

Mitwirkung Regiotram: Stellungnahme

Rückfragen	glp Biel/Bienne-Seeland Tel: 078 788 23 93 email: seeland@grunliberale.ch
Datum	13. März 2010

Inhalt

- Neue ÖV-Achse
- Linienführung
- Buskonzept
- Fragebogen
- Anhang: Grafische Darstellung der vorgeschlagenen Linienführung

Neue ÖV-Achse

Die Grünliberalen befürworten die Schaffung einer neuen, leistungsfähigen ÖV-Achse durch Biel/Bienne. Die prognostizierten Verkehrszunahmen, die geplanten Projekte im Bözingenfeld und rund um die Omega sowie die mittelfristigen Entwicklungspotentiale im Bereich Rangier- und Güterbahnhof verlangen nach einer besseren Erschliessung dieser Gebiete durch den ÖV. Der öffentliche Verkehr muss auch im Hinblick auf die Eröffnung der A5-Umfahrung konkurrenzfähig bleiben, um eine nachhaltige Mobilität zu gewährleisten.

Regiotram

Die Grünliberalen unterstützen das Vorhaben, die neue ÖV-Achse mit einem Tram zu betreiben. Die beschränkte Kapazität des Schienennetzes lässt die Variante „Stadtbahn“ wenig sinnvoll erscheinen. Gegenüber dem Busbetrieb hat das Tram klare Vorteile, welche zu Gunsten einer Tramlinie entschieden haben. Neben einem deutlich höheren Nutzen (Komfort, Reisegeschwindigkeit, Kapazität) löst eine fixe Tramlinie bedeutend grössere städtebauliche Impulse aus als ein Bus. Schliesslich schafft das Tram auch eine Durchmesserlinie, durch welche die Region näher zusammen rückt. Die Grünliberalen werden dafür besorgt sein, dass der Nutzen der geplanten Tramlinie noch weiter gesteigert wird, indem sie sich für Korrekturen an der Linienführung einsetzen um die Zahl potentieller Fahrgäste mittelfristig zu steigern.

Mit Sorge betrachten die Grünliberalen die kommunizierten Kostensteigerungen für eine Tramlinie. Die Anpassungen an der Linienführung zielen daher auch darauf ab, die Kosten (z.B. durch den Verzicht auf Kunstbauten) zu senken. Weiter erwarten die Grünliberalen vom Projektteam eine Schätzung der Kosten für Begleitmassnahmen, welche von den Gemeinden Biel/Bienne, Nidau und Ipsach bezahlt werden müssen.

Linienführung

Die heute geplante Linienführung wird über Jahrzehnte unverändert bleiben und das zukünftige Stadtbild prägen. Sie ist dadurch eine grosse städteplanerische Chance und muss nicht nur in die heutigen Strukturen eingefügt werden, sondern auch zukünftige Entwicklungen berücksichtigen.

Abschnitt Ipsach-Nidau

Unbestritten.

Abschnitt Nidau-Bahnhof

Grundsätzlich soll der Entscheid über die Linienführung von den NidauerInnen gefällt werden.

Die Grünliberalen bevorzugen tendenziell die Variante durchs Stedtli Nidau, da somit (nach Eröffnung des Port-Tunnels) eine Verkehrsberuhigung auf der Hauptstrasse erreicht werden kann. Diese Linie führt auch direkter zum Bahnhofplatz Biel/Bienne und erschliesst das Seeufer und allfällige Entwicklungsprojekte auf dem Expo-Areal. Weiter würden so zusätzliche Fahrgast-Potentiale in Nidau erschlossen, was die Rentabilität des Regiotrams verbessert. Die Querung des Bahndamms in Biel/Bienne durch die Unterführung Aarbergstrasse wird begrüsst.

Die Grünliberalen begrüssen auch eine Linienführung über die bestehende BTI-Trasse und durch die Unterführung Murtenstrasse, sollte diese durch den zukünftigen Variantenentscheid beim A5-Westast ermöglicht werden.

Abschnitt Bahnhof-Zentralplatz

Die geplante Linienführung durch die obere Bahnhofstrasse führt zu Konflikten zwischen den Fussgängern und dem Tram, was mit Geschwindigkeitseinbussen und Unfallrisiken verbunden ist. Gleichzeitig wird auch die Möglichkeit verbaut, einen besonders attraktiven Innenstadtteil einmal vom Verkehr befreien zu können. Deshalb setzen sich die Grünliberalen für eine Linienführung via Bahnhofstrasse-Guisanplatz-Güterstrasse-Murtenstrasse ein. Diese Linienführung verbindet die stark frequentierten Knoten Bahnhof und Zentralplatz, ohne die Fussgänger einzuschränken. Zusätzlich kann dadurch auf dem Zentralplatz der Fussgänger- und der Tramverkehr entflechtet werden. Durch die freiere Fahrt auf der vorgeschlagenen (längeren) Strecke ist der Zeitverlust vertretbar.

Abschnitt Zentralplatz-Mett

Die Linienführung beim Renferareal entlang der Schüss lehnen die Grünliberalen aufgrund der fehlenden Doppelspur und den Eingriffe in die Umgebung ab. Die noch verbleibende Variante Mett führt jedoch zu einem grossen Umweg und damit zu einer längeren Fahrdauer.

Die Grünliberalen wirken dieser unbefriedigenden Situation entgegen, indem sie folgende Änderungen der Linienführung vorschlagen.

Bereich Omega:

Mit einer Linienführung via Schüsswehr-Südliches Schüssufer-Gottstattstrasse oder Jurastrasse-Güterbahnhof-Gottstattstrasse können nicht nur die teuren Schüssquerungen vermieden werden, es bietet sich auch die Gelegenheit, zukünftiges Entwicklungspotential (Rangier- und Güterbahnhof), welches für die langfristige Rentabilität des Regiotrams unabdingbar ist, zu erschliessen. Die Anbindung der bereits geplanten Projekte (Omega, Swatch, Previs, Gurzelen) in diesem Gebiet wird dadurch nicht verschlechtert. Zusätzlich ist die vorgeschlagene Strecke direkter und kann grösstenteils auf einer separaten Trasse geführt werden, was zu bedeutenden Zeitgewinnen führt. Durch diese Streckenführung können auch grössere städtebauliche Impulse für das Gebiet Rangier/Güterbahnhof ausgelöst werden.

Bereich Mett:

Eine Linienführung auf der Gottstattstrasse legt nahe, das Tram in Mett nicht über die Poststrasse, sondern durch die Ver-

längerung der Gottstattstrasse (parallel zur Poststrasse) gerade aus zum Bärenplatz zu führen und unnötige Kurven zu vermeiden. Damit kann der Bärenplatz nördlich (auf dem Gelände des Schulhauses Post) umfahren werden, was zu weniger Behinderungen im Strassenverkehr führt.

Oberer Quai – Velo:

Die engen Verhältnisse auf der Südseite des Oberen Quais sind ein Problem für den Veloverkehr. Deshalb schlagen die Grünliberalen vor, die Nordseite des Oberen Quais in eine Zubringerdienst-Zone umzuwandeln und den motorisierten Durchgangsverkehr via Dufourstrasse zu leiten. Dadurch erhält der unmotorisierte Verkehr auf der Nordseite eine sichere und direkte Route ins Stadtzentrum, ohne dass der motorisierte Verkehr zu stark eingeschränkt würde.

Abschnitt Mett - Bözingenfeld SBB

Die Grünliberalen sind sich mit der vorgeschlagenen Linienführung ab Längfeldweg einverstanden, sind jedoch gespannt auf die Detailpläne zur Querung der Johann-Renfer-Strasse (Autobahn Ausfahrt Biel-Ost).

Buskonzept

Das Buskonzept scheint insgesamt eine logische Konsequenz zum Regiotram zu sein. Die konsequente Ausrichtung auf Durchmesserlinien via Bahnhof ist grundsätzlich begrüssenswert. Nach der Eröffnung des Regiotrams verbinden vier parallele Ost-West-Achsen die Stadt. Die Grünliberalen sind der Ansicht, dass eine Querverbindung zwischen diesen Achsen zu prüfen ist (z.B. via Schösslistrasse - Mühlestrasse), um die Quartiere Bözingen und Mett besser miteinander zu verbinden und die Quartierzentren dadurch zu stärken.

Andere Verkehrsmittel

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung zu den potentiellen neuen öffentlichen Verkehrsmitteln hat ergeben, dass unabhängig vom Konzept neben einer SBB-Haltestelle Biel Bözingenfeld auch eine Haltestelle Biel Altstadt sinnvoll wäre. Die Grünliberalen fordern deshalb eine vertiefte Prüfung dieser Haltestelle. Diese würde auch die Umsteigemöglichkeiten der Passagiere des Funiculaire Biel-Evilard verbessern.

Die Planungen am Oberen Quai behindern die städtische Ost-West-Achse des Veloverkehrs wesentlich. Die Grünliberalen fordern, dass dem Veloverkehr bei der Planung des Regiotrams besondere Beachtung geschenkt wird, insbesondere in diesem Abschnitt. Deshalb auch der Lösungsvorschlag, wonach die Veloachse zukünftig auf der Nordseite des Oberen Quais auf der auf Zubringerdienst beschränkten Strasse durchführen soll.

Fragebogen:

Frage 1:

Sind Sie mit der generellen Linienführung des Projekts «Regiotram Agglomeration Biel/Bienne» (rechtes Seeufer – Nidau – Biel – Bözingenfeld) grundsätzlich einverstanden?

Eher ja.

Frage 2a

Welche der beiden Variante im Bereich Nidau bis Bahnhof Biel bevorzugen Sie?

Variante 2.

Zusatzfrage Variante 2: Welche Linienführung in der Variante 2 bevorzugen Sie:

Direkte Linienführung über Aarbergstrasse.

Frage 2b

Welche der beiden Varianten im Bereich Renferareal/Mett bevorzugen Sie?

Variante 2: Linienführung über den Längfeldweg (Biel-Mett).

Frage 3a

Sind Sie mit der Linienführung von der Unterführung Aarbergerstrasse über den Bahnhofplatz, durch die Bahnhofstrasse bis zum Zentralplatz einverstanden?

Nein (siehe Stellungnahme).

Frage 3b

Sind Sie mit der Linienführung vom Zentralplatz entlang der Schüss über die Jakob-Stämpfli-Strasse bis zur Mühlestrasse (Höhe Schlösslistrasse) einverstanden?

Nein (siehe Stellungnahme).

Frage 3c

Sind Sie mit der Linienführung von der Länggasse (Eisstadion) bis zur neuen Bahnhaltestelle Bözingenfeld einverstanden?

Ja.

Frage 4

Sind Sie mit den Anpassungen des Bus-Angebotes (Buskonzept) im Zusammenhang mit dem Regiotram einverstanden?

Eher ja.

Frage 5a:

Welche Impulse erhoffen Sie sich durch das Regiotram in Bezug auf die Gestaltung des Strassenraums?

- Attraktivierung der Mittelachse für den Langsamverkehr
- Aufwertung der Zentren Nidau und Mett.

Frage 5b:

Weitere Bemerkungen zum Projekt «Regiotram Agglomeration Biel/Bienne»:

(siehe Stellungnahme).

Frage 6a:

Wie gut sind Sie über das Projekt «Regiotram Agglomeration Biel/Bienne» im Bild?

Sehr gut.

Grafische Darstellung der vorgeschlagenen Linienführung



