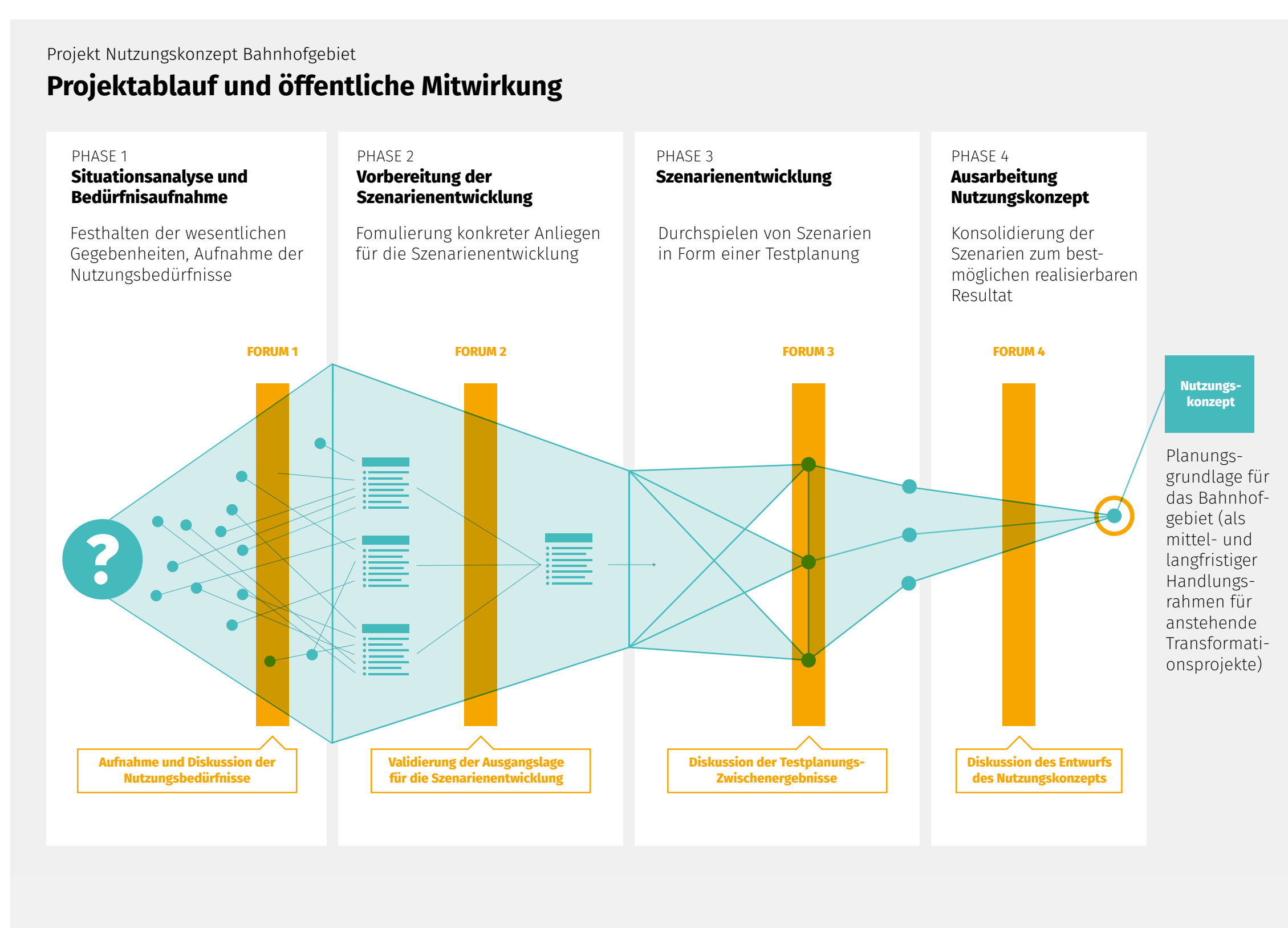


Die Projektorganisation

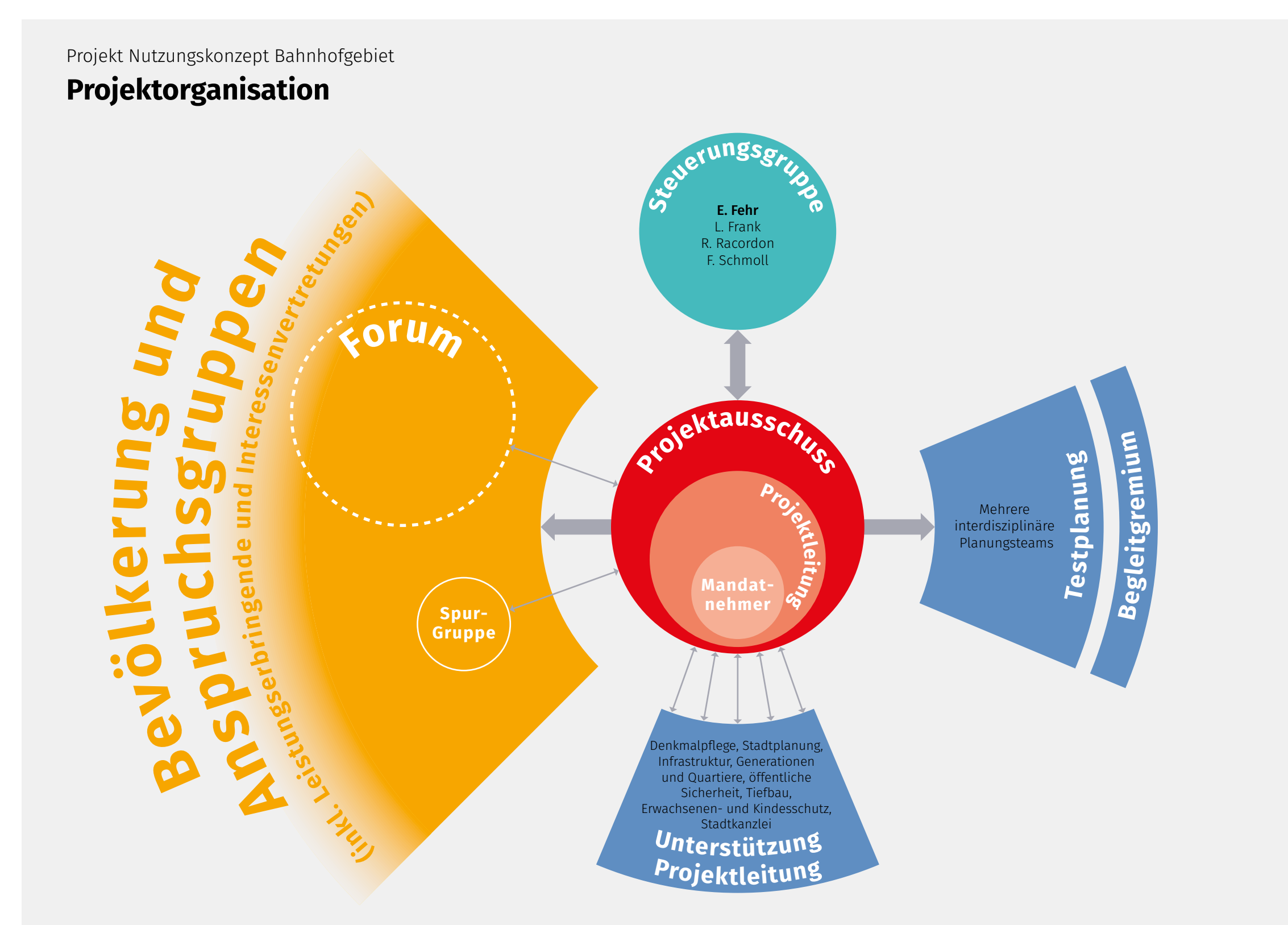
Das Nutzungskonzept zum Bahnhofgebiet entsteht in einem mehrstufigen Prozess. Das Projekt ist fachlich breit abgestützt und beinhaltet feste Schnittstellen zur Bevölkerung.

Wie ist das Vorgehen?



Das Nutzungskonzept zum Bahnhofgebiet wird in verschiedenen Phasen erarbeitet. 2021 und 2022 wurde die Situation im Gebiet analysiert und es wurden die Nutzungsbedürfnisse der Anspruchsgruppen aufgenommen und konsolidiert. Basierend darauf wurden 2023 unterschiedliche Szenarien entwickelt und durchgespielt. Die Erkenntnisse daraus werden zusammengeführt und nun bis Ende 2024 zu einem Nutzungskonzept ausgearbeitet. Die Inputs der Bevölkerung wurden an vier öffentlichen Veranstaltungen, sogenannten Foren, aufgenommen und sind so kontinuierlich in die Arbeiten eingeflossen.

Wer ist beteiligt?



Fachliche Breite

- Die Szenarien wurden im Rahmen einer Testplanung durch drei interdisziplinäre Teams in Dialog mit einem Beurteilungsgremium erarbeitet. Teams und Beurteilungsgremium waren aus Expertinnen und Experten aus den Bereichen Städtebau, Landschaftsarchitektur, Mobilität und Soziologie zusammengesetzt.
- Das gesamte Planungsverfahren wird von Fachpersonen der Firma ecoptima begleitet.
- Der Projektausschuss besteht aus Fachpersonen der Abteilung Stadtplanung und der Abteilung Infrastruktur sowie aus externen Fachpersonen, die bei der Koordination des Planungsverfahrens, der Partizipation und bei der Kommunikation unterstützen.
- Die Bedürfnisse von Leistungsanbietenden im Bahnhofgebiet (SBB, Post, asm, etc.) wurden regelmässig abgeholt und im Projekt aufgenommen.
- Die entwickelten Szenarien wurden von einem interdisziplinären Beurteilungsgremium juriiert.
- Das Projekt wird durch Gemeinderatsmitglieder sowie Abteilungsleitende der Stadt Biel gesteuert.
- Behördliche Instanzen und Interessensvertretungen werden laufend auf fachlicher Ebene in die Projektarbeiten eingebunden.

Schnittstellen zur Bevölkerung

- Die Bevölkerung konnte an insgesamt vier öffentlichen Foren Inputs zum Projekt geben. Über die Website www.biel-bienne.ch/bahnhofgebiet konnte sie sich informieren.
- Eine Spurguppe aus ausgewählten Personen, die sich aktiv für die Lebensqualität in der Stadt Biel engagieren, begleitete die Planung der öffentlichen Foren.
- Mit der Planung und Moderation der gesamten öffentlichen Mitwirkung war die auf Partizipationsprozesse spezialisierte Firma frischer wind AG beauftragt.

Die Spurguppe

Um sicherzustellen, dass die öffentlichen Foren ausgewogen ablaufen und die ganze Bandbreite an Nutzungsbedürfnisse in das Projekt einfließen kann, wurde eine sogenannte Spurguppe eingesetzt. Sie bestand aus 20 ausgewählten Personen, die die verschiedenen Anspruchsgruppen im Gebiet repräsentieren und den Partizipationsprozess begleiten.

- Peter Bohnenblust, TCS Sektion Biel/Bienne-Seeland
- Virginie Borel, Forum du bilinguisme
- Dennis Briehle, Verein «Gruppe S»
- Catherine Duttweiler, Komitee «Westast so nicht»
- William Fuhrer, Stadtlabor/Berner Fachhochschule
- Esther Garo, Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband SBV
- Sven Hartig, Architekturforum Biel
- Cyrill Hofer, Pro Senectute Biel, Dachverband soziale Institutionen Biel-Seeland
- Gilbert Hürsch, Wirtschaftskammer Biel-Seeland
- Roland Itten, Café Cecil
- Nino Martone, Kantonal-Bernischer Autofahrer-Lehrer-Verband KBÄV
- Esther Mühlethaler, Gassenarbeit Biel-Seeland-Jura
- Urs Scheuss, VCS Biel/Bienne
- Hanspeter Schlegel, Pro Velo Biel/Bienne
- Sandra Schneider, ACS Sektion Bern
- Benjamin Scotoni, Gassenarbeit Biel-Seeland-Jura
- Daniel Stähli, IG Wälsersplatz / BFB
- Ivo Thalmann, Berner Heimatschutz
- Leo Vetoretti, Verein Taxi Biel-Bienne
- Karl Villiger, Villiger Bijouterie

Das Beurteilungsgremium

Um sicherzustellen, dass die entwickelten Szenarien die planerischen Rahmenbedingungen und Herausforderungen im Bahnhofgebiet berücksichtigen, wurde ein Beurteilungsgremium eingesetzt. Es bestand aus acht Personen mit unterschiedlichen fachlichen Hintergründen.

- Pierre Feddersen, Architektur, Stadt- und Raumplanung (Vorsitz)
- Nathalie Luyet, Architektur und Stadtplanung
- Ueli Weber, Mobilitäts- und Verkehrsplanung
- Nathalie Mongé, Landschaftsarchitektur und Stadtklima
- Joëlle Zimmerli, Soziologie
- Christoph Schläppi, Architekturgeschichte
- Florence Scholl, Stadtplanung der Stadt Biel
- Roger Racordon, Infrastruktur der Stadt Biel

Die Planungsteams in der Szenarientwicklung

- Basler & Hofmann AG (Verkehrsplanung), Van de Wetering (Atelier für Städtebau), Hager Partner AG (Landschaftsarchitektur), Archipel – Planung und Innovation GmbH (Nutzungen)
- Gehl Architects APS (Städtebau, Landschaftsarchitektur, Soziologie), Kontextplan AG (Verkehrsplanung)
- Lorenz Eugster (Landschaftsarchitektur und Städtebau), Pool Architekten (Städtebau), Sascha Roesler (Klima), Schneider Verkehrsplanung, Zeugin-Gölker Immobilienstrategien (Nutzungen und Soziologie)

Mehr Informationen:



www.biel-bienne.ch/bahnhofgebiet

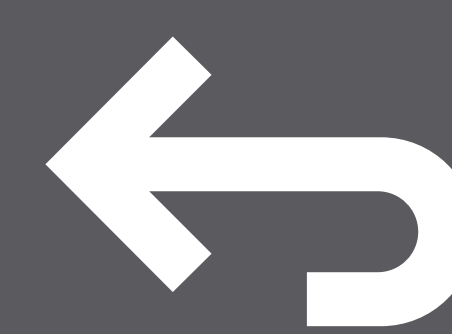
Die Zukunft des Bahnhofgebiets

Entwurf des Nutzungskonzepts – das Resultat eines partizipativen Planungsprozesses

Die Themenbereiche der Ausstellung

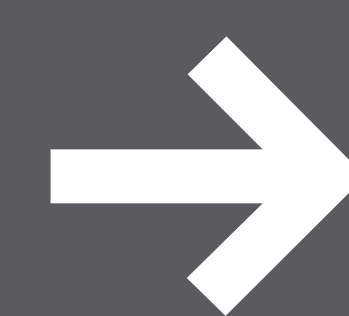
Was geschah bisher?

Der Entwicklungsprozess



Was liegt heute vor?

Der erste Entwurf des Nutzungskonzepts



Was geschieht als nächstes?

Die weiteren Schritte



Resultate der Testplanung: 1. Stock

Das Projekt in Kürze

Das Bahnhofgebiet ist für Biel und die gesamte Region von zentraler Bedeutung. Es ist eine regionale Mobilitätsdrehscheibe, ein Bindeglied zwischen dem Stadtzentrum im Norden, dem Naherholungsgebiet am See und der südlichen Agglomeration sowie ein wichtiger Teil der Bieler Innenstadt.

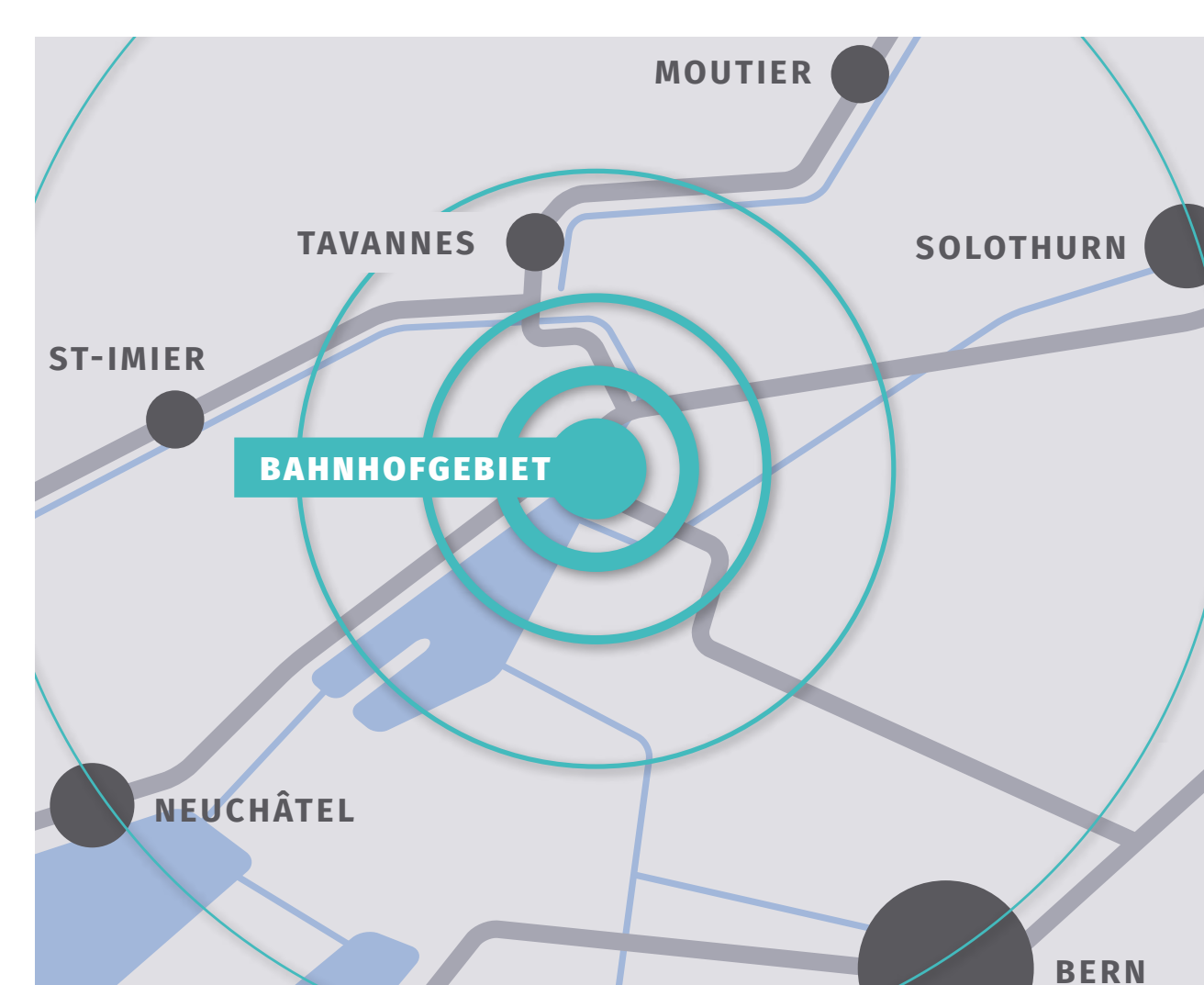
Das Gebiet ist seit mehreren Jahren im Wandel. Nordseitig des Bahnhofes stossen die Kapazitäten des Bahnhofplatzes an ihre Grenzen. Im Süden verleihen grosse Entwicklungsprojekte dem Gebiet eine neue Funktion. Zudem stehen in den kommenden Jahren verschiedene Sanierungs- und Unterhaltsprojekte im Bereich der Infrastruktur an. Die Stadt Biel möchte deshalb das Gebiet ganzheitlich analysieren und neu denken.

Bis Ende 2023 wurden verschiedene Szenarien für das Bahnhofgebiet durchgespielt: Wie wird das Bahnhofgebiet heute genutzt? Was braucht es in Zukunft? Das Resultat ist ein sogenanntes Nutzungskonzept, welches bis Ende 2024 finalisiert wird. Es wird die Planungsgrundlage für alle künftigen Projekte zur Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets sein.

Um welches Gebiet geht es?



Der Perimeter des Bahnhofgebiets erstreckt sich vom General-Guisan-Platz im Norden bis zum Guido-Müller-Platz im Süden. Im Zentrum des Gebiets stehen das Bahnhofgebäude (gelb) und die Bahnleihe.



Das Bahnhofgebiet hat einen Einfluss weit über den Planungsperimeter hinweg. Deshalb wird in der Planung auch der städtische und regionale Kontext miteinbezogen.

Was ist ein Nutzungskonzept?

Ein Nutzungskonzept hält fest, wie ein Gebiet von der Bevölkerung genutzt werden kann. Es beschreibt den Charakter eines Gebiets und legt fest, wie es welche städtebaulichen und verkehrlichen Funktionen erfüllt und welche Bedürfnisse dadurch abgedeckt werden. Das Nutzungskonzept dient als Planungsgrundlage für konkrete Projekte, wie beispielsweise die Neugestaltung des Bahnhofplatzes oder Neubauten entlang der Gleise südlich des Bahnhofs.

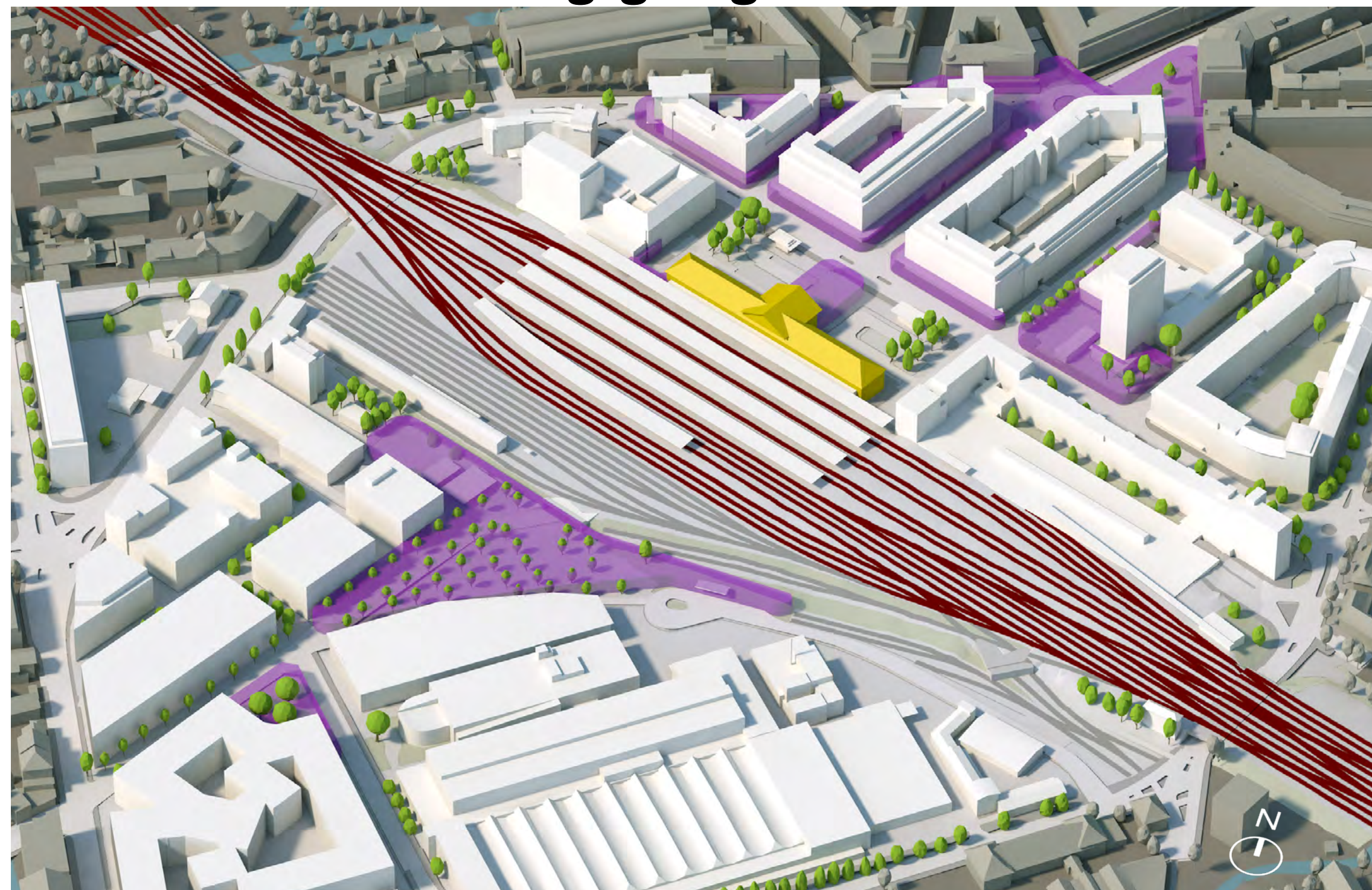
Warum ein partizipatives Verfahren?

Die Ansprüche an das Bahnhofgebiet sind divers: Viele durchqueren das Gebiet auf ihrem Arbeitsweg, andere flanieren entlang der Bahnhofstrasse zum Einkaufen oder Café trinken. Der öffentliche Raum wird unterschiedlich genutzt und es gibt verschiedene Bedürfnisse an das Gebiet. Aus diesem Grund entwickelt die Stadt Biel das Nutzungskonzept in enger Zusammenarbeit mit der Bevölkerung und den Dienstleistenden im Quartier. Ziel ist, die verschiedenen Bedürfnisse aufeinander abzustimmen.

Die Ausgangslage

Das Bahnhofgebiet ist für Biel und die gesamte Region von zentraler Bedeutung. Es ist eine regionale Verkehrsdrehscheibe, ein Bindeglied zwischen Stadtzentrum und See sowie ein wichtiger Teil der Bieler Innenstadt. Es existieren also unzählige Nutzungsansprüche und verschiedene individuelle Bedürfnisse, die aufeinander abgestimmt werden müssen.

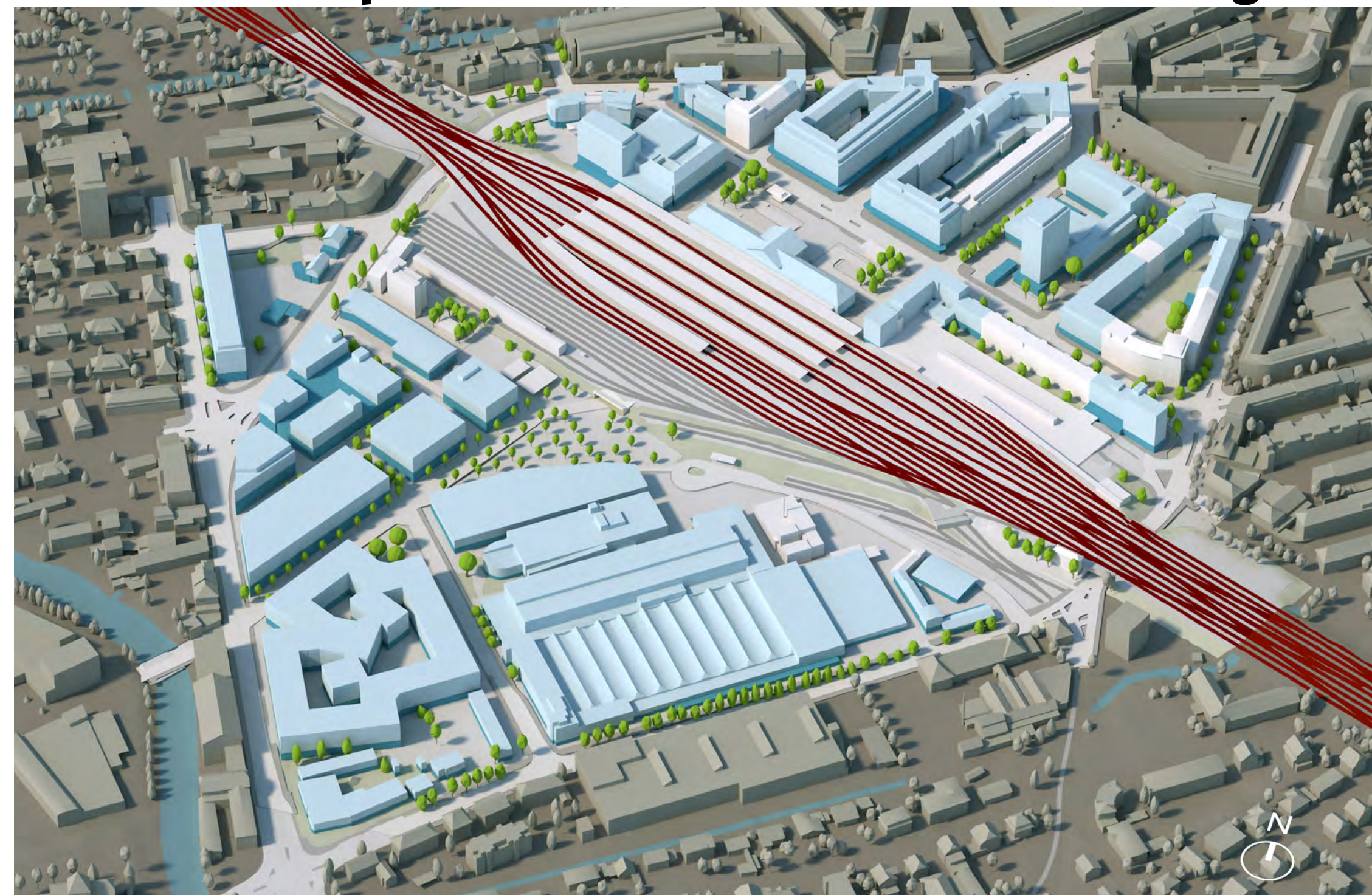
Zahlreiche Sozial- und Begegnungszonen



Das Bahnhofgebiet ist nicht nur Ankunfts- und Abfahrtsort, sondern auch Treffpunkt, Ausgehmeile und Dreh- und Angelpunkt für unterschiedliche Veranstaltungen. Hier treffen verschiedenste Bevölkerungsgruppen aufeinander, es wird eingekauft, konsumiert, gefeiert und es finden Kundgebungen statt.

Je nach Tageszeit verschieben sich die Nutzungsansprüche. Am Morgen und am frühen Abend überwiegen die Pendlerinnen und Pendler. Über den Tag hinweg wird das Gebiet zur Verpflegung und zum Einkaufen genutzt. Und am Abend werden der Bereich rund um den General-Guisan-Platz sowie zum Teil auch der Bahnhofplatz zum Ausgehort.

Hohe Dichte an privaten und öffentlichen Dienstleistungen



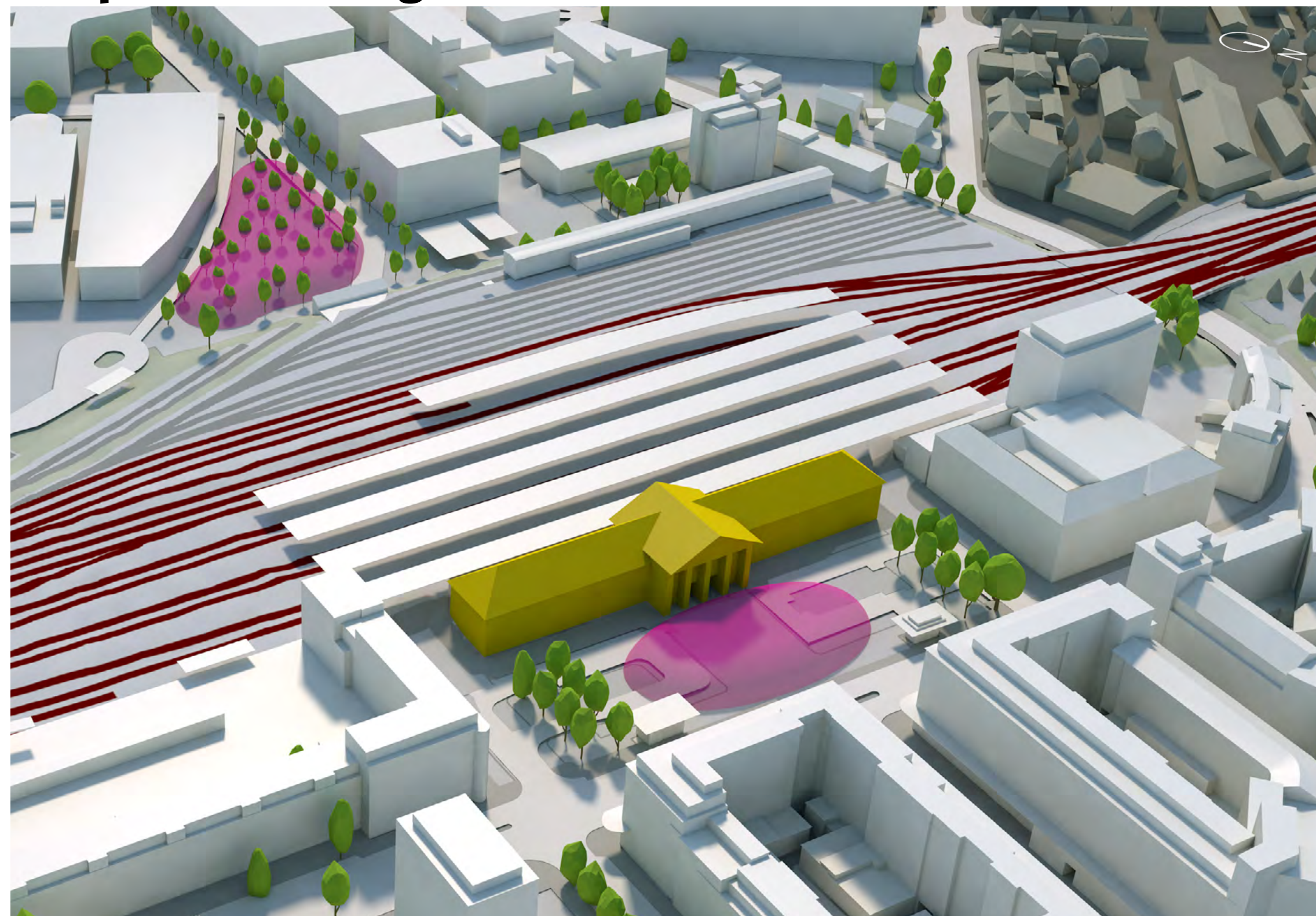
Die Dichte an privaten und öffentlichen Dienstleistern im Bahnhofgebiet ist hoch. Im Bahnhof und nördlich davon dominieren Restaurants, Cafés/Bars, Geschäfte sowie halböffentliche und öffentliche Nutzungen wie das medizinische Zentrum, die Musikschule, das Volkshaus, das Taxigewerbe, die Post und die SBB. Südlich des Bahnhofs ist die Nutzung geprägt von halböffentlichen Einheiten (Ausbildungsstätten, Einkaufszentrum, Pflegeheim).

Für viele Dienstleister im Gebiet ist eine funktionierende Anlieferung bzw. Raum für Güterumschlag nötig. Bei grösseren Anlieferungsstellen muss zum Teil auch die Zufahrt für LKWs gewährleistet sein.

Warum das Bieler Bahnhofgebiet so wichtig ist

- Hier wird gewohnt, gearbeitet und studiert; man besucht Restaurants, Bars und Läden; man erledigt Besorgungen oder man durchquert das Gebiet auf dem Weg in andere Stadtteile oder andere Ortschaften.
- Es ist eine regionale Mobilitätsdrehscheibe: Man nimmt den Zug zur Arbeit oder in die Ferien, steigt vom Zug auf den Bus um, holt Freunde ab, parkiert das Velo oder das Auto, nimmt ein Taxi oder nutzt Shared-Mobility-Angebote.
- Das Bahnhofgebiet ist Teil des Agglomerationskerns und ein Stadtteil. Es ist auch ein Wohn-, Wirtschafts- und Bildungsstandort.
- Es ist ein Bindeglied zwischen dem Stadtzentrum im Norden, dem Naherholungsgebiet am See sowie der südlichen Agglomeration.

Temporäre Nutzungen



Das Bahnhofgebiet wird temporär auch durch Events intensiv beansprucht. Veranstaltungen finden sowohl auf dem Robert-Walser-Platz als auch auf dem Bahnhofplatz und dem Gene-

ral-Guisan-Platz statt. Bei Sportanlässen dienen die Bahnhofspassage und das Car-Terminal südlich des Bahnhofs zur Fangruppen-Lenkung.

Hohe Aufenthaltsqualität für alle

Das Bahnhofgebiet muss für alle Nutzerinnen und Nutzer sowie für die Anwohnenden einen sicheren und attraktiven Aufenthalt ermöglichen. Dazu gehören:

- attraktive Quartierplätze
- Begegnungszonen
- Aufenthalts- und Wartezonen
- Zugänge für Menschen mit Behinderungen

Das Ziel der Stadt Biel ist es, die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume im gesamten Gebiet zu steigern und die Räume zu diversifizieren und untereinander zu vernetzen.

Der Handlungsbedarf im Bahnhofgebiet

Das Bieler Bahnhofgebiet ist im Wandel: Im Norden stossen die Kapazitäten des Bahnhofplatzes an ihre Grenzen, im Süden verleihen grosse Entwicklungsprojekte dem Gebiet eine neue Funktion. Zudem stehen in den kommenden Jahren verschiedene Sanierungs- und Unterhaltsprojekte an. Darum ist es nötig, das Gebiet neu zu denken und eine breit abgestützte Planungsgrundlage zu erarbeiten.

Überlastete Infrastruktur im Norden des Bahnhofs



Im Norden des Bahnhofs ist die Mobilitätsinfrastruktur heute überlastet. Die Bushaltestellen sind aus Platzgründen schwer erkennbar verteilt, die Parkplätze sowohl für den motorisierten

Individualverkehr als auch für Velos sind überlastet und die Strassenräume sind nicht mehr für alle Verkehrsteilnehmenden sicher.

Entwicklungsgebiet südlich des Bahnhofs



Das Gebiet südlich des Bahnhofs ist ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt. Seit mehreren Jahren ist hier ein Dienstleistungs- und Bildungszentrum mit direktem Bahnhof-Anschluss am

Entstehen (Switzerland Innovation Park, Campus der Berner Fachhochschule, etc.).

Warum wir das Bahnhofgebiet neu denken müssen

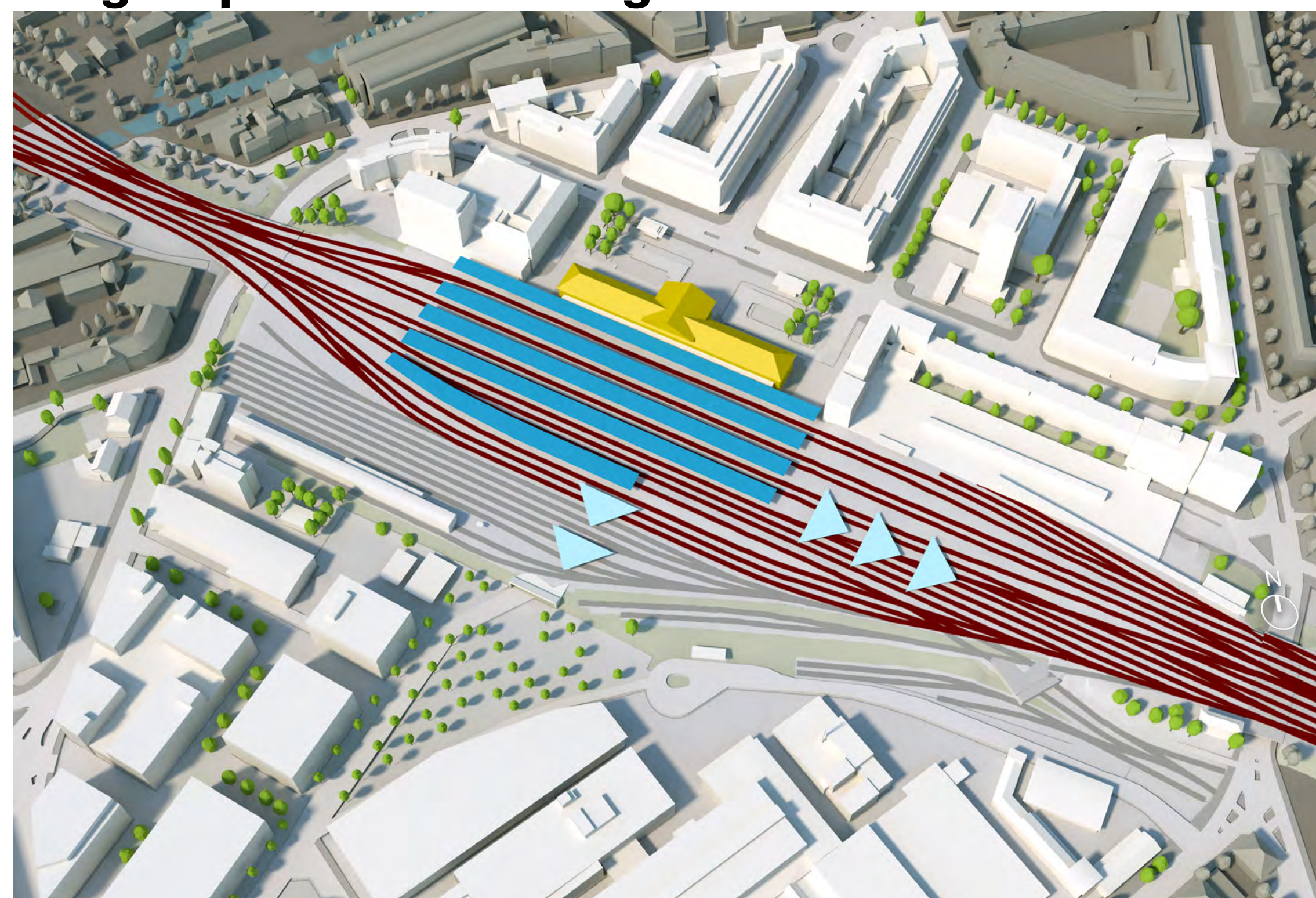
- **Intensive Nutzung:** Als Zentrumsquartier und Mobilitätsdrehscheibe ist das Bahnhofgebiet heute an der Kapazitätsgrenze.
- **Wandelnde Mobilität:** Es stellen sich Fragen zur Anordnung der Bushaltestellen, zu den Kurzzeitfahrten für Personwagen, zu den Veloabstellplätzen, zur Fussgängerführung sowie zur Verkehrsabwicklung im gesamten Umfeld des Bahnhofs.
- **Bildungs- und Wirtschaftsstandort:** Früher war das Bahnhofgebiet vor allem nach Norden ausgerichtet – heute entsteht im Süden des Bahnhofs ein Bildungs- und Dienstleistungszentrum von gesamtschweizerischer Tragweite, das die Funktion und den Charakter des Gebiets verändert und neue Anforderungen, aber auch neue Möglichkeiten, mit sich bringt.
- **Ausbau des Bahnhofs:** Die SBB ist seit mehreren Jahren daran, schweizweit die Kapazität der grossen Bahnhöfe zu erweitern – die Zugkompositionen werden erweitert und benötigen entsprechend auch eine angepasste Infrastruktur (z.B. breitere und längere Perrons).

Starke verkehrliche Belastung rund um den Bahnhof



Das Bahnhofgebiet ist eine regionale Mobilitätsdrehscheibe. Rund um den Bahnhof sind die Mobilitätsflüsse (motorisierter Individualverkehr, Taxis, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr) heute extrem dicht. Die verkehrliche Belastung des Bahnhofgebiets ist – besonders in den Stosszeiten – zu hoch.

Nötige Kapazitätserweiterung bei SBB



Die Perronanlagen des Bieler Bahnhofs sind an der Kapazitätsgrenze. Ein Umbauprojekt der SBB sieht vor, längerfristig die Perrons zu verlängern und zu verbreitern, um das erhöhte Passagieraufkommen zu bewältigen. Damit zusammenhängend ist es geplant, eine zusätzliche unterirdische Fussgängerpassage

im östlichen Teil des Bahnhofs zu schaffen und die bestehende Passage im westlichen Teil auch von der Südseite her zu nutzen. Die östliche Unterführung erfordert eine Abstimmung mit dem asm-Bahnhof, dessen Gleis auf Höhe der SBB-Gleise gelegt werden müsste.

Warum es ein breit abgestütztes Nutzungskonzept für das Bahnhofgebiet braucht

- Es stehen zahlreiche Veränderungen im Bahnhofgebiet an (Sanierungen, Ausbau Bahnhof, neues Bildungs- und Dienstleistungszentrum südlich des Bahnhofs), die parallel erfolgen und deshalb gut aufeinander abgestimmt sein müssen.
- Einzelne losgelöste Massnahmen sind nicht zielführend – alle künftigen Projekte müssen eine gemeinsame Absicht haben. Deshalb betrachtet die Stadt Biel das Gebiet ganzheitlich und bezieht die Bedürfnisse der Bevölkerung in die Überlegungen mit ein.
- Die bestehenden und künftigen Bedürfnisse müssen diskutiert und so gut wie möglich aufeinander abgestimmt werden.
- Die Stadt Biel will das Gebiet so entwickeln, dass es den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht.

Schliessung von Netzlücken für den Veloverkehr



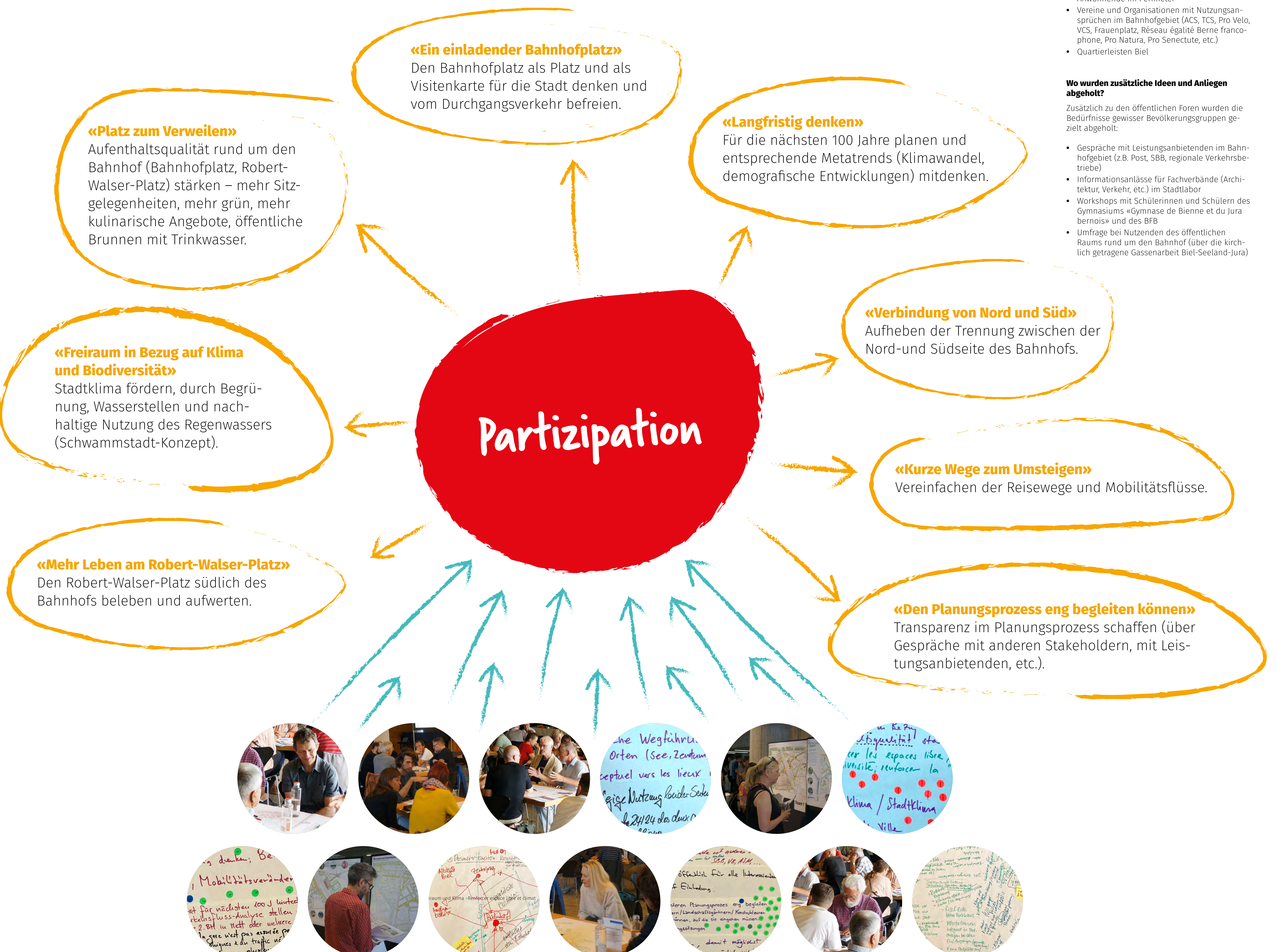
Im regionalen Velonetz gibt es zwei Lücken im Bahnhofgebiet, die geschlossen werden müssen: Die Nord-Süd-Querung des Bahn-

hofs sowie die Verbindung zwischen dem Mühlebühl und dem Bahnhof entlang der Südseite der Bahngleise.

Die öffentlichen Foren als Ort der gemeinsamen Priorisierung

An den öffentlichen Foren wurde geklärt, welche Punkte bei der Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets in die Planung einfließen sollen. Alle interessierten Personen konnten Inputs zu den Planungsarbeiten geben.

Was sind die wichtigsten Empfehlungen aus den Foren?



Wer wurde eingeladen?

An insgesamt vier öffentlichen Foren zwischen 2022 und 2024 konnten alle interessierten Personen Inputs zu den Planungsarbeiten geben. Für jedes Forum wurde durch Promotion im öffentlichen Raum, in den regionalen Medien und auf Social Media breit mobilisiert. Zusätzlich wurden gewissen Zielgruppen auch direkt eingeladen:

- Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer im Perimeter
- Gewerbetreibende im Perimeter
- Anwohnende im Perimeter
- Vereine und Organisationen mit Nutzungsansprüchen im Bahnhofgebiet (ACS, TCS, Pro Velo, VCS, Frauenplatz, Réseau égalité Berne francophone, Pro Natura, Pro Senectute, etc.)
- Quartierleuten Biel

Wo wurden zusätzliche Ideen und Anliegen abgeholt?

Zusätzlich zu den öffentlichen Foren wurden die Bedürfnisse gewisser Bevölkerungsgruppen gezielt abgeholt:

- Gespräche mit Leistungsanbietenden im Bahnhofgebiet (z.B. Post, SBB, regionale Verkehrsbetriebe)
- Informationsanlässe für Fachverbände (Architektur, Verkehr, etc.) im Stadtlabor
- Workshops mit Schülerinnen und Schülern des Gymnasiums «Gymnase de Bière et du Jura bernois» und des BFB
- Umfrage bei Nutzenden des öffentlichen Raums rund um den Bahnhof (über die kirchlich getragene Gassenarbeit Biel-Seeland-Jura)

Die Szenarienentwicklung in Form einer Testplanung

Die Szenarien für die Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets wurden im Rahmen einer Testplanung nach SIA 143 von drei interdisziplinären Planungsteams erarbeitet.

Vorgehen Testplanung



Die Resultate der Testplanung sind im 1. Stock ausgestellt.

Was ist eine Testplanung?

In einer Testplanung suchen verschiedene ausgerichtete Planungsteams nach einer Lösung für die Weiterentwicklung eines Gebiets. Die Teams arbeiten nicht in Konkurrenz, sondern im Dialog miteinander. Dadurch eignen sich Testplanungen für herausfordernde und offene Aufgabenstellungen – also für Situationen, in denen sich nicht schon im Voraus eine klare Stossrichtung abzeichnet, sondern verschiedene Szenarien denkbar sind, die man vergleichen und diskutieren will, um die beste Lösung zu finden. Eine Testplanung ist ein vielfach angewendetes Qualitätssicherungsinstrument bei Planungsprozessen und wird gemäss SIA-Richtlinien umgesetzt.

Die Planungsteams in der Szenarientwicklung

- Basler & Hofmann AG (Verkehrsplanung), Van de Wetering (Atelier für Städtebau), Hager Partner AG (Landschaftsarchitektur), Archipel – Planung und Innovation GmbH (Nutzungen)
- Gehl Architects ApS (Städtebau, Landschaftsarchitektur, Soziologie), Kontextplan AG (Verkehrsplanung)
- Lorenz Eugster (Landschaftsarchitektur und Städtebau), Pool Architekten (Städtebau), Sascha Roesler (Klima), Schneider Verkehrsplanung, Zeugin-Gölker Immobilienstrategien (Nutzungen und Soziologie)

Das Beurteilungsgremium

- Pierre Feddersen, Architektur, Stadt- und Raumplanung (Vorsitz)
- Nathalie Luyet, Architektur und Stadtplanung
- Ueli Weber, Mobilitäts- und Verkehrsplanung
- Nathalie Mongé, Landschaftsarchitektur und Stadtklima
- Joëlle Zimmerli, Soziologie
- Christoph Schläppi, Architekturgeschichte
- Florence Schmolli, Stadtplanung der Stadt Biel
- Roger Racordon, Infrastruktur der Stadt Biel

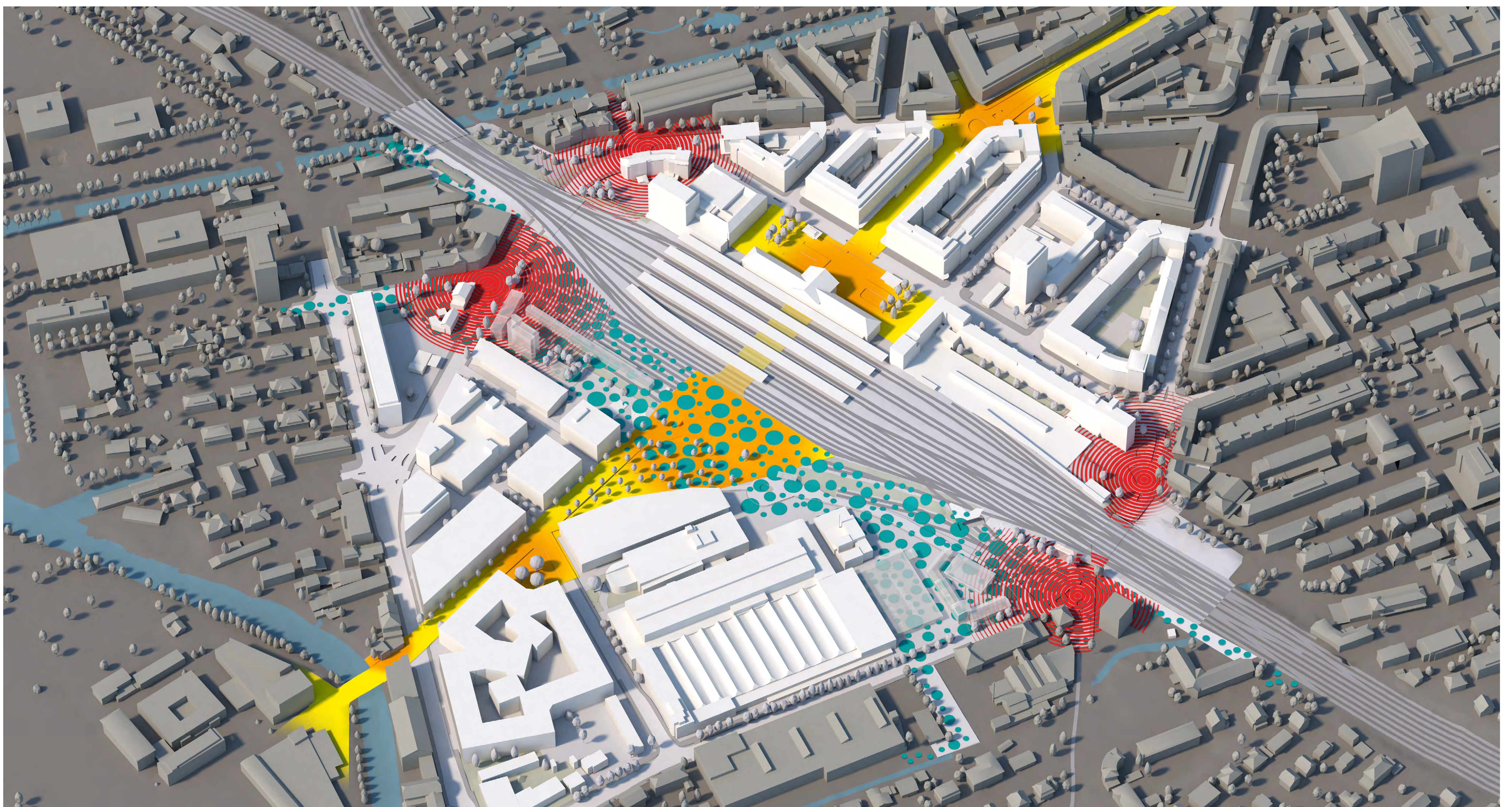
Der Schlussbericht der Testplanung:



www.biel-bienne.ch/bahnhofgebiet_schlussbericht

Die Grundüberlegungen des Nutzungskonzepts

Das Bahnhofgebiet soll sich ausgehend von den bestehenden Qualitäten nach klaren Leitlinien weiterentwickeln. Ziel ist ein attraktives und lebendiges regionales Zentrum, das eng mit den umliegenden Quartieren verbunden ist und auch in Zukunft Raum für Begegnungen und eine grosse Auswahl an Dienstleistungen bietet.



Die Grundüberlegungen

Das Bahnhofgebiet ist und bleibt ein wichtiger Teil der Bieler Innenstadt. Es soll in den Alltag der Menschen, die in Biel wohnen und arbeiten oder Biel besuchen, integriert sein. Das Gebiet soll lebendig, durchmisch und grün sein. Gleichzeitig soll es seine Funktionen als Drehscheibe für nachhaltige Mobilität und als Zentrumsquartier auf der Achse zwischen Stadt und See angemessen erfüllen. Dies erfordert eine Weiterentwicklung, die auf Bestehendem aufbaut, Freiräume lässt und Orte miteinander verbindet.

Um die verschiedenen Bedürfnisse an das Bahnhofgebiet bestmöglich abzudecken, wurden drei Prinzipien formuliert:

Urbane Achse: Eine Verbindung mit Fokus auf den Fussverkehr entlang belebter öffentlicher Plätze

Trittsteine: Vier Plätze mit Quartiercharakter als Eingangsorte zum Bahnhof und als Verbindung zu den angrenzenden Stadtteilen

Mosaik: Ein verbindender und begrünter Freiraum mit Entwicklungspotential entlang der Bahngelise

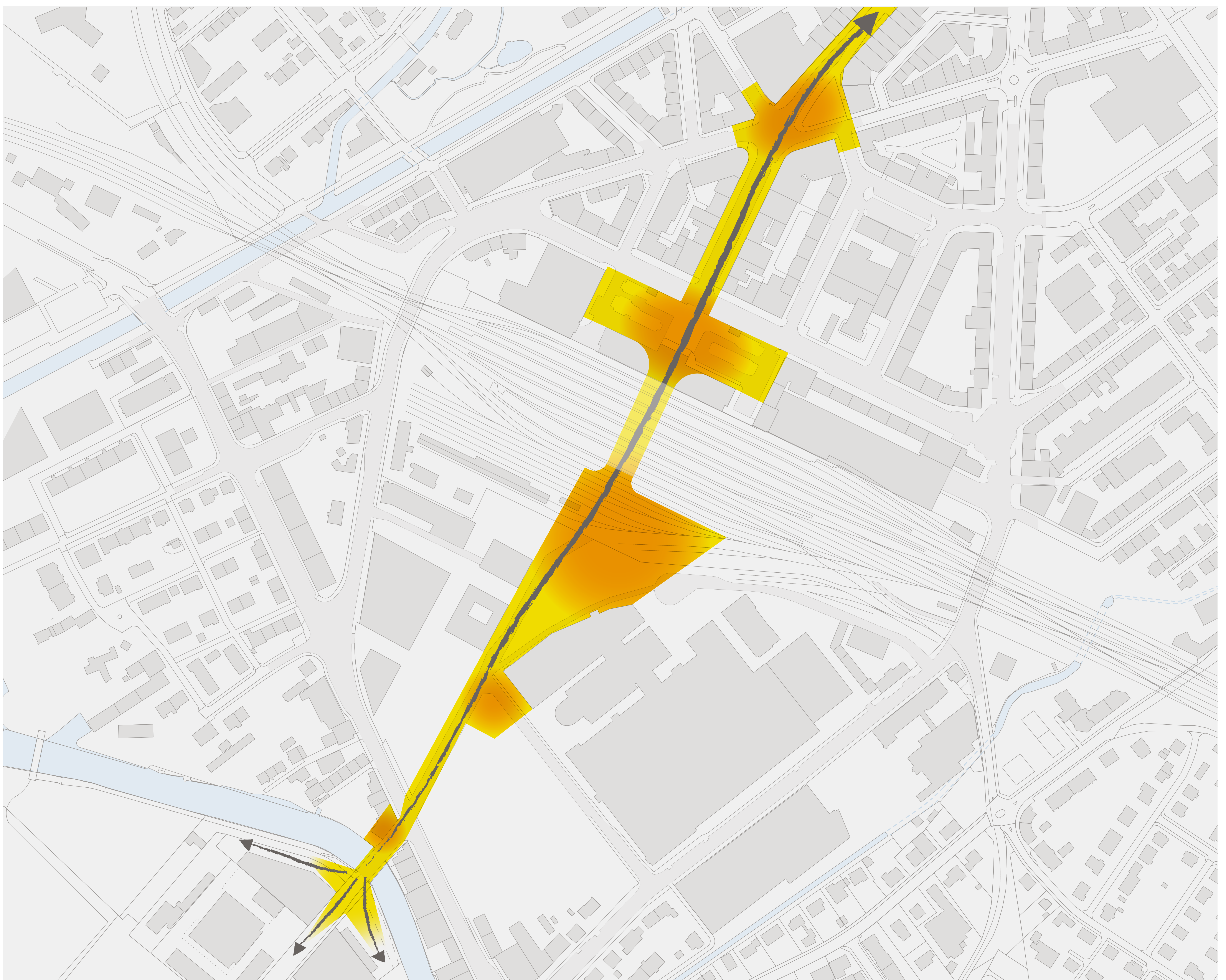
*Ein Tor zur Stadt für Gäste und Reisende,
ein Tor zur Welt für Bielerinnen und Bieler*

Das Bahnhofgebiet soll ein attraktives regionales Zentrum im Herzen der Stadt Biel sein. Es soll die Menschen und die Stadt mit der Region verbinden, Raum für Begegnungen lassen sowie eine grosse Auswahl an Dienstleistungen anbieten – diese Kombination macht bereits heute seinen Charme aus und soll es auch in Zukunft tun!

Das Prinzip

«Urbane Achse»

Die urbane Achse verbindet die charakteristischen Plätze der Bieler Innenstadt und schafft einen zusammenhängenden Raum zwischen dem Stadtzentrum und dem See/Nidau.



Was ist die Idee?

Die urbane Achse ermöglicht es den Menschen, sich zu Fuss unkompliziert und komfortabel zu bewegen. Sie ist belebt, wird intensiv genutzt und ist geprägt durch die Plätze der Bieler Innenstadt (Zentralplatz, General-Guisan-Platz, Bahnhofplatz, Robert-Walser-Platz, etc.) sowie durch verschiedenste Dienstleistungsangebote. Sie schafft damit eine starke und durchgehende Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und dem See/Nidau und bietet gleichzeitig einen Zugang zum Bahnhof.

Was sind die wichtigsten Elemente?

Die urbane Achse übernimmt verschiedene Funktionen:

- Orientierung/Wegführung durch einen zusammenhängenden Raum zwischen Stadt und See/Nidau
- Verbindung der charakteristischen Plätze zwischen Innenstadt und dem Nidauer Stedtli
- durchgehende Verbindungsachse mit Priorität für Fussgängerinnen und Fussgänger
- Zugang zum Bahnhof

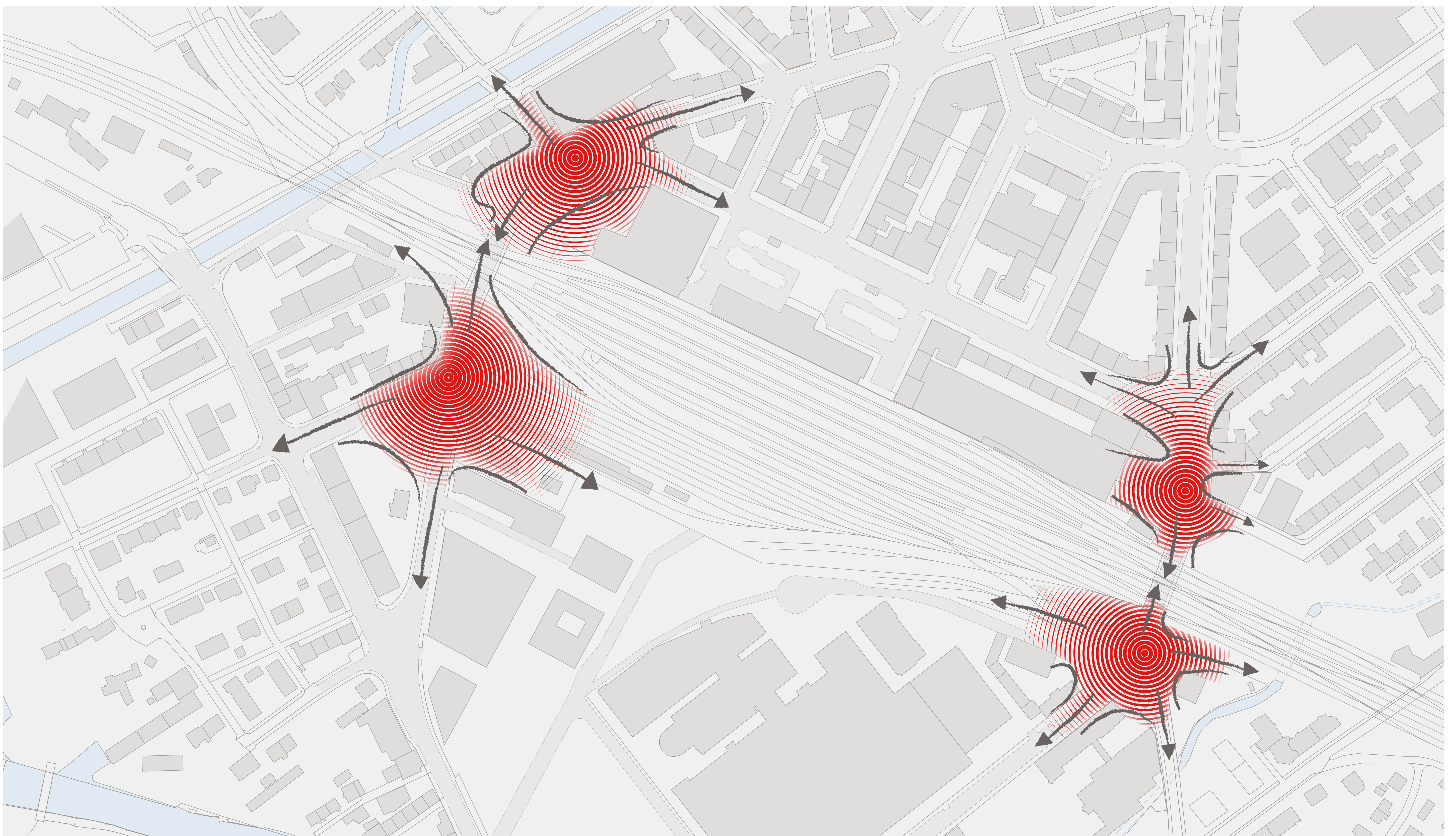
Was sind die Vorteile?

- durchgehende Verbindung mit hoher Aufenthaltsqualität aus einer Abfolge von Plätzen zwischen Stadtzentrum und See/Nidau
- attraktive Verbindung für Fussgängerinnen und Fussgänger (Priorität für den Fussverkehr, effiziente Strassenquerungen)

Das Prinzip

«Trittsteine»

Die Trittsteine öffnen den Bahnhof in alle Richtungen. Sie bieten Umsteigemöglichkeiten und entlasten den Bahnhofplatz. Gleichzeitig sind sie ein Treffpunkt für die Nachbarschaft und beleben so die angrenzenden Quartiere.



Was ist die Idee?

Die Trittsteine sind Quartierplätze, die den Bahnhof mit den umliegenden Quartieren verbinden. Sie sind belebt, laden zum Aufenthalt ein und bieten gleichzeitig einen direkten Zugang zum Bahnhof. Man kann hier umsteigen, etwas einkaufen oder jemanden treffen. Je nach Trittstein gibt es Veloabstellplätze, lokales Gewerbe sowie Bus- und Taxihaltstellen. Es sind vier Trittsteine angeordnet, jeweils nördlich und südlich der Bahngeleise bei den beiden Strassenunterführungen:

- Uraniaplatz
- Verresiusplatz
- Salzhaus-/Murtenstrasse
- Aarberg-/Badhausstrasse

Was sind die wichtigsten Elemente?

Die Trittsteine übernehmen verschiedene Funktionen:

- Sie bieten einen Zugang zum Bahnhof.
- Sie sind Umsteigepunkte für ÖV-Nutzende (von der Murtenstrasse und der Badhausstrasse über neue Perronzugänge).
- Sie sind «Eingangsorte» zum Bahnhof und verbinden es mit den umliegenden Quartieren.
- Sie sind Quartierzentren, die das Gebiet beleben.
- Sie schaffen einen Mehrwert für Menschen, die hier umsteigen, Menschen, die hier arbeiten und für Anwohnende, die beispielsweise etwas einkaufen wollen.

Was sind die Vorteile?

- allseitige Ausrichtung des Bahnhofes
- effiziente und direkte Umsteigewege von Velo/Bus auf den Zug
- Entlastung des Bahnhofplatzes
- Belebung der Quartiere und Förderung des Miteinanders
- mehr Möglichkeiten für attraktive gewerbliche Nutzung

Das Prinzip

«Mosaik»

Das Mosaik lädt zum Flanieren und Verweilen ein, trägt zu einem angenehmen Stadtklima bei und setzt den öffentlichen Raum in den Mittelpunkt. Gleichzeitig bietet es eine attraktive Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr entlang der Gleise.



Was ist die Idee?

Das Mosaik bietet einen flexibel nutzbaren und durchmischten Raum auf der Südseite des Bahnhofs. Es ist geprägt durch Pflanzen und Bäume und bietet Raum zum Flanieren, um sich zu Treffen oder zum Verweilen. Gleichzeitig bietet es eine attraktive Verbindung für Velofahrende sowie für Fussgängerinnen und Fussgänger – zum Beispiel zwischen dem Mühlefeld und dem Bahnhof oder zwischen dem Bahnhof und dem Schüsskanal. Das Mosaik soll sich über die Jahre entwickeln. Die Aktivierung des Gebiets kann frühzeitig mit temporären Nutzungen – zum Beispiel gastronomischen Pop-Ups – eingeleitet werden. Langfristig kann auch Wohnraum entstehen, der das Gebiet zusätzlich belebt. In der Entwicklung hat der öffentliche Raum Vorrang vor dem bebauten Raum.

Was sind die wichtigsten Elemente?

Das Mosaik übernimmt verschiedene Funktionen:

- flexibel und vielfältig nutzbarer und durchmischter öffentlicher Raum
- Verbindung für Velofahrende sowie für Fussgängerinnen und Fussgänger entlang der Südseite der Bahngleise (Mühlefeld – Unterer Quai/See)
- Schaffung von begrünter Räumen
- Bekämpfung städtischer Hitzeinseln durch entsiegelte Flächen und Bepflanzung (Schatten)

Was sind die Vorteile?

- grosszügiger öffentlicher Raum zur vielfältigen Nutzung
- viel Begrünung und Schattenplätze mit positiver Auswirkung auf das Stadtklima
- attraktive Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr
- attraktive Umgebung für alle
- Potential zur Erhöhung des Wohnanteils

Die nächsten Schritte zur Ausarbeitung des Nutzungskonzepts

Das Nutzungskonzept wird bis Ende 2024 finalisiert, vom Bieler Gemeinderat verabschiedet und dient danach als übergeordnetes Planungsinstrument.



Die Finalisierung des Nutzungskonzepts erfolgt in mehreren Schritten:

1. Das Nutzungskonzept wird auf Basis der Inputs der Bevölkerung bis im Herbst 2024 ausgearbeitet.
2. Ende 2024 wird es von Bieler Gemeinderat verabschiedet und in seiner finalen Form veröffentlicht.
3. Nach der Verabschiedung dient es als Planungsinstrument für die Behörden und fließt auch in Richt- und Zonenpläne sowie in Massnahmenprogramme ein.

Das Nutzungskonzept als Planungsgrundlage

Das Nutzungskonzept gibt ein Gesamtbild zur Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets. Es dient als Planungsgrundlage für Planungs- und Bauprojekte und regelt deren Zusammenspiel. Die Überlegungen aus dem Konzept werden also in kleinen Schritten und über einen langen Zeitraum hinweg zur Realität.



Das Nutzungskonzept ist kein Gestaltungsvorschlag, sondern gibt planerische Rahmenbedingungen für anstehende Einzelprojekte der öffentlichen Hand und von Privaten – zum Beispiel Verkehrsmassnahmen, Infrastrukturanpassungen, Gestaltung der öffentlichen Räume oder Bauprojekte. Das Nutzungskonzept ermöglicht es, Abhängigkeiten zwischen anstehenden Projekten zu erkennen und die Projekte gut zu koordinieren. Es lässt aber genügend Spielraum, um in den Einzelprojekten neue Bedürfnisse und Anforderungen berücksichtigen zu können.



Aktuell laufende und geplante Projekte im Bahnhofgebiet

Das Bahnhofgebiet entwickelt sich permanent weiter. Bereits heute sind verschiedene Projekte am Laufen oder in Planung. Diese Vorhaben wurden in der Erarbeitung des Nutzungskonzept mitgedacht und sind entsprechend auf die künftig geltenden Planungsgrundlagen abgestimmt.

Neubau Campus Biel/Bienne der Berner Fachhochschule
Der Campus Biel/Bienne entsteht südwestlich des Bahnhofs Biel auf dem früheren Feldschlössli-Areal. Er ist zu Fuss, mit dem Velo, dem öffentlichen Verkehr und mit dem Auto gut erreichbar.

Baubeginn: Frühjahr 2024
Bauende und Inbetriebnahme: 2027

Neugestaltung Johann-Aberli-Strasse

Parallel zur Realisierung des Campus Biel/Bienne wird die Johann-Aberli-Strasse neugestaltet – unter anderem zur Verbesserung der Bedingungen für den Veloverkehr und Erschliessung des Campus.

Umsetzung: 2027

Neubau Haus für Gesundheit und Prävention

Auf dem Grundstück an der Aarbergstrasse 72 entsteht ein Kompetenzzentrum mit Ausrichtung auf Altersvorsorge und ambulante medizinische Spezialversorgung.

Baubeginn: 2024
Bauende: 2026

Neugestaltung Unterführung Aarbergstrasse

Die Unterführung an der Aarbergstrasse wird neugestaltet, um sie für den Veloverkehr sicherer und attraktiver zu machen (Anpassung von Markierungen, Aufheben von Parkplätzen).

Umsetzung: 2025

Neue Bushaltestellen Swiss Innovation Park und Murtenstrasse

An der Aarbergstrasse entsteht beim Swiss Innovation Park eine neue Bushaltestelle, welche die bisherigen Haltestellen Residenz und Guido-Müller-Platz ersetzt und künftig auch den Campus bedient. An der Murtenstrasse entsteht zudem auf Höhe des Schlachthofs eine neue Bushaltestelle.

Umsetzung: 2025/2026

Neugestaltung Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz wird wie im Nutzungskonzept vorgesehen künftig vom Verkehr entlastet und kann dadurch neugestaltet werden.

Planung: ab 2025
Baubeginn: ca. 2030

Neugestaltung Achse Aarbergstrasse-Ländtstrasse

Die an das Bahnhofgebiet angrenzende Achse zwischen dem Guido-Müller-Platz und dem Schüsskanal wird in zwei Etappen (Aarbergstrasse zwischen Guido-Müller-Platz und Jean-Jacques-Rousseau-Platz, Ländtstrasse zwischen Jean-Jacques-Rousseau-Platz und Unterer Quai) neugestaltet.

Planung: ab 2025
Baubeginn: ca. 2028

Veloachse Mühlefeld-Bahnhof Süd

Mit der Verbindung zwischen dem Mühlefeldweg und dem Bahnhof Süd (Passerelle über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse) wird eine wichtige Lücke im regionalen Velonetz geschlossen.

Planung: ab 2025
Baubeginn: ca. 2032

Ausbau des Bahnhofs durch SBB

Die SBB ist seit mehreren Jahren daran, schweizweit die Kapazität der grossen Bahnhöfe zu erweitern. Auch in Biel sind umfassende Umbauarbeiten am Bahnhof zu erwarten.

Baubeginn: mittel- bis langfristig

Erweiterung des ÖV-Angebots und laufende Anpassungen am Verkehrsregime

Parallel zur den aufgeführten Gestaltungs-, Infrastruktur- und Bauprojekten sind im Bahnhofgebiet auch verschiedene verkehrliche Weiterentwicklungen notwendig:

- Die Stadt Biel und die Agglomerationsgemeinden bauen das ÖV-Angebot in der Region im Vierjahresrhythmus schrittweise aus. Grundlage für die Erweiterung des Angebots sind die 2023 verabschiedeten Planungsgrundlagen «ÖV-Konzept 2035» und «Vision S-Bahn 2045».
- Mittels Anpassungen im Verkehrsregime der Stadt Biel werden die Verkehrsflüsse im Bahnhofgebiet schrittweise optimiert. Die Anpassungen sind auf die planerischen und baulichen Entwicklungen abgestimmt. Im Fokus stehen die Entlastung des Gebiets vom motorisierten Individualverkehr sowie die Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr.

Einflussmöglichkeiten auf Projekte

In der Schweiz durchlaufen Planungs- und Bauprojekte jeweils einen gesetzlich vorgegebenen Konsolidierungs- und Bewilligungsprozess – dies ist auch für Projekte im Bahnhofgebiet der Fall. Bei Projekten der öffentlichen Hand wird die Bevölkerung oft im Rahmen von partizipativen Prozessen mit einbezogen. Daneben besteht immer auch die Möglichkeit, über politische und rechtliche Wege Einfluss auf Bauprojekte zu nehmen (z.B. Initiativen, Petitionen oder Einsprachen).

