

## Erkenntnisse zu Ist-Zustand und Handlungsbedarf

Nr.	Erkenntnis	Begründung der Anpassung
1.	<p><b>Erkenntnis: Die zweisprachige Region Biel/Seeland ist ein starker Wirtschaftsstandort</b></p> <p>Die Region Biel/Seeland ist ein Hochschul-, Ausbildungs-, Sport- und Wirtschaftsstandort von nationaler Bedeutung und ein wichtiger Knotenpunkt auf der Sprachgrenze. Das Entwicklungsgebiet zwischen Bahnhof und See ist als Erholungs-, Wohn-, Schul- und Wirtschaftsraum zu betrachten. Es besteht ein grosses Angebot an hoch qualifizierten Arbeitsplätzen, die Region bietet eine hohe Lebensqualität.</p>	<p>Input Dialoggruppe integriert, Wohnraum ergänzt</p>
2.	<p><b>Erkenntnis: Biel/Seeland ist eine Region mit wegweisender Gesamtmobilitätsstrategie*</b></p> <p>Die Region hat sich bezüglich Klima und Mobilität ambitionöse Ziele gesetzt: Ein zukunftsfähiger, gesamtheitlicher Umgang mit Stadtentwicklung und Mobilität mit der 4V-Strategie* ist oberste verkehrspolitische Vorgabe**. Da die Lösungssuche im Betrachtungsperimeter zwischen Brüggmoos und Rusel die ganze Agglomeration betrifft, gehen die verschiedenen Akteure (Gemeinden untereinander, Agglomeration und Kanton) gemeinsam und ganzheitlich vor.</p>	<p>In der Fussnote Verweis auf die Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel und auf das Gesamtverkehrskonzept von Nidau</p>
3.	<p><b>Erkenntnis: Biel/Seeland ist eine Region mit wegweisender Stadtentwicklung</b></p> <p>Aus Sicht der Gesamtregion ist das Entwicklungsgebiet zwischen Bahn und See als urbanes Quartier mit Dienstleistungen, Wohnungen, Bildungs- und Freizeitangeboten sowie attraktiven öffentlichen Räumen weiter zu stärken. Biel wird zur Stadt am See. Aktuelle Entwicklungsvorhaben weisen in diese Richtung.</p>	<p>Input Dialoggruppe (Verbot von weiteren Einkaufszentren in der Peripherie) gehört nicht hierher, allenfalls in den Anhang mit Einzelmassnahmen</p>
4.	<p><b>Erkenntnis: Die Blockade durch das Projekt «Westast» stoppt die langfristige Entwicklung</b></p> <p>Die Stadtentwicklung im betroffenen Perimeter ist durch das offizielle Westast-Projekt blockiert. Eine allfällige neue Variante kann frühestens in 20 bis 25 Jahren in Betrieb genommen werden. Die Planungsunsicherheiten im städtebaulich sensiblen Gebiet zwischen Brüggmoos und Rusel sind deshalb gross.</p>	<p>Input Dialoggruppe umgesetzt: zwei separate Punkte zu Blockade und Bestand erstellen</p>
5.	<p><b>Erkenntnis: Die langfristige Entwicklung geht vom Bestand aus</b></p>	

	Eine qualitätsvolle Entwicklung geht ortsbezogen vom Bestand aus. Kurzfristige Lösungen sollen Potenziale für eine langfristige Lösung berücksichtigen.	
6.	<p><b>Erkenntnis: Verkehrswege sind auch eine Chance</b></p> <p>Die verschiedenen Verkehrswege werden zu wenig als Chance wahrgenommen. Historisch betrachtet waren sie Katalysator einer qualitativen Ortsentwicklung. Wichtig sind darum die integrale Betrachtung von Verkehr und Städtebau und die Stärkung der positiven Aspekte (Sichtlage, Frequenzen, gute Erreichbarkeit, Freispielen und Gestaltung des Stadtraums Strasse).</p>	
7.	<p><b>Erkenntnis: Es braucht Interaktionen auf der Stadtebene</b></p> <p>Schon heute besteht ein grosser Handlungsbedarf. Deshalb braucht es für die Strassen einfache, kurz- und mittelfristig realisierbare und niveaufreie Lösungen***. Es soll eine lebendige Stadtebene mit Aufenthaltsqualität und qualitätsvollen Interaktionen und Raumnutzungen zwischen den Fassaden entstehen. Geschickte Betriebs- und Gestaltungskonzepte stellen sicher, dass die Belastbarkeit der Strassen nicht überschritten wird.</p>	Letzter Satz = Input Dialoggruppe
8.	<p><b>Erkenntnis: Die Finanzierung muss sichergestellt werden</b></p> <p>Die Finanzierung der empfohlenen Massnahmen – Investitionen, Betrieb und Unterhalt – durch Bund, Kanton, Gemeinden und Dritte muss geklärt werden.</p>	

\*die bisherige 3V-Strategie «Verkehr vermeiden – verlagern – verträglich gestalten» wurde in den letzten Jahren ergänzt mit einem vierten V, dem «Vernetzen» der verschiedenen Verkehrsmittel, beispielsweise mit der Mobilitätsstrategie 2040 der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (<https://www.bernmittelland.ch/de/aktuelles/medienmitteilungen/2019/Gruenes-Licht-fuer-die-Mobilitaetsstrategie-2040.php>). Deshalb wird heute von der 4V-Strategie gesprochen.

\*\*Wichtige Grundlagen dazu sind die Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel (2018), das Gesamtmobilitätskonzept von Nidau (2020), die Gesamtmobilitätstrategie des Kantons Bern, die kantonalen Vorgaben für das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Biel/Bienne – Seeland – Jura bernois sowie die alle vier Jahre aktualisierten Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte.

\*\*\*Kurzfristig realisierbar bedeutet Massnahmen, die innert fünf bis zehn Jahren umsetzbar sind.