



04. Gesamtmobilitätsstudie Biel West - Planungskredit

Ressort
Sitzung

Präsidiales
15.06.2023

Der Stadtrat genehmigt die Erarbeitung einer Gesamtmobilitätsstudie Biel West und bewilligt dafür einen Planungskredit von 75 000 Franken inkl. MWST.

nid 6.1.3 / 5.22

Sachlage / Vorgeschichte

Gemäss Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz von 1960 besteht in Biel/Bienne eine Netzlücke. Das erarbeitete Ausführungsprojekt zur A5 Westumfahrung von Biel/Bienne wurde im März 2017 vom Kanton (unter Einbezug der betroffenen Gemeinden und Organisationen) beim Bund zur Genehmigung eingereicht. Gegen das Ausführungsprojekt gingen während der öffentlichen Planaufgabe rund 600 Einsprachen ein, darunter auch von den Städten Biel und Nidau. Zudem formierten sich mehrere aktive Gegenkomitees. Basierend auf dem Entscheid der Behördendelegation bildete sich Anfang 2019 eine Dialoggruppe aus Befürworter/-innen und Gegner/-innen der geplanten Westumfahrung.

Im Dezember 2020 hat die Behördendelegation A5 Umfahrung Biel den Schlussbericht mit den Empfehlungen der Dialoggruppe zur Kenntnis genommen. Die Behördendelegation (BHD) hat beschlossen, den Empfehlungen aus dem Prozess zu folgen und die Abschreibung des Ausführungsprojekts A5 Westumfahrung Biel zu beantragen. Weiterverfolgt werden soll der Zubringer rechtes Bielerseeufer mit dem Portttunnel. Neben einer Machbarkeitsstudie für eine langfristige Lösung, soll der Fokus auch auf kurz- und mittelfristige Massnahmen gelegt werden.

Nach dem Abschluss des Dialogprozesses und der damit verbundenen Abschreibung des Westastprojekts in Biel wurde anfangs Januar 2021 die übergeordnete Projektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau» (kurz EBBN) gebildet. Diese widmet sich der Nachbearbeitung der Empfehlungen des Dialogprozesses. Aus dem Dialogprozess resultieren verschiedene Empfehlungen wie die Abschreibung des Westastprojekts, ein gesamtheitliches Projekt für die Achse Bruggmoos-Neuenburgstrasse, die Stärkung des öV-Systems und der Veloinfrastruktur, die Überprüfung der Zweckmässigkeit eines Portttunnels und die Prüfung der Schliessung der Nationalstrassennetzlücke in Biel. Diese Fragen sollen nicht isoliert beantwortet werden – sondern sind gesamtheitlich eingebettet in die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens und der Siedlung zu betrachten.

Als übergeordnete Studie von EBBN soll nun eine Gesamtmobilitätsstudie im Raum Biel/Bienne West durchgeführt werden. Damit ist in gesamtheitlicher Weise der Nutzen und die Zweckmässigkeit der Infrastrukturelemente Portttunnel und Juratunnel zu prüfen. Im Vordergrund steht die Klärung der Frage, ob diese Infrastrukturelemente zu einem nachhaltigen und funktionierenden Gesamtverkehrssystem beitragen und welchen Beitrag alternative Lösungen leisten können. Diese Studie folgt mit dem ganzheitlichen Ansatz diversen Empfehlungen aus dem Dialogprozess. Die entsprechende Studie soll partnerschaftlich unter der EBBN finanziert

werden. Die Partner sehen dazu einen Kostenrahmen von CHF 500 000 (inkl. MWST) vor. Mit dem nachfolgenden Antrag werden den kreditkompetenten Organen von Kanton, Nidau, Biel, Ipsach, Port und Brugg die entsprechenden Kreditanteile unterbreitet.

Projekt

Ziele, Vorgehen und Termine

Mit einer Gesamtmobilitätsstudie will EBBN in gesamtheitlicher Weise den Nutzen und die Zweckmässigkeit der Infrastrukturelemente Porttunnel und Juratunnel prüfen. Im Vordergrund steht die Klärung der Frage, ob diese Infrastrukturelemente zu einem nachhaltigen und funktionierenden Gesamtverkehrssystem¹ beitragen und welchen Beitrag alternative Lösungen leisten können. Mit dem Einbezug der Alternativen wird explizit geprüft, ob die Ziele im Bereich Mobilität und Raumplanung gemäss dem Zukunftsbild und dem regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept² (RGSK) Seeland.biel/bienne auch mit anderen Massnahmen erreicht werden können.

Die Gesamtmobilitätsstudie dient als Ergänzung resp. Vertiefung der Planungen der Region und soll aktualisierte Grundlagen für die zukünftigen Planungen von Bund, Kanton, Region und Gemeinden liefern. Dies mit dem Ziel aufzuzeigen, in welche Richtung diese Planungen (z.B. Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK), Agglomerationsprogramme (AP) etc.) sich weiterentwickeln müssen.

Die in der Gesamtmobilitätsstudie zu beantwortenden Fragen sollen auf relativ hoher «Flughöhe» die Strukturen, Wechselwirkungen und Abhängigkeiten aufzeigen. Sie stellt den ersten Schritt der konzeptionellen Planung dar. Erst nach Vorliegen deren Ergebnisse können Grundsatzentscheide zu Porttunnel, Juratunnel und Alternativen gefällt und ggf. weiterführende Planungen in die Wege geleitet werden. Die Alternativen werden auf Stufe Konzept beschrieben und sind nicht im Detail auszuarbeiten. Neben den fachlichen Fragestellungen soll die Studie zusätzlich grob aufzeigen, wie die erarbeiteten Ergebnisse der Gesamtmobilitätsstudie in die ordentlichen Strukturen und Planungen der Behörden überführt werden können. In der Gesamtmobilitätsstudie werden die bestehenden sowie laufenden Planungen und Projektierungen der Behörden (AP, RGSK etc.) berücksichtigt. Sie können jedoch neu beurteilt werden, wenn die Studie zum Ergebnis gelangt, dass es nachweisbar andere wirksamere Massnahmen gibt.

Methodisch werden in der Gesamtmobilitätsstudie verschiedene Varianten für die Optimierung des Verkehrssystems (Porttunnel, Juratunnel, alternative Massnahmen) unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger beleuchtet. Die Bewertung soll gesamtheitlich erfolgen (Mobilität, Verkehr, Siedlung und Landschaft). Aufgrund der Fragestellung der Gesamtmobilitätsstudie wird der Studienperimeter weitergefasst als der Perimeter von EBBN. Dazu umfasst die Studie die Gebiete des linken und rechten Bielerseeufers (mit Fokus auf die Hauptverkehrsachsen). Damit wird der Ganzheitlichkeit der Fragestellung Rechnung getragen.

¹ Ein nachhaltiges und funktionierendes Gesamtverkehrssystem ist dabei angelehnt an die 4V-Gesamtmobilitätsstrategie des Kanton Bern (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen).

² [RGSK 2021](#)

Es ist vorgesehen, dass die Arbeiten der Studie per Herbst 2023 starten werden. Der Abschluss der Studie wird bis Mitte 2025 erwartet. Danach sollen die anstehenden Planungen und Projekte in die ordentlichen Strukturen der Behörden überführt werden.

Organisation und Partizipation

Einzelstudie im Rahmen von EBBN

Die Projektorganisation EBBN hat die Aufgabe, die verkehrliche und räumliche Entwicklung im Raum Biel/Bienne West bis Mitte 2025 abzustimmen. Die EBBN ist ein Sondergefäss, welches zusätzlich zu den normalen Planungsprozessen der Behörden eingesetzt wurde. Sie nimmt sich übergeordnet und gesamtheitlich den komplexen Fragestellungen mit hohem Koordinationsbedarf aus dem Schlussbericht des Dialogprozesses Westast Biel an und stellt Kommunikation und Partizipation zu den übergeordneten Themen sicher.

Die EBBN setzt sich aus Vertretenden des Kantons Bern, den Städten Nidau und Biel, den Gemeinden Port, Brugg und Ipsach sowie dem Verein seeland.biel/bienne zusammen. Die Finanzierung der EBBN ist bereits durch alle Partner bis Mitte 2025 gesichert. Die Gesamtmobilitätsstudie ist als Einzelstudie mit hohem Koordinationsbedarf separat zu finanzieren.

Projektorganisation

Die Gesamtmobilitätsstudie wird in einer separaten Projektorganisation unter dem Dach von EBBN erarbeitet. Die Projektleitung obliegt der Region seeland.biel/bienne. Das Projektteam besteht aus einem Vertretenden der Region seeland.biel/bienne, dem Kanton Bern, der Stadt Nidau und Biel/Bienne sowie den Gemeinden Ipsach, Port und einer externen Bauherrenunterstützung. Gesteuert wird die separate Projektorganisation mit den ordentlichen Gremien von EBBN.

Partizipation

Für die Partizipation werden zusätzlich separate Gefässe genutzt. Insbesondere ist ein Begleitgefäss für die Gemeinden ausserhalb EBBN vorgesehen. In diesem können die umliegenden Gemeinden, welche im Planungssperimeter der Studie liegen, direkt mit Informationen bedient werden. Dieses Begleitgefäss besteht aus EBBN (Kanton, Region, Städte Nidau und Biel, Gemeinden Brugg, Port, Ipsach) sowie den Gemeinden Twann-Tüscherz, Ligerz, La Neuveville, Sutz-Lattrigen, Mörigen, Täuffelen und Hagneck.

Weiterhin dient das EBBN-Forum als Plattform für den übergeordneten Austausch mit den Interessensgruppen und Fachverbänden. Parallel wird das Stadtlabor einbezogen. Dieses dient als Gefäss für den technischen und fachlichen Austausch mit ausgewählten Fachverbänden.

Der Einbezug der breiten Bevölkerung ist im Rahmen einer üblichen Mitwirkung vorgesehen. Aufgrund des grossen Perimeters der Studie soll eine elektronische Mitwirkung zu den Endergebnissen durchgeführt werden.

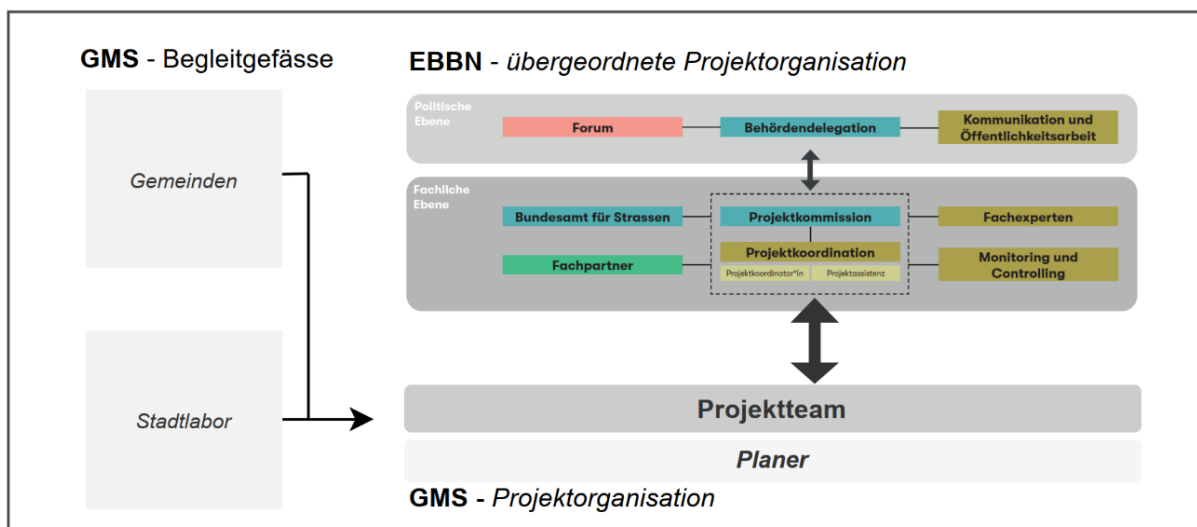


Abb. Projektorganisation der Gesamtmobilitätsstudie Biel West

Nutzen für die Partner von EBBN

Nach dem Abschluss des Dialogprozesses und der damit verbundenen Abschreibung des Westastprojekts besteht mit dem Zukunftsbild eine Vision, wie sich Raum und Verkehr entwickeln sollen. Die bisher noch ungeklärten Fragen zu einem Porttunnel und der langfristigen Schliessung der Nationalstrassen-Netzlücke in Biel führen zu Planungsunsicherheit und blockieren unter anderem auch laufende Entwicklungen.

Mit dieser Gesamtmobilitätsstudie steht den Partnern von EBBN nach Abschluss eine koordinierte Grundlage zur Verfügung. Die Studie ermöglicht, Richtungsentscheide für ein nachhaltiges und funktionierendes Gesamtverkehrssystem zu treffen.

Neben den Fragen, ob der Juratunnel und oder der Porttunnel zu einem nachhaltigen und funktionierenden Gesamtverkehrssystem beitragen, werden in der Studie die Fragen nach Alternativen und deren Wirkungen beantwortet. Somit steht den Partnern mit den Ergebnissen der Studie ein breiter Fächer von abgestimmten und belastbaren Lösungen im Bereich Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr (MIV) zur Verfügung, deren Planung vorangetrieben werden kann.

Zudem wird mit der Studie Planungssicherheit geschaffen und die Planungsblockaden bei den Partnern der EBBN aufgelöst bzw. zukünftig verhindert (wie z.B. im Gebiet Schürlirain in Ipsach). Die Beteiligung der Gemeinden an der Studie sichert ihnen Mitsprache bei den richtungsweisenden Diskussionen zur Infrastrukturentwicklung der Region für die nächsten Jahrzehnte.

Geprüfte Varianten

Das vorliegende Projekt ist das Resultat vertiefter Überlegungen im Rahmen eines iterativen Prozesses. Nach jedem Schritt dieses Prozesses wurden die Optionen mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis weiterverfolgt und konsolidiert, sodass den Erwartungen und Anforderungen aus dem Dialogprozess A5 am besten Rechnung getragen und ein rationeller Umgang mit den beschränkten Ressourcen der Stadt Nidau und weiteren involvierten Planungspartner gewährleistet werden können. Der vorliegende Kreditantrag stützt sich auf das Resultat dieses

Prozesses. Dementsprechend ist es nicht möglich, Varianten zu präsentieren, welche zu einem vergleichbaren Resultat führen würden.

Konsequenzen bei Nichtumsetzung

Sollte das finanzkompetente Organ dem vorliegenden Kreditantrag nicht zustimmen, würden wichtige Fragen ungeklärt bleiben, was sich negativ auf die städtebauliche, gesellschaftliche, verkehrliche und wirtschaftliche Entwicklung der Region Biel auswirken würde. Die bisher noch ungeklärten Fragen zu einem Porttunnel und der langfristigen Schliessung der Nationalstrassen-Netzlücke in Biel führen weiterhin zu Planungsunsicherheit und blockieren unter anderem auch laufende Entwicklungen.

Kosten

Die Gesamtkosten für die Durchführung der Gesamtmobilitätsstudie Biel West werden auf 500 000 Franken inkl. MWST geschätzt, wovon 75 000 Franken inkl. MWST zu Lasten der Stadt Nidau fallen.

Die Leistungen für die Beantwortung der Fragestellungen sind anhand eines «Design to Cost» Ansatzes an die nachfolgenden Kostenpakete anzulehnen.

Kostenpakete			
Planerleistungen	CHF	320'000	
Leistungen Partizipation & Kommunikation	CHF	75'000	
Leistungen Projektleitung inkl. Bauherrenunterstützung	CHF	105'000	
Total inkl. MWST	CHF	500'000	

Die Behördendelegation hat den Kostenteiler für die Finanzierung der Gesamtmobilitätsstudie beraten und zuhanden der finanzkompetenten Organe verabschiedet. Für die Durchführung der Gesamtmobilitätsstudie soll der folgende Kostenteiler zur Anwendung kommen:

Kostenteiler			
Kanton	40%	CHF	200'000
Biel	30%	CHF	150'000
Nidau	15%	CHF	75'000
Ipsach	5%	CHF	25'000
Port	5%	CHF	25'000
Brügg	5%	CHF	25'000
Total inkl. MwSt.	100%	CHF	500'000

Der Kostenteiler richtet sich nach dem Kostenteiler gemäss Gemeinschaftsbudget der EBBN, weist aber eine höhere Kostenbeteiligung der Gemeinden Ipsach, Port und Brügg auf, aufgrund des konkreten Nutzens für diese Gemeinden.

Die entsprechenden Mitglieder der Behördendelegation unterbreiten gestützt darauf nun ihren Organen die Kreditanträge zur Finanzierung ihres Kostenanteils an der Durchführung der Gesamtmobilitätsstudie Biel West.

Die Stadt Nidau soll sich mit 75 000 Franken inkl. MWST an der Finanzierung der Gesamtmobilitätsstudie Biel West beteiligen.

Die Kredite werden generell unter der Voraussetzung gesprochen, dass die weiteren Projektpartner sich, gemäss Aufstellung, an den Kosten beteiligen.

Personelle Auswirkungen

Obwohl die personellen Ressourcen begrenzt sind, soll das Vorhaben vorderhand mit den vorhandenen Ressourcen bewältigt werden.

Finanzielle Auswirkungen

Jährliche Folgekosten

Folgekosten sind für den Kreditbeschluss transparent darzulegen. Zusammen mit dem Kreditbeschluss gelten die Folgekosten ebenfalls als beschlossen. Sie werden jährlich als gebundene Ausgaben in der Erfolgsrechnung belastet.

Kapitalfolgekosten

Ab Inbetriebnahme entstehen nachfolgende Kapitalfolgekosten:

Abschreibungsaufwand Nutzungsdauer 10 Jahre	CHF	7'500.00
Kalkulatorische Zinskosten 3%	CHF	1'125.00
Total Kapitalfolgekosten	CHF	8'625.00

Auswirkungen auf das Finanzhaushaltsgleichgewicht

Das Projekt belastet den Allgemeinen Haushalt. Die neuen wiederkehrenden Kosten von 8 625.00 Franken belasten die Erfolgsrechnung. Das Finanzhaushaltsgleichgewicht überprüft der Gemeinderat jeweils mit dem Budget resp. mit der Finanzplanung. Hierbei müssen mit entsprechenden Priorisierungen oder Kompensationen die Tragbarkeit im Sinne der finanzpolitischen Zielsetzungen sichergestellt werden.

Die Investition war in der Finanzplanung noch nicht eingestellt.

Somit setzt sich die Summe für die Bestimmung der finanzrechtlichen Zuständigkeit wie folgt zusammen:

Einmalige Ausgaben als Objektkredit zu Lasten Investitionsrechnung	CHF	75'000.00
Massgebende Summe für die finanzrechtliche Zuständigkeit	CHF	75'000.00

Der vorliegende Kreditantrag ist ein Teilprojekt aus EBBN. Somit unterliegt der Kreditbeschluss dem Stadtrat.

Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der allgemeinen Liquiditätsbewirtschaftung.

Konto und Rechnungsjahr

Konto 7900.5290.xx in den Jahren 2023 - 2025.

Anlagebuchhaltung

- ☒ Bei der vorliegenden Investition handelt es sich um eine neue Anlage.
- ☐ Bei der vorliegenden Investition handelt es sich um eine Ersatzinvestition für eine Anlage ohne Restbuchwert.
- ☐ Bei der vorliegenden Investition handelt es sich um eine Ersatzinvestition für eine Anlage mit einem Restbuchwert von X Franken. Dieser Anlagewert ist somit gemäss Artikel 83 Absatz 3 Gemeindeverordnung sofort ausserplanmässig abzuschreiben. Die Abschreibung erfolgt, sobald der vorliegende Kredit gesprochen wurde.

Termine

2023 - 2025

Zustimmungen

Die Gesamtmobilitätsstudie Biel West erfolgt nur, wenn alle sechs Partner zustimmen.

Beschlussentwurf

Der Stadtrat von Nidau, gestützt auf Artikel 54 Absatz 1 Buchstabe a der Stadtordnung, beschliesst:

1. Unter Vorbehalt, dass alle Projektpartner zustimmen, wird die Erarbeitung einer Gesamtmobilitätsstudie Biel West genehmigt und dafür ein Planungskredit von 75 000 Franken inkl. MWST bewilligt.
2. Teuerungsbedingte Mehraufwendungen gelten als genehmigt.
3. Mit dem Vollzug wird der Gemeinderat beauftragt. Der Gemeinderat kann diese Kompetenz an die zuständige Verwaltungsabteilung delegieren.

2560 Nidau, 16. Mai 2023 sta

NAMENS DES GEMEINDERATES NIDAU

Die Stadtpräsidentin Der Stadtschreiber

Sandra Hess

Stephan Ochsenbein

Beilage (nur GPK und Fraktionspräsidien):

Vorgehenskonzept Gesamtmobilitätsstudie Biel West vom 24. April 2023