

Mitwirkung «Concept TIM – Concept de transports individuels motorisés der Stadt Biel»

Gemeinsame Eingabe der Wirtschaftskammer Biel-Seeland (WIBS), des Handels- und Industrievereins des Kantons Bern sowie der TCS-Sektion Biel/Bienne-Seeland

Biel, 10. September 2026

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit, zum «Concept Tim» der Stadt Biel/Bienne Stellung zu nehmen. Als Vertreter von Wirtschaft und Mobilität beurteilen wir das vorliegende Konzept insbesondere mit Blick auf die langfristige Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems, die Erreichbarkeit von Stadt und Region sowie die Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr. Vor diesem Hintergrund stellen sich aus unserer Sicht sowohl zum Verfahren als auch zu den inhaltlichen Grundlagen und den vorgesehenen Massnahmen wesentliche Fragen.

Verfahren: Mitwirkung angekündigt – Mitsprache unerwünscht?

Für uns ist nicht ersichtlich, in welchem Umfang abweichende Positionen im weiteren Bearbeitungsprozess tatsächlich berücksichtigt werden. Wir stellen fest, dass weder die in der E-Mail vom 12. August 2026 genannten Beurteilungskriterien transparent dargelegt sind noch nachvollziehbar ist, nach welchen Grundsätzen über die Aufnahme von Änderungsanträgen entschieden wird. Dadurch entsteht der Eindruck, dass die Berücksichtigung kritischer Positionen wesentlich vom Ermessen der Projektverantwortlichen abhängt.

Am 27. Oktober 2025 konnten die Interessenvertreter erstmals an einer Sitzung mit der Stadtplanung teilnehmen. Ziel war gemäss Einladung, «einen offenen Austausch und eine Diskussion über den motorisierten Individualverkehr (MIV) in der Stadt Biel zu führen». Den Teilnehmenden wurden weder vorgängig noch im Nachgang sachdienliche Unterlagen zugestellt. Protokollarisch wurde jedoch festgehalten, dass vorgesehen sei, die Anliegen der Interessenvertreter «von Beginn weg in die Projektentwicklung einzubeziehen», den Dialog zu fördern und die Diskussion zu eröffnen. In der Folge fand während mehrerer Monate keine weitere Kommunikation zum Projekt statt.

Mit E-Mail der Stadtplanung vom 6. Juli 2026 wurde schliesslich zu einer Informationsveranstaltung vom 11. August 2026 eingeladen, erneut ohne vorgängige Zustellung jeglicher Unterlagen. In der Einladung war von der Präsentation der «wichtigsten Zwischenergebnisse des Konzepts MIV» die Rede. Gleichzeitig wurde bereits die kurze Frist bis zum 10. September 2026 für die Einreichung von Stellungnahmen festgelegt.

Anlässlich der Informationsveranstaltung vom 11. August 2026 mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass offenbar bereits ein weitgehend ausgearbeitetes Konzept vorliegt und dieses bereits vom Kanton genehmigt sei.

Zusätzlich befremdet, dass ein für die künftige Verkehrspolitik der Stadt derart zentrales Dokument in der grössten zweisprachigen Stadt der Schweiz lediglich in französischer Sprache zur Stellungnahme

vorgelegt wird und strukturelle Mängel aufweist. Unter diesen Umständen sind unseres Erachtens die Voraussetzungen für ein ordentliches, transparentes und ergebnisoffenes Vernehmlassungsverfahren nicht erfüllt.

Überholte Grundlagen führen zu falschen Schlüssen

Das «Concept TIM» baut wesentlich auf der Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel/Bienne 2018–2040 sowie weiteren bestehenden Planungsgrundlagen wie die Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West auf. Diese wurden jedoch unter anderen infrastrukturellen Voraussetzungen entwickelt. Die damaligen Verkehrsannahmen, insbesondere zum Kammersystem und zum motorisierten Individualverkehr, gingen von einer vollständigen Stadtumfahrung mit Ost- und Westast aus. Mit dem Verzicht auf den A5-Westast ist eine zentrale Voraussetzung weggefallen, während die Netzlücke im Westen weiterhin besteht.

Bereits im Dialogprozess sowie im Rahmen der Stellungnahme zur Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West (Mai 2025) haben die Wirtschafts- und Mobilitätsverbände deshalb darauf hingewiesen, dass die Gesamtmobilitätsstrategie an die veränderte Ausgangslage angepasst werden muss. Bevor daraus weitreichende und teilweise irreversible Eingriffe in das bestehende Strassennetz abgeleitet werden, sind die Verkehrsströme und Netzbelastungen unter den heute geltenden infrastrukturellen Voraussetzungen neu zu beurteilen.

Dies betrifft auch die Annahmen zur Entwicklung des Modal Splits. Eine angestrebte Verkehrsverlagerung ist ein politisches Ziel, aber kein Nachweis dafür, dass diese im erforderlichen Umfang und Zeithorizont tatsächlich eintritt. Langfristige Infrastrukturentscheide dürfen deshalb nicht allein auf Zielwerten und ideologischen Wunschgedanken beruhen.

Schliesslich ist die neue bundesrechtliche Ausgangslage zu berücksichtigen. Die revidierte Signalisationsverordnung (SSV), die am 1. Oktober 2026 in Kraft tritt, stellt neue Anforderungen an Geschwindigkeitsbeschränkungen auf verkehrsorientierten Strassen. Angesichts bereits bestehender Kapazitätsengpässe an wichtigen Knotenpunkten sind die vorgesehenen Massnahmen deshalb hinsichtlich Verkehrsflusses, Ausweichverkehr und Erreichbarkeit zu überprüfen und an die neuen bundesrechtlichen Vorgaben anzupassen.

Die Probleme sind bekannt – die Lösung fehlt

Das «Concept TIM» soll künftig als behördenverbindliche Grundlage für den motorisierten Individualverkehr der Stadt Biel/Bienne dienen. Es beschreibt die bestehenden Überlastungen und insbesondere die Probleme auf der Achse Bernstrasse–Aarbergstrasse–Ländtestrasse zutreffend. Die entscheidende Frage bleibt jedoch unbeantwortet: Wie soll der notwendige Verkehr im Westen von Biel langfristig zuverlässig abgewickelt werden, nachdem der A5-Westast Ende 2020 aufgegeben wurde?

Der breit abgestützte Dialogprozess hat die Notwendigkeit einer übergeordneten Lösung nicht aufgehoben. Der Schlussbericht hält vielmehr fest, dass die Lücke im Nationalstrassennetz geschlossen werden soll und eine unterirdische Führung des motorisierten Individual- und Schwerverkehrs eine wichtige strategische Option darstellt (Schlussbericht vom 7.12.2020, S. 10).

Das Concept TIM setzt demgegenüber primär auf eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und eine Umverteilung des Strassenraums. Dabei wird ausdrücklich in Kauf genommen, dass das Leistungsniveau in den Spitzenzeiten reduziert werden kann («un niveau de service qui peut être réduit aux heures de pointe», Kap. 3.1/3.2).

Diese bewusste Kapazitätsreduktion löst das zugrunde liegende Netzproblem nicht. Gerade auf einer regional bedeutenden Achse mit weiterhin bestehender Netzlücke sind Wirtschaftsverkehr, Gewerbe, Pendelverkehr und Personen ohne zweckmässige ÖV-Alternative auf eine leistungsfähige und verlässliche Strasseninfrastruktur angewiesen.

Das «Concept TIM» beschreibt damit die seit Jahrzehnten bekannten Probleme, weist aber nicht nach, wie der notwendige Verkehr künftig bewältigt werden soll.

Eine Verkehrsachse kann nicht auf Wunschannahmen beruhen

Das «Concept TIM» schafft keine zusätzliche Strassenkapazität. Seine Funktionsfähigkeit setzt vielmehr voraus, dass je nach Achse rund 20 bis 30 Prozent des Verkehrs auf andere Verkehrsmittel verlagert werden können (Concept TIM, Kap. 5.3, S. 24).

Gleichzeitig bleibt die Achse Bernstrasse–Aarbergstrasse–Ländtestrasse eine zentrale regionale Verkehrsverbindung. Das «Concept TIM» geht selbst davon aus, dass die vorgesehenen Massnahmen zu Mehrverkehr auf der Bernstrasse und dem Ostast führen. Damit wird ausgerechnet jene Achse zusätzlich belastet, deren Querschnitt reduziert werden soll.

Besonders kritisch ist, dass der angenommene Modal Shift vom Verkehrsmodell nicht berechnet, sondern nachträglich auf die modellierten Verkehrsbelastungen angewendet wird. Selbst unter dieser Annahme bleibt der Guido-Müller-Platz in den Spitzenzeiten gesättigt.

Damit wird die angestrebte Verkehrsverlagerung zugleich als Ziel und als Voraussetzung dafür verwendet, dass die Kapazitätsreduktionen funktionieren. Eine langfristige Verkehrsplanung darf nicht auf einer solchen Annahme beruhen.

Unsere Forderungen

Bevor schwer rückgängig zu machende Entscheide über den Strassenraum getroffen oder entsprechende Massnahmen behördenverbindlich festgelegt werden, fordern wir:

- eine Überprüfung und Aktualisierung der Gesamtmobilitätsstrategie 2018–2040 unter Berücksichtigung des weggefallenen A5-Westasts und der weiterhin bestehenden Netzlücke;
- den Nachweis, dass Wirtschafts-, Quell-, Ziel- und Binnenverkehr auf der Achse auch beim heutigen Verkehrsaufkommen zuverlässig abgewickelt werden können, ohne einen noch nicht eingetretenen Modal Shift vorauszusetzen;
- transparente und nachvollziehbare Berechnungen zur Leistungsfähigkeit der Achse und ihrer Knoten sowie zu sämtlichen angenommenen verkehrsreduzierenden Wirkungen;
- eine belastbare verkehrliche Lösung für den Guido-Müller-Platz und die Querung der ASm-Linie über die Bernstrasse, bevor der künftige Strassenquerschnitt definitiv festgelegt wird;
- den Erhalt der erforderlichen Strassenkapazitäten, solange die erwartete Verkehrsverlagerung nicht nachweislich, tatsächlich und dauerhaft eingetreten ist;

- die uneingeschränkte Sicherstellung der Erreichbarkeit für Wirtschaftsverkehr, Gewerbe, Lieferungen, Dienstleistungen und City-Logistik;
- den Verzicht auf irreversible Kapazitätsreduktionen, Rückbauten und permanente Sperrungen, solange keine tragfähige übergeordnete Infrastrukturlösung für den Westen von Biel vorliegt;
- sowie insbesondere die Weiterführung und Konkretisierung der im Dialogprozess-Prozess geforderten Schliessung der Netzlücke unter Einbezug übergeordneter und unterirdischer Lösungsansätze.

Fazit

Biel trägt als wirtschaftliches und verkehrliches Zentrum Verantwortung für die Erreichbarkeit und Funktionsfähigkeit einer ganzen Region. Das «Concept TIM» wird dieser Verantwortung in der vorliegenden Form nicht gerecht. Es setzt weitreichende Eingriffe in das bestehende Strassennetz voraus, ohne eine belastbare Antwort auf die zentrale verkehrliche Herausforderung im Westen von Biel zu geben.

Aus unserer Sicht ist deshalb die Reihenfolge entscheidend: Bevor Strassenkapazitäten dauerhaft reduziert und schwer rückgängig zu machende Massnahmen umgesetzt werden, muss geklärt sein, wie der notwendige Verkehr langfristig bewältigt und die bestehende Netzlücke geschlossen werden soll. Eine angestrebte Verkehrsverlagerung kann eine tragfähige infrastrukturelle Lösung nicht ersetzen.

Das «Concept TIM» ist entsprechend grundlegend zu überarbeiten. Solange keine belastbare Gesamtperspektive für das Verkehrsnetz und insbesondere für den Westen von Biel vorliegt, lehnen wir irreversible Kapazitätsreduktionen und damit das «Concept TIM» in seiner vorliegenden Form ab.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen.

Freundliche Grüsse

Wirtschaftskammer Biel-Seeland

HIV Biel-Seeland/Berner Jura

TCS Sektion Biel-Seeland

Gilbert Hürsch, Geschäftsführer

Fabian Engel, Präsident

Markus Jordi, Präsident

Für Fragen stehen zur Verfügung:

Cécile Wendling, Vorstandsmitglied des HIV Biel-Seeland-Berner Jura sowie Präsidentin der Mobilitätskommission des TCS, Sektion Biel-Seeland (Tel. 032 323 11 11)

Gilbert Hürsch, Geschäftsführer der Wirtschaftskammer Biel-Seeland (Tel. 076 399 39 00)