkehr wie auch Binnenverkehr betrachtet würden. In welcher Form müsse im Konzept aber ebenso noch geklärt werden wie auch die Rolle des ÖV, zu dem bereits umfangreiche Daten erhoben würden.

Zur laufenden Gesamtmobilitätsstudie wurde von Seiten der Gruppierungen nochmals auf die Bedeutung der Variante «Westast so besser» für die Langfristlösung hingewiesen. Dem Projektleiter Thomas Berz wurde dazu von Alfred Steinmann das Planungsdossier übergeben und EBBN nochmals elektronisch übermittelt.

Im **vierten Teil** wurde in einem Workshop der Bericht «Übersicht Empfehlung Dialogprozess» in drei Gruppen diskutiert. Zu Beginn gab der Moderator bekannt, dass jede Gruppierung eine Stellungnahme von je maximal einer A4-Seite pro Sprache einreichen dürfe. Die Übersetzung auf Französisch/Deutsch ist Sache der Gruppierungen. Die Gruppierungen kommen überein, dass die Stellungnahmen bis nach Ostern (3. April 2024) an EBBN (admin@espace-bbn.ch) geschickt werden kann. Die Stellungnahmen werden anschliessend zusammen mit dem Bericht auf der Internetseite von EBBN publiziert. Eine aktive Medienkommunikation ist nicht vorgesehen.

Nachdem Philippe Hirsiger den Aufbau und Struktur des Berichts kurz erläutert hatte, wurden in den drei Gruppe intensiv über verschiedenen Aspekte des Berichts aber auch die eigene Wahrnehmung von Massnahmen zur Mobilitätsentwicklung in der Region, wie auch zum Bedürfnis für die künftige Mitwirkung der Mobilitätsplanung in der Region diskutiert.

	Kanton	Biel/Nidau	Region
<i>Welche verkehrlichen und städtebaulichen Veränderungen habt ihr in der Region seit Ende des Dialogprozesses besonders wahrgenommen?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Lärmmindernder Belag Bernstrasse - Weniger LKW – Verkehr (wegen Baustellen?) 	<ul style="list-style-type: none"> - Verminderung Schwerverkehr generell - Tempo 30 und Begegnungszonen Biel/Nidau - Entsiegelung von Strassenflächen - Wirkung Ostast dank FM 	<ul style="list-style-type: none"> - Brügg: neue Veloinfrastruktur beim Autobahnanschluss (aber schlecht signalisiert) - Ipsach/Brügg: Ortsdurchfahrt mit Flüsterbelag - Port: Wehrbrücke mit Steg für FVV (Tempo 30 in Vorbereitung)
<i>Welche Projekte und Massnahmen sind aus eurer Sicht im Bericht besonders positiv und wichtig?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Rue de Caractères - Velovorrangrouten - ÖV-Konzept 2035/45 - Verkehrsmonitoring & Controlling 	<ul style="list-style-type: none"> - Gesamtmobilitätsstudie angelaufen - Koordinierung - Rue de caractères- mehr Verbindung am See 	<ul style="list-style-type: none"> - Porttunnel kurz/lang in Prüfung - Veloweg Ipsach – Nidau - Biel
<i>Gibt es zusätzliche Bedürfnisse, die im Bericht eurer Meinung nach fehlen?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Lyss – Biel (T6) weiterhin Stau zu Stosszeiten - Nidau Bahnhof Kreisel / Schranke ASM: Stau - Transitverbot - Bernstrasse/Keltenstrasse ASM-Schranke - Hub-Infrastruktur aufbauen - Verkehr verlangsamen (rue de caractères) 	<ul style="list-style-type: none"> - Zahlen Binnenverkehr - Bezug zum Zukunftsbild - Prüfung/Anpassung Gesamtmobilitätsstudie Stadt Biel bzgl. Kammersystem - Fragmentierung Strassengestaltung vermeiden - Ausbau Publibike (Velosrat) 	<ul style="list-style-type: none"> - P& R Hubs an geeigneten Standorten - ÖV-Anbindung Bözingenfeld (siehe ÖV-Konzept 2035) - CO2-Verbrauch auch bei Tunnelbau berücksichtigen - Ortsdurchfahrt Ipsach genügt ästhetischen Ansprüchen nicht
<i>Bei welche Projekten ist für euch auch in Zukunft eine Mitwirkung und ein Austausch mit den Behörden in der Art des EBBN-Forums interessant?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Wirtschaft abholen - Velovorrangrouten 	<ul style="list-style-type: none"> - Bahnhofgebiet - Laufende Projekte/Planungen EBBN 	<ul style="list-style-type: none"> - Vor allem mittel- bis langfristige Massnahmen - Projekte ausserhalb Biel/Nidau - Fachverbände werden einbezogen - wie ist Einbezug breiter Kreise möglich?

Abschluss

Die Beiträge aus dem Workshop sollen den Behörden und Planern als Hinweise dienen, welche Themen und Projekt aus dem Schlussbericht und auch aus der persönlichen Wahrnehmung der Teilnehmenden besondere Aufmerksamkeit geniessen. Erstmals konnten sich die Gruppierungen zudem dazu äussern wie und wo sie sich künftig, über das Ende von EBBN hinaus eine Mitwirkung wünschen und sich ein Engagement wie im EBBN-Forum vorstellen könnte. Gerade diese Fragestellung müsste ev. zu einem spätern Zeitpunkt nochmals aufgenommen werden.

Fazit des Moderators

Nicht zuletzt dank der engagierten Moderation durch die PKO- und BHD-Vertreterin, -Vertreter an den drei Workshop-Posten war wiederum eine sehr offene und fruchtbare Diskussion zwischen den Vertretern, Vertreterinnen der Gruppierungen und den Behördenvertretern möglich. Die Gruppierungen zeigen sich interessiert, auch nach dem Ende von EBBN ab Mitte 2025 im Rahmen einer Austauschplattform bei der Mobilitätsplanung in der Region durch die Behörden miteinbezogen zu werden.

Weitere Termine

- 3.4.2024: Einreichung Stellungnahmen zum Bericht «Übersicht Empfehlungen Dialogprozess» an admin@espace-bbn.ch. Anschliessend Publikation des Berichts und der Stellungnahmen auf der Internetseite von EBBN.
- 27.5.2024: EBBN-Forum zur Gesamtmobilitätsstudie. V17'00 – 20'00 Uhr in der Aula Schulhaus Weidteile Nidau.
- 28.5.2024: Information der Gemeinden im Betrachtungsperimeter zur Gesamtmobilitätsstudie.
- 30.5.2024: Sitzung Behördendelegation EBBN.
- 4.9.2024: EBBN-Forum zur Gesamtmobilitätsstudie. 16'00 – 19'00 Uhr in der Aula Schulhaus Weidteile Nidau.
- 10.9.2024: Information der Gemeinden im Betrachtungsperimeter zur Gesamtmobilitätsstudie.
- 17.9.2024: Sitzung Behördendelegation EBBN.
- 1.11.2024: EBBN-Forum zu «rue de caractères». 16'00 – max. 19'00 Uhr in der Aula Schulhaus Weidteile Nidau.
- 17.12.2024: Sitzung Behördendelegation EBBN.

Beilagen

- Präsentation ASTRA (separat als pdf)
- Präsentation Stand der Arbeiten (separat als pdf)
- Fotoprotokoll Workshop (siehe unten)

Hansjörg Ryser, 17.3.2024

Forum EBBN

Rapport sur le forum du 5. Mars 2024

Introduction

Le troisième forum EBBN s'est également déroulé dans une atmosphère très constructive et ouverte. Les groupements étaient presque tous représentés et quatre représentants de la délégation des autorités ont participé, ce qui a permis un échange animé entre la délégation des autorités et les représentants des groupements ainsi qu'entre les groupements eux-mêmes. Il serait souhaitable que les membres de l'OMP participent encore davantage, afin que les aspects techniques puissent être intégrés de manière encore plus compétente et directe.

Déroulement

Après une **brève introduction**, les deux représentants de l'**OFROU** ont pris la parole. Sur invitation d'EBBN, ils ont présenté aux groupements **en deuxième partie du forum** le projet de rénovation de la route de Neuchâtel (A5). Le projet ainsi que l'OFROU ne font toutefois pas partie d'EBBN.

Lors de la séance de questions-réponses qui a suivi, ce sont surtout les bandes cyclables qui ont été abordées. Il a été critiqué que la bande cyclable dans le sens de circulation de Neuchâtel était trop étroite et donc trop dangereuse, en particulier le long des murs de soutènement. Le passage mixte vélo/piétons en direction de Bienne a également été jugé trop risqué. En outre, il a été demandé qui devait circuler sur la bande cyclable du côté de la route.

Les représentants de l'OFROU ont expliqué que les bandes cyclables côté route dans les deux sens étaient surtout réservées aux cyclistes rapides et expérimentés. De plus, après l'assainissement, les bandes auraient une largeur de 1,8 mètre et de deux mètres le long des murs de soutènement sur tout le tronçon. Sur la large bande réservée aux piétons et aux cyclistes lents, qui atteindra presque 4,5 mètres de large, les véhicules ne pourront circuler qu'avec le moteur arrêté. Des possibilités de traverser sont prévues à Vingelz et au Strandboden.

Des doutes ont été exprimés quant aux plantations et à la bande centrale prévues. Selon l'OFROU, les riverains doivent pouvoir utiliser la bande centrale pour accéder à leur propriété. Une plantation d'arbres est prévue entre les deux. L'espace intermédiaire avec la gouttière entre la route et la voie piétonne/cycliste serait également planté. Cela devrait contribuer à réduire la chaleur. Des architectes paysagistes expérimentées ont évalué si le terrain était suffisant pour l'espace racinaire des arbres, ajoutent les responsables du projet. Le sel de déneigement ne devrait pas affecter les arbres.

Les représentants de l'OFROU ont également annoncé que des mesures de sécurisation étaient prévus dans la zone de la réserve naturelle de Felsegg. Celles-ci font l'objet d'un autre projet définitif qui sera mis à l'enquête par l'OFROU prochainement.

Interrogés sur la situation des places de stationnement le long du tronçon de route, les représentants de l'OFROU ont expliqué que plus de 80 places de stationnement seraient supprimées. On serait en train de trouver des places de remplacement, également en échange avec la ville de Bienne, mais guère plus de 30 à 40.

En attendant la réalisation du projet, les trottoirs en surplomb feront l'objet d'un assainissement provisoire, ont expliqué les intervenants en réponse à une question à ce sujet. La possibilité d'utilisation devrait ainsi être garantie pour les sept prochaines années environ, jusqu'au début probable de la rénovation complète.

Dans la **troisième partie**, Thomas Berz a donné des informations sur l'état d'avancement de l'étude globale de mobilité, Gabriele Leonardi sur les travaux de conception pour le monitoring et le controlling du trafic et Claudia Christiani sur le mandat d'étude "rue de caractères".

Les participants se sont surtout intéressés à ce qui est mesuré dans le cadre du monitoring et du controlling du trafic et à quels intervalles de temps. La représentante et le représentant de l'OMP ont indiqué que la mobilité douce et le trafic intérieur étaient pris en compte. La forme de cette prise en compte doit encore être clarifiée dans le concept, tout comme le rôle des transports publics, pour lesquels de nombreuses données sont déjà collectées.

En ce qui concerne l'étude de mobilité globale en cours, les groupes ont rappelé l'importance de la variante "Branche Ouest tellement meilleure" pour la solution à long terme. Le dossier de planification a été remis par Alfred Steinmann au chef de projet Thomas Berz et transmis une nouvelle fois par voie électronique à EBBN.

Dans la **quatrième partie**, le rapport "Aperçu de la recommandation sur le processus de dialogue" a été discuté en trois groupes dans le cadre d'un atelier. Pour commencer, le modérateur a annoncé que chaque groupement pouvait soumettre une prise de position d'une page A4 maximum par langue. La traduction en français/allemand est à la charge des groupements. Les groupements conviennent que les prises de position peuvent être envoyées à EBBN(admin@espace-bbn.ch) jusqu'après Pâques (3 avril 2024). Les prises de position seront ensuite publiées avec le rapport sur le site Internet d'EBBN. Une communication active avec les médias n'est pas prévue.

Après que Philippe Hirsiger ait brièvement expliqué la structure du rapport, les trois groupes ont discuté intensivement de différents aspects du rapport, mais aussi de leur propre perception des mesures de développement de la mobilité dans la région, ainsi que du besoin de participation future à la planification de la mobilité dans la région.

	Canton	Biel/Nidau	Région
<i>Quels changements en matière de circulation et d'urbanisme avez-vous particulièrement perçus dans la région depuis la fin du processus de dialogue ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Revêtement de la Bernstrasse réduisant le bruit - Moins de camions (à cause des chantiers ?) 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction du trafic lourd en général - Vitesse 30 et zones de rencontre - Désenclavement des surfaces routières - Effet de la branche Est grâce au FM 	<ul style="list-style-type: none"> - Brügg : nouvelle infrastructure pour vélos à la jonction de l'autoroute (mais mal signalée) - Ipsach/Brügg : traversée de la localité avec revêtement silencieux - Port : pont de barrage avec passerelle pour les VLS (vitesse 30)

			km/h en préparation)
<i>Quels sont les projets et les mesures que vous jugez particulièrement positifs et importants dans le rapport?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Brügg : nouvelle infrastructure pour vélos à la jonction de l'autoroute (mais mal signalée) - Ipsach/Brügg : traversée de la localité avec revêtement silencieux - Port : pont de barrage avec passerelle pour les VLS (vitesse 30 km/h en préparation) 	<ul style="list-style-type: none"> - Lancement d'une étude globale sur la mobilité - Coordination - Rue de caractères- plus de liaisons au bord du lac 	<ul style="list-style-type: none"> - Tunnel de Port court/long à l'étude - Piste cyclable Ipsach - Nidau - Bienne
<i>Y a-t-il des idées ou des besoins supplémentaires qui, selon vous, manquent dans le rapport ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Lyss - Bienne (T6) toujours des bouchons aux heures de pointe - Nidau gare rond-point / barrière ASM : bouchon - Interdiction de transit - Bernstrasse/Keltenstrasse Barrière ASM - Mettre en place une infrastructure de hub - Ralentir le trafic (rue de caractères) 	<ul style="list-style-type: none"> - Chiffres du trafic intérieur - Référence à la vision d'avenir - Examen/adaptation de l'étude globale de mobilité de la ville de Bienne concernant le système de chambres - Eviter la fragmentation de l'aménagement des rues - Développement de Publibike (Conseil vélo) 	<ul style="list-style-type: none"> - Hubs P&R aux endroits appropriés - Liaison de transports publics aux Champs-de-Boujean (voir concept de transports publics 2035) - Tenir compte de la consommation de CO2 également lors de la construction de tunnels - La traversée d'Ipsach ne satisfait pas aux exigences esthétiques
<i>Pour quels projets une participation et un échange avec les autorités du type du forum EBBN vous paraissent-ils intéressants à l'avenir également ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Aller chercher l'économie - Itinéraires prioritaires pour les vélos 	<ul style="list-style-type: none"> - Zone de la gare - Projets/planifications en cours EBBN 	<ul style="list-style-type: none"> - Principalement des mesures à moyen et long terme - Projets en dehors de Bienne/Nidau - Les associations spécialisées sont impliquées - comment l'implication de larges cercles est-elle possible ?

Clôture

Les contributions de l'atelier doivent servir d'indications aux autorités et aux planificateurs sur les thèmes et les projets qui, selon le rapport final et la perception personnelle des participants, méritent une attention particulière. Pour la première fois, les groupements ont pu s'exprimer sur la manière dont ils souhaiteraient être impliqués à l'avenir, au-delà de la fin d'EBBN, et sur les domaines dans lesquels ils pourraient s'imaginer s'engager comme dans le forum EBBN. Cette question devrait éventuellement être reprise ultérieurement.

Conclusion du modérateur

Grâce notamment à la modération engagée des représentants de l'OMP et du BHD aux trois postes de l'atelier, une discussion très ouverte et fructueuse a de nouveau été possible entre les représentants des groupements et les représentants des autorités.

Les groupements se montrent intéressés à être impliqués par les autorités dans la planification de la mobilité dans la région, même après la fin d'EBBN à partir de la mi-2025, dans le cadre d'une plateforme d'échange.

Autres échéances

- 3.4.2024 : remise des prises de position sur le rapport "Aperçu des recommandations du processus de dialogue" à admin@espace-bbn.ch. Ensuite, publication du rapport et des prises de position sur le site Internet d'EBBN.
- 27.5.2024 : Forum EBBN sur l'étude globale de la mobilité. V17'00 - 20'00 dans l'aula de l'école Weidteile Nidau.
- 28.5.2024 : Information des communes du périmètre d'étude sur l'étude de mobilité globale.
- 30.5.2024 : Réunion de la délégation des autorités EBBN.
- 4.9.2024 : Forum EBBN sur l'étude de mobilité globale. 16'00 - 19'00 heures dans l'aula de l'école Weidteile Nidau.
- 10.9.2024 : Information des communes du périmètre d'étude sur l'étude de mobilité globale.
- 17.9.2024 : Réunion de la délégation des autorités EBBN.
- 1.11.2024 : Forum EBBN sur la " rue de caractères ". 16'00 - max. 19'00 heures dans l'aula de l'école Weidteile Nidau.
- 17.12.2024 : Réunion de la délégation des autorités EBBN.

Annexes

- - Présentation OFROU (séparé en pdf)
- - Présentation de l'état des travaux (séparé en pdf)
- - Protocole photo de l'atelier (voir ci-dessous)

Traduit avec www.DeepL.com/Translator (version gratuite)

Hansjörg Ryser, 30.6.2023

Anhang – Annexe

Zusammenstellung aus dem Forum vom 5.3.2024 - Compilation du forum du 5.3.2024

Kanton/Canton

<u>Veränderungen in der Region</u>	<u>Positive Projekte im Bericht</u>
<p>Lärm mindender Bedarf Bernstrasse Weniger LKW-Verkehr → Parkstellen?!</p>	<p>RdC Veloverkehrsnetzen ÖV-Konzept 2035/45 Verkehrsmonitoring/Controlling</p>
Kanton	
<u>Zusätzliche Ideen/Bedürfnisse</u>	<u>Künftige Mitwirkung</u>
<p>Lärm- und Verkehrsplanung Midau BAF Kriegl / Schrade ASTI Sen Tierverbote Bernstrasse / Hallenstrasse ASTI-Straße Hub-Infrastruktur aufbauen Verkehr verlagern (RdC)</p>	<p>Wirtschaft sichern Velovorrangrouten</p>

Biel.Bienne/Nidau

<u>Veränderungen in der Region</u>	<u>Positive Projekte im Bericht</u>
<ul style="list-style-type: none"> - VERHINDERUNG SCHWERVERKEHR/GENÜGEND - TIER-30 + BEDECKUNGEN NDAU + BIEL - → ENTSIEGELUNG STRASSENFLÄCHEN - WIRKUNG ÖSPHST MAX VFM 	<ul style="list-style-type: none"> - GESAMTMOBILITÄTSSTUDIE ANGEKLAUFEN - MOBILITÄTSBEREITUNG - RdC → MEHR VERBINDUNG AN SEE
Biel/Nidau	
<u>Zusätzliche Ideen/Bedürfnisse</u>	<u>Künftige Mitwirkung</u>
<ul style="list-style-type: none"> - ZAHLEN SINNEVERKEHR - BEZUG ZUM ZUKUNFTSBEREICHTBILD - PRÜFUNG/ANPASSUNG GIS STADT BIEL - BZGL KATHERSYSTEM - FRAGMENTIERUNG STRASSENGESTALTUNG VERMEIDEN - AUSBAU PUBLIKKE (VELOSLOT) 	<ul style="list-style-type: none"> - BAHNHOFGEBIET - LAUFENDE PROJEKTE/PLANNUNGEN EBEN

Region/Région

