

Inhalt

1	Das Wichtigste in Kürze	1
1.1	Die partizipative Planung im Überblick	1
1.2	Zentrale Erkenntnisse	2
1.3	Wie geht es weiter	3
2	Übersicht Partizipationsformate	4
2.1	Zwei Informationsveranstaltungen	4
2.2	Individueller Ausstellungsbesuch mit Fragebogen	5
3	Erkenntnisse	6
3.1	Stimmungsbild.....	6
3.2	Überzeugend.....	7
3.3	Nicht überzeugend	7
3.4	Für die weitere Bearbeitung.....	8
4	Ausblick	10

1 Das Wichtigste in Kürze

1.1 Die partizipative Planung im Überblick

Auf der Achse «Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse» verkehren täglich Tausende von Autos, Busse, Lastwagen, Zufussgehende und Velofahrende. Die Strasse trennt die Quartiere und beeinträchtigt die Lebensqualität ihrer Bewohnerschaft. Die Städte Biel und Nidau sowie der Kanton Bern wollen deshalb die Achse und den angrenzenden öffentlichen Raum aufwerten und neu gestalten. Dazu haben sie in den Jahren 2023 bis 2025 einen Studienauftrag mit vier interdisziplinären Planungsteams durchgeführt. Dieser Planungsprozess ist in vier Phasen unterteilt. Integraler Bestandteil dabei war auch die Partizipation der interessierten Bevölkerung und verschiedener Interessensgemeinschaften.

Folgende Grafik zeigt die vier Phasen der partizipativen Planung, von 2023 bis 2025.



Abbildung 1: Der Prozess der Partizipation.

Im Mai 2025 wurde der Studienauftrag abgeschlossen und das Beurteilungsgremium wählte das Projekt «Phoenix» des Teams von mrs partner ag, berchtoldkrass space&options und Balliana Schubert landschaftsarchitekten AG zum Siegerprojekt. Das Siegerprojekt «Phoenix» und die drei weiteren Projekte des Studienauftrags wurden von Dienstag, 16. September 2025 bis Freitag, 26. September 2025 öffentlich ausgestellt. Im Rahmen dieser zehntägigen Ausstellung fanden zwei öffentliche Informationsveranstaltungen statt, bei denen die interessierte Bevölkerung die Gelegenheit hatte, ihre Rückmeldung zum Siegerprojekt abzugeben. Parallel zur Ausstellung bestand darüber hinaus die Möglichkeit, die Rückmeldungen per Fragebogen einzureichen (vgl. Grafik, Phase 4 - Ergebnisse). Insgesamt haben etwa 60 Personen ihre Rückmeldung zum Siegerprojekt Phoenix abgegeben.

Der vorliegende Bericht zeigt die schriftlich festgehaltenen Ergebnisse der beiden Informationsveranstaltungen und der ausgewerteten Fragebogen. Insgesamt wurden so Rückmeldungen von neun Kleingruppen (sämtliche Teilnehmende der beiden Veranstaltungen) und neun Fragebogen ausgewertet. Sämtliche Rückmeldungen in den Veranstaltungen wurden vom Plenum nicht priorisiert. Die Rückmeldungen aus den Fragebogen sind als einzelne Feedbacks aufzunehmen. Die Auswertung erfolgte in mehreren Schritten: Alle

Aussagen wurden thematisch und nach Häufigkeit der Nennungen sortiert und zusammenfassend beschrieben (Kapitel 3). Anschliessend wurden daraus die zentralen Erkenntnisse abgeleitet (Kapitel 1.2).

1.2 Zentrale Erkenntnisse

Zusammenfassung: Das Siegerprojekt «Phoenix» wird als mehrheitlich überzeugend beurteilt. Begrüsst wird die umfangreiche Begrünung entlang der Achse, die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und dadurch die Stärkung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs sowie die Geschwindigkeitsbegrenzung. Gleichzeitig gilt es in der weiteren Bearbeitung aber auch Unklarheiten zu klären. Diese betreffen hauptsächlich die Querungsmöglichkeiten der Achse für den Fuss- und Veloverkehr. Denn die Teilnehmenden sind sich mehrheitlich einig: Für eine bessere Lebensqualität entlang der Achse braucht es sichere Strassenquerungen.

Die zentralen Erkenntnisse in sieben Punkten:

1. Das Siegerprojekt überzeugt mit dem vielen Grün, den geplanten Grünzonen und den zukünftig neuen Bäumen. In der weiteren Bearbeitung ist ein besonderes Augenmerk auf die Umsetzung der Baumpflanzung zu richten. Das zukünftige Verkehrsaufkommen sowie unterirdische Versorgungsnetze dürfen diese nicht verhindern.
2. Überzeugend ist der durchgehende Veloweg entlang der gesamten Achse. In der weiteren Bearbeitung ist ein Augenmerk auf die durchgehende Sicherheit (Breite, Lage) und die Vereinbarkeit mit der Platzierung der Bushaltestellen zu legen.
3. Unklarheiten löst die Funktion und Bedeutung des Mittelstreifens aus. In der weiteren Bearbeitung ist aufzuzeigen, für welche Verkehrsteilnehmenden dieser Streifen als Querungsmöglichkeit dienen soll und wie dabei die Sicherheit, gerade für Zufussgehende und Velofahrende, gewährleistet wird. Neben Funktion und Nutzung ist auch die Gestaltung des Streifens genauer aufzuzeigen.
4. Im Siegerprojekt fehlen Aussagen zur Querungsmöglichkeit zwischen der Dr. Schneider-Strasse und dem zukünftigen Campus Biel / Bienne. Die Teilnehmenden sind sich einig, dass diese Querung besonders für Zufussgehende und Fahrradfahrende wichtig ist. In der weiteren Bearbeitung braucht es Lösungen dazu.
5. Die Verkehrsregelung beim Guido-Müller-Platz ist den Teilnehmenden unklar. Kann das geplante Ampelsystem den Verkehrsfluss ohne Rückstau sicherstellen?
6. Im Abschnitt der Bernstrasse (Keltenplatz, Guglerplatz) sind die Zufahrten in die angrenzenden Quartiere für die Anwohnenden und das Gewerbe teilweise ungenügend nachvollziehbar. In der weiteren Bearbeitung ist zu verdeutlichen, dass die geplante neue Verkehrsführung für alle sicher ist und die Gewerbeanlieferung dabei gut bewerkstelligt werden kann.
7. Begrüsst wird die Geschwindigkeitsbeschränkung auf der ganzen Achse. Die Teilnehmenden sind mehrheitlich der Meinung, dass auf der

ganzen Achse Tempo 30 einzuführen ist und dass es für den Schwerverkehr eine andere Transitachse braucht.

1.3 Wie geht es weiter

Die Ergebnisse aus der Partizipation fliessen in die weiterführenden Arbeiten zur Neugestaltung der Verkehrsachse «Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse» ein. Die Städte Biel und Nidau sowie der Kanton Bern entwickeln ihre Strassenabschnitte eigenständig weiter.

Aktuelle Informationen und Entwicklungen sind fortlaufend auf den Webseiten der Städte Biel und Nidau sowie des Kantons Bern einsehbar:

- Stadt Biel: www.biel-bienne.ch/aarbergstrasse-laendtestrasse
- Stadt Nidau: www.nidau.ch/bernstrasse

2 Übersicht Partizipationsformate

2.1 Zwei Informationsveranstaltungen

Im Rahmen der zehntägigen öffentlichen Ausstellung fanden am Dienstag, 16. September 2025 und Donnerstag, 18. September 2025, jeweils von 18.30 bis 20.00 Uhr in den Räumlichkeiten des Gymnasiums Biel-Seeland an der Aarbergstrasse 5 eine Informationsveranstaltung für die Nachbarschaft und interessierte Bevölkerung statt. Sabine Gresch, Leiterin der Abteilung Stadtplanung Biel und Anna Steuri, Abteilungsleiterin Infrastruktur der Stadt Nidau, präsentierten je an einem Abend das Siegerprojekt. Dabei stellten sie unter anderem die vier Knotenpunkte, der Jean-Jacques-Rousseau-Platz, der Guido-Müller-Platz sowie der Keltenplatz und der Heideweg, bzw. Stadteingang vor und zeigten auf, was diese Orte im Siegerprojekt auszeichnen. Die Teilnehmenden hatten anschliessend die Möglichkeit, Verständnisfragen zu stellen, bevor sie in zufällig gemischten Kleingruppen à ca. 3 Personen, ihre Rückmeldungen zum Siegerprojekt sammelten und schriftlich festhielten. Dabei diskutierten sie, was sie am Siegerprojekt überzeugt, was nicht und was sie den Verantwortlichen für die weitere Bearbeitung mit auf den Weg geben. In einer Kurzpräsentation der Rückmeldungen im Plenum und mit einem Ausblick zum weiteren Projektverlauf, wurden die Veranstaltungen abgeschlossen.

Anzahl Teilnehmende:

- 16. September 2025: 24 Personen
- 18. September 2025: 10 Personen

Impressionen vom 16. und 18. September 2025



Abbildung 2: Diskussion in Kleingruppen.



Abbildung 3: Projektleiterin Anna Steuri der Stadt Nidau erläutert das Siegerprojekt.



Abbildung 4: Weitere Diskussionen in Kleingruppen.



Abbildung 5: Präsentation des Siegerprojektes.

2.2 Individueller Ausstellungsbesuch mit Fragebogen

Während der zehntägigen Ausstellung konnten Besuchende einen Fragebogen zum Siegerprojekt «Phoenix» ausfüllen, um so ihre Rückmeldungen schriftlich an die Projektleitung abzugeben. Insgesamt besuchten ca. 25 Personen die Ausstellung; davon füllten 9 Personen einen Fragebogen aus.

Eine Mehrheit der Personen, die den Fragebogen ausfüllten, wohnt in der direkten Umgebung der Achse «Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse».

Altersgruppen:

- 18-35 Jahre alt: 2 Personen
- 36-64 Jahre alt: 5 Personen
- Älter als 65 Jahre alt: 2 Personen

3 Erkenntnisse

3.1 Stimmungsbild

An der Informationsveranstaltung vom 16. September wurde von den Teilnehmenden zusätzlich noch ein «Stimmungsbild» abgeholt. Dazu wurden die Teilnehmenden am Schluss der Veranstaltung eingeladen, das Siegerprojekt «Phoenix» gemäss drei Antwortmöglichkeiten einzuschätzen und sich entsprechend im Raum zu den drei Möglichkeiten zu positionieren. Die drei Antwortmöglichkeiten waren:

«überzeugend, geht in die richtige Richtung»



«teilweise überzeugend, gibt noch einige Unklarheiten und Fragen zu klären»



«nicht überzeugend, geht in die falsche Richtung»



Das «Stimmungsbild» zeigt, dass die Mehrheit der Teilnehmenden das Siegerprojekt überzeugend oder teilweise überzeugend finden. Zwei Personen sind nicht überzeugt und haben sich entsprechend aufgestellt.



Abbildung 6: Das Stimmungsbild der Teilnehmenden vom 16.9.2025

Auch die Personen, die den Fragebogen ausfüllten, wurden gefragt, wie überzeugt sie vom Siegerprojekt «Phoenix» sind. Von den neun Personen, die den Fragebogen ausfüllten, findet eine Person das Siegerprojekt sehr überzeugend, fünf Personen mehrheitlich überzeugend und drei Personen teilweise überzeugend. Keine Person findet das Siegerprojekt nicht überzeugend.

3.2 Überzeugend

Folgende Aussagen wurden im Fragebogen und an den Veranstaltungen auf die Frage gemacht, was am Siegerprojekt «Phoenix» überzeugte:

Viel Grün:

Die Anwesenden überzeugt das viele Grün, die geplanten Grünzonen und die neuen Bäume.

Durchgehender Veloweg und Entflechtung:

Auf grossen Anklang stiessen der durchgehende Veloweg sowie die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Insgesamt acht Gruppen waren dieser Meinung. Sie verstehen diese Massnahmen auch als wichtiges Zeichen, dass zukünftig der Langsamverkehr und der ÖV auf dieser Achse gefördert werden.

Auch die ausgewerteten Fragebogen zeigen, dass fünf Personen, die im Siegerprojekt präsentierten Lösungen zur Veloplanung (Durchgehender Veloweg), Verkehrsentflechtung und die Priorisierung des ÖV's überzeugen.

Weiteres:

Zwei Gruppen überzeugt, dass der Projektperimeter unterschiedliche räumlichen Abschnitte mit dazugehörigen Charakteren ausweist. Eine Gruppe ist der Meinung, dass der Betrachtungsperimeter noch grösser sein sollte.

Eine Gruppe überzeugt der Mehrzweckstreifen und eine Gruppe begrüsst die Fussgängerstreifen auf der Achse.

3.3 Nicht überzeugend

Auf die Frage, was die Teilnehmenden am Siegerprojekt «Phoenix» nicht überzeugte, fielen die Antworten wie folgt aus:

Alle Gruppen beschäftigt das Thema der **Querungen**, in unterschiedlichster Art.

Mittelstreifen:

Zu Reden gibt der Mittelstreifen. Drei Gruppen erkennen darin besonders für die Fussgänger:innen und die Velofahrenden keinen Gewinn. Es wird befürchtet, dass dieser Streifen hauptsächlich den Autofahrenden zum Abbiegen dient und als zusätzlicher Veloweg genutzt wird. Für schwächere Verkehrsteilnehmende, sprich für Zufussgehende, wird dieser Streifen Nachteile bringen.

Abschnitt Aarbergstrasse:

Zwei Gruppen betonen, dass zukünftig die Kreuzung Dr. Schneider-Strasse / Aarbergstrasse von viele Studierenden des Campus Biel / Bienne gequert wird. Dieser Umstand wird im Siegerprojekt nicht berücksichtigt.

Eine Gruppe ist der Meinung, dass ein zukünftiger Kreiselpark beim Guido-Müller Platz den nötigen Verkehrsfluss besser gewährleisten würde, als wie im Siegerprojekt präsentiert. Zwei ausgewertete Fragebogen stützen diese Aussage. Es besteht die Unsicherheit, ob das «heutige Chaos» tatsächlich mit einer Kreuzung gelöst werden kann.

Gemäss einer Gruppe ist die Querung für Fussgänger:innen bei der Kreuzung Jean-Jaques Rousseau mit einem Lichtsignal zu lösen.

Abschnitt Bernstrasse:

Eine Gruppe ist nicht überzeugt davon, wie die Weidteile an die Bernstrasse angeschlossen werden.

Eine Gruppe bemängelt, dass das Siegerprojekt keine Aussagen zum Umgang mit dem Schwerverkehr macht. Dies besonders im Abschnitt der Bernstrasse.

Eine Gruppe bemängelt, dass das Siegerprojekt nicht aufzeigt, wie die Querung der ASM-Bahnlinie zukünftig zu lösen ist. Bei den ausgewerteten Fragebogen wurde ebenfalls gefragt, weshalb das «BTI-Bähnli» nicht berücksichtigt wird.

Die ausgewerteten Fragebögen zeigen, dass zweimal das Autobahn-Endstück als sehr unfreundlich wahrgenommen wird und ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in den Gemeinden Nidau und Brügg befürchtet wird. Generell zeigen die ausgewerteten Fragebögen, dass die Situation des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Bernstrasse als unbefriedigend beschrieben wird. Einmal wird gesagt, das Autofahrende systematisch benachteiligt werden.

Velowege:

Für zwei Gruppen ist wichtig, dass die Velowege genügend breit ausgestaltet werden und dass die Anordnung der Bushaltestelle nicht an den Velowegen zu platzieren sind.

3.4 Für die weitere Bearbeitung

Auf die Frage, was die Teilnehmenden den Verantwortlichen für die weitere Bearbeitung mit auf den Weg geben, sind sie sich mehrheitlich einig: Für eine höhere Lebensqualität entlang dieser Achse sind Sicherheit und sichere Strassenquerung von Bedeutung.

Mittelstreifen:

Drei Gruppen empfehlen, dass in der weiteren Bearbeitung die Aufgaben und Ausgestaltung des Mittel- bzw. Mehrzweckstreifens besser zu klären sind. Heute ist unklar, für wen dieser Streifen ist. Folgende Fragen wurden dazu formuliert:

- Ist der Mittelstreifen für alle Verkehrsteilnehmende brauchbar, also für den MIV, die Velofahrenden und die Fussgänger:innen?
- Wie kann besonders die Sicherheit für Velofahrende und Fussgänger:innen sichergestellt werden?
- Wird der Mittelstreifen entsiegelt und bepflanzt?

Eine Gruppe empfiehlt, anstelle des Mittelstreifens besser eine Baumallee und breitere Velowege zu realisieren.

Querungen im Abschnitt Aarbergstrasse / Ländtestrasse:

Aktuell ungenügend behandelt wird die zukünftig wichtige Querung beim Campus Biel / Bienne und der Dr. Schneider-Strasse sowie die Jean-Jacques Rousseau-Kreuzung. Hier wird angeregt weitsichtig zu planen, damit sich nicht die gleiche Situation wiederholt wie beim Bahnhof Biel.

Verkehr:

Vier Gruppen betonen die Wichtigkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung. Laut den Gruppen soll dafür Tempo 30 eingeführt werden. Folgende Aussagen wurden gemacht:

- Tempo 30 möglichst auf der ganzen Achse
- Tempo 30 beidseitig, ab der Verkehrsdosierung
- Tempo 30 beidseitig, ab Höhe Heideweg

Weiter wird betont, dass auch die Bedürfnisse des Gewerbes in der weiteren Planung berücksichtigt werden müssen. Auch ist mehr zu unternehmen, um den MIV zu verlagern und den Transit des Schwerverkehrs auf dieser Achse einzuschränken.

Die ausgewerteten Fragebogen ergaben drei Aussagen für die weitere Planung im Bereich Verkehr:

- Ein Flüsterbelag einbauen
- Mehr Miteinander statt pure Ablehnung des MIV
- Tempo 30 ist notwendig, denn entlang der Achse leben Menschen.

Begrünung:

Zwei Gruppen begrüßen, die Pflanzung neuer Bäume. Allerdings behindern häufig unterirdische Versorgungsnetzwerke und das zukünftige Verkehrsaufkommen auf der Achse eine Umsetzung davon. Eine Verkehrsstudie kann hier Klarheit schaffen.

Auch wird gesagt, dass das Prinzip der Schwammstadt zu verfolgen ist, nur so kann aktiv gegen Wärmeinseln vorgegangen werden.

Weitere Aussagen:

- Eine Gruppe betont, dass die Behindertenorganisationen in der weiteren Bearbeitung miteinzubeziehen sind.
- Eine Gruppe betont, dass in der nächsten Phase darauf zu achten ist, dass die ursprünglichen Absichten nicht verloren gehen. Das Steuer ist jetzt an die Gemeinden zu übergeben.

Einzelaussagen Fragebogen (Fragen):

- Was kostet das Ganze für Bund, Kanton und Gemeinden?
- Auf wann wird die Umsetzung geplant?
- Wurde die Fortsetzung des Projekts «Westumfahrung» in Betracht gezogen?

4 Ausblick

Mit der Phase 4 wird der partizipative Prozess zum Studienauftrag zur Achse «Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse» abgeschlossen. Insgesamt haben etwa 60 Personen ihre Rückmeldung zum Siegerprojekt Phoenix abgegeben. Dies entweder an einer der beiden Informationsveranstaltungen oder an der Ausstellung mittels Fragebogen. Die Ergebnisse aus der Partizipation fliessen in die weiterführenden Arbeiten zur Neugestaltung der Verkehrsachse ein. Die Städte Biel und Nidau sowie der Kanton Bern entwickeln dabei ihre Strassenabschnitte zukünftig eigenständig weiter.

Aktuelle Informationen und Entwicklungen sind fortlaufend auf den Webseiten der Städte Biel und Nidau sowie des Kantons Bern einsehbar:

- Stadt Biel: www.biel-bienne.ch/aarbergstrasse-laendtestrasse
- Stadt Nidau: www.nidau.ch/bernstrasse