

KANTON BERN, STADT BIEL, STADT NIDAU STUDIENAUFTRAG SIA 143 MANDAT D'ÉTUDE PARALLÈLE SIA 143



08. September 2025

INHALT

1. SIEGERPROJEKT	5
2. NICHT BERÜCKSICHTIGTE PROJEKTE	9

1. SIEGERPROJEKT

Projektname	Phoenix
--------------------	----------------

Team	mrs partner ag Bailliana Schubert Landschaftsarchitekten AG Berchtoldkrass space&options Partnerschaft
-------------	---



Studienauftrag Achse Bernstrasse – Aarbergstrasse – Ländtrasse

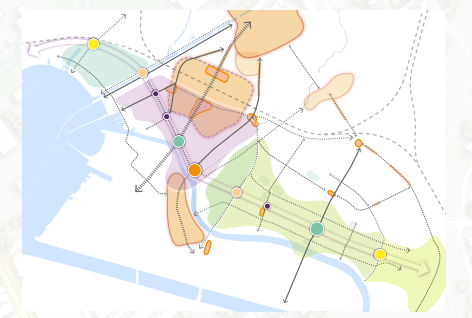
Phoenix Stadtachse in neuem Glanz, kraftvoll und voller Energie!

Den Verkehrsdruck reduzieren, um das Grundgerüst des Stadteils Biel-Nidau zu klären und differenziert zu entwickeln

Die Siedlungskörper von Biel und Nidau sind im Laufe der Zeit zusammengewachsen. Nicht die Stadtgrenze bildet eine Zäsur, sondern die Verkehrsschneise der Bern- und Ländstrasse. Heute ist der Raum schlecht lesbar, die Wege- und Linienführungen sehr komplex, Netzbeziehungen sind teilweise unterbrochen und die Strasse führt als Fremdkörper durch die Stadt. Das Konzept hat zum Ziel einen guten Stadtraum für die Menschen zu schaffen, für diejenigen, die dort leben und arbeiten und für die, die sich durch diesen Raum bewegen, heute und auch in Zukunft unter sich ändernden klimatischen Bedingungen. Mit dem folgenden Vorschlag sollen der Verkehr verträglich gestaltet, Aufenthaltsqualitäten entwickelt, die Orientierung erleichtert und die Stadträume von Biel und Nidau schüssig miteinander verwoben werden.

Ausgangspunkt der Überlegungen ist die Gliederung des langgestreckten Untersuchungsgebietes in mehrere Sequenzen mit ganz unterschiedlichen Charakteren: Im Strassenraum, der Adressierung, der Stadtypologie, der angrenzenden Quartiere und in der Funktion. Das Konzept fokussiert die jeweils spezifischen Herausforderungen und Entwicklungsmöglichkeiten der einzelnen Sequenzen. Dies führt zu folgenden strategischen Handlungsrahmen:

- Transformation der Hauptachse (Bern- und Ländstrasse) in eine statische und lebendige Stadtachse, die verbindet (statt trennt)



- Integration und differenzierte Entwicklung der Querachsen mit Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs
 - Spezifische Ausdifferenzierung der Knotenpunkte, z.B. in ihre räumliche und soziale Funktion
 - ortspezifische städtebauliche Entwicklungen an den Kontaktpunkten und in den Transformationsräumen
- Strasse und städtebauliche Typologie gehen aufeinander ein und bilden in der Konsequenz kohärente Stadträume. Jeder Sequenz liegt eine lebende städtebauliche Idee zugrunde. Die Kreuzungspunkte werden zu spezifischen Orten mit eigenem Charakter und Funktion, die sich aus dem städtebaulichen Kontext und der ver-

kehrlichen Funktion der Hauptachse (ÖV) und Querachsen (Fuss-/Velo) ableiten. Die Haltestellen der Busse sind dort platziert und werden zu besonderen und belebten Orten. Die Hauptachse als Strasse von nationaler Bedeutung erfüllt ihre wichtige Verkehrsfunktion. Jedoch verfolgt die Strassengestaltung eine ausgewogene Raumverteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, dabei moderiert die Gestaltung die Geschwindigkeiten. Der öffentliche Strassenraum muss in vielerlei Hinsicht viel leisten. Um der Bedeutung als Verkehrsachse und als lebenswerter Stadtraum gerecht zu werden setzen wir mit folgenden Leitlinien an:

Leitideen

- 1 Die Stadt wächst zusammen**
Stadtteil- und Quartiersverknüpfung & Stadt ans Wasser
 - 2 Orientierung**
Klare Stadträume durch städtebauliche Entwicklung und übersichtliche Knotenpunkte
 - 3 Lebendigkeit und Vielfalt**
Aufenthaltsqualität und lebendige Quartiere
 - 4 Attraktive Mobilität für alle**
Schlüssige Erschließung und funktionierende Mobilität
 - 5 Lebensqualität**
Klimagepasste Gestaltung & grüne und resiliente Räume
- Reduzierung der Komplexität (Organisation von Abbegebeziehungen und Verkehrsführung, Organisation der Querungen, Orientierung)
 - Stärkung des Gesamtnetzes und Mitberücksichtigung der parallelen Strassen (insbesondere für den Veloverkehr)
 - Raumgewinne für ÖV, Fuss-/Velo und blaue Infrastruktur
 - Verbesserung des Durchflusses auf der Hauptachse, insbesondere für den ÖV (durch Pflanzung, Temporeduzierung, Bevorrechtigung durch Busspuren, Fahrtrahntastelle)
 - Bepflanzung und Schaffung qualitativ hochwertiger Räume

Prolog

Es ist passiert!

Endlich, mögen viele sagen. Warum hat das alles so lange gedauert, fragen sich die anderen. Und wieder andere finden: es war die Mühen wert und das Warten hat sich gelohnt! Hier hat das je für möglich gehalten?

Nach Jahrzehnten des Hin und Her, nach langwierigen Prozessen und zähen Verhandlungen mit einer Vielzahl an Akteuren kann die Achse Bernstrasse – Ländtrasse mit der Fertigstellung des letzten Teilstücks feierlich abgeschlossen werden. Es ist die Lebensader schlechthin, die nun die verschiedenen Quartiere von Biel und Nidau zu einer bunten, geschäftigen Stadt verwoben hat. Entlang der Bernstrasse entstand einer der grössten Quartierparks der Stadt, die Menschen treffen sich hier zum Flanieren, Spielen und die Freizeit geniessen. Die Querstrassen greifen weit in die Quartiere aus und bringen die Menschen zusammen, die hohe Lebensqualität dieses Stadteils hat sich längst herumsprochen.

Die Schnellstrasse, eine Zäsur aus der Zeit der Hochkonjunktur, konnte erfolgreich überwunden werden: die trennende Schneise gehört definitiv der Vergangenheit an. Kaum wiederzuerkennen ist der Abschnitt vom Guido-Müller-Platz bis zur Schüss. Eine pulsierende Achse ist entstanden, mit Geschäften, Bistros und öffentlichen Nutzungen beidseits der Strasse. Die Trottoirs sind breiter geworden. Bepflanzung mit Bäumen laden sie zum Flanieren ein und erlauben ein geschäftiges Treiben. Die Koexistenz der Verkehrsteilnehmer verläuft selbst bekennende Skeptiker: Fussgänger queren in bunter Schar den gemächlich dahinfließenden Strom an Autos und Fahrrädern, unaufgeregt, beständig. Wie einst bei der Weststrasse in Zürich wurde Wirklichkeit, was kaum je für möglich gehalten wurde: Die Strasse wurde den Bewohnerinnen und Bewohnern als kraftvoller, lebbarer Raum zurückgegeben, und die Menschen haben das Angebot dankbar angenommen. Der Phoenix ist auferstanden!

Leitideen – Die Stadt neu Verknüpfen, ihre Transformation ermöglichen und an die Herausforderungen des Klimawandels und der Mobilität anpassen

1 Die Stadt wächst zusammen
Stadtteil- und Quartiersverknüpfung & Stadt ans Wasser

- Grundgerüst der Stadt mit multimodalen und queren beruhigten Achsen stärken und klären machen
- Angrenzende Quartiere miteinander verbinden und entlang der neuen Stadtachse zusammenbringen und lebendiger machen
- Querverbindungen stärken: Hauptverbindung Biel – Nidau stärken, Querachse Stadt-See aufwerten, Querachse floss- und vieldfreundlicher gestalten, usw.
- Parallelstrassenzone anbinden

2 Orientierung
Klare Stadträume durch städtebauliche Entwicklung und übersichtliche Knotenpunkte

- Verkehrsknoten werden zu Plätzen mit eigenem Charakter und Funktion entwickelt: Aufkaiäume, Stadttore, Quartierszentren, Verteiler- und Querspurräume
- Städtebauliche Akzente setzen, um die Orientierung zu verbessern
- Bauliche Entwicklungen und Potentiale einsetzen, um die ElZ-Zone und das soziale Leben zu stärken und dynamisieren
- Kreuzungssituationen übersichtlich und stadverträglich gestalten, (neue) Fuss- und Veloverbindungen schaffen und stärken

3 Lebendigkeit und Vielfalt
Aufenthaltsqualität und lebendige Quartiere

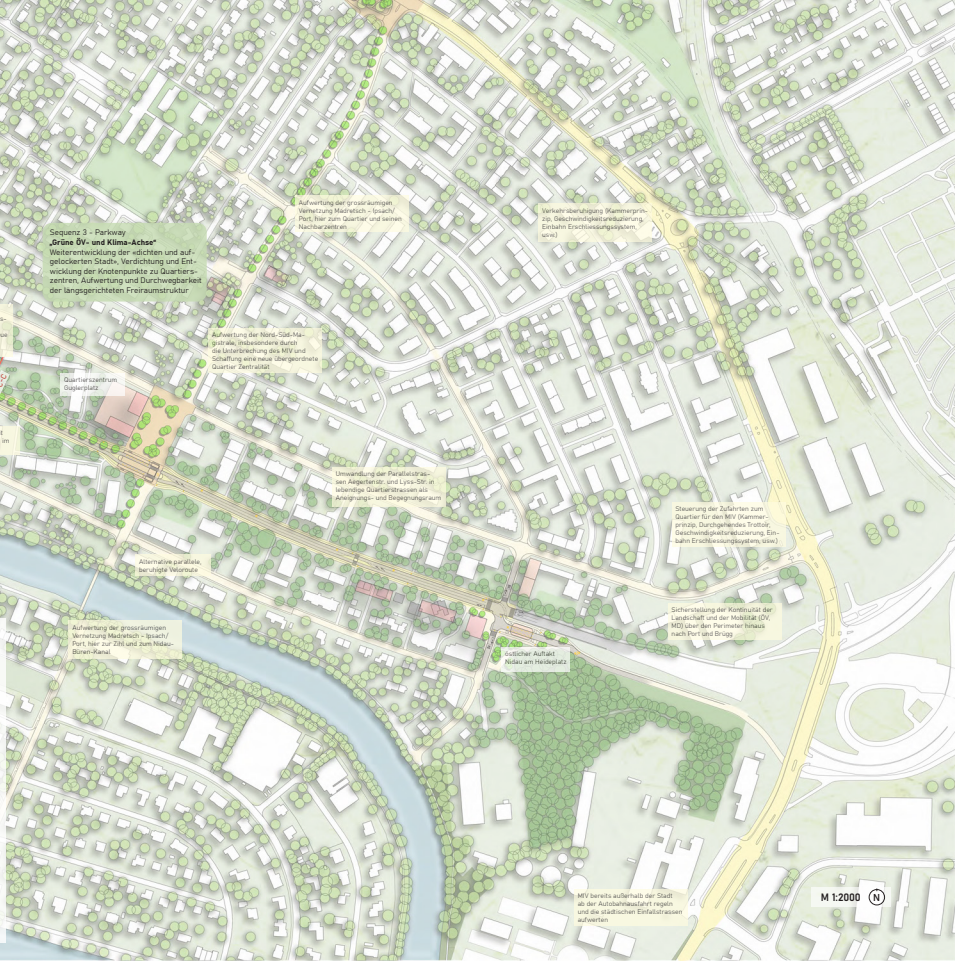
- Öffentlichen Raum für die Menschen gestalten (Moblierung, Begrünung, attraktive und sichere Räume, usw.)
- Nutzungscluster (Wohnen, Freizeit, Arbeiten) und Quartierszentren (öffentliche ElZ-Zonen mit Ausseraum verknüpfen) stärken
- Achse Ländtrasse-Aarbergstrasse-Bernstrasse als verbindendes Element begreifen
- Zugang zu öffentlichen Räumen, Park und Wasser aufwerten

4 Attraktive Mobilität für alle
Schlüssige Erschließung und funktionierende Mobilität

- ÖV (blau/schwarz) und Velo-Infrastruktur (dunkelgrün) als Rückgrat der Stadt ausbauen
- Nutzungscluster (Wohnen, Freizeit, Arbeiten) und Quartierszentren (öffentliche ElZ-Zonen mit Ausseraum verknüpfen) stärken
- Fusswege- (hellgrün) und Veloweg- (dunkelgrün) optimieren
- Mobilität und Gestaltung an den städtischen Kontext anpassen (Vompaque Kreuzung, Mittelstreifen als Querungshilfe für Fussgänger, usw.)

5 Lebensqualität
Klimagepasste Gestaltung & grüne und resiliente Räume

- zusätzliche Strassenbäume an Längs- und Querachsen vertreten verschiedene Lebensräume
- Kleinstrukturen und gemischte Baumreihen und Allien fördern die Biodiversität
- nachhaltige Verschattung und Hitzeminderung dank resistanter Baumarten
- Grünflächen entlang der Gleisanlagen vernetzen Lebensräume in der Stadt: erhalten und fördern



- **„Parklandschaft am See“**
- Haydarpark als Auftakt zur Stadt mit Blick auf den See
- Addition und Stärkung der baulichen Bestands-Strukturen
- Neue kleine Zentralität an der Schüss
- Aufwertung der Agglomeration Park und See als qualitätsvolle Freizeitanlage
- Verkehrsberuhigung (Pfortnerung und Temporeduzierung) und bessere Quermöglichkeiten entlang Land-estrasse
- zurückversetzte Velo- und Fusswegverbindung entlang Baumallee mit fließendem Übergang zu Park

Urbane Stadtstrasse

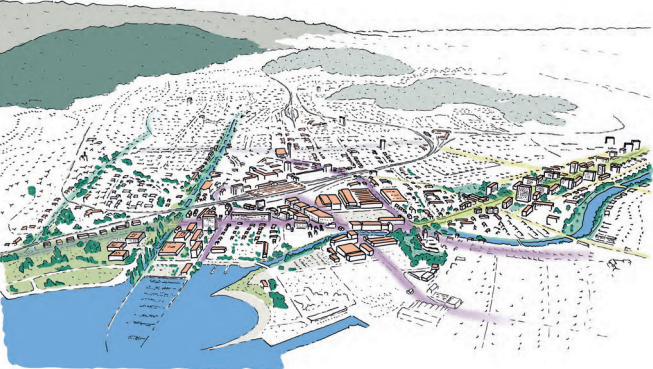
Abergrabenstrasse

- Strassenständige Bebauung und Adressen zur Aargenberg-/Landtstrasse mit Aktivierung der EG-Zone
- Knotenpunkte als städtische Kreuzungen/Plätze mit Aufenthaltsqualität an Ecken und Nischen
- Akzentuierung der Städteangenehme Biel und Nidau
- Urbane Verdichtung und Identität durch Bestandserhalt, durchwegbare Quartiere
- Wege- und Sichtbezüge zum Kanal schaffen
- Vielzahl an Querungsbedürfnissen: Stadt - See/Kanal, Biel - Nidau, zwischen Stadteile und Quartiere

- Weiterentwicklung der „schichten und aufgetrockneten Stadt“, Adressen zum Quartier, Zugang und Bewegung (Rückfeld) entlang der Bernstrasse verbessern
- Erhalt und Aufwertung des grünen Charakters durch Erweiterung des Parks in die Knotenpunkte und zusätzliche Bäume
- Verdichtung und Entwicklung Knotenpunkte mit spezifischen Bushaltestellen („DVO-Knoten“ Keitstrasse, „Quartiersplatz“ Guglerstrasse) und Fuss- und Veloe Querungen
- Verbesserung der Querungen zum Kanal
- Velovehkehr entlang der Hauptachse und in den beiden parallel verlaufenden Quartiersstrassen

Die Freiraumgestaltung greift bestehende Strukturen auf, klärt und entwickelt sie weiter. Jede Straße und jeder Abschnitt haben ihre Eigenheiten, Qualitäten und Potentiale, die ausgeschöpft werden, um die verschiedenen Freiräume zu stärken und besser miteinander zu verzahnen. Die Freiräume werden um eine Vielzahl von Maßnahmen, bspw. Entseelungen und Baumpflanzungen zu den Freiräumen gehören, da sie zur Hitzeerminderung beitragen, mit dem Regenwasser sorgsam umgehen und die Biodiversität fördern.

Durch das neue Verkehrsregime entsteht beispielsweise die einmündige Chaussee, entlang der Bernstrasse eine großzügige Parklandschaft zu entwickeln, die beide Seiten der Straße miteinander verknüpft und das Quartier und die Menschen zusammenbringt. An anderen Stellen werden die Freiräume durch neue Grünflächen, wie z.B. den Kreislauf in der Landtrasse zum Gymnasium zu einer Aufwertung. Und in den ungestalteten Strassenräumen können zahlreiche Bäume gepflanzt und Grünstreifen angelegt werden, die auch entfernte Stadtteile miteinander in Beziehung setzen. Frischluftkorridore erhalten und als Biotopverbund wirken.



1. Gleisbebauung und Schulcampus
Ländtestrasse / Haydпарк

- Urbanes Stadtor in Verbindung mit der Aufwertung des Schülke-Kanals vom Zentrum zum See (von der Parlo-Strasse zum Stadt-Boulevard)
- nördlich der Schülke gleisbegleitende Wohnbebauung verdichtet fortzuführen
- Erhalt der Körnung und Durchlässigkeit
- grosszügigen Freiraum Haydпарк erhalten und Sichtbeziehung und Durchlässigkeit zum See stärken
- Erweiterung Schulcampus durch ergänzenden Baukörper im Landschaftsraum
- Vom Verkehr befreite und aufgewertete Quierung für Schüler und Freizeit mit kleinen Einrichtungen

2. Nachverdichtung, Bestandserhalt und Identität
Wydenuquartier und Badhausplatz

- Mischquartier Wydenuar
- Verdichtung Quartier Wydenuar mit städtebaulichem Akzent und Rücksprung Baulinie Aarbergstrasse für grosszügigeren öffentlichen Raum
- Nachverdichtung in offener Blockrandstruktur mit Durchwegungsmöglichkeit und kulturellen Freiräumen im Blockraum
- Integration erhaltenwerter Gebäude und Erhalt der ortsspezifischen Identität
- Planung Badhausplatz als urbanen Stadtraum und Aufakt zum See

3. Urbanes Stadtzentrum Süd
südliches Bahnhofsquartier

- Zentrale Fussgänger- und Velo-Achse verbindet Stadtzentrum Biel - Nidau/Expo-Gelände und Seeufer sowie Süd-Nidau
- Neubebauung entlang der Gleise fasst wichtige Ost-West-Verbindung und neues zweites Süd Tor zum Bahnhof

4. Urbanes Stadtzentrum Süd
Aarbergstrasse

- Zentrale Fussgänger- und Velo-Achse mit breiter neu-gegründeter Vernetzung im MVV verbindet Stadtzentrum Biel - Nidau/Expo-Gelände und Seeufer
- Neubebauung auf der Ecke sowie Campus und Aktivierung EG-Zonen beleben
- Bäume auf der Nord-Ost-Seite der Strasse

5. Stadteingang Biel-Stadt und Nidau definieren
Guido-Müller-Platz

- Entrée als doppeltes Eingangstor zu den Zentren von Biel und Nidau (von Grün-Strasse zum Stadt-Boulevard)
- Requalifizierung des breiten offenen Platzes, der sich auf beide Seiten der Zähl erstreckt
- Durch Freistellung Sichtbezug zu Schloss Nidau und Zähl ermöglichen
- Landmarker Neubau als Identitätskennzeichen und Orientierungspunkt mit EG-Nutzungen
- Kompakte Kreuzung mit LSA-Regelung mit allen Wegebeziehungen für MVV und Velos, direkte und sichere Fussgängeranpassung

6. Stadteingang Biel-Stadt und Nidau definieren
Guido-Müller-Platz

- Entrée als doppeltes Eingangstor zu den Zentren von Biel und Nidau (von Grün-Strasse zum Stadt-Boulevard)
- Requalifizierung des breiten offenen Platzes, der sich auf beide Seiten der Zähl erstreckt
- Durch Freistellung Sichtbezug zu Schloss Nidau und Zähl ermöglichen
- Landmarker Neubau als Identitätskennzeichen und Orientierungspunkt mit EG-Nutzungen
- Kompakte Kreuzung mit LSA-Regelung mit allen Wegebeziehungen für MVV und Velos, direkte und sichere Fussgängeranpassung

[illegible]

Übergeordnetes Verkehrskonzept

Die Mobilität und ihr Netz grossräumig neu organisieren, um eine Reduktion des motorisierten Verkehrsaufschubes auf der Achse Bern - Landstrasse zu ermöglichen.

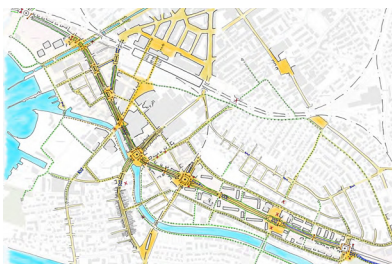
Verkehrsmangament und Dosierungskonzept

Insgesamt soll sich der Verkehr an die Stadt anpassen – nicht umgekehrt. Die Herausforderungen des Klimawandels und der Mobilität zwingen uns, unsere Mobilität zu überdenken, sie effizienter zu organisieren und ortsverträglicher zu gestalten.

die Ziele der Verkehrsvermeidung und -verlagerung (3V Strategie) zu erreichen und den Verkehrsdurchfluss in einem grösseren Perimeter und auf der Achse Bern – Ländstrasse zu reduzieren, schlägt unser Konzept vor, **die Struktur der Mobilitätsnetze und insbesondere des Strassennetzes von Biel – Nidau und seine Beziehung neu zu organisieren**. Dies geschieht durch eine Kombination verschiedener Push- und Pull-Massnahmen: Darunter ist insbesondere eine gezielte Anpassung des Mobilitätsnetzes, wie die Sperrung bestimmter Strassen für den MIV (Guglerstrasse, Gurnigelstrasse, Dr-Schneider-Strasse, Unterer Quai) oder die Entwicklung neuer Strukturen (Veloachsen (längs und quer). Zudem wird der Verkehrsfluss verbessert, indem

Mit der Dosierung und Verstärkung des Verkehrsflusses, zielt das vorgeschlagene Gestaltungs- und Betriebskonzept darauf ab, den **Strassenraum primär für Menschen und ihre sozialen Aktivitäten zu maximieren sowie mehr Platz für Bäume und Grünflächen** zu schaffen. An beiden Enden der Achse sollen Lichtsignalanlagen den Verkehr dosieren. Eine zusätzliche Verkehrssteuerung wird mithilfe von Betrieb und Gestaltung erzeugt (Geschwindigkeitsreduzierung, regelmäßige Fussgängerquerungen, Bushaltestellen auf der Fahrbahn, usw.).

In den östlichen und westlichen Parkzeuzonen zielt die vorgeschlagene Gestaltung auf eine minimale Fahrbahnbreite ab. Im mittleren Teil der Achse schlägt das Projekt einen Mehrzweckstreifen vor, der eine starke Verkehrsberuhigung und -sicherheit ermöglicht. Neu gestaltete kompakte Knoten ermöglichen innerhalb der beruhigten Stadtachse mit den minimalen Fahrbahnen breitere Räume für den Fussverkehr und das öffentliche Leben. Die neue Gestaltung der Seftingstrasse in Köniz ist ein geeignetes Beispiel für die Aufwertung einer Achse, die trotz allem viel Autoverkehr ertragen muss.



- Velo- und Fußverkehrskonzept:
Gestaltung von sicheren und durchgehenden abgesetzten Velowegen auf der gesamten Länge der Achse (1,8m, +35cm Versatz), sowie an Kreuzungen mit spezieller Gestaltung (breite Zielgruppe 8 bis 88 Jahre).
- Realisierung von zwei Velostrassen parallel zur Bernstrasse und Aarbergstrasse. Im Abschnitt zwischen Bahnhof - See Entwicklung mehrerer Alternativrouten.
- Flächendeckende Fussgängerquerungen im zentralen Teil der Ortsdurchfahrt durch einen Mehrweckstreifen
- Verbesserung der Durchlässigkeit und Sicherheit für Fussgänger an den wichtigsten weiteren Kreuzungen (Geschützt mit Insel) und entlang der Achse mit regelmäßigen Fussgängerstreifen.

Atmosphären



Haypark als Auftakt zur Stadt
Ländstrasse Richtung Unterer Quai



Hauptachse Biel und See
Kreuzungspunkt Aarbergstrasse - Marcelin-Chipot-Strasse



Landmarke am Stadtteilingang Biel und Nidau
Kreuzungspunkt Aarbergstrasse - Guido-Müller-Platz



Quartierszentrum am Guglielmo-Platz
Kreuzungspunkt Bernstrasse - Guglielmo-Strasse

Strassenraumgestaltung



SC A-A Ländstrasse
M 1:200

Knotenpunkte - Innovative Mobilitäts- und Gestaltungslösungen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes



Schüssikanal

- Fussgänger- und Veloquerung, die für den Verkehr den Eingang zum dichten und gemischten urbanen Stadtgebiet markiert. Letzte Dosierungsstelle vor dem Zentrum, mit einer LSA zur MSP (Rückstau entlang des Parks, mit reduzierter Belastung für Anwohner).
- Spernung des Unteren Quais für den Verkehr auch auf der Stadtseite.
- Sichere Fussgänger- und Veloquerung mit

- grosszügiger Gestaltung.
- Gestaltung von durchgehenden abgesetzte Velowege (1.8m ; +3.5cm Absatz) über die Schüssbrücke, als Fortsetzung der Veloroute auf der Ländstrasse (1.8m ; +3.5cm).
- Redimensionierung des Parkplatzes des Gymnasiums und Integration der Fussgänger- und Veloschneise in einen Platz (Ein-/Ausfahrt mithilfe des Mittelstreifens).



Rousseau-Platz

- Gestaltung einer kompakten Kreuzung, die ohne LSA funktioniert, und Gewinn von breiten öffentlichen Flächen am Fuss der Gebäude.
- Einbahnverkehr für den MIV in der Aarbergstrasse und Linksabbieger mithilfe des Mehrzweckstreifens.
- Priorisierung der Busse bei der Ausfahrt aus der Aarbergstrasse durch Busspur und LSA (und Anhalten des Querverkehrs).
- Gestaltung von durchgehenden abgesetzte

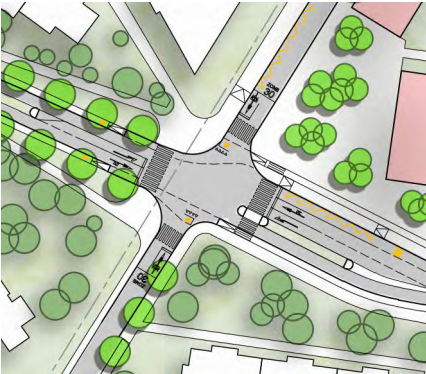
- Velowege (1.8m ; +3.5cm Absatz) über die Kreuzung und entlang der Achsen Aarbergstrasse und Ländstrasse.
- Sichere Velobewegungen in alle Richtungen mithilfe spezifischer Gestaltung.
- Ausfahrt aus dem Fischerweg für MIV gesperrt oder nur als Rechtsabbieger möglich.
- Geprüfte Schlepplängen für Busse und LKWs.



Guido-Müller-Platz

- Gestaltung einer kompakten LSA-Kreuzung und Gewinn von breiten öffentlichen Flächen am Fuss der Gebäude. Mehrere Varianten wurden hier untersucht, und eine Option mit einem Kreisell bleibt eine Alternative, allerdings wird sie als weniger urban und weniger Fussgänger- und busfreundlich angesehen.
- Velofahrer werden auf separaten abgesetzte Velowegen (1.8m ; +3.5cm abgesetzt) gesichert, und mit indirekten Linksabbiegern. Insbesondere wurde die Kreuzung dem Kreisell vorgezogen, da die meisten Velofahrer, die abbiegen, über andere alternative Routen verfügen (z.B. über Kettenstrasse).
- Sicherung von Fussgängerquerungen mit Inseln. Die Kreuzung ermöglicht im Vergleich zum Kreisell die direktesten Querungen für Fussgänger, die die häufigsten Verkehrsteilnehmer im Knoten sind.
- Buspriorisierung durch vorgelagerte Fahrradbushaltestellen und eine Busspur aus Nidau.

- Velofahrer werden auf separaten abgesetzten Velowegen (1.8m ; +3.5cm abgesetzt) gesichert, und an der Bernstrasse hinter der Bushaltestelle geführt (separiert vom 3m breiten öV-Benutzer-Bussteig), und mit indirekten Linksabbiegern.
- Sicherung von Fussgängerquerungen mit Inseln.
- Buspriorisierung durch vorgelagerte Fahrradbushaltestellen auf der Bernstrasse.
- Kreuzung Guglielmo-Platz für den MIV zu sperren.



Ketten-Platz

- Gestaltung einer LSA-Kreuzung, die aus Sicht der Mobilität den Stadtteilingang markiert (Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 spätestens ab diesem Punkt). Gewinn von breiten öffentlichen Flächen am Fuss der Gebäude.
- Schaffung einer kleinen Zug-Bus Drehscheibe.
- Organisation der MIV-Zufahrten zu den angrenzenden Quartieren (alle Richtungen), in Abstimmung mit der Strategie von Nidau, die Kreuzung Guglielmo-Platz für den MIV zu sperren.

- Velofahrer werden auf separaten abgesetzten Velowegen (1.8m ; +3.5cm abgesetzt) gesichert, und an der Bernstrasse hinter der Bushaltestelle geführt (separiert vom 3m breiten öV-Benutzer-Bussteig), und mit indirekten Linksabbiegern.
- Sicherung von Fussgängerquerungen mit Inseln.
- Buspriorisierung durch vorgelagerte Fahrradbushaltestellen auf der Bernstrasse.
- Kreuzung Guglielmo-Platz für den MIV zu sperren.



Marcelin-Chippot und Dr. Schneider-Strasse

- Grosszügige Querung für Fussgänger und Velofahrer der Regionalveloroute mithilfe des Mehrzweckstreifens und der überbreiten sicheren Fussgängerquerung.
- Gestaltung von durchgehenden abgesetzte Velowege (1.8m ; +3.5cm Absatz) über die Kreuzung mit Abbiegemöglichkeit durch den Mehrzweckstreifen.
- Gestaltung einer neuen Bushaltestelle auf der Fahrbahn, die für den MIV blockiert ist.

- An der Bushaltestelle fahren die Velos auf dem Bussteig (Kapphaltestelle). Bei Bedarf werden die Velofahrer vor der Kapphaltestelle durch eine LSA angehalten. Erfahrene Velofahrer können den Bus an der Haltestelle mit Hilfe des Mehrzweckstreifens überholen.
- Spernung der Dr. Schneider-Strasse für den MIV (auch erst in einem zweiten Schritt möglich) und Konkretisierung einer strukturierenden öV-LV Achse.



Seestadt

- Kreisell, der den westlichen Eingang der Stadt aus Sicht der Mobilität markiert (Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 spätestens ab diesem Punkt).
- Priorisierung der Busse im Vorhinein durch Fahrradbushaltestellen

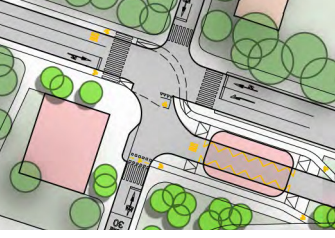
- (ab Vintelz) und eine mögliche Dosierung-LSA in Vintelz (Stauraum).
- Sicherung der Velofahrer im Kreisell (mit Bypass), als Fortsetzung der Veloroute entlang der Ländstrasse.



Badhausstrasse

- Einmündung Kreuzung mit Linksabbieger, sowie Velovergänger über den Mehrzweckstreifen.
- Priorisierung der Buslinie durch LSA (mit Auslösen der LSA-Phase auf Anmeldung und Anhalten des

- Querverkehrs)
- Aufwertung der Fusswege entlang der Achse mit durchgehenden Trottoirs und grosszügiger Gestaltung der Achse Badhausstrasse für Fussgänger (neue Einbahnregeln).



Heidwegplatz

- Knoten, der den östlichen Eingang der Stadt aus Sicht der Mobilität markiert (Geschwindigkeitsbegrenzung / Ende es Autobahn).
- MIV-Dosierungs-Stelle, sowie Bevorzugung von Bussen an der LSKreuzung, mit Zufahrt zur Busspur auf der Bernstrasse.
- Gestaltung eines kleinen Platzes

- mit einer Bushaltestelle und einer Überdachung, die den Regimewechsel markiert.
- Sicherung von Fussgänger- und Velokontinuitäten (Schule und grossräumig nach Brugg, usw.).

Referenzbilder Mobilität



Seftingsstrasse, Kitz, vorher/nachher: Neuordnung des Strassenraums: kompakt & effizient, mit Mehrzweckstreifen und Velo-Infrastruktur



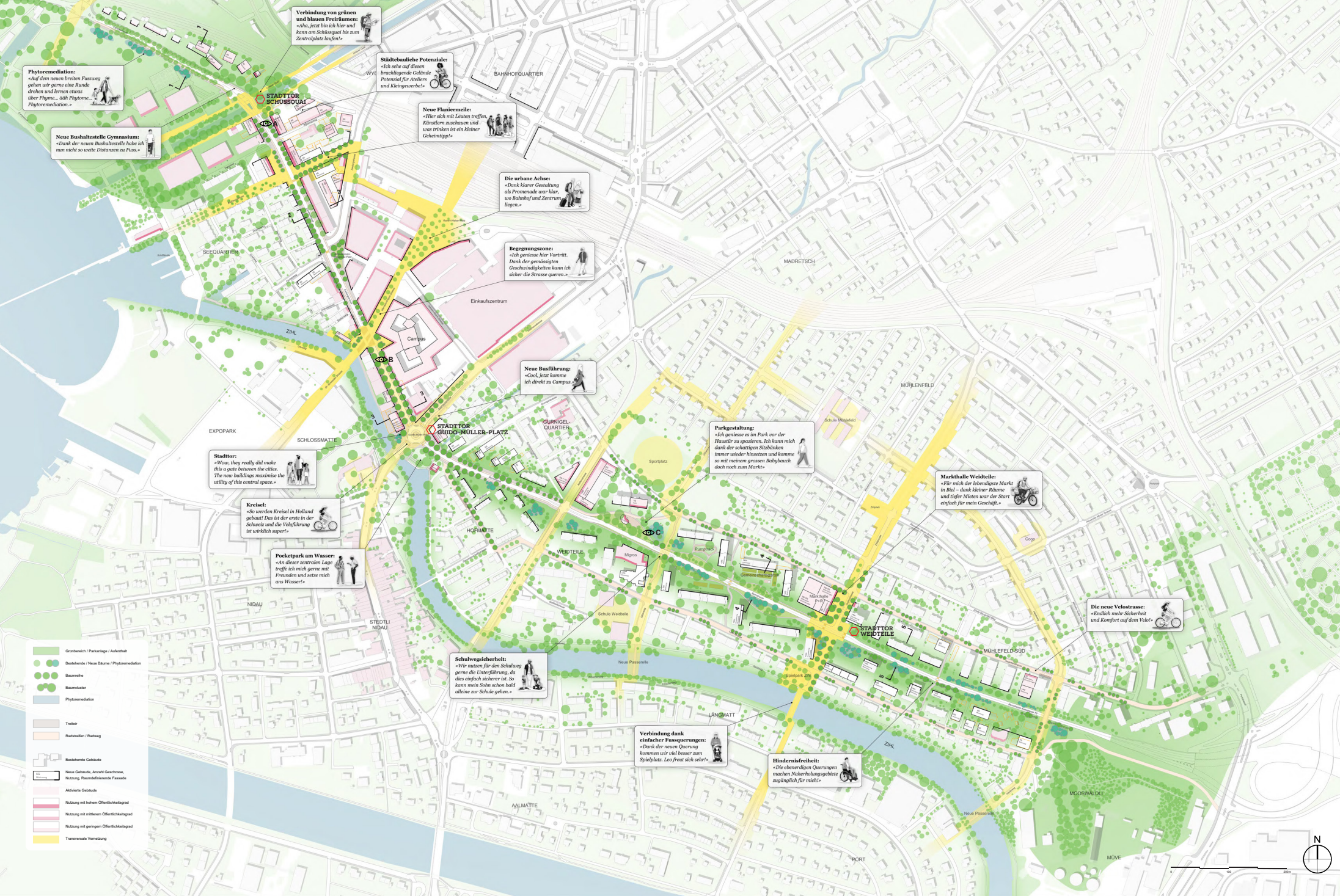
Wülkerstrasse, Zürich: Abgesenkter Trottoir zum Überqueren von Bussen



Hünigstrasse, Basel: Kapphaltestelle mit Velo

2. NICHT BERÜCKSICHTIGTE PROJEKTE

Projektname	Re-sources
Team	Metron Bern AG Raum 404 GmbH Naomi Zürcher



Ressourcen sind der Stoff, aus dem Zukunft entsteht . Wir möchten in unserer Aufgabe den Blick auf bereits vorhandene Qualitäten lenken und diese als Ressource für kreative Lösungsansätze nutzen. Wir sehen Potenziale im Bestand, statt Defizite, welche es zu beseitigen gilt. Die sanfte und sukzessive Transformation, statt eines Eingriffs mit dem Vorschlaghammer. Wir sind überzeugt, dass nur so die Grundlagen für eine nachhaltige Transformation der Westachse gelingt, welche die notwendige Akzeptanz in der Bevölkerung erlangt.

Unser transdisziplinäres Team hat sich auf die Suche begeben, vorhandene Qualitäten zu identifizieren. Bestehende Lebensräume, Stadtstrukturen, Strassenräume und Verbindungen zum Gesamtraum wurden untersucht und – so weit gewinnbringend – wertgeschätzt und durch neue Elemente gestärkt. Das Ergebnis sind 6 Leitprinzipien, die den von uns angestrebten Entwicklungsplaf aufzeigen.

So entsteht aus unklarer Zwischenstadt wieder ein Stück Stadt für die Gemeinden Biel und Nidau.



STADTTOR
SCHÜSSQUAI

- Scharnier Fuss- und Veloströme entlang der Schüss sowie Verkehrsströme entlang Ländstrasse.
- Übergang vom weiten, landschaftlich geprägten Raum zum engen, städtisch verdichteten geschlossenen Stadtraum.
- Übergang von grossflächiger, naturnaher Gestaltung mit Phytoremediation hin zu kleinteiliger, urbaner Landschaftsgestaltung mit Baumreihen und wasserdurchlässigen Belagsmaterialien.
- Übergang von Tempo 50 zu Tempo 30, von schmalen zu grosszügigen Flächen für den Fussverkehr mit begehbaren Baumreihen.



STADTTOR
GUIDO-MÜLLER-PLATZ

- Doppelte Bedeutung als Stadttor, für Nidau und Biel. Bedeutende Verkehrsdrehscheibe.
- Übergang vom engen, städtisch verdichteten geschlossenen Stadtraum zum weiten, landschaftlich und städtisch geprägten Raum.
- Übergang von kleinteiliger, urbaner Landschaftsgestaltung mit Baumreihen und wasserdurchlässigen Belagsmaterialien zu grossflächiger, naturnaher Gestaltung mit Phytoremediation.
- Übergang von Tempo 30 zu Tempo 50, von grosszügigen Flächen mit begehbaren Baumreihen zu schmalen für den Fussverkehr.



STADTTOR
WEIDTEILE

- Neue Adresse als verbindendes Herzstück und lebendiger Treffpunkt mit Funktionen für Begegnung, Versorgung, Freiraum und Park-Ride für Quartier und Besuchende.
- Übergang vom weiten, landschaftlich und städtisch geprägten Raum zum rein landschaftlichen geprägten Raum (Wald prägt den Raum).
- Übergang von linearer Parkgestaltung mit naturnahen Bepflanzungen zur Auforstungsstrategie mit Charakter eines «Parkways».
- Übergang multifunktionale Stadtstrasse zum Autobahnanschluss mit Rückstauflächen für die Dosierung mit losgelassenen Fuss- und Radführungen (Tempo 50).



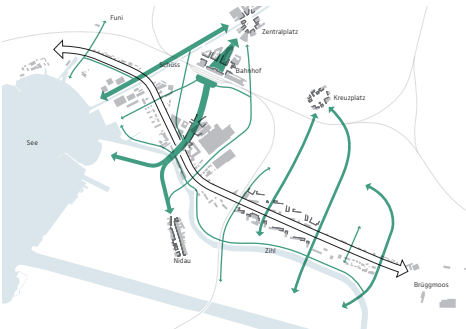
PRINZIP 1

REGIONALE BIOKLIMATISCHE NETZWERKE NUTZEN UND STÄRKEN

Unser Projektvorschlag orientiert sich stark an den beiden regionalen Lebensräumen an den Enden unseres Projekterimeters: die Trockenwiesen am Jurassidufuss mit dem Parc du Lac im Westen und dem Waldkorridor im Osten. Diese Gebiete werden als wesentliche „grüne und blaue Räume“ entwickelt, in denen jede weitere Verdichtung vermieden wird. So wird der Seepark ein offener, landschaftlich gestalteter Raum bleiben, während das Gebiet zwischen dem Mooswäldli und Bärlätswald von einer Wiederaufforstung profitieren wird.

RESSOURCE LEBENSRAUM

Die Analyse bestehender Lebensräume offenbart zwei grossräumige regionale landschaftliche Ressourcen im direkten Umfeld des Projekterimeters: westlich der Achse das Waldgebiet am Jurafuss und östlich der Achse das Mooswäldli und der Bärlätswald. Innerhalb des Stadtkörpers erscheinen uns die Uferbereiche des Bieler Sees aber auch der Zihl als wertvolle Ressourcen im Umfeld des Projekterimeters. Diese möchten wir nutzen und durch neue Landschaftselemente miteinander vernetzen.



PRINZIP 4

TRANSVERSALE VERNETZUNG DURCHGÄNGIG STÄRKEN

Wir sehen die Notwendigkeit und Potenziale des Strassenraums als verbindendes Element zwischen den Quartieren, Zentren, blauen sowie grünen Freiräumen zu wirken. Niederschwellige und wunschnilange Querungen für den Fussverkehr sind hierfür unverzichtbar. Eine deutliche höhere Durchlässigkeit der Achse sowie eine deutliche qualitative Aufwertung der Querungen macht sie stadtgerecht. Ziel ist es hiermit, Nachbarschaften zu stärken und bedeutende städtische Zielorte besser miteinander zu verknüpfen.

RESSOURCE ZIELORTE

Zur Ermittlung des Querungsbedarfs dienten uns Zielorte entlang und im Umfeld der Achse als Ressource. Das Ergebnis: Die grossen Publikumsmagnete (See/ Bahnhof etc.) liegen abseits der Achse. Die Hauptbewegung verläuft somit eher transversal als entlang unserer Achse. Daher möchten wir vor allem punktuelle Querungen stärken, da flächig wenig Bedarf zum Queren besteht. Besonders hohe Querungsfrequenzen sind in Höhe der «Stadtore» zu erwarten. Punktuell ist der Querungsbedarf so hoch, dass sich der Einsatz einer Begrenzungszone rechtfertigen lässt. Der Typ der Querungsanlage wird hinsichtlich seiner Bedeutung optimiert und hierarchisiert. Querungshilfen wie Unterführungen oder LSA, die der Schulwegsicherheit dienen, sollen erhalten und aufgewertet werden.



PRINZIP 2

PHYTOREMEDIATION

Das Meteorwasser, das auf den ehemaligen Auenwald fällt, wird durch Phytoremediation in ein ausgeprägtes Netz beplanter Sickermulden gefiltert und der Umwelt zurückgegeben. Die Durchlässigkeit der Böden wird maximiert. Diese Massnahme verwandelt das Gebiet in eine Schwammstadt, behandelt Wasser als wertvolle Ressource, kühlt die Stadtviertel und stärkt das Netzwerk der natürlichen Lebensräume.

RESSOURCE WASSER

Die grosse Anzahl bestehender Wasserressourcen (See, Zihl, Schüss), immer häufiger auftretende Extremwetterereignisse mit grossen Regenmengen, aber auch die Analyse potenzieller Überschwemmungsgebiete nehmen wir als Ausgangspunkt für unser Landschaftskonzept. Wir bedienen uns konsequent natürlicher Funktionen des Ökosystems um die Stadt zu kühlen, das verschmutzte Strassenwasser zu reinigen, neue Lebensräume zu schaffen, den öffentlichen Raum aufzuwerten und schlussendlich das Abwassersystem zu entlasten.



PRINZIP 5

VIelfältige Mobilität Fördern

Die Westachse wird in ihrer Funktion als Stadtachse gestärkt. Eine Neuverteilung vorhandener Flächen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs schafft den notwendigen Dominanzausgleich. Das Konzept ist ressourcenschonend, da keine zusätzlichen Fahrspuren erforderlich sind und erlaubt eine konsequente Priorisierung des Busses. Umliegende Quartierstrassen werden vom motorisierten Durchgangsverkehr geschützt und dienen vermehrt als attraktive, grüne Velorouten. Eine zweistufige Dosierung erlaubt eine verträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs auch während Verkehrsspitzen. Die Verflüssigung des Verkehrs auf tiefem Geschwindigkeitsniveau erhöht die Leistungsfähigkeit und zugleich die Verkehrssicherheit für alle. Niedrigere Geschwindigkeiten und gegenseitige Rücksichtnahme ermöglichen die Koexistenz sowie eine optimale Verflechtung konfliktrichtiger Beziehungen in Bereichen mit hoher Nutzungsüberlagerung. Insgesamt werden weniger Lichtsignalanlagen mit verlustreichen Wartezeiten notwendig.

RESSOURCE STRASSENRAUM

Städte sind durch räumlich begrenzte Strassenräume geprägt. Dies erfordert einen haushälterischen Umgang mit Flächen und erfordert die Förderung flächeneffizienter Verkehrsmittel. Anstatt flächenintensiver Ausbauten zusätzlicher Fuss- und Velowege sollen, umliegende Quartierstrassen mit wenig motorisiertem Verkehr, wo sinnvoll, vermehrt für den Fuss- und Radverkehr genutzt und gestärkt werden. Ausserdem sollen bestehende Verlagerungspotenziale auf stadtgerechte Mobilitätsformen genutzt werden. Unter anderem soll hierfür ein stadtvträgliches Verkehrsmanagement an den Zufahrten zum Einsatz kommen und eine Verkehrsdrehscheibe (P+R) in Höhe des Stadttors Weidteile Anreize zum Umstieg schaffen.



PRINZIP 3

KLAR LESBARE, DURCHGÄNGIGE STADTRÄUME STÄRKEN

Das neue bioklimatische Netz unterteilt die Achse städtisch und landschaftlich geprägte Profile. Ganz im Osten werden wir von einem landschaftlichen Abschnitt mit Waldcharakter empfangen, es folgt der städtische, aber auch sehr grüne Weidteile-Park bevor es in den urbanen, boulevardartigen Zentrumsabschnitt geht. Im Westen ab der Schüss endet unsere Achse mit einem stark landschaftlich geprägten, sehr offenen Raum. Drei Schlüsselräume - die Stadttore - übernehmen eine Drehscheibenfunktion, indem sie die funktionalen Übergänge markieren und die wichtigsten Querzugänge gewährleisten: zur Schüss, zwischen Biel und Nidau und schliesslich zwischen Quartier und Zihl. Diese Räume beherbergen eine bedeutende Nutzungsmischung und schaffen neue urbane Zentralitäten.

RESSOURCE (STADT-) LANDSCHAFT

Bauliche Dichte und Nutzung, Landschaftselemente, verkehrliche Funktion sowie Bauweisen unterscheiden sich stark entlang der Achse. Die sich hieraus ergebenden räumlichen Profile sind teils schwer ablesbar und teils widersprüchlich. Funktion und Gestaltung müssen besser aufeinander abgestimmt werden. Im Bestand lesen wir zwei wesentliche Raumprofile, die wir als Ressource stärken möchten:

- Städtisches Profil, geprägt durch enge Strassenräume, hohe bauliche Dichte, urbane Bepflanzungsstrategie und Tempo 20/30
- Landschaftliches Profil, mit grosszügigen Strassenräumen und parkähnlicher, naturnaher Bepflanzungsstrategie und Tempo 50



PRINZIP 6

VIelfältige Nutzungen und Typologien Wahren und Fördern

Vorhandene «Mosaiksteine» wollen wir mit Wertschätzung begegnen. Die sehr unterschiedlichen baulichen Strukturen und Nutzungen werden – soweit gewinnbringend- durch neue Elemente gestärkt. Strategien der Umnutzung und Weiterentwicklung werden dem Abriss und Neubau grundsätzlich vorgezogen. Das vorhandene grosse Potenzial für Neuentwicklungen und Potenziale der Innenentwicklung wird insbesondere in Höhe der Stadttore ausgeschöpft. Sie dienen der punktuell akzentuierten Diversifizierung und Intensivierung von Nutzungen, Nutzergruppen aber auch von Wohn- und Arbeitstypen entlang der Achse. Hiermit entsteht insbesondere an diesen Orten ein echtes Stück Stadt.

RESSOURCE LEBENSENTWURFE

Wir sehen im Umfeld eine grosse Vielfalt an Lebensentwürfen und Bevölkerungstypen. Bestehende soziale Netze sind über Jahre gewachsen, und sollen erhalten und gestärkt werden. Die Nutzungen sollen konsequent auf Bedürfnisse der Bevölkerung abgestimmt werden und an den wichtigsten Alltagsrouten der Bewohnenden verortet werden. Wir streben eine Erhöhung des Nutzungspotenzials durch Innenverdichtung an, insbesondere in Höhe der Stadttore. Die unterschiedlichen Freiräume werden wertgeschätzt und gestärkt. Insgesamt entsteht so die Stadt der kurzen Wege.

STADTTOR SCHÜSSQUAI



Visualisierung A

STADTTOR GUIDO-MÜLLER-PLATZ



Visualisierung B

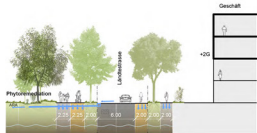
STADTTOR WEIDTEILE

DETAILS UND SCHLÜSSELSTELLEN

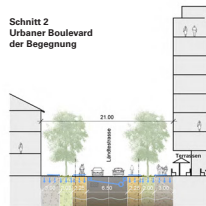


Visualisierung C

Schnitt 1 Bioklimatischer Seepark



Schnitt 2 Urbaner Boulevard der Begegnung



Schnitt 3 Guido-Müller-Platz



Schnitt 4 Linearer Park Weidteile



Schnitt 5 Vom Wald gesäumter Parkway



Projektname

Tissu urbain

Team

**Schneiter Verkehrsplanung AG
Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur GmbH
pool Architekten**

Mit der Rue des Caractères schlagen wir eine Transformation vor, die weit über eine klassische Strassensanierung hinausgeht: Der öffentliche Raum wird als tragendes Gerüst der urbanen Identität gestärkt. Statt Uniformität stehen die unterschiedlichen Charaktere der Quartiere und Strassenräume im Mittelpunkt. Neue Querungen, vielfältige Freiräume und gezielt gesetzte Aktivierungsorte verbinden Nachbarschaften und fördern soziale Durchmischung. Mikroklimatische Verbesserungen, grüne Infrastrukturen und feinmaschige Wegebeziehungen schaffen resiliente, nutzungs offene Stadträume. Der motorisierte Verkehr bleibt integriert, wird aber besser gesteuert und räumlich zurückhaltender geführt. Aufenthaltsqualität, lokale Kooperationen und die Verknüpfung mit dem Wasserraum der Zihl bilden die Basis einer robusten, flexiblen Entwicklung. Die Rue des Caractères wird so zum lebendigen Stadtraum, der Bewegung, Begegnung und Identität neu verknüpft.



Blick entlang Ländtstrasse in Richtung Kreisel Neuenburgerstrasse



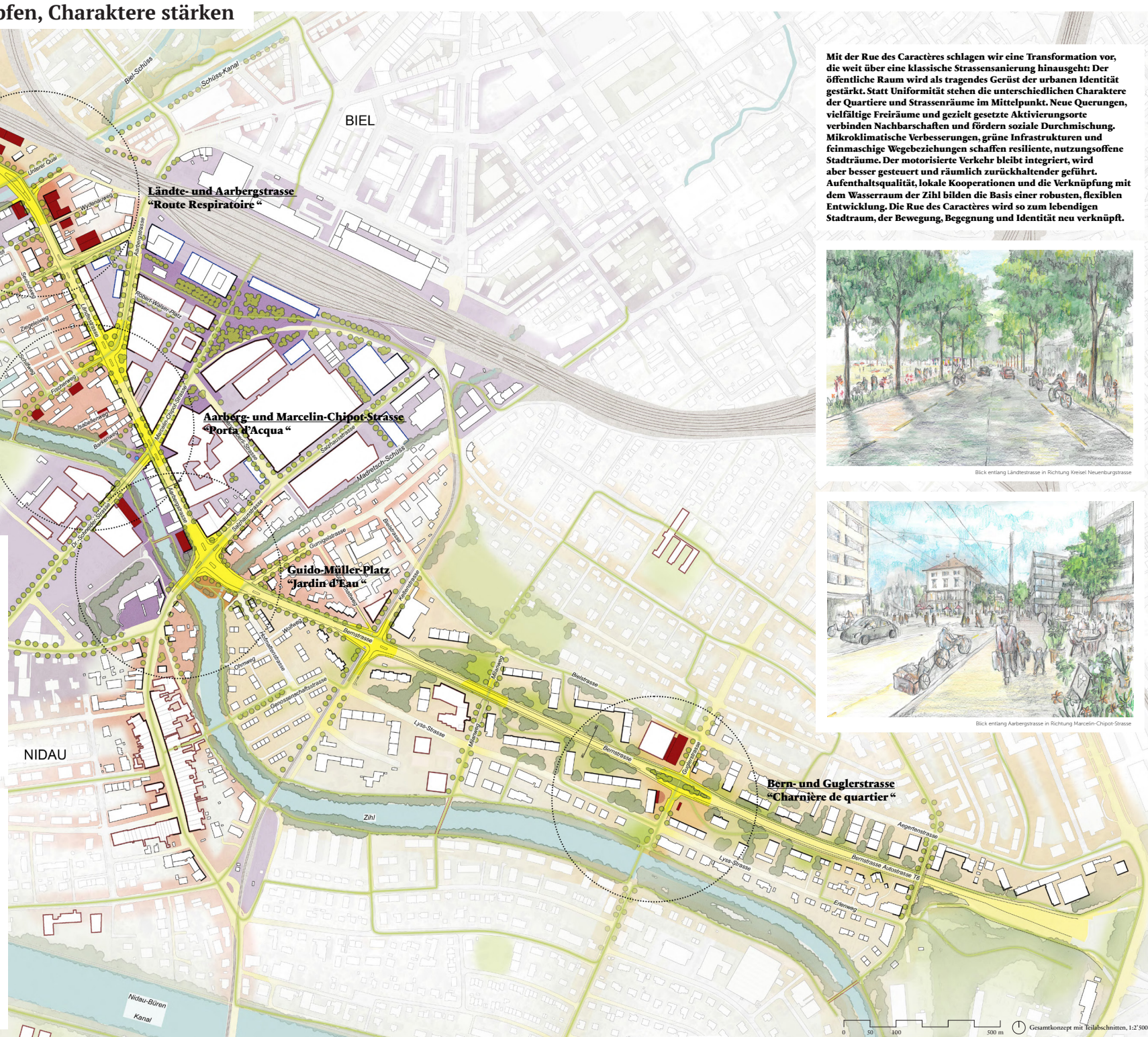
Blick entlang Aarbergstrasse in Richtung Marcellin-Chippot-Strasse



Blick entlang Bernstrasse in Richtung Guido-Müller-Platz



Blick entlang Bernstrasse in Richtung Guglerstrasse





„Rue des Caractères – Mehr als Strassenprojekt: Fokus öffentlicher Raum“

Die Rue des Caractères versteht sich als mehr als ein Strassenprojekt: Sie bietet die Chance, die Vielfalt der angrenzenden Quartiere, Räume und Nachbarschaften verdichtet, wobei die Heterogenität der Stadträume bewusst lesbar bleibt. So entsteht ein öffentlicher Raum, der Vielfalt in direkter Wechselwirkung mit seinem Umfeld steht. Die Strasse fungiert dabei nicht nur als Verbindung, sondern

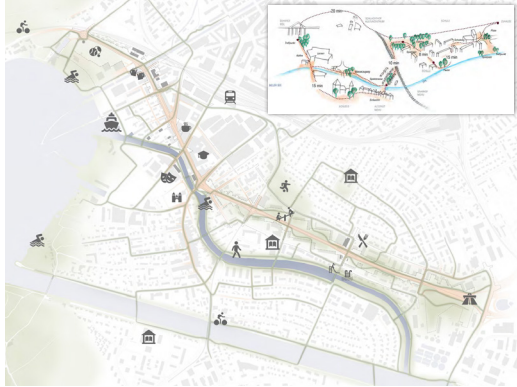
als gemeinsamer Raum, der Unterschiede anerkennt und Identitäten stärkt. Das städtische Gewebe wird durch prägnante Querbeziehungen und neue Aufenthaltsräume verdichtet, wobei die Heterogenität der Stadträume bewusst lesbar bleibt. So entsteht ein öffentlicher Raum, der Vielfalt in direkter Wechselwirkung mit seinem Umfeld steht. Die Strasse fungiert dabei nicht nur als Verbindung, sondern



„Social Mixer – Neue Brücken schlagen“

Die Rue des Caractères wird durch prägnante Knotenpunkte strukturiert: Orte, an denen Querungen, Aufenthaltsräume und Bewegungsnetze verdichtet werden. Die Strasse selbst bleibt das zentrale Rückgrat, doch ihr Charakter wird an diesen Schnittstellen neu interpretiert. Neue Querungen, sichere Übergänge und zwei zusätzliche Brücken über die Zhl schaffen mehr Durchlässigkeit und stärken die

Vernetzung der Quartiere. Auch angrenzende Projekte – etwa die verbesserten Querungen bei den Bahnhöfen im Rahmen des Nutzungskonzepts Bahnhof Biel – tragen zur übergeordneten räumlichen Verflechtung bei. An den Knoten verschränken sich Strasse, Freiraum und Mobilität zu urbanen Begegnungsorten. So wird die Rue des Caractères vom linearen Verkehrsraum zu einem lebendigen Stadtraum



„Park- und Gartenloops – Spaziergänge nicht nur für Eingeweihte“

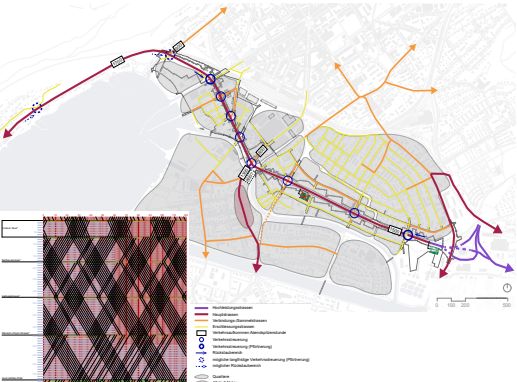
Wir verknüpfen prägnante Freiräume über die Gemeindegrenzen in einer ganzheitlichen Erzählung über die urbanen Identitäten und räumlichen Interaktionen. Diese lässt wiederum Rückschlüsse auf Siedlungsstruktur und Strassencharakter zu. Elemente des Nutzungskonzepts Bahnhof (Mosak, Platzquerung Ländstrasse) werden integriert.



Stadtklimatische Abschnitte mit mikroklimatischen Verknüpfungen und Identitäten bilden

Stadtklimatische Schlüsselgebiete sollen über den Projekt-Perimeter hinaus Beachtung finden, indem strategische Massnahmen übergeordnet miteinander koordiniert werden. Grundlage bilden Klimaprognosen für das Jahr 2060, bestehende Planungsstrategien (z.B. Bahnhofsgebiet) und die Standorte von Einrichtungen für vulnerable Bevölkerungsgruppen. Massnahmen zur Stärkung bestehender Grünflächen und Kaltluftentstehungsgebiete

sollen auch entlang der Gartenloops und wichtiger Verbindungswege greifen und identitätsstiftende (z.B. Vegetations) sowie verbindende (Grünkorridore) Elemente für die Quartiere schaffen. In prioritären Zonen steigern gezielte Interventionen an Bäumen, Belägen und Aussenräumen die Aufenthaltsqualität an neuralgischen Verkehrsknotenpunkten (durch Verschattung, Schattenspieldomänen, Verdunstung und technische Massnahmen). Im Vordergrund stehen



„Konzept motorisierter Individualverkehr zur Abend-spitzenstunde 2035“

In der Strukturkarte MIV ist als Diskussionsgrundlage ein Verkehrsmengengerüst festgehalten, welches sich an den heutigen Nachfragewerten nach orientiert. Am Übergang von der Autobahn im Bruggmoos ist in der die Siedlung hineinreichende Verkehr zu dosieren. Es wird mit einer Lichtsignalanlage jeweils nur so viel Verkehr in die Siedlung hineingelassen, wie am leistungsbestimmenden Knoten am Guido-Müller-Platz ohne Rückstaus bewältigt werden kann. Ob die Zufahrt auf der Westseite geöffnert werden muss, wird im Projekt noch detailliert zu klären sein.

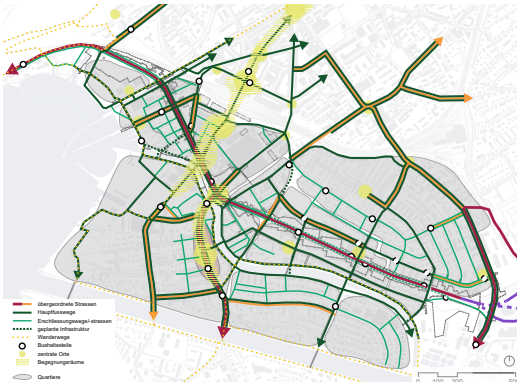
„Koordinierte Lichtsignalsteuerung“

Die vier Knoten im Abschnitt Schuss bis Guido-Müller-Platz liegen in einem regelmässigen Abstand. Mit einer koordinierten Verkehrssteuerung mit kurzen zwei-phasigen Abfolgen ist eine „Grüne Welle“ in beiden Richtungen mit Tempo 30 möglich.



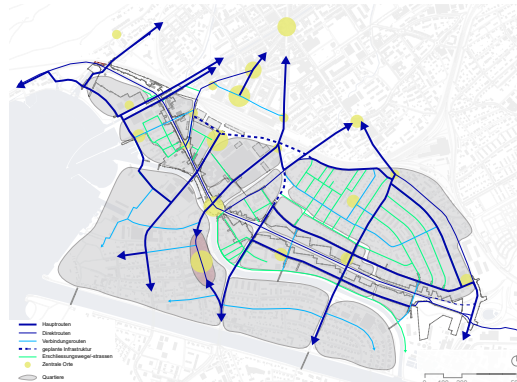
„Konzept ÖV-Netz“

Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden auf die zentralen Orte abgestimmt. Bushaltestellen werden dort platziert, wo die Menschen hinwollen, wo sie sich aufhalten und bewegen. Je nach Verlagerung der Buslinie 1 (heute 2) bekommt die Bernstrasse für den Fussverkehr eine neue Bedeutung. Die Buslinie 4 könnte neu über den Guido-Müller-Platz anstatt über Dr. Schneider-Strasse geführt werden, um die Dr. Schneider-Strasse als Fussweghauptachse und Begegnungsraum zu priorisieren.



„Zentrale Orte und Fussverkehrsnetz stärken“

Hauptfusswege verbinden zentrale Orte und schaffen Begegnungsräume, so im Korridor Guido-Müller-Platz/Nidau Altstadt und Marcelin-Chipot-Strasse/Bahnhof/Zentralplatz Biel.



„Zentrale Orte und Veloverkehrsnetz stärken“

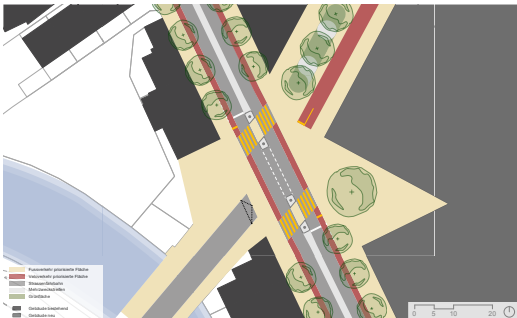
Haupttrouten verbinden zentrale Orte. Die Bernstrasse ist eine Nebenroute. Haupttrouten queren die Bernstrasse bei der Guglerstrasse, Kellenstrasse, Gungelstrasse, Dr. Schneider-Strasse, und am Schuss-Quai.



Ländstrasse / Unterer Quai 'Route Respiratoire'

Die Fahrbahnbreite und die Allee bleiben wie bestehend. Der Kreislauf Nebenwegstrasse soll für den Veloverkehr angepasst werden. Die Lichtsignalsteuerung bei der Schuss kann von

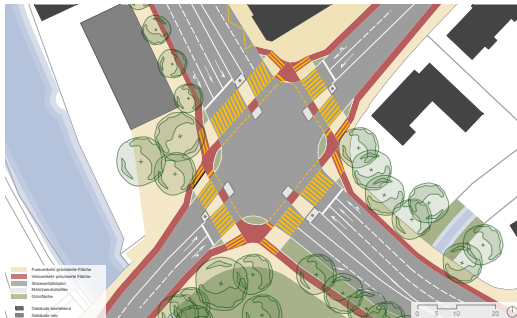
Velofahrenden über die Fussgängerflächen umfahren werden. Südlich der Schuss erhält die Ländstrasse einen neuen Querschnitt mit Mittelzone.



Aarbergstrasse / Marcelin-Chipot-Strasse 'Porta d'Acqua'

Pro Fahrtrichtung wird eine MIV Spur definiert, damit weitere Ansprüche wie adäquate Flächen für den Fussverkehr, Veloverkehr, Anlieferung, teilweise entsiegelte Bereiche und einzelne Bäume, umgesetzt werden können. Eine Mittelzone

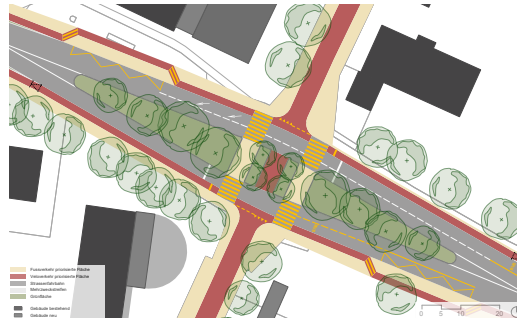
prägt den Strassenraum und enthält Abbiegespuren und Querungsteilen. Die Marcelin-Chipot-Strasse wird für den Fuss- und den Veloverkehr priorisiert und die Dr. Schneider-Strasse kann zur



Guido-Müller-Platz 'Jardin d'Éau'

Der höchstbelastete und somit leistungsbestimmende Knoten erhält mehreren Abbiege-Spuren pro Fahrtrichtung, um die Leistungsfähigkeit der projektierten Verkehrsmengen weiterhin zu gewährleisten. Rundherum werden einheitliche Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und den Veloverkehr

angeboten. Dies umfasst die Aufwertung bestehender städtischer Strukturen und Freiräume, um deren Identität und Funktionalität langfristig zu sichern. Dies umfasst die Aufwertung bestehender städtischer Strukturen und Freiräume, um deren Identität und Funktionalität langfristig zu sichern.



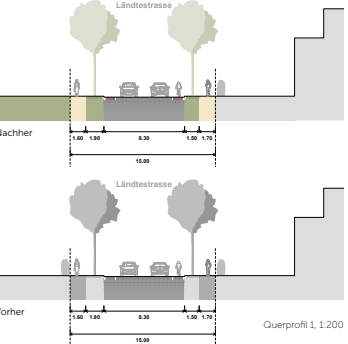
Bernstrasse / Guglerstrasse 'Charnière de quartier'

Die Guglerstrasse wird für den Fuss- und den Veloverkehr priorisiert ausgebaut. Denkbar sind beschränkte Zufahrten zur Quartierschliessung. Die Querung der Bernstrasse

wird mittels Lichtsignalanlage ebenerdig erfolgen. Die angrenzenden Quartiere sind verkehrsberuhigt

Lndte-/Aarbergstrasse als "Route Respiratoire" – Ein Strassenraum zwischen Infrastruktur und Quartiersleben

Die Route Respiratoire beschreibt die robuste, schrittweise Umgestaltung einer stark belasteten Durchgangsstrasse im Quartier. Die Verkehrsbelastung bleibt bestehen, doch durch angepasste Querschnitte, Tempo 30 im zentralen Abschnitt und gezielte Querungsmassnahmen wird der Raum quer zur Hauptachse besser durchlässig – insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Der Begriff "atmend" verweist auf zwei köstliche Prinzipien: eine Abfolge von Verdichtung und Öffnung – räumliche Kompression und Weite – sowie die starke Integration grüner Infrastrukturen, die das Mikroklima verbessern und neue Aufenthaltsqualitäten schaffen. Bestehende Elemente wie Vrozonen, die Tankstelle oder die lange Geduldefucht an der Ländtestrasse werden pragmatisch eingebunden – die Entwicklung bleibt robust und in Etappen umsetzbar. kologisch qualifizierte Randbereiche, Begrünung und Entsiegelung fördern

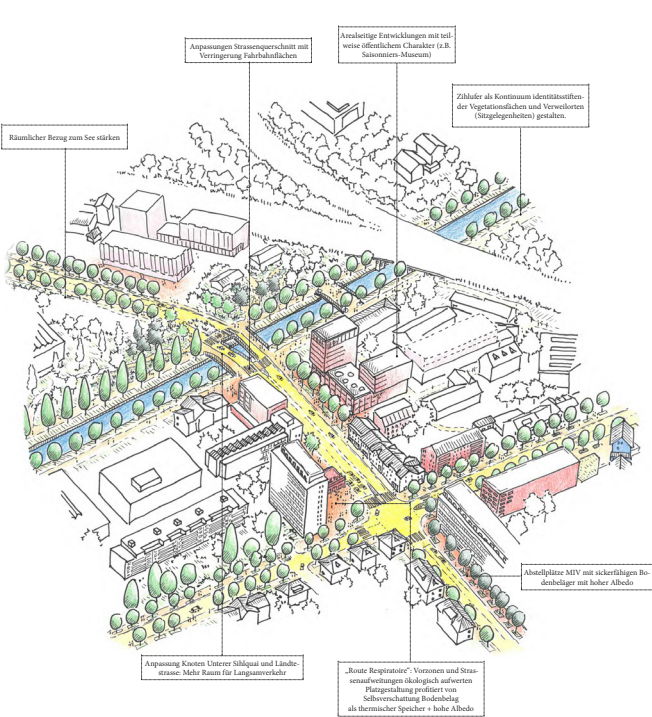


Guido-Müller-Platz als „Jardin d'Eau“ – Frei- und Verkehrsraum am Wasser

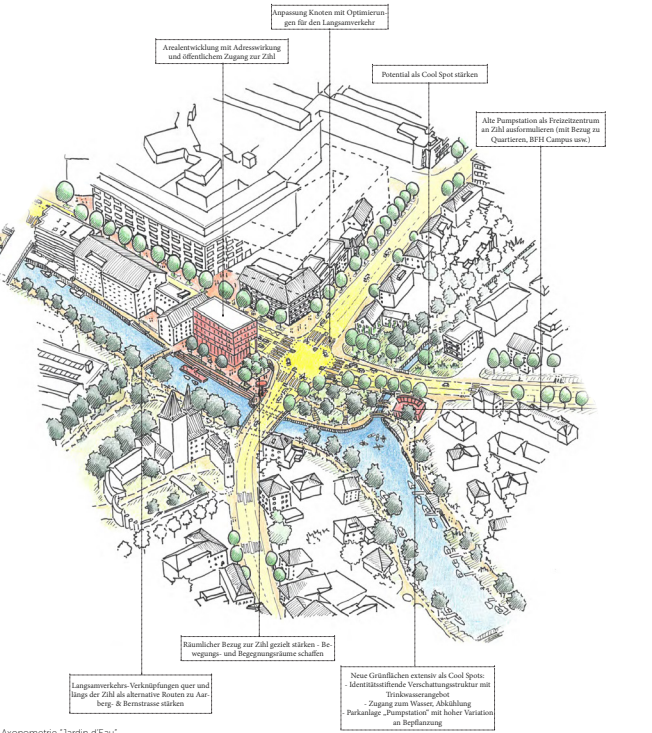
Unter Jardins d'Eau wird eine mögliche Entwicklungsperspektive für den nahe zur Rue de Caractères gelegenen Raum entlang der Zihl verstanden: eine ökologische thematisch gestalteter Freiraum – als lineares Band lesbar – welche die stdtrumliche Qualität, ökologische Vielfalt und klimaessentielle Nutzung stärkt. Die Idee fördert differenzierte Zugänge zum Wasser, ermöglicht temporäre Nutzungen und macht die Zihl als landschaftliches Element besser erfahrbar. Der Guido-Müller-Platz nimmt dabei eine Schlüsselfunktion ein: Als historischer Grenz- und Verbindungsort zwischen Biel und Nidau sowie als Raum, an dem Aarberg- und Bernstrasse, die Zihl und die Madresch-Schlss aufeinandertreffen, bietet er Potential für eine dichte Verknüpfung von Freiraum, Verkehr und Geschichte.



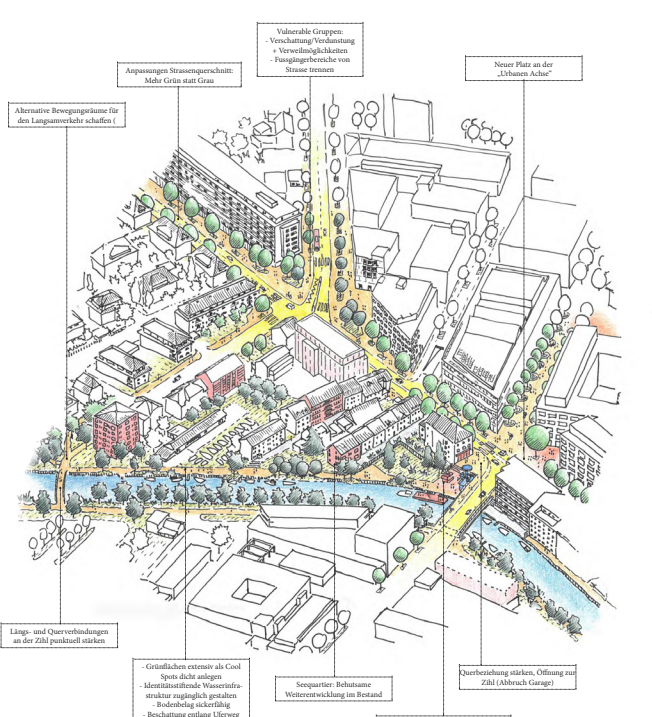
Guido-Müller-Platz. Situation heute: - Starke Belastung/Zerschneidungseffekte durch die MVV-Stürme - Siedlungsstruktur und den verkehrlichen Aspekten untergeordnet



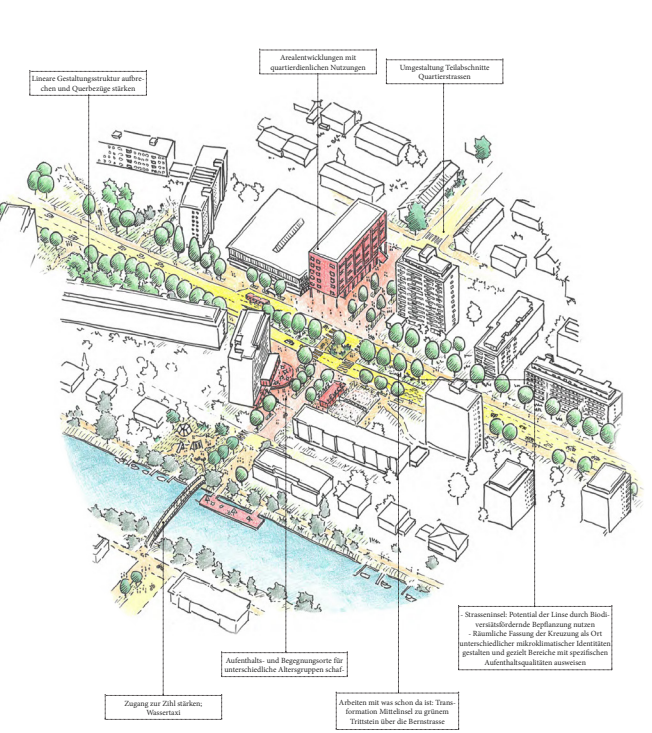
Axonometrie "Route Respiratoire" (im Bereich Ländtestrasse)



Axonometrie "Jardin d'Eau" (im Bereich Guido-Müller-Platz)



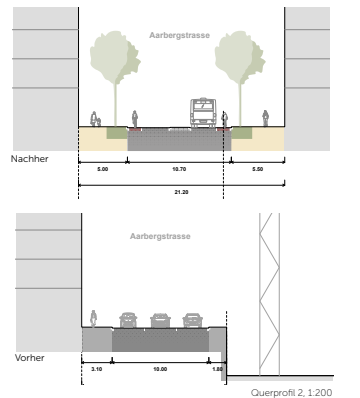
Axonometrie "Porta d'Acqua" (im Bereich Aarbergstrasse)



Axonometrie "Charnière de quartier" (im Bereich Bernstrasse)

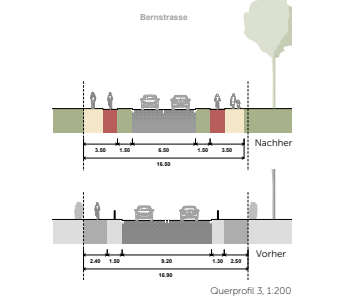
Aarberg- und Marcelin-Chipot-Strasse als „Porta d'Acqua“ – Ein Verbindungsort für Stadt, Wasser und Mobilität

Im Übergang zwischen Bahnhof Biel, Sequartier und BFH-Campus entsteht mit der Porta d'Acqua ein neuer Stadtraum mit hoher Adresswirkung. Der heute verkehrsdominierte Knoten an der Aarbergstrasse wird zu einem lebendigen, vernetzten Ort: Quartieren für den Fuss- und Veloverkehr werden verbessert, mehr Sicherheit und ein durchlässiger Stadtraum. Ein angepasster Strassenquerschnitt ermöglicht ökologische Aufwertungen – mehr Grün statt Grau. Mit dem Abruch der bestehenden Garagenanlage kann entlang der "Urbanen Achse" ein neuer Platz entstehen. Als Bestandteil des Nutzungskonzepts Bahnhof Biel wird dieser Raum zur neuen Porta d'Acqua – ein Tor zum Wasser, zur Stadt und zur Region. Die räumliche Öffnung zur Zihl schafft Sicht- und Wegebeziehungen und macht den Wasserraum wieder einsehbar. Die Weiterentwicklung des angrenzenden Sequartiers erfolgt behutsam auf Basis bestehender Strukturen. ffentliche Räume und barrierefreie Zugänge fördern Inklusion und Aneignung. Ein fernmssiges Wegnetz ("Garten-Loop") ergänzt die Mobilittsstruktur und stärkt alternative Bewegungsräume zwischen Quartier, Campus und Bahnhofsgelbete.



Bern- und Guglerstrasse als „Charnière de quartier“ – Quer denken, Stadtraum schaffen

Die Bernstrasse wirkt im Bereich der Weidteile und in Madresch Sud heute als starke räumliche Barriere. Mit der Charnière de quartier wird dieser Übergangsraum neu interpretiert: Absegebeziehungen von und zur Guglerstrasse werden aufgehoben, die bestehende Personenunterführung entfallt. Stattdessen wird eine neue, ebenerdige Querung geschaffen – bersichtlich, sicher und barrierefrei. Die bisherige Trennung wird damit räumlich wie wahrnehmbar reduziert. Indirekt wird so auch der Zugang zur Zihl gestärkt, die als attraktiver Freiraum künftig besser erreichbar ist. Die Quartiere und die Schnellstrasse wurden historisch nie aueinander ausgerichtet – diese voneinander abgewandte Beziehung wird nicht grundsätzlich infrage gestellt. Stattdessen liegt der Fokus auf der besseren Nutzung der grosszügigen Zwischenräume zwischen den Bauten: Aufenthaltsbereiche und niederschwellige öffentliche Nutzungen entlang der neuen Quartierachse senkrech zur Bernstrasse fördern soziale Durchmischung.

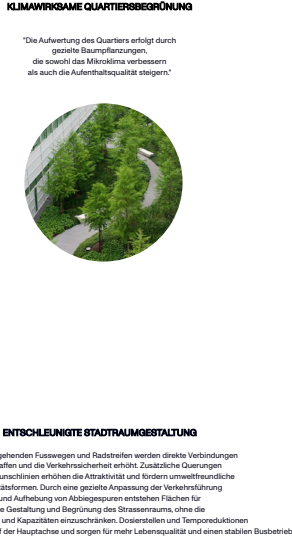
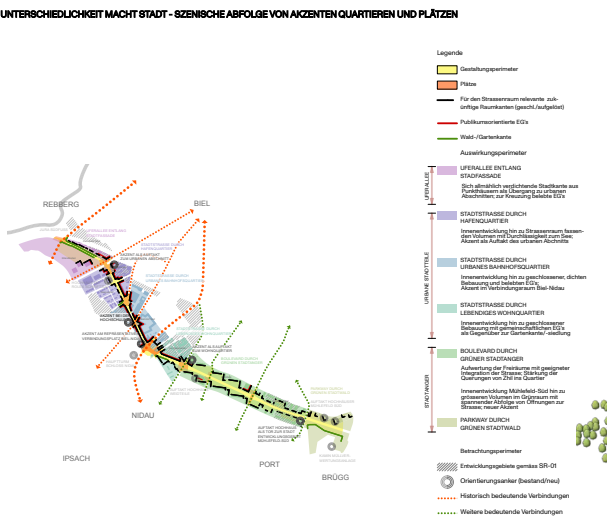
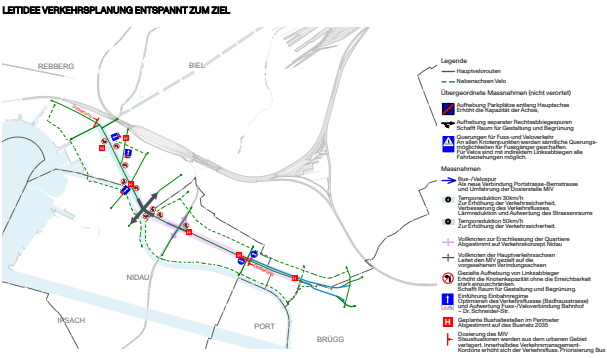


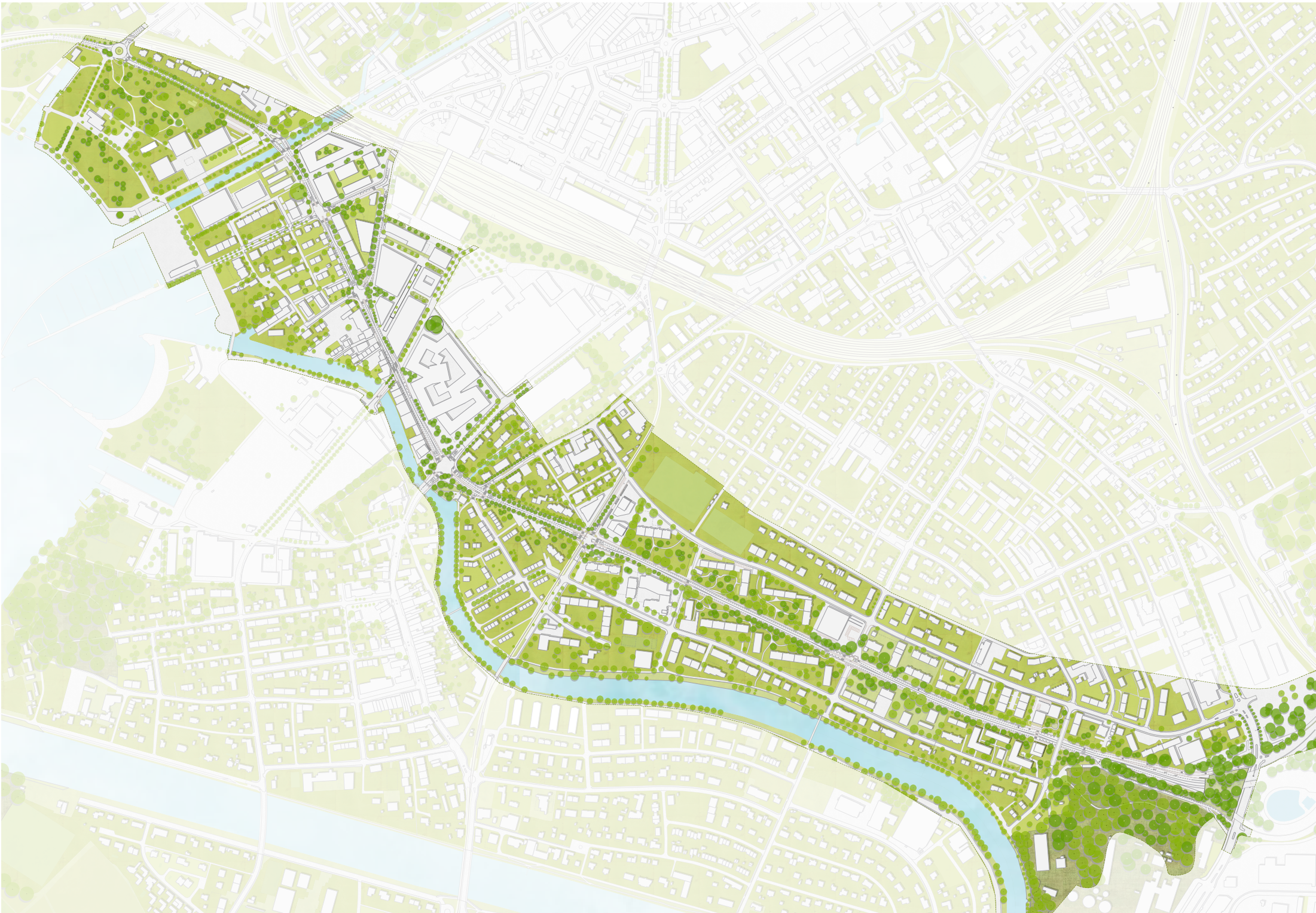
Projektname

Fil vert

Team

**Rapp AG
YellowZ Urbanism Architecture AG
Westpol Landschaftarchitektur GmbH**







1. Obere Landstrasse

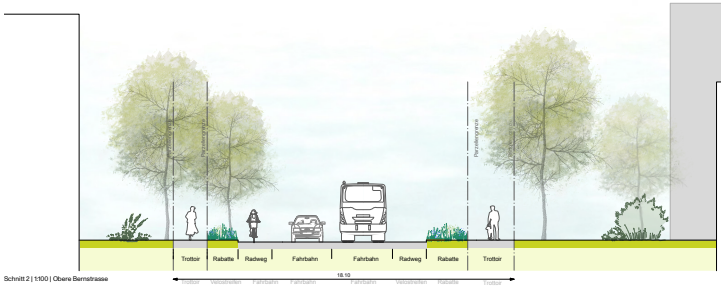
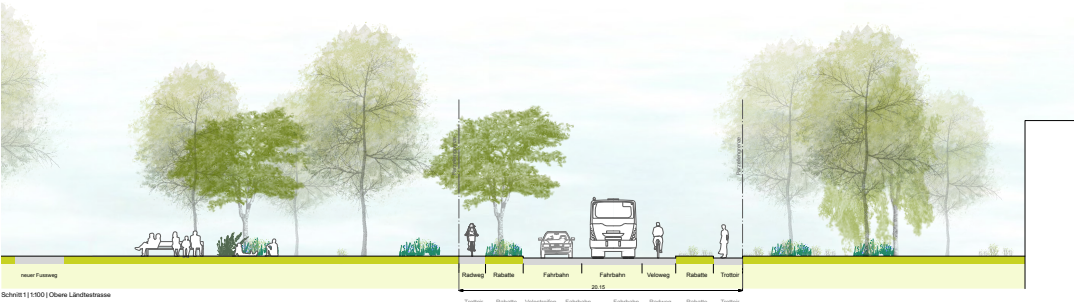
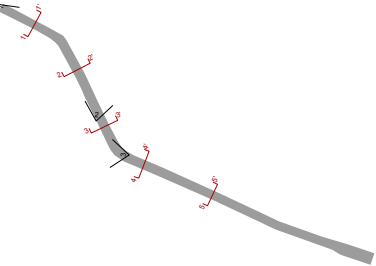


2. Aarbergstrasse bei der FH



3. Guido Müller Platz

„Angestrebt wird die Schaffung eines lebendigen und ökologisch gestalteten Wohnquartiers, das soziale Begegnungen begünstigt und einen verantwortungsvollen, nachhaltigen Umgang mit dem öffentlichen Raum fördert.“



Schnitt 3 | 1:100 | Aarbergstrasse bei der FH



Schnitt 4 | 1:100 | Obere Bernstrasse



Schnitt 5 | 1:100 | Untere Landstrasse