

Mitwirkungsbericht zum Richtplan verkehrliche flankierende Massnahmen vfM

Insgesamt sind 77 Stellungnahmen eingegangen, welche den Richtplan vfM betreffen.

Die Stellungnahmen sind in folgende Kategorien eingeteilt:

Nr.:	Erkennungsnummer der Eingabe	
Absender:	G: Gemeinde O: Organisation: Parteien, Vereine, Verbände, Firmen P: Private F: Kantonale Fachstelle	<i>Total: 7 Eingaben</i> <i>Total: 41 Eingaben</i> <i>Total: 26 Eingaben</i> <i>Total 3 Eingaben</i>
Name/Bezeichnung/Ort:	des Absenders	
Art Nr. Art des Inhalts Thema/Kapitel/Objektblatt	A: Richtplan vfM generell B: vfM-Abschnitt / Objektblatt C: Gesamtprojekt N5 D: Zustand Ostast	A1: Instrument Richtplan A2: Wirkung der vfM generell A3: Grobkonzept vfM A4: Kosten / Finanzierung A5: Controlling A6: Vorgehen A7: Umsetzung der vfM C1: Grundlagen C2: Westast C3: Langsamverkehr C4: Verresiusplatz C5: Diverses
Eingabe:	Eingabe der Mitwirkenden im Wortlaut	
Stellungnahme:	Stellungnahme der Begleitgruppe	

Mitwirkungsbericht zum Richtplan verkehrliche flankierende Massnahmen vfM, definitive Fassung

Nr.	Absender	Name / Bezeichnung / Ort	Art Nr.	Art des Inhalts	Thema/Kapitel/ Objektblatt	Eingabe	Stellungnahme
O 10	Organisation	Baufachsenioren	A1	Richtplan vfM generell	Instrument Richtplan	Fehlende Verbindlichkeit der vfM; Die vfM sind abschliessend erst später erkennbar.	Der Richtplan ist behördenverbindlich, verpflichtet also Gemeinden und Kanton, die vorerst eher grob umschriebenen Grundsätze und Ziele in den weiteren Planungsphasen umzusetzen.
G 02	Gemeinde	Port	A1	Richtplan vfM generell	Instrument Richtplan	Der Gemeinderat befürwortet den Richtplan vfM und dessen Ziele um Grundsatz.	Wird zur Kenntnis genommen.
G 04	Gemeinde	Brügg	A1	Richtplan vfM generell	Instrument Richtplan	Der Gemeinderat unterstützt vollumfänglich den vorliegenden Mitwirkungsbericht und schätzt eine rasche Planung und Umsetzung der vfM.	Wird zur Kenntnis genommen.
O 11	Organisation	s.b/b	A1	Richtplan vfM generell	Instrument Richtplan	Der Richtplan vfM wird als zweckmässige Basis für die weitere Planung beurteilt.	Wird zur Kenntnis genommen.
O 12 O 13 O 15 O 16 O 19 O 21 O 22 O 24-29 O 31 O 33-37 O 39 P 06 P 07 P 10 P 15-18 P 20 P 21 P 22 P 25 F 01	Organisation; Private; Fachstellen Kanton	siehe separate Liste	A1	Richtplan vfM generell	Instrument Richtplan	Die verkehrlich flankierenden Massnahmen sind dem Stand des Projektes angepasst.	Wird zur Kenntnis genommen.
F 03	Fachstellen Kanton	Fachausschuss Lärm	A1	Richtplan vfM generell	Instrument Richtplan	Die verkehrlich flankierenden Massnahmen sollten vermehrt auch unter dem Gesichtspunkt des Lärmschutzwz betrachtet werden: "nutzungsorientierte Strassen" sind soweit zu entlasten, dass sie den Anforderungen der Lärmschutzverordnung (LSV) genügen und keine Sanierungsmassnahmen mehr erforderlich sind. Durch die Bündelung des Verkehrs auf «verkehrsorientierten Strassen» lassen sich die Lärmschutzmassnahmen konzentrieren und Kosten sparen. Wir empfehlen den dafür zuständigen Behörden im Rahmen der Ausarbeitung der Lärmsanierungsprojekte eng mit den Behörden für die Ausarbeitung der verkehrlich flankierenden Massnahmen zusammenzuarbeiten.	Das Anliegen wird unterstützt und ist bei der Umsetzung der vfM zu berücksichtigen. > ergänzender Hinweis im Richtplan, Kap. 8

Nr.	Absender	Name / Bezeichnung / Ort	Art Nr.	Art des Inhalts	Thema/Kapitel/ Objektblatt	Eingabe	Stellungnahme
O 02	Organisation	VCS	A2	Richtplan vfM generell	Wirkung der vfM generell	Die vfM kommen, wenn überhaupt, zu spät und sind zu schwach. Die beabsichtigte Verlagerung des motorisierten Verkehrs kann so nicht realisiert werden.	Der Ostast geht erst 2017 in Betrieb. Die vfM werden gemäss den Angaben in den Objektblättern davor oder kurz danach realisiert. Da die vfM nebst einer Verkehrsverlagerung auf die N5 auch Verkehrsverlagerungen innerhalb des lokalen Strassennetzes bewirken, können vfM nicht beliebig verstärkt werden.
O 02 O 05 O 17 O 23 O 41	Organisation	VCS; Pro Velo; Grüne Nidau; SP Biel; GruppeS	A2	Richtplan vfM generell	Wirkung der vfM generell	Es braucht wirksamere Verkehrsverlagerungsmassnahmen als die in den vfM vorgesehen (die vorgeschlagenen Tempi sind zu hoch; T30-Zonen reichen nicht aus). Es braucht zusätzlich restriktivere Massnahmen, wie Parkraumbewirtschaftung, Einbahnstrassenregime, Begegnungszonen und Durchfahrbeschränkungen mit Pollern usw. um die innerstädtischen Fahrten auf die Autobahn zu zwingen.	In den Quartieren wird eine wirksame Unterbindung des Durchgangsverkehrs zugrunde gelegt (die Detailplanung ist Aufgabe der Gemeinden; dazu gehört auch eine Parkplatzbewirtschaftung). Auf den Hauptachsen sind starke Widerstände vor allem dort vorgesehen, wo die daraus resultierenden Verkehrsverlagerungen nicht zu unerwünschten Mehrbelastungen auf anderen Strassenabschnitten führen.
O 06	Organisation	Qualité de Vie Bienne-Ouest	A2	Richtplan vfM generell	Wirkung der vfM generell	Nur wenn die vfM ihre prognostizierte Wirkung tatsächlich zeigen, bringen der Ost- und Westast Vorzüge für die Stadt Biel.	Wir zur Kenntnis genommen.
O 07	Organisation	GLP Biel	A2	Richtplan vfM generell	Wirkung der vfM generell	Die vfM bringen eine zu geringe Entlastungswirkung für das städtische Strassennetz.	Wird zur Kenntnis genommen. Weitere Optimierungen sind in den folgenden Planungsphasen vorgesehen.
O 20 O 32	Organisation	EVP Nidau; EVP Biel	A2	Richtplan vfM generell	Wirkung der vfM generell	Die Absicht, die verkehrliche Entlastung und Beruhigung der Quartierstrassen mit der Hilfe von verkehrlichen flankierenden Massnahmen zu verstärken wird begrüsst.	Wird zur Kenntnis genommen.
O 39	Organisation	FDP Biel	A2	Richtplan vfM generell	Wirkung der vfM generell	Wir stehen deutlich für die Steigerung der Kapazität für den privaten und öffentlichen Verkehr ein und wenden uns gegen jegliche unnötigen Einschränkungen.	Wird zur Kenntnis genommen.
P 24	Private	Biel	A2	Richtplan vfM generell	Wirkung der vfM generell	Nous demandons des mesures d'accompagnement du trafic efficaces qui permettent une réduction réelle du trafic actuel en ville de Bienne et qui tiennent compte du trafic lent et des transports publics.	Wird zur Kenntnis genommen.
P 08	Private	Nidau	A3	Richtplan vfM generell	Grobkonzept vfM	Die Hauptstrasse durch das Städtchen ist in allen Dokumenten als Hauptverkehrsachse eingestuft. Die Qualifikation der Hauptstrasse als Hauptverkehrsachse erstaunt, ist es doch gerade sie, die durch die A5 entlastet werden soll! Meine Vermutung, dass die Hauptstrasse durch das Städtli als Zubringer zum Anschluss Biel/Zentrum missbraucht wird, erhärtet sich, umso mehr als ab Salzhausplatz die Salzhausstrasse offiziell als Autobahnzubringer deklariert wird. Aus Nidauer Sicht sollte doch dem Porttunnel diese Funktion zukommen. Summa summarum bringt die A5 dem Städtli an Stelle einer Entlastung eine unzumutbare Mehrbelastung.	Die Verkehrsbeziehungen vom rechten Bielerseeufer nach Nidau und zum Stadtzentrum sind bedeutend und können nicht alle durch den Porttunnel geleitet werden (u.a. Kapazitätsengpass im Bruggmoos). Die Hauptstrasse in Nidau dient in erster Linie dieser Funktion und nicht als Autobahnzubringer. Die Hauptstrasse dient zudem der Erschliessung der Geschäfte, welche nicht unterbunden werden soll.
G 03	Gemeinde	Biel	A3	Richtplan vfM generell	Grobkonzept vfM	Die Entlastungsziele und Entlastungsmassnahmen müssen auf den strategischen Achsen wie beispielsweise Kanalasse, Mühlebrücke sowie Reuchenettestrasse verstärkt werden.	Weitere Optimierungen sind in den folgenden Planungsschritten vorzunehmen. Dabei ist sicherzustellen, dass keine unerwünschten Verlagerungen auf andere Strassenabschnitte stattfinden.

Nr.	Absender	Name / Bezeichnung / Ort	Art Nr.	Art des Inhalts	Thema/Kapitel/ Objektblatt	Eingabe	Stellungnahme
G 03	Gemeinde	Biel	A3	Richtplan vFM generell	Grobkonzept vFM	Die Massnahmen auf den nicht direkt an einen Autobahnanschluss angrenzenden Hauptachsen, deren Verkehrsbelastung gross bleibt oder mit der Eröffnung der Umfahrungsautobahn noch ansteigt (z.B. Dufourstrasse, Madretschstasse, Neumarktstrasse) sind zu überdenken und zu optimieren. Eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens gilt es zu verhindern.	Die Mehrbelastungen werden durch einschneidende Massnahmen wie die Sperrung des oberen Quais verursacht. Weitere Optimierungen sind in den folgenden Planungsschritten vorzunehmen. Falls keine wesentlichen Entlastungen möglich sind, wird die Stadt Biel entscheiden müssen, ob an diesen Massnahmen festgehalten werden soll.
P 11	Private	Nidau	A3	Richtplan vFM generell	Grobkonzept vFM	Nidau muss komplett vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die aktuellen Prognosen des Projektes N5 Westast sind in dieser Hinsicht enttäuschend unvisionär und mutlos. Hier erwarte ich entsprechenden Druck und konkrete Vorschläge, damit die flankierenden Massnahmen einerseits die Durchfahrt durch Nidau unattraktiv machen, andererseits ein Umsteigen aufs Regiotram fördern. Ideen: Begegnungszone, Gratisabo fürs Regiotram für Anwohner.	Die geäusserten Ideen entsprechen der Stossrichtung des Richtplans: Im Stedtil ist eine Begegnungszone, auf der Kanalbrücke eine Einbahnlösung vorgesehen. Die Massnahmen wirken sich aber im Verkehrsmodell nur beschränkt aus. In den folgenden Planungsschritten werden weitere Optimierungen angestrebt.
O 02 O 04 O 05 O 07	Organisation	VCS; Grüne Biel; Pro Velo; GLP Biel	A3	Richtplan vFM generell	Grobkonzept vFM	Der in die Stadt eindringende Motorfahrzeugverkehr wird an den wichtigsten Stellen nicht dosiert (Bienne-Center, Seevorstadt, Ipsach-Kreuzweg). Der Verkehr ist auf allen Einfallsachsen zu dosieren.	Im Betriebs- und Gestaltungskonzept sind Dosieranlagen an den zweckmässigen Standorten vorgesehen (so auch Ipsach und Kreuzweg)
O 04 O 05 O 07	Organisation	Grüne Biel; Pro Velo; GLP Biel	A3	Richtplan vFM generell	Grobkonzept vFM	Die Ziele des regionalen Richtplans Rechtes Bielerseeufer sind einzuhalten (z.B. Verkehrszunahme Ipsach ausschliesslich mit öV und Langsamverkehr aufnehmen).	Die Umsetzung wird im Rahmen des Agglomerationsprogramms resp. des Richtplans / RGSK Biel-Seeland angestrebt. Das Konzept für die vFM basiert auf dieser Zielsetzung.
O 02	Organisation	VCS	A3	Richtplan vFM generell	Grobkonzept vFM	Die Murtenstrasse mit einem grossen Wohnanteil darf nicht mit einer so grossen Verkehrszunahme unattraktiv gemacht werden.	Optimierungen werden im Rahmen des Ausführungsprojektes zum Westast geprüft.
G 03	Gemeinde	Biel	A4	Richtplan vFM generell	Kosten / Finanzierung	Die Kosten zu Lasten der Stadt Biel sind erheblich. Es ist nicht ausgeschlossen, dass die Realisierung bestimmte Massnahmen zeitlich hinausgeschoben werden muss. Der Bund wird aufgefordert, seinen Anteil zu erhöhen. Der Gemeinderat fordert, dass die finanzielle Beteiligung der Einwohnergemeinde Biel allgemein überprüft und von 36% auf höchstens 25 bis 30% für die gesamten vFM reduziert wird.	Gemäss Aussagen des ASTRA ist eine Änderung der Begleitung zur Berechnung des Bundesanteils nicht möglich. Gemäss aktuellem Stand zum kantonalen Strassennetzplan sind auch keine wesentlichen Übernahmen von Gemeindestrassen durch den Kanton vorgesehen. Unter den aktuellen Rahmenbedingungen kann der Gemeindeanteil nicht wesentlich reduziert werden. Die Finanzierung muss durch eine Finanzplanung der einzelnen Projektträger sichergestellt werden. Die Realisierungsplanung der vFM (vorerst für den Ostast) muss unter Berücksichtigung der Finanzierungsmöglichkeiten konkretisiert werden; dabei sind realistische Realisierungszeitpunkte zu definieren.
G 05	Gemeinde	Nidau	A4	Richtplan vFM generell	Kosten / Finanzierung	Der Kostenanteil wird als realistisch eingeschätzt. Der Gemeinderat behält sich dennoch vor, diesen im Umfeld der Umsetzung nochmals eingehend zu thematisieren.	Wird zur Kenntnis genommen.
O 10	Organisation	Baufachsenioren	A4	Richtplan vFM generell	Kosten / Finanzierung	Die Stadt Biel wird sich diese finanziell vermutlich gar nicht leisten können.	Die Finanzierung muss durch eine Finanzplanung der einzelnen Projektträger sichergestellt werden.
O 02	Organisation	VCS	A4	Richtplan vFM generell	Kosten / Finanzierung	Es wird befürchtet, dass die Finanzierung und die Fertigstellung dieser geplanten Massnahmen mit dem Autobahnbau nicht schritthalten werden.	Eine Finanzplanung der Gemeinden und des Kantons muss rasch in die Wege geleitet werden. Dies soll durch die Begleitgruppe der Region koordiniert werden.

Nr.	Absender	Name / Bezeichnung / Ort	Art Nr.	Art des Inhalts	Thema/Kapitel/ Objektblatt	Eingabe	Stellungnahme
O 04 O 05 O 07	Organisation	Grüne Biel; Pro Velo; GLP Biel	A4	Richtplan vfM generell	Kosten / Finanzierung	Wer ist verantwortlich und wie wird sichergestellt, dass der mit den vfM gewünschte Lenkungseffekt und Ziel DTV auch langfristig eingehalten wird?	Verantwortlich sind die am Richtplan Beteiligten (Kantonales TBA, Gemeinden, Region). Die Region unterstützt eine koordinierte Realisierung, ein wirksames Controlling und die Einleitung von Korrekturmassnahmen.
G 03	Gemeinde	Biel	A5	Aussagen zum Vorgehen	Controlling	Sollten die für die Verkehrsmengen festgelegten Ziele innerhalb von zwei Jahren nach Eröffnung der Umfahrungsautobahn nicht erreicht werden, ist die Möglichkeit vorzusehen, ergänzende Massnahmen zu definieren und umzusetzen.	Die Idee wird näher geprüft. > Ergänzung des Richtplans
O 02 O 05	Organisation	VCS; Pro Velo	A5	Richtplan vfM generell	Controlling	Die Erfolgskontrolle der vfM muss öffentlich zugänglich sein und allfällige nötige Massnahmen müssen aufgezeigt werden.	Die Anregung zum Controlling wird entgegengenommen. > Ergänzung des Richtplans
F 02	Fachstellen Kanton	beco, Immissionsschutz	A5	Richtplan vfM generell	Controlling	Der Massnahme P 6 des MPL wird mit dem Richtplan verkehrliche flankierende Massnahmen genügend Rechnung getragen. Wir beantragen, die Wirkung der Massnahmen zusätzlich mit einem Controlling (Ist-Zustand und Betriebszustand) zu überprüfen.	Die Anregung zum Controlling wird entgegengenommen. > Ergänzung des Richtplans
O 04 O 05 O 07	Organisation	Grüne Biel; Pro Velo; GLP Biel	A5	Richtplan vfM generell	Controlling	Es ist eine Massnahme "Erfolgskontrolle vfM" zu definieren.	Die Anregung zum Controlling wird entgegengenommen. > Ergänzung des Richtplans
G 05	Gemeinde	Nidau	A5	Richtplan vfM generell	Controlling	Der Gemeinderat verlangt, dass immer vor der Realisierung einer Massnahme obigen Bedenken (Annahmen und Festlegungen aufgrund des Verkehrsmodells) Rechnung getragen wird und die Massnahme als solche auf ihre Zweckmässigkeit überprüft wird. Insbesondere sind ebenfalls die heute theoretisch in die Zukunft projizierten Verkehrszahlen mit dannzumal aktuellen Messungen zu erhärten.	Der Vorschlag ist zweckmässig. Das Anliegen ist im Kap. 8.2, P.2 bereits in genereller Form berücksichtigt. > Dieser Punkt wird im Sinne der Eingabe präzisiert.
G 02	Gemeinde	Port	A6	Richtplan vfM generell	Vorgehen	Der Gemeinderat bedankt sich für die Integration der Gemeinde in die Begleitgruppe.	Wird zur Kenntnis genommen.
O 02	Organisation	VCS	A6	Richtplan vfM generell	Vorgehen	Ob die Frist im Hinblick auf die umfangreichen Dossiers absichtlich nicht gestaffelt oder verlängert wurden um uns die Arbeit zu erschweren fragen wir uns immer wieder.	Dies war sicher nicht die Absicht der Begleitgruppe vfM.
O 04 O 07 O 17 O 41	Organisation	Grüne Biel; GLP Biel; Grüne Nidau; GruppeS	A6	Richtplan vfM generell	Vorgehen	Die Mitwirkung war eine Herausforderung: Mitwirkungsfrist mit einem Monat zu knapp, und gleichzeitige Eingabe zu drei Teilbereichen.	Die Aussage trifft zu.
P 13	Private	Nidau	A6	Richtplan vfM generell	Vorgehen	Die Mitwirkung zu den vfM kommt zu früh. Ob und wie der A5-Westast gebaut wird, ist noch nicht klar. Die Zusammenlegung mit der Mitwirkung zum A5-Westast überfordert die Kapazität der Bürger und interessierten Organisationen. Zudem ist die Frist für das Studium der vielen vorgesehenen Massnahmen zu kurz.	Die Mitwirkung ist ein vorgeschriebener Schritt in einem Richtplan-Verfahren. Aus dem in der Eingabe erwähnten Grund kann der Richtplan noch nicht Projektgenauigkeit aufweisen. Die Mitsprache der Bevölkerung ist in den nachgelagerten Projektierungsschritten wiederum gewährleistet.
P 13	Private	Nidau	A6	Richtplan vfM generell	Vorgehen	Die Aufschaltung der vfM im Internet entspricht den heutigen Bedürfnissen und Erwartungen engagierter Bürger. Davon konnte man jedoch nur durch Zufall Kenntnis haben. Und auf der Website www.seeland-biel-bienne.ch waren die Unterlagen schwierig zu finden.	Die Mitwirkung wurde amtlich publiziert, und in den Medien wurde über die Mitwirkung informiert.

Nr.	Absender	Name / Bezeichnung / Ort	Art Nr.	Art des Inhalts	Thema/Kapitel/ Objektblatt	Eingabe	Stellungnahme
O 04 O 05	Organisation	Grüne Biel; Pro Velo	A6	Richtplan vfM generell	Vorgehen	Die vfM sind durch einen lokalen Langsamverkehrsexperten zu überprüfen. Eine erste Prüfung der vfM zeigt, dass dem Langsamverkehr zu wenig Beachtung geschenkt wird und die Planung Mängel aufweist.	vfM bezwecken auch eine Optimierung der Verkehrsverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer (inkl. Langsamverkehr): Dies wurde bei der Erarbeitung der Betriebs- und Gestaltungskonzepte berücksichtigt. Bei der Detailprojektierung ist es sicher sinnvoll, den Langsamverkehr stark zu gewichten, unter Einbezug der Fachstellen.
O 08	Organisation	Fussverkehr	A6	Richtplan vfM generell	Vorgehen	Es ist eine Begleitgruppe für die Fussgänger bzw. für den Langsamverkehr einzusetzen, mit Einsitz von Fussverkehr Bern.	Das Anliegen wird für die Ausarbeitung des Ausführungsprojektes zum Wesast geprüft.
G 05	Gemeinde	Nidau	A7	Richtplan vfM generell	Umsetzung der vfM	Die Umsetzung der einzelnen Massnahmen muss zwingend koordiniert angegangen werden. Dabei könnte es sinnvoll sein, dass die Begleitgruppe vfM in der heutigen Zusammensetzung bestehen bleibt und sich regelmässig trifft, um inhaltliche und fachliche Fragen zu erörtern.	Der Vorschlag wird umgesetzt. Die Federführung der Begleitgruppe soll bei seeland.biel/bienne liegen.
O 03	Organisation	WWF Bern	A7	Richtplan vfM generell	Umsetzung der vfM	Der WWF Bern fordert, dass wirksame vfM ohne zeitliche Verzögerung realisiert werden.	Der Realisierungszeitpunkt ist in den einzelnen Objektblättern definiert. Die Finanzierung muss durch die Projektträger im Rahmen einer Finanzplanung sichergestellt werden.
O 04 O 05 O 07 O 09	Organisation	Grüne Biel; Pro Velo; GLP Biel; Pro Natura	A7	Richtplan vfM generell	Umsetzung der vfM	Die vfM müssen bei Eröffnung der jeweiligen Teilstücke der Autobahn fertig bzw. im Bau sein.	Dies ist nicht überall möglich. Deshalb wird der Realisierungszeitpunkt pro Abschnitt festgelegt.
O 05 O 07	Organisation	Pro Velo; GLP Biel	A7	Richtplan vfM generell	Umsetzung der vfM	Die Detailprojektierung ist durch eine lokale Fachkommission zu begleiten.	Die Detailprojektierung wird durch die bestehende Begleitgruppe vfM koordiniert. Zusammensetzung und Pflichtenheft müssen geprüft werden.
P 08	Private	Nidau	A7	Richtplan vfM generell	Umsetzung der vfM	Die Realisierung der der vfM auf keinen Fall noch weitere 18 Jahre zugewartet werden. Auch sollte der Gemeinderat konkret an der Ausarbeitung dieser Massnahmen mitarbeiten und die Arbeit nicht einfach dem Verein seeland.biel/bienne überlassen.	Der Realisierungszeitpunkt ist in den einzelnen Objektblättern definiert. Die Gemeinden waren an der Erarbeitung der Massnahmen direkt beteiligt. Der Verein seeland.biel/bienne koordiniert die Arbeiten und ist für das Richtplan-Verfahren zuständig. Für die weiteren Projektierungsschritte sind die einzelnen Strasseneigentümer zuständig.
O 04 O 05 O 07	Organisation	Grüne Biel; Pro Velo; GLP Biel	A7	Richtplan vfM generell	Umsetzung der vfM	Wie wird die Finanzierung sichergestellt? Die Finanzierung der vfM seitens Stadt Biel ist wegen der Finanzlage ungewiss.	Die Finanzierung muss durch eine rasch vorzunehmende Finanzplanung der einzelnen Projektträger sichergestellt werden.
O 24	Organisation	Bisetra	A7	Richtplan vfM generell	Umsetzung der vfM	Die verkehrlich flankierenden Massnahmen dürfen erst nach Eröffnung des Westastes umgesetzt werden.	Im Richtplan ist pro Abschnitt festgelegt, welche vfM zu welchem Zeitpunkt zu realisieren sind. Wesentliche vfM zum Ostast sollen bereits mit dem Ostast realisiert werden.
P 03	Private	Biel	A7	Richtplan vfM generell	Umsetzung der vfM	Die vfM dürfen nur dann umgesetzt werden, wenn tatsächlich festgestellt werden muss, dass ohne diese flankierenden Massnahmen der Verkehr in der Stadt sich nicht entsprechend reduziert. Solche flankierenden Massnahmen dürfen aber auf keinen Fall in die Tat umgesetzt werden, bevor nicht die gesamte Umfahrung von Biel realisiert ist.	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Absender	Name / Bezeichnung / Ort	Art Nr.	Art des Inhalts	Thema/Kapitel/ Objektblatt	Eingabe	Stellungnahme
G 02	Gemeinde	Port	A7	Richtplan vfM generell	Umsetzung der vfM	Schlüsselmassnahmen vfM Westast, Agglo Süd: Die beabsichtigte Hauptstossrichtung (Erhöhung des Durchfahrtswiderstands für das Stedtl Nidau) darf erst angegangen werden, sobald der Porttunnel in Betrieb genommen wurde. Ansonsten verschärft sich das Problem auf der Ortsdurchfahrt in Port.	Die Aussage entspricht den Absichten des Richtplans. Die Frage ist aber ebenfalls im Zusammenhang mit dem Zustand Ostast zu prüfen.
G 05	Gemeinde	Nidau	B	vfM-Abschnitt / Objektblatt	Alle Objektblätter	Generell sollte nicht ausschliesslich von Tempo-30-Zonen gesprochen werden. Allenfalls könnten diese als Zonen mit „angepassten Massnahmen“ o.ä. bezeichnet werden. Eine solche Bezeichnung liesse auch grösseren Interpretationsspielraum für zukünftige Umsetzungen zu. Die Geschwindigkeit ist nicht als einziges relevantes Kriterium in den Vordergrund zu stellen.	Die Anregung wird entgegengenommen. > Anpassung entsprechender Passagen in den Objektblättern
G 07	Gemeinde	Orpund	B	vfM-Abschnitt / Objektblatt	Beilage 5, OB O1 (Ortsdurchfahrt Orpund)	Die Bushaltestellen Byfang und Neumatt neu als Bushaltestellen ohne Überholmöglichkeit dargestellt (Kaphaltestelle). Der Gemeinderat hält weiterhin an seinem Beschlussfest: Bei den Bushaltestellen sollen die Ausbuchtungen für die Busse beibehalten werden, so dass ein Überholen möglich ist.	> Der Richtplan wird entsprechend des aktuellen Standes des Strassenplans (TBA OIK III) angepasst.
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfM-Abschnitt / Objektblatt	OB B3 (Orpundstrasse)	Verzicht auf Senkung der Durchlässigkeit.	Wird nicht berücksichtigt.
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfM-Abschnitt / Objektblatt	OB BGu4 (Dufourstrasse)	Dufourstrasse: Velostreifen auf der gesamten Länge.	Wäre nur bei Aufhebung sämtlicher Parkplätze machbar und ist bisher nicht vorgesehen. Prüfung in der weiteren Projektierung (> Hinweis im Objektblatt)
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfM-Abschnitt / Objektblatt	OB BGu5 (Schlösslistrasse / Mühlestrasse Nord)	Beibehaltung als Verbindungsstrasse.	Wird nicht berücksichtigt.
O 05	Organisation	Pro Velo	B	vfM-Abschnitt / Objektblatt	OB BMa1 (Madretschstrasse)	Das Einbahnregime für den MIV wird zur Erhöhung der Sicherheit begrüsst.	Wird zur Kenntnis genommen.
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfM-Abschnitt / Objektblatt	OB BMa1 (Madretschstrasse)	Es braucht eine eigene Unterführung für den Langsamverkehr parallel zur Bahnunterführung.	Widerspricht der Idee, in der Unterführung einen Widerstand einzubauen und gleichzeitig die Verhältnisse für den Langsamverkehr zu verbessern.
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfM-Abschnitt / Objektblatt	OB BMa1 (Madretschstrasse)	Verbreiterung der Unterführung zugunsten Langsamverkehr.	Widerspricht der Idee, in der Unterführung einen Widerstand einzubauen und gleichzeitig die Verhältnisse für den Langsamverkehr zu verbessern.
O 40	Organisation	Quartierleist Kongresshaus	B	vfM-Abschnitt / Objektblatt	OB BMa1 (Madretschstrasse)	Es fehlen auf dieser Hauptverkehrsachse Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr vor bzw. nach dem Kreuzplatz, insbesondere was die südliche Fahrbahnseite anbelangt. Südliche Fahrbahnseite/Linksabbieger: Es besteht keine Einspurmöglichkeit, so dass Velofahrende in Richtung Bern heute äusserst vorsichtig sein müssen um nicht von einem geradeaus fahrenden Auto in Richtung Alfred-Aebi- oder Zentralstrasse überrollt zu werden.	Das Projekt wird bei der Umsetzung weiter optimiert; die Belange der Zweiradfahrenden werden dabei berücksichtigt.
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfM-Abschnitt / Objektblatt	OB BMa2 (Mattenstrasse Ost), BMa6 (Mattenstrasse)	Einbahnregime einführen (Mattenstrasse nur Richtung Osten, Silbergasse nur in Richtung Westen befahrbar). Dies würde erlauben, den auf den Verresiusplatz fliessenden Verkehr direkt in die Mattenstrasse zu leiten, allenfalls auf einer eigenen Spur.	Widerspricht der Absicht, die Mattenstrasse zu einer Quartierstrasse abzustufen.

Nr.	Absender	Name / Bezeichnung / Ort	Art Nr.	Art des Inhalts	Thema/Kapitel/ Objektblatt	Eingabe	Stellungnahme
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB BMa3 (Brüggstrasse / Kreuzplatz)	Gestaltung als Quartierzentrum.	Ist im Bereich Kreuzplatz (BMa1) vorgesehen.
O 40	Organisation	Quartierleist Kongresshaus	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB BMa3 (Brüggstrasse / Kreuzplatz)	Die angestrebte Belastung ist zu hoch. Es sind weitere Massnahmen zu prüfen, um den Zielbereich in Sinne der Planungsgrundsätze zu erreichen. T30/Rechtsvortritt: Drei der vier Strassen vom oder zum Kreuzplatz sollen auch in Zukunft Hauptverkehrsachsen sein und die vierte Strasse eine Verbindungsstrasse. Wie passen diese mit Tempo 30 und Rechtsvortritt zusammen? Bahnunterführung: Sollte der A5-Westast für einmal gesperrt sein, fragen wir uns, ob nicht gleich generell eine Verbreiterung der Unterführung auf dieser Hauptverkehrsachse ins Auge gefasst werden soll. Dies würde auch einen breiteren Velostreifen erlauben und damit eine höhere Verkehrssicherheit für alle bedeuten.	Belastung: Das Konzept der vfm wurde optimiert, weitere Optimierungen sind in den folgenden Projektphasen möglich. Die Lösung im Bereich Kreuzplatz ist anspruchsvoll und wird eine vertiefte Projektierung erfordern, wobei auch innovative Ansätze einzubeziehen sind. Die Verbreiterung der Bahnunterführung wurde aufgrund von Kosten-Nutzen-Überlegungen verworfen.
O 40	Organisation	Quartierleist Kongresshaus	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB BMa7 (Zentralstrasse Süd)	Zentralstrasse: Markierung durchgehender Velostreifen prüfen. Zur Entlastung der Güterstrasse, schlagen wir auf der Güterstrasse und der Zentralstrasse bis zur Alex-Schöni-Strasse ein Einbahnregime vor.	Auf der Zentralstrasse ist im südlichen Abschnitt ein Mittelstreifen vorgesehen. Alternative Radstreifen kann bei der Detailprojektierung geprüft werden > Ergänzung Objektblatt. Der nördliche Abschnitt der Zentralstrasse ist nicht Gegenstand des Richtplans vfm; für diesen Bereich ist die Stadt zuständig.
O 40	Organisation	Quartierleist Kongresshaus	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB BMa8 (Aebistrasse)	Die vfm sind wenig konkret. Es bleibt wenig bis gar keinen Platz für den Langsamverkehr. Es fehlt die Angabe über den Sanierungsbedarf der Unterführung. Es wird um eine entsprechende Prüfung gebeten.	Die Frage des Sanierungsbedarfs wird für die Umsetzungsphase entgegengenommen (> Hinweis im Objektblatt)
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB BMe2 (Längfeldweg West / Orpundstrasse Nord)	Knoten Bärenplatz - Bürenstrasse: Es ist aufzuzeigen, wie der Zu- und Wegfahrt vom Mettlenweg gewährleistet wird (auch für den Langsamverkehr Richtung Innenstadt).	Frage wird für die Umsetzungsphase entgegengenommen (> Hinweis im Objektblatt)
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB BMe2 (Längfeldweg West / Orpundstrasse Nord)	Knoten Bärenplatz - Bürenstrasse: Linksabbiegen für Bus- und Langsamverkehr muss gewährleistet sein.	Frage wird für die Umsetzungsphase entgegengenommen (> Hinweis im Objektblatt)
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB BMe3 (Mettstrasse)	Wir begrüssen die Aufwertung der Mettstrasse ausdrücklich.	Wird zur Kenntnis genommen.
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB BN1 (Reuchenette- strasse)	LKW-Verbot wird begrüsst.	Wird zur Kenntnis genommen.
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB BN1 (Reuchenette- strasse)	Verzicht auf die geplante neue Verkehrsführung (Rückstufung Juravorstadt/Göufi-Strasse, Umleitung des Verkehrs via Bözingen-/Heilmannstrasse). Die Umleitung fördert den Schleichverkehr auf der Schützengasse. Er behindert den Verkehrsfluss Richtung Innenstadt unnötig und belastet die Heilmannstrasse stark.	Hauptziel ist die Verringerung der Attraktivität der Achse Reuchenettesstrasse als Stadtzubringer. Negative Auswirkungen auf der Schützengasse sind nicht zu erwarten, da hier quartierfremder Durchgangsverkehr unterbunden wird.
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB BN3 (Solithurnstrasse West)	Knoten Solothurnstrasse-Länggasse unbedingt in einen Kreisverkehr umwandeln.	Ist vorgesehen.
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB BN4 (Lienhardstrasse)	Knoten Reuchenette-/Lienhardstrasse: Die Abbiegemöglichkeit für den Schwerverkehr ist möglich ohne grosse Eingriffe (Rampen) zu gestalten.	Wird unterstützt.

Nr.	Absender	Name / Bezeichnung / Ort	Art Nr.	Art des Inhalts	Thema/Kapitel/ Objektblatt	Eingabe	Stellungnahme
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB BN6 (Länggasse)	Die Kosten sind zu senken.	Anliegen wird bei der weiteren Projektierung generell berücksichtigt.
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB BZ10 (Salzhausstrasse)	Salzhausstrasse: Querung für Langsamverkehr sicherstellen.	Wird in der folgenden Phase berücksichtigt.
P 04	Private	Zürich	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB BZ10 (Salzhausstrasse)	Die für den Langsamverkehr wichtige Verbindung zwischen Nidau und Biel, die über die Gurnigel- und Salzhausstrasse führt, wird mit dem vorliegenden Autobahnprojekt gefährlich und unattraktiv.	Die Konzeption für die Salzhausstrasse-Süd ergibt sich aus dem Anschlussystem der N5. Im Abschnitt BZ10 sind Radstreifen vorgesehen.
P 12	Private	Nidau	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB BZ10 (Salzhausstrasse)	Die Salzhausstrasse muss im Zuge der verkehrlichen flankierenden Massnahmen attraktiver gestaltet werden als heute. Lösungsvorschläge: Salzhausstrasseauf 2-spurig mit seitlich davon verlaufende Radwege oder Salzhausstrasse 4-spurig als Boulevard gestalten (grosszügige Bereiche für Fussgänger und Radfahrer).	Die Konzeption für die Salzhausstrasse-Süd ergibt sich aus dem Anschlussystem der N5. Im Abschnitt BZ10 sind Radstreifen vorgesehen.
P 13	Private	Nidau	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB BZ10 (Salzhausstrasse)	Aufhebung der LSA beim Knoten Johann-Aberli-Strasse: Da hier die westliche Ein- und Ausfahrt des A5-Anschlusses Bienne-Centre geplant ist, bedingt die Aufhebung der LSA eine neue Zufahrtsstrasse zum Coop-Super-Center - wohl von der Aarbergstrasse her. Dies wiederum läuft den Bestrebungen zuwider, dort einen möglichst verkehrsfreien Fachhochschul-Campus zu bauen.	Die Konzeption für die Salzhausstrasse-Süd ergibt sich aus dem Anschlussystem der N5. Im Abschnitt BZ10 sind Radstreifen vorgesehen.
P 09	Private	Biel	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB BZ11 (Aarbergstrasse)	Il n'y a pas de raison de fermer la rue d'Aarberg permettant un accès correct au centre-ville.	Mit der Schliessung wird die direkte Zufahrt zum Zentrum weniger attraktiv. Der Strassenraum kann umgestaltet werden.
P 19	Private	Nidau	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB BZ12 (Ländtestrasse / Badhausstrasse)	Das von den Herren Graf und Haag an der Veranstaltung gemachte Statement, dass die Ländtestrasse nach Eröffnung des Ostastes durch den Wegfall des Verkehrs Reuchenettstrasse-Mühlebrücke-Ländtestrasse-Richtung Bern sofort weniger Verkehrsaufkommen haben wird, kann nicht stimmen, denn im Gegenzug wird dann umgehend der gesamte Verkehr von Neuenburg Richtung Solothurn nicht mehr die Route Seevorstadt-Mühlebrücke-Bözingenstrasse benützen, sondern die Route Ländtestrasse-Guido Müller Platz-Brüggmoos-Bözingenmoos.	Bis zur Inbetriebnahme des Ostastes soll der Verkehr Jura-Neuenburg weiterhin die Route via Reuchenettstrasse-Seevorstadt nehmen. Ebenso wird der Verkehr Solothurn-Neuenburg weiterhin über die Nordachse geführt.
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB BZ12 (Ländtestrasse / Badhausstrasse)	Durchsetzung der vfm.	Wird angestrebt.
P 09	Private	Biel	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB BZ12 (Ländtestrasse / Badhausstrasse)	La rue du Débarcadere doit pouvoir servir d'alternative en cas de fermeture du tunnel City lors d'entretien ou d'accident. Elle doit donc être maintenue comme axe de circulation. Des aménagements particuliers sont inutiles, la circulation y sera naturellement très réduite une fois un tunnel attractif construit.	Die Anforderungen für Sonderbetriebszustände sind berücksichtigt. Diese finden selten statt, eine Neugestaltung ist deshalb gerechtfertigt.
O 13	Organisation	Netzwerk Bielersee	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB BZ12 (Ländtestrasse / Badhausstrasse), BZ14 (Neuenburg- strasse)	Die Ländtestrasse und die Neuenburgstrasse gehören vom Landschaftsbild her betrachtet zusammen. Dank der A5-Umfahrung Biel wird die Ländtestrasse nun endlich entlastet, und das Ensemble der qualitätsvollen Häuser bildet aus Sicht des Strandbodens einen attraktiven Stadtrand. Ausgerechnet mit dem zweiten Durchstich durch den Bahndamm ist mit dem Autobahnzubringer von der Seeseite her aber eine Art halber Grosskreisel geplant, der den Gewinn an städtebaulicher Qualität gleich wieder zerstört.	Wird zur Kenntnis genommen (betrifft die Gestaltung des Anschlusses Seevorstadt).

Nr.	Absender	Name / Bezeichnung / Ort	Art Nr.	Art des Inhalts	Thema/Kapitel/ Objektblatt	Eingabe	Stellungnahme
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfM-Abschnitt / Objektblatt	OB BZ3 (Freiestrasse / Kanalgasse / Mühlebrücke)	„Knoten Kanalgasse / Neumarktstrasse / Zentralstrasse“: Zentralstrasse in Freiestrasse umbenennen.	> Wird berücksichtigt (Freiestrasse streichen)
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfM-Abschnitt / Objektblatt	OB BZ4 (Seevorstadt)	Verbesserungen für Velofahrer.	Wird angestrebt.
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfM-Abschnitt / Objektblatt	OB BZ4 (Seevorstadt)	Verbreiterung südseitig realisieren. Anlage als Städtische Avenue.	Optimierungen sind in der weiteren Projektierung vorgesehen. Die südseitige Allee muss erhalten bleiben.
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfM-Abschnitt / Objektblatt	OB BZ4 (Seevorstadt)	Stärkere Verkehrsentslastung nötig.	Weitere Optimierungen sind in den weiteren Projektphasen vorgesehen.
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfM-Abschnitt / Objektblatt	OB BZ5 (Neumarktstrasse)	Knoten Neumarkt-, Dufourstrasse: Lichtsignalanlage als Option.	Die Lösung ist im Zusammenhang mit der Planung zum Neumarktplatz noch offen.
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfM-Abschnitt / Objektblatt	OB BZ5 (Neumarktstrasse), BZ0 (Jurastrasse)	Einbahnregime einführen (Neumarktstrasse nur in Richtung Süden, Jurastrasse nur in Richtung Norden befahrbar).	Die Lösung ist im Zusammenhang mit der Planung zum Neumarktplatz noch offen.
P 02	Private	Nidau	B	vfM-Abschnitt / Objektblatt	OB BZ9 (Murtenstrasse Süd)	Die Murtenstrasse ist nicht in der Lage den geschätzten Verkehr von 20 – 25'000 Fahrzeugen aufzunehmen.	Eine Optimierung des Bereichs Verresiusplatz ist in der nächsten Projektierungsphase vorgesehen.
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfM-Abschnitt / Objektblatt	OB BZ9 (Murtenstrasse Süd)	Erhalt der Allee.	Wird berücksichtigt.
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfM-Abschnitt / Objektblatt	OB BZ9 (Murtenstrasse Süd)	Klärung der Planungszahlen und Verminderung der Verkehrsbelastung.	Weitere Optimierungen sind in den weiteren Projektphasen vorgesehen.
O 40	Organisation	Quartierleist Kongresshaus	B	vfM-Abschnitt / Objektblatt	OB BZ9 (Murtenstrasse Süd)	Warum ist die Murtenstrasse Nord (Abschnitt zwischen Silbergasse und Güterstrasse) nicht Teil des Richtplans vfM (trotz massiver Verkehrszunahme von > 220%)? Die Zunahme auf dem südlichen Abschnitt dürfte noch höher sein, da die Hauptlast des Verkehrs über die silbergasse laufen wird. Daher werden die vfM für die Murtenstrasse (nördlich/südlich) als unzureichend erachtet. Die Murtenstrasse darf nicht als A5-Zubringer und als Hauptverkehrs-achse zwischen Nidau und Biel-Zentrum dienen. Vorschlag: den Lokalverkehr zwischen Nidau und Biel-Zentrum vom A5-Zubringer-Verkehr zu entkoppeln und stattdessen soweit wie möglich auf die Aarbergstrasse zu lenken (wird Auswirkungen auf Grobkonzept haben).	Die Innenstadt wird als Quartier betrachtet, in welchem die Ziele Verkehrsberuhigung und Unterbindung des Durchgangsverkehrs gelten. Die Umsetzung ist Aufgabe der Stadt Biel.
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfM-Abschnitt / Objektblatt	OB BZ9 (Murtenstrasse Süd), BZ10 (Salzhausstrasse)	Wie wird die Querung der Salzhausstrassenach Aufhebung der Lichtsignalanlage sichergestellt?	Eine Aufhebung der Lichtsignalanlage ist nicht vorgesehen. Optimale Lösungen werden im Rahmen des Ausführungsprojektes zum Westast ermittelt.
P 09	Private	Biel	B	vfM-Abschnitt / Objektblatt	OB BZ9 (Murtenstrasse Süd), BZ10 (Salzhausstrasse)	La rue de la Gabelle 7 rue de Morat doivent être aménagées en 4 voies de la place Guido-Mueller jusqu'à la place Verresius. La question des cycles et du tram peut se régler en aménagement un nouveau passage sous voie sous la gare, ouvrant ainsi un accès direct de Nidau au centre-ville. Ainsi, les cycles n'emprunteraient plus la rue de la Gabelle ni la sous voie de la rue de Morat.	Eine optimale Lösung wird im Rahmen des Ausführungsprojektes zum Westast ermittelt.

Nr.	Absender	Name / Bezeichnung / Ort	Art Nr.	Art des Inhalts	Thema/Kapitel/ Objektblatt	Eingabe	Stellungnahme
G 06	Gemeinde	Ipsach	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB I2 (Hauptstrasse Ipsach)	Der Gemeinderat begrüsst grundsätzlich die vorgeschlagene Massnahme. Er lässt in seiner Stellungnahme offen, mit welchem Instrument die Dosierung erfolgen soll. Sollte die Ortsdurchfahrt von Ipsach mit einer besseren Lösung vom Verkehr spürbar entlastet werden, wäre eine Dosierungsanlage nicht mehr notwendig.	Wird zur Kenntnis genommen.
G 05	Gemeinde	Nidau	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB N2 (Kreuzweg / Hauptstrasse Nidau)	Der Gemeinderat befürwortet das Dosiersystem mit LSA beim Kreisel Kreuzweg. Die Umweltspur wird aus Platzgründen als eher kritisch beurteilt. Die Velospuren und Fahrbahnhaltestelle werden ausdrücklich begrüsst.	Wird zur Kenntnis genommen.
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB N2 (Kreuzweg / Hauptstrasse Nidau)	Der Neubau einer Verbindung Beundenring und Ipsach- oder Hauptstrasse ist zu prüfen.	Wird als Anliegen zur Kenntnis genommen (könnte ein Thema bei einer Siedlungserweiterung in Ipsach sein).
O 17	Organisation	Grüne Nidau	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB N2 (Kreuzweg / Hauptstrasse Nidau)	ÖV-Haltestelle Nidau-Beunden: Fahrbahnhaltestellen in beide Richtungen, dafür allenfalls Verzicht auf Umweltspur.	Wird als Anregung für die weiteren Planungsschritte entgegengenommen.
P 13	Private	Nidau	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB N2 (Kreuzweg / Hauptstrasse Nidau)	Haltestelle Beunden: Fahrbahnhaltestellen für die Busse des öffentlichen Verkehrs sind als Mittel der Verkehrsberuhigung grundsätzlich abzulehnen. Verkehr in kritischen Zonen verlangsamen ja, aber der Verkehrsstrom muss flüssig gehalten werden. Die Zu- und Wegfahrt der Nidauer Grundeigentümer zu und von ihren Liegenschaften darf nicht in unzumutbarer Weise erschwert werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
P 13	Private	Nidau	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB N2 (Kreuzweg / Hauptstrasse Nidau)	Nur eine Fahrspur, wechselweise befahrbar (Lichtsignalsteuerung) - ja, in der Dritten Welt gibt es solche einspurigen Brücken. In Nidau möchten wir lieber nicht auf dieses Niveau absteigen.	Die Massnahme ist zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes wichtig, kostengünstig und bringt Verbesserungen für den Langsamverkehr.
G 05	Gemeinde	Nidau	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB N2 (Kreuzweg / Hauptstrasse Nidau), OB N3 (Hauptstrasse)	Der Gemeinderat fordert, dass sich der Kanton an weitergehenden Überlegungen und Massnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs im Stedtle Nidau inhaltlich bei der Entwicklung und in der Ausführung beteiligt.	Wird zur Kenntnis genommen. Das Kant. TBA OIK III ist in der Umsetzungsphase federführend.
O 17	Organisation	Grüne Nidau	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB N3 (Hauptstrasse)	Der Durchfahrtswiderstand in der Hauptstrasse in Nidau muss erheblich erhöht werden, um den vorgesehenen Verkehr von 18'000 Fahrzeugen nach der Fertigstellung von A5-Westast und Porttunnel einzuschränken. Die umgebenden Strassen müssen mit Tempo 30 belegt und verengt werden, damit Nidau West nicht zu einem Schleichweg wird.	Ist so vorgesehen.
P 13	Private	Nidau	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB N3 (Hauptstrasse)	Haltestellen Schloss und Kirche: Fahrbahnhaltestellen für die Busse des öffentlichen Verkehrs sind als Mittel der Verkehrsberuhigung grundsätzlich abzulehnen. Die Haltestelle Kirche darf nicht aufgehoben werden (Variante II).	Wird zur Kenntnis genommen.
G 05	Gemeinde	Nidau	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB N4 (Bernstrasse / Keltenstrasse)	Insbesondere wird gefordert, dass die Projektierung des Ausbaus (Verlängerung) der Keltenstrasse umgehend angegangen wird. Dies ist im Objektblatt N4 so vorzumerken.	Wird im Zusammenhang mit dem Thema "Eröffnung des Ostastes" berücksichtigt.
O 07	Organisation	GLP Biel	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB N4 (Bernstrasse / Keltenstrasse)	Neugestaltung des Platzes, Redimensionierung der Verkehrsfläche. Die Wahrnehmung als Verkehrsknotenpunkt soll reduziert werden.	Stossrichtung für Guido-Müller-Platz wird unterstützt.

Nr.	Absender	Name / Bezeichnung / Ort	Art Nr.	Art des Inhalts	Thema/Kapitel/ Objektblatt	Eingabe	Stellungnahme
O 17	Organisation	Grüne Nidau	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB N4 (Bernstrasse / Keltenstrasse), BZ10 (Salzhausstrasse)	Der Querverkehr zur A5 im Bereich Guido Müllerplatz bis Verresiusplatz ist für den Langsamverkehr ungenügend geplant.	Optimierungen sind in der weiteren Projektierung vorgesehen.
G 05	Gemeinde	Nidau	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB N4a (Guido- Müller-Platz)	Der Gemeinderat fordert, dass im Hinblick auf eine definitive Festsetzung namentlich eine Kreisellösung auf dem Knoten Guido Müller-Platz vertieft geprüft wird.	Wird als Anliegen für die weiteren Planungsschritte entgegengenommen (> Ergänzender Hinweis im Objektblatt). Busbevorzugung und Verbesserungen für den Langsamverkehr müssen gewährleistet sein.
P 09	Private	Biel	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	OB N4a (Guido- Müller-Platz)	La place Guido-Mueller doit être maintenue telle quelle avec des feux et de multiples files parallèles, elle ne nécessite que quelques modifications au niveau des présélections, celles-ci devant alors être plus favorables pour l'accès de et vers la rue de la Gabelle. En aucun cas le tram ne devra passer par cette place et il doit emprunter le tracé actuel pour ne pas interférer avec la circulation automobile.	Wird zur Kenntnis genommen. Eine Tramführung über den Guido-Müller-Platz steht nach dem Entscheid des Nidauer Stadtrates nicht mehr zur Diskussion. > die Alternative Stedtl-Variante Regiotram wird aus den Objektblättern entfernt.
P 01	Private	Nidau	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	P1/N1 (Allmendstrasse), N2 (Kreuzweg / Hauptstrasse Nidau)	Die Allmendstrasse wurde mit verkehrsberuhigenden Massnahmen derart verbaut, dass sich der Verkehr, welcher via Tunnel "entsorgt" werden kann, durch die Hauptstrasse quält, zusammen mit fahrradfahrenden Schulkinder, Busverkehr und lokalen Verkehrsteilnehmer.	Wird zur Kenntnis genommen.
G 02	Gemeinde	Port	B	vfm-Abschnitt / Objektblatt	Wehrbrücke	Mit neuer Brücke entfällt die Verbindungsfunktion der Wehrbrücke. Die bestehende Wehrbrücke muss daher umgestaltet werden. Ein entsprechendes Objektblatt fehlt im Richtplan vfm. Der Gemeinderat beantragt, für die Wehrbrücke zwischen Brügg und Port unter Beizug der betroffenen Gemeinden ein zusätzliches Objektblatt zu erstellen.	Ist Bestandteil des N5-Projektes und erfordert deshalb kein Objektblatt vfm.
P 03	Private	Biel	C1	Gesamtprojekt N5	Grundlagen	Der Binnenverkehr macht den grössten Anteil aus. Der Durchgangsverkehr in Biel beträgt lediglich 15 % (gemäss Studie). Dieser hat sich sicher inzwischen erhöht, aber nach meinem Dafürhalten auf nur rund 20 bis 22 Prozent.	Wird zur Kenntnis genommen.
G 03	Gemeinde	Biel	C1	Gesamtprojekt N5	Grundlagen	Verkehrszählungen haben gezeigt, dass das Verkehrsmodell hinsichtlich Verkehrsbelastung auf dem sekundären Strassennetz und der Kapazität der strukturierenden Kreuzungen stark abweicht. Obschon die - theoretischen und richtungsbezogenen - Kapazitätsberechnungen des Verkehrsmodells für die strukturierenden Kreuzungen im Bereich Bözingenfeld keine Sättigung ausweisen, ist hier sehr wohl eine Kolonnenbildung zu beobachten. Der Gemeinderat fordert eine Neuüberprüfung der Lage an den wichtigsten, strukturierenden Knotenpunkten des städtischen Strassennetzes mit punktuellen Zählungen und Beobachtungen vor Ort. Die Ergebnisse sind miteinzubeziehen.	Die Forderung wird unterstützt. Eine Verbesserung des GVM des Kantons Bern ist ab Anfang 2013 vorgesehen. Stadt und Region werden dabei ihre Anliegen einbringen können. Die Bereinigung des Richtplans vfm erfolgt noch auf der bestehenden Modell-Basis. Bei der Umsetzung der vfm sind dann die aktualisierten Modellgrundlagen zu berücksichtigen. Bei der Modellanwendung sind die Grenzen eines Verkehrsmodells zu berücksichtigen (z.B. keine Knoten-Dimensionierungen)

Nr.	Absender	Name / Bezeichnung / Ort	Art Nr.	Art des Inhalts	Thema/Kapitel/ Objektblatt	Eingabe	Stellungnahme
O 04 O 05 O 07	Organisation	Grüne Biel; Pro Velo; GLP Biel	C1	Gesamtprojekt N5	Grundlagen	Das Gesamtverkehrsmodell zeigt die Veränderung des Modalsplits nicht auf. Es sind verbindliche quantitative Ziele zu definieren.	Bei der Aktualisierung des Modells soll darauf hingewirkt werden, dass die Auswirkungen von Massnahmen auf den Modal Split besser simuliert werden. Verbindliche quantitative Ziele zum Modal Split sind eine Aufgabe der Gesamtverkehrsplanung. Im Agglomerationsprogramm (Richtplan / RGSK Biel-Seeland) sind entsprechende Ziele formuliert.
O 04 O 05 O 07 O 17	Organisation	Grüne Biel; Pro Velo; GLP Biel; Grüne Nidau	C1	Gesamtprojekt N5	Grundlagen	Die Verkehrsmodellierung zeigt an relevanten Knoten die Auswirkungen auf das lokale Netz nicht genügend auf (z.B. anschliessende Gebeite an Verresiusplatz, Dufourstrasse). Es sind detailliertere und besser verifizierte Berechnungen durchzuführen. Dabei sollen aktuelle Verkehrszählungen - auch des Fuss- und Veloverkehrs - einbezogen werden.	Eine Verbesserung des Modells wird unterstützt. Das Modell kann aber nicht für Detailfragen verwendet werden. Das Modell macht zum Fuss- und Veloverkehr keine verlässlichen Aussagen.
O 04 O 07	Organisation	Grüne Biel; GLP Biel	C2	Gesamtprojekt N5	Westast	Die Wirkung der N5 ist zu verbessern mit wirksameren vFM. Andernfalls Verzicht auf die Anschlüsse Bienne-Centre und Seevorstadt wegen schlechtem Kosten-Nutzen-Verhältnis.	Der Richtplan vFM ist das Ergebnis eines mehrstufigen Optimierungsprozesses. Zu starke Lenkungswirkung auf einzelnen Strecken haben unerwünschte Wirkungen auf anderen Abschnitten zur Folge. Weitere Optimierungen werden im Rahmen der Umsetzung der vFM geprüft. Ein Verzicht auf die genannten Anschlüsse würde dazu führen, dass auf der N5 nur geringe Verkehrsmengen verkehren würden, was das Kosten-Nutzen-Verhältnis stark verschlechtern würde.
O 04 O 05	Organisation	Grüne Biel; Pro Velo	C2	Gesamtprojekt N5	Westast	Abklassieren in eine Nationalstrasse 3. Klasseentsprechend Fortsetzung am linken Seeufer.	Die Festlegung der Klasse einer Nationalstrasse liegt in der Kompetenz des Bundes. Auf dieses Begehren kann im Rahmen des Richtplanes vFM nicht eingetreten werden.
O 04 O 05 P 26	Organisation, Private	Grüne Biel; Pro Velo; Biel	C2	Gesamtprojekt N5	Westast	Verzicht auf die Anschlüsse Bienne-Centre und Verbinden der A5 vom Brüggmoos Richtung Twann.	Ein Verzicht auf die genannten Abschnitte würde dazu führen, dass auf der N5 nur geringe Verkehrsmengen verkehren würden, was das Kosten-Nutzen-Verhältnis stark verschlechtern würde.
O 04 O 05	Organisation	Grüne Biel; Pro Velo	C2	Gesamtprojekt N5	Westast	Die Querung Freiburg-/Murtenstrasse muss wie heute in einem geschützten Mittelbereich möglich sein.	Die Eingabe betrifft das GP zum Westast und wird dort behandelt.
O 06	Organisation	Qualité de Vie Bienne- Ouest	C2	Gesamtprojekt N5	Westast	Wir fordern, dass die Keltenstrasse nicht verlängert wird zwischen der Bielstrasse und der Moserstrasse. Die idealste Variante ist die Variante 3+ mit einem Halbanchluss "Bern" auf dem Guido-Müller-Platz.	Die Eingabe betrifft das GP zum Westast und wird dort behandelt.
O 04 O 05	Organisation	Grüne Biel; Pro Velo	C2	Gesamtprojekt N5	Westast	Die Ausgestaltung des Lokalknotens Salzhausstrasse Nord ist ungenügend. Die Ost-West-Querungen sind zu verbessern, es ist eine Gestaltung ähnlich einer Begegnungszone anzustreben.	Die Eingabe betrifft das GP zum Westast und wird dort behandelt.
P 12	Private	Nidau	C2	Gesamtprojekt N5	Westast	Eine Verbreiterung der Bahnunterführung Murtenstrasse würde es ermöglichen, das Regiotram über die Murtenstrasse zum Zentralplatz zu führen.	Diese Variante wurde im Rahmen der Planung des Regiotrams geprüft. Um den Engpass Verresiusplatz-Murtenstrasse nicht weiter zu belasten, wurde darauf verzichtet.

Nr.	Absender	Name / Bezeichnung / Ort	Art Nr.	Art des Inhalts	Thema/Kapitel/ Objektblatt	Eingabe	Stellungnahme
P 12	Private	Nidau	C2	Gesamtprojekt N5	Westast	Wehr: Variante 1: Neue Brücke nur für Velos und Fussgänger, alte für den mIV belassen. Variante 2: nur zweispurige neue Brücke, mit seitlichen Auf- und Abfahrten in Port gemäss Projekt. Variante 3: Über die neue, zweispurige Brücke fliesst nur der Verkehr vom und zum Porttunnel. Der motorisierte Verkehr von und nach Port wird mit dem Zweirad- und Fussgängerverkehr zusammen weiterhin über das Wehr geführt.	Diverse Lösungen wurden geprüft. Das generelle Projekt beinhaltet die optimale Lösung.
G 03 P 26	Gemeinde, Private	Biel	C2	Gesamtprojekt N5	Westast	Die Massnahmen auf den direkt mit den Autobahnanschlüssen verbundenen Achsen des städtischen Strassennetzes (z.B. Murtenstrasse, Salzhausstrasse), die mit Eröffnung der N5 eine bedeutende Verkehrsbelastung zu bewältigen haben, muss eine Staubildung im Stadtzentrum, sowie eine Kolonnenbildung in den Quartierzentren verhindert werden.	Dieses Anliegen wird bei der Ausarbeitung des Ausführungsprojektes zum Westast geprüft. Es gilt allerdings zu beachten, dass entsprechend den technischen Vorschriften der umgekehrte Fall höher zu gewichten ist, d.h. in erster Linie ist ein Rückstau auf das übergeordnete Netz, also auf die Nationalstrasse zu vermeiden
O 09	Organisation	Pro Natura	C3	Gesamtprojekt N5	Langsamverkehr	Die direkt mit dem Strassenprojekt zusammenhängenden Teile des Langsamverkehrsnetzes sind parallel und in enger Koordination zum Strassenprojekt durch Fachexperten zu projektieren und in das Detailprojekt zu integrieren.	Das Anliegen wird bei der Ausarbeitung des Ausführungsprojektes zum Westast respektive einer Begleitplanung geprüft.
O 08	Organisation	Fussverkehr	C3	Gesamtprojekt N5	Langsamverkehr	Wir fordern ein Teilprojekt Fuss- und Veloverkehr. In diesem Projekt sind die Massnahmen für die sogn. Zwischenphase (bis zum Beginn des Baus), während des Baus und für den Endausbau aufzuzeigen (inkl. Bestandsaufnahme Fussgängerzählungen).	Das Anliegen wird bei der Ausarbeitung des Ausführungsprojektes zum Westast respektive einer Begleitplanung geprüft.
O 08	Organisation	Fussverkehr	C3	Gesamtprojekt N5	Langsamverkehr	Es sind die Auswirkungen und die Massnahmen bezüglich des Fussverkehrs aufzuzeigen (insb. auch während der Bauphase).	Das Anliegen wird bei der Ausarbeitung des Ausführungsprojektes zum Westast respektive einer Begleitplanung geprüft.
O 02 O 04 O 05 O 06 O 07	Organisation	VCS; Grüne Biel; Pro Velo; Qualitéde Vie Bienne-Ouest; GLP Biel	C3	Gesamtprojekt N5	Langsamverkehr	Der kantonale Radweg entlang der T6 ist unbedingt auf dem zugedeckten Westast inkl. den nötigen Querverbindungen zu führen. Durch den Umweg via Aegertenstrasse wird der Veloverkehr auf eine vielbefahrene Strasse mit einem erhöhten Gefährdungspotential gezwungen. Zudem ist ein kombinierter Velo-Fussweg von der Kreuzung Aebi- / Moserstrasse zum Walslerplatz / Unterer Quai zu erstellen. Dies ist eine wichtige Verbindung nicht zuletzt Richtung See/Gymnasium.	Die Vorschläge sind bei der weiteren Projektoptimierung des Westastes respektive einer Begleitplanung zu prüfen.
O 05 O 07 O 23 O 41		Pro Velo; GLP Biel; SP Biel	C3	Gesamtprojekt N5	Langsamverkehr	Es ist ein mit den lokalen Langsamverkehrsexperten aktualisiertes Netz für den Fuss- und Veloverkehr zu erstellen. Es fehlt eine verbesserte und sichere Verbindung zum Gymnasium (z.B. Anbindung südöstliches Biel an den Walslerplatz-See/Gymnasium).	Die Vorschläge sind bei der weiteren Projektoptimierung des Westastes respektive einer Begleitplanung zu prüfen.
O 05 O 07 O 17	Organisation	Pro Velo; GLP Biel; Grüne Nidau	C3	Gesamtprojekt N5	Langsamverkehr	Aufzeigen, wie das Bahnhofsgebiet für den Langsamverkehr attraktiver wird.	Ist nicht Aufgabe des Richtplans vfm. Wird in der Phase "Ausführungsprojekt" zum Westast geprüft.

Nr.	Absender	Name / Bezeichnung / Ort	Art Nr.	Art des Inhalts	Thema/Kapitel/ Objektblatt	Eingabe	Stellungnahme
O 17	Organisation	Grüne Nidau	C3	Gesamtprojekt N5	Langsamverkehr	Die Aufwertung der übrigen Hauptachsen bringt dem Langsamverkehr keinen Nutzen und führt in der vorliegenden Form sogar zu einem schlechteren Angebot (z.B. kein gleichwertiger Ersatz der bestehenden Velowege entlang der Bernstrasse). Im Bereich des Hauptzielortes, dem Bahnhof Biel, verschlechtert sich die Situation für den ÖV und den Langsamverkehr gar erheblich (Durchfahrwiderstand, Querung Einschnitt, zusätzlich hohe Verkehrsbelastung Salzhausstrasse und Verresiusplatz).	Diese Beurteilung trifft hinsichtlich der vfM nicht zu, da die vfM auf den Hauptachsen auch Verbesserungen für den Langsamverkehr beinhalten. Die Anliegen werden bei der Erarbeitung des Ausführungsprojekte zum Westast respektive einer Begleitplanung geprüft.
O 17	Organisation	Grüne Nidau	C3	Gesamtprojekt N5	Langsamverkehr	Der Langsamverkehr und der ÖV sind im Projekt und in den Richtplänen nur rudimentär berücksichtigt, obwohl im Richtplan vfM als eine wesentliche Zielsetzung die Erhöhung des ÖV und des Langsamverkehrs genannt wird. Es muss ein Langsamverkehrsnetz in der Achse der heutigen Bernstrasse über den Bahnhof Biel, den Verresiusplatz, und bis zur Schüss erstellt werden.	Diese Beurteilung trifft hinsichtlich der vfM nicht zu, da die vfM auf den Hauptachsen auch Verbesserungen für den Langsamverkehr und den Busverkehr beinhalten. Die Anliegen werden bei der Erarbeitung des Ausführungsprojekte zum Westast respektive einer Begleitplanung geprüft.
P 05	Private	Biel	C3	Gesamtprojekt N5	Langsamverkehr	Eine Autobahn wird den Langsamverkehr niemals sanieren können, dies bestätigen heute sämtliche Verkehrsexperten. Diese Probleme können und müssen allein mit „flankierenden Massnahmen“ bewältigt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
O 23 O 41	Organisation	SP Biel; GruppeS	C3	Gesamtprojekt N5	Langsamverkehr	Früher war auf dem zugedeckten Trasse eine Veloverbindung geplant. Diese Verbindung wurde nicht eingezeichnet in den Plänen. Uns scheint es jedoch sehr wichtig, dass gerade diese Verbindung des Langsamverkehrs Nord-Süd durchgehend realisiert werden kann!	Die Eingabe betrifft das GP zum Westast und wird dort behandelt.
O 04 O 05 O 07	Organisation	Grüne Biel; Pro Velo; GLP Biel	C3	Gesamtprojekt N5	Langsamverkehr	Die südliche Öffnung des Westasts im Bereich Bienne Centre ist bis auf Höhe Gurnigelstrasse zu schliessen. So kann die Verbindung für den Langsamverkehr zur Gurnigelstrasse verbessert werden.	Die Eingabe betrifft das GP zum Westast und wird dort behandelt.
O 01 P 26	Organisation Private	Fachverbände BHS, BSA, FSU, SIA; Biel	C4	Gesamtprojekt N5	Verresiusplatz	Es bestehen nach wie vor erhebliche Zweifel, ob der Verresiusplatz genügend Kapazität hat für Autos, Busse und Velos (Rückstau bis auf Autobahn im Tunnel) und daher die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr und die Fahrplansicherheit OeV garantiert werden können. In einer nächsten Bearbeitungsphase erwarten wir deshalb zwingend konkrete Lösungsvorschläge für den Verresiusplatz.	An den Verresiusplatz werden verschiedene, zum Teil widersprüchliche Anforderungen gestellt: Ausreichende Knotenkapazität, Fahrplanstabilität des öV, sichere und direkte Verbindungen für den Langsamverkehr. Es wird Aufgabe der nächsten Projektstufen (Ausführungsprojekt Westast, Detailprojekte und Strassenpläne der vfM) sein, den Knoten so auszugestalten, dass die verschiedenen Anforderungen bestmöglich erfüllt sind. Da es sich beim Verresiusplatz um eine Schnittstelle zwischen Nationalstrasse und städtischem Verkehrsnetz handelt, ist eine aktive Mitarbeit der Stadt Biel zur Lösungsfindung unerlässlich
O 06	Organisation	Qualité de Vie Bienne-Ouest	C4	Gesamtprojekt N5	Verresiusplatz	Der in die Stadt eindringende Motorfahrzeugverkehr muss dosiert werden, damit es am Verresiusplatz/Murtenstrasse nicht zu einem Chaos kommt. Wenn man nicht am Verresiusplatz dosieren kann, dann muss man die Kreuzung beim Bienne-Centre verschieben in Richtung Guido-Müller-Platz (Dosierung auf der Rue de la Gabelle).	Die Eingabe betrifft das GP zum Westast und wird dort behandelt.
O 10	Organisation	Baufachsenioren	C4	Gesamtprojekt N5	Verresiusplatz	Verkehrstechnisch ungelöste Lage am Veresiusplatz; trotz gegenteiligen Behauptungen.	Optimierungen werden in der weiteren Projektierung des Westasts geprüft (siehe Antwort zu O 01)

Nr.	Absender	Name / Bezeichnung / Ort	Art Nr.	Art des Inhalts	Thema/Kapitel/ Objektblatt	Eingabe	Stellungnahme
O 12 O 15 O 16 O 19-21 O 24 O 26 O 28-34 O 36 P 06 P 10 P 20 P 21 P 25	Organisation	Industriebetriebe; Bäcker-Konditoren; ACS; PRR Nidau; EVP Nidau; Pärli; Bisetra; Diametal; K.Rohner; ediprim; TCS;Burggemeinde Biel; EVP Biel; Müller Gleisbau; Funicar; Handelsverein; Räber; Mischler; Moser-Messmer; Moser-Kurath; Camponovo	C4	Gesamtprojekt N5	Verresiusplatz	Hat der Verresiusplatz genügend Kapazität für Autos, Busse und Velos und kann in diesem Zusammenhang die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr und die Fahrplansicherheit des OeV's garantiert werden? Wir befürchten einen Rückstau bis auf die Autobahn im Tunnel. In einer nächsten Bearbeitungsphase sollten diesen Bedenken Rechnung getragen werden.	Optimierungen werden in der weiteren Projektierung des Westasts geprüft (siehe Antwort zu O 01).
O 23 O 41	Organisation	SP Biel; GruppeS	C4	Gesamtprojekt N5	Verresiusplatz	Am Verresiusplatz wird morgens und abends mit Stau zu rechnen sein. Dies ist wiederum für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr ein Problem. Der ÖV und der Langsamverkehr müssen ohne Sicherheitseinbussen und Beeinträchtigungen im Gebiet des Bienne-Centre zirkulieren können. Der MIV muss dabei zeitweise zugunsten dieser beiden zurückstehen.	Optimierungen werden in der weiteren Projektierung des Westasts geprüft (siehe Antwort zu O 01).
O 40	Organisation	Quartierleist Kongresshaus	C4	Gesamtprojekt N5	Verresiusplatz	Der Verresiusplatz, welcher als Kreuzpunkt der Achsen Murten-/Salzhausstrasse und Bahnhof/Mattenstrasse wird zu einer Behinderung.	Optimierungen werden in der weiteren Projektierung des Westasts geprüft (siehe Antwort zu O 01).
P 04 P 05	Private	Zürich; Biel	C4	Gesamtprojekt N5	Verresiusplatz	Der Vollanschluss Bienne Centre dürfte nicht nur die Lebensqualität im Raum Verresiusplatz - Murtenstrasse nachhaltig zerstören. Auch der Öffentliche Verkehr würde durch die vorprogrammierten Rückstaus erheblich beeinträchtigt werden, was negative Auswirkungen für den gesamten städtischen ÖV hätte. Dies zeigte u.a. der Versuch der Gruppe S und des LQV vom 30. Mai 2012.	Optimierungen werden in der weiteren Projektierung des Westasts geprüft (siehe Antwort zu O 01).
O 02 O 04 O 05 O 07	Organisation	VCS; Grüne Biel; Pro Velo; GLP Biel	C4	Gesamtprojekt N5	Verresiusplatz	Der Verresiusplatz muss neu konzipiert werden und ist als städtischer Platz zu gestalten, der Nachweis für eine fuss- und veloverkehrsgerechte Kreuzung ist zu erbringen. Die vorgesehene Verkehrsführung ist untauglich für den Fuss- und Veloverkehr wegen zweistreifigen Kreiselzufahrten, voraussichtlicher zweistreifiger Kreiselfahrbahn und Fussgängerstreifen über zwei Fahrspuren in der gleichen Richtung.	Optimierungen werden in der weiteren Projektierung des Westasts geprüft. Einer fussgängerfreundliche, städtischen Platzgestaltung sind jedoch aufgrund der Funktion und Belastung des Verresiusplatzes Grenzen gesetzt.
O 40	Organisation	Quartierleist Kongresshaus	C5	Gesamtprojekt N5	Diverses	Wir sprechen uns für diesen Anschluss aus.	Wird zur Kenntnis genommen.
O 40	Organisation	Quartierleist Kongresshaus	C5	Gesamtprojekt N5	Diverses	Es ist kein Park&Ride-Ansatz, wie er etwa in Städten wie Lausanne verfolgt wird, mit dem Ziel, den Verkehr von ausserhalb der Agglomeration möglichst auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern um so eine höhere Verkehrsbelastung im Zentrum zu vermeiden, im Richtplan enthalten.	Für das Gesamtverkehrskonzept ist das Agglomerationsprogramm resp. der Richtplan / RGSK Biel-Seeland massgebend. Die Agglomeration Biel weist nur beschränkte Potenziale für ein wirksames Park+Ride auf.
O 04 O 05 O 07 O 17	Organisation	Grüne Biel; Pro Velo; GLP Biel; Grüne Nidau	C5	Gesamtprojekt N5	Diverses	Dem Grundsatz "vermeiden, verlagern, verträglich abwickeln" nachleben und Alternativen in Gesamtverkehrsmodellen und mit städtebaulichen Studien prüfen.	Der Grundsatz liegt dem Agglomerationsprogramm resp. Richtplan / RGSK Biel-Seeland zu Grunde.

Nr.	Absender	Name / Bezeichnung / Ort	Art Nr.	Art des Inhalts	Thema/Kapitel/ Objektblatt	Eingabe	Stellungnahme
O 02	Organisation	VCS	C5	Gesamtprojekt N5	Diverses	Es wird gefordert, erst nach der Realisierung des Ostasts, die Detailplanung des Westasts in Angriff zu nehmen.	Dies würde die zeitliche Lücke zwischen Realisierung des Ost- und Westastes weiter vergrössern und den problematischen Zwischenzustand "Ostast" verlängern.
O 04 O 05 O 07	Organisation	Grüne Biel; Pro Velo; GLP Biel	C5	Gesamtprojekt N5	Diverses	Die weitere Planung des Westastes ist erst nach Inbetriebnahme des Ostastes fortzusetzen, damit die Erkenntnisse aus den vFM Ostast für die vFM Westast einfließen können.	Dies würde die zeitliche Lücke zwischen Realisierung des Ost- und Westastes weiter vergrössern und den problematischen Zwischenzustand "Ostast" verlängern. Auch ohne künstliche Verzögerung können Erfahrungen aus den vFM Ostast für die vFM Westast genutzt werden.
O 03	Organisation	WFF Bern	C5	Gesamtprojekt N5	Diverses	Knotenpunkte wie der Bahnhof oder der Verresiusplatz müssen umfassend beurteilt werden.	Wird in der weiteren Projektierung des Westastes berücksichtigt.
O 04 O 05	Organisation	Grüne Biel; Pro Velo	C5	Gesamtprojekt N5	Diverses	Auswirkungen des Westastes auf die Gesamtverkehrssituation aufzeigen unter spezieller Beachtung des Fuss- und Veloverkehrs. Die regierungsrätlichen Richtlinien bzgl. einer Reduktion des Gesamtverkehrs werden missachtet. Die Betrachtung der Gesamtverkehrssituation mit allen Verkehrsarten - auch dem Regiotram - fehlt.	Die N5 ist integrierender Bestandteil des Richtplans RGSK Biel-Seeland resp. des Agglomerationsprogramms, welches die Gesamtverkehrssituation inklusive Siedlung berücksichtigt. Die Realisierung der Nationalstrasse stellt dabei eine Vorgabe dar.
G 01 O 12 O 15 O 16 O 19 O 21 O 22 O 24 O 26 O 28-30 O 33 O 36 O 38 P 06 P 07 P 10 P 15 P 17 P 20-22 P 25	Gemeinden; Organisation; Private	Studen; Industriebetriebe; Bäcker-Konditoren; ACS; PRR Nidau; Pärli; Revistag; Bisetra; Diametal; K.Rohner; ediprim; TCS; Müller Gleisbau; Handelsverein; FDP Biel-Seeland; Räber; Jenni; Mischler; Simon; Schloss-Beck Nidau; Moser- Messmer; Moser- Kurath; Zbinden; Camponovo	D	Zustand Ostast		Neben der zu erwartenden Verkehrszunahme nach der Fertigstellung des Ostastes, bereitet uns auch der 15-Minuten-Takt der BTI (mit geschlossenen Barrieren auf der Bernstrasse) Sorgen.	Der 15-Minuten-Takt existiert bereits heute. Eine Verschärfung würde sich mit dem Regiotram ergeben (7.5-Minuten-Takt). Die Problematik muss bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes zum Ostast berücksichtigt werden.
G 01	Gemeinde	Studen	D	Zustand Ostast		Zwischen Eröffnung Ostast (2017) und Inbetriebnahme Westast (2030) sollen vFM zur Kapazitätserhöhung auf der Strecke Brügghoos bis Seefelskreisel umgesetzt werden.	Die Erarbeitung eines Lösungskonzeptes für den Zustand Ostast, welches nebst strassenseitigen Massnahmen auch ein Mobilitätskonzept beinhaltet, wird unterstützt.
G 02	Gemeinde	Port	D	Zustand Ostast		Es zeichnet sich ein besonders kritischer Verkehrszustand nach der Eröffnung des N5-Ostasts ab. Der durch Port führenden Verbindung zum rechten Seeufer (Wehrbrücke-Allmendstrasse/Hauptstrasse) wurde zu wenig Beachtung geschenkt (Kapazitätsengpass und Sanierungsbedarf Lärm). Der Gemeinderat beantragt, auf die Eröffnung des N5-Ostasts spezifische vFM für einen Zustand ohne N5-Westast zu planen und umzusetzen.	Die Erarbeitung eines Lösungskonzeptes für den Zustand Ostast, welches nebst strassenseitigen Massnahmen auch ein Mobilitätskonzept beinhaltet, wird unterstützt.

Nr.	Absender	Name / Bezeichnung / Ort	Art Nr.	Art des Inhalts	Thema/Kapitel/ Objektblatt	Eingabe	Stellungnahme
G 05	Gemeinde	Nidau	D	Zustand Ostast		Der Gemeinderat fordert, dass eine Planung und Realisierung von verkehrlichen flankierenden Massnahmen für die Übergangszeit bis zur Eröffnung des Westastes umgehend mit allen beteiligten Partnern an die Hand genommen wird.	Die Erarbeitung eines Lösungskonzeptes für den Zustand Ostast, welches nebst strassenseitigen Massnahmen auch ein Mobilitätskonzept beinhaltet, wird unterstützt.
O 04 O 05 O 07	Organisation	Grüne Biel; Pro Velo; GLP Biel	D	Zustand Ostast		Darstellen, wie der Verkehr bis 2030 funktioniert, auch der Fuss- und Veloverkehr.	Die Erarbeitung eines Lösungskonzeptes für den Zustand Ostast, welches nebst strassenseitigen Massnahmen auch ein Mobilitätskonzept beinhaltet, wird unterstützt.
O 11	Organisation	s.b/b	D	Zustand Ostast		Nach der Inbetriebnahme des Ostastes im Jahr 2016 wird über eine längere Zeitdauer (10 Jahre und mehr) ein äusserst problematischer Übergangszustand auf die Region zukommen. Es müssen dringend eine Strategie entwickelt und entsprechende Massnahmen vorbereitet werden, welche die Mobilität sicherstellen und eine weitere Entwicklung ermöglichen. Wir schlagen vor, das Vorgehen an einer Zusammenkunft mit den Verantwortlichen des Kantons, der Region und der Gemeinden zu erörtern.	Die Erarbeitung eines Lösungskonzeptes für den Zustand Ostast, welches nebst strassenseitigen Massnahmen auch ein Mobilitätskonzept beinhaltet, wird unterstützt.
O 12-16 O 19-22 O 24 O 26 O 28-34 O 36 O 38 P 06 P 07 P 10 P 15 P 17 P 20 P 21 P 22 P 25	Organisation; Private	Industriebetriebe; Verkauf Schweiz; Bäcker-Konditoren; ACS; PRR Nidau; EVP Nidau; Pärli; Revistag; Bisetra; Diametal; K. Rohner; ediprim; TCS; Burgergemeinde Biel; EVP Biel; Müller Gleisbau; Funicar; Handesverein; FDP Biel-Seeland; Räber; Jenni; Mischler; Simon; Schloss-Beck Nidau; Moser- Messmer; Moser- Kurath; Zbinden; Camponovo	D	Zustand Ostast		Wir regen an, dass zwischen dem Zeitpunkt der Eröffnung des Ostastes (2016/2017) bis zur Inbetriebnahme des Westastes (frühestens 2030) flankierende Massnahmen zur Kapazitätserhöhung auf der Strecke Brüggmoos bis Seefeiskreisel umgesetzt werden.	Der Vorschlag ist im Rahmen des zu erarbeitenden Lösungskonzeptes für den Zustand Ostast zu prüfen.
O 18	Organisation	FDP Nidau	D	Zustand Ostast		Was uns allerdings grosse Sorgen bereitet, ist die Zeit zwischen der Eröffnung des Ostastes bis zur Inbetriebnahme des Westastes. Während dieser Zeit rechnen wir mit einer markanten Zunahme des Verkehrs auf der Bernstrasse und eine damit verbundene Überflutung des Guido-Müller-Platzes. Wir befürchten, dass der Guido-Müller-Platz dieses erhöhte Verkehrsaufkommen nicht verkraftet. Wir regen deshalb an, dass diesem Zustand mit entsprechenden verkehrlichen Massnahmen entgegen gewirkt wird. Wir sehen z.B. die Möglichkeit, einen Teil des Verkehrs von der Bernstrasse über die Keltenstrasse nach Biel zu leiten und damit den Guido-Müller-Platz zu entlasten.	Der Vorschlag ist im Rahmen des zu erarbeitenden Lösungskonzeptes für den Zustand Ostast zu prüfen.
O 20	Organisation	EVP Nidau	D	Zustand Ostast		Wir empfehlen die Realisierung einzelner Projektteile, wie z.B. den Bau des Portunnels, zu beschleunigen und vorzuziehen (das erhebliche Verkehrszunahme).	Der Vorschlag ist im Rahmen des zu erarbeitenden Lösungskonzeptes für den Zustand Ostast zu prüfen.

Nr.	Absender	Name / Bezeichnung / Ort	Art Nr.	Art des Inhalts	Thema/Kapitel/ Objektblatt	Eingabe	Stellungnahme
P 14	Private	Nidau	D	Zustand Ostast		Sorgen machen uns die lange Bauzeit, sowie eventuelle Uebergangszeiten zwischen dem Baubeginn Westast und der Inbetriebnahme des Ostasts. Um die damit verbundenen Probleme zu minimieren bitten wir Sie Etappierung der Bauwerke intensiv zu prüfen um eventuelle Entlastungen durch den vorzeitigen Bau und Inbetriebnahme z.B. des Porttunnels, des Weidteiletunnels (teilweise) oder anderer Bauwerke zu realisieren.	Der Vorschlag ist im Rahmen des zu erarbeitenden Lösungskonzeptes für den Zustand Ostast zu prüfen.
P 23	Private	Biel	D	Zustand Ostast		Wie wird der Verkehr mit der zu erwartenden Zunahme vom Brüggrnoos Richtung Neuenburg durch die Stadt geführt vom Moment der Eröffnung des Ostasts bis zur Inbetriebnahme des Westasts? Da werden flankierende Massnahmen zur Kapazitätserhöhung nötig sein.	Die Erarbeitung eines Lösungskonzeptes für den Zustand Ostast, welches nebst strassenseitigen Massnahmen auch ein Mobilitätskonzept beinhaltet, wird unterstützt.
<p>Der vorliegende Mitwirkungsbericht wurde am 23.10.2012 durch die Begleitgruppe vFM behandelt und am 2.11.2012 durch das Leitungsgremium der Konferenz Agglomeration Biel verabschiedet.</p> <p>R. Hartmann, BHP Raumplan AG, 15.11.2012</p>							

Übersicht der Mitwirkenden

Absender	Nr.	Name/Organisation	Adresse	PLZ	Ort
Fachstellen Kanton	F 01	Werner Könitzer, Regierungsstatthalter	Hauptstrasse 6	2560	Nidau
	F 02	beco Berner Wirtschaft, Immissionsschutz	Laupenstrasse 22	3011	Bern
	F 03	Fachausschuss Lärm, Amt für Umweltkoordination und Energie	Reiterstrasse 11	3011	Bern
Gemeinden	G 01	Gemeinde Studen	Hauptstrasse 61	2557	Studen
	G 02	Gemeinde Port	Lohngasse 12	2562	Port
	G 03	Stadt Biel	Mühlebrücke 5	2501	Biel
	G 04	Gemeinde Brügg	Mettgasse 1	2555	Brügg
	G 05	Stadt Nidau	Schulgasse 2	2560	Nidau
	G 06	Gemeinde Ipsach	Dorfstrasse 8	2563	Ipsach
	G 07	Gemeinde Orpund	Gottstattstrasse 12	2552	Orpund
Organsiationen:	O 01	Fachverbände BHS, BSA, FSU, SIA			
- Parteien	O 02	VCS Regionalgruppe Biel	Postfach1314	2500	Biel
- Vereine	O 03	WFF Bern	Bollwerk 35	3011	Bern
- Verbände	O 04	Grüne Biel	Postfach 514	2501	Biel
- Firmen	O 05	Pro Velo Biel/Bienne-Seeland	Postfach 4101	2500	Biel
	O 06	Qualité de Vie Bienne-Ouest LQV	Case postale	2501	Bienne
	O 07	Grünliberale Partei Biel		2502	Biel
	O 08	Fussverkehr Bern	Münzrain 10	3005	Bern
	O 09	Pro Natura Seeland	Postfach 947	2501	Biel
	O 10	Baufachsenioren des Maspo-Stammes	A.-Aebi-Str. 62	2503	Biel
	O 11	Verein seelnad.biel/bienne	Fliederweg 10	3000	Bern
	O 12	Organisation Industriebetriebe Bözingenfeld	Postfach 8259	2500	Biel
	O 13	Verkauf Schweiz	Postfach 1817	2501	Biel
	O 14	Netzwerk Bielersee	Postfach	2501	Biel
	O 15	Bäcker-Konditorenmeisterverband Biel-Seeland	Hauptstrasse 9d	2575	Gerolfingen
	O 16	ACS Sektion Seeland-Jura	Hugi-Strasse 2	2501	Biel
	O 17	Grüne Nidau		2560	Nidau
	O 18	FDP Nidau	Postfach	2560	Nidau
	O 19	PRR Nidau	Unterer Kanalweg 3	2560	Nidau
	O 20	EVP Nidau	Aalmattenweg 28	2560	Nidau
	O 21	Pärlü	Renferstrasse 4	2500	Biel
	O 22	Revistag Treuhand AG	Karl-Neuhausstrasse 8	2502	Biel
	O 23	SP Biel	Postfach 1169	2501	Biel
	O 24	Bisetra AG	Seevorstadt 17	2501	Biel
	O 25	Engel	Gottstattstrasse 16	2500	Biel
	O 26	Diametal	Solothurnstrasse 136	2500	Biel
	O 27	GebelGebel	Robert-Walser-Platz 7	2501	Biel
	O 28	K. Rohner Raumplaner BSP	Pavillonweg 2a	2502	Biel
	O 29	ediprim Ag	Oppligerstrasse 15	2501	Biel

Absender	Nr.	Name/Organisation	Adresse	PLZ	Ort
	O 30	TCS Sektion Biel/Bienne-Seeland	Postfach 3431	2500	Biel
	O 31	Bürgergemeinde Biel	Reuchenettestrasse 129	2504	Biel
	O 32	EVP Biel	Schösslistrasse 75	2504	Biel
	O 33	Müller Gleisbau AG	J. Verresiusstrasse 8	2502	Biel
	O 34	Funicar Immobilien AG	Seevorstadt 17	2501	Biel
	O 35	Union du commerce et de l'industrie du canton de berne Section Jura bernois	Place Robert-Walser 7	2501	Biel
	O 36	Handels- und Industrieverein des Kantons Bern Sektion Biel-Seeland	Robert-Walser-Platz 7	2501	Biel
	O 37	City Biel-Bienne	Robert-Walser-Platz 7	2501	Biel
	O 38	FDP Biel-Seeland	Postfach 593	2501	Biel
	O 39	FDP Biel	Postfach 466	2501	Biel
	O 40	Quartierleist Zukunft/Kongresshaus Biel	Freiburgstrasse 54	2503	Biel
	O 41	GruppeS	Ganguilletweg 2	2503	Biel
Private	P 01	Rita Blickenstorfer Hirt	Aegertenstrasse 2	2562	Port
	P 02	Danielle und André Müller	Schützenmattweg 3	2560	Nidau
	P 03	E. Flückiger	Goldgrubenweg 65	2504	Biel
	P 04	Gabriela Neuhaus	Oberwiesenstrasse 70	8050	Zürich
	P 05	Lotti und Hans Neuhaus	Sandrainstrasse 3	2503	Biel
	P 06	Jürg Räber	Pentaweg 16	2552	Orpund
	P 07	Hanna Jenni	Lyss-Strasse 48	2560	Nidau
	P 08	Robert Liechti	Knettnauweg 3	2560	Nidau
	P 09	Patrick Eggli	Chemin de Vignes 26	2503	Biel
	P 10	R. + S. Mischler	Martiweg 49	2560	Nidau
	P 11	M. + M.Th. Döhrbeck	Grasgarten 1	2560	Nidau
	P 12	Stefan und Helen Rohrbach Christine und Ulrich Sieber Anne-Marie und Urs Reinhardt	Eduard-Will-Strasse 7 Strandweg 11a Egliweg 9	2560	Nidau
	P 13	Stefan Rohrbach	Eduard-Will-Strasse 7	2560	Nidau
	P 14	Rudolf und Ruth Lichtenberger	Lyss-Strasse 50	2560	Nidau
	P 15	Fam. J. Simon-Rohrbach	Rönnerbachweg 2	2560	Nidau
	P 16	Peter Grandjean	Strandweg 10	2560	Nidau
	P 17	Schloss-Beck GmbH	Hauptstrasse 17	2560	Nidau
	P 18	Hans Peter und Verena Jungi-Peter	Knettnauweg 3	2560	Nidau
	P 19	Martin Schmitz	Gerberweg 65	2560	Nidau
	P 20	Heinz und Elsbeth Moser-Messmer	Alleestrasse 22	2503	Biel
	P 21	Peter und Hela Moser-Kurath	Seevorstadt 17	2502	Biel
	P 22	R. Zbinden			
	P 23	Kurt Tanner	Rüsclistrasse 6	2502	Biel
	P 24	Denis et Ursula Rossel	Rue Moser 10b	2503	Biel
	P 25	Sidney M. Camponovo	Alexander-Schöni-Strasse 69	2503	Biel
	P 26	Ruedi Wirz	Mon-Désirweg 2	2503	Biel