



Beantwortung

der Motion 20050485, Peter Moser, FDP, „Für einen besseren Verkehrsfluss auf der Achse Mühlebrücke - Seevorstadt - Neuenburgstrasse / Ländtestrasse“

Mit der vorliegenden dringlichen Motion wird der Gemeinderat aufgefordert, unverzüglich Massnahmen zu ergreifen, damit der Verkehrsfluss auf der genannten Achse verbessert und die Anbindung von Vingelz jederzeit gewährleistet werden kann. Weiter wird verlangt, dass die Zusammenführung von Verkehrslenkung und Verkehrsplanung in der Baudirektion zu prüfen sei.

Der Gemeinderat kann zu diesen verschiedenen Forderungen wie folgt Stellung nehmen:

1. Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Achse Mühlebrücke - Seevorstadt

Der Transitverkehr in der West-Ost-Richtung auf der gesamten Jurafussachse hat in den letzten Jahren - nicht zuletzt durch die Eröffnung des A5-Teilstückes zwischen Solothurn und Biel - massiv zugenommen. Dem steht in der Stadt Biel ein Strassennetz mit beschränkter, gleichbleibender Kapazität gegenüber. Echte Alternativen zur heutigen Verkehrsführung im Stadtgebiet existieren nicht. Zudem bewirken Massnahmen wie Umleitung auf andere Verkehrsachsen oder sogenannte Pfortneranlagen, welche den Verkehr nur dosiert in einen gewissen Bereich einfahren lassen, in der Regel nur eine lokale Verschiebung der Probleme.

Verschiedene Massnahmen sind teilweise in Ausführung, andere werden zurzeit zur Umsetzung vorbereitet. Es seien hier die folgenden Projekte genannt:

- Umbau der Solothurnstrasse im Abschnitt zwischen Länggasse und Allmendweg durch den Kanton, als flankierende Massnahme zum bereits eröffneten A5-Abschnitt Solothurn-Biel. Dabei wird auf Höhe des Restaurants Zollhaus eine Dosierungsanlage entstehen, die den Verkehrsanfall in Richtung Nordachse reguliert. So soll der Stau am Stadtrand und nicht im Zentrum entstehen, wo er die übrigen Fahrbeziehungen zusätzlich behindert.
- Betriebskonzept für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Bereich Nordachse (Georg-Friedrich-Heilmann-Strasse - Freiestrasse - Kanalgasse - Mühlebrücke - Seevorstadt bis Einmündung Spitalstrasse). In diesem Bereich soll der Verkehrsfluss durch folgende Massnahmen verbessert werden:
 - Dosierung der Einfallsachsen Juravorstadt und Georg-Friedrich-Heilmann-Strasse mit Lichtsignalanlagen vor dem Restaurant Bellevue, respektive vor dem Heilmannplatz;
 - Dosierung der Einfallsachse Seevorstadt durch einen Ausbau der Lichtsignalanlage bei der Kreuzung Spitalstrasse, inklusive separate Abbiegestreifen und Trottoirverbreiterung;
 - Lichtsignalregelung Fussgängerstreifen Nidaugasse (Querung Mühlebrücke);
 - Koordination Lichtsignalanlagen Nidaugasse und Collègegasse;
 - Generelle Busbevorzugung bei den Lichtsignalanlagen;
 - Knoten Rüschi (Zentralstrasse / Seevorstadt / Mühlebrücke): Umbau zu Kreisell;
 - Aufhebung des Rechtsvortrittes aus der Jakob-Rosius-Strasse;
 - Neumarktplatz: Umbau zu Kreisell;
 - Heilmannplatz: Umbau zu Kreisell und Lichtsignalanlage mit Linksabbiegestreifen zum künftigen Altstadtparking;
 - Busspuren auf der Heilmannstrasse, der Freiestrasse und der Mühlebrücke.

Eine Kreditvorlage für eine erste Etappe der hier beschriebenen Massnahmen auf der gesamten Nordachse soll im Jahr 2006 dem Stadtrat vorgelegt werden.

- Erweiterung der Lichtsignalanlage in Vingelz (siehe nachstehend Punkt 2).

Hierbei handelt es sich um Massnahmen, welche den Verkehrsfluss steuern, sogenannte Pförtner-, respektive Dosierungsanlagen. Solange diese Massnahmen noch nicht umgesetzt sind, wird die Stadtpolizei künftig an den Spitzentagen versuchen, mit einer manuellen Verkehrsregelung die Situation punktuell zu entschärfen.

Eine wirksame Verkehrsentslastung und damit eine Aufwertung der Quartiere wird erst die Eröffnung der Autobahnumfahrung der A5 bringen können, was voraussichtlich erst im Jahr 2016 der Fall sein wird. Kurz- und mittelfristig können Massnahmen wie Pförtneranlagen auf den Einfallsachsen, Kreisel oder Lichtsignalanlagen zwar eine relative Verbesserung bieten, indem der Verkehr flüssiger wird, wenn er einmal auf dem Nadelöhr der Nordachse angelangt ist. Eine eigentliche Verkehrsentslastung hingegen ist nicht möglich.

Zusammengefasst muss festgestellt werden, dass dem ständig zunehmenden Verkehrsaufkommen ein Strassennetz mit gleichbleibender Kapazität gegenübersteht und damit das Problem der Verkehrsüberlastung nicht als solches gelöst werden kann, sondern mit geeigneten punktuellen Massnahmen versucht werden muss, neuralgische Stellen zu entlasten und in geeignetem Masse die verschiedenen Verkehrsträger zu priorisieren.

Der Gemeinderat ist sich der unbefriedigenden Verkehrsverhältnisse entlang der Nordachse bewusst. Er ist deshalb bereit, diesen Punkt des Vorstosses als Motion entgegenzunehmen.

2. Achse Neuenburgstrasse - Ländtestrasse und Gewährleistung der Anbindung von Vingelz

Auch auf dieser Achse wird es bis zur vollständigen Realisierung der A5-Umfahrung nicht möglich sein, zu einem vollständig befriedigenden Resultat zu kommen. Bis dahin stehen aber noch Möglichkeiten offen, die Situation zumindest zu verbessern.

So soll die Lichtsignalanlage bei der Verzweigung Tessenbergstrasse / Neuenburgstrasse zu einer Vollanlage ausgebaut werden. Damit kann sichergestellt werden, dass das Einbiegen von der Tessenbergstrasse in die Neuenburgstrasse auch bei starkem Verkehrsaufkommen garantiert werden kann. Zudem muss die während der Zeit der Expo.02 erfolgreich betriebene Dosierung auf der Neuenburgstrasse (vor der Einmündung der Tessenbergstrasse) in Richtung Zentrum wiederum vermehrt in Betrieb genommen werden.

Das gesamte System der Lichtsignalanlagen auf der Strecke zwischen dem Seefelskreisel und dem Beginn der T6 in Richtung Bern (nach dem Guido-Müller-Platz) wurde im Hinblick auf die Expo.02 durch den Kanton optimiert, was in diesem Streckenabschnitt bereits zu einer erheblichen Verbesserung geführt hat. Es wurde mehr als eine Million Franken investiert in diesen Streckenabschnitt. Was noch fehlt ist die Möglichkeit einer verkehrsabhängigen Steuerung auch im Bereich Ländtestrasse, insbesondere bei den Fussgängerübergängen beim Gymnasium.

Diese Massnahmen können sicherstellen, dass der Verkehrsfluss auf der Achse Neuenburgstrasse - Ländtestrasse verflüssigt werden kann. Die Menge des Verkehrs hingegen kann dadurch nicht reduziert werden. Auch in diesem Punkt ist der Gemeinderat bereit, den Vorstoss als Motion entgegenzunehmen.

3. Bereitstellung von finanziellen Mitteln für solche Massnahmen

Wie erwähnt, soll eine erste Etappe der Massnahmen für die Umgestaltung der Nordachse im Verlaufe des Jahres 2006 in Form eines Antrages für einen Verpflichtungskredit dem Stadtrat unterbreitet werden. In der aktuellen Investitionsplanung für die Jahre 2006 bis 2010 sind bei der Spezialfinanzierung Begleitmassnahmen A5 für Massnahmen auf der Nordachse insgesamt 6,35 Millionen Franken reserviert.

Auch in diesem Punkt ist der Gemeinderat bereit, den Vorstoss als Motion entgegenzunehmen.

4. Zusammenführung von Verkehrslenkung und Verkehrsplanung

Die Frage der Zusammenführung von Verkehrslenkung und Verkehrsplanung wird geprüft. Angesichts des Fortschreitens der Arbeiten im Projekt „Einheitspolizei im Kanton Bern (Police Bern)“ und der aus heutiger Sicht hohen Wahrscheinlichkeit der Realisierung dieses Projektes ist damit zu rechnen, dass die Stadtpolizei per 1. Januar 2009 in die Kantonspolizei integriert wird. Auf diesen Zeitpunkt hin wird zu überprüfen sein, wie die bei der Stadt verbleibenden Dienste - unter anderem auch die Verkehrslenkung - neu in die Stadtverwaltung integriert werden können. Eine isolierte Übergabe der Aufgaben der Verkehrslenkung von der Stadtpolizei an die Baudirektion macht angesichts der neuen durch „Police Bern“ gesetzten Rahmenbedingungen wenig Sinn.

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, diesen Punkt des Vorstosses in ein Postulat umzuwandeln und erheblich zu erklären.

5. Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, beziehungsweise -anbietern

Die verwaltungsinterne Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen von Verkehrsfragen betroffenen Direktionen und deren Abteilungen ist geregelt in der Verordnung über die Organisation der Verkehrsaufgaben. Diese Verordnung ist seit dem Jahr 1997 in Kraft und hat sich bisher gut bewährt. Die dort genannten Gremien - gemeinderätliche Verkehrsdelegation, Verkehrsgruppe und Verkehrsforum - tagen regelmässig. Der Gemeinderat sieht im Moment keinen Handlungsbedarf.

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, diesen Punkt des Vorstosses erheblich zu erklären und gleichzeitig als erfüllt abzuschreiben.

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat zusammenfassend, die dringliche Motion 20050485 in den Punkten 1 bis 3 erheblich zu erklären, im Punkt 4 in ein Postulat umzuwandeln und erheblich zu erklären und im Punkt 5 erheblich zu erklären und als erfüllt abzuschreiben.

Biel, 4. November 2005

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Hans Stöckli

Der Stadtschreiber:

Franz Schnider

Beilage:

- Kopie der dringlichen Motion 20050485