



Beantwortung

des dringlichen überparteilichen Postulates 220134, Koller Levin, Fraktion SP/Juso, Briechle Dennis, Fraktion GLP+, Cuixeres Manon, Fraktion SP/Juso, Scheuss Urs, Fraktion Grüne, Sprenger Titus, PAS, «Die Veloroute entlang der Schüss muss endlich umgesetzt werden»

Die Autorinnen und Autoren des Postulates beauftragen den Gemeinderat, das im Studienauftrag von 2020/21 für die Neugestaltung des Unteren Quais ausgewählte Vorprojekt «Canal éponge» so zu überarbeiten, dass eine durchgängige und sichere Veloroute entlang der Schüss vom See bis zum Hauserwehr realisiert werden kann. In diesem Rahmen sind insbesondere folgende Anliegen zu berücksichtigen:

- 1) Die Route ist für Velofahrende durchgängig. In der Regel haben Velofahrende an Kreuzungen Vortritt.*
- 2) Grosse Velopiktogramme werden angebracht, um die Route sichtbar zu machen.*
- 3) Der Veloverkehr wird räumlich vom Fussverkehr getrennt, um die Sicherheit der Velofahrenden und der Fussgängerinnen und Fussgänger zu erhöhen.*
- 4) Auf der Veloroute wird ein harter und glatter Belag angebracht (ohne Pflastersteine und Absätze).*
- 5) Der optimale Standard für sogenannte Komfortrouen gemäss den Velostandards der Stadt Biel wird auf der gesamten Strecke eingehalten. >> mindestens 4.5 m respektive mindestens 3.5 m.*
- 6) Die Route ist für Velofahrende direkt. Auf Verkehrshindernisse für Velofahrende wird verzichtet (kein Slalom)*
- 7) Die Veloroute ist autofrei und es werden auf der Route keine Parkplätze für Autos vorgesehen.*

Strategische Einordnung

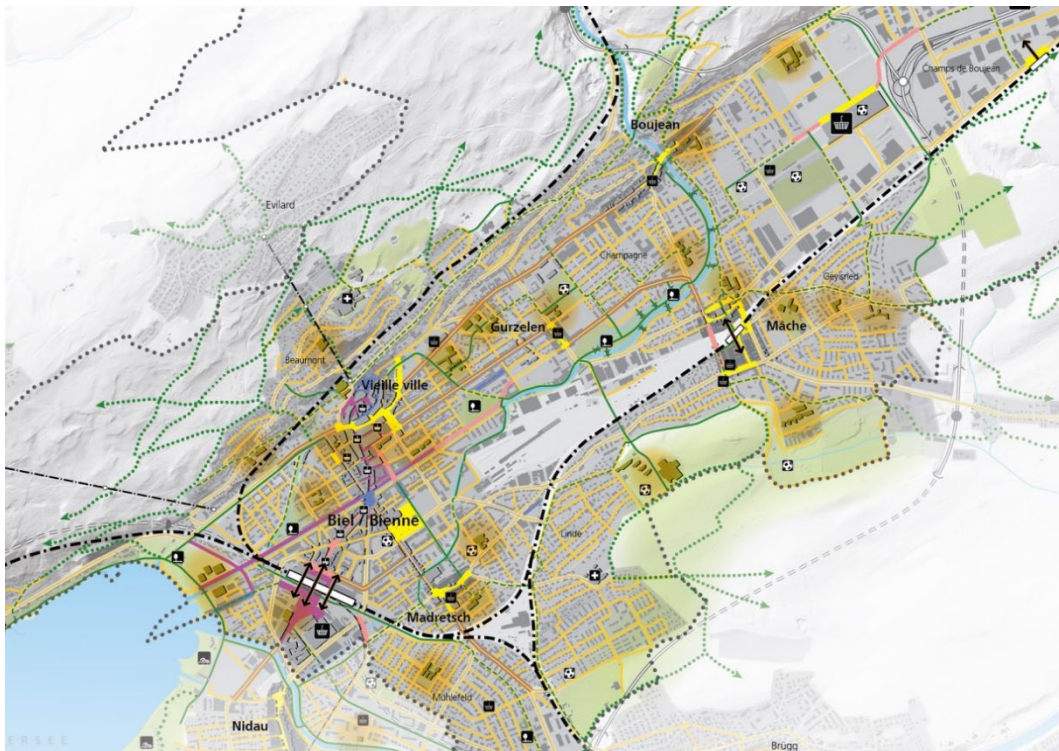
Eine mutige Stadt, die aus ihrer Vielfalt schöpft, eine Hauptstadt der Zweisprachigkeit, ein attraktiv gestalteter Stadtraum und eine klimafreundliche Politik. Dies ist die Richtung, die es für Biel, die Stadt der Möglichkeiten, einzuschlagen gilt (**Strategie 2030**). Um dies zu erreichen, hat sich der Gemeinderat insbesondere zum Ziel gesetzt, vielfältige und attraktive Räume zu schaffen und im Bereich Klimaschutz (**Klimastrategie**) mit gutem Beispiel voranzugehen, um eine nachhaltige städtische Entwicklung zu unterstützen und Biel im Kreis der grössten Schweizer Städte zu stärken.

Das laufende Projekt zur Neugestaltung des Unteren Quais verfolgt genau diese Grundgedanken. Es entstand aus verschiedenen Anstrengungen zur Förderung der Attraktivität der Bieler Innenstadt und beruht auf einem umfassenden und integrierenden Ansatz, der durch die Partizipation der Bevölkerung gestützt wird. Sein Ziel ist die Aufwertung der Schüssquais und insbesondere die Neugestaltung des Unteren Quais zwischen dem Zentralplatz und der Spitalstrasse.

Die Schüssquais zwischen dem Seeufer und dem Zentralplatz wurden in der **Gesamtmobilitätsstrategie** als wichtige landschaftlich gestaltete Promenade identifiziert – ein Rückgrat des Netzwerks für den Langsamverkehr an der Schüss – auf der die geplante Gestaltung ein Miteinander des Langsamverkehrs (Velo- und Fussverkehr) ermöglichen soll.



Gesamtmobilitätsstrategie, landschaftlich gestaltetes Netz aus Spazierwegen: Die Schüssquais werden auf der gesamten Strecke des Wasserlaufs als landschaftlich gestaltete Promenade identifiziert (Illustration mrs partner ag)



Gesamtmobilitätstrategie, langfristig ausgerichtetes Konzept für das Fussverkehrsnetz: Die Schüssquais werden zwischen dem Seeufer und der Neumarktstrasse als Fussgängerzone oder gemeinsame Fläche für den Fuss- und Veloverkehr identifiziert (Illustration mrs partner ag)

Der (zur Genehmigung eingereichte) **Sachplan Velo** greift dieses Prinzip auf, indem er entlang dem Schüsskanal eine landschaftlich attraktive Veloroute vorsieht, die sowohl Teil des Direkt- wie des Komfortnetzes ist. An der Kreuzung Spitalstrasse schlägt der Sachplan Velo beispielsweise vor, die Achse des Unteren Quais gegenüber der Spitalstrasse zu priorisieren und damit der Schüsspromenade eine grössere Sichtbarkeit/Priorität zu verleihen.

Situation heute

Die Schüss ist ein durch Biel verlaufendes, charakteristisches und strukturierendes Element von besonderer Bedeutung. Dieses landschaftliche Element schafft eine Verbindung von der Quartiermitte Bözingens über den nördlichen Teil Madretschs, der Champagne und das Stadtzentrum bis an den See. Darüber hinaus fliesst die Schüss direkt an diversen wichtigen öffentlichen Räumen vorbei wie z. B. dem Schüsspark, dem Stadtpark, dem Zentralplatz und dem Elfenaupark.

Der Schüsskanal mit seinen Quais zwischen dem Hauserwehr und dem Seeufer ist ein wichtiges Element des städtischen Kulturguts und des Stadtbilds, das den Bielerinnen und Bielern am Herzen liegt. Das Baugefüge entlang der Schüss ist unterschiedlich und das Verkehrsregime wechselt regelmässig.

Der Obere Quai mit meistens einem Trottoir (manchmal auch zwei) und einer Fahrbahn, die sich Velos, Motorfahrzeuge und öffentliche Verkehrsmittel teilen, weist eindeutig einen Strassencharakter auf. Entlang des Oberen Quais reihen sich zudem zahlreiche Parkplätze

aneinander. Die Qualität des öffentlichen Raums ist dort allgemein schlecht, und seine Nutzung dient praktisch nur der Durchfahrt.

Der Untere Quai wird heute von allen Arten des Individualverkehrs genutzt. Er weist ein relativ klassisches Profil auf, mit Trottoirs für den Fussgängerverkehr und einer Kernfahrbahn für Motorfahrzeuge und Velos, entlang welcher sich zahlreiche Parkflächen aneinanderreihen. Der flussaufwärts gelegene Teil des Unteren Quais muss heute unbedingt und dringend saniert werden. In Anbetracht des Alters der Strasseninfrastruktur ist der Strassenbelag in einem sehr schlechten Zustand und die durch verschiedenen Setzungen entstandenen seitlichen, abschüssigen Flächen sind für einen öffentlichen Raum dieser Bedeutung an der Grenze des Vertretbaren.

Der Gemeinderat hat entschieden, diese Gelegenheit zu nutzen, um die Gestaltung des Unteren Quais umfassend und zusammenhängend mit dem Oberen Quai zu überdenken. Sein Ziel ist es, einen Verkehrsbereich und gestaltete Begegnungsorte zu schaffen, so dass ein gemeinsam von allen Verkehrsteilnehmenden genutzter Raum entsteht, der jedoch hauptsächlich dem Langsamverkehr gewidmet ist. Es wird an dieser Stelle daran erinnert, dass für die Aufwertung der gesamten Schüssquais eine Neugestaltung in Betracht gezogen werden muss, bei der schrittweise die sich ergebenden Gelegenheiten genutzt werden. Eine Neugestaltung des gesamten Bereichs in einem einzigen Schritt wäre für die Gemeindefinanzen nicht zu verkraften.

Im Rahmen eines Studienauftrags, der von einem breit angelegten partizipativen Prozess begleitet wird, hat der Gemeinderat ein Vorprojekt zur Neugestaltung des oberen Abschnitts des Unteren Quais (Zentralplatz – Spitalstrasse) entwickelt, das auf einer Konzeptidee für den gesamten Bereich der Schüssquais zwischen dem Wehr und dem Seeufer basiert und folgende Ziele umfasst:

- Die Schaffung einer starken Verbindung zwischen der Innenstadt und dem See. Das Projekt hat zum Ziel, eine markante Verbindung zwischen dem Wehr, dem Zentralplatz und dem Ufer des Bielersees zu schaffen respektive diese stärker herauszuarbeiten. Diese Verbindung muss für Velofahrende und Fussgänger besonders attraktiv gestaltet werden, muss jedoch auch den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs Rechnung tragen.
- Ein Übergang von einem Quartier zum anderen. Die Brücken über den Kanal sind sowohl eine Notwendigkeit wie ein Mittel, um die Quartiere miteinander zu verbinden. Die Öffnung dieser Zonen und die Möglichkeit, weite Räume für visuelle Eindrücke zu haben, machen diesen Parcours noch attraktiver. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Entwicklung der Brückenbereiche und der Fixpunkte für die Verbindung mit den Seitenstrassen.
- Eine qualitativ hochstehende Ausgestaltung. Der Vorschlag ermöglicht die Erarbeitung eines qualitativ hochwertigen öffentlichen Raumgefüges, wobei die bereits bestehenden Elemente, die einen Mehrwert schaffen, so gut wie möglich genutzt werden. Die Art der verwendeten Materialien, die Stadtmöblierung und die vorgeschlagenen Baumarten tragen zur Konsolidierung der Identität der Orte bei und schliessen auch eine gewisse zeitgenössische Ausgestaltung nicht aus.
- Ein auf die Qualitäten der bereits bestehenden Elemente aufgebautes Konzept. Der Vorschlag wertet die bestehenden Qualitäten auf. Dabei geht es um die architektonisch, landschaftlich und kulturell prägenden Elemente, wie zum Beispiel die Quaimauern, das

Geländer am Kanal und die Baumalleen sowie das Baugefüge und die Freiräume entlang des Flusses.

- Ein gemeinschaftlich genutzter Raum. Das Angebot fördert Räume, die von den verschiedenen Nutzerkategorien gemeinschaftlich genutzt werden. Die Quais sollen nicht nur eine Zone sein, die man flüchtig durchquert, sondern sie sollen zu Begegnungs- und Aufenthaltsorten werden, in der sich alle wohl und sicher fühlen. Die Konzeption berücksichtigt in diesem Sinne nicht nur die Bedürfnisse der zahlreichen Verkehrsteilnehmenden (Fussgänger, Velos, E-Bikes, Skateboards, Trottinettes, MIV, Dienst- und Notfallfahrzeuge und auf manchen Abschnitten auch Busse), sondern auch die unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen (Kinder und Familien, junge Menschen, die ältere Bevölkerung, Gruppen und Einzelpersonen, Herkunfts- und Geschlechtervielfalt usw.) und die unterschiedlichen Nutzungen (Durchgangsort, Ort zum Flanieren oder Erholungsraum, in dem man gerne Pause macht und sich auf eine Bank setzt).
- Eine bemerkenswerte Identität. Für die Gestaltung der Gesamtheit der Schüssquais werden identitätsstiftende Elemente erarbeitet (unabhängiger roter Faden für die Verkehrsregimes respektive Berücksichtigung der aktuell und künftig unterschiedlichen Verkehrsregimes). Gleichzeitig ist eine Umsetzungsstrategie zu erarbeiten, die sich an allfällige Veränderungen des Verkehrsregimes anpasst.

Am Ende des Wettbewerbs wurde mit «Canal éponge» der Vorschlag des Landschaftsarchitekturbüros apaar als aussichtsreichstes Projekt gewählt, das den aktuellen Anliegen und Erwartungen gerecht wird. Dieser Gestaltungsvorschlag für den Unteren Quai zwischen dem Zentralplatz und der Spitalstrasse soll nun mit dem im Rahmen des Studienauftrags ausgewählten Team unter Berücksichtigung der Nutzungserfahrungen der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Bevölkerung konkret ausgearbeitet werden. Dazu wurde dem Stadtrat Ende Juni 2022 ein Kreditantrag für das Projekt vorgelegt. Dieser umfasste den Abschluss des Vorprojekts, das Baugesuch, die Planung des Bauprojekts und das Erstellen des Antrags für den Verpflichtungskredit zur Realisierung. Das Projekt muss für eine Realisierung im Rahmen des Agglomerationsprogramms 4. Generation konkretisiert werden.

Unter Berücksichtigung der gewonnenen Erfahrung werden nach Abschluss dieser Arbeiten die Zwischenresultate des Wettbewerbs von 2020/21, die eine Konzeptidee für den gesamten Bereich der Schüssquais enthalten, wieder aufgenommen und konsolidiert. Zu diesem Zeitpunkt geht es darum, Leitlinien für die langfristige und schrittweise Neugestaltung der gesamten Schüssquais auszuarbeiten, wobei überall die gleiche Logik angewendet und in jedem durchquerten Gebiet jeweils den spezifischen örtlichen Gegebenheiten Rechnung getragen wird.

Allgemeine Anmerkung zum Postulat

Offenbar zielt das Postulat in seinem Wortlaut nicht nur auf den Perimeter des laufenden Projekts zur Neugestaltung des Unteren Quais (Abschnitt zwischen dem Zentralplatz und der Spitalstrasse), sondern auch auf den gesamten Bereich der Schüssquais. Der Detaillierungs- und Konkretisierungsgrad lässt jedoch manchmal vermuten, dass es sich direkt auf das erwähnte Projekt zur Neugestaltung bezieht. Die Beantwortung der angesprochenen Punkte erfolgt daher auf drei Ebenen, indem bei der Formulierung vom Allgemeinen zum Besonderen gewechselt wird.

Allgemeines

Eine mutige Stadt, die aus ihrer Vielfalt schöpft, eine Hauptstadt der Zweisprachigkeit, ein attraktiv gestalteter Stadtraum und eine klimafreundliche Politik. Dies ist die Richtung, die es für Biel, die Stadt der Möglichkeiten, einzuschlagen gilt. Um dies zu erreichen, hat sich der Gemeinderat insbesondere zum Ziel gesetzt, vielfältige und attraktive Räume zu schaffen und im Bereich Klimaschutz mit gutem Beispiel voranzugehen, um eine nachhaltige städtische Entwicklung zu unterstützen und Biel im Kreis der grössten Schweizer Städte zu stärken. In Bezug auf die Mobilität strebt er eine Verlagerung an, um den motorisierten Individualverkehr zu plafonieren oder gar zu reduzieren, und investiert deshalb in die sanfte Mobilität und die öffentlichen Verkehrsmittel.

Betreffend den gesamten Bereich der Schüssquais

Entsprechend der Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel verfolgt der Gemeinderat eine Politik zur Förderung von sanfter Mobilität und setzt sich gleichzeitig für ein harmonisches Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sowie für einen qualitativ hochstehenden Strassenraum ein. Dies gilt insbesondere für die Nebenachsen, wo das Platzangebot begrenzt und die Nutzungsansprüche sowie die allgemeinen Qualitätserwartungen hoch sind. Zudem plädiert der Gemeinderat für ausgewogene Bemühungen in Sachen nachhaltiger Mobilität und legt Wert darauf, die Velos nicht gegen die öffentlichen Verkehrsmittel oder die Fussgängerinnen und Fussgänger auszuspielen. In diesem Sinne entspricht die Schaffung einer Expressroute für den Veloverkehr zwischen dem Seeufer und dem Zentralplatz entlang der Schüss nicht der eingeschlagenen Richtung.

Betreffend den Unteren Quai zwischen dem Zentralplatz und der Spitalstrasse (laufendes Projekt)

Die Gestaltung soll ein optimales Mobilitätsmanagement ermöglichen, das sowohl den Erwartungen der Velofahrenden wie der Zufussgehenden, einschliesslich der schwächsten unter ihnen, oder der Anwohnerinnen und Anwohner entspricht. Sie wird grundsätzlich auf die Umsetzung der Leitlinien der Gesamtmobilitätsstrategie und des Velosachplans der Stadt Biel abzielen.

Beantwortung der im Postulat angesprochenen Punkte

1) Durchgängige Veloroute, in der Regel mit Vortritt des Veloverkehrs an den Kreuzungen.

Allgemeines

Die Nutzung der Schüss als Rückgrat für eine Langsamverkehrsrouten, die dem entspannten Vorwärtskommen dient, ist eine Idee, die von den Bieler Stadtplanerinnen und Stadtplanern schon seit vielen Jahren verfolgt wird. In diesem Sinne wurde insbesondere das Schüssufer zwischen dem Zentrum von Bözingen und dem Hauserwehr umgestaltet. Daher ist es nur logisch, diese Bemühungen fortzusetzen und die Quais schrittweise nezugestalten, um auch hier das aktive Vorwärtskommen zu fördern. Bei der Planung der Velorouten ist die Schaffung eines attraktiven, durchgängigen und sicheren Netzes das oberste und vorrangige projektspezifische Ziel. Dies gilt gleichermassen für die Fusswege. Es sei darauf hingewiesen, dass die Veloroute entlang der Quais die Anforderungen an das «Komfortnetz» und das «Direktnetz» erfüllen muss.

Betreffend den gesamten Bereich der Quais

Wie die Veloroute im gesamten Bereich der Quais aussehen wird, kann derzeit noch nicht konkret beantwortet werden. In der Tat trifft man am Oberen Quai auf viele Herausforderungen durch die öffentlichen Verkehrsmittel und die stellenweise hohe Belastung durch den motorisierten Individualverkehr (inklusive Parkierung), die noch nicht gelöst sind.

Betreffend den Unteren Quai zwischen dem Zentralplatz und der Spitalstrasse (laufendes Projekt)

Der Vorschlag für die Neugestaltung sieht aktuell eine Verkehrsberuhigung vor, wobei die Geschwindigkeitsreduktion durch eine weniger geradlinige und einladendere Gestaltung erzielt wird. Er unterscheidet zwischen dem rechten Ufer, das zum Spazieren und Flanieren einlädt, und dem linken Ufer, das dem entspannten Vorwärtskommen dient. Zusätzlich zur zweckdienlichen Gestaltung ist auf der rechten Kanalseite die Einführung einer Fussgängerzone geplant, in der Velos und die Fahrzeuge der Anwohnenden zugelassen sind. Sie bietet sich für das aktive Vorwärtskommen an und reduziert den motorisierten Verkehr auf das Nötigste. Auf der linken Kanalseite ist die Einrichtung einer Begegnungszone vorgesehen, die für Motofahrzeuge im Einbahnverkehr befahrbar ist und für Velos in beiden Fahrtrichtungen. Fussgängerinnen und Fussgänger erhalten einen eigenen Bereich. Zudem ermöglicht es die Schliessung der Karl-Neuhaus-Brücke, die Kreuzungen zwischen dem Zentralplatz und der Spitalstrasse zu vereinfachen. Die Einrichtung einer Begegnungszone auf Höhe Spitalstrasse soll das Überqueren erleichtern. Dadurch wird der Untere Quai gegenüber der Spitalstrasse zwar nicht systematisch priorisiert, doch der Strassenraum lässt sich somit attraktiver in Form eines Platzes gestalten und die Velofahrenden auf dieser Route werden von der Reduktion der Geschwindigkeit auf der Spitalstrasse profitieren.

Fazit

Aus den vorstehenden Ausführungen geht hervor, dass die laufenden Planungsarbeiten in die von den Autorinnen und Autoren des Postulates geforderte Richtung gehen. Wegen der zahlreichen Herausforderungen ist eine Umsetzung auf der gesamten Länge des Kanals kurz- bis mittelfristig nicht möglich. Im Projekt zur Neugestaltung des Unteren Quais zwischen dem Zentralplatz und der Spitalstrasse werden aber die wesentlichen Anliegen berücksichtigt. So soll es als roter Faden für die zukünftige Gestaltung der anderen Kanalabschnitte dienen, was in Sachen sanfte Mobilität auf dieser Achse in eine vielversprechende Zukunft blicken lässt.

2) Grosse Velopiktogramme zur Sichtbarmachung der Route

Allgemeines

Ein gutes Velonetz ist grundsätzlich auch ohne Kennzeichnung logisch und lesbar. Eine punktuelle Beschilderung an neuralgischen Stellen ist jedoch hilfreich, wenn sich die Routenführung nicht am strukturierenden Strassennetz, sondern eher an Quartierstrassen orientiert. Insbesondere bei starken Richtungsänderungen kann sie als nützlicher Wegweiser dienen. Wie auch bei der übrigen Strassensignalisation sollte man zurückhaltend davon Gebrauch machen, ganz nach dem Grundsatz «nur so viel wie nötig». Denn welches Fortbewegungsmittel sie auch wählen, die Passantinnen und Passanten sollten keiner visuellen Reizüberflutung ausgesetzt werden, da dies die Lesbarkeit der Informationen reduzieren würde.

Betreffend den gesamten Bereich der Quais

Derzeit sind die neuralgischen Stellen bereits mit einem Velopiktogramm gekennzeichnet (z.B. Velogegeverkehr zwischen der Jurastrasse und der Neumarktstrasse, Signalisation der

Velorouten zwischen dem Zentralplatz und der Neumarktstrasse, Signalisation für den Velogegenverkehr entlang des Unteren Quais). Diese Beschilderung muss beibehalten werden und könnte je nach Bedarf sowie bei der Schliessung von Lücken im Netz ausgeweitet werden.

Betreffend den Unteren Quai zwischen dem Zentralplatz und der Spitalstrasse (laufendes Projekt)

Auch wenn es noch etwas früh ist, über Beschilderung zu sprechen und man hofft, dass die Gestaltung übersichtlich genug sein wird, um darauf verzichten zu können, kann eine Markierung des Veloverkehrs entlang des Unteren Quais mit Piktogrammen in Betracht gezogen werden. Dies könnte insbesondere entlang des linken Ufers nützlich sein, das vom motorisierten Verkehr stärker frequentiert werden wird.

Fazit

Die Verwendung von Piktogrammen kann eine pragmatische Lösung sein, um den Veloweg zu kennzeichnen, wenn die Routenführung nicht ausreichend lesbar ist. Dies gilt vor allem an Orten, wo Velos dazu aufgefordert werden, das Ufer zu wechseln. In diesem Sinne könnten Piktogramme zum Einsatz kommen.

3) Räumliche Trennung von Veloverkehr und Fussverkehr zur Verbesserung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer

Allgemeines

Die räumliche Trennung der Verkehrsträger führt zu einer Zunahme der Verkehrsflächen, zu Lücken im öffentlichen Raum, zu höheren Geschwindigkeiten sowie zu einer Vervielfachung der Konfliktsituationen an Kreuzungen und Treffpunkten. Sehr oft sind es die Fussgängerinnen und Fussgänger, die unter den negativen Folgen mit einer Verringerung und einem Qualitätsverlust der begehbaren Flächen zu leiden haben. Durch den Flächenverbrauch für die stark strassenorientierte Gestaltung durch die Trennung der Verkehrsträger wird zudem die Schaffung eines öffentlichen Raumes, der für eine andere Art der Nutzung als für den Verkehr entlang der Achsen bestimmt ist (Bepflanzungen, sogenannte Mikroaufenthalte usw.), erheblich eingeschränkt. Dies geht wiederum zu Lasten der gesamten Stadtraumqualität bzw. der Bewohnerinnen und Bewohner, angefangen bei der unmittelbaren Nachbarschaft der betroffenen Verbindungen. Die Auswirkungen entlang der Hauptverkehrsachsen sind bereits heute gut bekannt.

Betreffend den gesamten Bereich der Quais

Entlang des gesamten Bereichs der Quais variiert die Grösse des öffentlichen Raumes ungefähr zwischen 8 und 13 m. Wie an vielen anderen Orten der Stadt erfordern diese Raumverhältnisse das Zusammenspiel der Verkehrsträger. Dies steht auch im Einklang mit der Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel, die bereits heute klar postuliert, dass eine harmonische Koexistenz der verschiedenen Verkehrsmittel unerlässlich ist und den gegenseitigen Respekt aller Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Raumes verlangt. Das gute Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer muss durch Gestaltungsmaßnahmen unterstützt werden, die insbesondere einen optimalen Zugang für alle, angepasste Geschwindigkeiten und die Sicherheit sämtlicher Nutzerinnen und Nutzer gewährleisten.

Betreffend den Unteren Quai zwischen dem Zentralplatz und der Spitalstrasse (laufendes Projekt)

Wie bei den anderen Quais hätte die Trennung der Verkehrsträger entlang des Unteren Quais zur Folge, dass der Strassencharakter der Verbindung verstärkt würde, zusätzliche Bepflanzungen nicht gestattet oder die bestehenden Baumalleen in Frage gestellt, die Ensiegelung der Böden verhindert und die Schaffung von Mikroaufenthaltsorten verunmöglicht würden.

Fazit

Die Schüssquais werden heute von allen Verkehrsträgern je nach Abschnitt in unterschiedlichem Masse genutzt. Der Zugang zu den angrenzenden Grundstücken und der Fahrbahn für den öffentlichen Verkehr entlang des Oberen Quais ist langfristig zu gewährleisten, was die Handlungsspielräume begrenzt. Vor dem Hintergrund der obigen Ausführungen empfiehlt der Gemeinderat, der Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel zu folgen und auf ein gutes Zusammenspiel der Verkehrsträger hinzuarbeiten, um die Entstehung von integrierten und qualitativ hochstehenden Gestaltungsräumen in den Quartieren zu fördern.

4) Harter und glatter Belag auf der Veloroute (keine Pflastersteine, keine Absätze)

Allgemeines

Normalerweise sind die Strassen mit schwarzem Asphalt bedeckt. Dieses Material entspricht den Eigenschaften, die von den Autorinnen und Autoren des Postulates gefordert werden. An gewissen Kreuzungen wird der Vortrittsverlust durch eine Trottoir-Querung markiert. Dadurch wird die Sicherheit der querenden Fussgängerinnen und Fussgänger gewährleistet, und die Quartiereinfahrten/Quartierausfahrten bzw. der Wechsel des Strassentyps können gekennzeichnet werden. Um genehmigt zu werden, erfordert eine derartige Gestaltung den Bau eines 3 cm hohen Absatzes, um den Zugang für sehbehinderte Menschen zu gewährleisten. In der Tat verlangt das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), dass für den Fussverkehr reservierte Bereiche taktil erkennbar sind.

Betreffend den gesamten Bereich der Quais

Wie die Veloroute im gesamten Bereich der Quais aussehen wird, kann derzeit noch nicht konkret beantwortet werden. Wenn diese Achse gegenüber den senkrechten Achsen vortrittsberechtigt ist, kann die Fahrbahn ohne Absatz gestaltet werden. Sind hingegen Fussgängerquerungen notwendig, dann müssen die Forderungen des BehiG unbedingt berücksichtigt werden. Dieses verlangt auch, dass Begegnungszonen einen glatten Belag erhalten, damit sich gehbehinderte Personen sicher darauf bewegen können.

Betreffend den Unteren Quai zwischen dem Zentralplatz und der Spitalstrasse (laufendes Projekt)

Unebene Pflasterungen entlang der Quais sind undenkbar. Der Verkehrsraum erhält einen glatten Belag, wobei man versuchen wird, ein Maximum an Bodendurchlässigkeit zu erreichen. Im Projektperimeter sind nur sehr wenige Überquerungen notwendig, da die Brücke an der Neuhaus-Strasse für den Verkehr gesperrt wird. Im weiteren Verlauf des Projektes wird es darum gehen, die Gestaltung der Kreuzung mit der Spitalstrasse festzulegen. Derzeit ist eine Begegnungszone geplant, die der am Zentralplatz bereits existierenden ähnlich ist. Es würde also eher darum gehen, einen Platz mit möglichst geringen Höhenunterschieden zu gestalten, wobei den Anforderungen des BehiG Rechnung getragen werden muss.

Fazit

Die dem Verkehr vorbehaltenen Flächen werden einen glatten Belag erhalten. Absätze werden möglichst vermieden, unter Vorbehalt der Anforderungen des BehiG (s. weiter oben).

5) Systematische Einhaltung des optimalen Standards für «Komfortrouten» gemäss den Velostandards der Stadt Biel

Allgemeines

Normen und Standards sind wichtige Planungsgrundlagen und werden bei den Projekten zur Neugestaltung systematisch berücksichtigt. Sie unterliegen den gesetzlichen Grundlagen, die es ebenfalls zu beachten gilt. Die normativen Anforderungen, die an den öffentlichen Raum gestellt werden, sind zahlreich. Dazu kommen noch die Nutzungsanforderungen, d.h. die Erwartungen und Bedürfnisse aller Nutzergruppen des öffentlichen Raumes. Daher muss ein öffentliches Projekt zur Neugestaltung eine Vielzahl von Interessen berücksichtigen, die manchmal widersprüchlich sind. Die Aufgabe bei der Planung besteht somit darin, **umfassende und integrierte Lösungen zu erarbeiten, die den Interessen aller Beteiligten bestmöglich gerecht werden**, indem bei den Anliegen das öffentliche Interesse in den Mittelpunkt gestellt wird. Die Überschneidung von normativen Anforderungen macht ein Projekt noch nicht zu einem «guten Projekt».

Die Velostandards der Stadt Biel richten sich vor allem an die mit der Planung beauftragten Personen: Projektleiterinnen und Projektleiter in der Stadtverwaltung, aber auch Beauftragte wie Ingenieur- und Planungsbüros. Sie verpflichten alle Akteurinnen und Akteure, die im Rahmen ihrer Aktivitäten einen Einfluss auf den Veloverkehr haben, einen Beitrag zur konstanten Verbesserung seiner Attraktivität für die Nutzerinnen und Nutzer zu leisten. Im Bereich der Strassenprojektierung und des Strassenbetriebs liegt es in der Verantwortung aller involvierten Abteilungen der Stadtverwaltung, die Belange des Veloverkehrs in allen Phasen des Projekts vom Start der Studie bis zur täglichen Nutzung des Netzes zu berücksichtigen.

Betreffend den gesamten Bereich der Quais

Wie die Veloroute im gesamten Bereich der Quais aussehen wird, kann derzeit noch nicht konkret beantwortet werden. Es ist allerdings unbestreitbar, dass die Velostandards berücksichtigt und möglichst unmittelbar umgesetzt werden müssen.

Betreffend den Unteren Quai zwischen dem Zentralplatz und der Spitalstrasse (laufendes Projekt)

Derzeit umfasst das Projekt eine dem Verkehr vorbehaltene Fläche mit Belag von mindestens 3.50 m, hinzu kommt ein einseitiger Freiraum von 0.40 m. Daran schliesst eine vom motorisierten Verkehr und vom Veloverkehr befreite Fläche an. Diese Abmessungen werden im Rahmen der Folgearbeiten nochmals überprüft. Es sei jedoch erwähnt, dass das Ziel des Projektes nicht nur die Förderung der aktiven Mobilität und der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt ist, sondern auch die Entsiegelung der Böden. Die Entsiegelung städtischer Böden bietet mehrere Vorteile: Neben der Verbesserung des Lebensumfeldes (die Einwohnerinnen und Einwohner der Städte verlangen mehr Natur in der Stadt) ermöglicht sie auch eine bessere Wasserbewirtschaftung durch die Reduzierung des Wasserabflusses, fördert die Biodiversität und trägt zur Reduktion des Phänomens der Wärmeinseln bei.

Fazit

Die Velostandards werden im weiteren Verlauf des Projekts berücksichtigt. Sie fungieren als Basis für die endgültige Abmessung der Verkehrsfläche, wobei auch den anderen Interessen Rechnung getragen wird, da das Projekt zahlreiche Aspekte vereint: urbane Identität, bauliches Erbe, nachhaltige Mobilität, vielfältige Nutzungsmöglichkeiten, gesellschaftliche Erwartungen, klimatische Herausforderungen, ökologische Vielfalt und technische Einschränkungen.

6) Direkte und hindernisfreie Velorouten

Allgemeines

Generell ist es ratsam, logische und direkte Routen zu erstellen. Ist dies nicht der Fall, weichen die Nutzerinnen und Nutzer entweder auf geeignetere Routen aus oder legen selbst bevorzugte Abkürzungen fest (z.B. durch Schneiden von Kurven auf kurvenreichen Strecken).

Betreffend den gesamten Bereich der Quais

Die strenge Geometrie der Quais und die beschränkten Raumverhältnisse erfordern relativ geradlinige Strecken.

Betreffend den Unteren Quai zwischen dem Zentralplatz und der Spitalstrasse (laufendes Projekt)

Das Projekt sieht vor allem am rechten Ufer die Gestaltung eines nicht geradlinigen, sondern eher leicht schlängelnden Weges vor. Dadurch soll das Raumangebot für Passantinnen und Passanten attraktiver und abwechslungsreicher werden. Die linke Uferseite, eine Achse für entspanntes Vorwärtskommen, ist sehr geradlinig (s. Beantwortung von Punkt 1). Allerdings kann man selbst beim rechten Ufer nicht behaupten, dass das Projekt Verkehrshindernisse vorsieht. Es ist kein Slalomfahren erforderlich.

Fazit

Die Forderung der Autorinnen und Autoren des Postulates erscheint logisch und entspricht den Absichten des Gemeinderates.

7) Autofreie Velorouten ohne Parkplätze

Allgemeines

Der öffentliche Raum ist begrenzt und derzeit oft weitgehend den Autos und den Parkplätzen für motorisierte Fahrzeuge vorbehalten. Diese Parkplätze stehen oft im Konflikt mit dem Bedarf an einem qualitativ hochstehenden öffentlichen Raum. Zudem stellt das Parkieren auf der Strasse ein Risiko und eine Unsicherheitsquelle für den Veloverkehr dar. Durch die Aufhebung von Parkplätzen kann der Raum anders genutzt und gleichzeitig auch der Suchverkehr eingeschränkt werden. Allerdings sind gewisse Anwohnerinnen und Anwohner auch auf die Parkierungsmöglichkeiten angewiesen, insbesondere in den alten Quartieren, wo private Parkplätze rar sind.

Betreffend den gesamten Bereich der Quais

Im gesamten Bereich der Quais gibt es derzeit 149 Parkplätze (63 am Oberen Quai und 86 entlang dem Unteren Quai). Gemäss Erhebungen, die an Ort durch Beobachtung erfolgten, werden sie hauptsächlich von der Anwohnerschaft oder als Kurzzeitparkplätze genutzt, wahrscheinlich im Zusammenhang mit Dienstleistungen, Geschäften und Café-Restaurants in

der Innenstadt (für die andere konzentrierte Parkierungsstandorte zur Verfügung stehen). Selbst wenn die Behauptung stimmt, dass durch diese Parkplätze die Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer und die Qualität des öffentlichen Raumes generell beeinträchtigt wird, ist derzeit die Abschaffung aller Parkplätze immerhin nur schwer realisierbar.

Betreffend den Unteren Quai zwischen dem Zentralplatz und der Spitalstrasse (laufendes Projekt)

Der aktuelle Gestaltungsvorschlag sieht vor, dass die Anzahl Parkplätze am rechten Schüssufer reduziert wird, während sie auf der linken Seite gleichbleibt. Die vorgeschlagene Reduktion betrifft 13 Parkplätze, womit die Anzahl Parkplätze im gesamten Projektperimeter von 59 auf 46 reduziert wird (derzeitiger Projektstand). Sie ergibt sich insbesondere aus den Beobachtungen, die anlässlich der Testphase mit den «Sommerinseln» gemacht wurden und ist notwendig, um das Neugestaltungsprojekt realisieren zu können und die diesbezüglich gesetzten Ziele zu erreichen. Allerdings wird sie noch überprüft und mit den Bedürfnissen der Anwohnerschaft abgestimmt, da der Gemeinderat weiter gehen möchte als die aktuell vorgesehene Reduktion – insbesondere auf der linken Uferseite, wo durch die Anzahl der Parkplätze deren Anordnung manchmal nur schwer mit den Bestrebungen zu vereinbaren ist, den Veloverkehr auf dieser Achse zu fördern. Die Schüssquais sind DIE Promenade in der Innenstadt, eine grüne Lunge, ein Ort, wo man mittags etwas essen oder abends den Aperitif geniessen kann und der Platz zum Sitzen und Ausruhen bieten sollte, was rund um den Zentralplatz sehr fehlt.

Fazit

Die Anzahl der Parkplätze entlang der Schüssquais ist derzeit sehr hoch und diese beanspruchen viel Raum. Der Gemeinderat möchte deren Zahl so weit wie möglich reduzieren. Angesichts der Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner scheint die Aufhebung sämtlicher Parkplätze allerdings bis dato nicht mehrheitsfähig zu sein.

Fazit

Der Gemeinderat beantragt deshalb dem Stadtrat

- Punkt 1, 3 und 7 des dringlichen überparteilichen Postulats anzunehmen;
- Punkt 2, 4, 5 und 6 des dringlichen überparteilichen Postulats anzunehmen und als erfüllt abzuschreiben.

Biel, 15. Juni 2022

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Erich Fehr

Die Stadtschreiberin:

Barbara Labbé

Beilage:

·Dringliches überparteiliches Postulat 20220134

20134

PRA

CN 14.9.2022

Überparteiliches dringliches Postulat:**Die Veloroute entlang der Schüss muss nun endlich umgesetzt werden**

Der Gemeinderat wird beauftragt, das Siegerprojekt „Canal éponge“ für die Neugestaltung der Schüssquais zu überarbeiten, sodass eine attraktive, durchgängige und sichere Veloroute entlang der Schüss von See bis Schleusenwehr realisiert werden kann. Der Gemeinderat ist angehalten, bei der Überarbeitung des Projektes folgende Anliegen umzusetzen:

- Die Route ist für Velofahrende durchgängig. In der Regel haben Velofahrende an Kreuzungen Vortritt
- Grosse Velopiktogramme werden angebracht, um die Route sichtbar zu machen
- Der Veloverkehr wird räumlich vom Fussverkehr getrennt, um die Sicherheit der Velofahrenden und Fussgänger*innen zu erhöhen
- Auf der Veloroute ist ein harter Belag ohne Pflasterung und Absätzen vorzusehen
- Der Optimumstandard für Komfort Routen der Bieler Velostandards wird an sämtlichen Stellen eingehalten
- Die Route ist für Velofahrende direkt. Auf Verkehrshindernisse für Velofahrende wird verzichtet (keine Slalomroute für Velofahrende)
- Die Veloroute ist autofrei und es werden auf der Route keine Parkplätze für Autos vorgesehen

Begründung:

Die Veloroute vom See bis Bözingen ist in allen planerischen Grundlagen die wichtigste Veloroute der Stadt Biel. Mit der Neugestaltung des Schüssquais muss den Velofahrenden deshalb eine vorbildliche Veloinfrastruktur ermöglicht werden, mit der Velofahrende sicher, schnell und direkt von A nach B kommen. Mit den aktuell vorgelegten Plänen wird dieses Ziel nicht erfüllt. Aus den Projektplänen ist nicht einmal ersichtlich, auf welcher Schüssseite überhaupt die Veloroute vorgesehen ist. Zudem sind auf beiden Seiten Pflasterungen, seitliche Parkplätze sowie diverse Hindernisse vorgesehen und Velofahrende müssen sich entweder mit Fussgänger*innen oder Autos mischen, sodass sich Velofahrende weder rasch, direkt noch sicher entlang der Schüss fortbewegen können. Die Mischung von Velo- und Fussverkehr ist zudem auch für die Sicherheit der Fussgänger*innen problematisch. Die aktuelle Planung zeigt, dass der Veloverkehr beim vorliegenden Projekt nicht mitgedacht wurde, womit das aktuelle Projekt kaum mehrheitsfähig sein wird. Aus diesem Grund ist es notwendig, das Projekt zu überarbeiten, sodass in Einklang mit den planerischen Grundlagen, eine vorbildliche Veloinfrastruktur entstehen, die ein solides Rückgrat des Bieler Velonetzes bilden kann.

28.04.2022



Levin Koller
Fraktion SP/JUSO



Dennis Briechle
Fraktion GLP+



Manon Cuixeres
Fraktion PSR



Urs Scheuiss
Fraktion Grüne



Titus Sprenger
Passerelle