

Empfehlungen zu kurz- und mittelfristigen Massnahmen

1. **Empfehlung: Städtebauliche Strategie für das Entwicklungsgebiet zwischen Bahnhof und See**

Mit einer auf dem Bestand aufbauenden städtebaulichen Strategie sind die Voraussetzungen für eine qualitätsvolle und ganzheitliche Entwicklung des gesamten Gebiets zwischen Bahnhof und See zu schaffen. Der Enteignungsbann blockiert die wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung und ist durch andere griffige Instrumente zu ersetzen. Dabei werden Potenziale für eine langfristige Lösung berücksichtigt.

2. **Empfehlung: Erarbeiten und Umsetzen eines gesamtheitlichen stadträumlichen Projekts auf der Achse Brüggmoos – Bernstrasse – Ländtstrasse – Kreisel Seedorf**

Für den genannten Strassenabschnitt wird ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Bei der Gestaltung des Stadtraums werden Aspekte wie Stadtentwicklung, Städtebau, Mobilität und Verkehr berücksichtigt. Umfeld und Umwelt sind ebenso Teil des Konzepts wie der künftige Betrieb der Strasse inkl. allfälligem Dosieren des MIV bei Überlastungen. Auf der Basis des Konzepts werden in einem zweiten Schritt die konkreten Projekte für den angesprochenen Stadtraum Strasse und den Betrieb der Strasse entwickelt.

Vor dem Beginn der Projektierungsarbeiten ist der Projektierungsprozess festzulegen (Projektstruktur, Projektorganisation, Partizipation, qualitätsfördernde Verfahren wie Auswahl der Bearbeitungsteams, Wettbewerbe usw.).

3. **Empfehlung: Weiterentwickeln des öV-Angebots**

Mit dem Ostast wurde eine für die ganze Region wichtige, hochwertige Strassenverbindung geschaffen. Ein Quantensprung, der seinesgleichen beim regionalen Angebot für den öffentlichen Verkehr noch sucht. Das Regiotram ist im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Gebietes zwischen Bahnhof und See sowie für die weitere Entwicklung der ganzen Region ein solches hochwertiges Angebot. Um Nidau als Nebenzentrum zu fördern, ist eine Streckenführung durch das Zentrum von Nidau zu prüfen und die Projektierung wieder aufzunehmen. Parallel dazu soll das bereits bestehende öV-Angebot weiterentwickelt und verbessert werden.

4. **Empfehlung: Entwicklung des Zentrums von Nidau zu einem Nebenzentrum**

Einzugsgebiet und Topografie bieten in Nidau beste Voraussetzungen für den Aufbau eines Nebenzentrums zur Abdeckung des täglichen Bedarfs: Im Umkreis von einem Kilometer besteht bereits heute ein grosses Potenzial für den Einkauf per Fahrrad oder zu Fuss. Diese Entwicklung ist zu fördern, Städtebau und verkehrliche Erschliessung durch den öV (v.a. Regiotram) sowie durch Fuss- und Veloverkehr werden auf dieses Ziel ausgerichtet. Im Rahmen eines Gesamtmobilitätskonzepts soll geprüft werden, welche Massnahmen für eine relevante Reduktion des MIV im Zentrum von Nidau sorgen und damit die Voraussetzungen für ein attraktives Nebenzentrum entstehen.

5. **Empfehlung: Hubs und P+R bei den Autobahnanschlüssen**

In der Agglomeration und vor allem in den Regionen Biel-Seeland und Berner Jura kann in vielen Gebieten kein attraktives Angebot für öV-Verbindungen nach Biel/Nidau geschaffen werden: Auf Grund der ländlichen Strukturen ist das Auto das bevorzugte Erschliessungsmittel. Was in der Region funktioniert, geht in der Stadt auf Grund des Flächenbedarfs und der weiteren Anforderungen an städtische Strassen nicht mehr. Die Autobahnanschlüsse im Brüggmoos und Bözingenfeld sind prädestiniert als Hubs mit einem ausreichenden Parkplatzangebot für P+R und Umsteigemöglichkeiten auf den öV, Einkaufsangeboten und weiteren Dienstleistungen. Prioritär soll ein Standort im Bözingenfeld getestet werden.

6. Empfehlung: Monitoring und Controlling regional angehen, weiterentwickeln und einführen

Seit 2016 verfügt Biel über ein Mobilitätsmonitoringkonzept, welches vor dem Hintergrund des «Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs» entstanden ist. Die Inbetriebnahme des Ostastes, Planungen wie der neue Campus sowie das frühzeitige Erkennen von Trendentwicklungen in der Mobilität wie E-Bikes, neue Mobilitätsformen waren weitere Gründe. Kriterien der städtebaulichen Entwicklung wie auch weitere für das Steuern wichtige periodische Erhebungen fehlen noch. Das Monitoringkonzept ist deshalb zu aktualisieren, gleichzeitig ist ein Controlling sowie ein Werkzeugkasten mit Steuerungsmassnahmen aufzubauen, u.a. mit dem Ziel, den motorisierten Individualverkehr zu stabilisieren. Als Zukunftsstadt kann Biel samt Region hier Pionierarbeit leisten.

7. Empfehlung: Erste konkrete Massnahmen rasch anpacken

Zahlreiche Massnahmen in den Bereichen öV, MIV und Langsamverkehr können rasch angepackt, geplant und teils auch rasch umgesetzt werden. Eine Liste mit zahlreichen konkreten Massnahmen befindet sich im Anhang. So kann beispielsweise

- die Sicherheit für VelofahrerInnen mit besseren Markierungen von Velowegen mit wenig Aufwand rasch realisiert werden
- die gemeinsame Planung eines Transitverbots für den Schwerverkehr auf der Strecke Seedorf – Mühlebrücke – Bözingen durch Bund, Kanton und Stadt angegangen werden
- das Gespräch mit dem Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (AöV), dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und den SBB gesucht werden, um zu den Pendlerzeiten Schnellzügen aus dem Berner Jura einen Halt im Bözingenfeld zu ermöglichen