





## Inhalt

Das Wichtigste in Kürze .....	1
<b>1. EINLEITUNG .....</b>	<b>2</b>
1.1. Ausgangslage .....	2
1.2. Zielsetzung der Testplanung .....	2
1.3. Ziel des Gesamtprojektes .....	3
1.4. Partizipation .....	4
<b>2. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN .....</b>	<b>6</b>
2.1. Auftraggeberin und Verfahrensbegleitung .....	6
2.2. Verfahrensart .....	6
2.3. Genehmigung durch den SIA.....	6
2.4. Bearbeitungsteams .....	7
2.5. Beurteilungsgremium .....	8
2.6. Experten-Konsultation .....	8
2.7. Entschädigung .....	9
2.8. Termine und Abgabe.....	9
<b>3. RAHMENBEDINGUNGEN UND AUFGABENSTELLUNG .....</b>	<b>10</b>
3.1. Perimeter.....	10
3.2. Planungsgrundlagen und Rahmenbedingungen .....	11
3.3. Überblick Aufgabenstellung .....	11
<b>4. VERANSTALTUNGEN .....</b>	<b>12</b>
4.1. Startveranstaltung .....	12
4.2. Werkstatt 1 «Szenarien» .....	12
4.3. Werkstatt 2 «Vision» .....	16
4.4. Schlussbesprechung Nutzungskonzept .....	24
<b>5. WÜRDIGUNGEN.....</b>	<b>25</b>
5.1. Würdigung Nutzungskonzept von Gehl Architects ApS .....	25
5.2. Würdigung Nutzungskonzept von Basler & Hofmann AG.....	29

5.3.	Würdigung Nutzungskonzept von Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH .....	33
1.1.	Würdigung der Experten (thematisch gegliedert).....	37
5.4.	Allgemeine Würdigung an alle Teams .....	38
<b>6.</b>	<b>ZENTRALE ERKENNTNISSE FÜR DAS NUTZUNGSKONZEPT .....</b>	<b>39</b>
6.1.	Grundprinzipien.....	40
6.2.	Freiraum.....	43
6.3.	Mobilität.....	44
6.4.	Nutzungen.....	48
6.5.	Städtebau.....	49
6.6.	Etappierung.....	50
6.7.	Weiteres Vorgehen .....	51
	<b>GENEHMIGUNG .....</b>	<b>52</b>

## **Das Wichtigste in Kürze**

Die Ansprüche an das Bieler Bahnhofgebiet sind im Wandel. Nördlich des Bahnhofes stossen die Kapazitäten des Bahnhofplatzes an ihre Grenzen, im Süden führen grosse Entwicklungsprojekte zu einer neuen Funktion des Gebiets. Zudem stehen in den kommenden Jahren verschiedene Sanierungs- und Unterhaltsprojekte im Bereich der Infrastruktur an, die bisher bewusst noch nicht angegangen wurden. Zuerst muss eine gesamträumliche Betrachtung erfolgen. Um sicherzustellen, dass das Bahnhofgebiet auch in Zukunft ein attraktives Zentrum und eine funktionierende multimodale Mobilitätsdrehscheibe für die gesamte Region ist, will die Stadt Biel nun gemeinsam mit der Bevölkerung und den Betroffenen ein Nutzungskonzept erarbeiten. Das Konzept wird in mehreren Phasen mittels Testplanung und partizipativen Verfahrens entwickelt.

Ziel der Testplanung war die fundierte Analyse der Bahnhofgebietes und darauf aufbauend das Durchspielen unterschiedlicher Lösungsansätze (Nutzungsszenarien) für ein Nutzungskonzept, das gleichwohl die städtebaulichen, sozial- und freiräumlichen sowie verkehrlichen Elemente für die Weiterentwicklung des Gebiets enthält.

Ausgehend von den Resultaten aus der Testplanung konnten Erkenntnisse gewonnen werden, welche es erlauben in einem nächsten Schritt in einer Synthese zu einem konsolidierten Nutzungskonzept zu gelangen, das mittel- und langfristig als Planungsgrundlage für anstehende Transformationsprojekte im Umfeld des Bahnhofes dient.

# 1. Einleitung

## 1.1. Ausgangslage

Das Bahnhofgebiet gehört zu den zentralen (öffentlichen) Räumen in der Bieler Innenstadt und ist für die Stadt Biel und die gesamte Region von grosser Wichtigkeit. Es ist «Eingangspunkt» in die Stadt, Teil des Agglomerationskerns, ein durchmischter Stadtteil, eine regionale Mobilitätsdrehscheibe, ein Wirtschafts- und Ausbildungsstandort, ein Bindeglied zwischen dem Stadtzentrum und dem Naherholungsgebiet am See. Im Umfeld des Bahnhofs Biel wird gewohnt, gearbeitet und studiert, man besucht Restaurants, Bars und Läden, man erledigt Besorgungen, nimmt Dienstleistungen im Bereich Gesundheit in Anspruch oder man durchquert das Gebiet auf dem Weg in andere Stadtteile oder andere Orte, man nimmt den Zug zur Arbeit oder in die Ferien, man steigt vom Zug auf den Bus um, man holt Freunde ab, man parkiert das Velo oder das Auto oder man nutzt Shared-Mobility-Angebote.

Die Nutzung des Bahnhofgebiets hat sich über die letzten Jahrzehnte laufend intensiviert. Als Zentrumsquartier und Mobilitätsdrehscheibe ist das Bahnhofgebiet heute an der Kapazitätsgrenze. Das Umfeld des Bahnhofs hat sich in den letzten Jahren, insbesondere auf dessen Südseite (Robert-Walser-Platz) städtebaulich stark weiterentwickelt und wird auch in den kommenden Jahren und Jahrzehnten im Fokus verschiedenster Projekte stehen. In Bezug auf die Funktionen im Raum stellen sich Fragen zur Verkehrsorganisation, zur städtebaulichen Weiterentwicklung, attraktiven Aussenraumgestaltung, wie auch einer besseren Widerstandsfähigkeit gegenüber dem Klimawandel. Konkrete Herausforderungen sind u.a. die Anordnung der Bushaltestellen, der Zufahrten für den MIV, das Angebot an Veloabstellplätzen, der Fussgängerführung sowie der Verkehrsabwicklung im gesamten Umfeld des Bahnhofs. Die räumliche, bauliche, funktionelle und gestalterische Organisation des Bahnhofgebiets muss somit neu gedacht werden.

## 1.2. Zielsetzung der Testplanung

Drei interdisziplinär zusammengesetzte Teams entwickelten im Rahmen der Testplanung drei unterschiedliche Entwürfe für ein Nutzungskonzept mit Vorschlägen wie das Bahnhofgebiet weiterzuentwickeln und zu organisieren ist. Rund um den Bahnhof wurden somit unterschiedliche Lösungsansätze erarbeitet, die vorschlagen, wie die Stadt das Bahnhofgebiet bestmöglich für eine zukunftsfähige Raum- und Verkehrsentwicklung nutzen kann. Die

behandelnden Schwerpunkte bei dieser Aufgabenstellung waren: Stadtplanung, Städtebau, Freiraum, Stadtklima, Mobilität/ Verkehrsplanung und Sozialraum/ Programmierung.

Die teilnehmenden Teams erarbeiteten ausgehend von der Aufgabenstellung Varianten und zeigten unterschiedliche mögliche Stossrichtungen auf. Aus den gewonnenen Erkenntnissen vertieften sie anschliessend einen Vorschlag für ein Nutzungskonzept mit verkehrlichen, städtebaulichen und räumlichen Prinzipien und zeigten den möglichen Transformationsprozess als etappierbare Neukonzeption des Areals auf. Die einzelnen Teilschritte wurden im Dialog mit dem Beurteilungsgremium gespiegelt.

### 1.3. Ziel des Gesamtprojektes

Ziel des Projektes ist die Erstellung und Konsolidierung einer konzeptionellen Gesamtsicht aus den Massnahmen, die im Umfeld des Bahnhofs hergeleitet werden, dies insbesondere auf den Plätzen im Norden und Süden des Bahnhofs. Resultat ist ein Nutzungskonzept des Bahnhofgebiets, welches die grundsätzlichen Elemente der städtebaulichen, sozial- und freiräumlichen sowie verkehrlichen Weiterentwicklung des Gebiets in Bezug auf die Nutzungsorganisation, die Mobilität und den Städtebau enthält.

Unter dem Titel «Nutzungskonzept Bahnhofgebiet» wird ein Planungsprozess verstanden, welcher darauf zielt, die Gegebenheiten im Bahnhofgebiet fundiert zu analysieren, verschiedene Nutzungsszenarien durchzuspielen, die Bevölkerung im Prozess miteinzubeziehen und so zu einem konsolidierten Nutzungskonzept zu gelangen, das mittel- und langfristig als Planungsgrundlage für anstehende Transformationsprojekte dient.

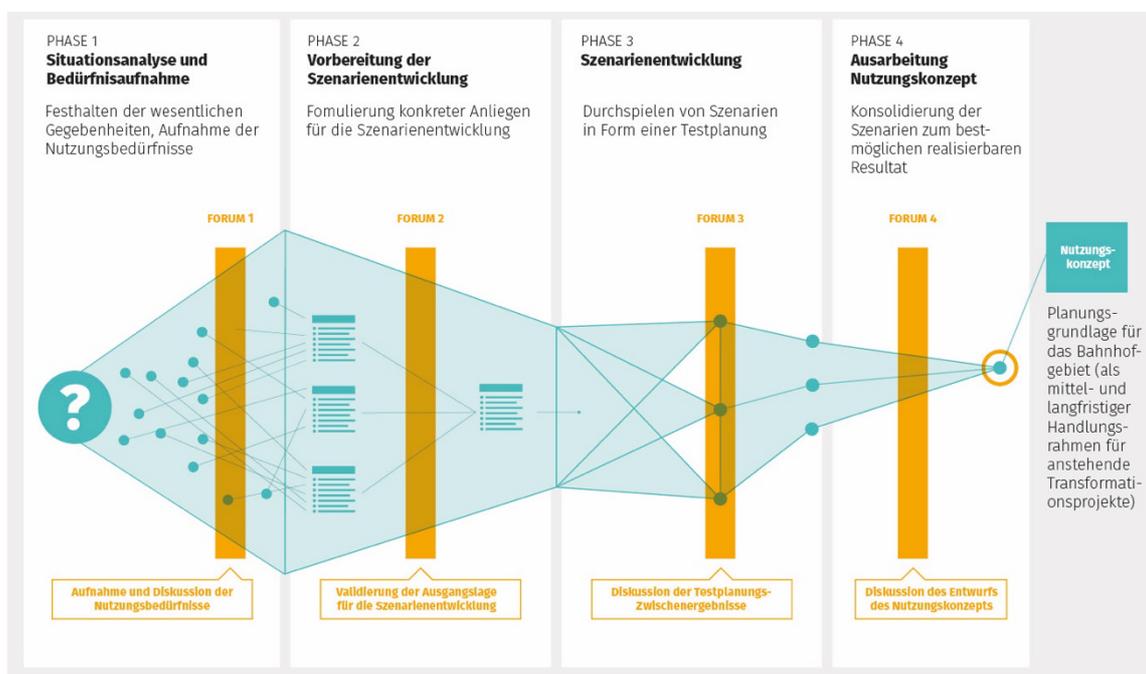
Dadurch entstehen grosse Chancen:

- Ein durchdachtes Bahnhofgebiet wertet sowohl den betroffenen Stadtteil als Wirtschafts-, Ausbildungs- und Wohnort, als auch die Stadt Biel und die gesamte Agglomeration stark auf.
- Eine übergeordnete Koordination ermöglicht, die Mobilitätsflüsse zu optimieren, um ein belebtes, vielfältiges und effizientes urbanes Zentrum zu schaffen.
- Die Berücksichtigung der Bedürfnisse vor Ort, insbesondere bezogen auf Nutzungen, fördert die Gestaltung von öffentlichen Räumen und Verbindungen, die den Erwartungen der Bevölkerung entsprechen.
- Es kann den Anforderungen an den städtischen Raum im Zuge des Klimawandels (Beschattung, Begrünung,

- Regenwassermanagement, etc.) Rechnung getragen werden.
- Das Bahnhofgebiet kann von seiner heute räumlich einseitigen Ausrichtung zu einem Gesamtraum werden, der nach allen Seiten ausgerichtet ist. Die räumliche Zäsur durch die Bahnhofanlagen zwischen dem Stadtzentrum und dem See kann dadurch reduziert werden.

## 1.4. Partizipation

Bestandteil des Gesamtprojektes ist ein partizipativer Prozess mit vier öffentlichen Veranstaltungen (Forum 1 - 4), welche den Prozess von der Analyse bis zur Erarbeitung des Nutzungskonzeptes begleiten.



### Prozessablauf

Im ersten Forum (25.06.2022) wurden die Nutzungsansprüche im Bahnhofgebiet reflektiert und die wichtigsten Empfehlungen an das Programm der Testplanung formuliert.

Im zweiten Forum (12.11.2022) wurde der Bevölkerung gezeigt, wie Empfehlungen aus dem ersten Forum ins Programm für die Testplanung aufgenommen werden konnten. Die Beteiligten konnten Rückmeldung zur Vollständigkeit der Aufgabenstellung geben.

Parallel zum Testplanungsprozess fand ein drittes Forum (19.06.2023) statt, bei welchem die anonymisierten Zwischenergebnisse der Teams vorgestellt wurden. Die Meinungen aus der Öffentlichkeit wurden eingeholt und durch das Beurteilungsgremium in den Empfehlungen

bezüglich des weiteren Vorgehens berücksichtigt.

Ein viertes und letztes öffentliches Forum wird nachfolgend der Testplanung zeitgleich mit der Ausstellung der Schlussresultate stattfinden. Dabei soll das Ergebnis des Verfahrens, sowie die daraus gewonnenen Erkenntnisse präsentiert und diskutiert werden.

## 2. Allgemeine Bestimmungen

### 2.1. Auftraggeberin und Verfahrensbegleitung

Auftraggeberin für das Testplanungsverfahren war die Einwohnergemeinde Biel. Die Veranstalterin und Auftraggeberin wurde von der ecoptima ag unterstützt, welche das Verfahrenssekretariat sowie die planerischen Aufgaben in der Projektleitung übernahm.

Kontakdaten:

ecoptima ag, Spitalgasse 34, Postfach 3001 Bern

Telefon: +41 31 310 50 80

E-Mail: info@ecoptima.ch

Ansprechperson (Verfahrensbegleitung): Petra Klima

### 2.2. Verfahrensart

Das Verfahren wurde als Testplanung mit vorgeschaltetem selektiven Verfahren gemäss der Ordnung für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge SIA 143 (Ausgabe 2009) durchgeführt.

Die Sprachen der Testplanung waren sowohl Deutsch wie auch Französisch (beides sind Amtssprachen der zweisprachigen Stadt Biel). Es wurde von den Teilnehmenden verlangt, dass sie beide Sprachen mündlich wie schriftlich verstehen. Die Unterlagen (Programm, Fragebeantwortung usw.) wurden in deutscher Sprache abgegeben, während die Beiträge der teilnehmenden Teams sowie deren Präsentationen sowohl in deutscher wie in französischer Sprache verfasst werden durften.

### 2.3. Genehmigung durch den SIA

Das Programm der Testplanung wurde durch die Kommission für Wettbewerbe und Studienaufträge geprüft und als konform zur Ordnung für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge SIA 143 (Ausgabe 2009) erklärt.

## 2.4. Bearbeitungsteams

Folgende Teams haben am Verfahren teilgenommen:

Team 1:

- Gehl Architects ApS, Kopenhagen (Federführung)
- Kontextplan Ag, Bern

Team 2:

- Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau, Zürich (Federführung)
- Pool Architekten, Zürich
- Sascha Roesler, Mendrisio
- Schneiter Verkehrsplanung AG, Zürich
- Zeugin-Gölker Immobilienstrategien GmbH, Zürich

Team 3:

- Basler & Hofmann AG, Zürich (Federführung)
- Van de Wetering Atelier für Städtebau, Zürich
- Hager und Partner AG, Zürich
- Archipel – Planung und Innovation GmbH, Zürich

## 2.5. Beurteilungsgremium

Die Testplanung wurde von folgendem Gremium begleitet:

### **Beurteilungsgremium**

- Pierre Feddersen, Architekt und Städtebauer (Vorsitz)
- Nathalie Luyet, linkfabric, Architektin und Stadtplanerin
- Nathalie Mongé, apaar, Architektin und Landschaftsarchitektin, Expertin Stadtklima
- Ueli Weber, wb-planung, Verkehrsplaner
- Joëlle Zimmerli, Zimraum GmbH, Soziologin
- Christoph Schläppi, Architekturhistoriker
- Florence Schmoll, Leiterin Stadtplanung Biel, Raumplanerin
- Roger Racordon, Leiter Infrastruktur Biel, Ingenieur

### *Ersatzmitglieder*

- Vinzenz Gurtner, Co-Leiter Dienststelle Planung und Stadtraum Biel, Landschaftsarchitekt
- Arthur Stierli, ecoptima ag, Geograf Raumplaner FSU

### **Fachexperten (ohne Stimmrecht)**

- Adrian Stähli, Kantonale Denkmalpflege Kanton Bern
- Daniel Girardin, Bereich Mobilität, Stadtplanung Biel
- Gabriele Leonardi, Bereich Verkehr, Infrastruktur Stadt Biel
- André Glauser, öffentliche Sicherheit Stdt Biel

## 2.6. Experten-Konsultation

Jedes Team hatte Anrecht auf zwei Konsultationsstunden betreffend Fachfragen zum ÖV-Buskonzept 2035.

## 2.7. Entschädigung

Alle drei Teams haben Ihren Entwurf auftrags-, fristgerecht und vollständig abgegeben. Gemäss den Bestimmungen des Programms wurde jedem der drei Teams für Ihren Testplanungsbeitrag eine pauschale Entschädigung (Honorar und Spesen) von CHF 80'000.– (inkl. Spesen, exkl. MwSt.) entrichtet.

## 2.8. Termine und Abgabe

Für die Testplanung wurde folgender Terminplanung vereinbart:

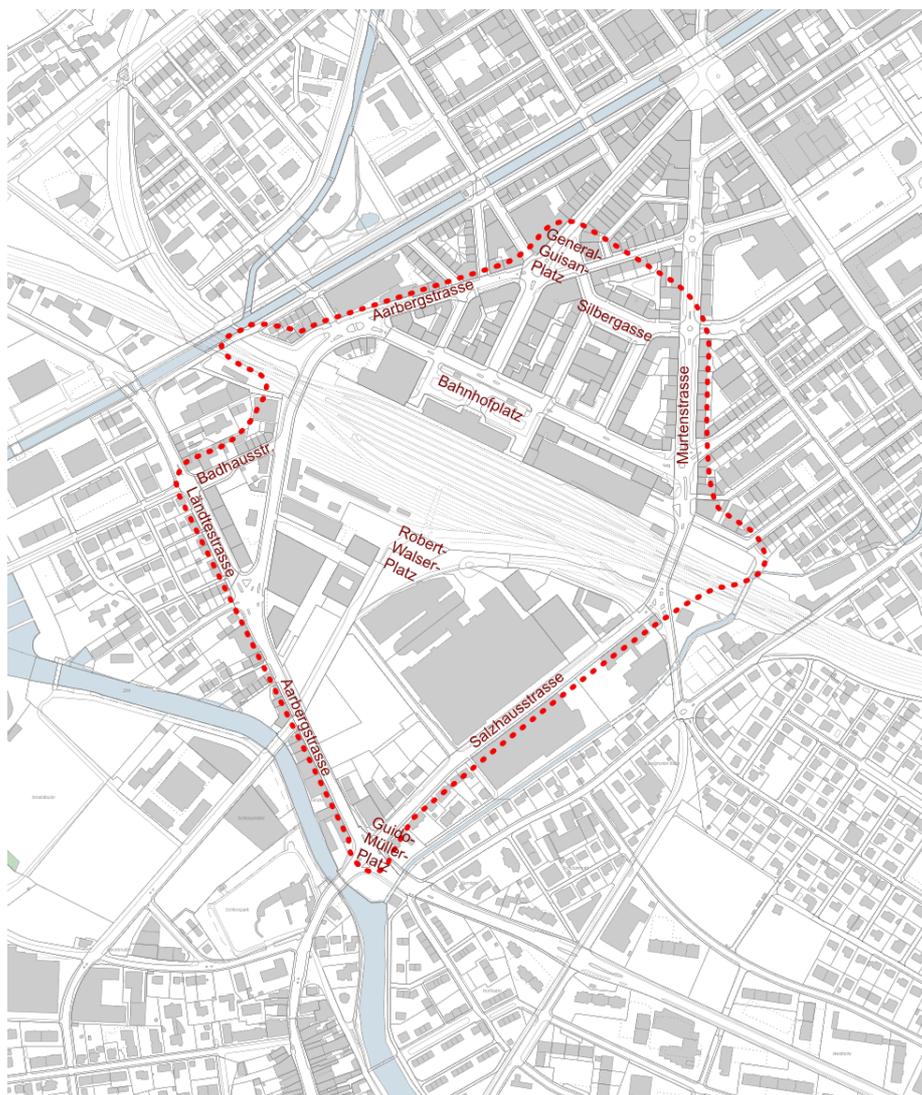
<b>17. Jan. 2023</b>	<b>Startveranstaltung</b>
27. Jan. 2023	Fragestellung
17. Feb. 2023	Fragebeantwortung
<b>14. Mär. 2023</b>	<b>Werkstatt 1 «Szenarien»</b>
31. Mär. 2023	Empfehlungen für die Weiterbearbeitung (schriftl.)
<b>9. Mai 2023</b>	<b>Werkstatt 2 «Vision»</b>
6. Jul. 2023	Empfehlungen für die Weiterbearbeitung (schriftl.)
<b>7. Jul. 2023</b>	<b>Videoaustausch zu Empfehlungen</b>
29. Sep. 2023	Schlussabgabe für Schlussbesprechung
<b>24. Okt. 2023</b>	<b>Schlussbesprechung «Nutzungskonzept»</b>
Feb. 2024	Schlussbericht mit Würdigungen und Synthese

Die Abgabetermine konnten durch alle teilnehmenden Teams wahrgenommen werden.

### 3. Rahmenbedingungen und Aufgabenstellung

#### 3.1. Perimeter

Der **Bearbeitungsperimeter** der Testplanung umfasste den durch den General-Guisan-Platz, die Murtenstrasse, die Salzhaustrasse, den Guido-Müller-Platz, und die Aarbergstrasse begrenzten gefassten Stadtteil.



Bearbeitungsperimeter der Testplanung «Nutzungskonzept Bahnhofgebiet»

Der **Betrachtungsperimeter** ist nach Ermessen des Teams aus dem Wirkungsbereich des Arbeitsziels und den Anforderungen abzuleiten. Mindestens die Gewässerräume und die Innenstadt sind aber mitzudenken.

### 3.2. Planungsgrundlagen und Rahmenbedingungen

Die Planungsgrundlage für die Testplanung war das Programm, das darin enthaltene Raumprogramm sowie sogenannte «Steckbriefe», welche die Ausgangslage und die geltenden Grundlagen im Perimeter der Testplanung darstellten.

### 3.3. Überblick Aufgabenstellung

Die Aufgabe in der Testplanung bestand aus der Entwicklung einer Gesamtvision für das Bahnhofgebiet unter der Berücksichtigung folgender thematischer Schwerpunkte:

- Stadtplanung
- Städtebau
- Freiraum
- Stadtklima
- Mobilität/Verkehrsplanung
- Sozialraum

Ziel war es aufzuzeigen, wie das Bahnhofgebiet bestmöglich, sowie unter Berücksichtigung der vielfältigen raumwirksamen Bedürfnisse etappenweise weiterzuentwickeln und zu einer zukunftsfähigen Raum- und Verkehrsentwicklung zu organisieren ist.

Zu Beginn des Verfahrens kreierte die Teams ausgehend von einer durch die Teams erstellten Analyse der Aufgabenstellung Leitideen. Sie erarbeiteten Vorschläge zu Stossrichtungen in Form von unterschiedlichen Szenarien. Aus den gewonnenen Erkenntnissen fiel in einem weiteren Schritt die Wahl auf die Weiterverfolgung einer Stossrichtung für die Ausarbeitung eines Nutzungskonzeptes je Team. Dieses erarbeitete konkrete Umsetzungsvorschläge zur Neuordnung und Aufwertung des Mobilitätsangebotes, der Aufenthaltsbereiche, und des Nutzungsangebotes zugunsten der allseitigen Ausrichtung (Entlastung Nordseite). Die Machbarkeit der Vorschläge war in sogenannten Zoom-Ins im Grundriss und Schnitt zu überprüfen. Das Nutzungskonzept sollte als Planungsgrundlage für darauf aufbauende Teilprojekte im Gebiet dienen. Demnach war ein weiterer Bestandteil der Aufgabenstellung das Aufzeigen des Transformationsprozesses inklusive Abhängigkeiten zur etappierbaren Neukonzeption des Areals.

Als Endresultat wurde von jedem Team ein Vorschlag für ein Nutzungskonzept erarbeitet.

## 4. Veranstaltungen

### 4.1. Startveranstaltung

An der Startveranstaltung wurde über das Verfahren orientiert und das Programm vorgestellt. Die Startveranstaltung diente auch der Klärung von Verständnisfragen. Eine gemeinsame Begehung des Areals fand nicht statt, da dieses öffentlich ist und von den Teams frei besucht werden konnte.

### 4.2. Werkstatt 1 «Szenarien»

Inhalt der ersten Werkstatt «Szenarien» war die Präsentation der Analyseergebnisse und Leseart des Ortes sowie ihr Verständnis der Aufgabe durch die drei Bearbeitungsteams.

Anschliessend folgte die Diskussion möglicher Szenarien. Die Teams präsentieren abgeleitet von der Analyse mindestens drei Varianten von möglichen Entwicklungsszenarien inkl. einer Bewertung und der Empfehlung für ein Szenario. Die verschiedenen Szenarien wurden diskutiert und es fand ein Austausch zwischen dem jeweiligen Team und den Anwesenden (Beurteilungsgremium, Fachexperten, alle Teams) statt.

#### **Ablauf**

Die erste Werkstatt fand am 14. März 2023 in Biel/Bienne statt. Die Vorstellung der Beiträge der Teams erfolgte einzeln, jeweils innerhalb von 50 Minuten. Dabei gliederten sich die Vorstellung der Beiträge in jeweils 30 Minuten Präsentation der Teams und einer 20-minütigen Fragerunde.

Im Anschluss an die Vorstellung der Beiträge der drei Teams folgte eine Diskussionsrunde mit den Teams und den Experten.

Nach der Verabschiedung der Teams reflektierte das Beurteilungsgremium die Beiträge der Teams und formulierten Empfehlungen zur Weiterbearbeitung.

## Empfehlungen zuhanden der Planungsteams

Das Beurteilungsgremium würdigte die verschiedenen konzeptionellen und planerischen Ansätze der Bearbeitungsteams. Folgende allgemeine Rückmeldungen formulierte das Gremium nach den Präsentationen der Teams:

- Das Nutzungskonzept ist aus dem Ort und dessen Massstäblichkeit herauszuentwickeln, im Sinne eines Weiterstrickens der lokalen «DNA». Dies gilt für die Anordnung der Bebauungen und Freiräume als auch für deren Nutzungen (und Wohnungsstandard). Biel sucht nicht die grosse Würfe. Genauso wenig ist es erwünscht, dass neben dem Bahnhof ein Park entsteht. Biel verfügt über nahe gelegene Erholungsräume und die Lagen am Bahnhof sollen für intensivere Nutzungen genutzt werden.
- Das städtebauliche Konzept soll gezielt und auf den menschlichen Massstab bezogene Interventionen enthalten. Die Interventionen auf den wenigen möglichen Arealen soll die Strahlkraft einer grossflächigen Aufwertung entwickeln. Die hohe Lage-gunst und die schon heute hohe Dichte an unterschiedlichen Nutzungen ist mittels gezielter Vernetzung mit der Umgebung in Wert zu setzten, wobei als Richtmass die stadtmorphologische Qualität massgebend ist. Dabei sollen hochwertige und ertragsschwächere Nutzungen nicht gegeneinander ausgespielt, sondern sinnvoll kombiniert werden. Nutzungen sollen an die laufenden Entwicklungen anknüpfen, städtebaulich aber eine stärkere Wirkung entfalten.
- Ausgehend von der Auseinandersetzung mit der bestehenden Bausubstanz ist ein städtebauliches Konzept zu entwickeln, das die räumliche Entwicklung insbesondere in den Potentialräumen nachvollziehen lässt. Dabei steht es den Teams frei, die volumetrische Angabe für die Potentialräume aus der Aufgabenstellung im Programm zu hinterfragen. Bei Vorschlägen von Rückbau oder Ersatzneubau ist die fehlende Zweckmässigkeit des Bestandes zu belegen. Nutzungsvorschläge sind im Zusammenhang mit den Aussenräumen zu erbringen und auf die Lagegunst und die Standortqualität der Stadt Biel auszurichten.
- Es soll aufgezeigt werden, wie das Programm des Campus Biel-Bienne in der Umgebung integriert und aktiviert werden kann (Ausgelegt auf den Nutzungsbedarf und die Verkehrsströme der Studenten).
- Für die Freiräume ist ein Konzeptplan mit Angaben zu Nutzungstypen (Durchgangsräume, kommerzielle Bespielung, unkommerzielle Nutzungen, Wartebereiche) und mit Aussagen über die Atmosphären zu entwickeln. Es soll von den unterschiedlichen Nutzergruppen ausgedacht werden (beispielsweise Studierende sowie Arbeits-tätige sind wichtige Zielgruppen) und wie sich diese im Bahnhofsgebiet bewegen. Der enge Bezug der Erdgeschossnutzungen mit dem Freiraum ist in die Überlegungen

- miteinzubeziehen.
- Das Bahnhofsgebiet ist als intuitiv funktionierende Mobilitätsdrehzscheibe zu entwickeln, der Logik der Disposition der Stadt folgend, so dass eine Orientierung leicht-fällt (z.B. Fussverbindung zu Magglingenbahn / Funi Macolin).
  - Das Bahnhofquartier ist der Diversität der Nutzer entsprechend als engmaschiges Gefüge zu entwickeln, mit unterschiedlich genutzten Teilstrecken (z.B. Verbindung Campus – See). Entsprechend ist die Querung der Gleise nicht auf eine (nicht existierende) Achse zu konzentrieren, sondern auf mehrere Strecken zu verteilen:
    - Neuer Gleiszugang via Murtenstrasse inklusive Aufwertung der Gleisunterführung Murtenstrasse für Velo- und Fussverkehr. Es ist aufzuzeigen, inwiefern sich bei einem Verzicht auf die PUE und einem neuen Gleiszugang via Murtenstrasse die Personenströme durch eine Neuordnung der Infrastrukturen (Buslinien, ASM, Velo, etc) umlenken lassen.
    - Hinterfragung der zusätzlichen Bahnhofspassage (PUE) und wenn möglich Verzicht auf eine zusätzliche, separate Velounterführung. Ziel der SBB ist die grösstmögliche Entlastung des aktuellen Gleiszugangs vom Bahnhofplatz/Robert-Walser-Platz. Den Hochrechnungen der Personenströme der SBB zufolge bietet ein zusätzlicher Gleiszugang an der Stelle der heute geplanten PUE die höchste Entlastung (Siehe Beilage SBB).
    - Erweiterung des westlichen Gleiszugangs (Posttunnel) zu einer Gleisquerung zu-gunsten einer besseren Zugänglichkeit der Gleise und Vernetzung für Fussgänger und Velofahrer
    - Aufwertung der Querung Aarbergstrasse für Velo und Fussgänger.
    - Schaffung durchgehende Verbindung Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr) entlang der Süd- und Nordseite der Gleise.
  - Bei einem Vorschlag zur Verlegung der asm (z.B. auf Niveau der Gleise oder auf den Robert-Walser-Platz) sind die technischen und funktionalen Abhängigkeiten und der Mehrwert aufzuzeigen.
  - Es ist ein Konzept mit Klimamassnahmen zugunsten eines besseren Mikroklimas (Nachtauskühlung, Verdunstung, Versickerung) zu entwickeln.
  - Umfasst das Mobilitätskonzept eine Verlegung von Busstationen, müssen die Veränderungen der Frequenzen sowie die Konsequenzen für die Nutzung und Belebung der alten und neuen Orte aufgezeigt werden.

Weiter formulierte das Beurteilungsgremium für jedes Team spezifische Rückmeldungen.

### **Empfehlungen an Team 1 – Gehl Architects ApS**

Die bauliche Intervention unter den Gleisen in Szenario 1 «Walking on Sunshine!» ist ein visionärer Ansatz, den es weiterzuentwickeln gilt.

Es ist zu prüfen, welche Rolle der Durchgang der Murtenstrasse als neue wichtige Bahnhofunterführung kombiniert mit dem ÖV und in Zusammenspiel mit weiteren Nutzungen im Umfeld einnehmen kann. Die Erweiterung der Gleisunterführung an der Murtenstrasse birgt das Potential, den Bahnhofplatz als Umsteige- und Verkehrsknoten zu entlasten. Dabei gilt es auszuloten, in welchem Umfang die Intervention erforderlich ist, damit der neu geschaffene Ort inklusive Gleiszugang unter den Gleisen auf allen Ebenen funktioniert und sich in die Hierarchie der Plätze und Freiräume einfügt (resp. unterordnet). Die anschliessenden Potenziale müssen mit der Bebauungs-Typologie und Nutzungen aktiviert und profiliert werden.

Wie funktioniert in Szenario 1 «Walking on Sunshine!» der Busbahnhof (effiziente Gestaltung) unter der Berücksichtigung, dass es sich um grundsätzlich keine Endhaltestellen, sondern um Haltestellen für Durchmesserlinien handelt (vgl. ÖV-Konzept 2035)? Inwieweit die Busanschlüsse an der Murtenstrasse zu bündeln sind, ist Ermessenssache der Verfasser. Das Zusammenspiel der Umsteigebeziehungen (Perronzugang, Bushaltestellen, Velo, etc.) ist aufzuzeigen. Des Weiteren sind die Nutzungen und Freiraumfunktionen herzuleiten.

### **Empfehlungen an Team 2 – Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau**

Der Szenario 2 zugrunde liegende Vorschlag, die Ränder des Bahnhofsgebietes zu kultivieren, ist interessant. Diesen Ansatz gilt es mit Szenario 1 und dessen Anspruch einer hohen Vernetzung im Inneren des Gebietes zu überlagern und weiterzuentwickeln. Die grosse Parkanlage «Grünraum – Parkdamm!» ist nicht überzeugend und nicht weiterzuverfolgen.

Die in der Analyse vorgenommene Redefinition der Grenzen des Perimeters findet man in den Szenarios nicht mehr. Das ist schade. Im übergeordneten Massstab ist der Ansatz, das Bahnhofsgebiet mit den städtischen naturräumlichen Elementen zu verbinden, weiterzuverfolgen. Entsprechend ist die Auslegeordnung der Aussenräume im Betrachtungsperimeter massgebend für die Interventionen und die Aktivierung der Beziehungen im Bearbeitungsperimeter. Die städtebauliche wie auch verkehrliche Ebene ist im Konzept mitzudenken, dies wurde vermisst. Die konkreter ausformulierten Mobilitätskonzepte wurden vermisst. Der skizzierte Ansatz «Verstärkung ÖV am Bahnhof Süd» wurde nicht verstanden.

In das Szenario muss ein passendes Mobilitätskonzept, welches die Freiraumnutzung unterstützt, integriert werden.

### **Empfehlungen an Team 3 – Basler & Hofmann AG**

Anstelle von 3 Szenarien hat das Team eine Art «Werkzeugkasten» mit thematischen Varianten, welche als unterschiedliche Bausteine und Handlungsebenen betrachtet worden sind. Verkehr, Städtebau und Nutzungen sollen dabei integral betrachtet werden. Dabei soll durchaus das Mobilitätskonzept taktgebend für die weiteren Themen sein.

Der Ansatz der Entwicklung der Mobilitätsdrehzscheibe zu einem urbanen Gewebe ist weiterzuverfolgen. Die Anbindung des Bahnhofsquartiers mit den umliegenden Quartieren, dem Stedtli Nidau und dem See über sogenannte «Trittsteine» ist ein spannender Ansatz. Die Funktionsweise ist verkehrstechnisch wie auch räumlich zu belegen (Kreuzung Dr-Schneider-Strasse / Aarbergstrasse und Weg-Kette an den See sind als wichtig zu beachten).

Der stadträumliche Ansatz, die ASM als Tram auf einen Platz zu führen, ist auf die Umsetzbarkeit hinsichtlich der Sicherheitsvorschriften zu prüfen. Der Mehrwert der vorgeschlagenen Sperrung der Murtenstrasse für den MIV ist darzulegen und abzuwägen. Auch ist der Vorschlag auf die Umsetzbarkeit zu prüfen und die Auswirkungen auf die angrenzenden Quartiere aufzuzeigen. Es ist aufzuzeigen, welche Rolle dem Bahnhofplatz nach der Befreiung von sämtlichen Bushaltestellen zukommt.

Der Vorschlag, die Achse Bernstrasse - Aarbergstrasse – Ländtestrasse als stark befahrenen Boulevard zu gestalten, überzeugt nicht. Die Aarbergstrasse ist den Empfehlungen aus dem Dialog A5 entsprechend zu behandeln.

### **4.3. Werkstatt 2 «Vision»**

An der zweiten Werkstatt «Vision» stellten die Bearbeitungsteams ihre Stossrichtung für ein Nutzungskonzept vor. Aufgrund der Komplexität der Aufgabe wurden die zentralen Entscheidungen über das zu erstellende Nutzungskonzept zur offenen Diskussion gestellt.

Alle Anwesenden (Beurteilungsgremium, Fachexperten, Teams) konnten im Anschluss der Präsentationen der Teams offene Fragen und Kritikpunkte diskutieren. Das Ziel war, dass aus der Diskussion des Entwurfes allfällige Ergänzungen und Vertiefungen für die anschliessende Schlussbearbeitung festgehalten werden können.

## **Ablauf**

Die zweite Werkstatt fand am 9. Mai 2023 in Biel/Bienne statt. Die Teams stellten ihre Beiträge wieder einzeln, jeweils innerhalb von 50 Minuten, vor. Nach der jeweiligen 30 Minuten langen Vorstellung der Beiträge folgte wiederum eine 20-minütige Fragerunde.

Im Anschluss an die Vorstellung der Beiträge der drei Teams folgte eine Diskussionsrunde mit den Teams und den Experten.

Die Resultate aus der Werkstatt 2 wurden im Rahmen des dritten Forums am 19. Juni 2023 (vgl. Kap. 1.4) öffentlich vorgestellt. Die Meinungen aus der Öffentlichkeit wurden in der Beurteilung, welche an der Zusatzveranstaltung am 4. Juli 2023 durch das Beurteilungsgremium verfasst wurde, berücksichtigt.

Anschliessend fand am 7. Juli 2023 ein Videoaustausch zu den schriftlichen Empfehlungen statt. In dieser hat das Beurteilungsgremium bezüglich den Empfehlungen gegenüber allen Teams Stellung genommen und allfällige Fragen beantwortet.

## **Empfehlungen zuhanden der Planungsteams**

Das Beurteilungsgremium würdigte die zu Stossrichtungen weiterentwickelten Konzepte. Folgende allgemeine und thematisch gegliederte Rückmeldungen formulierte das Gremium für die Weiterbearbeitung:

Generell:

- Zu begrüssen ist, dass die drei Teams Varianten mit sehr unterschiedlichen Richtungen entwickelt haben. Im Rahmen einer Testplanung stellt dies eine Bereicherung dar. In diesem Sinne werden sie aufgefordert, die grundlegenden Prinzipien und erkannten Stärken ihres Vorschlags nicht in Frage zu stellen, sondern sie gemäss den folgenden allgemeinen und spezifischen Anmerkungen zu vertiefen und konkretisieren.
- Es wird erwartet, dass das Raumprogramm gemäss Kap. 5.4 vollständig behandelt und berücksichtigt wird und die Nachweise zu den in Kap. 5.3 aufgeführten Elementen des Nutzungskonzeptes in geeigneter Art erfolgen.
- Die Reaktionen der Ämter und aus dem Beteiligungsprozess zeigen, dass die Konzepte heute noch zu wenig «Biel-spezifisch» sind. In der Weiterbearbeitung sind die Teams aufgefordert, sich mit dem Ort und seinen Merkmalen/Besonderheiten auseinanderzusetzen. Das betrifft einerseits die Bedeutung, welche die Räume rund um den Bahnhof für die Bieler Bevölkerung hat, andererseits die Vorstellungen zur künftigen Entwicklung der Stadt und die Problemstellungen in der Stadtentwicklung, mit denen sich

Biel auseinandersetzt.

- Alle Teams sind angehalten, sich für die Schlussabgabe präzise an die formalen Vorgaben im Programm zu halten und plangrafisch Nachweise zu den Vorgaben im Raumprogramm (Programm, Kap. 5.4) zu erbringen.
- Der Bahnhof ist als Teil des städtischen Gefüges zu verstehen, dessen beiden Gleisseiten unterschiedlich ausgeprägt sind (Atmosphäre, Charakter der Einrichtungen, Zuweisungen, Nutzungen, etc.).

Städtebau:

- Im Übersichtsplan Nutzungskonzept (gem. Programm Kap. 6.7) sind die Flächennachweise für die verschiedenen Nutzungen (im Aussenraum sowie in den Erdgeschossen) darzustellen (Parkplätze, Anlieferung, etc.). Daraus soll einerseits die Programmierung des öffentlichen Raums (gemäss Programm Kap. 5) nachvollziehbar sein. Andererseits soll das Zusammenspiel der Nutzungen in den Gebäuden und in ihrer Umgebung verdeutlicht werden.
- Im Bedeutungsplan Nutzungskonzept (gem. Programm Kap. 6.7) sind die Aussenraum- und Erdgeschossnutzungen in einem Nutzungsschema darzustellen, inklusive der Unterscheidung von Räumen mit hohen Frequenzen, Flanierräumen und Verweil- und Rückzugsräumen.
- Gem. Raumprogramm Kap. 5.4 ist eine Setzung von Hochpunkten nicht ausgeschlossen, aber auch nicht zwingend. Ein allfälliges Hochhaus ist räumlich und/oder in Bezug auf die Nutzungen zu begründen. Es ist im Stadtkörper übergeordnet zu prüfen und herzuleiten gem. Wahrnehmung aus der Dramaturgie des inneren Ortsbildes (Skizzen aus der Stadtraum-Perspektive). Werden Hochpunkte vorgeschlagen, soll dargestellt werden, die das Sockelgeschoss stadträumlich in den öffentlichen Raum integriert wird und zur Belebung des Aussenraums beiträgt.
- Das Teilgebiet um die Thomas-Wytenbach-Strasse / Silbergasse ist in das Nutzungskonzept einzubinden. Dieser Raum hat einen wichtigen öffentlichen Charakter (Theater, Platz an der Silbergasse).
- Die Überbauung auf dem Bahnhofsparking ist bei allen Teams ausreichend behandelt und muss für die nächste Arbeitsphase nicht mehr überprüft werden.
- In allen Plänen und Schnitten sind die Parzellengrenzen in blau, diejenigen der SBB in grün, gut lesbar darzustellen.

Mobilität:

- Für die asm gelten die Sicherheitsvorschriften einer S-Bahn, was eine Verlegung der asm-Haltestelle ebenerdig im Aussenraum wesentlich erschwert. Bei einer Verlegung der Haltestelle ist zudem eine mögliche Taktverdichtung (7.5 min) zu berücksichtigen. Entsprechend haben alle Teams, eine Lösung aufzuzeigen bei der

die asm-Haltestelle gemäss Schlussbericht der Marchbarkeitsstudie Bahnhofpassage [Programm Kap. 5.4; Planungsgrundlage c.4.2] als Hochlage, parallel zu den Gleisen der SBB liegt. Varianten mit niveaugleicher Haltestelle auf dem Platz sind aber weiterhin zulässig. Die genaue Position der asm-Haltestelle ist im Grundriss noch zu bestimmen. Die Hochlage ist durch das rasche Umsteigen auf die S-Bahn nach Bern begründet, wenn asm und S-Bahn Bern am gleichen Perron halten.

Die Teams sind frei eine zweite Variante (z.B. ebenerdig südlich der Gleise) vorzuschlagen.

- Aus der Perspektive des ÖV ist der heutige Bahnhof hocheffizient, da die Umsteigezeiten (Bus-Bahn, Bus-Bus, Velo-Bahn, etc.) sehr kurz sind. Die Beibehaltung dieser Qualität ist nachzuweisen.
- Die Permeabilität des Bahndamms für die aktive Mobilität wird im Bahnhofgebiet als ungenügend betrachtet. Es ist insbesondere ein Nachweis zu erbringen, dass die Querung des Bahndamms für die Velofahrer attraktiver (Querschnitt Unterführung Murtenstrasse, Aarbergstrasse) und sicherer wird.
- Die durchgehende Veloverbindung entlang der Südseite der Gleise, vom Mühlefeldquartier bis zum unteren Quai (Schüss) ist eine Rahmenbedingung.
- SBB Infrastruktur erachtet die Entlastung der heutigen Passage mit einer zusätzlichen PU für Fussgänger als gegeben. Es ist argumentativ zu prüfen (z.B. welche Einzugsgebiete werden von den beiden Lösungen abgedeckt), inwiefern ein Gleisaufgang über die Murtenstrasse die bestehende Passage entlastet könnte und wann dieser in der Etappierung zu erfolgen hat.

Freiraum/ Ökologie:

- Eine Auseinandersetzung mit der Frage der Klimaresilienz ist in Anbetracht der Hitzekarte der Stadt Biel wichtig. Die Bepflanzungen und Böden spielen dabei eine bedeutende Rolle.
- Eine Klärung des öffentlichen Raumes, welchen Nutzgruppen dieser dienen soll, ist anhand der Kategorien Raum mit hohen Frequenzen, Flanierräume und Verweil- und Rückzugsräume herzuleiten.
- Das Begrünungskonzept ist differenzierter darzustellen:
  - Zwischen bestehender und geplanter Vegetation ist zu unterscheiden.
  - Der Baumbestand ist differenziert miteinzubeziehen, darzustellen und einzuordnen.
  - Soweit möglich ist die Eignung für Baumpflanzungen zu berücksichtigen (z.B.: Platz beim Casino ist unterkellert).
  - Ein ausreichender Anteil an durchlässigen und begrüneten Böden ist sicherstellen. Die unterschiedlich beschaffenen Freiflächen sind darzustellen.
- Der städtebauliche/denkmalpflegerische/identitäts- Wert des Bahnhofquartiers (Zeuge der Moderne) ist zu respektieren. Die

Vordächer in der Bahnhofstrasse und entlang des Bahnhofplatzes stehen im Konflikt mit einer Baumbepflanzung.

Etappierung:

- Gemäss Programm Kap. 5.2; Kap. 6.7 ist ein Nachweis der Priorisierung, Etappierung und Realisierbarkeit zu erbringen (Schema). Der mittelfristige Zeithorizont mit einer Verlängerung der Perrons und ohne Verlegung der Abstellgleise hat einen hohen Stellenwert. Es gilt des Weiteren zu berücksichtigen, dass kurzfristig ein hoher Handlungsbedarf auf dem Bahnhofplatz Nord und der Johann-Veresius-Strasse besteht.
- Teil des Etappierungsplans ist das Aufzeigen der Abhängigkeiten (Welche Teilperimeter müssen als Einheit behandelt werden? Welche können unabhängig voneinander transformiert werden?).
- Bei der Etappierung sind auch die Massnahmen für die Freiraum/Bepflanzungen sowie die (temporäre) Nutzung mitzudenken.
- Kristallisations- / Katalisatorprojekte sollen als solche ausgewiesen werden.

Weiter formulierte das Beurteilungsgremium für jedes Team spezifische Rückmeldungen.

### **Empfehlungen an Team 1 – Gehl Architects ApS**

Strategie:

- Das Konzept der verbindenden Hauptachse für Fussgehende (und zum Teil Velofahrende) von der Innenstadt durch den Bahnhof zum See ist bestechend, vermag aber in der Umsetzung noch nicht zu überzeugen. Es braucht Präzisierungen zu den unterschiedlichen Stimmungen auf Teilabschnitten (Nischen, Orte, Aufenthaltsbereiche) – Massstab Biel mitdenken.
- Das Grundkonzept des «Superblocks», bei welchem nicht nur der MIV, sondern auch der ÖV um das Bahnhofgebiet geführt wird, ist ansprechend und soll weiterverfolgt werden. Die darauf resultierende Verschiebung der Bushaltestellen aus der J.-Verresius-Strasse zur Unterführung Murtenstrasse scheint interessant, wobei die Ausdehnung der Busstation im Sinne der Realisierbarkeit zu überprüfen und ggf. zu konzentrieren und der Mehrwert der baulich aufwändigen unterirdischen Bus-Station aufzuzeigen ist.
- Weiter ist die Verlagerung von Teilfunktionen (Aufenthalt, etc.) von der Bahnhofstrasse/-platz auf die Kreuzung Salzhausstrasse/ Murtenstrasse zu prüfen. Der Bahnhofplatz und die Bahnhofstrasse profitieren heute von einer Durchmischung unterschiedlicher Benutzer und Benutzerinnen. Mit dem Busterminal, als neu geschaffener sozialer Raum, wird die Zentralität zu Teilen vom Bahnhofplatz wegverlagert. Die neue Rolle des Bahnhofplatzes und

der Bahnhofstrasse sind zu präzisieren (Frequenzen für Kleingewerbe, Beitrag zur Belebung der Innenstadt, etc.)

#### Städtebau:

- Die stadträumlichen Auswirkungen der städtebaulichen Interventionen sind in Bezug auf das Spannungsfeld zwischen Dichte und Weite zu präzisieren und insbesondere in folgenden Bereichen zu belegen:
  - Die grosszügigen Aufenthaltsbereiche südlich der Gleise sind bestechend aber nicht formalisiert (Identitäten, Räume, Dimensionen). Es ist darzulegen, in welcher Etappe die kleinen Interventionen Sinn machen und ob sie genügend Kraft haben, um diesen grosszügigen Raum langfristig zu aktivieren.
  - Die städtebaulichen Elemente an der Salzhausstrasse sowie im Bereich der Abstellanlagen wirken noch etwas verloren.

#### Mobilität:

- Eine Darstellung des Querschnitts und der Knotenorganisation in der Unterführung Murtenstrasse ist hier speziell wichtig – gesamte Verkehrsorganisation im speziellen aber die Fuss- und Veloführung.

#### Aussen- und Freiraum:

- Die unterschiedlichen Farben der Aussenräume sind nicht nachvollziehbar, auf diversen Plänen fehlen Legenden (was passiert bei rotem/ grünem Belag?). Die Stimmungen in den Teilräumen sind zu präzisieren.

### **Empfehlungen an Team 2 – Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau**

#### Strategie:

- Die «Identitäts-Collage» ist nachvollziehbar in Bezug auf das Herausschälen und Stärken der ortstypischen Merkmale und vielversprechend. Dieser Ansatz ist weiter zu vertiefen.
- Das Narrativ der Weiten und Dichten in den Aussenräumen und der daraus resultierenden unterschiedlichen Raumtypologien vermag zu überzeugen.

#### Städtebau:

- Die neue Unterführung mit der neu geschaffenen Platzsituation hat das Potenzial, die Rückseite des ehemaligen GM-Gebäudes zu einer neuen Adresse aufzuwerten und den Raum völlig neu zu lesen und erleben (Verbindung und Verwebung der Räume). Die stadträumliche Entwicklung an der Salzhausstrasse indessen ist zu hinterfragen. Entsprechend ist die Lage der Unterführung gemeinsam mit der stadträumlichen Entwicklung an der Salzhausstrasse zu präzisieren, insbesondere unter der Bedingung, dass die asm in Hochlage zu den Perronanlagen der SBB geführt

wird.

- Die Führung eines Fusswegs nach Süden bis zur Madretschschüss und dann der Schüss entlang und die Verwebung der öffentlichen Räume im Bereich Salzhausstrasse ist vielversprechend. Eine ähnliche verbindende Haltung im Norden bis zum unteren Quai und bis zum See (über die Badhausstrasse) zu verfolgen könnte interessant sein. Weiter ist die Verbindung für den LV zum Mühlefeldquartier Rechnung zu tragen.
- Der Fussweg entlang der Südseite der Gleise auf dem Niveau der Gleise vermag in der Umsetzung insbesondere im Bereich der Aarbergstrasse nicht zu überzeugen. Damit verbunden ist zu prüfen, ob das Potential der den Gleisen zugewandten Stadtgärten nicht vielmehr in der Aktivierung des Stadtniveaus liegt, die auch zu einer Aufwertung des Raumes an der Kreuzung Aarbergstrasse/ Badstrasse führen kann. In diesem Zusammenhang ist auch die Etappierung im Bereich der Stadtgärten aufzuzeigen. Das Narrativ mit Raumsequenzen ist auch in diesem Bereich aufrechtzuhalten.

Mobilität:

- Die Führung der Buslinien über den R.-Walser-Platz hat zu interessanten Diskussionen angeregt. Dabei ist das Beurteilungsgremium jedoch zum Schluss gekommen, dass diese ÖV-Variante zu verwerfen ist. Abweichungen vom Konzept ÖV 2035 müssen zu einem erheblichen Mehrwert führen, was hier nicht gegeben ist. Der Vorschlag der Linienführung der Busse entspricht nicht der Prämisse der Entlastung des Bahnhofplatzes, sondern mündet in einer Überbestimmung des Mobilitätsangebotes (zu viele Haltestellen mit dem Vorschlag Nord-Süd vorgesehen). Die angestrebte Optimierung der Umsteigebeziehungen fällt zu Lasten der Aufenthaltsqualität nördlich und südlich der Gleise. Zudem verringert sich die Effizienz der Durchmesserlinien. Vor diesem Hintergrund wird dem Team dringend empfohlen, sich an das Konzept ÖV 2035 zu halten.
- Die Führung und die Parkierung des MIV ist zu vertiefen. Dabei sind die verschiedenen Etappen der Realisierung zu berücksichtigen.
- Die Lage der Unterführung ist im Zusammenhang mit der Linienführung der asm (Hochlage) zu präzisieren.

Aussen- und Freiraum:

- Der Robert-Walser-Platz ist eine Mobilitätsachse für den Langsamverkehr. Direkte Verbindungswege sind erwünscht. Grundsätzlich wird mehr Vegetation und Entsiegelung des Bodens begrüsst, jedoch wird die Legitimation eines Parks an diesem hochurbanen Ort hinterfragt.
- Auf der Nordseite der Gleise wird durch kleine Interventionen und unter Berücksichtigung des ISOS eine neue Leseart der Räume herbeigeführt. Dieser Ansatz ist zu vertiefen; auch im Bereich des Bahnhofplatzes.

- Die durchgehende landschaftliche Verbindung von Bahnhof zum See ist weiterzuentwickeln.

### **Empfehlungen an Team 3 – Basler & Hofmann AG**

#### Strategie:

- Das Projekt hat städtebaulich eine differenzierte Sichtweise. Die fünf Leitideen können nachvollzogen werden und sind zu vertiefen:
  - «Verkehr im Dienste der Stadt»: Die Trittsteine werden als Strategie zur Entflechtung des Bahnhofquartieres und Entlastung des Bahnhofplatzes verstanden. In einer Vertiefung ist aufzuzeigen, wo die Potentiale und die Strahlkraft der Trittsteine in Bezug auf den grösseren städtebaulichen Massstab und die Nachbarschaft liegt. Die Vernetzung mit den umliegenden Räumen ist darzustellen. Was ist der Unterschied zu heute? Wo liegen die Eigenheiten (spezifische Atmosphäre, Bezüge, Identität, Funktionalität)?
  - «Bahnhofquartier 2.0»: Der Baumeisterstädtebau mutet eher vergangenheits- anstatt zukunftsorientiert an. Insbesondere der Blockrandansatz an der Salzhausstrasse ist an diesem Ort fremd. Nichtsdestotrotz ist der Ansatz einer Weiterentwicklung der Stadt und nicht eines grossen Wurfs interessant und weiterzuverfolgen.
  - «Grün-blaues Quartier»: Die Strategie der nachhaltigen Entwicklung ist wichtig aber im heutigen Zustand noch zu plakativ.
- Nicht Teil der Strategie ist die Bepflanzung der Achse Aarbergstrasse-Ländtestrasse, es sind dazu keine weiteren Vertiefungen notwendig.

#### Städtebau:

- Der Mehrwert der Überdachung der Gleise als städtebauliche Geste wird nicht erkannt.
- Der Vorschlag zu neuen Nutzungen am Bahnhofplatz ist zu vertiefen.
- Die Hochhäuser am Guido-Müllerplatz in Verbindung mit dem Schloss Nidau sind kritisch zu hinterfragen.
- Der Hochpunkt am Robert-Walser-Platz trägt ungenügend zur Aufenthaltsqualität auf dem Platz bei (Intimität geht verloren).
- Die stadträumliche Qualität des Aussenraumes entlang der Südseite der Gleise ist aufzuzeigen (Mehrwert der Böschung). Die Hochlage des Grünraums als Teil der Hochbahn (Treppenanlagen, Erinnerung etc.) ist gegenüber einer Anordnung auf der Stadtebene zu überprüfen und zu begründen.

#### Mobilität:

- Der Nachweis zur Funktion der Trittsteine zugunsten einer Entlastung des Bahnhofplatzes ist zu erbringen. (Wie sind die

Wegverbindungen von den Trittsteinen zum Bahnhof bzw. Perrons?  
(Welche Etappierung wird vorgeschlagen?)

- Die Gestaltung der Achse Bernstrasse – Neuenburgstrasse ist Bestandteil einer weiteren Planung, weshalb das Team eingeladen wird, die Aarbergstrasse nicht unbedingt weiter zu vertiefen. Das Beurteilungsgremium bedankt sich dennoch für die Analyse und die gezeigten Ansätze.

Aussen- und Freiraum:

- Der Ansatz mit den Trittsteinen ist vielversprechend und gemäss den oben erwähnten Empfehlungen zu vertiefen.
- Der harte Abschluss gegen Süden mit einer Mauer und entsprechenden Zwischenräumen zur Bebauungszeile sollte überprüft werden.

#### **4.4. Schlussbesprechung Nutzungskonzept**

An der dritten Veranstaltung fand die Schlusspräsentation mit Beurteilung des abgegebenen Ergebnisses statt. Die Teams präsentierten dem Beurteilungsgremium, den Fachexperten und den beiden anderen Teams ihr überarbeitetes Nutzungskonzept und stellten die wichtigsten Erkenntnisse vor.

Die Schlussabgaben wurden vor der Beurteilung einer allgemeinen Vorprüfung durch das Verfahrenssekretariat und FachspezialistInnen unterzogen. Die Vorprüfung diente zur Überprüfung der Einhaltung der Programmbestimmungen, sowie der Verifizierung der technischen und bau- und planungsrechtlichen Machbarkeit

##### **Ablauf**

Die Schlussbesprechung fand am 24. Oktober 2023 in Biel/Bienne statt. Die Vorstellung der Teams erfolgte wieder einzeln, jeweils innerhalb von 45 Minuten. Nach der jeweiligen 30 Minuten langen Vorstellung der Beiträge folgte eine 15-minütige Fragerunde.

Im Anschluss an die Vorstellung der Beiträge der drei Teams folgte eine Diskussionsrunde mit den Teams und den Experten.

Nach der Verabschiedung der Teams reflektierte das Beurteilungsgremium die Präsentation und besprach die Würdigung der jeweiligen Beiträge der Teams (vgl. Kapitel 5).

## 5. Würdigungen

### 5.1. Würdigung Nutzungskonzept von Gehl Architects ApS

Die angewendete Methodik für die Analyse des Bahnhofgebietes bildet eine solide Grundlage für die daraus entwickelte Vision mit sechs Leitideen, sowie eine Sammlung von Argumenten für die vorgeschlagenen Massnahmen. Beispielsweise konnte das Team belegen, dass das heutige Querungsangebot der Gleise mit dem Velo auf den bestehenden Strassenzügen am richtigen Ort liegt und auszubauen ist. Die Strassen sind entsprechend (attraktiver und sicherer) zu gestalten. In den Leitideen wird wenig präzise zwischen allgemeinen Prinzipien zur Stadtertüchtigung (Vernetzung, Aufenthaltsqualität, Hitzeproblematik, Sicherheit, Diversität und Durchmischung) und Ansätzen unterschieden, welche Biel-spezifisch sind. Daraus hervorgehend könnte die Auseinandersetzung mit dem Bestand und den spezifischen Eigenschaften der einzelnen Orte im Stadtkontinuum vertieft und in Richtung lebendiger, diverser, durchmischter Stadträume entwickelt werden. Bei den grundlegenden konzeptionellen Entscheiden würde grundsätzlich eine kritische Abwägung von Mehrwerten und Handicaps der vorgeschlagenen Massnahmen geschätzt.

Das Team hat sich fundiert mit der Strategie eines Umsteigeknotens in der Unterführung Murtenstrasse zugunsten einer Entlastung des Bahnhofplatzes inkl. Bahnhofstrasse vom ÖV und MIV auseinandergesetzt mit dem Ziel, eine starke fussgängerfreundliche Verbindung zwischen der Innenstadt und dem See, resp. Stedtli Nidau zu schaffen. Die Fussverbindung wird von einer attraktiven Langsamverbindung entlang der Südseite der Gleise gequert (Grünes Rückgrat), die entlang des Schüsskanals ebenfalls zum See führt.

Die städtebauliche Vision von der Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität in den stark belasteten Strassenräumen zwischen Zentralplatz und Bahnhof wird als Anregung dankbar aufgenommen. Die Identität der neuen Bahnhofstrasse wirkt jedoch fremd und untypisch für Biel.

Bei der Quartierserweiterung südlich der Gleise kann die vorgeschlagene Blockrandstruktur sowohl städtebaulich als auch freiräumlich nicht nachvollzogen werden und wird als Fremdling eingeschätzt. Mit diesem Bebauungsvorschlag entstehen keine Räume, die dem Quartier dienen, weder in der Bebauungsstruktur von gut nutzbaren und vielseitig vermietbaren/verwendbaren Geschossflächen noch im Freiraum.

Es wird in Frage gestellt, ob der Vorschlag von kleinen Interventionen mit Pavillons entlang der Südseite der Gleise, verhältnismässig ist. Dennoch könnten diese kleinen Interventionen die Kraft entfalten, die

Räume kurz- bis mittelfristig lokal zu aktivieren, auch bei noch ausstehenden baulichen Entwicklungen im Gebiet. Allgemein verbleiben die Ideen zur Belebung schematisch; die atmosphärische Qualität könnte noch weiter vertieft werden.

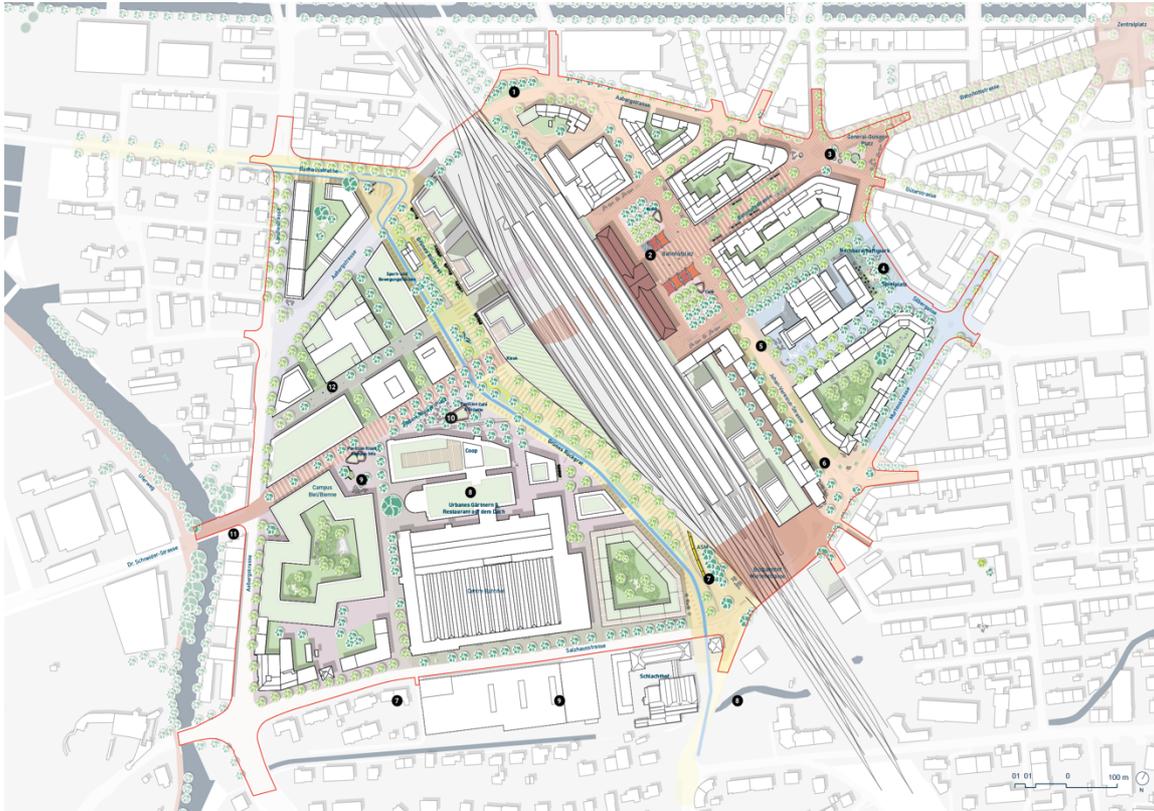
Bezogen auf den zu schaffenden Umsteigeknoten (Hauptumsteigeknoten auf Busse am Bahnhof) in der Unterführung Murtenstrasse konnte aufgezeigt werden, welche verkehrlichen und baulichen Massnahmen für die Umsetzung dieser Strategie notwendig würden. Trotz des pragmatischen Vorschlages einer optimierten Lenkung der Verkehrsströme, wären die Konsequenzen für einen Umsteigeknoten an diesem Ort zahlreich und der Aufwand, die Unterführung Murtenstrasse zu einem attraktiven Aufenthaltsort zu transferieren, sehr hoch (Tieferlegung Murtenstrasse, ev. Massnahmen gegen Grundwasser, Lichtsignalsteuerung zugunsten von Vortritt ÖV, Risiko von hohen Passantenbewegungen auf den Perrons entlang der Gleise, Fussgänger Querungen, etc.), resp. wären Kosten und Nutzen nicht verhältnismässig. Die pragmatische Organisation der Verkehrsströme mittig in der Unterführung bleibt aufwändig und wiegt den Mehrwert der kurzen Strassenquerung nicht auf.

Durch den Wegfall der Bushaltestellen auf dem Bahnhofplatz resultieren massive Veränderungen der Fussverkehrsströme. Auch trägt die Befreiung des Bahnhofplatzes vom ÖV zugunsten dessen Aufwertung nicht zur Reduktion des Verkehrs insgesamt bei und schafft in der Tendenz weniger gut übersehbare Verhältnisse um den Bahnhof. Beispielsweise ist die Auffindbarkeit der ÖV-Haltestellen erschwert (längere Wege, insgesamt kontraintuitiv).

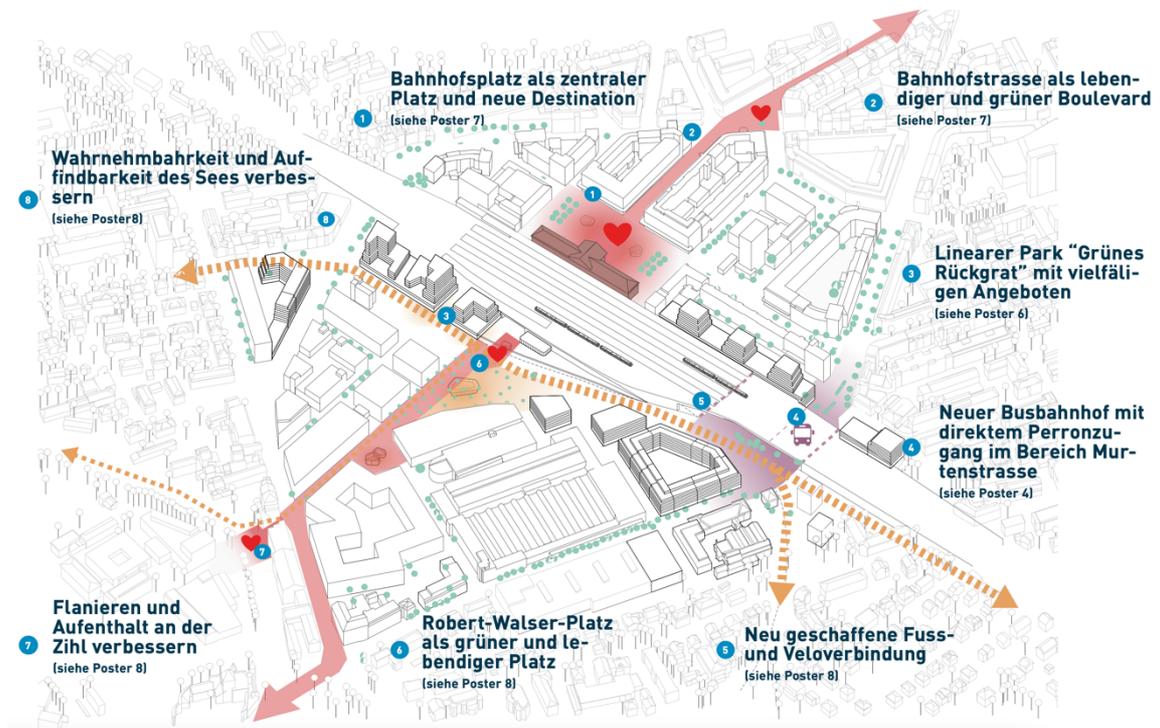
Die Erreichbarkeit im Bahnhofgebiet per MIV wird stark eingeschränkt; beispielsweise ist die Thomas-Wyttenbachstrasse für den MIV gesperrt. Inwiefern diese starke Einschränkung des MIV umsetzbar wäre, ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht klar. Dennoch ist dieser Ansatz zugunsten einer besseren Organisation des MIV und einer (Parasiten-) Verkehrsentlastung zu unterstützen.

Sehr geschätzt werden die atmosphärischen Schnitte, welche darstellen, wie sich die vorgeschlagenen Massnahmen im Raum auswirken, indem die Interaktion zwischen den unterschiedlichen Nutzungen und auf unterschiedlichen Ebenen wie Gleisanlagen, Erdgeschossaktivitäten, etc. aufgezeigt werden.

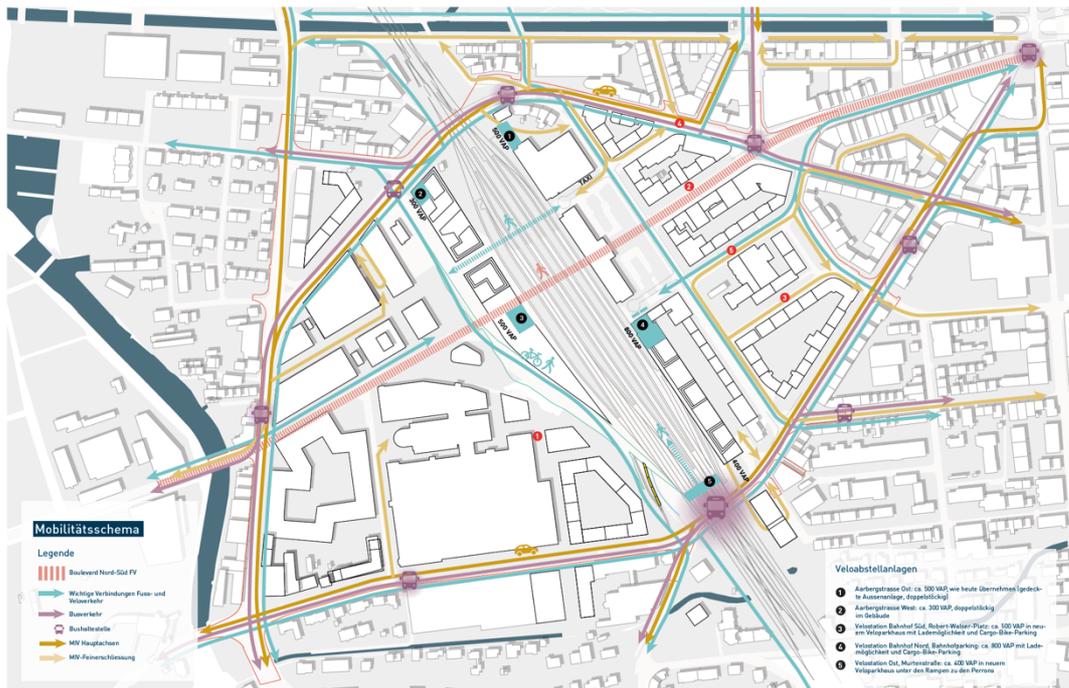
Insgesamt steht die Darstellung der vorgeschlagenen Interventionen in einem Spannungsverhältnis zwischen einem Verständnis des Stadtraumes als mehrdimensionales, komplexes Gebilde und einer einfachen, klaren Kommunizierbarkeit der Projektinhalte zu Gunsten letzterer. Leider ist es dem Team bis zum Schluss nicht gelungen, Vorschläge aus der starken bestehenden Ortsidentität zu entwickeln.



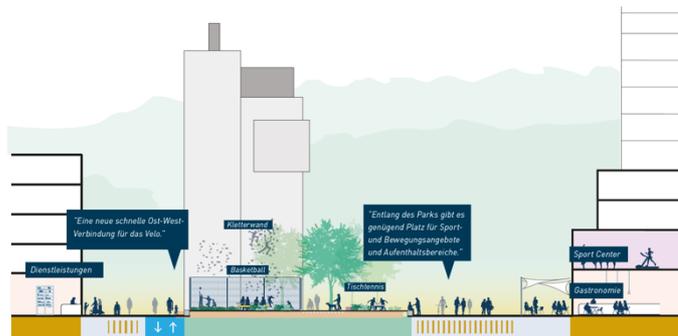
Grundriss mit öffentlichen Räumen (Gehl Architects ApS, 2023)



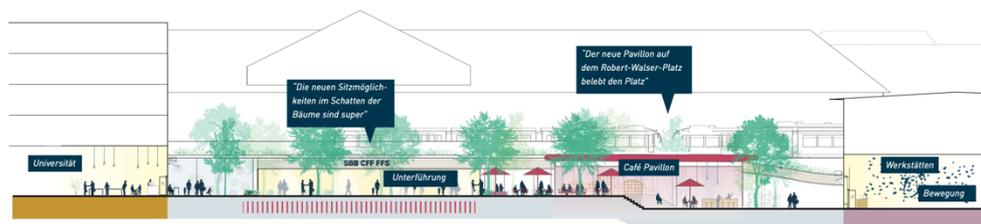
Visualisierung mit Schlüsselementen für das Bieler Bahnhofgebiet (Gehl Architects ApS, 2023)



Mobilitätsschema öffentlicher Verkehr (Gehl Architects ApS, 2023)



Schnitt Grünes Rückgrat Südseite Gleise (Gehl Architects ApS, 2023)



Schnitt Robert-Walser-Platz (Gehl Architects ApS, 2023)



Schnitt Unterführung Murtenstrasse (Gehl Architects ApS, 2023)

## 5.2. Würdigung Nutzungskonzept von Basler & Hofmann AG

Mit sogenannten Trittsteinen als Umsteigepunkte rund um den Bahnhof, die gleichzeitig zu Quartierplätzen aufgewertet werden sollen, wird ein Raumkontinuum geschaffen. Das Paradigma der kurzen Umsteigewege wird zugunsten einer Entflechtung der Verkehrsströme und Nutzungen und somit Entlastung des Bahnhofplatzes, sowie der Schaffung eines Mehrwerts an den Scharnierstellen zu den umliegenden Quartieren, relativiert. Dieser Ansatz kann gut nachvollzogen werden. Die Absicht, dass damit Orte geschaffen werden, die als öffentliche Räume ebenso den Bahnhof bedienen wie auch die Bewohner und die Quartiere, ist bestechend, kann jedoch in der räumlichen Umsetzung noch nicht ganz überzeugen. Plausibel ist, dass Konsummöglichkeiten für die Stadtnutzer entstehen. Wenig plausibel ist, dass auf den vom Verkehr dominierten Plätzen auch Zwischen- und Aufenthaltsräume entstehen, die von Quartierbewohnenden angeeignet werden können.

Die Buslinien werden nördlich des Bahnhofs alle in die Bahnhofstrasse geführt. Die Anordnung der Haltestellen in der Bahnhofstrasse wird kompakt gehalten und folgt dem Prinzip der intuitiven Orientierung. In Vertiefungen wird dargestellt, dass die Bahnhofstrasse genug Raum für das Nebeneinander von Bushaltestellen und Erdgeschossnutzungen bietet, sowie die Aufhebung der Haltestellen am Guisan-Platz ermöglicht (ersetzt) und die Erdgeschossnutzungen an der Bahnhofstrasse belebt.

Die Baumallee in der Bahnhofstrasse wird als unpassendes Element beurteilt. Sie verunklärt das stadthistorische Erbe mit dem als Schattenspender und Witterungsschutz dienenden grosszügigen durchgehenden Vordächer, auf welches die Bielerinnen und Bieler sehr stolz sind.

Im Bereich der Murtenstrasse wird die Kombination des Gleiszugangs in der Unterführung mit einem Trittstein als pragmatischer Ansatz, der unabhängig von der Lage der ASM funktioniert, gewürdigt. Die Umsteigeberechnungen mit den Bussen an der Murtenstrasse belegen die Funktionalität des Trittsteines. Die angrenzende vorgeschlagene Blockrandbebauung überzeugt hingegen nicht. Sie besetzt den öffentlichen Raum und lässt dem Trittstein wenig Raum, sich als Auftakt ins Quartier entfalten zu können. Mit dem Blockrand entstehen zudem lange Achsen, die im Quartierinnern keine nischenhaften Frei- und Aufenthaltsräume schaffen, die von Bewohnern oder Nutzern angeeignet werden könnten.

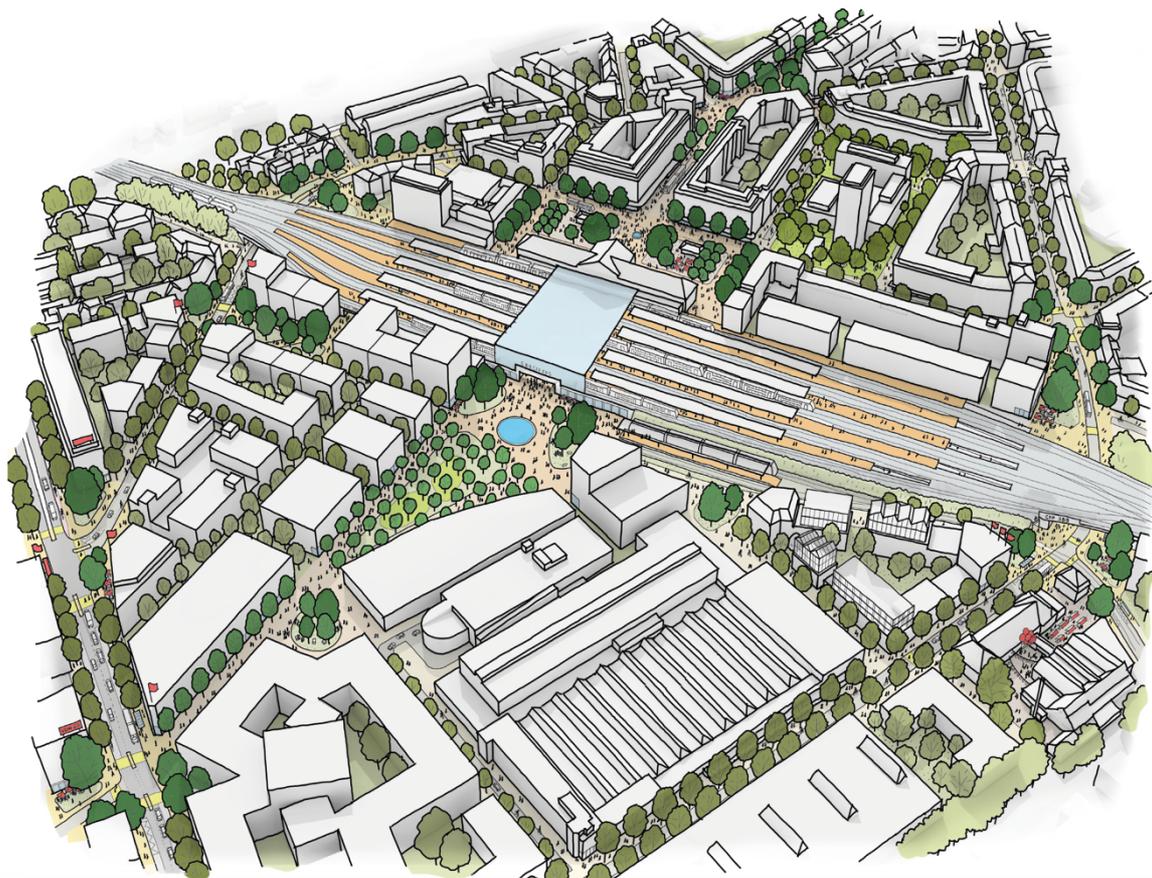
Die Langsamverkehrsverbindung (grüner Korridor) entlang der Südseite der Gleise funktioniert nur, wenn das Stellwerk der SBB weggommt, weil die Situation ansonsten zu beengend ist. Die Qualität der Bebauung und der Freiräume im Bereich der Abstellgleise wirft Fragen

bezogen auf die Belichtung und den Umgang mit dem Höhenversatz zu den Gleisen auf.

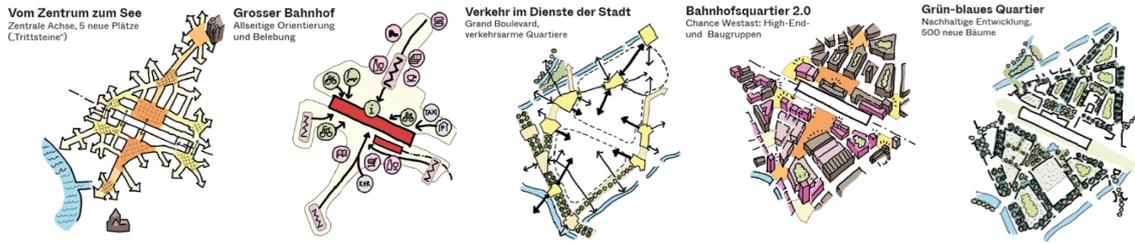
Der Entwurfsvorschlag ist unpräzise und unsentimental von der Infrastruktur, von der Dualität von Freiraum und Bebauung und der Logik des Bestandes aus gedacht, der sich darum bemüht, individuelle und ambivalente Situationen vereinfachend und klärend anzupacken. Dabei wird bewusst eine Betrachtungsebene gewählt, deren Abstraktionsgrad nicht mit Schematismus verwechselt werden darf. Dennoch weckt das Projekt, beispielsweise im Bereich der Trittsteine, den Wunsch, einzelne Orte mit spezifischeren Figuren zu vertiefen – was konsequenter Weise mit der langfristigen Variante des Badhausplatzes auch durchgespielt wird. Der Pragmatismus der Herangehensweise führt beispielsweise bei der Gestaltung des ÖV zu sehr klaren, glaubwürdigen Aussagen und Lösungsansätzen. Derweil es dem Projekt nur bedingt gelingt, die technisch kompetent hergeleiteten Lösungen in poetischen Bildern zu vertiefen, entspringt die gewählte Herangehensweise dennoch spürbar einer städtebaulichen Haltung, die der Körnigkeit und dem Verfeinerungspotential der bestehenden Stadträume angemessen ist.



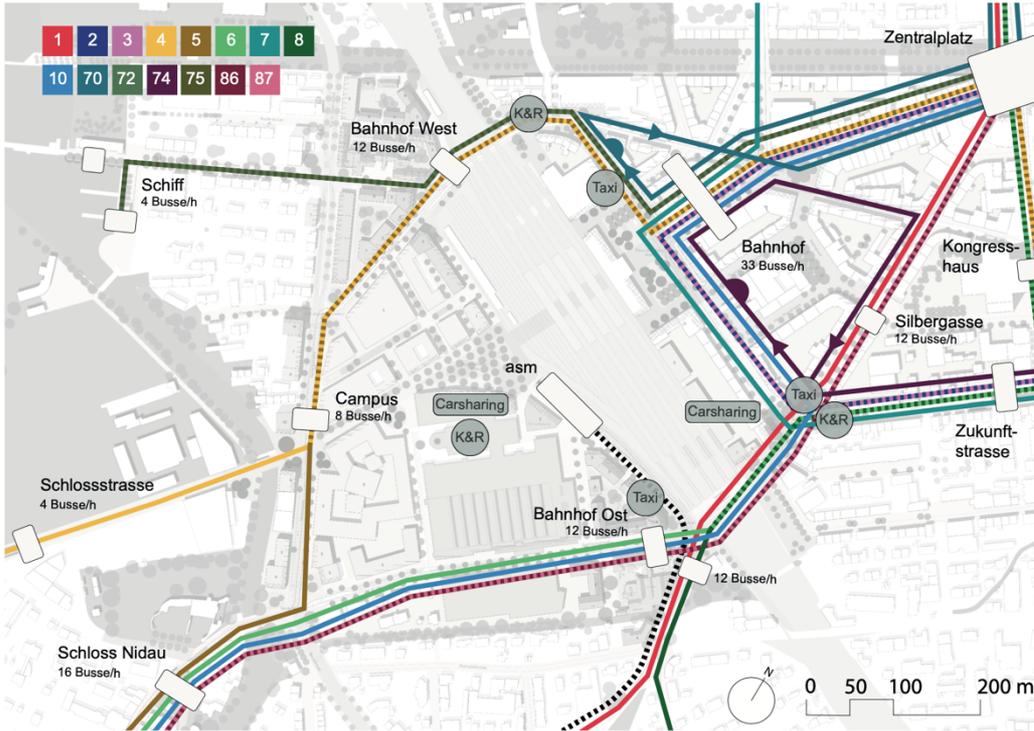
Grundriss Vision 2050+ (Basler & Hofmann AG, 2023)



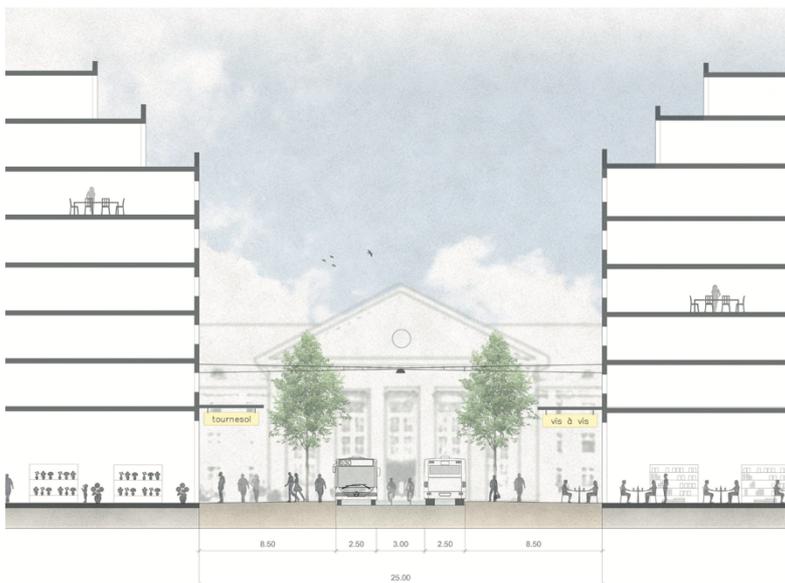
Perspektive Vision 2050+ (Basler & Hofmann AG, 2023)



Leitideen (Basler & Hofmann AG, 2023)



Themenplan Öffentlicher Verkehr und Mobilitätsdienstleistungen (Basler & Hofmann AG, 2023)



Querschnitt Bushaltestelle Bahnhofstrasse (Basler & Hofmann AG, 2023)

### 5.3. Würdigung Nutzungskonzept von Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH

Das Team hat gestützt auf eine breite Analyse des Bestandes ein, auf die spezifischen Gegebenheiten des Projektperimeters eingehendes, Narrativ für die Weiterentwicklung von vorhandenen Raumqualitäten entwickelt und Zeithorizonte mit Abhängigkeiten in einem gut nachvollziehbaren Schema für die Etappierung aufgezeigt. Die davon abgeleitete vorgeschlagene städtebauliche Komposition geht differenziert auf die unterschiedlichen Raumeigenschaften ein und ist situativ gut gelöst. Besonders interessant und aufschlussreich wird ist der Plan der Möglichkeitsräume «Ankommen und Verbinden». Mit starken, einprägsamen, auch hintergründigen Bildern, sensibel auf Biel eingehend, wird visionär das Bahnquartier gezeichnet, ohne anmassend Weiterentwicklungen zu versprechen. Es werden Orte gezeichnet, die viel Kraft haben die Stadt zu erzählen. So beispielsweise die «Rue du Lac», welche als Promenade dargestellt wird, mit Raumtaschen für Patz zur Entfaltung von Nutzungen und atmosphärischen Gesten wie das rote und das blaue Haus, welche die umliegenden Plätze aktivieren. Im Zwischenzustand mit den noch vorhandenen Abstellgleisen nimmt das Volumen des «Portier» die Funktion des Rückgrats ein und fasst diesen Raum. Die Setzung der Hochpunkte kann bezogen auf den Standort nachvollzogen werden; deren Höhe ist noch im übergeordneten Masstab (auf Ebene Stadt, Region, Blick vom See) zu überprüfen. Der Vorschlag ordnet sich der Logik der städtischen Funktionen, sowie Blickbeziehungen unter. Besonders sensibel und ortsbezogen ist die städtebauliche Komposition südlich der Gleise, welche die vorhandene Geometrie der Stadtstruktur aufnimmt und diese weiterentwickelt.

Weiter schlägt das Team vor, die Langsamverkehrsverbindung zwischen der Innenstadt und dem See zu aktivieren. Die vorgeschlagenen Wasserelemente auf Plätzen entlang dieser Fussverbindung zum See lassen diese als Raumfamilien lesen. Die Leere, welche um die Wasserspiele gelegt wird, erlaubt viel Raum zur Entfaltung. Der Brunnen an der Dr.-Schneider-Strasse setzt ein starkes Zeichen für diese Langsamverkehrsverbindung. Die Kreuzung Dr.-Schneider-Strasse/ Aarbergstrasse autofrei zu gestalten, ist eine starke und mutige Geste mit einem grossen Mehrwert an diesem Ort. Allerdings ist mit diesem Vorschlag die Erschliessung des Strandbades und des Expo-Areals per MIV noch nicht gelöst.

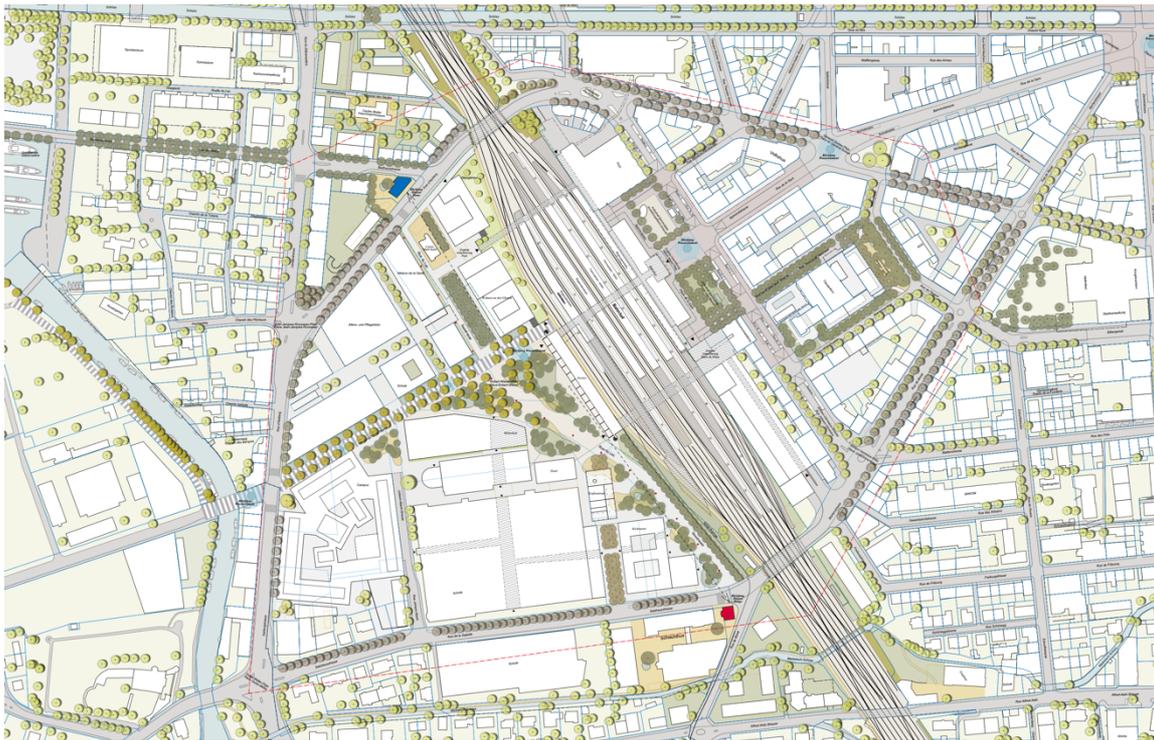
Eine Reanimation der vegetativen Elemente ist eine Stärke des Entwurfes, welche den Grünkörper und die Grünräume semantisch mit Identität auflädt.

Das vorgeschlagene Busverkehrskonzept ist grundsätzlich nachvollziehbar und eine interessante Grundlage, um Pros und Kontras abzuwägen. Besonders die langfristige Perspektive zeigt aber auch Grenzen und Handicaps des vorgeschlagenen Szenarios auf. Kurze

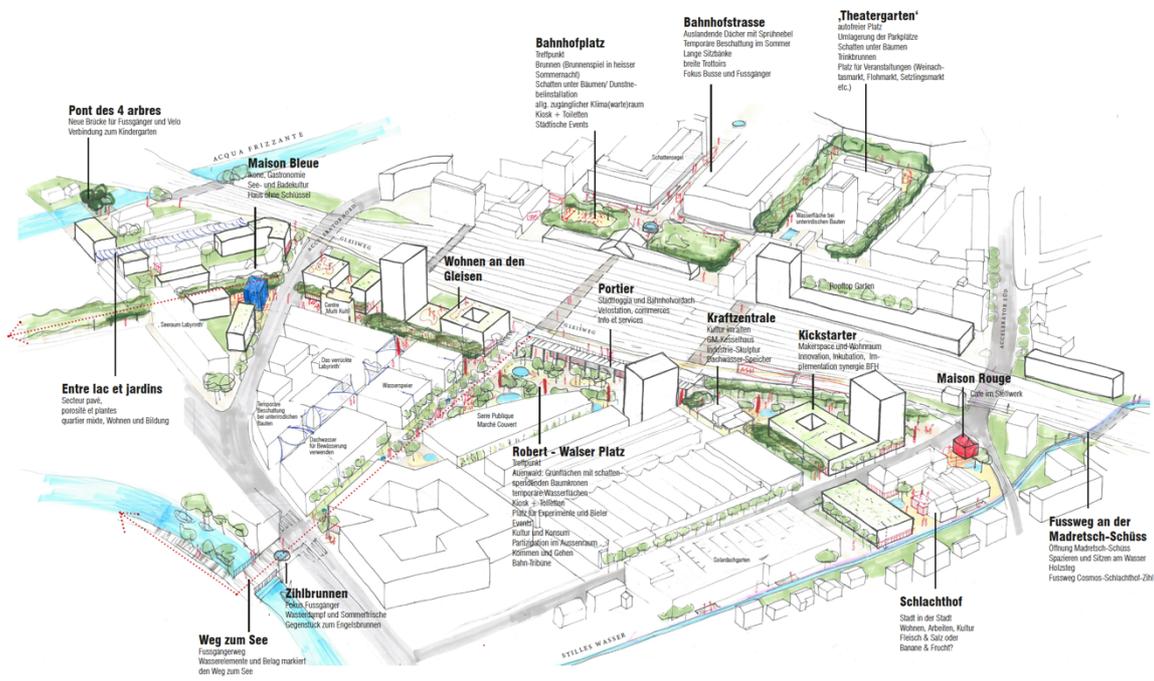
Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bussen werden in diesem Vorschlag hoch gewertet. Die Bushaltestellen an der Nordseite des Bahnhofes werden entlang der Johann-Verresius-Strasse angeordnet (ca. 10 Haltekannten). Die hohe Zahl der Haltekannten erschwert die Orientierung und die für die Haltestellen benötigten Unterstände (Dächer Haltestellen) verstellen das denkmalgeschützte Stadtbild. Auch nimmt die Überholspur für die Busse verhältnismässig viel Raum auf dem Bahnhofplatz ein. Entsprechend wird die Organisation aller Busse an der Johann-Verresius-Strasse im Hinblick auf den Nutzen der kurzen Wege als nicht verhältnismässig eingeschätzt. Ein etwas weiterer Umsteigeweg zugunsten einer einfacheren und effizienteren Busführung und einer besseren Orientierung wäre anzustreben. Das Team schlägt eine neue Perronerschiessung mittels Fussgängerunterführung zwischen der Ostseite des Bahnhofplatzes und des General-Motors-Gebäudes vor. Diese Verbindung ist auf die Umsteiger zwischen Zug und Bus ausgerichtet. Der städtebauliche Mehrwert dieser Personenunterführung insbesondere auf der Südseite der Gleise, wie auch die Verhältnismässigkeit der Massnahme (neuer Zugang nimmt viel Platz und schafft neue Probleme) werden hinterfragt. Die neu vorgeschlagene Personenunterführung setzt die Hochlage der ASM voraus. Zudem bestehen Sicherheitsauflagen zur Überdeckung der Gleise, welche als Konsequenz hätten, dass die Unterführung mehrere Meter tiefer in den Boden gelegt werden müsste als dargestellt.

Alles in allem wird ein atmosphärisches Projekt gezeigt mit starken, aus den lokalen Gegebenheiten entwickelten Ideen und Narrativen (z. B. das Aufeinandertreffen unterschiedlicher Vegetations-typen, das Wasserthema oder die suggestive Ausgestaltung des «Kickstarters», welcher organisch zum Schlachthofareal hin vermittelt und als Inkubator für ein neues Stadtquartier und einen Aneignungsraum mit grossem Potential taugt). Gezeigt wird eine angemessene Massstäblichkeit der stadt- und sozialräumlichen Teilbereiche. Besonders geschätzt wird, dass in den Unterlagen das Bewusstsein für die Vielschichtigkeit und Mehrdimensionalität des städtebaulichen Palimpsestes stets gegenwärtig ist. Das hat vielleicht auch damit zu tun, dass Projekt nicht grafisch vereinheitlicht wird, sondern unterschiedliche Medien und Darstellungsmodi unpräzise und spielerisch nebeneinander präsentiert (Modellfotos, Handskizzen, Schemata, technische Plandarstellung im Mst. 1:1000 etc.) Das Projekt vermittelt einen starken Sinn für Massstäblichkeit – Betrachtungsweise und Flughöhe lohnen sich insbesondere deshalb zu beherzigen, weil der menschliche Massstab glaubwürdig ins Zentrum gestellt wird. Pragmatische, bewältigbare Interventionen mit hohem Mehrwert (z. B. öffentliche WC's auf Bahnhofplatz und Robert Walser-Platz) werten die Teilräume mit strategischer Raffinesse auf. Die Vorschläge sind sowohl bottom up wie auch top down plausibel umsetzbar.

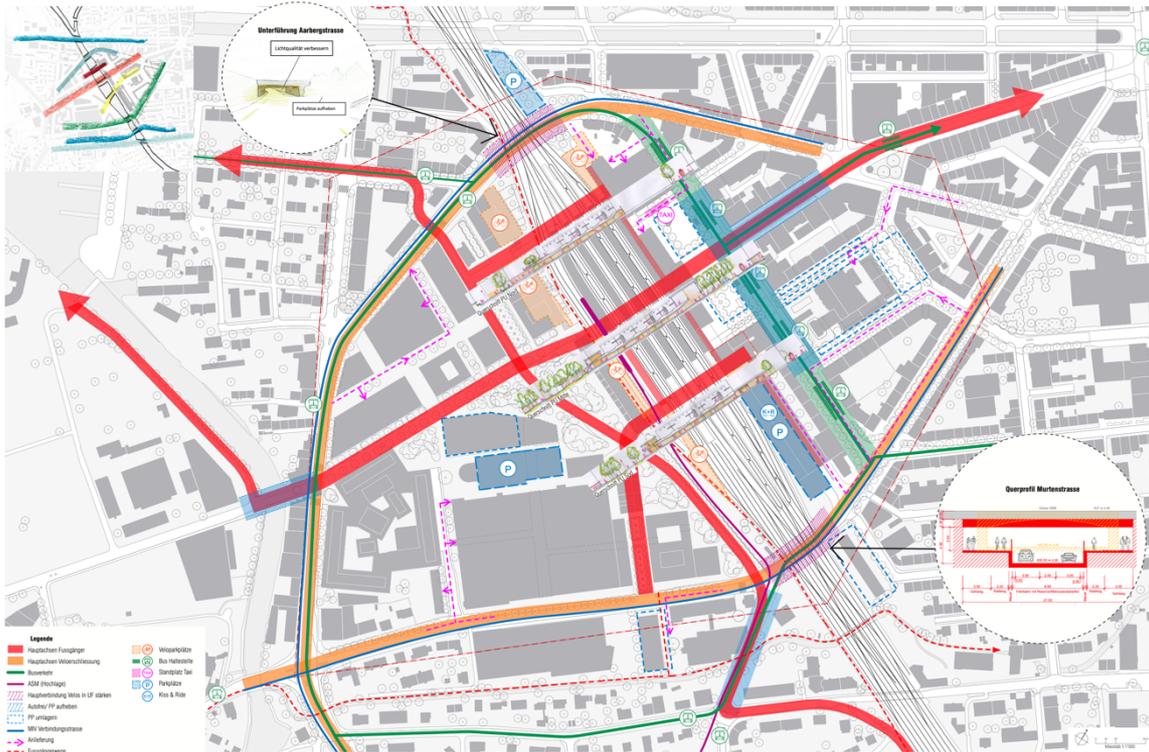
Trotz hoher Komplexität und hohem Detailreichtum weist der Vorschlag klare Identifizierbarkeit von Bausteinen bzw. Teilprojekten auf.



Grundriss (Lorenz Eugster GmbH, 2023)



Visualisierung (Lorenz Eugster GmbH, 2023)



Mobilitätskonzept (Lorenz Eugster GmbH, 2023)



Visualisierung Rober Walser Platz  
 (Lorenz Eugster GmbH, 2023)



Visualisierung Kraftzentrale  
 (Lorenz Eugster GmbH, 2023)



Visualisierung Bahnhofsvorfahrt (Lorenz Eugster GmbH, 2023)

## 1.1. Würdigung der Experten (thematisch gegliedert)

### Denkmalpflege

- Alle drei Entwürfe haben das Erbe des Bahnhofquartiers anerkannt und es gab Umsetzungsvorschläge, wie damit zukünftig umzugehen ist. Aus Sicht der Denkmalpflege gibt es bezogen auf Vorschläge für die Bebauung keine grundlegenden Verstösse in den Abgaben.

### Mobilität

- Alle Lösungsansätze beinhalten durchdachte Vorschläge, die einen Mehrwert zur heutigen Situation darstellen, aber in Bezug auf die Verhältnismässigkeit sehr unterschiedlich zu gewichten sind. Alle Teams haben Konzepte entwickelt, bei denen in unterschiedlichem Ausmass die Bahnhofstrasse und der Bahnhofplatz weitgehend vom MIV befreit werden. Im Weiteren haben alle drei Teams auf eine zentrale Veloachse durch das Bahnhofgebiet verzichtet und den Ausbau der bestehenden Unterführungen postuliert.
- An mehreren Orten im Bahnhofquartier, insbesondere auf dem Bahnhofplatz besteht heute ein starker Konflikt zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Hier haben die Teams gute Ansätze vorgestellt, diesen Konflikten entgegenzuwirken. Zentrale Erkenntnis ist, dass das Konzept des «Superblocks» Potential hat und weiterentwickelt werden soll.
- Die Lage und Verteilung der Bushaltestellen ist entscheidend für einen funktionierenden Umsteigeknoten. Es wurden Vorschläge erbracht im Bereich der Unterführung Murtenstrasse oder südlich davon Bushaltestellen auszubilden, die durch einen neuen Perronzugang in der Nähe als Umsteigeknoten fungieren und so zu einer besseren Verteilung der Personenströme beitragen. Der Ersatz der Haltestellen auf dem Bahnhofplatz an dieser Stelle wurde als wenig sinnvollerachtet, jedoch könnte die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen südlich der Unterführung Murtenstrasse in Betracht gezogen werden, um eine bessere Verteilung der Bus-/SBB-Nutzer zu ermöglichen. Wo genau sich die Haltestellen befinden sollen, ist in der Weiterbearbeitung noch genauer zu prüfen. Die Testplanung hat gezeigt, dass die Platzierung von Haltestellen in der Unterführung mit einem grossen Aufwand verbunden ist.
- Auch weitere Ansätze sind in der Weiterbearbeitung zu präzisieren, beispielsweise die Parkierung im Aussenraum und die Belegung des Park&Ride's.

### SBB

- Die Teams haben drei unterschiedliche und für die SBB interessante Vorschläge eingereicht. Bei zwei Projekten besteht

möglicherweise ein Risiko von vermehrten Längsbewegungen entlang der Perrons (logische Raumabfolge zu prüfen). Falls es zu neuen Haltestellen in den Bereichen kommt, muss auf eine intuitive Fussgängerführung geachtet werden, die nicht direkt auf die Perrons führt. Die gute Orientierung ist hoch zu gewichten. Zum heutigen Zeitpunkt kann nicht ausgeschlossen werden, dass eine Kombination – sowohl eine PU Ost wie auch ein stirnseitiger Bahnzugang von der Murtenstrasse her auf die Perrons – sich als zielführend und sinnvoll auf die Personenflüsse auswirken könnte.

#### **5.4. Allgemeine Würdigung an alle Teams**

Die Beiträge haben im Ansatz gezeigt, über welche Massnahmen man zu einem Stück Stadt mit hoher Lebensqualität gelangen kann. Teil der Aufgabenstellung war die Erkennung von vorhanden räumlichen Qualitäten, sowie wichtigen Verbindungen und die Aufwertung des erkannten Palimpsests mit aufwärtskompatiblen Interventionen. Die Teams konnten mehr oder weniger plausibel darstellen, wie die Stadt mit baulichen Interventionen weiterentwickelt werden kann. Einige Ansätze sind dabei stärker auf die lokalen Gegebenheiten eingegangen als andere. In den drei Abgaben wurde ein breiter Fächer von Darstellungsmöglichkeiten gewählt, welche dabei hilfreich sind, die Themen der Stadt im ganzen Spannungsbogen zwischen technischen Anforderungen, sozialen Themen und poetischer Erzählung besser zu verstehen und dabei der Komplexität der Stadt gerechten Zugang zur Aufgabe zu finden.

## 6. Zentrale Erkenntnisse für das Nutzungskonzept

Die Ergebnisse aller drei Entwürfe aus der Testplanung haben zu Erkenntnissen geführt, aus welchen Empfehlungen zu Handen des zu erstellenden Nutzungskonzeptes abgeleitet werden.

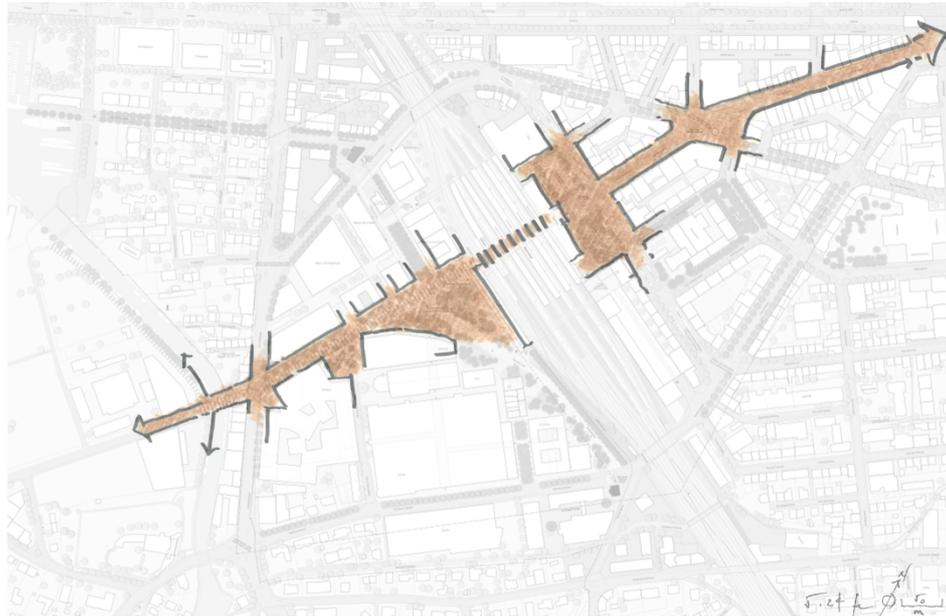
Aus den Beiträgen der drei Teams wurden drei Grundprinzipien abgeleitet, die übergeordnet für den Raum um den Bahnhof gelten, mit dem Zweck die vorhandenen Eigenheiten zu fördern und räumliche Qualität weiterzuentwickeln.



Drei Grundprinzipien (Skizze: Pierre Feddersen)

Die weiteren Erkenntnisse wurden Fachthematisch gegliedert und dienen als Grundlage für im Nutzungskonzept zu erarbeitende thematisch gegliederte Massnahmen.

## 6.1. Grundprinzipien



Grundprinzip «Blaue Achse» (Skizze: Pierre Feddersen)

### «Blaue Achse»

**Stärkung der Verbindung zwischen der Innenstadt von Biel und dem See, respektive dem Stedtli Nidau durch eine Verkettung von Alleen, Plätzen.**

Sie ist als übergeordnete städtebauliche Fuss- und Veloverbindung weiterhin mit räumlichen Elementen und Sichtbezügen sowohl funktional und gestalterisch zu stärken. Die Platzsituationen entlang dieser Verbindung sind aufzuwerten und die Ankunftssituation beidseitig des Bahnhofes als Stadt am See zu klären. Eine Bespielung mit erkennbaren Elementen wie Wasserspielen (Raumfamilien) könnte diesen Ansatz unterstützen. Teil dieser Raumabfolge ist die Dr.Schneider-Strasse-Brücke. Als eine reine Verbindung für den Langsamverkehr umgestaltet, setzt sie diese Achse fort. (Die Erschliessung des Parkings am See sowie des Expo-Areals ist zu lösen.)



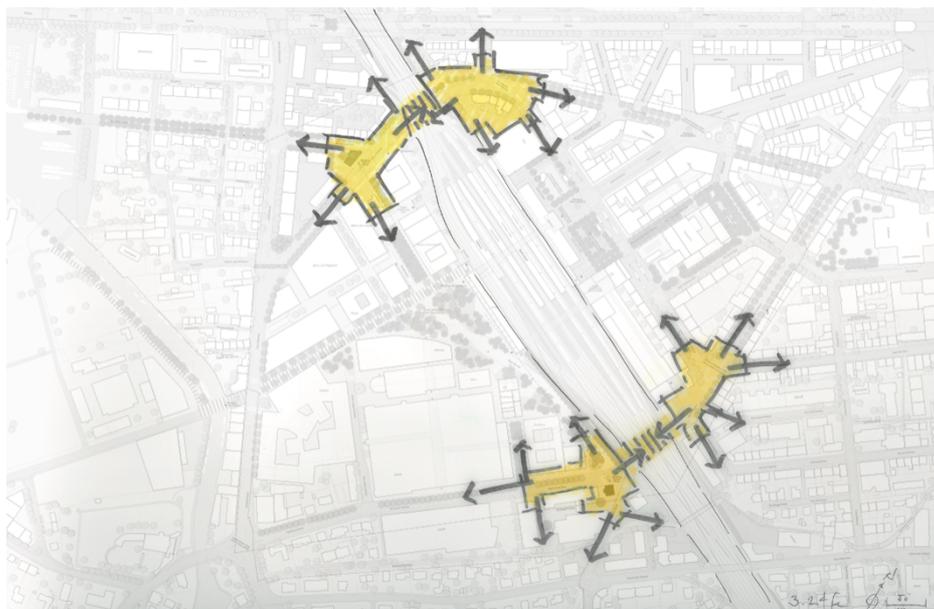
Grundprinzip «Grüne Achse» (Skizze: Pierre Feddersen)

### **«Grüne Achse»**

**Definition eines neuen transversalen Raumes südlich des Bahnhofs, aufgespannt von Schüss zu Schüss, der Blickbeziehungen zum See öffnet.**

Die Aufwertung dieser Verbindung Mühlefeld – Unterer Quai/See entlang der Südseite des Gleisfeldes und ihre stadträumliche Fassung ist für die Anbindung des Sees und der Quartiere wichtig und hat deshalb hohe Priorität. Ziel soll es sein, dass im südlichen Bereich des Bahnhofsgebietes die Verbindung zum See über den Schüss-Kanal und die Dr-Schneider-Strasse-Brücke zu spüren und wahrzunehmen ist und sich als attraktive Fuss- und Veloverbindung bis zum See, resp. Stedtl Nidau fortsetzt.

Für die Ausformulierung der Achse sind die grossen räumlichen Beziehungen als unterschiedliche Themen anzukündigen (Anspielung auf Auenlandschaft entlang des Schüss-Kanals zum See, etc.) ohne diesen Raum zu besetzen. Die Aktivierung der Plätze und Entfaltung von Nutzungen ist mittels Raumentaschen und atmosphärischer Gesten zu ermöglichen. Die städtebauliche Komposition in diesem Bereich hat die vorhandene Geometrie der Stadtstruktur zu berücksichtigen und sensibel und ortsbezogen weiterzuentwickeln.



Grundprinzip «Trittsteine» (Skizze: Pierre Feddersen)

### «Trittsteine»

**Bildung von Quartierplätzen rund um den Bahnhof, zugunsten der besseren Erreichbarkeit und der Stärkung der Identität des Bahnhofgebietes.**

Der Ansatz der Trittsteine bildet einen Mehrwert bezogen auf die sowohl räumliche wie auch funktionale Anbindung des Bahnhofgebietes an die Quartiere. Der Lösungsvorschlag, an Trittsteinen Bushaltestellen als Umsteigeorte zwischen Bus und Bahn radial um das Bahnhofgebiet anzuordnen, baut auf dem ÖV-Konzept 2035 auf. Effiziente Wege im Bahnhofsgebiet werden damit ermöglicht, damit hat dieser Ansatz hohes Potential, die Umsteige von Bus auf Bahn nordseitig des Bahnhofes zu entlasten und zukunftsfähig zu machen. Zu gestalten sind die Trittsteine in erster Linie als der Stadt und den Quartieren mit Nutzungen zudienende Orte mit Verbindungsfunktion zum Bahnhof (und nicht umgekehrt). Städtebauliche Akzente an den Trittsteinen unterstreichen diese Funktion. Die Vernetzung mit der jeweils anschliessenden Nachbarschaft / Quartier ist aus der Optik der Aneignungsorte wie auch der Mobilität zu entwickeln. Zweck der Trittsteine ist es, einen Mehrwert für die Menschen, die hier umsteigen, zu schaffen und für Menschen aus den anschliessenden Quartieren, die beispielsweise etwas einkaufen wollen. Die Absicht, dass an Trittsteinen Orte geschaffen werden, die als öffentliche Räume die Bewohner und die Nachbarschaften und ebenso den Bahnhof bedienen, ist bestechend und hat entsprechend grosses Potential.

## 6.2. Freiraum



Prinzip Freiraum (Skizze: Pierre Feddersen)

### Erkenntnisse

Im gesamten Bahnhofgebiet spielt der Freiraum zentrale Rolle für die Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität. Im Bahnhofgebiet erfüllt der öffentliche Raum gleichwohl repräsentative Funktionen mit regionaler Strahlkraft, wie auch lokale für die Bedürfnisse des Quartiers. Wobei die ortsbezogenen Qualitäten und Bedürfnisse zur Identität des Bahnhofgebietes beitragen.

Die vorherrschenden unterschiedlichen Identitäten im Bahnhofgebiet sind zu stärken. Teilräume sind untereinander zu vernetzen, und an das Wasser (See, Kanal) auszurichten.

Auf der Nordseite des Bahnhofs verlagern sich die Bedeutungen der Freiräume. Der Bahnhofplatz wird zu einem Begegnungs- und Aufenthaltsort mit hoher Aufenthaltsqualität für Nutzende und Anwohner. Die Bahnhofstrasse zwischen Guisan-Platz und Bahnhof wird zu einem Warte- und Umsteigerraum.

Auf der Südseite des Bahnhofes besteht mit baulichen und freiräumlichen Massnahmen entlang der Gleise hohes Potential das Bahnhofgebiet zu aktivieren und mit den angrenzenden Quartieren zu verbinden.

### Handlungsempfehlungen

- Bahnhofgebiet Nord: Die Qualität der Freiräume ist unter Berücksichtigung der bestehenden städtebaulichen Struktur, ausgehend von Platzsituationen mit starken Formen (Bahnhofplatz, Zentralplatz) und deren Verbindung durch ein Geflecht von prägnanten Strassenzügen (Bahnhofstrasse), Alleen und kleineren Plätzen weiterzuentwickeln.
- Silberplatz: Der General-Guisan-Platz ist als verbindendes

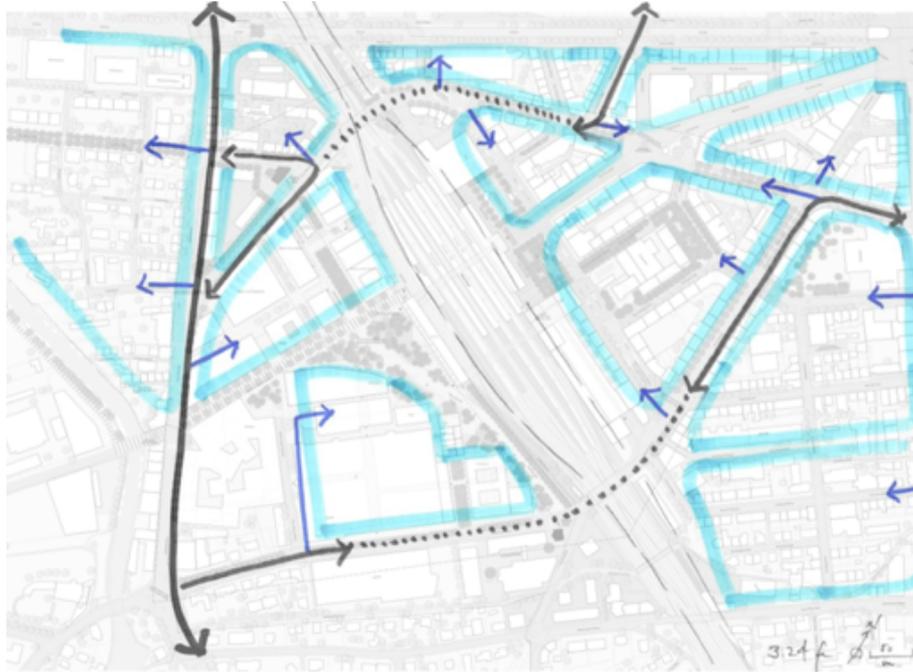
- Bindeglied zwischen der Silbergasse und Aarbergstrasse zu gestalten. Die Strassenzüge um das Theater herum sind als begrünter Freiraum mit Aufenthaltsqualität und Nutzungen für das Quartier aufzuwerten. Der bereits vorhandene Baumbestand (Platanen) ist sinnvoll zu ergänzen und die unterschiedlichen Raumqualitäten in der Silbergasse, Thomas-Wyttenbach-Strasse und Hans-Hugi-Strasse sind zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist eine Parkplatzreduktion unabdingbar.
- Bahnhofgebiet Süd: Die Freiraumstruktur südlich der Gleise ist als Abfolge von Teilräumen mit unterschiedlichen Charakteren zu entwickeln, welche die Möglichkeit bieten für die Aneignung und Entfaltung von Nutzungen.
  - Historische Verbindung zwischen der Stadt Biel und Nidau: Diese Verbindung ist durch eine strukturierende Abfolge von öffentlichen Räumen wieder herzustellen.
  - Stadtklima: Massnahmen gegen die Stadthitze wirken bereits kleinräumig mit Beschattung, Retention und Entsiegelung. Die hierbei besonders wirksamen Baumpflanzungen sollen nicht zufällig oder schematisch, sondern gemäss einem räumlich differenzierten Konzept erfolgen.
  - Vegetation: Das Aufeinandertreffen unterschiedlicher Vegetationstypen wird unterstützt. Die vegetativen Elemente, welche den Grünkörper und die Grünräume semantisch mit Identität aufladen, bergen hohes Potential. Die Baumpflanzungen, die in diesem Kontext besonders wichtig sind, sollten nicht willkürlich oder schematisch erfolgen, sondern die historische Beschaffenheit der Räume respektieren und auf den bereits vorhandenen Baumstrukturen aufbauen. Allgemein ist die Vegetation zu steigern und zu diversifizieren.

### 6.3. Mobilität

#### **Erkenntnisse**

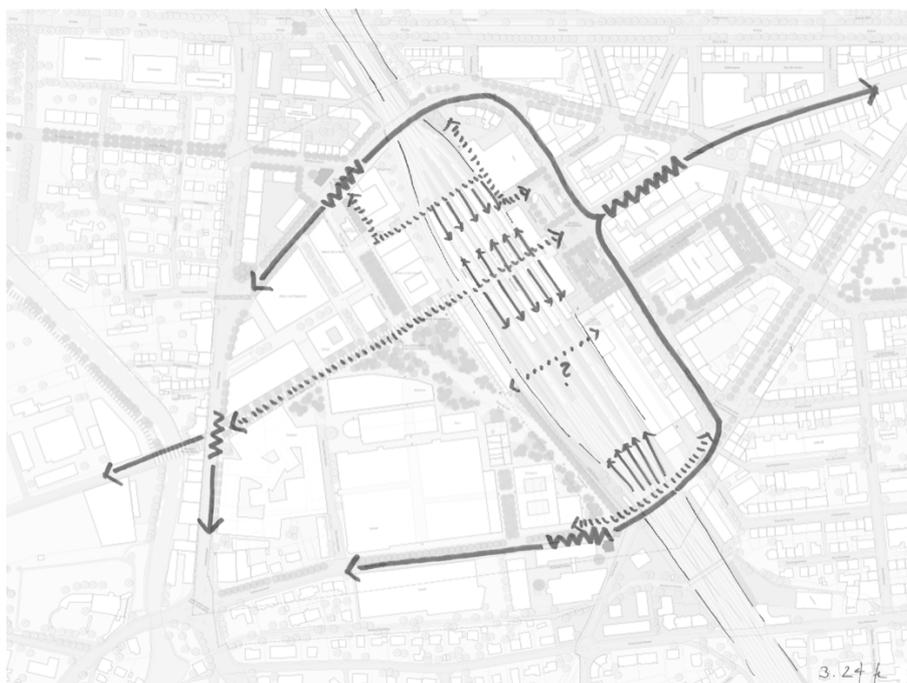
Im ganzen Bahnhofgebiet führt die Förderung des Langsamverkehrs und die Ermöglichung der Koexistenz von Veloverkehr und Fussgängern. Im Bereich der Gleise hat der Ausbau von Querungsmöglichkeiten unmittelbare Auswirkungen auf die Einbindung der umliegenden Quartiere in das Stadtkontinuum. Die bestehenden Bahnunterführungen an der Aarberg- und Murtenstrasse sind bezogen auf die Erreichbarkeit des Bahnhofgebietes richtig gelegen. Deren Ausbau zugunsten einer sicheren Wegführung auch für den Langsamverkehr ermöglicht einen Verzicht auf eine zusätzliche Unterführung. Zugunsten der besseren Anbindung des Öffentlichen Verkehrs ist von einem auf drei zentrale Umsteigeorte zu wechseln (gem. ÖV-Konzept 2035). Quartierfremder Verkehr ist zu vermeiden und ermöglicht die Entlastung des Raumes und die Freispielung der Flächen.

## Handlungsempfehlungen



Prinzip Mobilität – Motorisierter Individualverkehr (Skizze: Pierre Feddersen)

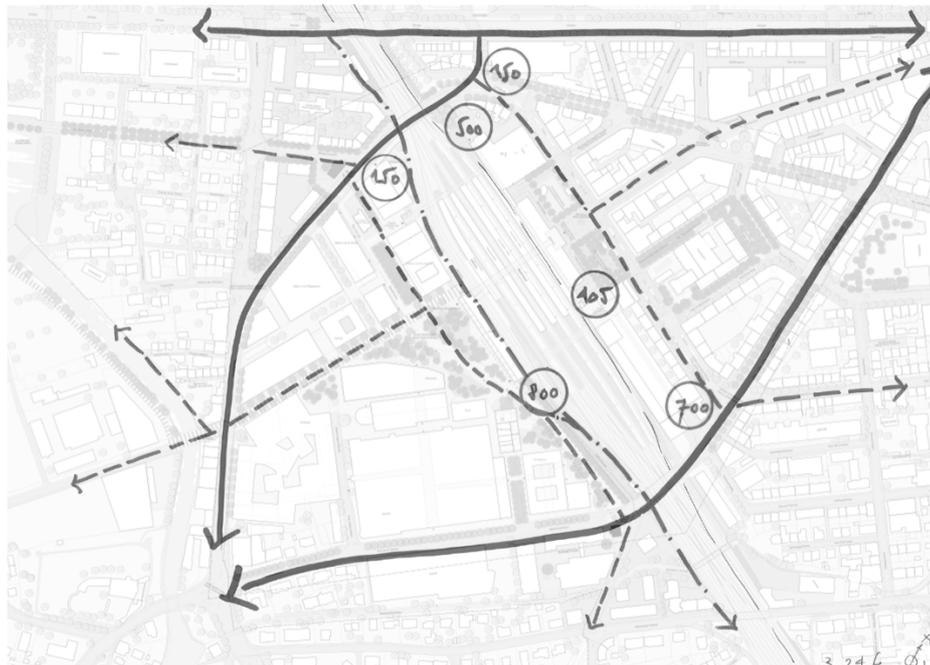
- Motorisierter Individualverkehr: Die Unterbindung des Transitverkehrs durch das Bahnhofgebiet bietet einen signifikanten Mehrwert. Die notwendige Erschliessung des Bahnhofs für den Motorisierten Individualverkehr ist differenziert zu vertiefen. Die Verkehrsführung zwischen Salzhausstrasse und Dr. Schneider-Strasse ist zu vertiefen.



Prinzip Mobilität – Öffentlicher Verkehr (Skizze: Pierre Feddersen)

- Bushaltestellen im Bereich Bahnhofstrasse: Der Ansatz der Trittsteine hat hohes Potential, den Umsteigeort nordseitig des Bahnhofes von Bus auf Zug zu entlasten. Die Anordnung der Haltekanten in der Bahnhofstrasse folgt dem Ansatz der intuitiven Orientierung und ermöglicht die Konzentration sämtlicher Buslinien (kurze Umsteigebeziehungen). Es wurde belegt (Detailschnitte und -grundrisse), dass in der Bahnhofstrasse genug Platz ist für die getrennte Anordnung von Wartebereich, Durchlaufbereich und Vorzone der Erdgeschossnutzungen. Das Betriebskonzept der Buslinien als neu praktisch reine Durchmesserlinien (auch für den Regionalverkehr) ohne Ausgleichszeiten ist zu konkretisieren und die Platzverhältnisse und die Verkehrsführung sind vertiefter zu prüfen. Nebst dem Vorteil der von Bus zu Bus Umsteigemöglichkeit auf alle Buslinien hat diese Lösung das Potential, den Guisan-Platz zu entlasten (Aufhebung Bushaltestelle).
- Bushaltestellen Bereich Murtenstrasse/ Salzhausstrasse: Als Trittstein ausformuliert und in Kombination mit Gleiszugängen in der Unterführung Murtenstrasse besteht das Potential in der Entlastung der bestehenden Passage und der Nordseite des Bahnhofes.
- Bushaltestellen Bereich Aarbergstrasse: Als Trittstein ausformuliert und in Kombination mit Gleiszugängen über den Durchstich Posttunnel besteht das Potential in der Entlastung der bestehenden Passage und der Nordseite des Bahnhofes.
- Veloachse: Die bestehenden Bahnunterführungen an der Aarberg- und Murtenstrasse sind bezogen auf die Erreichbarkeit und Querungsmöglichkeit des Bahnhofgebietes richtig gelegen. Die Gestaltung und der Ausbau der bestehenden Unterführungen zugunsten einer sicheren Verkehrsführung für alle Verkehrsträger sind anzustreben.
- Unterführung Murtenstrasse: Die Unterführung ist zugunsten einer zukunftsfähigen Verkehrsführung für Velo, Bus und MIV zu verbreitern, unter der Prämisse, eine gut funktionierende und sichere Verbindung für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen, ohne jedoch zu einem Aufenthaltsort zu werden. Des Weiteren besteht in der Unterführung das Potential, einen zusätzlichen Bahnzugang zu schaffen.
- Gleiszugang Murtenstrasse: Der Gleisaufgang aus der Unterführung Murtenstrasse ist zugunsten einer besseren Verteilung der Bus-/SBB-Nutzer ist zu priorisieren, Es können bei der Erstellung Synergien mit einer Erweiterung der Unterführung genutzt werden. Zur Lage der ASM bestehen keine Abhängigkeiten. Es ist zu prüfen, ob Perronzugänge aus der Unterführung Murtenstrasse technisch umsetzbar sind. Dabei ist auf der Machbarkeit der SBB für Perronzugänge aus der Unterführung Murtenstrasse aufzubauen.
- Posttunnel: Der Durchstich des Posttunnels ist zugunsten einer besseren Verteilung der Bus-/SBB-Nutzer ist zu priorisieren. Die Massnahme ist für die bessere Anbindung des Trittsteines südlich der Unterführung Aarbergstrasse förderlich.

- Neue Personenunterführung-Ost: Der Mehrwert der zusätzlichen Personenunterführung, wie auch die Verhältnismässigkeit der Massnahme werden hinterfragt. Insbesondere auf der Südseite der Gleise wirft der Austritt/Eintritt viele Fragen auf (neuer Zugang nimmt viel Platz und ist städtebaulich nicht nachvollziehbar). Ist ein Perronaufgang ab der Murtenstrasse nicht umsetzbar, ist die Dringlichkeit und genaue Lage der PUE für Fussgänger (nicht für Velo), sowie davon abhängig die Hochlegung der ASM zu vertiefen (Ausgang Südseite der Gleise).
- ASM-Hochlage: Die als Option aufgeführte ASM-Hochlage ist gemäss Programm für den Endzustand anzustreben, da diese abgestimmt auf das direkte Umsteigen von der ASM auf die S-Bahn in Richtung Bern ist. Dadurch resultiert eine Entlastung der bestehende Personenunterführung. Bei einer Erstellung der neuem Personenunterführung-Ost ist die ASM-Hochlage erforderlich.
- Unterführung Aarbergstrasse: Diese ist zugunsten einer zukunftsfähigen Verkehrsführung für Velo, Bus und motorisierten Individualverkehr zu gestalten und zu organisieren, unter der Prämisse, eine gut funktionierende und sichere Verbindung für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen.



Prinzip Mobilität – Velo (Skizze: Pierre Feddersen)

- Veloabstellplätze: Die allseitige und dezentrale Anordnung der Veloabstellplätze jeweils in Nähe der Trittsteine führt zu effizienteren Wegen und einer besseren Erreichbarkeit des Bahnhofs. Auf dem Bahnhofplatz sind die Veloabstellplätze zu bewirtschaften.
- Parkplätze: Die Auflösung oberirdischer Parkplätze ist eine Voraussetzung für die Aufwertung der Freiräume (Alle Teams).

- Dabei ist der Parkierungsbedarf abzuklären und ein entsprechendes Parkierungsangebot zentralisiert zur Verfügung zu stellen.
- Taxi: Die Taxivorfahrt bleibt attraktiv für das Taxi, nahe am Bahnhof bestehend, jedoch in einer reduzierten Version. Das restliche Angebot an Reserveplätzen wird dezentral platziert. Das Parkierungskonzept inklusive peripherer Reserveplätze für Taxis ist in Gesprächen mit den Taxifahrern zu entwickeln.

#### 6.4. Nutzungen



Prinzip Nutzungen (Skizze: Pierre Feddersen)

##### **Erkenntnisse**

Über neu geschaffene Quartierorte und in Kombination mit den Trittsteinen wird im Bahnhofgebiet Aneignung und Quartierleben ermöglicht.

Im südlichen Teil des Bahnhofgebietes besteht das Potential über ein neues Angebot von Möglichkeiten den Raum zu beleben und somit für die Akteure vor Ort (z.B. Hochschule, Bibliothek, Innovationszentrum, Inkubator), den Freiraum aufzuwerten. Weitere förderliche Massnahmen zur Aktivierung des öffentlichen Raumes ist die Bildung eines Wohnthemenclusters, die eine neue Wohnqualität bringen, im Gegensatz zum «klassischen» Altstadtwohnen im Norden und evtl. die (temporäre) Platzierung von Pavillons.

##### **Handlungsempfehlungen**

- Nutzungsentwicklung: Es sind räumliche Cluster zu bilden, deren Entwicklung mit Einbezug der Eigentümer (die betroffen sind) zu erfolgen hat.
- Nutzungen Gebäude: Gemäss Raumprogramm haben

nutzungsflexible Bastrukturen vorzuschlagen (Belichtung, Geschosshöhe, Gebäudetiefe, Adressierung, Erschliessung) und die Erdgeschossnutzungen sind an erforderlichen Stellen publikumsorientiert auszuformulieren.

## 6.5. Städtebau



Prinzip Städtebau (Skizze: Pierre Feddersen)

### Erkenntnisse

Die stadträumliche Qualität des Planungsgebietes beruht kleinräumiger Vernetzung und Diversität einerseits, auf klaren Grossfiguren auf andererseits. Dabei haben die Nord- und Südseite der Bahngleise sehr unterschiedliche Charaktereigenschaften: Der Norden ist städtebaulich stark strukturiert und historisch geprägt. Der Süden ist ein neues Feld, das vielfältige Aneignungsmöglichkeiten bietet und in den städtebaulichen Formen und Räumen weniger geordnet sein darf. Mit Neubauten entlang der Südseite der Gleise können wesentliche Impulse für die Stadt- und Quartierentwicklung ausgeübt werden. Besonderes stadträumliches und soziales Potential hat das Baugebiet zwischen Robert-Walser-Platz und Schlachthaus. Die städtebaulichen Lösungsansätze sind aus dem Bestand zu entwickeln, ausgehend von bestehenden ortstypischen Geometrien, Freiraumqualitäten und von dem bereits bestehenden Cluster von Nutzern.

### Handlungsempfehlungen

- Städtebauliches Potential: Die städtebauliche Komposition ist von der Analyse abzuleiten und hat differenziert auf die unterschiedlichen Raumeigenschaften einzugehen und ist situativ

- gut zu lösen. Das Prinzip existierende Gegebenheiten in Wert setzen (Kesselhaus, Schlachthaus) hat hohes Potential.
- Bahnhofplatz: Dieser Platz ist ein unbebauter Raum, der das Bahnhofsgebäude inszeniert und zum Teil von publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen gesäumt ist. Der Baumbestand flankiert die historische Fassade. Die notwendigen stadtklimatischen Massnahmen stellen unter dem Aspekt der Inwertsetzung dieser städtebaulichen Komposition ein Potential dar. Der Bahnhofplatz mit der Bahnhofstrasse ist ein zusammenhängender Raum (Vgl. Nutzungskonzept Innenstadt).
  - Bahnhofstrasse (zwischen Guisan-Platz und Bahnhof): Das bauliche Erbe der Bahnhofstrasse als zentrale räumliche Achse zum Bahnhofplatz entfaltet seine Kraft in der urbanen Wirkung von Fassade zu Fassade mit einem hohen Öffentlichkeitsgrad, gesäumt von publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen. Bäume in der Bahnhofstrasse sind städtebaulich nicht kompatibel.
  - Guisan-Platz: Es besteht hohes Potential bei einem Verzicht auf den Kreislauf mit angemessener Bepflanzung und Platzgestaltung die Aufenthaltsqualität zu steigern.
  - Baufeld Salzhausstrasse: Es besteht die Möglichkeit, die bauliche Verdichtung mit dem Umsteigeknoten (Trittstein) zusammen zu entwickeln, damit die Freiräume zusammen mit den Nutzungen die Strahlkraft eines Trittsteines in die Nachbarschaft / Quartiere hineinentwickeln kann.
  - Bahnhofparking und Parking SBB: Nördlich der Unterführung Murtenstrasse ist städtebaulich adäquat zu verdichten. Das Aufstockungspotential auf dem Bahnhofparking ist erkannt. Auch auf dem Parking der SBB (östlich der Murtenstrasse) besteht Verdichtungspotential. Die Art und das Mass der Verdichtung sind zu konkretisieren.
  - Hochpunkte: Im Beitrag vom Team Lorenz Eugster scheint die Setzung der Hochpunkte bezogen auf die gewählten Standorte möglich, ist aber im übergeordneten Massstab (Stadtbild, Region, Blick vom See) zu überprüfen, wie auch deren Höhe.

## 6.6. Etappierung

Zu verfolgen ist ein transformativer Ansatz, der es erlaubt, Gelegenheiten im Raum (insb. In den Zwischenräumen) zu nutzen und räumliche Qualitäten in jeder Entwicklungsphase schafft. Als Inkubator für ein neues Stadtquartier und einen Aneignungsraum mit grossem Potential taugt die sukzessiv Ausgestaltung von «Kickstarters».

### Handlungsempfehlungen

- Aktionsprogramm: Den Umsetzungsvorschlag vom Team Lorenz Eugster, aufgeteilt in kurz- bis langfristige, sowie zeitlich unabhängige Massnahmen, hat grosses Potential.

- Aktivierung Nutzungen: Kurzfristig ist mit Massnahmen zur Bespielung und Aneignung des Raumes zu beginnen (Sommerbar, Markt, etc.). Teilweise können dazu auch bestehende Infrastrukturen für Zwischennutzungen genutzt werden, um Impulse für die Umgebung zu schaffen. Beispielsweise das Stellwerk wird von der SBB in Zukunft nicht mehr genutzt.
- Opportunitäten: Entwicklungspotential und Opportunitäten für Nutzungen an Schlüsselräumen unter Einbezug Eigentümerschaft klären und zeitlich verankern. Bezug zu vorbereitenden Planungen und Infrastrukturmassnahmen herstellen, so-wie die Dimensionierung von Teiletappen, welche von einzelnen Bauherrschaften nach Bedarf vorangetrieben werden können.

## 6.7. Weiteres Vorgehen

Die Testplanung hat an unterschiedlichen Stellen vielversprechende Lösungsvorschläge hervorgebracht, die mit baulichen Interventionen verbunden sind und in ei-nem nächsten Schritt vertieft zu klären sind.

Aus den Ergebnissen der Testplanung ist eine Synthese mit einer klaren Vision zu entwickeln. Das daraus entstehende Nutzungskonzept soll die Entwicklungsrichtung, eingebettet in projektbezogene Abhängigkeiten (Schlüsselmomente) vorgeben, sowie städtebauliche Ansätze vorgeben, die darauf eingehen, dass Grundstücke nach einer heute nicht vorhersagbaren Logik entwickelt oder auch nicht entwickelt werden. Damit einher gilt es, die grossen Grundprinzipien zu definieren, die es braucht für die Aufwertung des Bahnhofquartiers. Massnahmen sind festzuhalten, die kurzfristig ausgelöst werden können und Teilprojekte sind zu definieren.

## Genehmigung

Der Schlussbericht der Testplanung wurde vom Beurteilungsgremium genehmigt.

Biel, den 23. April 2024

### Beurteilungsgremium

Pierre Feddersen (Vorsitz)

Nathalie Luyet

Nathalie Mongé

Ueli Weber

Joëlle Zimmerli

Christoph Schläppi

Florence Schmall

Roger Racordon

Vinzenz Gurtner (Ersatz)

Arthur Stierli (Ersatz)