



Kanton Bern, Stadt Biel, Stadt Nidau  
Studienauftrag Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse



## Synthesebericht Phase 1: Bedürfniserhebung

24. Januar 2024



# Inhalt

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Kontext .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Phase 1: Partizipation zur Bedürfniserhebung .....</b>	<b>5</b>
3.1	Partizipationsformate .....	6
3.2	Kommunikation .....	7
<b>4</b>	<b>Synthese der Bedürfniserhebung .....</b>	<b>8</b>
4.1	Zusammenfassung für den ganzen Planungserimeter .....	8
4.2	Strassenabschnitt 1: Bernstrasse .....	10
4.3	Strassenabschnitt 2: Aarbergstrasse .....	13
4.4	Strassenabschnitt 3: Ländtestrasse .....	15
<b>5</b>	<b>Zusammenfassung der Resultate.....</b>	<b>17</b>
5.1	Spaziergang 1: «Ländtestrasse – Aarbergstrasse» .....	17
5.2	Spaziergang 2: «Marcelin-Chipot-Strasse – Mühlefeld» .....	18
5.3	Spaziergang 3: «Weidteile» .....	18
5.4	Velorundgang .....	19
5.5	Workshop am EBBN-Forum vom 1. November 2023.....	19
5.6	Schulspaziergänge: Gymnasium und Wirtschaftsschule Bildung Formation Biel-Bienne BFB .....	19
5.7	Schulspaziergänge mit den Primarschulen: Peupliers und Weidteile .....	20
5.8	Online-Umfrage .....	20
5.9	Online-Umfrage: Resultate der Wirtschaftsverbände.....	22
<b>6</b>	<b>Ausblick.....</b>	<b>24</b>
<b>7</b>	<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>25</b>





# 1 Zusammenfassung

Der vorliegende Bericht beschreibt die erste Phase des Studienprojekts «Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse». Die Neugestaltung der Strassenachse verfolgt vier Hauptziele: (1) Vernetzung der Stadtteile, (2) Förderung sanfter Verkehrsmittel, (3) Verbesserung der Lebensqualität für die Anwohnenden und (4) eine verträgliche Gestaltung unter Einbezug aller Verkehrsteilnehmenden.

Der Planungsprozess ist in vier Phasen unterteilt, wobei in jeder Phase Möglichkeiten zur Partizipation vorgesehen sind. Die erste Phase, eine Diagnosephase, umfasst geführte Spaziergänge, eine Velotour, Schulpaziergänge, eine Online-Umfrage und einen Workshop im Rahmen des Espace Biel.Bienne.Nidau Forums. Diese Massnahmen sollen die Bedürfnisse und Ansprüche der Bevölkerung sowie von Interessengemeinschaften erfassen, insbesondere im Hinblick auf Lebensqualität und Durchlässigkeit entlang der Verkehrsachsen. Ganz nach dem Prinzip es sollen nicht mehr bestehende Werte zerstört, als neue geschaffen werden, wurden die Teilnehmende nach den Qualitäten und Störungen gefragt.

Die Ergebnisse der ersten Phase dienen als Grundlage für die Synthese der Ausgangssituation des Projekts, die in die Phase 2 einfliesst und das Programm für den städtebaulichen Wettbewerb gestaltet. Die Bevölkerung kann ihre Meinungen dazu in einer Online-Umfrage äussern. In Phase 3 werden Lösungsvorschläge präsentiert und diskutiert, und in Phase 4 erfolgt die Vorstellung der Ergebnisse.

In der Zusammenfassung der Bedürfniserhebung aus der Phase 1 für den ganzen Planungssperimeter werden Empfehlungen für das Programm aufgezeigt. Darunter eine generelle Verbesserung der Situation für die sanfte Mobilität, die Prüfung einer Temporeduktion auf 30 km/h, Verbesserung der Veloinfrastruktur, Schaffung von Begegnungsorten und besser sichtbare Signalisation auf der gesamten Achse.

## 2 Kontext

Im Rahmen des Studienprojekts «Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse» sollen in Zusammenarbeit mit Interessensgruppen und der Bevölkerung in mehreren Phasen Perspektiven für attraktive Lebensräume entwickelt werden. Die Neugestaltung der Strassenachse verfolgt vier Hauptziele:

1. Vernetzung der Stadtteile
2. Bessere Bedingungen/Stärkung der sanften Mobilität und ÖV
3. Verbesserte Lebensqualität der Anwohnende
4. Verträgliche Gestaltung unter Einbezug aller Verkehrsteilnehmenden

Der Planungsprozess beinhaltet insgesamt vier Phasen, in der jeweils Möglichkeiten zur Partizipation geplant sind (Abbildung 1). Die **Phase 1** beinhaltet den ersten Meilenstein der Partizipation mit dem Ziel, den Prozess für eine breite Öffentlichkeit zu öffnen in dem eine Plattform für einen fortlaufenden Dialog eingerichtet wird. Dabei soll einerseits über das Studienprojekt und den Prozess im Allgemeinen informiert werden, andererseits die unterschiedlichen Bedürfnisse und Ansprüche im Umfeld des Planungsperrimeters erfasst werden.

Dafür wurden insgesamt drei geführte Spaziergänge, eine Velotour und vier Spaziergänge mit Jugendlichen und Kindern (via Schulen) organisiert. Zudem wurde eine Online-Umfrage auf der Projektwebseite aufgeschaltet und ein Workshop im Rahmen des Forums von Espace Biel.Bienne.Nidau (kurz EBBN-Forum) durchgeführt. Diese Massnahmen sollen es ermöglichen, die konkreten Bedürfnisse und Ansprüche an den Planungsperrimeter zu erfassen. Inhaltlich befasst sich diese erste Diagnosephase mit der Lebensqualität in den Stadtvierteln und der Durchlässigkeit entlang der Verkehrsachsen. Dabei sollen alle Anwohnende und die Verkehrsteilnehmenden sowie auch Interessengemeinschaften und Vereine angesprochen werden. Insbesondere wird die Aufmerksamkeit auf die Qualität der öffentlichen Räume, die Sicherheit der Verkehrsverbindungen sowie auf besondere Bedürfnisse von Radfahrenden und der betroffenen Kinder und Jugendlichen gerichtet.

Die Ergebnisse dieser ersten Phase werden dazu verwendet, die Ausgangssituation für das Projekt zu beschreiben und fließen in der **Phase 2** in das konkrete Programm des städtebaulichen Wettbewerbs ein. Zum Inhalt des Programms kann die Bevölkerung im Rahmen einer Online-Umfrage Stellung nehmen. Diese wird im Februar 2024 auf der Projektwebseite ([www.rue-de-caracteres.ch](http://www.rue-de-caracteres.ch)) aufgeschaltet. In der **Phase 3** werden die Lösungsvorschläge präsentiert und diskutiert. Zum Schluss werden in der **Phase 4** die Ergebnisse vorgestellt. Jede Planungsphase enthält somit eine Möglichkeit zur Partizipation.



Abbildung 1: Der Prozess der Partizipation.



### 3 Phase 1: Partizipation zur Bedürfniserhebung

Diese Phase dient der Diagnose der Ausgangslage. Der Fokus der geführten Diskussionen und der Umfrage liegt auf der Lebensqualität in den Stadtvierteln und der Durchlässigkeit der Verkehrsachsen. Hinsichtlich der Projektziele (Verbesserung der Lebensqualität sowie der Nutzung) soll bei der Neugestaltung sichergestellt werden, dass nicht mehr Werte zerstört, als neue geschaffen werden. Deswegen wurden die Teilnehmenden aufgefordert, uns mitzuteilen, welche Qualitäten (Werte) und welche Störungen heute vorhanden sind. Insbesondere wurde dabei die Aufmerksamkeit auf die Qualität der öffentlichen Räume, die Sicherheit der Verkehrsverbindungen sowie besondere Bedürfnisse der Radfahrenden und der stark betroffenen Kinder und Jugendlichen gerichtet.

Zur Bearbeitung wurde der Planungsperimeter in drei Sektoren entlang der Strassenachse aufgeteilt (siehe Abbildung 2). Angewandt wurden vier, bereits erwähnte Formen der Partizipation, welche nachstehend (3.1 Partizipationsformate) in ihrer Methodik erläutert werden.

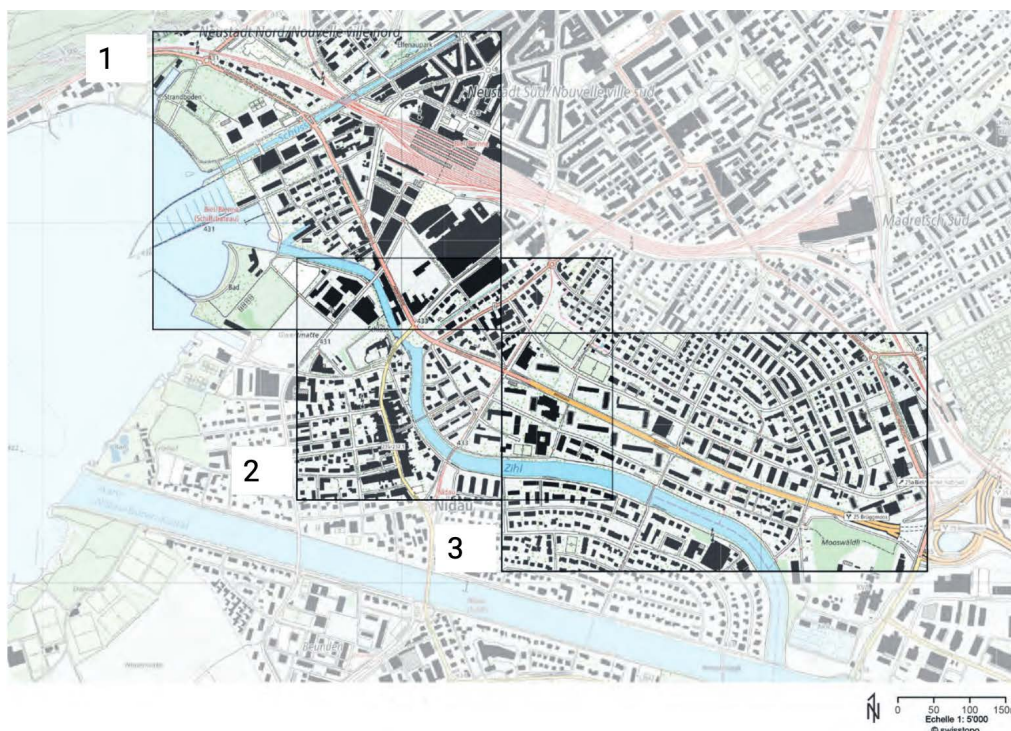


Abbildung 2: Aufteilung des Planungsperimeters in drei Bearbeitungsabschnitte (Sektoren).

### 3.1 Partizipationsformate

**Format 1: Geführte Spaziergänge** mit der breiten Öffentlichkeit in jeweils einem Sektor des Planungsperrimeters. Jeder konnte sich online für die Teilnahme anmelden oder einfach am angegebenen Termin am Startpunkt erscheinen. Es waren jeweils auch immer mindestens eine Person der Projektorganisation anwesend, welche zu Beginn über das Projekt und dessen Stand informierte und für technische Fragen während des gesamten Rundgangs zur Verfügung stand. Der Rundgang selbst fand in jeweils zwei getrennten Gruppen (deutsch/französisch) von etwa 10 Personen statt und beinhaltete drei Teile:

- Teil 1: Spaziergang durch den Sektor 1, 2 oder 3 mit geplanten Stopps zur Diskussion der unmittelbaren Umgebung. Dabei wurden Erwartungen und Bedürfnisse in Bezug auf das Neugestaltungsprojekt gesammelt. Gefragt wurde nach den Qualitäten (als positiv Erlebtes) und den Störungen (als negativ Erlebtes) im Raum sowie nach konkreten Veränderungsvorschlägen.
- Teil 2: Mini-Workshop mit beiden Gruppen zur Zusammenfassung der wichtigsten Erkenntnisse und zur Klärung weiterer Fragen.
- Teil 3: Schlusswort und Apéro als Dank für die Teilnahme sowie als Möglichkeit zum weiteren Austausch, auch zwischen den Teilnehmenden.

**Format 2:** Ein **Velorundgang** durch den gesamten Planungsperrimeter. Dieser war inhaltlich analog zu den Spaziergängen geplant mit vertieftem Fokus auf die Nutzung der (gesamten) Strassenachse für Velofahrende.

**Format 3: Geführte Spaziergänge mit lokalen Schulen** (Bildung Formation Biel-Bienne (BFB), dem Gymnasium Biel und den Primarschulen Peupliers und Weidteile). Im Unterschied zu den Spaziergängen mit der breiten Öffentlichkeit, wurde für diese Spaziergänge die Methodik etwas angepasst. Einerseits war die Dauer der Spaziergänge etwas kürzer und es gab weniger Stopps. Die Lernenden wurden zudem zu Beginn nach ihrem Schulweg und die dafür genutzten Verkehrsmittel gefragt. Der Weg konnte auf einem Plan eingezeichnet werden. In den Primarschulen wurde im Teil 1 zusätzlich Begriffe geklärt wie *sanfte Mobilität* und *öffentlicher Raum* und im Teil 2 wurden die Lernenden aufgefordert ihren *Traumschulweg* zu zeichnen. Die

**Format 4:** Eine **Online-Umfrage** auf der Homepage ([www.rue-de-caracteres.ch](http://www.rue-de-caracteres.ch)) für den Zeitraum von Anfang Oktober bis zum 20. November 2023. Die Umfrage beinhaltet vier Abschnitte, welche getrennt voneinander ausgefüllt werden konnten. Der erste Abschnitt beinhaltet allgemeine, themenübergreifende Fragen. Die Abschnitte 2-4, beinhalteten Fragen, welche sich auf den jeweiligen Sektor (1-3) bezogen. Der Inhalt des Fragebogens beinhaltet folgende Themen:

- Mobilität (Abschnitte) / Verbindung (Querungen Nord-Süd).
- Öffentlicher Raum (Qualität und Nutzung tagsüber / nachts).
- Aktivierungen (Erdgeschoss)
- Grünflächen und Biodiversität

Der Fragebogen befindet sich im Anhang 1 ab Seite 2.

Zusätzlich wurde ein **Workshop** am EBBN-Forum durchgeführt. Hier wurden Diskussionen in Gruppen zu den drei Sektoren analog zu den Spaziergängen geführt. Aufbau: Drei Tische mit je einer Karte von einem Sektor auf A1 und Betreuung der Posten durch je eine Person der Projektleitung.

### 3.2 Kommunikation

Um eine möglichst breite Beteiligung zu erreichen, wurden folgende Massnahmen getroffen:

- Verteilung von Flyer im Projektperimeter (im Anhang 2 auf Seite 18)
- Öffentliche Plakate, Werbesäule etc.
- Mailing an Verbände und Interessensgruppen

## 4 Synthese der Bedürfniserhebung

Für die Synthese werden die gesammelten Informationen aus allen Formaten betrachtet und zusammengefasst. Es werden die Punkte aufgelistet, welche am meisten erwähnt oder die grössten Zustimmungen erhalten haben. Dabei kann bei der Interpretation und der daraus entstehenden Gewichtung nicht vollständig objektiv vorgegangen werden. Die Synthese fasst so die aus der Analyse hervorgegangenen wichtigsten Qualitäten und Störungen für jeden Strassenabschnitt und Diskussionsposten analog zu den Spaziergängen zusammen und verbindet diese mit den eingegangenen Änderungsvorschlägen für das Aufgabenheft.

### 4.1 Zusammenfassung für den ganzen Planungsperimeter

Für den gesamten Planungsperimeter sind die Resultate nachstehend als Empfehlungen zur Aufnahme in das Programm zu 12 Punkten zusammengefasst:

1. Zu prüfen ist eine **Temporeduktion** auf 30 km/h für die gesamte Strassenachse. Als Vorbild wurde oft Köniz in Bern genannt. Wichtig dabei: Prüfung für besondere Vortrittsbedürfnisse für zu Fuss Gehende (Zebrastreifen).
2. Im Vergleich zur aktuellen Situation sollte der **sanften Mobilität** im gesamten Perimeter nach einer Umgestaltung eine höhere Priorität zukommen. An einigen Schlüsselstellen sollten zu Fuss Gehende und Velofahrende gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) klar priorisiert werden. Das Queren der gesamten Strassenachse ist heute für den LV an fast allen Stellen schwierig, unsicher und/oder mühsam (bspw. (zu)kurze Grünphasen, unklare/keine Signalisation etc.). Aber auch entlang der Achse sind die Wege für den LV durchgehend **unsicher und unattraktiv** (fehlende Velowege, schmale Gehwege, Abbiegen auf die Aarbergstrasse (z.B. Guido-Müller-Platz) etc.).
3. Auf der ganzen Achse braucht es eine gut sichtbare und klar lesbare **Signalisation**.
4. **Veloinfrastruktur** muss verbessert werden: Es braucht im gesamten Projektperimeter sichere und funktionale Velowege.
5. Im Bereich der Aarbergstrasse bis zum Guido-Müller-Platz könnte ein «**Eingangstor**» zu Biel/Nidau entstehen. Dem Potential für einen wichtigen Sozialraum soll bei der Planung Aufmerksamkeit und Sorgfalt geschenkt werden.
6. Die gesamte Strassenachse hat eine stark **trennende Wirkung** (insbesondere Bernstrasse). Sie trennt beispielsweise Quartiere und das Stadtzentrum vom See und erschwert den Zugang vom Bahnhof zum Seeufer. Eine Umgestaltung soll die Räume funktional sowie über Nutzungen besser miteinander verbinden. Dabei ist besonders

auf Höhe der Bernstrasse wichtig, Schleichverkehr in den Quartieren auch in Zukunft zu verhindern.

7. Bestehender **Grünraum** soll erhalten und ökologisch sinnvoll erweitert werden. Die Ufergebiete der Schüss und der Zihl sollen aufgewertet und die Schüss zugänglicher werden – als Grünraum und Aufenthaltsort und als attraktiver Durchgangsort für den LV.
8. **ÖV-Haltestellen** sollen im Rahmen der Neugestaltung attraktiv(er) geplant werden. Insbesondere braucht es auf der Höhe Marcelin-Chipot-Strasse eine Bushaltestelle und die Bushaltestelle bei der École des Peupliers ist unsicher für die Schulkinder (schlechte Sicht der wartenden Kinder).
9. Es braucht mehr **Begegnungsorte mit Aufenthaltsqualität**. Wobei jeder Begegnungsort für den jeweiligen Sektor spezifische Nutzungen und Bedürfnisse abdecken soll. Die grossen Kreuzungen sind heute insbesondere für den LV unattraktiv und unsicher. Gleichzeitig sind es aber Orte für Begegnungen. Es sollen daher Alternativen zu der heutigen Situation geprüft werden, welche nicht nur sicherer sind, sondern auch Begegnungen besser zulassen/unterstützen.
10. Geprüft werden soll im Bereich der Aarbergstrasse und Bernstrasse auch die Möglichkeit von einer **unterirdischen Strassenführung**.
11. Jeder der drei Strassenabschnitte hat einen spezifischen Charakter. Bei der Planung soll auf diese Eigenheiten eingegangen werden. Dieser Umstand ist bereits im Projektnamen (Rue de Caractères) enthalten. Die **drei Charaktere** wurden je Abschnitt in Stichworten zusammengefasst (in kursiv jeweils zu Beginn der Kapitel 4.2-4.4).
12. Das **Auto** ist aus beruflichen Gründen für viele nach wie vor Hauptverkehrsmittel. Diese fordern eine Verbesserung der Qualität des Verkehrsflusses.

## 4.2 Strassenabschnitt 1: Bernstrasse

*Charakter: Wohnen, Leben, Quartier, Grün- und Spielflächen, Naherholung  
Zihl, grosse und alte Bäume*

Diese Synthese fasst die gemäss der Beteiligten hervorgegangenen wichtigsten Qualitäten und Störungen in und um den Raum der Bernstrasse zusammen und verbindet diese mit den eingegangenen Veränderungsvorschlägen zur Aufnahme in das Programm. Analysiert wurden für diesen Abschnitt die Resultate aus dem öffentlichen Spaziergang vom 28. Oktober 2023, den Spaziergängen mit jeweils zwei Schulklassen aus den Primarschulen Peupliers und Weidteile, dem Workshop mit Teilnehmenden des EBBN-Forums und dem Online-Fragebogen.

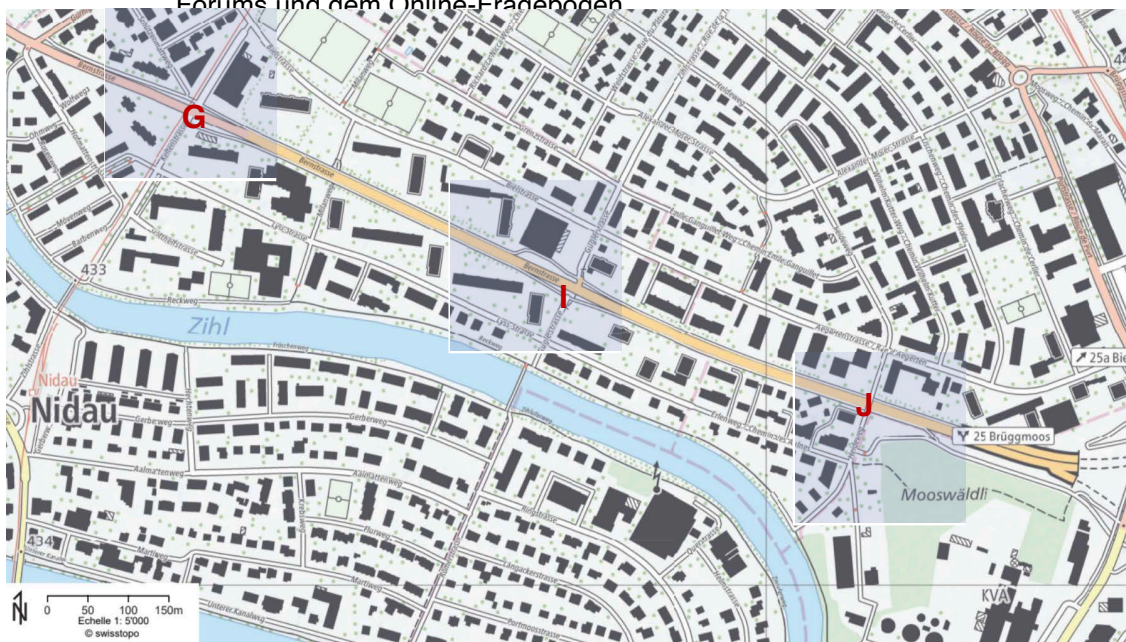


Abbildung 3: Strassenabschnitt 1 – Bernstrasse mit den Bereichen G, H, I und J

**Zitate aus der Online-Umfrage:**

«Der Veloweg entlang der Bernstrasse ist nicht gut gekennzeichnet (ich würde nie auf den Gedanken kommen, da entlangzufahren, obwohl es eigentlich eine gute Verbindung ist.)»

«Strassenüberquerung von Mühlefeld zum Zihlkanal ist sehr ungeeignet, insbesondere mit Kinderwagen oder noch unmöglicher mit dem Veloanhänger. Dann muss ich den Veloanhänger erst abmontieren und separat durch die Unterführung fahren.»

(Es braucht:) «Lärmreduktion der Bernstrasse, sichere und einfache Überquerung Bernstrasse zwischen Keltenstrasse und Heideweg»

**Erkenntnisse für den Raum um die Bernstrasse (inkl. Qualität/Störung)**

<b>G</b>	Der <b>Bahnübergang</b> hat keine Markierung und ist somit nicht leserlich und die Querung ist unsicher. Auch für den MIV sei die Lösung nicht optimal – zu lange Wartezeiten.
Bahnübergang Kreuzung Bernstrasse Keltenstrasse	Sozialraum: Die <b>Bernstrasse wirkt trennend</b> . Die Querung soll insbesondere für den Langsamverkehr attraktiver werden um den Zugang/ die Verbindung von Sportinfrastruktur, Stadtzentrum und Zihl zu verbessern
	Eine Verbesserung der Verkehrssituation in Richtung Neuenburg/Guido-Müller-Platz ist gefordert. Insbesondere soll <b>Schleichverkehr auf der Keltenstrasse</b> verhindert werden.
<b>H</b>	Der <b>Baumbestand</b> ist identitätsstiftend und soll erhalten, bestenfalls erweitert werden.
	Die <b>Unterführung</b> soll attraktiver, sauberer, sicherer und barrierefrei gemacht werden, und damit zugänglicher für Velos, für zu Fuss Gehende mit und ohne Assistenzbedarf und für Kinderwagen. Alternativ sei eine sichere und attraktive oberirdische Verbindung.
Unterführung Bernstrasse Milanweg	<b>Tempo</b> soll reduziert werden auf 30 km/h, damit auf der ganzen Strecke mehr Kontinuität entsteht
	Es braucht attraktiv(ere) <b>ÖV-Verbindungen</b> in Richtung Nidau, Biel Zentrum, Bahnhof und See.
	<b>Bernstrasse wirkt trennend</b> (auf den Sozialraum): Die Umgestaltung soll die Quartiere verbinden und bei der Planung die Eigentümer*innen miteinbeziehen. Es ist ein Bedarf nach diverseren Nutzungen und Aufenthaltsräumen vorhanden (anstelle «nur» Abstandsrasen). Auch für den <b>Abfall</b> sollen Lösungen gefunden werden, um die Räume attraktiver zu machen. Das Potential <b>als Begegnungsraum bei der Migros</b> sollte eruiert werden.
<b>I</b>	Die <b>Unterführung</b> : Diese soll attraktiver, sicherer, sauberer und barrierefrei gemacht werden sowie unbedingt befahrbar für Velos. Alternativ sei eine sichere und attraktive oberirdische Verbindung.
	Die <b>Veloinfrastruktur</b> ist ungenügend. Die Velovorrangroute entlang der Bernstrasse sollte verlängert werden.
	<b>Der Quartierraum beidseitig der Bernstrasse könnte</b> aufgewertet werden und es könnten Aufenthaltsräume geschaffen werden. Beispielsweise der <b>Spielpark an der Zihl</b> wird genutzt und könnte durch eine Erweiterung/Umgestaltung für mehr unterschiedliche Altersgruppen interessant werden.

<b>J</b>	Die <b>grossen und alten Bäume</b> sollten unbedingt erhalten bleiben. Diese werden sehr geschätzt und werden als identitätsstiftend bezeichnet.
	Es braucht Lösungen zum Schutz der Anwohnenden vor dem <b>Lärm bei der Auffahrt Brüggmoos</b> - beispielsweise Lärmschutzwände mit Glasanteil.
	Die <b>Zihl</b> und das <b>Mooswäldli</b> bieten <b>Naherholung</b> und sollten erhalten und im besten Fall aufgewertet und mehr bepflanzt werden.
<b>Allgemein</b>	Der Quartierplan Weidteile soll respektiert werden. Das Landschaftsbild sollte aufgewertet und die Zäsur «Bernstrasse» durch geeignete Massnahmen überwunden werden. Dafür sollen Querungen für den Langsamverkehr einfacher, sicherer und attraktiver werden, ohne dabei Schleichverkehr in die Quartiere zu begünstigen. Potential für Naherholung bieten der Reckweg am Ufer der Zihl und das Mooswäldli.
	Es gibt zwei Ansätze die als Lösungsvorschläge für attraktivere Aufenthaltsorte immer wieder diskutiert wurden: 1. Einhausung der Bernstrasse 2. Priorisierung des LV und Temporeduktion auf 30 km/h
	Diskussion rund um die Identität der Quartiere ist nicht abgeschlossen und soll im Rahmen der Planung weitergeführt werden.



### 4.3 Strassenabschnitt 2: Aarbergstrasse

*Charakter: Verbindung Biel/Nidau, hohe (Aufenthalts- und Nutzungs-)Dichte, Bahnhof, Konsum, Bildung, städtisch*

Diese Synthese fasst die gemäss der Beteiligten hervorgegangenen wichtigsten Qualitäten und Störungen in und um den Raum der Aarbergstrasse zusammen und verbindet diese mit den eingegangenen Veränderungsvorschlägen zur Aufnahme in das Programm. Analysiert wurden für diesen Abschnitt die Resultate aus den öffentlichen Spaziergängen vom 21. und 28. Oktober 2023, dem Spaziergang mit jeweils zwei Schulklassen aus der Schule BFB und dem Gymnasium Biel, dem Workshop mit Teilnehmenden des EBBN-Forums und aus dem Online-Fragebogen.

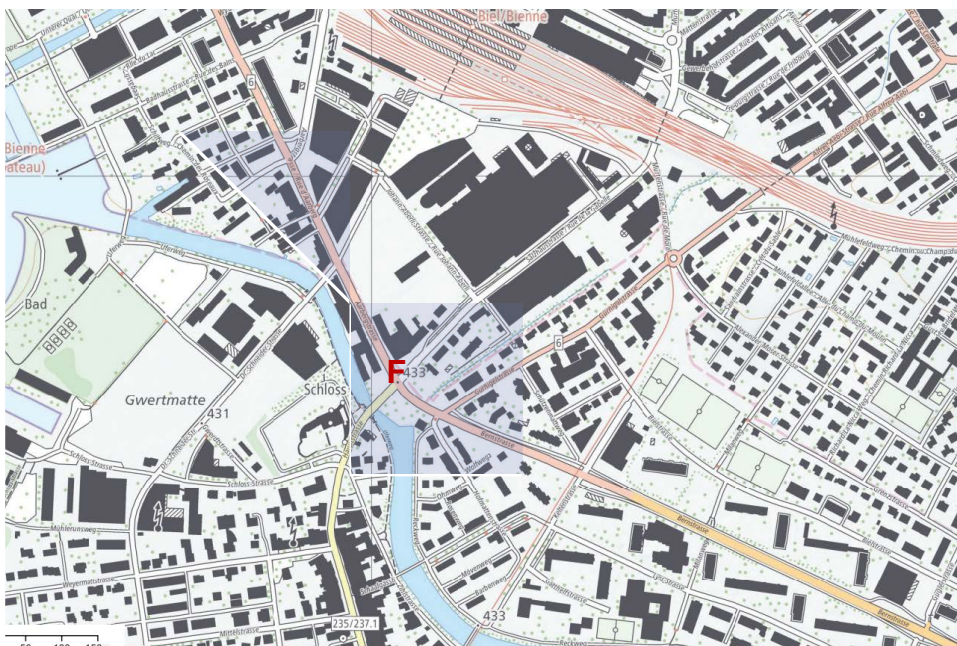


Abbildung 4: Strassenabschnitt 2 – Aarbergstrasse mit den Bereichen D, E und F

**Zitat aus der Online-Umfrage:**

*«Der Raum für Velofahrende ist insbesondere vom Gymnasium bis zum Guido-Müller-Platz äusserst eng, das Unterfangen von der Aarbergstrasse in die Salzhausstrasse abzubiegen sehr gefährlich.»*

**Erkenntnisse für den Raum um die Aarbergstrasse (inkl. Qualität/Störung)**

<p><b>D</b></p> <p>Kreuzung:          Aarbergstrasse          Ländtestrasse          Fischerweg          (Jean-Jacques          Rousseau-          Platz)</p>	<p>Die <b>Querung</b> der Aarbergstrasse/(Ländtestrasse) sollte attraktiver und sicherer gestaltet und als Zugang zum See betrachtet werden - insbesondere sollte hier an die ältere Bewohnerschaft von der Residenz au Lac und an Kinder (Schulen und Kindergärten) gedacht werden.</p> <hr/> <p><b>Komplizierter und unsicherer Platz für Velofahrende:</b> Der Platz sollte für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere aber für Velos, sicherer gestaltet werden. Einbiegen auf die Hauptachse ist für Velos unsicher, da die Verkehrsführung unklar ist.</p> <hr/> <p>Kompliziertheit des Platzes lässt Potential für <b>Begegnungszone</b> nicht zu. Hier leben Menschen, dies sollte man merken. Es braucht eine komplette Umgestaltung des Platzes. Der motorisierte Verkehr sollte Raum abgeben, alternative Route für den <b>Lastwagentransitverkehr</b> geprüft und der <b>Schleichverkehr</b> in Quartiere verhindert werden.</p> <hr/> <p>Geschätzt werden der <b>helle und offener Charakter</b>, die <b>charakteristischen Häuser</b>, der <b>Brunnen</b>, <b>Bänke</b> und <b>Bäume</b>.</p>
<p><b>E</b></p> <p>Kreuzung:          Aarbergstrasse          Marcelin-          Chipot-Strasse          Dr. Schneider-          Strasse</p>	<p><b>Querung</b> sei zu unsicher und die Grünphase zu kurz. Priorisierende Signalisation in Richtung Hafen und See und mehr Sicherheit auch für beeinträchtigte Menschen (spür-/ertastbare Querungsmöglichkeiten). Grundsätzlich soll hier die sanfte Mobilität priorisiert und das Tempo für den MIV reduziert werden.</p> <hr/> <p><b>Marcelin-Chipot-Strasse als Sozialraum</b> soll (noch) besser genutzt werden. Der Charakter dieser Strasse könne beispielsweise über die Aarbergstrasse verlängert werden. Umsetzungsvorschläge waren eine Überführung für den Langsamverkehr (ähnlich EXPO 02) oder eine Unterführung für den MIV.</p> <hr/> <p><b>Marcelin-Chipot-Strasse als Sozialraum:</b> Potential sei nicht ausgeschöpft, wobei erwähnt werden muss, dass die Strasse 2023 neugestaltet wurde. Noch mehr entsiegeln und Grünfläche/Bäume pflanzen, Schattenspenden und Überdachungen für Aufenthaltsorte. Bessere Beleuchtung und/oder Konzept für allgemeine Sicherheit, und Sicherheit für Velos/Fussgänger*innen (Velowege sichtbar gestalten mit separatem Belag). Die Schüler*innen der BFB, welche den Raum nutzten, bemängelten zudem: fehlende Verpflegungsmöglichkeiten, Schatten/Unterstand und Tische bei Bänken, zu heiss im Sommer, den Lärm, Unsicherheit, insbesondere bei Dunkelheit. Darüber hinaus bestehe die Möglichkeit, (potenzielle) Synergien zwischen den Nutzungen effektiver und die Gestaltung ansprechender zu gestalten.</p> <hr/> <p>Hier fehle eine <b>ÖV-Haltestelle</b> – Nähe zum Bahnhof und der Schulen.</p>
<p><b>F</b></p> <p>Guido-Müller-          Platz</p>	<p><b>Park und Grünflächen</b> sollen erhalten, zugänglicher und bestenfalls erweitert werden.</p> <hr/> <p>Die <b>Verkehrsführung</b> am Guido-Müller-Platz soll neu konzipiert werden. Dabei sollen die Bushaltestellen und die <b>Sicherheit</b> für alle Verkehrsteilnehmenden überdacht werden. Abbiegen auf die Aarbergstrasse sowie auch das Abbiegen vom Reckweg auf die Bernstrasse seien heute unsicher für den Langsamverkehr. Als Vorlage soll das 4V-Konzept des Kantons dienen. Der Verkehr in Richtung Neuenburg könne aufgeteilt werden und die Einfahrt in Richtung Nidau könnte einspurig verlaufen. Der Platz ist <b>für Velofahrende</b> speziell unattraktiv: schlechte <b>Signalisation</b>, unsicheres Abbiegen auf die Aarbergstrasse und auch auf die Bernstrasse und die Gurnigelstrasse.</p> <hr/> <p><b>Guido-Müller-Platz als Sozialraum:</b> Hier sollte ein Eingangstor zur Stadt/ein Übergang Nidau/Biel in beide Richtungen «zelebriert» werden. Er würde sich als Aufenthalts- und Begegnungsort eignen jedoch ist es zu <b>lärmig</b>, es braucht mehr Grünflächen, eine Temporeduktion und der Flüsterbelag sollte bis in die 30er Zone in Nidau weitergeführt werden.</p> <hr/> <p>Der <b>Zugang zum Fluss Zihl</b> und die <b>Fuss-/Veloachse entlang der Gewässer</b> sollten aufgewertet und Badestellen eingerichtet werden.</p>

## Allgemein

er Abschnitt hat eine wichtige sozialräumliche Bedeutung: Übergang/Biel und Zentrumsnähe (Stadt, Bahnhof, Bildungszentren, See und Zühl) in nach der Neugestaltung noch Lichtsignalanlagen und Zebrastreifen ändern sein werden, sollte es an Kreuzungen in diesem Bereich für zu Fuß auch möglich sein diagonal zu queren, so hätten diese gleichzeitig Ampeln grün (Vergleich Tokio).

## 4.4 Strassenabschnitt 3: Ländtestrasse

*Charakter: Naherholung, Verweilen, See, öffentliche (Grün)räume, Gymnasium, Unterer Quai und Verbindung Zentrum*

Diese Synthese fasst die gemäss der Beteiligten hervorgegangenen wichtigsten Qualitäten und Störungen in und um den Raum der Ländtestrasse zusammen und verbindet diese mit den eingegangenen Veränderungsvorschlägen zur Aufnahme in das Programm. Analysiert wurden für diesen Abschnitt die Erkenntnisse aus dem öffentlichen Spaziergang vom 21. Oktober 2023, den Spaziergängen mit jeweils zwei Schulklassen aus dem Gymnasium und aus der Schule BFB, dem Workshop mit Teilnehmenden des EBBN-Forums und dem Online-Fragebogen.

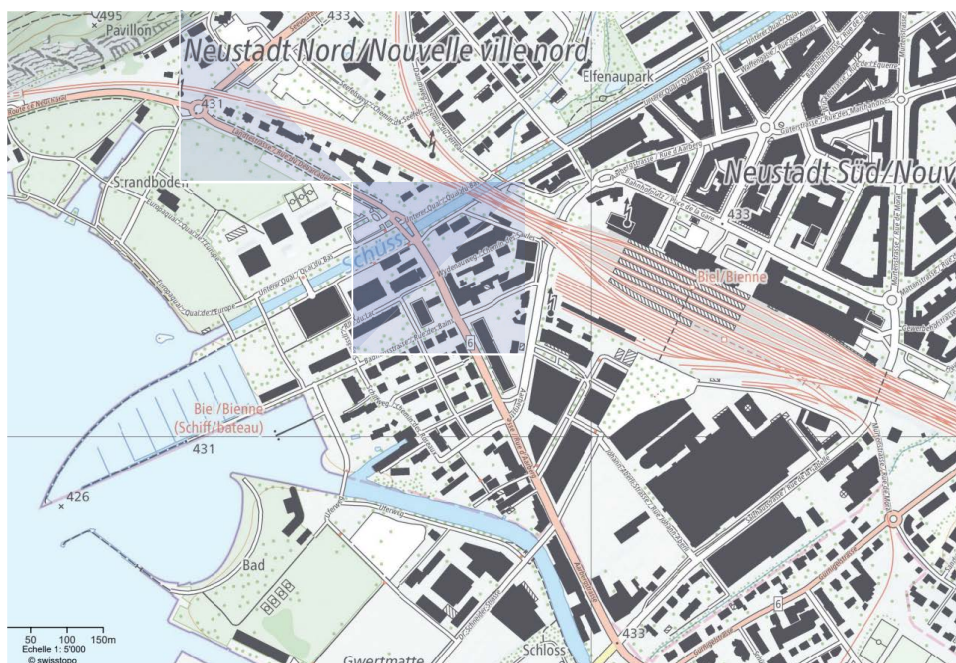


Abbildung 5: Strassenabschnitt 3 – Ländtestrasse mit den Bereichen A, B und C

**Erkenntnisse für den Raum um die Ländtestrasse (inkl. Qualität/Störung)**

**A** Bäume und Grünräume werden geschätzt. Die Baumallee aus der Neuenburgstrasse soll mitgedacht werden und erweitert werden. Gewünscht werden (noch) mehr Bäume und entsiegelte Flächen.

Die öffentlichen Räume (Strandboden) und die Services am See (Bootsverleih, Gastronomie) werden heute geschätzt und genutzt. Es fehlen:

- mehr öffentliche WCs (sichtbar)
- eine (gedeckte) ÖV-Haltestelle
- Unterstände im öffentlichen Raum (Wetterschutz)

Die Veloinfrastruktur sei ungenügend. Namentlich der Veloparkplatz sollte neugestaltet werden: attraktiver/sicherer. Zudem sollte die Sicherheit für Velofahrende wesentlich verbessert werden mit mindestens durchgezogenen Radstreifen.

Die Lichtsignalanlage an der Kreuzung bedient nur eine Strassenhälfte. Es wird gewünscht, dass beide Strassenhälften bedient werden.

**B** Die Querung der Ländtestrasse vom Quai zum Strandboden sei unattraktiv für den Langsamverkehr. Der Übergang soll daher neu konzipiert, um attraktiver und insbesondere sicherer zu werden.

Der (Natur)raum bei der Schüss wird geschätzt. Es wird jedoch der (nichtvorhandene) Zugang bemängelt. Eine Aufhebung der Parkplätze bei der Schüss (Parking Bösigermatte und Parking unterer Quai) sollen geprüft und das Ufer der Schüss attraktiver für zu Fuss Gehende gemacht werden.

**C** Die Ländtestrasse trennt: Den Bahnhof vom See und das Quartier am See vom Stadtzentrum. Es brauche eine funktionale Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und dem See für den Langsamverkehr, welche auch die Sozialräume besser verbindet.

Die Badhausstrasse als Hauptverbindung in die Quartiere und zum See für alle. Zugang Richtung See sollte von hier attraktiver werden.

**Allgemein** Es brauche eine sichere und funktionale Veloinfrastruktur entlang der Ländtestrasse und die sanfte Mobilität soll im Allgemeinen deutlich sicherer und attraktiver verkehren können.

Für alle Abschnitte wurde eine Temporeduktion (30km/h) und eine Lärmreduktion gewünscht.

## 5 Zusammenfassung der Resultate

Nachstehend folgt eine Zusammenfassung der Resultate aller partizipativen Formate: die öffentlichen Spaziergänge und Schulspaziergänge, der Velorundgang, der Workshop am EBBN-Forum und die Online-Umfrage. Für die Synthese (4) wurden alle Resultate berücksichtigt. Die vollständigen Resultate aus den Spaziergängen, dem Workshop und der Online-Umfrage sind im Anhang zu diesem Bericht.

### 5.1 Spaziergang 1: «Ländtestrasse – Aarbergstrasse»

*Thematisiert wurden insbesondere die Verbindung(en) vom Bahnhof und dem Stadtzentrum zum See und der gesamte Raum zwischen der Marcelin-Chipot-Strasse und dem Strandboden entlang der Aarberg- und Ländtestrasse.*

Der Spaziergang fand am 21. Oktober 2023 mit 26 Teilnehmenden insbesondere bestehend aus Bewohnenden der nahen Umgebung statt. Die Projektleitung war ebenfalls vertreten. Die Notizen und Resultate befinden sich im Anhang 3, ab Seite 19.

Die öffentlichen Räume am See werden sehr geschätzt und von vielen genutzt. Die Grünräume inklusive des gesamten Baumbestands wurden als ein zu erhaltender Wert in diesem Sektor hervorgehoben. Wegen der regen Nutzung der öffentlichen Räume im Sektor, wünschen sich einige der Partizipierenden mehr öffentliche sanitäre Anlagen. Die Sicherheit und Infrastruktur für den Langsamverkehr (LV) wurde entlang der gesamten Ländte- und Aarbergstrasse bemängelt, sowohl entlang der Strassenachse wie auch quer dazu. Als Störung wurde auch der Lärm und die trennende Wirkung der Ländte- und Aarbergstrassen zwischen den Quartieren am See sowie zwischen Stadtzentrum/Bahnhof und See erwähnt.

Aus Sicht vieler Teilnehmenden besteht in diesem Sektor dringender Handlungsbedarf im Bereich der Sicherheit und der Funktionalität von Verbindungen für den LV: es braucht sichere(re) Velowege und Querungsmöglichkeiten für zu Fuss Gehende und Velofahrende und es braucht eine funktionale, sichere Verbindung vom Stadtzentrum/Bahnhof zum See. Als Massnahme mit grossem Potential sehen viele der Partizipierenden zudem eine Temporeduktion.

## 5.2 Spaziergang 2: «Marcelin-Chipot-Strasse – Mühlefeld»

*Diskutiert wurde insbesondere die Umgebung um den Teil der Aarbergstrasse ab dem Marcelin-Chipot-Strasse in Richtung Bruggmoos und die Umgebung der Bernstrasse bis auf Höhe des Robinsonspielplatzes.*

Der Spaziergang fand am 28. Oktober 2023 am Vormittag mit 18 Teilnehmenden statt. Die Partizipierenden bestanden hauptsächlich aus Bewohnenden der nahen Umgebung und Mitglieder\*innen des EBBN-Forums. Die Projektleitung war ebenfalls vertreten. Die Notizen und Resultate befinden sich im Anhang 4, ab Seite 25.

Wie im Spaziergang 1 wurde auch hier die hohe Priorität, welche dem MIV gegenüber dem LV zugeteilt wird, mehrheitlich kritisiert. Dies zeige sich in den zu kurzen Grünzeiten für den LV, der Platzaufteilung des gesamten Strassenraums und dem Lärm, welchem die Menschen in diesem Perimeter ausgesetzt sind. Diese Hierarchie führe zu diversen kritischen Stellen bezüglich Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden sowie einer trennenden Wirkung durch den Strassenraum. Eine potenzielle Lösung könne einerseits die Installation von sicheren Wegen für zu Fuss Gehende und Velofahrende sein sowie auch eine Temporeduktion und eine (teils) unterirdische Führung der Fahrspuren. Der Boulevard vom Bahnhof auf der Marcelin-Chipot-Strasse wird von vielen geschätzt. Dieser Charakter eines Korridors oder einer Allee mit attraktiven Aufenthaltsmöglichkeiten, soll über die Kreuzung der Aarbergstrasse weitergeführt werden. Zudem braucht es dringend mehr Grünflächen, Bäume und entsiegelte Flächen im ganzen Perimeter.

## 5.3 Spaziergang 3: «Weidteile»

*Im Rahmen dieses Spaziergangs wurden insbesondere die Umgebung entlang der Bernstrasse zwischen dem Robinson Spielplatz und dem Mooswäldli diskutiert.*

Der Spaziergang fand am 28. Oktober 2023 am Nachmittag mit 17 Teilnehmenden statt. Insbesondere partizipierten Mitglieder\*innen des EBBN-Forums und Anwohnende der umliegenden Quartiere. Die Projektleitung war ebenfalls vertreten. Die Notizen und Resultate befinden sich im Anhang 5, ab Seite 30.

Die Bernstrasse verursache ebenfalls zu viel Lärm und zerschneide die Quartiere. Dadurch wirke sie negativ auf die Fragestellung rund um die Identität der Quartiere. Partizipierende identifizierten die vielen, zum Teil alten Bäume als wertvoll. Gesamthaft könne das Landschaftsbild jedoch aufgewertet werden. Fragen rund um Identität der Quartiere sollten beantwortet und die Zäsur «Bernstrasse» überwunden werden. Es brauche neue, klar lesbare Aufenthaltsräume im Perimeter.

Bezüglich den Lösungsansätzen und deren Potentiale wurden unterschiedliche Ansichten vertreten: eine unterirdische Führung der Bernstrasse oder ebenerdig bleiben, aber die sanfte Mobilität klar priorisieren und das Tempo reduzieren auf bis zu 30km/h. Fast alle Partizipierenden sind sich in Bezug auf zwei Punkte einig: Erstens sollen die Unterführungen

erneuert und aufgewertet werden, falls diese nach einer Umgestaltung der Bernstrasse noch nötig sind. Zweitens soll bei der Planung von Querungsstellen durch gezielte Verkehrslenkung die Fahrt durch die Quartiere weiterhin erschwert sein (Vermeidung von Schleichverkehr).

#### **5.4 Velorundgang**

Der Velorundgang vom 4. November musste bedauerlicherweise aus Sicherheitsgründen abgesagt werden. Es waren starke Windböen angesagt, welche von MeteoSchweiz als "erhebliche Gefahr" eingestuft wurden. Den erschienenen und angemeldeten Personen wurde die Möglichkeit gegeben per Mail oder Telefon ihre Anliegen zu teilen und an der Online-Umfrage teilzunehmen.

#### **5.5 Workshop am EBBN-Forum vom 1. November 2023**

Teilgenommen haben 17 eingeladene Vertretende der Fachverbände und der Interessengruppierungen. Die Notizen und Resultate befinden sich im Anhang 6, ab Seite 34.

Es wurde darauf hingewiesen, dass der gesamte Strassenabschnitt analog zu den drei Strassen, drei unterschiedlichen Charakteren mitbringen, welche es unbedingt bei der Umgestaltung zu beachten gelte.

Weiter wurde in dieser Diskussion auch die stark trennende Wirkung der gesamten Strassenachse kritisiert und die damit in Zusammenhang stehenden, unattraktiven Querungsmöglichkeiten, die unsichere (nicht) vorhandene Infrastruktur für den LV sowie die negativen Emissionen wie Lärm in Wohn- und Aufenthaltsgebieten und die teils ungenügende Signalisation. Die Bedeutung der öffentlichen Grünräume insbesondere am See und den beiden Flüssen wurden hervorgehoben.

#### **5.6 Schulspaziergänge: Gymnasium und Wirtschaftsschule Bildung Formation Biel-Bienne BFB**

Die Spaziergänge mit jeweils zwei Klassen aus dem Gymnasium Biel und der BFB, konnten am 2. und am 13. November durchgeführt werden. Die Spaziergänge fanden in den Sektoren 1 und 2 statt und überschritten sich teilweise. Die Notizen und Resultate befinden sich im Anhang 7, ab Seite 39.

**Gymnasium Biel-Bienne:** Die Schüler\*innen des Gymnasiums nutzen die öffentlichen Räume am See insbesondere den Strandboden. Hier essen die Schüler\*innen am Mittag und nutzen die Flächen für Sport und Spiel. Sie bemängeln jedoch den Unterhalt der Flächen. Den Weg zum Gymnasium entlang der Ländtestrasse wird als unattraktiv und an vielen Stellen als unsicher beschrieben. Dazu tragen bei: das hohe Tempo der Autos, die Situation der Kreuzungen, die langen Wartezeiten an den Ampeln und eine ungenügende Beleuchtung.

**Schule BFB:** Die Schüler\*innen der BFB nutzen und schätzen die Aufenthaltsmöglichkeiten auf der Marcelin-Chipot-Strasse. Wobei das Potential noch nicht ausgeschöpft sei. Es fehle beispielsweise an Tischen und Unterständen (Schatten/Regenschutz). Insgesamt sei der Raum um die BFB nicht sehr lebendig und attraktiv – sondern karg und grau. Viele gaben zudem an, sich insbesondere bei Dunkelheit in Richtung Bahnhof nicht sicher zu fühlen. Geschätzt würde auch ein grösseres Angebot an Einkaufs- und Verpflegungsmöglichkeiten und eine Bushaltestelle, welche näher am Bahnhof beziehungsweise an der Schule ist.

## 5.7 Schulspaziergänge mit den Primarschulen: Peupliers und Weidteile

Am 10. und am 17. November 2023 konnte je ein Spaziergang im Sektor 3 mit jeweils zwei Schulklassen der Primarschulen Peupliers und Weidteile durchgeführt werden. Die Notizen und Resultate befinden sich im Anhang 8, ab Seite 49.

**École des Peupliers:** Es haben zwei Schulklassen mit Kindern im Alter zwischen 8 und 10 Jahren teilgenommen. Die meisten der Kinder wohnen in der Nähe der Schule, einige jedoch auch ausserhalb des Sektors und kommen mit dem Bus zur Schule. Der Lärm der Strassen und der grosse Parkplatz vor der Schule seien störend. Ausserdem sei die Bushaltestelle schlecht konzipiert und gefährlich für die Kinder, welche für den Verkehr nicht sichtbar sind. Ausserdem sei die Unterführung schlecht positioniert da viele Kinder den Weg über die Strasse als Abkürzung nehmen, um schneller in die Schule zu gelangen. Die Autos nehmen im Allgemeinen zu viel Raum weg und seien zu schnell (auch auf der Aegertenstrasse), wodurch immer wieder gefährliche Situationen entstehen. Es brauche bessere Wege für die sanfte Mobilität.

**Schule Weidteile:** Die Kinder der beiden teilnehmenden Schulklassen waren zwischen 10 und 11 Jahre alt. Die meisten Kinder haben einen kurzen Schulweg (2-5min). Nur wenige wohnen auf der anderen Seite der Zihl oder der Bernstrasse. Die Kinder mögen den Weg am Ufer der Zihl. Die Autos auf der Bernstrasse scheinen sie wenig zu stören. Die beiden Spielplätze (Robinson und Spielpark an der Zihl) sollten ein diverseres Angebot haben, damit diese auch noch von Kindern ihres Alters genutzt würden. Vorschläge sind: Schaukeln und weitere Brunnen/Wasserspiele. Es wird während dem gesamten Spaziergang immer wieder die Abfallsituation kritisiert. Es liegt viel rum und es stinkt in den Unterführungen.

## 5.8 Online-Umfrage

Den sektorenübergreifenden «Allgemeinen Fragebogen» haben 96 Personen ausgefüllt. Die Resultate befinden sich in Form von Tabellen, Grafiken und Analysen im Anhang 9 ab Seite 61. Die Fragebogenteile 2-4 betreffend den drei Sektoren wurden weniger oft ausgefüllt (Sektor 1: 10; Sektor 2: 11; Sektor 3: 11). Auf eine Darstellung der Analyse wurde auf Grund der geringen



Beteiligung verzichtet. Für die Synthese (4) wurden jedoch alle Resultate berücksichtigt.

Der «Allgemeinde Fragebogen» wurde nach vier Themenfelder ausgewertet: Mobilität, öffentliche Räume, Grünräume und Aktivitäten. Hier eine Zusammenfassung dieser vier Themen:

### **1. Mobilität**

Rund Dreiviertel der Befragten geben an im alltäglichen Verkehr unsichere Situationen zu erleben (Abbildung 4 im Anhang auf Seite 63). Gefährliche Herausforderungen im Alltag entstehen laut den Befragten insbesondere auf Grund von:

- Ungenügender/schlechter Veloinfrastruktur
- Dem Verhalten der Verkehrsteilnehmende (insbesondere Lastwagen, Busse, MIV)
- Ungenügender Verkehrssignalisierung

#### **Zitate aus der Online-Umfrage:**

*«Der Verkehrsfluss. Die Transit-Fahrzeuge sollten auf schnellstem und direktestem Wege aus der Stadt geführt werden und sicherlich nicht in der Stadt gestaut werden.»*

*«Auf der ganzen Achse fühle ich mich mit dem Velo nicht wohl»*

*«Problematische Verkehrsführung, insbesondere Velostreifen die im Nichts enden (z.B. bei Fussgängerinseln)»*

### **2. Öffentliche Räume**

Mehr als 60% der Befragten geben an die öffentlichen Räume entlang oder in der Nähe der betroffenen Strassenachse (Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse) zu nutzen (Abbildung 8 im Anhang auf Seite 76). Dabei handelt es sich insbesondere um die Seepromenade und das Zihlufer sowie auch die Aarbergstrasse und den Strandboden (Abbildung 10, im Anhang auf Seite 77). Verbesserungsvorschläge beinhalten neben Verkehrs(-infrastruktur) bezogenen Themen insbesondere die Aufwertung der öffentlichen Räume durch mehr Bepflanzung derselben (Tabelle 3, im Anhang auf Seite 77).

#### **Antworten auf die Frage: «Was könnte Ihrer Meinung nach im Rahmen des Neugestaltungsprojekts im öffentlichen Raum verbessert werden?» :**

*«Gewisse Strassenabschnitte und Flächen wirken so hässlich, verlassen und leblos, dass man da einfach nicht verweilen und langsam machen will, sondern nur weg will.»*

*«Viel, viel mehr Bäume, Sträucher, Natur. In einer Betonwüste verweile ich nicht»*

*«Weniger Autos, mehr Natur»*

*«Nichts, Status Quo beibehalten»*

*«Eine verbesserte Verbindung zwischen den einzelnen Angeboten (Spielplätze beispielsweise).»*

### 3. Aktivitäten

Die Hälfte der Befragten würden ein gastronomisches Angebot (53%) und Möglichkeiten zur Begegnung (48%) im Planungssperimeter begrüßen. Auch Möglichkeiten für Entspannung (39%), Spiele und Freizeit (38%) sowie Kultur und Kunst (35%) wurden genannt (Abbildung 11, im Anhang auf Seite 82).

### 4. Grünräume

Grünräume werden geschätzt. Insbesondere werden das Zihlufel, die Seepromenade und der Strandboden genutzt (Abbildung 14, im Anhang auf Seite 84). Mehr als Zweidrittel (71%) der Befragten gaben an im Sommer 2023 nicht genügend Schatten entlang der Strassenachse gefunden zu haben (Abbildung 15, im Anhang auf Seite 84). Wir haben auch nach Verbesserungsvorschlägen gefragt. Viele der Antworten zielen darauf ab bestehende Grünräume zu erhalten und zu erweitern, mehr (schattenspendende) Bäume und einheimische Pflanzen zu pflanzen und wenn möglich, Böden zu entsiegeln.

#### **Zitate aus der Online-Umfrage:**

«angepasste, einheimische Büsche/Bäume pflanzen»

«Naturhecken für Tiere»

«Biodiversität!»

«Das ist kein Problem, hier eine Verbesserung zu machen, da ja jetzt wenig, bis gar keine Grünflächen da sind.»

## 5.9 Online-Umfrage: Resultate der Wirtschaftsverbände

Es wurde eine angepasste Form des Fragebogens mit 21 Fragen von den Bieler Wirtschaftsverbänden an ihre Mitglieder\*innen verschickt. Zwischen Anfang und Mitte Dezember 2023 wurden insgesamt 40 Fragebögen ausgefüllt, davon 10 in französischer und 30 in deutscher Sprache. Vertreten sind hauptsächlich kleinere Betriebe mit 1-12 Mitarbeitenden (24), sieben Betriebe mit 20-40 Mitarbeitenden und sechs Betriebe mit mehr als 50 Mitarbeitenden. Diese Unternehmen stammen vorwiegend aus Biel und sind in verschiedenen Branchen tätig, darunter Automobilbranche, Beratung, Gesundheit, Metall und Transportwesen.

Die Auswertung befindet sich im Angang 10 ab Seite 91. Die Resultate wurden für die Synthese (4) berücksichtigt. Die Resultate wurden für die Synthese (4) berücksichtigt.

Hier eine Zusammenfassung der Resultate, in der Einteilung der vier Themen *Mobilität, öffentliche Räume, Grünräume* und *Aktivitäten*:

### 1. Mobilität

Dreiviertel (30) der Befragten sind unter der Woche mit dem Auto auf der Strassenachse im Planungssperimeter unterwegs. Hauptsächlich aus beruflichen Gründen während der Arbeitszeit (21) oder zusätzlich als Pendler

zum Arbeitsplatz (12). Auch am Wochenende ist das Auto für die meisten (23) das Hauptverkehrsmittel.

Die Funktion der Strassenachse soll gemäss den Befragten insbesondere folgende Funktionen erfüllen: Transitstrecke (24), flüssiger Verkehr (8) und Zubringer zur Stadt (7). Wobei die Qualität des Verkehrsflusses heute als mässig bis negativ bewertet wird (38).

## 2. Öffentliche Räume

Öffentliche Räume entlang oder in der Nähe der von dem Projekt betroffenen Strassenachse «Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse» werden von einer knappen Mehrheit (22) nicht besucht. Zu den frequentierten öffentlichen Räumen gehören die Bereiche/Plätze Nähe See (12) und die Gegend Zihlkanal (6).

## 3. Aktivitäten

Folgende Aktivitäten oder Dienstleistungen entlang oder in der Nähe der vom Projekt betroffenen Strassenachse werden gewünscht:

- Gastronomie (20)
- Sport (15)
- keine (div. Gründe) (12)
- Entspannung (9)
- Begegnungen (8)
- Spiele und Freizeit (7)
- Kultur und Kunst (7)
- Geschäfte (6)

Folgende öffentlich Einrichtungen werden entlang oder in der Nähe der vom Projekt betroffenen Strassenachse gewünscht:

- Stadtmöbel zum Erholen (16)
- Essen im Freien (16)
- öffentliche Toiletten (15)
- Sportgeräte (10)
- Beschilderung (Orientierung und Sehenswürdigkeiten) (10)
- Veloabstellplätze (8)
- Zugang zu Trinkwasser (Wasserspender) (7)
- keine (6)
- Spielgeräte (6)

## 4. Grünräume

Die vorhandenen Grünräume entlang oder in der Nähe der vom Projekt betroffenen Strassenachse werden von vielen (14) nicht genutzt. Die Grünflächen, welche heute genutzt werden, sind der See (Strandboden, Barkenhafen, Seeufer, etc.) (7) und der Zihlkanal (3).

## 6 Ausblick

Grundsätzlich konnten alle geplanten Formate zum Einbezug der Bevölkerung zufriedenstellend durchgeführt werden. Der Dialog ist eröffnet. Einzig den Velorundgang mussten wir auf Grund von unvorhersehbaren Wetterverhältnissen absagen. Es haben insgesamt ca. 300 Personen, auf die eine oder andere Weise partizipiert. Dadurch konnten wir viele wichtige Erkenntnisse über die Wahrnehmung des Raums, zu dessen Nutzung und zu Veränderungswünschen sammeln. Wir stellen fest, dass ein Interesse der betroffenen Bevölkerung vorhanden ist informiert zu werden sowie mitgestalten zu können. In vielen Punkten waren sich die Teilnehmenden einig (z.B. Lärm, der LV wird nicht genügend priorisiert, Querungen sind schwierig) und in anderen unterscheiden sich die Ansichten (z.B. Lösungsansätze zur Priorisierung der sanften Mobilität).

Mit diesem Bericht ist die Phase 1 zur Bedürfniserhebung abgeschlossen. In der nächsten Phase (2) wird im ersten Quartal 2024 das Programm des Studienauftrags erarbeitet. Darin werden die Erkenntnisse aus dieser Partizipation berücksichtigt.

Die nächste Möglichkeit zur Partizipation wird eine Online-Umfrage zum Programm sein. Diese wird Ende Februar 2024 auf der Projektseite [www.rue-de-caracteres.ch](http://www.rue-de-caracteres.ch) aufgeschaltet. Ziel ist eine Spiegelung des Inhalts mit der Bevölkerung. Danach wird das Programm definitiv erstellt. In der Phase 3 werden in interdisziplinären Planerteams Lösungsvorschläge erarbeitet. Dazu wird es im Anschluss eine weitere Möglichkeit zur Partizipation, im Rahmen eines Workshops und einer Online-Umfrage, geben. In der letzten Phase (4) werden die Ergebnisse ausgestellt und ein weiteres Mal die Stimme der Bevölkerung eingeholt. Hier werden wir die inhaltlichen Lösungen diskutieren und die Zufriedenheit zum gesamten Prozess erfragen. Alle Aktualitäten sind laufend auf der Projektseite einsehbar.

## 7 **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Der Prozess der Partizipation.....	4
Abbildung 2: Aufteilung des Planungsperrimeters in drei Bearbeitungsabschnitte (Sektoren).....	5
Abbildung 5: Strassenabschnitt 1 – Bernstrasse mit den Bereichen G, H, I und J....	10
Abbildung 4: Strassenabschnitt 2 – Aarbergstrasse mit den Bereichen D, E und F..	13
Abbildung 3: Strassenabschnitt 3 – Ländtestrasse mit den Bereichen A, B und C....	15