

Empfehlungen zu kurz- und mittelfristigen Massnahmen

Nr.	Empfehlung
1.	<p>Empfehlung: Verantwortungsvolles und nachhaltiges Mobilitätsverhalten fördern</p> <p>Die Region Biel/Seeland fördert ein Mobilitätsverhalten, das zukunftsweisend ist und einen Beitrag an die nachhaltige Entwicklung leistet. Dazu wird eine Gesamtmobilitätsstrategie für die ganze Region entwickelt und periodisch aktualisiert. Zudem wird die Teilnahme an Projekten geprüft (zum Beispiel Pilotprojekt des Bundes für Mobility Pricing, Mobilitätskonzepte für Unternehmen, flexible Arbeitszeiten, gestaffelte Stundenpläne, Homeoffice etc.)</p>
2.	<p>Empfehlung: Städtebauliche Strategie für das Entwicklungsgebiet zwischen Bahnhof und See</p> <p>Mit einer auf dem Bestand aufbauenden integrierten Strategie «Städtebau und Mobilität» werden die Voraussetzungen für eine qualitätsvolle und ganzheitliche Entwicklung des gesamten Gebiets zwischen Bahnhof und See erstellt. Der Enteignungsbann blockiert bisher die wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung und muss durch andere, griffige und interkommunale Instrumente ersetzt werden. Dabei werden Potenziale für eine langfristige Lösung berücksichtigt.</p>
3.	<p>Empfehlung: Gesamtheitliches stadträumliches Projekt auf der Achse Bruggmoos – Bernstrasse – Ländtestrasse – Kreisel Seedorf</p> <p>Für den genannten Strassenabschnitt wird ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet und umgesetzt. Bei der Gestaltung des Stadtraums werden Aspekte wie Stadtentwicklung, Städtebau, Mobilität, Verkehr, Umfeld und Umwelt berücksichtigt. Das Betriebskonzept sieht ein allfälliges Dosieren des MIV bei Überlastungen vor. Von Dritten erarbeitete Projektelemente werden in die Überlegungen miteinbezogen, soweit sie mit den Stossrichtungen kompatibel sind. Auf der Basis des Konzepts werden in einem zweiten Schritt die konkreten Projekte für den angesprochenen Stadtraum Strasse und den Betrieb der Strasse entwickelt.</p> <p><i>Bemerkung: Die Frage der Kantonalisierung bestimmter Strassenabschnitte wird nach Vorliegen des Gesamtpakets im Rahmen der Schlussredaktion beantwortet.</i></p>
4.	<p>Empfehlung: Weiterentwickeln des öV-Angebots</p> <p>Mit dem Ostast wurde eine für die ganze Region wichtige, hochwertige Strassenverbindung geschaffen. Ein Quantensprung, der seinesgleichen beim regionalen Angebot für den öffentlichen Verkehr sucht. Um die Entwicklung des Gebietes zwischen Bahnhof und See sowie der ganzen Region zu fördern, ist langfristig die Projektierung des Regiotrams wieder aufzunehmen. Bereits kurzfristig soll das bestehende öV-Angebot weiter entwickelt und verbessert werden. Um das Stedtli Nidau als Nebenzentrum zu fördern, ist ein attraktives öffentliches Verkehrsangebot durchs Zentrum zu prüfen.</p>
5.	<p>Empfehlung: Entwicklung des Zentrums von Nidau zu einem Nebenzentrum</p>

	<p>Einzugsgebiet und Topografie bieten in Nidau beste Voraussetzungen für ein Nebenzentrum 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 öV, Fuss- und Veloverkehr werden auf dieses Ziel ausgerichtet. Im Rahmen eines Gesamtmobilitätskonzepts soll geprüft werden, ob Porttunnel, Regiotram und flankierende Massnahmen für eine relevante Reduktion des MIV im Zentrum von Nidau sorgen, so dass die Voraussetzungen für ein attraktives Nebenzentrum weiter verbessert werden.</p>
6.	<p>Empfehlung: Hubs und P+R bei den Autobahnanschlüssen</p> <p>In der Agglomeration und vor allem in den Regionen Biel-Seeland und Berner Jura ist wegen der ländlichen Strukturen das Auto das bevorzugte Verkehrsmittel: Es kann vielerorts kein attraktives Angebot für öV-Verbindungen nach Biel/Nidau aufgebaut werden. Doch in der Stadt ist die Fläche beschränkt. Die Autobahnanschlüsse im Brüggmoos und Bözingenfeld sind daher prädestiniert als Hubs mit einem ausreichenden Parkplatzangebot für P+R und Umsteigemöglichkeiten auf den öV. Prioritär soll ein Standort im Bözingenfeld getestet werden, weitere P+R – Standorte können in der ganzen Agglomeration verwirklicht werden.</p>
7.	<p>Empfehlung: Monitoring und Controlling regional angehen, weiterentwickeln und einführen</p> <p>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. Es berücksichtigt die Inbetriebnahme des Ostastes, den neuen Campus und zielt auf das frühzeitige Erkennen von Trendentwicklungen in der Mobilität wie E-Bikes und neue Mobilitätsformen. Kriterien wie die städtebauliche Entwicklung und weitere 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.</p>
8.	<p>Empfehlung: Erste konkrete Massnahmen rasch anpacken</p> <p>Zahlreiche Massnahmen in den Bereichen öV, MIV und Langsamverkehr können sofort angepackt, geplant und teils auch rasch umgesetzt werden. Eine Liste mit zahlreichen konkreten Massnahmen befindet sich im Anhang. So verlangen wir beispielsweise</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ bessere Markierungen für den Veloverkehr zur Erhöhung der Sicherheit für VelofahrerInnen ➤ die gemeinsame Planung eines Transitverbots inkl. Alternativrouten für den Schwerverkehr auf der Strecke Seedorf – Mühlebrücke – Bözingen durch Bund, Kanton und Stadt. Dabei darf es nicht zu einer übermässigen Verlagerung auf die Achse via Ostast durch die Ländte-, Aarberg- und Bernstrasse kommen. ➤ ein Gespräch mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) gesucht werden, um zu den Pendlerzeiten Schnellzügen aus dem (Berner) Jura bzw. Frankreich einen Halt im Bözingenfeld zu ermöglichen ➤ dass Mobilitätskonzepte für Unternehmen koordiniert werden
9.	<p>Empfehlung: Eine übergeordnete Projektorganisation stellt die Umsetzung der kurz-, mittel- und langfristigen Empfehlungen sicher</p> <p>Die Dialoggruppe empfiehlt das Umsetzen einer Vielzahl von anspruchsvollen</p>

<p>Massnahmen. Diese müssen sachlich aufeinander abgestimmt und terminlich koordiniert werden. Nach Abschluss des Dialogprozesses wird deshalb eine übergeordnete Projektorganisation mit eigenen Ressourcen aufgebaut. Die Behördendelegation, eine Gesamtprojekt-leitung sowie ein unabhängiges Begleitorgan stellen das Umsetzen der Empfehlungen sicher und sind für das Monitoring und Controlling zuständig.</p>
--