



Beantwortung

des Postulates 20120043, Peter Moser, Stefan Kaufmann, FDP „Unhaltbare Verkehrssituation im Bözingenfeld: dringliche kurz- und mittelfristige Verbesserungsmassnahmen“

Die Autoren des Postulats verlangen einen Bericht über die Verkehrssituation im Bereich Bözingenfeld, in dem die möglichen dringlichen kurz- und mittelfristigem Verbesserungsmassnahmen sowie die entsprechenden Kosten aufgezeigt werden sollen.

Die Verkehrsüberlastung auf den wichtigsten Achsen des Bözingenfeldes zu den Hauptverkehrszeiten stellt ein Problem dar. Aufgrund der Verkehrsstruktur wird erst die Eröffnung des Ost-Astes der A5-Umfahrungsautobahn ab 2016 eine spürbare, nachhaltige Verbesserung bringen. Damit kann das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich (Transitverkehr der Agglomeration) um rund 35% entlastet werden. Anhand von Beobachtungen vor Ort bildet sich infolge der geringeren Kapazität einzelner Verkehrsknoten, insbesondere beim Bärenplatz und im Quartierzentrum Bözingen, ein Stau vor allem auf dem Längfeldweg und der Solothurnstrasse. Darunter hat ebenfalls der öffentliche Verkehr zu leiden, und auch für Velofahrer und -fahrerinnen ist die Verkehrslage unangenehm.

Der Zeitraum, für den die zu treffenden dringlichen Massnahmen gelten sollen, erstreckt sich tatsächlich auf die nächsten drei Jahre. Es sollen Massnahmen zum Zug kommen, deren Verbesserungswirkung möglichst sicher und relevant ist und die mit der Planung im Zusammenhang mit den verkehrlichen flankierenden Massnahmen zur A5 kompatibel sind.

Zur Beantwortung der Fragen der Postulanten wurde in diesem Frühjahr eine technische Vorstudie durchgeführt. Anhand dieser Analysen wären die nachstehenden Stossrichtungen für dringliche Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Bözingenfeld prioritär weiter zu verfolgen. Sie sind jedoch mit beträchtlichen Kosten verbunden.

1. Optimierung der Kapazität am Bärenplatz

Durch die vorgezogene Umsetzung der verkehrlichen flankierenden Massnahmen zur A5 würde der Verkehrsfluss dahingehend angepasst, dass der Verkehr auf dem Abschnitt Orpundstrasse/Längfeldweg bevorzugt wird. Dies würde eine Anpassung der Kreuzung durch Aufhebung des Kreisels und Einführung einer Kreuzung mit Lichtsignalanlage bedingen, damit der Busverkehr bevorzugt werden kann. Für den Verkehr von der Orpundstrasse her würde ein Linksabbiegeverbot in Richtung Poststrasse eingeführt, um Unterbrechungen des Verkehrsflusses auf der Hauptachse zu verhindern. Weitere Optionen für die Übergangszeit wie die Einführung des Einbahnverkehrs auf der Poststrasse oder Signalisationsänderungen sind zu prüfen.

Die voraussichtlichen Kosten für die Studien betragen ca. CHF 32'000 inkl. MWSt. Darin ist auch eine Reihe von richtungsabhängigen Verkehrszählungen in diesem Bereich enthalten.

Gestützt auf die flankierenden Massnahmen zur A5 und eines früheren Projektes zur Optimierung des Bärenplatzes werden die voraussichtlichen Kosten auf rund CHF 1'000'000 inkl. MWSt geschätzt.

2. Optimierung der Verkehrskapazität im Bereich des Quartierzentrums Bözingen

Der Betrieb der Kreuzung Bözingenstrasse/Schlösslistrasse ist zu prüfen und soll im Zusammenhang mit einer besseren Steuerung der Lichtsignalanlage auf der Solothurnstrasse am Stadteingang optimiert werden. Diese soll so angepasst werden, dass auf Staubildung aus der oberen Richtung ab Kreuzung Hermann-Lienhard-Strasse besser reagiert werden kann.

Voraussichtliche Investitionen für die Studien: ca. CHF 26'000 inkl. MWSt. In diesen Kosten ist ebenfalls eine Reihe richtungsabhängiger Verkehrszählungen enthalten.

Die Realisierungskosten lassen sich auf der Grundlage der verfügbaren Daten nicht schätzen.

3. Optimierung der Verkehrskapazität auf der Johann-Renferstrasse

In diesem Bereich ist das ASTRA für die Steuerung der Signalanlagen und des Verkehrs zuständig. Zurzeit läuft eine Studie im Auftrag des ASTRA. Die entsprechende Investition geht zu Lasten des Bundes und des Kantons.

4. Studie zu Regulierungs- und Optimierungsmassnahmen des öffentlichen Verkehrs

Dabei geht es um eine Untersuchung der Verkehrshierarchie und der Regulierung im Bereich Bözingenfeld unter Berücksichtigung der Verkehrsperspektiven und der künftigen Entwicklung dieses Gebietes. Ebenso ist die Strategie für jede Verkehrsachse im Detail zu prüfen, um die Betriebsweise der Kreuzungen zu definieren, allfällige nötige Anpassungen zu bestimmen und eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs zu ermöglichen. Gleichzeitig ist die Machbarkeit einer provisorischen separaten Busspur für die Linie Nr. 2 auf einem Teil des Längfeldwegs zu untersuchen.

Voraussichtliche Investition für Studien und Untersuchungen: ca. CHF 33'000 inkl. MWSt.

5. Prüfung eines Mobilitätsplans für die Arbeitszone

In Zusammenarbeit mit den wichtigsten Unternehmen sollen eine Reihe von Umfragen bei deren Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen durchgeführt werden. Ziel ist die Einführung eines Mobilitätsmanagement-Planes analog zum entsprechenden Plan, der zurzeit in der Stadtverwaltung im Gange ist. Aufgrund der erhobenen Daten sollen damit das Verlagerungspotenzial und die dazu erforderlichen Massnahmen in Zusammenarbeit mit der Privatwirtschaft definiert werden. Diese Arbeit ist umfangreich und dementsprechend zeitaufwendig; diese Massnahme ist demnach als mittelfristige Aktion zu betrachten, deren Umsetzung letztlich ganz eindeutig in den Händen der privaten Unternehmen liegt. Insofern kann die beabsichtigte Entlastungswirkung durch ein verbessertes Mobilitätsmanagement keineswegs garantiert werden.

Voraussichtliche Investition für die Studien und Umfragen: ca. CHF 165'000 inkl. MWSt.

Die aufgeführten Massnahmen bringen ebenfalls tendenziell eine Verbesserung der Verkehrssituation für den öffentlichen Verkehr, angesichts der bis zur Eröffnung des Ost-Astes der A5 immer noch bedeutenden Einschränkungen. Mit der baldigen Realisierung einer neuen SBB-Haltestelle im Bözingenfeld sowie einer Verbesserung des öV-Angebotes lässt sich die Erschliessung dieser Arbeitszone verbessern.

Die Fortsetzung der Mobilitätsstrategie und der Förderung des Langsamverkehrs geht Hand in Hand mit der Weiterverfolgung der erwähnten Massnahmen. Dabei geht es um die Einrichtung von Velostationen nach dem Bikesharing-Prinzip (velospots) im Bereich Bözingenfeld; diese Massnahme ist mit einer Verbesserung der Verkehrssituation für Velofahrende in diesem Gebiet zu verbinden, vor allem durch eine Querverbindung über die Eisfeldstrasse ab 2014.

Vorbehaltlich der Annahme dieses Postulates und der politischen Entscheidungen werden die nötigen Studien zur Bestimmung der erforderlichen Massnahmen und ihrer Kosten fortgesetzt und noch im laufenden Jahr in einem Bericht an den Gemeinderat dargelegt. Der Gemeinderat wird über die Finanzierung und die Optionen zu befinden haben, die umgesetzt werden sollen.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, das Postulat 20120043 erheblich zu erklären.

Biel, 1. Juni 2012

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Die Stadtschreiberin:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Beilage: Postulat 20120043