

Studienauftrag nach SIA 143
mit Präqualifikation



Kanton Bern, Stadt Biel, Stadt Nidau
Studienauftrag Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse



Programm

29. April 2024

Inhalt

1	Einleitung.....	1
1.1	Ausgangslage.....	1
1.2	Ziele des Verfahrens.....	2
1.3	Resultat Präqualifikation	3
2	Durchführung Studienauftrag.....	4
2.1	Auftraggeberin und Verfahrensbegleitung.....	4
2.2	Verfahrensart.....	4
2.3	Modalitäten der Durchführung.....	5
2.4	Entschädigung der Teams	5
2.5	Beurteilungsgremium	6
2.6	Information der Öffentlichkeit / Partizipation	6
2.7	Weiterbearbeitung	8
2.8	Urheberrecht.....	8
2.9	Publikation	8
2.10	Verbindlichkeit	9
2.11	Streitfälle.....	9
2.12	Vertraulichkeit.....	9
2.13	Verlängerung	9
3	Ablauf und Termine	10
4	Planungsgrundlagen und Rahmenbedingungen	11
5	Aufgabenstellung	12
5.1	Entwicklungsraum.....	12
5.2	Grundsätze	13
5.3	Anforderungen	14
6	Verlangte Arbeiten.....	26
6.1	Abgabe Zwischenresultat: Leitidee Fokus auf Raum	26
6.2	Schlussabgabe: Freiraum- und Verkehrskonzept	26
7	Beurteilung	28
7.1	Vorprüfung.....	28
7.2	Beurteilungskriterien	28
8	Genehmigung und Unterzeichnung	29
	Anhang Grundlagenliste	30

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse ist heute ein Verkehrsraum mit rund 20'000 Fahrzeugen pro Tag, der das städtische Gefüge zerschneidet. Es besteht Handlungsbedarf, den städtischen, heute vom Verkehr dominierten Strassenraum mit den umliegenden Quartieren zu vernetzen und für alle Nutzenden zugänglich zu gestalten.

Zwischen der Bieler Seenvorstadt und Nidau besteht eine Netzlücke im Nationalstrassennetz. Als Konsequenz fährt auch der Durchgangsverkehr zwischen Solothurn und Neuenburg über die Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse. Mit der Planung der A5 Westumfahrung von Biel/Bienne sollte diese Netzlücke geschlossen werden. Gegen das Ausführungsprojekt formierte sich starker Widerstand. Als Reaktion wurde eine Dialoggruppe gebildet. Schlussendlich wurde Ende 2020 das Projekt Westast der A5-Umfahrung Biel abgeschrieben. Gleichzeitig beschlossen die Behörden, die Empfehlungen aus dem Dialogprozess weiter zu bearbeiten.

Die neu gegründete übergeordnete Projektorganisation «Espace Biel/Bienne. Nidau» nimmt nun die Bearbeitung der Empfehlungen aus dem Dialogprozess an die Hand und stellt dabei die nötige Partizipation sicher (www.espace-bbn.ch).

Nebst Planungen mit einem langfristigen Zeithorizont sind für stark vom Verkehr beeinträchtigte Abschnitte kurz- bis mittelfristige Lösungen zu bearbeiten. Einen derartigen Handlungsbedarf weist die Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse auf. Die heutige Strasse zerschneidet die Quartiere und beeinträchtigt die Lebensqualität. **Es gilt eine Lösung für die verträgliche Gestaltung und Anbindung dieser Achse und die angrenzenden Räume zu finden und diese in einem mittelfristigen Zeithorizont etappenweise umzusetzen.** Die Achse übernimmt dabei aktuell wie auch künftig eine bedeutende Verkehrsfunktion – es ist bei der Lösungsfindung vom heutigen Verkehrsaufkommen auszugehen.

Im Rahmen des vorliegenden Vorhabens findet ein Partizipationsprozess statt [Kap. 2.6]. Zudem hat durch Mitglieder des Stadtlabors Biel/Bienne für den Teilbereich der Weidteile eine städtebauliche und sozialräumliche Auseinandersetzung stattgefunden [Planungsgrundlage GS-02].

Der geeignete Lösungsvorschlag in Form eines Freiraum- und Verkehrskonzeptes als Grundlage für ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (VBGK) wird über einen Studienauftrag und im Dialog mit dem Beurteilungsgremium und der Bevölkerung (Partizipation) entwickelt. Für den Studienauftrag werden vier Teams beauftragt. Das Ergebnis des Verfahrens nach Abschluss des Studienauftrages ist ein zur Weiterbearbeitung empfohlenes Konzept, das im Folgeauftrag zu mehreren

Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepten (VBGK) auf der Achse (Perimeter 1) weiterentwickelt wird und die Grundlage für eine etappenweise Umsetzung bildet.

1.2 Ziele des Verfahrens

Mit dem Studienauftrag sollen für die Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse als eine der zentralen Hauptverkehrsachsen in der Agglomeration kurz- bis mittelfristig realisierbare Lösungen für die Strassenräume aus einer gesamtheitlichen Sicht (Städtebau, Freiraum, Gesamtverkehr, Sozialraum, wirtschaftliche Bedeutung etc.) aufgezeigt werden.

Gestützt auf die öffentliche Bedürfniserhebung an die Achse wurden für das vorliegende Verfahren Ziele formuliert und gestützt auf eine öffentliche Umfrage (Partizipation Phase 2) präzisiert:

- Verbesserung der Lebensqualität für die entlang der Achse lebende und sich bewegende Bevölkerung
- Mit Querungsmöglichkeiten der Achse vorrangig für den Fuss- und Veloverkehr soll eine bessere Anbindung der Strasse an die Quartiere und eine bessere Vernetzung der Quartiere erreicht werden.
- Aufwertung des Strassenraums, sowie der angrenzenden Gebiete und somit Schaffung attraktiverer Verhältnisse zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und der ökologischen Aufwertung von Restflächen.
- Regulierende Wirkung beim Durchgangsverkehr erreichen und Mehrverkehr in den Quartieren vermeiden (bezogen auf Motorisierten Individualverkehr).
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrende und zu Fuss Gehende, sowie der sozialen Sicherheit für alle Nutzergruppen.
- Vorschlag einer ökologisch, sozial und wirtschaftlich nachhaltigen Lösung.

1.3 Resultat Präqualifikation

Im Rahmen der Präqualifikation sind zehn Bewerbungen eingegangen. Das Beurteilungsgremium hat am 26. März 2024 die Beurteilung der Bewerbungen vorgenommen und vier Teams zur Teilnahme am Studienauftrag ausgewählt. Die interdisziplinär zusammengesetzten Teams decken mindestens die Fachbereiche Verkehrsplanung, Landschaftsarchitektur und Städtebau ab.

Folgende vier Teams nehmen am vorliegenden Studienauftrag teil (Reihenfolge alphabetisch):

Team 1

- Metron Bern AG (Federführung)
- Raum404 GmbH
- Naomi Zürcher (Expertin)

Team 2

- mrs partner ag (Federführung)
- Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG
- Berchtoldkrass Space&Options Raumplanung, Stadtplanung, Partnerschaft

Team 3

- Rapp AG (Federführung)
- YellowZ Urbanism Architecture AG
- Westpol Landschaftsarchitektur

Team 4

- Schneiter Verkehrsplanung AG (Federführung)
- Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH
- pool Architekten

2 Durchführung Studienauftrag

2.1 Auftraggeberin und Verfahrensbegleitung

Auftraggeberinnen für den Studienauftrag sind das Tiefbauamt des Kantons Bern, die Stadt Biel und die Stadt Nidau. Sie werden durch die Projektleitung vertreten, welche wie folgt zusammengesetzt ist:

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern,
Kreisoberingenieurin, Claudia Christiani
Tiefbauamt Oberingenieurkreis III, Kontrollstrasse 20, 2501 Biel/Bienne

Stadtplanung Biel
Leiterin Stadtplanung, Florence Schmoll
Zentralstrasse 49, 2501 Biel

Infrastruktur Stadt Nidau
Abteilungsleiterin, Anna Steuri
Schulgasse 2, Postfach 240, 2560 Nidau

Die Auftraggeberinnen werden von der ecoptima ag unterstützt, welche das Verfahrenssekretariat sowie die planerischen Aufgaben in der Projektleitung übernimmt. Für Arbeiten im Bereich Kommunikation unterstützt die virus Ideenlabor AG und im Bereich der Partizipation die Idee 21.

Kontakt Daten Verfahrensbegleitung

ecoptima ag
Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon: + 41 31 310 50 80

Ansprechperson:
Petra Klima
Telefon: + 41 31 310 50 42
E-Mail: info@rue-de-caracteres.ch

2.2 Verfahrensart

Präqualifikation

Gemäss dem Gesetz über den Beitritt zur Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 08.06.2021 (IVöBG), der Verordnung zur Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöBV) vom 17.11.2021 und der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB 2019) vom 15.11.2019 hat die Bau- und Verkehrsdirektion die Konkurrenz für die Präqualifikation des nachfolgend beschriebenen Studienauftrags das offene Verfahren durchgeführt.

Studienauftrag mit vier Teams

Es wird ein einstufiger Studienauftrag mit vorgeschalteter Präqualifikation durchgeführt. Es gilt die Ordnung für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge SIA 143, Ausgabe 2009.

2.3 Modalitäten der Durchführung

Sprache

Die Sprachen des Studienauftrages sind sowohl Deutsch und Französisch (beides sind Amtssprachen der zweisprachigen Stadt Biel). Die Unterlagen (Programm, Fragebeantwortung usw.) werden in deutscher Sprache abgegeben, gewisse Grundlagen sind nur auf Französisch verfügbar. Es wird von den Teilnehmenden verlangt, dass sie beide Sprachen mündlich wie schriftlich verstehen.

Die Beiträge der teilnehmenden Teams sowie deren Präsentationen können sowohl in deutscher wie in französischer Sprache verfasst werden. Die Diskussionen im Rahmen der Zwischenbesprechung werden zweisprachig geführt, wobei sich jeder in der Sprache seiner Wahl ausdrücken darf (keine Übersetzung).

Anonymität

Sämtliche Abgaben im Verfahren sind anonymisiert einzureichen, damit diese zu Partizipationszwecken verwendet werden können. Die Meinungen aus der Öffentlichkeit werden unabhängig zu thematischen Schwerpunkten aus der Zwischenbesprechung eingeholt (vgl. Kap. 2.6). Dieses berücksichtigt die Ergebnisse zu Handen der Formulierung der Empfehlungen bezüglich des weiteren Vorgehens. Ebenso werden die Schlussresultate des Studienauftrages als Grundlage für die öffentliche Partizipation verwendet.

2.4 Entschädigung der Teams

Die Teams erhalten nach der Zwischenbesprechung pauschal je CHF 30'000.– inkl. Nebenkosten und MwSt vergütet. Nach der Schlussabgabe und Teilnahme an der Schlusspräsentation stehen den teilnehmenden Teams je weitere CHF 30'000.– inkl. Nebenkosten und MwSt als Pauschalentschädigung zu.

2.5 Beurteilungsgremium

Die Beurteilung der Bewerbungen erfolgt durch das Beurteilungsgremium des Studienauftrages:

Sachmitglieder

- Claudia Christiani, Kreisoberingenieurin, Bau und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, Tiefbauamt
- Florence Schmoll, Leiterin Stadtplanung, Stadt Biel
- Anna Steuri, Abteilungsleiterin Infrastruktur, Stadt Nidau

Ersatzmitglieder

- Manuela Jennings, Abteilungsleiterin zentrale Dienste Nidau
- Gabriele Leonardi, Leiter Dienststelle Verkehr, Abteilung Infrastruktur Stadt Biel

Fachmitglieder

- Stephan Erne, movaplan, Fachkompetenz Verkehrsplanung / Verkehrsingenieurswesen (Vorsitz)
- Aline Renard, TRANSITEC, Fachkompetenz Verkehrsplanung / Verkehrsingenieurswesen
- Monika Schenk, uniola AG, Fachkompetenz Landschaftsarchitektur / Siedlungsökologie
- Simon Kretz, Salewski Nater Kretz AG, Fachkompetenz Städtebau

Ersatzmitglieder

- Arthur Stierli, ecoptima ag, Geograf Raumplaner FSU

Experten

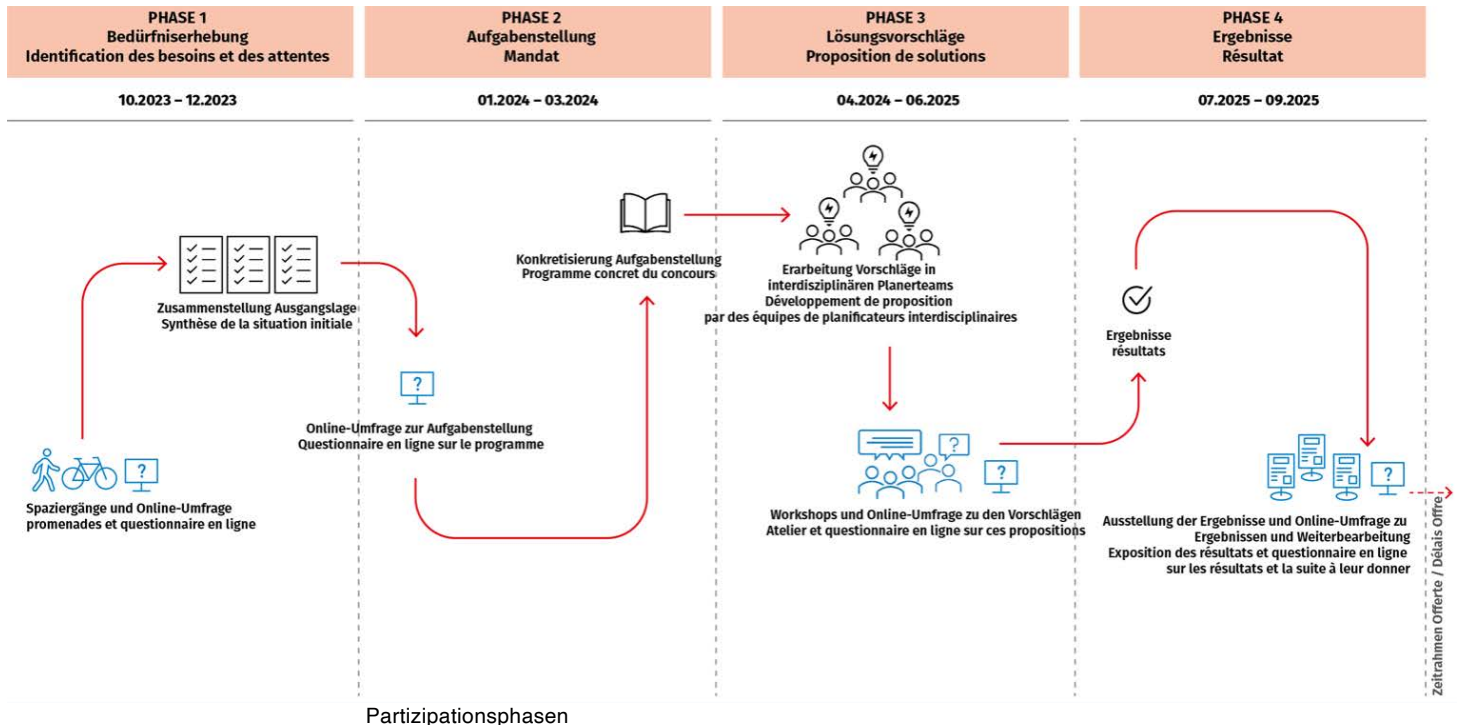
- Matthias Drilling, Institut Sozialplanung, Organisationaler Wandel und Stadtentwicklung, Hochschule für Soziale Arbeit FHNW, Experte Soziologie

Für den Studienauftrag können weitere Expertinnen und Experten ohne Stimmrecht beigezogen werden (z.B. Experte Strassenlärm, Vertretung Gemeinde Brugg). Sie wirkten bei der Präqualifikation nicht mit.

2.6 Information der Öffentlichkeit / Partizipation

Das vorliegende Projekt begleitet seit Projektstart im Herbst 2023 eine wiederkehrende Partizipation, welche das Vorhaben von der Analyse bis zur

Erarbeitung des Konzeptes begleiten. Die Partizipation ist in den bestehenden Prozess eingebettet. Die Teams sind der Lenkung durch das Beurteilungsgremium unterstellt und haben diese zu akzeptieren.



Partizipationsphasen

Im Vorfeld haben zwei Partizipationsrunden (Phase 1 und 2) stattgefunden. In Phase 1 wurde anhand von Spaziergängen im Perimeter und Umfragen die Bedürfnisse erhoben [Planungsgrundlage GS-01]. In der Phase 2 wurde der Bevölkerung gezeigt, welche Ziele für das Projekt aus der Bedürfniserhebung für den Studienauftrag aufgenommen werden konnten. Gestützt auf eine Onlineumfrage wurden diese Ziele angepasst [Kap. 1.2]. Die ersten beiden Partizipationsphasen dienen der Abklärung der Bedürfnisse aus der Öffentlichkeit, um ein möglichst breit abgestütztes und fundiertes Programm für das vorliegende Verfahren zu erhalten. Im vorliegenden Programm sind die Resultate beider Partizipationsphasen berücksichtigt.

Parallel zum Studienauftrag wird die Phase 3 der Partizipation durchgeführt und es werden die anonymisierten Zwischenresultate der Teams aus der Zwischenpräsentation vorgestellt, um die Rückmeldung zu erhalten, was aus der Sicht der Bevölkerung erfasst worden ist und was fehlt. Inputs aus der Partizipation fliessen einerseits in die Empfehlungen des Beurteilungsgremiums; andererseits werden sie in aufbereiteter Form an die Teams übermittelt. Die Empfehlungen zu Händen der Teams und nötige Entscheide werden vom Beurteilungsgremium formuliert.

Eine vierte und letzte Partizipationsphase findet nach dem Entscheid des Beurteilungsgremiums statt. Es wird das Ergebnis des Verfahrens präsentiert, diskutiert und Empfehlungen / Erkenntnisse an die Städte Biel und Nidau, sowie den Kanton Bern formuliert. Allfällige zu prüfende Hinweise zur Weiterbearbeitung werden separat zum Schlussbericht festgehalten.

2.7 Weiterbearbeitung

Die Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern in Rücksprache mit den Städten Biel und Nidau beabsichtigt das Siegerteam mit der Ausarbeitung eines Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (VBGK) über den Abschnitt Bernstrasse bis und mit Guido-Müller-Platz zu beauftragen. Parallel dazu beabsichtigt die Stadt Biel das Siegerteam mit der Ausarbeitung eines Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (VBGK) über den Abschnitt Aarbergstrasse-Ländtestrasse zu beauftragen.

Der Auftrag zur Weiterbearbeitung der beiden VBGK wird dem Siegerteam erteilt.

Für nicht in diesem Verfahren ausgeschriebenen Fachgebiete beschafft die Bauherrschaft die Dienstleister in separaten Verfahren (nach öffentl. Beschaffungswesen). Das gilt insbesondere für den Bereich des Bauingenieurwesens.

Bei wesentlichen Programmverstössen bleibt Art. 22 SIA-Ordnung 143 (2009) vorbehalten. Hervorragende Beiträge, die wesentliche Verstösse gegen die Programmbestimmungen aufweisen, können ebenfalls zur Weiterbearbeitung empfohlen werden, sofern die Entscheidung von mindestens 3/4 der Stimmberechtigten des Beurteilungsgremiums sowie von allen Vertreterinnen der Auftraggeberinnen (Kanton, Stadt Biel, Stadt Nidau) getragen wird.

Für die weitere Arbeit mit dem Siegerteam wird vom Team eine Offerte zum Leistungsverzeichnis gem. Ordnung SIA 118 eingeholt.

2.8 Urheberrecht

Bei allen Beiträgen verbleibt das Urheberrecht an den eingereichten Beiträgen bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Die teilnehmenden Teams sichern zu, dass mit ihrem Beitrag keine Rechte Dritter, insbesondere Urheberrechte, verletzt werden. Die eingereichten Unterlagen des Siegerprojekts gehen in das Eigentum der Auftraggeberinnen Kanton Bern, Stadt Biel und Stadt Nidau über. Eine allfällige Publikation der Beiträge durch die Veranstalterinnen erfolgt unter vollständiger Angabe der Verfasserinnen / der Verfasser. Ein spezielles Einverständnis ist nicht nötig.

2.9 Publikation

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind nach Abschluss des Verfahrens – das Einverständnis der Veranstalterin vorausgesetzt – berechtigt, ihren Beitrag nach erfolgter Ausstellung zu veröffentlichen. Das Datum wird den Teams noch bekannt gegeben. Dabei sind die Veranstalterinnen und die Verfasserin/der Verfasser bzw. die Verfassergruppe stets zu nennen.

2.10 Verbindlichkeit

Die Bestimmungen des Programms zum Studienauftrag und die Fragenbeantwortung sind für die Auftraggeberinnen, das Beurteilungsgremium und die Teilnehmenden verbindlich. Mit der Teilnahme am Studienauftrag anerkennen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Bedingungen des Verfahrens sowie die Entscheide im Ermessensbereich des Beurteilungsgremiums.

2.11 Streitfälle

Entscheide des Beurteilungsgremiums in Ermessensfragen können nicht angefochten werden. Für Streitfälle, die nicht durch eine Mediation gütlich beigelegt werden können, sind die ordentlichen Zivilgerichte zuständig. Gerichtsstand ist der Kanton Bern.

2.12 Vertraulichkeit

Die teilnehmenden Bearbeitungsteams und alle Mitglieder des Beurteilungsgremiums verpflichten sich, über das Verfahren und die Aufgabenstellung Stillschweigen zu wahren und sämtliche Unterlagen vertraulich zu behandeln.

Insbesondere dürfen während dem laufenden Verfahren keine Angaben zu Verfahren und Aufgabenstellung an die Öffentlichkeit gelangen (so z.B. auch nicht auf den Homepages der jeweiligen Firmen). Die Auftraggeberinnen setzen den Zeitpunkt der Veröffentlichung der Ergebnisse fest. Bis zu diesem Zeitpunkt dürfen keine Informationen veröffentlicht werden.

Die Information der Öffentlichkeit über das vorliegende Verfahren ist alleinige Sache der Auftraggeberinnen.

2.13 Verlängerung

Die Verlängerung des Studienauftrags mit einer optionalen Bereinigungsstufe und separater Entschädigung gem. Art. 5.4 Ordnung SIA 143 (2009) bleibt vorbehalten.

3 Ablauf und Termine

Studienauftrag	– Ausgabe Unterlagen	29.4 2024	
	– schriftliche Fragestellung	10.5.2024	
	– schriftliche Fragebeantwortung	24.5. 2024	
	– Abgabe Zwischenresultat	22.8.2024	
	– Zwischenpräsentation (1 Tag)	4.9.2024	
	– Öffentliche Partizipation zu anonymisierten Zwischenresultaten	10.2024	ohne Teams
	– Beurteilung Zwischenresultat und Empfehlungen für Weiterbearbeitung	21.11.2024	ohne Teams
	– Ausgabe Bericht mit Erkenntnissen für die Weiterbearbeitung	13.1.2025	
	– Veranstaltung Erläuterung Bericht (2 Std.)	22.1.2025	
	– schriftliche Fragestellung	5.2.2025	
	– schriftliche Fragebeantwortung	26.2.2025	
	– Schlussabgabe	1.5.2025	
	– Schlusspräsentation, -beurteilung und Entscheid (1 Tag)	13.5.2025	wird anschliessend schriftlich mitgeteilt
	– Ausstellung Resultate	August 2025	

Fragestellung/-beantwortung

Die Fragen zur Aufgabe und zu den Randbedingungen sind per E-Mail mit dem Vermerk «Rue de Caractères/ Fragestellung» an folgende Adresse zu senden: info@rue-de-caracteres.ch. Ausserhalb der vorgegebenen Fragerunde und den Veranstaltungen werden keine Fragen beantwortet. Die Fragebeantwortung durch das Beurteilungsgremium wird zu Händen aller Teams per E-Mail zugestellt.

Ablauf Präsentationen

An der Zwischen- und Schlusspräsentation ist folgender Ablauf vorgesehen: Innerhalb eines halben Tages präsentiert jedes Team (ohne Anwesenheit der anderen Teams) seine Zwischenergebnisse dem Beurteilungsgremium (20'). Danach werden dem Team von den Anwesenden Verständnisfragen gestellt (20'). Das Beurteilungsgremium beurteilt die Beiträge ohne Anwesenheit der Teams.

Gestützt auf die Resultate der Zwischenpräsentation erhalten die Teams Empfehlungen des Beurteilungsgremiums zur Weiterbearbeitung in schriftlicher Form zugestellt und es findet eine Veranstaltung zur Erläuterung des Berichtes statt (allgemeine Rückmeldung an alle Teams sowie projektspezifische Rückmeldungen je Team). Es wird darauf hingewiesen, dass die Rückmeldung aus der Zwischenpräsentation mit Verzögerung erfolgt, damit auch die Ergebnisse/ Empfehlungen aus der Partizipation einfließen können [Kap. 2.6].

Ausstellung und Publikation

Die Ergebnisse des Studienauftrages werden während mindestens 10 Tagen öffentlich ausgestellt. Ort und Zeit werden den Teams mitgeteilt.

4 Planungsgrundlagen und Rahmenbedingungen

Verschiedene Planungen liegen bereits vor und es bestehen vielfältige Ansprüche an den Perimeter des Studienauftrags. Um die Ausgangslage im Perimeter des Studienauftrages übersichtlich darzustellen, werden alle relevanten Grundlagen in einer Grundlagenliste (vgl. Anhang) aufgeführt und fachlich eingeordnet.

Wesentliche Grundlagen werden in einem sogenannten «Steckbrief» weiter erläutert. Dieser enthält Angaben zur Ausgangslage und zu den Rahmenbedingungen inklusive relevanter Inhalte aus aufgeführten Planungsinstrumenten und Konzepten im Perimeter. Die verschiedenen Inhalte werden zum vorliegenden Verfahren in Kontext gesetzt.

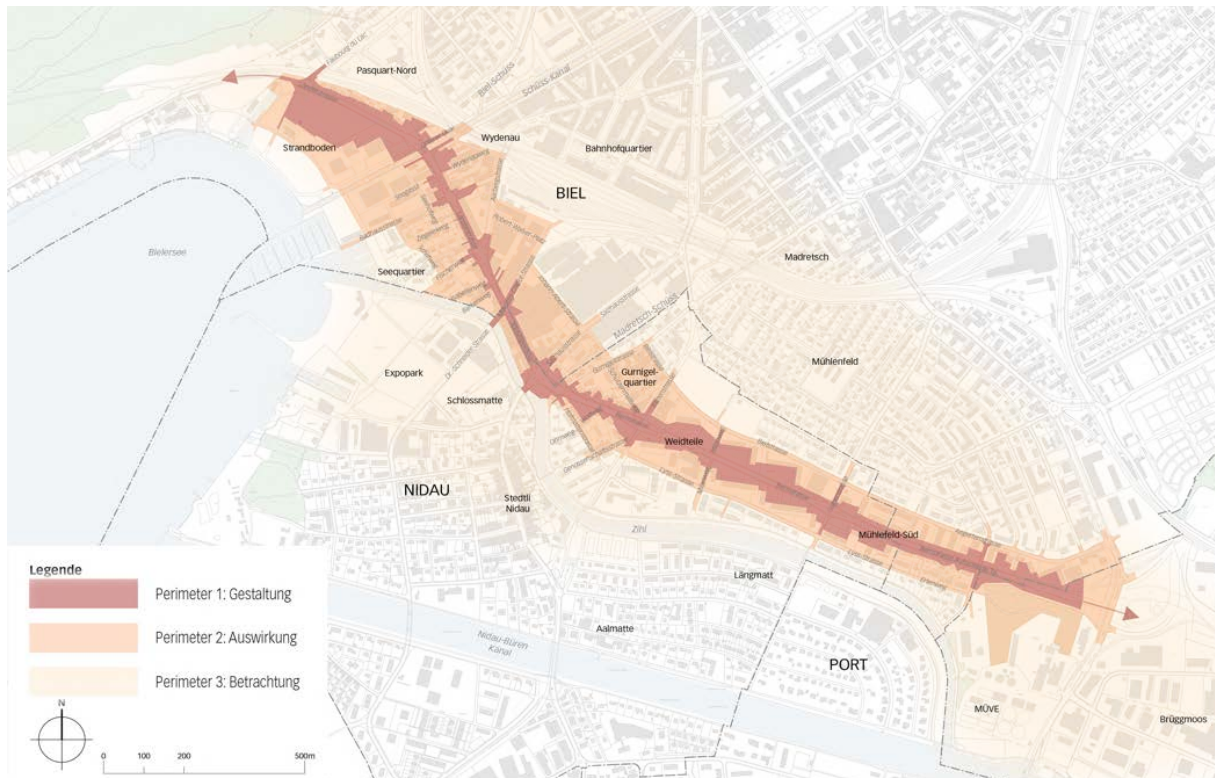
Abgegebene Planungsgrundlagen

Die folgenden Unterlagen werden allen Teilnehmenden in elektronischer Form abgegeben:

- a. Programm Studienauftrag (pdf)
- b. Steckbrief (pdf)
- c. Planungsgrundlagen (pdf, Weblinks) gem. Grundlagenliste im Anhang
- d. Katasterplan mit Bearbeitungsperimeter (pdf, dwg, vwx)

5 Aufgabenstellung

5.1 Entwicklungsraum



Situation Entwicklungsraum

Der «Perimeter 1: Gestaltung» entspricht dem eigentlichen Bearbeitungsperimeter, für welchen konkrete Vorschläge erwartet werden. In der Länge verläuft dieser ab Bernstrasse, Einmündung Autobahnanschluss Bruggmoos, über die Aarbergstrasse und die Ländtestrasse auf dem Strassennetz des Kantons Bern, der Stadt Biel sowie des ASTRA und in den Standortgemeinden der Städte Biel und Nidau. Die Knoten als Vernetzungspunkte und Querungen entlang dieser Achse bilden wichtige Teile dieses Perimeters. In der Breite erstreckt sich der Perimeter von Fassade zu Fassade und schafft so Querbezüge zu den angrenzenden Quartieren.

Der «Perimeter 2: Auswirkung» ist etwas weiter gefasst und für die Lösungssuche relevant. Dieser Seitenblick auf das Quartier (Struktur und Funktion von Bebauung, Freiflächen und Wegführung) ist Voraussetzung für das Verständnis der an den Strassenraum angrenzenden Gebiete. Daraus leiten sich die im Perimeter 1 vorgeschlagenen Massnahmen zur Neugestaltung der Strasse ab. Deren Mehrwert in Perimeter 2 ist schematisch aufzuzeigen.

Der «Perimeter 3: Betrachtung» verweist auf Stadtteile, die in einem direkten Bezug zur Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse stehen. Das zu erarbeitende Konzept soll sich in dieses Gebiet einfügen, detaillierte Aussagen zu den Wechselwirkungen sind aber nicht nötig.

5.2 Grundsätze

Robuste Leitidee

Es muss eine gestalterisch, funktional aber auch gesellschaftlich robuste Leitidee entstehen, die einen Mehrwert für eine möglichst breite Bevölkerung aufzeigt, dies unter der Voraussetzung einer funktionierenden gesamtverkehrlichen Hauptverkehrsachse der Agglomeration Biel. Bezogen auf die Umsetzung soll der Lösungsvorschlag flexibel etappierbar sein. Dabei sind die Abhängigkeiten zwischen den Etappierungsschritten (Massnahmen und/ oder Abschnitte) aufzuzeigen.

Gesamtheitlicher Lösungsvorschlag

Die Transformation vom heutigen Durchgangsraum hin zu einem attraktiven und sicheren Lebens- und Verkehrsraum bzw. Stadtraum für alle ist eine komplexe Aufgabe. Die Herausforderung besteht darin, die vielfältigen vorhandenen und neuen Bedürfnisse und Ansprüche auf dem beschränkten Raum möglichst breit abzudecken. Dazu ist eine städtebaulich, verkehrlich und freiräumlich gleichermaßen überzeugende Gesamtlösung zu entwickeln.

Die Erarbeitung eines Lösungsvorschlages bedingt eine sorgfältige Planung, sowie die Zusammenarbeit unterschiedlicher Fachdisziplinen u.a. Verkehrsplanung, Soziologie, Landschaftsarchitektur und Städtebau. Dabei ist der Fokus nicht allein auf die Verkehrsinfrastruktur zu legen, sondern in gleicher Weise auf die seitlichen Räume, auf die Natur und Umwelt sowie auf die unterschiedlichen Siedlungsnutzungen und sozialräumlichen Ansprüche entlang der Achse. Bei der Bearbeitung ist die Verschiedenartigkeit der Abschnitte mit wechselnden angrenzenden Räumen und Ansprüchen zu beachten.

Überwindung der Trennwirkung

Die Dimensionen und die Gestaltung des Strassenraums haben einen wesentlichen Einfluss auf die Wahrnehmung der Achse aus den umliegenden Quartieren, wie auch durch die Nutzenden. Entsprechend darf die Verkehrsfläche nicht isoliert, sondern muss zusammen mit den angrenzenden Räumen und Nutzungen als Gesamtes betrachtet werden. Primäre Aufgabe des Verfahrens ist es, Lösungsvorschläge für die Transformation der heutigen, auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichteten Verkehrsachse und für den angrenzenden Raum zu erarbeiten. Dies zugunsten von mehr Querbezügen und Querungsmöglichkeiten vorrangig für den Fuss- und Veloverkehr und als Konsequenz davon einer besseren Vernetzung der Quartiere. Die Achse soll zu einem Strassenraum werden, der auf alle Anspruchsgruppen (u.a. Wohnbevölkerung, Gewerbe, Verkehrsteilnehmende) ausgerichtet ist und darüber hinaus die Trennwirkung im städtischen und sozialräumlichen Gefüge mindert. Entsprechend soll die Achse über ihre Gesamtlänge im Perimeter [gem. Kap. 5.1] als Teil des Stadtraumes wahrgenommen werden.

Verkehrsraum für alle Verkehrsträger

Von besonderer Wichtigkeit bei der Neugestaltung des Strassenraums ist es, die Achse in Längs- wie auch in Querrichtung für alle Verkehrsträger (Fuss-, Velo-, Auto- und öffentlicher Verkehr) bei gleichbleibendem Verkehrsaufkommen (keine Verlagerung des MIV) zugänglich und sicher zu gestalten.

5.3 Anforderungen

In folgenden Kapiteln sind fachspezifische qualitative, wie auch quantitative Anforderungen thematisch gegliedert formuliert. Diese präzisieren und ergänzen im Einzelnen die Grundsätze [Kap. 5.2]. Sollten in der Analyse der Aufgabenstellung wesentliche Zielkonflikte erkennbar werden, sind diese in der Fragerunde, beziehungsweise an der Zwischenbesprechung zu thematisieren.

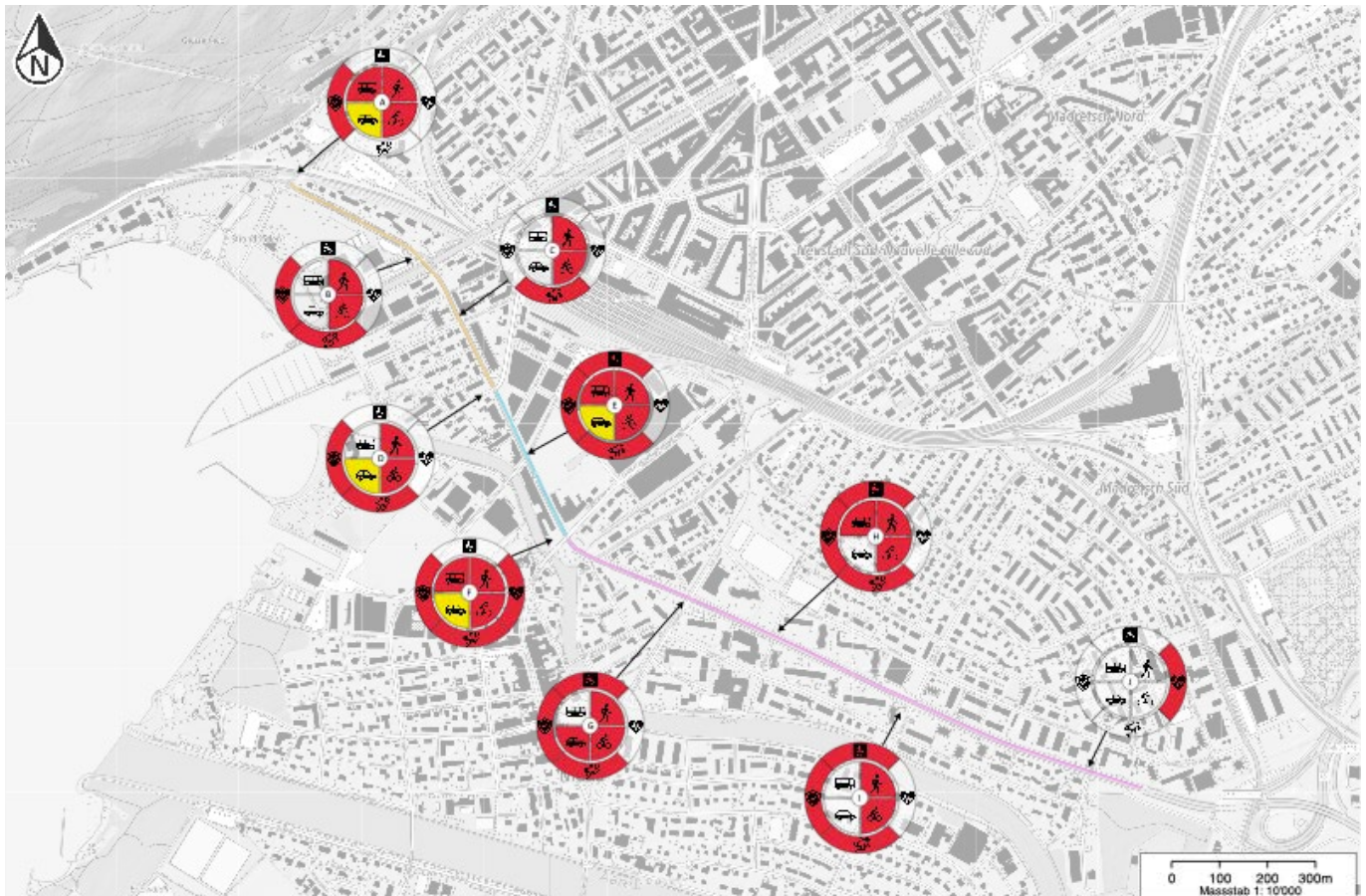
5.3.1 Gesellschaft

Gesamtoptik

Es ist zu beachten, dass sich die Sozialstruktur im Bearbeitungsperimeter nicht nur entlang der Achse, sondern auch zwischen den umgebenden Gebieten teilweise markant unterscheidet. Im Gebiet der Weidteile etwa leben Menschen aus rund 80 verschiedenen Nationen und der Anteil junger Altersgruppen ist eher hoch, woraus sich sehr eigene Ansprüche an den Aussenraum als Lebensraum ergeben (insbes. Mehrfachnutzungen, Entdichtung). Andere Teile des Planungsgebietes sind seit langem eher Durchgangsorte und werden zugunsten von innenstadt-näheren und verkehrsberuhigten Lagen schnell verlassen (z.B. Schindlerhöfe, Bielstrasse, Brügglstrasse). Hier spielen die Innenhöfe der Anlagen eine grössere Bedeutung als die Aussenräume der Umgebung. Wohngebiete an der Zihl dagegen tragen Quartiercharakter und weisen eine sehr hohe Verweildauer der Bewohnenden auf. Sie sind auch bereits mit interessanten (barrierefreien) Durchwegungen ausgestattet. Aus gesellschaftlicher Sicht wird daher vor allem interessant sein, ob und wie die Leitidee mit den unterschiedlichen Ansprüchen der heterogenen Bevölkerung an einen Stadt- und Freiraum umgeht, wie der Brückenschlag über die Achse gelingt, ob daraus ein Quartiergedanke entstehen kann und welche Inkubatoren (z.B. Treff-punkte, lokales Gewerbe, Plätze) diese Quartieridee an welchen Stellen vorantreiben (Querungsknotenpunkte als strategische Lagen der sozialräumlichen Qualität). Dabei ist auch der gegenwärtigen, in vielen Teilen eher ressourcenschwachen Bevölkerung Rechnung zu tragen und eine städtebauliche und verkehrliche Leitidee zu entwickeln, die nicht zu einer grossflächigen Verdrängung führt bzw. diejenigen Orte benennt, an denen es zu gewollten sozialstrukturellen Veränderungen kommen soll.

Lokale Optik

Folgende Karte verortet die mittels durchgeführten Spaziergängen vorgenommene Bedürfniserhebung der Befragten an den Raum [Planungsgrundlage GS-01]. Die Karte dient einer räumlichen und thematischen Einordnung der aus Perspektive der Spaziergänger wahrgenommenen Störpunkte, deren Verbesserung anzustreben ist. Es gilt zu beachten, dass die Erhebung nicht repräsentativ ist und dass die ausbleibende Rückmeldung nicht mit einer zufriedenstellenden Ausgangssituation gleichzusetzen ist (z.B. kein bestehendes ÖV-Angebot auf Bernstrasse).



Verkehrsträger

- Fussgänger: Fussgängerstreifen, Ampelschaltung
- Velo: Velospuren, Veloinfrastruktur
- MIV: Staubbildung, Ampelschaltung
- ÖV: Haltestelleninfrastruktur, Liniennetz

Sozialräumliche Bedürfnisse

- Barrierefreiheit, spür-/ ertastbare Querungsmöglichkeit
- Gesundheit: Abgas- und Lärmemissionen
- Aufenthaltsqualität, Zugang, Begegnungszone
- Sicherheitsempfinden

Ausmass der Störungen

- Keine Störungen erwähnt
- Befriedigende Situation
- Teilweise unbefriedigende Situation
- Unbefriedigende Situation

Störungspunkte

Strassenabschnitt 1: Ländtestrasse

- A: Kreisverkehr Ländtestrasse/ Neuenburgstrasse/ Seevorstadt
- B: Kreuzung Ländtestrasse/ Unterer Quai
- C: Kreuzung Ländtestrasse/ Badhausstrasse

Strassenabschnitt 2: Aarbergstrasse

- D: Kreuzung Aarbergstrasse/ Ländtestrasse/ Fischerweg (Jean-Jacques Rousseau-Platz)
- E: Kreuzung: Aarbergstrasse Marcelin-Chipot-Strasse/ Dr. Schneider-Strasse
- F: Guido-Müller-Platz

Strassenabschnitt 3: Bernstrasse

- G: Bahnübergang Kreuzung Bernstrasse Keltenstrasse
- H: Unterführung Bernstrasse Milanweg
- I: Unterführung Bernstrasse Guglerstrasse
- J: Bernstrasse Heidenweg

Gesamtpерimeter mit Störungspunkten als räumliche Anforderungen aus Sicht der Teilnehmenden der durchgeführten Spaziergänge im Herbst 2023 (Partizipation Phase 1)

5.3.2 Stadtraum (Landschaftsarchitektur und Städtebau)

Gesamtperimeter

Die stadträumlichen Rahmenbedingungen an den Perimeter des Studienauftrags leiten sich in erster Linie aus folgendem Dokument ab, welche den übergeordneten Rahmen bezüglich des Stadtraums verbindlich festlegen:

- «Neuorganisation Achse Neuenburgstrasse – Bernstrasse; Stadtplanerische und städtebauliche Anforderungen» der Städte Biel und Nidau [Planungsgrundlage SR-01]

Entsprechend gelten folgende stadträumliche Leitvorstellungen im Gesamtperimeter [SR-01, Kap. 2]:

- Stärkung der stadt- und quartierprägenden öffentlichen Räume als innerer Zusammenhang des Stadtkörpers
- Sinnvolle Vernetzung des Siedlungsgefüges zwischen Biel und Nidau und somit Förderung der prägsamen urbanen Siedlungsstruktur als zusammenhängendes städtisches Raumgefüge
- Erhöhung des Nutzungspotenzials durch Verdichtung
- Einbettung in die Logik der übergeordneten Aussenraumstruktur bestehend aus Gewässerräumen und nutzungsbezogenen Freiraumangeboten etc.
- Stärkung des Agglomerationskerns als urbanes Herz der Region
- Stärkung der quartierspezifischen Siedlungs- und Freiraumstrukturen
- Erhaltung und Stärkung einer vitalen Zentrumsstruktur
- Stärkung des Bezugs zwischen Stadt und Uferbereichen von See und Zihl

Für die ausgewiesenen Gebiete mit hohem Transformationspotential gem. SR-01 erwartet man Aussagen zu räumlichen Qualität von Stadtraum.

Im Gesamtperimeter hat die Stadtlandschaft zusätzlich zur hohen Vernetzungs- und Aufenthaltsqualität auch ökologische Funktionen zu erfüllen, sowie die Resilienz des städtischen Ökosystems zu gewährleisten. Zugunsten einer hohen Lebensqualität sind der Komfort und die Gesundheit der Nutzerinnen und Nutzer hoch zu gewichten. Die Grundsätze der Schwammstadt sind wo sinnvoll und möglich umzusetzen. Es wird erwartet, dass wo möglich entsiegelt und bepflanzt wird.

Bereich Weidteile / Mühlefeld-Süd

Die Siedlungsstruktur mit hohem Grünanteil ist in Wert zu setzen, um die Trennwirkung zu überwinden und die Entstehung eines Quartieres zwischen den Gleisen im Osten und der Zihl zu ermöglichen. Im Bereich Mühlefeld-Süd weicht die vorhandene Bebauung von der parkartigen Siedlungsstruktur ab. Hier ist von einer mittel- bis langfristigen städtebaulichen Transformation auszugehen. Entsprechend ist das Motiv zusammenhängender Grünräume und der landschaftlichen Integration der Bernstrasse beizubehalten.

Es sind Ideen für eine markante Aufwertung der vorhandenen Freiräume im Rahmen einer durchgehenden Landschaftsplanung zu erbringen. Anzustreben ist ein vielfältiges Angebot, das die örtlichen Gegebenheiten der

Bebauung berücksichtigt und gemeinschaftliche Nutzung der Grünräume ermöglicht [SR-01, Kap. 4.4].

Im Zusammenhang mit der Verlegung der Buslinie Nr. 1 auf die Bernstrasse ist die Lage der Bushaltestellen räumlich und funktional hinsichtlich der Erreichbarkeit und dem Zugang zu den Quartieren herzustellen. Die räumlichen Auswirkungen an den Haltestellen sind aufzuzeigen.



Anforderungen Teilbereich Weidteile – Mühlefeld Süd (Quelle: SR-01, Kap. 4.4)

Gurnigelquartier

Schwerpunkt der notwendigen Aufwertung der öffentlichen Räume ist eine bessere Siedlungsverträglichkeit der Bernstrasse.

Es besteht ein langfristiges Transformationspotential des Gurnigelquartiers (nachfolgende Abbildung: [E]) für Verdichtung. Die heute vorhanden feingliedrigen Strukturen sind identitätsstiftend und verpflichten zu einer sukzessiven und gesellschaftlich akzeptierten Vorgehensweise. Die landschaftliche Aufwertung der (Madretsch-) Schuss kann dabei ein wichtiger Beitrag sein [SR-01, Kap. 4.3].



Anforderungen Teilbereich Gurnigelquartier (Quelle: SR-01, Kap. 4.3)

Bahnhof Süd

Südlich des Bahnhofs entsteht aktuell ein Bildungs- und Innovationscluster. Diese Entwicklung bringt eine höhere Nutzungsdichte in den Aussenbereichen sowie mehr Fuss- und Veloverkehr in der Umgebung mit sich. Schwerpunkt der Aufwertung der Südseite des Bahnhofes ist die Bildung von Quartierplätzen rund um den Bahnhof (unten gelb dargestellt). Südlich der Unterführungen Aarbergstrasse und Murtenstrasse sollen zwei Quartierplätze entstehen, welche mit neuen Bushaltestellen und Veloabstellplätzen auch die Funktion als Umsteigeorte auf die Bahn übernehmen. Diese Quartierplätze sind in erster Linie als der Stadt und den Quartieren mit Nutzungen zudienende Orte zu verstehen (Aufenthaltsraum), mit Verbindungsfunktion zum Bahnhof (Bushaltestellen, Veloabstellplätze, etc.) zugunsten der besseren Erreichbarkeit und der Stärkung der Identität des Bahnhofes. Die Vernetzung mit der jeweils anschliessenden Nachbarschaft und/ oder Quartier ist somit aus der Optik der Aneignungsorte wie auch der Mobilität zu entwickeln. Die unten in grün und braun dargestellten Gebiete sehen Aufwertungsmassnahmen für der Langsamverkehr und den Aufenthalt vor. In diesem Zusammen-hang soll im Bereich der Marcelin-Chipot-Strasse und Dr.-Schneider-Strasse eine bessere Querungsmöglichkeit der Aarbergstrasse geschaffen werden [SR-03].

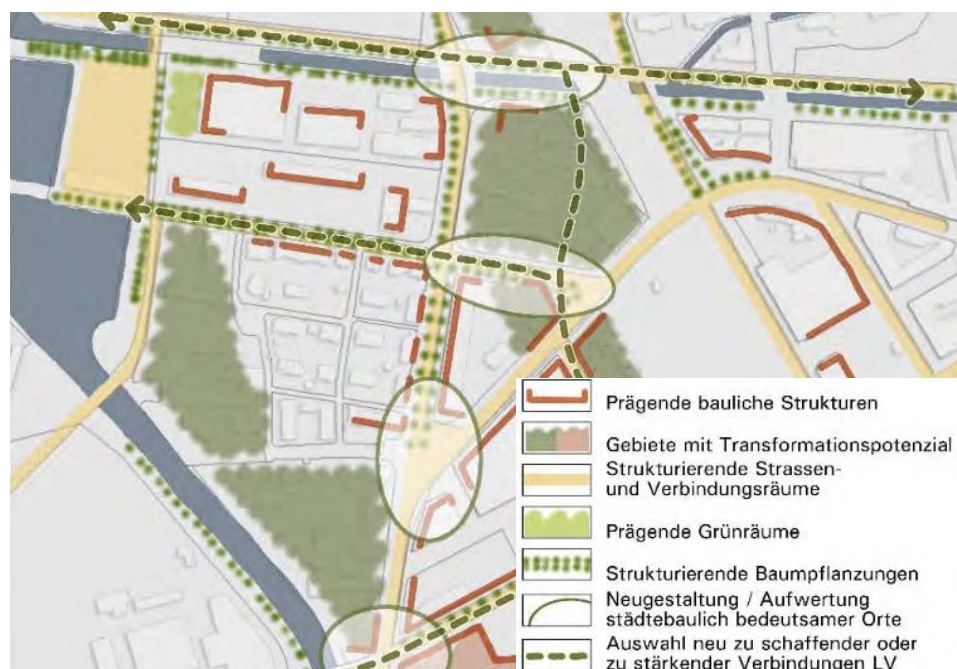


Quartierplätze Teilbereich Bahnhof Süd (Quelle: SR-03)

Seequartier und Wydenau

Schwerpunkt der notwendigen Aufwertung der öffentlichen Räume ist eine maximale Siedlungsverträglichkeit der Ländtestrasse. Die baulichen Strukturen des Seequartiers weisen teils hohe Qualitäten auf. Transformationspotential besteht südlich des Fischerweges und entlang der Zihl (Stadt Biel, ZPP 8.3 Isabellenweg). Die attraktive Lage am Wasser verspricht gute Wohn- und Arbeitssituationen. Dabei verpflichtet die heutige Quartieratmosphäre zu einer sorgfältigen Abwägung von Erhaltungs- und Erneuerungsmassnahmen. Gem. ZPP 8.3 wird das Freihalten und Öffnen des Zihlufers (Wegführung) angestrebt.

Das Areal Wydenau ist nicht mehr für den Autobahnbau reserviert und somit steht es zur städtebaulichen Aufwertung zur Verfügung. Dies kann einerseits über die Entwicklung eines attraktiven, gemischt genutzten Quartieres erfolgen. Andererseits bestehen Ansprüche seitens des Gymnasiums [SR-01, Kap. 4.3].



Anforderungen Teilbereich Seequartier und Wydenau (Quelle: SR-01, Kap. 4.3)

Pasquart-Nord und Strandboden

Bei der Neugestaltung des Strassenraumes an der Ländtestrasse ist dem Übergang zur angrenzenden Parkanlage Strandboden Beachtung zu schenken (Siedlungsbegrenzung und Abschluss Strandboden). Die Förderung von Verbindungen zwischen Innenstadt und See steht insbesondere bei den Kreuzungen mit der Seevorstadt und dem Unteren Quai im Vordergrund.

Mittel- bis langfristig besteht städtebauliches Transformationspotenzial insbesondere der Gebiete Seefels [A], Krautkuchen [B] und Ländtestrasse-Unterer Quai [C]. Dabei stehen Wohnen (A und C), öffentliche Nutzungen, wie insbesondere die Erweiterung Gymnasium (A, B und C) sowie Grün- oder



Anforderungen Teilbereich Pasquart-Nord, Strandboden (Quelle: SR-01, Kap. 4.2)

5.3.3 Mobilität

Gesamtperimeter

Die verkehrlichen Rahmenbedingungen an den Perimeter des Studienauftrags leiten sich in erster Linie aus folgenden Dokumenten ab, welche den übergeordneten Rahmen bezüglich der Mobilität definieren:

- «Gesamtmobilitätsstrategie 2018 - 2040» der Stadt Biel [MB-02]
- «Sachplan Velo 2035» [MB-04]
- «ÖV-Konzept 2035» [MB-03]
- «Gesamtverkehrskonzept» der Stadt Nidau [MB-06]
- «Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland» [MB-05]
- «Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK)» und «Agglomerationsprogramm (AP)» der Region Biel-Seeland [MB-01]

Aus diesen Grundlagen lassen sich folgende Leitideen für den Gesamtperimeter ableiten:

Stadtraum

- Lebendige städtische Hauptachse mit strukturierenden und ortsbildprägenden Strassenräumen, die in angrenzende Grünräume eingebunden sind und aktivierende Erdgeschossnutzungen aufnehmen

- Gestaltung des öffentlichen Raumes als Folge von Aufenthalts- und Begegnungsorten entlang der Achse mit hoher Qualität und Sicherheit (insb. für den Fuss- und Veloverkehr) sowie starker Identität
- Sicherstellung einer optimalen Anbindung des Perimeters an den ÖV und an die Fuss- und Veloverkehrsnetze, u.a. zur Stärkung der Verkehrsdrehscheiben «Bahnhof Biel» und «Nidau», sowie der Zentrumsgebiete «Biel» und «Nidau»

Fuss- und Veloverkehr

- Führung einer sicheren und qualitativ hochwertigen Fussverbindung von lokaler Bedeutung in Längsrichtung als Teil des Alltagsnetzes mit möglichst direkten und kurzen Wegen zu den wichtigen Zielorten
- Führung einer direkten und sicheren Veloverbindung von regionaler und lokaler Bedeutung in Längsrichtung als Teil des Alltagsnetzes (städtische Direktroute und regionale Velovorrangroute / Veloschnellroute von / nach Lyss)
- Verbesserung Fuss- und Veloverkehrsquerungen als Teil des -Alltags- und z.T. Freizeitnetzes zu Erhöhung der Durchlässigkeit entlang der Achse (Lage, Funktion und der dazu erforderliche Ausbaugrad der einzelnen Quermöglichkeiten für den Fuss- und/oder Veloverkehr sind zu ermitteln und zu begründen)

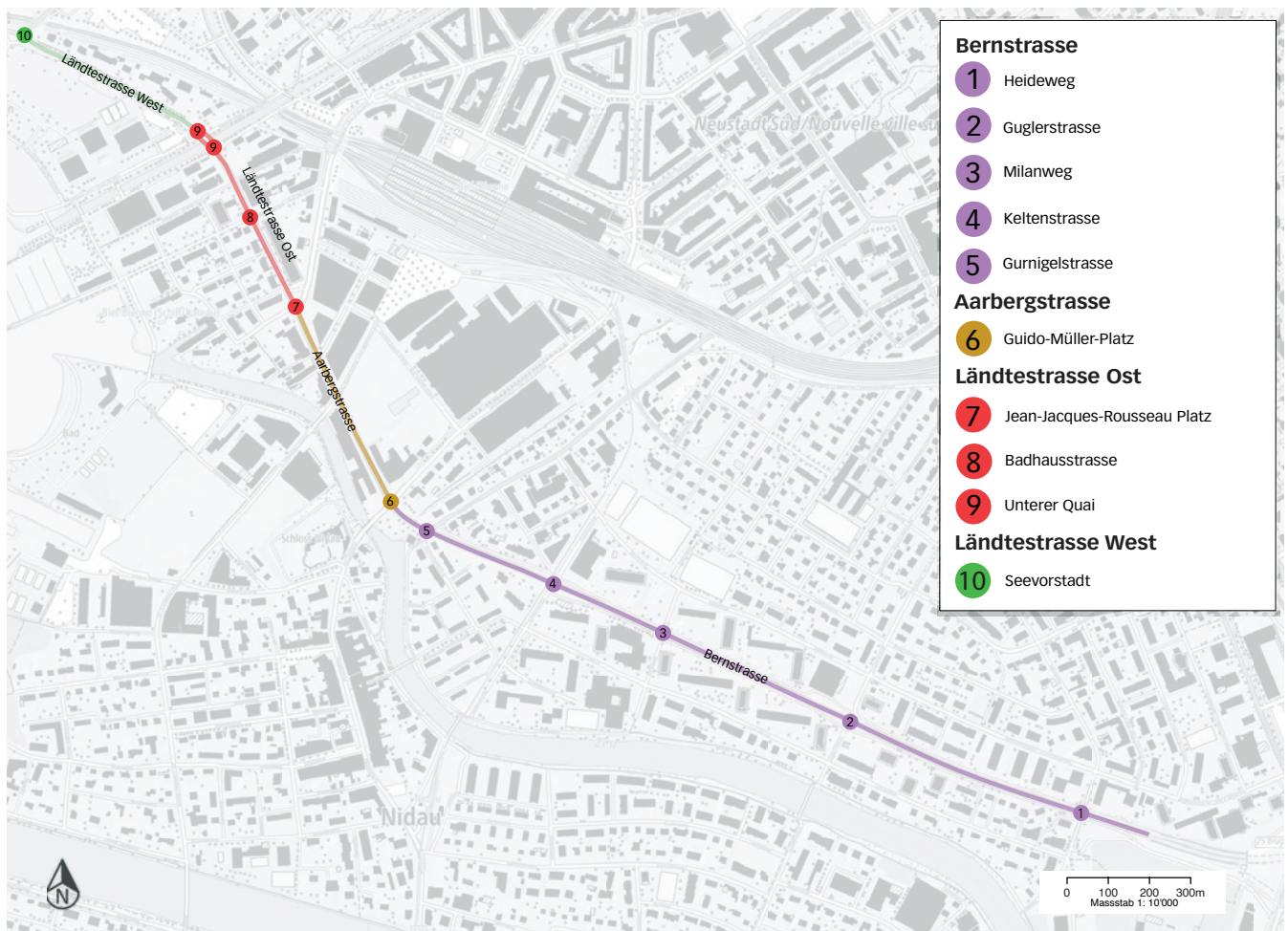
Öffentlicher Verkehr

- Busbevorzugung der auf der Achse verkehrenden Buslinien
- Im öffentlichen Raum gut sichtbare und auffindbare, mit dem Behindertengleichstellungsgesetz konforme Bushaltestellen
- Kompatibilität mit Option für neue ASM-Haltestelle «Bernstrasse» zur Erschliessung Weidteile/Mühlefeld

Motorisierter Verkehr

- Aufnahme des motorisierten Verkehrs, der nicht auf die Autobahn verlagert werden kann (Durchleitung) und Gewährleistung der Zufahrt zu den urbanen Zentren ab der Autobahn oder dem regionalen Strassennetz (Feinerschliessung)
- Plafonierung bzw. Reduktion des motorisierten Verkehrs auf den heutigen Verkehrsmengen (siehe nachfolgende Angaben je Teilabschnitt)
- MIV-Parkierungsangebot im Strassenraum auf das Nötigste begrenzen (siehe Angaben pro Teilabschnitt weiter unten)
- Erfüllung der Anforderungen für Ausnahmetransportrouten Typ II.B zwischen dem Knoten Bern-/Gurnigelstrasse und dem Knoten Aarberg-/Marcelin-Chipot-Strasse, Ausnahmetransportrouten Typ IV.A zwischen dem Knoten Aarberg-/Marcelin-Chipot-Strasse und dem Knoten Ländtestrasse/Unterer Quai, sowie am Kreisel Seevorstadt [Geoportal des Kantons Bern]

Nachfolgend werden detailliertere Angaben pro Teilabschnitt gemacht.



Teilabschnitte auf der Achse Bernstrasse – Aarbergstrasse - Ländtestrasse

Teilabschnitt Bernstrasse inkl. Knoten Heideweg, Guglerstrasse, Milanweg, Kelten- und Gurnigelstrasse

Zugunsten einer besseren Vernetzung der an die Bernstrasse angrenzenden Quartiere sind zusätzliche Querungsmöglichkeiten insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr vorzusehen (genaue Lage zu ermitteln). Dabei ist die Bernstrasse funktional und gestalterisch mit dem angrenzenden Raum zu verknüpfen und das quartierstrukturierende Netz, bestehend aus Keltenstrasse, Zihlstrasse, Heideweg, Bielstrasse / Aegertenstrasse, bzw. Lysstrasse / Erlenweg mittels eines feinmaschigen Netzes für den Fuss- und Veloverkehr zu verknüpfen [Planungsgrundlage SR-01, Kap. 4].

Entlang der Bernstrasse werden eine hochwertige Velo- sowie Fussverkehrsinfrastruktur realisiert, die der lokalen (Fuss- und Veloverkehr) aber auch regionalen Vernetzung (Veloverkehr) dienen. Dabei werden Optimierungen hinsichtlich der Fuss- und Veloverkehrsführung an den verschiedenen Knoten vorgenommen [SR-01, Kap. 4].

Neu wird auf der Bernstrasse die Buslinie 1 geführt. Die Verlegung der Buslinie erfolgt sobald die Bernstrasse für Busse befahrbar wird (inkl.

Anschluss mit Portstrasse). Die Bielstrasse / Aegertenstrasse wird ab diesem Zeitpunkt Busfrei. Die Buslinie 1 wird entweder via Salzhausstrasse (Option 1) oder Keltenstrasse (Option 2) verkehren. Die 2. Option bedingt einen neuen Strassenabschnitt in Nidau entlang der ASM-Bahnlinie. Im Rahmen des Studienauftrags wird von Option 2 ausgegangen. Option 1 kann jedoch begründet empfohlen werden.

Die Buslinie 1 wird voraussichtlich mit Doppelgelenktrolleybussen betrieben. Die Lage der neuen Bushaltestellen an der Bernstrasse (25 Meter Haltekante) ist anhand der Nutzungen und städtebaulichen Schwerpunkten unter Einbezug von ÖV-betrieblichen Überlegungen zu ermitteln. Der Anschluss der Buslinie ab der Bernstrasse mit der Portstrasse ist zu entwerfen.

Die Option für eine neue ASM-Haltestelle «Bernstrasse» bei der Keltenstrasse zur Erschliessung von Weidteile/Mühlefeld ist in die konzeptionellen Arbeiten miteinzubeziehen.

Massgebend für die Bestimmung des Strassenquerschnitts der Bernstrasse ist die heutige Verkehrsmenge von ca. 20'000 Fahrzeuge pro Tag (durchschnittlicher Tagesverkehr) [Verkehrserhebungen EBBN 2023], welche als Plafonierungsziel gilt. Aktuell wird ein Verkehrsmanagementkonzept erarbeitet, welches eine Dosierungsstelle auf dem Teilabschnitt Bernstrasse vorsieht. In diesem Zusammenhang sind Möglichkeiten sowie Grenzen für eine Busbevorzugung aufzuzeigen. [SR-01, Kap. 4]

An der Bernstrasse ist das MIV-Parkierungsangebot im Strassenraum in Zusammenhang mit den entlang der Strasse im erarbeiteten Konzept vorgesehenen öffentlichen Nutzungen (u.a. im Erdgeschoss) auf das Nötigste zu begrenzen. [SR-01, Kap. 4]

Die Heidewegbrücke (Erlenweg – Aegertenstrasse) ist sanierungsbedürftig, muss 2025 erneuert werden und wird nach der Sanierung eine Lebensdauer von ca. 40 Jahren haben. Vorschläge für eine spätere Umnutzung können im Rahmen der übergeordneten Ideen gemacht werden.

Teilabschnitt Guido-Müller-Platz und Aarbergstrasse

Der urbane Charakter dieses Teilabschnitts stellt hohe Ansprüche an die Strassenraumgestaltung und die Verkehrsorganisation, Verkehrssicherheit, sichere und genügende Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr, genügend Platz für die Längsverbindungen für zu Fussgehende und Velofahrende sowie die Reduktion der Lärmimmissionen. Weiter sind die Verkehrsknoten als städtebaulich markante Orte und wichtige «Gelenke» in der Kammerung des Strassenzugs zu gestalten. [SR-01, Kap. 4]. Südlich des Bahnhofes sollen qualitätsvolle Aufenthaltsbereiche entstehen; die Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) vom Bahnhof an den See und ins Stedtl Nidau soll zudem gestärkt werden.

Die hochwertige Velo- und Fussverkehrsinfrastruktur der Bernstrasse wird unter Berücksichtigung der lokalen Anforderungen und Platzverhältnisse auf dem Teilabschnitt Guido-Müller-Platz und Aarbergstrasse weitergeführt. Am Guido-Müller-Platz gilt es Optimierungen hinsichtlich der Fuss- und Veloverkehrsführung (längs und quer) vorzuschlagen. Diesem Knoten kommt

eine besondere Bedeutung zu, da er auf der Achse zwischen den zwei Zentrumsbereichen «Biel Bahnhof» und «Nidau» liegt, welche mit ihrer hohen urbanen Dichte einen hohen Identifikationswert besitzen. Die Gewährleistung einer hohen Aufenthaltsqualität und die Minimierung der Trennwirkung sind daher auf diesem Abschnitt von besonderer Bedeutung [SR-01, Kap. 4].

Querungen für den Fuss- und Veloverkehr sind auf Basis des lokalen Netzes und aufgrund des städtebaulichen Konzepts abzuleiten und zu verorten. Am Knoten Dr. Schneider- / Marcelin-Chipot-Strasse ist eine hochwertige Querungshilfe für den Fuss- sowie auch den Veloverkehr einzuplanen (Querung von Verlorouten von regionaler Bedeutung sowie Verbindung der strukturierenden urbanen Achse Bieler Innenstadt - Bahnhof Biel - Nidau/See [SR-03]).

Die Buslinie 4 verkehrt über die Aarbergstrasse zwischen dem Bahnhof Biel und der Dr.-Schneider-Strasse, während die Buslinien 5 und 6 weiter bis zum Guido-Müller-Platz und weiter über die Hauptstrasse in Nidau geführt werden. Zukünftig queren 4 weitere Buslinien (6, 10, 86 und 87) den Guido-Müller-Platz in Richtung Salzhausstrasse. Die Fahrbahnhaltestelle «Residenz» auf Höhe der Marcelin-Chipot-Strasse wird nach Süden verschoben und neu als «Campus» benannt. Dabei fällt die Haltestelle «Guido-Müller-Platz» weg. [SR-01, Kap. 4]

Rund um den Bahnhof soll der Durchgangsverkehr für den motorisierten Individualverkehr unterbunden und über die Aarbergstrasse geführt werden. [SR-03]. Auf diesem Teilabschnitt ist keine öffentliche Parkierung für Personenwagen erforderlich. [SR-01, Kap. 4]

Teilabschnitt Jean-Jaques-Rousseau-Platz und Ländtestrasse-Ost, inkl. Knoten Badhausstrasse und Unterer Quai

Auch auf diesem Teilabschnitt ist die hochwertige Velo- und Fussverkehrsinfrastruktur der Bern- und Aarbergstrasse unter Berücksichtigung der lokalen Anforderungen und Platzverhältnissen weiterzuführen. Querungen für den Fussverkehr sind insbesondere am Unterer Quai und an der Badhausstrasse für die Freizeitverbindungen zwischen den Freiräumen anzubieten. Auf Höhe des Unterer Quai ist zudem eine Veloquerung für die Komfortroute (hohe Sicherheitsanforderungen) zu realisieren (Stadt Biel: Projekt «Neugestaltung Unterer Quai»). Weitere Querungen für den Fuss- und Veloverkehr sind auf Basis des lokalen Netzes und aufgrund des städtebaulichen Konzepts abzuleiten und zu verorten. [SR-01 Kap. 4]

Im Dreieck Aarberg-, Badhaus- und Ländtestrasse wird ein Einbahnregime mit einer Einbahn auf der Aarbergstrasse stadtauswärts und stadteinwärts auf der Badhausstrasse angedacht. Die Buslinien sollen dabei unverändert in beiden Richtungen verkehren. Die Fahrbahnhaltestelle «Badhausstrasse» würde durch alle Linien (4, 5 und 72) bedient werden. Diese Idee ist in die konzeptionellen Überlegungen aufzunehmen.

Auf diesem Teilabschnitt ist keine öffentliche Parkierung für Personenwagen erforderlich.

Teilabschnitt Ländtestrasse-West bis Knoten Seevorstadt

Die wahrscheinliche und erhebliche Erweiterung des Gymnasiums in Gebieten östlich der Ländtestrasse setzt eine verträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs voraus. Zu rechnen ist u.a. mit einer Intensivierung und einer grösseren Streuung der Querungen der Strasse zu Fuss und mit dem Velo (flächiges Querungsbedürfnis). Ein weiteres, punktuelles Querungsbedürfnis besteht beim Kreisel Seevorstadt für den Fuss- und Veloverkehr (Freizeitverbindung Fussverkehr und Komfortroute Veloverkehr). [SR-01, Kap. 4]

Massgebend für die Bestimmung des Strassenquerschnitts der Ländtestrasse auf diesem Teilabschnitt ist die heutige Verkehrsmenge von ca. 12'000 Fahrzeuge pro Tag (durchschnittlicher Tagesverkehr, welche als Plafonierungsziel gilt. [SR-01, Kap. 4]

Auf diesem Teilabschnitt ist keine öffentliche Parkierung für Personenwagen erforderlich [SR-01, Kap. 4].

6 Verlangte Arbeiten

6.1 Abgabe Zwischenresultat: Leitidee Fokus auf Raum

Für die Abgabe des Zwischenresultats soll eine Leitidee entwickelt werden. Als ersten Schritt ist eine umfassende Analyse zu erstellen, welche die Perimeter 1 bis 3 und die Komplexität der Themen in ihrer Gesamtheit reflektiert. Dabei steht die Analyse des Raumes, der von Menschen genutzt wird (inkl. Nachbarschaften) und der ökologischen Vernetzung im Vordergrund.

Aus den gewonnenen Erkenntnissen ist die Leitidee zu entwickeln, welche die optimale Integration der Achse mit der Umgebung und Synergien zu den angrenzenden Nutzungen ermöglicht.

Folgende Unterlagen sind im Doppel bis zum 22.8.2024, 16.00 Uhr beim Verfahrenssekretariat einzureichen:

- Analyse Nutzungen und Bedürfnisse entlang der Achse (Perimeter 2)
- Situationsplan Gesamtidee / Vermittlung des Konzeptes Mst. 1:2'000 (1x A0 quer)
- Zum Verständnis notwendige Konzeptschemas
- Zum Verständnis notwendige Schemaschnitte
- Schemata und Erläuterungen mit Bezug zu Zielen des Verfahrens gem. Kap. 1.2 (planerisch oder textlich, soweit notwendig)

Alle Unterlagen sind aufgrund der vorgesehenen Partizipation zu anonymisieren. Zugangsten der Wiedererkennung ist ein Projekttitel anzugeben.

- Planformat DIN A0 quer, ungefalted
- Total max. 2 Pläne
- Digitale Abgabe zeitgleich im PDF-Format per Mail
- Präsentationsfolien optional (Präsentation an Plakaten möglich)

6.2 Schlussabgabe: Freiraum- und Verkehrskonzept

Für die Schlussabgabe werden Vorschläge mit der Bearbeitungstiefe einer groben Vorstudie erwartet. Des Weiteren geht es darum, die Auswirkungen der Transformationen auf den umliegenden Verkehrs- und Lebensraum herzuleiten und abzuschätzen, wie sich die vorgeschlagenen Massnahmen auf die umliegenden Frei- und Lebensräume auswirken (Chancenräume).

Folgende Unterlagen sind im Doppel bis 1.5.2025, 16.00 Uhr beim Verfahrenssekretariat einzureichen:

- Situationsplan Gesamtidee Mst. 1:2'000 (1x A0 quer) mit Gestaltung der Verkehrs- und Freiflächen, Bepflanzung, etc.
- Zum Verständnis notwendige Konzeptschemas insbesondere bezüglich Stadt- und Freiräumliche Veränderungen (vorher, nachher)
- Zum Verständnis notwendige Normquerschnitte (Mst. 1:200) und Details von Schlüsselstellen (Mst. 1:500)
- Einfache Skizzen / Grobe Visualisierungen mit folgenden Perspektiven:
 - Blick entlang Bernstrasse in Richtung Guido-Müller-Platz
 - Blick entlang Aarbergstrasse in Richtung Marcelin-Chipot-Strasse
 - Blick entlang Ländtestrasse in Richtung Kreisel Neuenburgstrasse
- Erläuterungen mit Bezug zu Zielen des Verfahrens gem. Kap. 1.2 (planerisch oder textlich, soweit notwendig)

Alle Unterlagen sind aufgrund der vorgesehenen Partizipation zu anonymisieren. Zugangsten der Wiedererkennung ist ein Projektitel anzugeben.

- Planformat DIN A0 quer, ungefalted
- Gesamtidee: 1 Plan, insgesamt max. 3 Pläne
- Digitale Abgabe zeitgleich im PDF-Format per Mail
- Präsentationsfolien optional (Präsentation an Plakaten möglich)

7 Beurteilung

7.1 Vorprüfung

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

7.2 Beurteilungskriterien

Die folgenden Kriterien unterstützen das Beurteilungsgremium bei der Beurteilung des entwickelten Freiraum- und Verkehrskonzeptes. Die Reihenfolge der Kriterien ist kein Hinweis auf die Prioritäten. Im Weiteren gelten die Ziele und die Grundsätze und Anforderungen gemäss Kapitel 5 Aufgabenstellung.

Gesamtstrategie

- Kohärenz der Gesamtvision bezogen auf Mobilitäts- und Sozialräume, Freiraum, Stadtklima, Städtebau, sowie Planung
- Qualität der Vorschläge für Perimeter 1 mit Mehrwert auf die weiter gefassten Perimeter 2 und 3
- Robustheit und Elastizität des Konzeptes sowie Konsistenz möglicher Etappierungsschritte
- Geeignete Berücksichtigung der Anliegen aus der Partizipation

Mobilität

- Angemessenheit und Funktionalität (grundlegende Machbarkeit, für Nutzende intuitiv verständliche Räume, Verkehrssicherheit) des Konzeptes für alle Verkehrsträger
- Inwertsetzung der Anbindungen an das umliegende Weg- und Strassennetz sowie optimale Querungsmöglichkeiten für Fuss- und Veloverkehr.
- Nachvollziehbarkeit der getroffenen Interessensabwägungen in der Verkehrsführung.

Freiraum und Umwelt

- Attraktivität und Funktionalität der neu geschaffenen Freiräume mit einer Diversifizierung von Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten.
- Minimierung von Auswirkungen des Klimawandels (Widerstandsfähigkeit) und schonender Umgang mit Ressourcen.

Stadtraum

- Städtebauliche Qualität und Einbettung in die gebaute Umgebung und in Bezug zum Ortsbild sowie dem Zusammenspiel von Gebäuden und Freiraum.
- Möglichkeiten zur Interaktion, Aneignung und Weiterentwicklung von Orten und Räumen. Dabei ist der Schnittstelle von Erdgeschossnutzungen und Freiraum besondere Beachtung zu schenken.

8 Genehmigung und Unterzeichnung

Das Programm wurde von den Mitgliedern des Beurteilungsgremiums genehmigt.

Biel, den 16. April 2024

Sachgremium

Claudia Christiani

Florence Schmoll

Anna Steuri

Gabriele Leonardi (Ersatz)

Manuela Jennings (Ersatz)

Fachgremium

Stephan Erne (Vorsitz)

Aline Renard

Simon Kretz

Monika Schenk

Arthur Stierli (Ersatz)

Die Kommission für Wettbewerbe und Studienaufträge hat das vorliegende Programm geprüft. Es ist konform zur Ordnung für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge SIA 143, Ausgabe 2009.

Anhang Grundlagenliste

Strikte Vorgabe: Abweichung nicht möglich

Konzept berücksichtigen: begründete Abweichung möglich

Allgemeine Grundlage: zur Kenntnis nehmen

Nr.	Titel	Geltungsbereich	Vom	Einordnung	Quelle
Gesellschaft					
GS-01	Rue de Caractères: Synthese der Partizipation Phase 1 und 2	Gesamtperimeter	2024	Resultat aus erster Partizipationsphase aus vorliegendem Projekt (Rue de Caractères). Öffentliche Erhebung der Bedürfnisse im Umfeld des Planungssperimeters (Spaziergänge, Umfragen). Die Rückmeldungen wurden in einer Synthese der Bedürfniserhebung zusammengefasst und die wichtigsten Qualitäten und Störungen für jeden Strassenabschnitt wurden aufgeführt. Kartografisch werden die in der Bedürfniserhebung erkannten Anforderungen der Nutzer an den Raum verortet. > Programm; Räumliche Anforderungen; Kap. 5.3.2 Stadtraum	WEB: www.rue-de-caracteres.ch
GS-02	Stadtlabor Biel-Bienne thematische Arbeitsgruppen Fokusgebiet Weidteile	Weidteile	2023	Das Stadtlabor ist eine Initiative der Bieler Fach- und Interessenverbände, der Stadt Biel/Bienne, sowie der Berner Fachhochschule. Themen zur Stadtentwicklung und Architektur im Raum Biel werden in der Lehre, Forschung und Entwicklung, sowie an Workshops und Ausstellungen behandelt. In diesem Rahmen macht das Stadtlabor einen Vorschlag für ein weiterentwickeltes Zukunftsbild in Bereich der Achse Bernstrasse. > Steckbrief Fokus-Blatt GS-02	PDF: Resultate_20221130 PDF: Kurzfassung_20230708
GS-03	Studie Sozialraum, Matthias Drilling; Anfragen bei Drilling	Weidteile	2015	Sozialraumstudie für den Bereich der Weidteile, die von der Fachhochschule Nordwestschweiz, Hochschule für soziale Arbeit im Zusammenhang mit der Planung Westast A5 als Grundlagenanalyse zu Händen der Städte Biel und Nidau verfasst worden ist. > Steckbrief Fokus-Blatt GS-03	PDF: Sozialraumstudie_Weidteile_Drilling.pdf

Stadtraum					
SR-01	Neuorganisation Achse Neuenburgstrasse - Bernstrasse, Stadtplanerische und städtebauliche Anforderungen	Stadt Biel, Stadt Nidau	2023	Baut auf den Überlegungen im Rahmen der städtebaulichen Begleitplanung zum abgeschriebenen Projekt Westast A5 auf. Der Gesamtperimeter entlang der Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse wird stadträumlich eingeordnet. Mit spezifischen Aussagen zu Teilbereichen wird diese Einordnung vertieft. > Programm; Kap. 5 Räumliche Anforderungen	PDF: Neuenburg_Bernstrasse_Anforderungen_230427
SR-02	Zukunftsbild, Espace Biel/Bienne-Nidau, (Kenntnisnahme Behördendelegation EBBN).	Region Biel-Nidau	2021	Angesichts des Widerstands der Bieler Bevölkerung gegen die vorgesehene westliche Autobahnumfahrung von Biel wurde das Projekt A5-Westast im Dezember 2020 abgebrochen. Grundlage für den Entscheid bildet unter anderem ein von der Dialoggruppe verfasster Schlussbericht mit Erkenntnissen und Empfehlungen aus dem Dialogprozess. Im zugehörigen Bericht wird ein auf den Städtebau ausgerichtetes Zukunftsbild beschrieben. Dieses dient in überarbeiteter Form als Grundlage für die weitere Planung. > Steckbrief Fokus-Blatt SR-02	WEB: https://www.espace-bbn.ch/de/aktivitaeten/zukunftsbild

SR-03	Erkenntnisse Testplanung «Nutzungskonzept Bahnhofgebiet» Biel	Stadt Biel	2023	Ziel der Testplanung war das Durchspielen unterschiedlicher Lösungsansätze (Nutzungsszenarien) für ein Nutzungskonzept, das gleichermaßen 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. Die gewonnenen Erkenntnisse sind für den Bereich Bahnhofgebiet, Achsenabschnitt Aarbergstrasse relevant. Das Nutzungskonzept ist derzeit in Erarbeitung und wird Sommer 2024 vorliegen. > Programm Kap. 5.3, Bahnhof Süd	WEB DE : www.biel-bienne.ch/bahnhofgebiet WEB FR : www.biel-bienne.ch/secteur-gare Hinweis: Entwurf Nutzungskonzept Bahnhofgebiet wird am 11. Juni 2024 veröffentlicht.
SR-04	Baurechtliche Grundordnung der Stadt Biel	Stadt Biel		Die baurechtliche Grundordnung der Stadt Biel ist gegliedert in Baureglement, Bauverordnung und Baulinienreglement mit dazugehörigen Zonenplänen und Baulinienplan. Für die Planung von hohen Häusern (>30 m) gelten die Leitlinien des Hochhauskonzeptes. Zum Teil sind Teilperimeter entlang der Achse Ländtestrasse-Aarbergstrasse-Bernstrasse mit Zonen mit Planungspflicht (ZPP) geregelt. Für diese gelten spezifische Bestimmungen. Einzelne ZPPs im Gebiet sind mit Überbauungsordnungen weiter spezifiziert. Die zonenrechtlichen Bestimmungen der Stadt Biel sind aktuell. Insbesondere zu beachten sind die den Perimeter tangierenden Zonen mit Planungspflicht (Nutzungszonen- und im Bauzonenplan) mit den geltenden Grundsätzen für die Festlegung der Nutzungsart, des Nutzungsmasses, der Erschliessung und der Gestaltung: - ZPP 8.4 Wydenauquartier (Bestandteil Masterplan) - ZPP 8.5 Kerngebiet Masterplan (Bestandteil Masterplan) - ZPP 8.3 Isabellenweg	WEB: https://www.biel-bienne.ch/de/geoportal.html/2818
SR-05	Baurechtliche Grundordnung der Stadt Nidau	Stadt Nidau		Die baurechtliche Grundordnung der Stadt Nidau ist das geltende Baureglement mit dazugehörigem Nutzungszonenplan und Bauzonenplan. Die zonenrechtlichen Bestimmungen der Stadt Nidau sind aktuell. Insbesondere zu beachten sind die den Perimeter tangierenden Teilbaureglemente und Soezialvorschriften mit den geltenden Grundsätzen: - Teilbaureglement Guido-Müller-Platz West (TBR GMP) - Teilbaureglement Altstadt - Teilbaureglement weiteres Stadtgebiet (Eisenbahngenosenschaft) - Spezialvorschriften der Gemeinde Nidau für die Überbauung der Weidteile Die Spezialvorschriften der Gemeinde Nidau für die Überbauung der Weidteile stammen aus 1962, gestützt auf das Ergebnis aus dem Projekt wird eine Planungsanpassung ausgelöst.	WEB: https://nidau.tlex.ch/app/de/systematic/texts_of_law
SR-06	Grundlagen zur räumlichen Stadtentwicklung	Stadt Biel	2021	Der Bericht veranschaulicht die bisherige Siedlungsentwicklung von Biel und erklärt die Struktur des heutigen Stadtbildes. > Steckbrief Fokus-Blatt SR-06	WEB: https://www.biel-bienne.ch/public/upload/assets/22194/Stb_Uebers_B_bericht_210601.pdf?fp=1679327456560
SR-07	Bericht Freiraumnetz Agglomeration Biel-Lyss	Stadt Biel, Stadt Nidau	2023	Der Bericht erstellt ein übergeordnetes Konzept für das Freiraumnetz der Agglomeration. Die Ergebnisse fliessen in das Agglomerationsprogramm der 5. Generation ein.	PDF: S2L_SKW_Bericht Freiraumnetz Agglomeration Biel-Lyss
SR-08	Klimakarten	Kanton Bern	2020	Die Klimakarten enthalten Informationen zu Lufttemperaturen, Kaltluftströmen und bioklimatischen Bedingungen am Tag und in der Nacht während einer sommerlichen Hitzeperiode.	WEB: https://www.weu.be.ch/de/start/themen/umwelt/klima/klimakarten.html
SR-09	Harmonisierungskonzept Öffentliche Freiräume Bahnhof Süd	Stadt Biel		Das Konzept ist im Bereich zwischen Robert-Walser-Platz resp. M.-Chipot-Strasse und Aarbergstrasse gültig und hat zum Ziel, eine einheitliche Qualität im öffentlichen Raum in diesem Bereich zu schaffen und den Wiedererkennungswert und die Identität des Quartiers südlich des Bahnhofs zu fördern.	WEB: https://www.biel-bienne.ch/public/upload/assets/26403/Harmonisierungskonzept_BahnhofSüd_220705.pdf?fp=1
SR-10	Möblierungskonzept	Stadt Nidau		Ist ein Standardkatalog und dient als Leitfaden für die öffentlichen Räume in der Stadt Nidau.	WEB: https://www.nidau.ch/themen/themen-mno/moeblierungskonzept/moeblierungskonzept/20210916-moeblierungskonzept.pdf/view?searchterm=Möblierngskonzept

SR-11	Projekt Campus Biel/Bienne (UeO «Feldschlössli – Areal», ZPP 8.8)	Kanton Bern	2018 - 2027	Im Rahmen der angestrebten Konzentration der Standorte der Berner Fachhochschule BFH wird in Biel südlich des Bahnhofs auf dem sogenannten Feldschlössli-Areal der Campus Biel/Bienne entstehen. Es liegt ein Projekt von pool Architekten vor. Die Inbetriebnahme ist voraussichtlich 2027. Zu berücksichtigen ist die geplante Gestaltung und Nutzung der Aussenräume als Schnittstelle zu Perimeter 1. Langfristig besteht für den Campus im Osten der Parzelle noch Erweiterungspotential um ca. 25 % (11' 000 m2 GfO). Im vorliegenden Verfahren ist die mögliche Erweiterung nicht relevant.	WEB: https://www.campus-biel-bienne.bvd.be.ch/de/start/das-projekt-im-ueberblick.html
SR-12	Stadtmodell	Stadt Biel		Das aktualisierte Stadtmodell (Holz und Kork) der Stadt Biel bildet die Stadt im Massstab räumlich 1:1000 ab.	ORT: Neues Museum Biel (Öffnungszeiten berücksichtigen) WEB: https://www.biel-bienne.ch/de/bieler-stadtmodell.html/2042

Mobilität					
MB-01	– Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Biel-Seeland 2021 (beschlossen Juni 2021) und 2025 (z.Z. in Mitwirkung) – Agglomerationsprogramm 4G (Bundesbeschluss vom Dezember 2023) und 5G (z.Z. in Mitwirkung)	Region Biel-Seeland	laufend	Raum- und Verkehrsinstrument der Gemeinden, welches der Koordination sowie Lenkung der Entwicklung von Siedlung, Landschaft und Verkehr in der Region Biel-Seeland dient (vgl. Kap. 5.3 im Programm). - Ziele (RGSK 2021) und Massnahmen (aktualisiert im RGSK 2025) sind behördenverbindlich. - Zukunftsbild aus Agglomerationsprogramm (Kap. 4) und Teilstrategien (Kap. 6) sind behördenverbindlich. > Steckbrief Fokus-Blatt MB-01	WEB DE: https://www.seeland-biel-bienne.ch/themen/raumplanung-und-verkehr/regionales-gesamtverkehrs-und-siedlungskonzept-rgsk-2025/mitwirkung-zum-rgsk-2025/ https://www.seeland-biel-bienne.ch/themen/raumplanung-und-verkehr/agglomerationsprogramm/agglomerationsprogramm-biellyss-5-generation/mitwirkung-zum-agglomerationsprogramm-5-generation/ WEB FR: https://www.seeland-biel-bienne.ch/fr/sujets/developpement-territorial-et-transports/conceptions-regionales-des-transports-et-de-lurbanisation/crtu-2025/participation-publique-relative-a-la-crtu-2025/ https://www.seeland-biel-bienne.ch/fr/sujets/developpement-territorial-et-transports/projet-dagglomeration-biellyss-projet-dagglomeration-biellyss-de-5e-generation/participation-publique-relative-au-projet-dagglomeration-de-5e-generation/
MB-02	Gesamtmobilitätsstrategie 2018 - 2040 der Stadt Biel	Stadt Biel	2018	Die Gesamtmobilitätsstrategie 2018 - 2040 der Stadt Biel ist ein übergeordneter Handlungsrahmen, der Leitlinien für die Entwicklung des gesamten Mobilitätssystems bis 2040 festlegt. Dabei werden die Ansätze der multimodalen Erschliessung und des intermodalen Zusammenspiels vereint. > Steckbrief Fokus-Blatt MB-02	WEB DE: www.biel-bienne.ch/mobilitaet/strategie WEB FR: www.biel-bienne.ch/mobilite/strategie
MB-03	Konzept ÖV 2035	Stadt Biel	2023	Das Konzept ÖV 2035 konkretisiert übergeordnete Strategien für den ÖV im Horizont 2035. Die Zielbilder für 2027 und 2035 mit Angaben zum Takt und der Streckenführung für jede ÖV-Linie auf der untersuchten Achse sind relevant. > Steckbrief Fokus-Blatt MB-03	WEB DE: www.biel-bienne.ch/oev-2035 WEB FR: www.biel-bienne.ch/tp-2035
MB-04	Sachplan Velo 2035 der Stadt Biel	Stadt Biel	2020	Netzplanung Veloverkehr auf Stadtgebiet Biel. Identifikation von Netzlücken und Definition von Massnahmen. Abgestimmt mit Regionaler Velonetzung. Netz wurde im kantonalen Sachplan Veloverkehr und Agglomerationsprogramm übernommen. Massnahmen sind grossmehrheitlich im RGSK und Agglomerationsprogramm abgebildet. Es bestehen für die untersuchte Achse relevante Inhalte zum Netz und zu Massnahmen. > Steckbrief Fokus-Blatt MB-04	WEB DE: https://www.biel-bienne.ch/de/themen/raumplanung-und-verkehr/planungsgrundlagen.html/2625 WEB FR: https://www.biel-bienne.ch/fr/bases-de-planification.html/2625
MB-05	Regionaler Velonetzungplan Biel-Seeland	Region Biel-Seeland	2021	Netzplanung Veloverkehr für die Region Biel-Seeland. Identifikation von Netzlücken und Definition von Massnahmen. Abgestimmt mit Sachplan Velo 2035 der Stadt Biel. Netz wurde im kantonalen Sachplan Veloverkehr und Agglomerationsprogramm übernommen. Massnahmen sind grossmehrheitlich im RGSK und Agglomerationsprogramm abgebildet. Es bestehen für die untersuchte Achse relevante Inhalte zum Netz und zu Massnahmen. > Steckbrief Fokus-Blatt MB-05	WEB DE: https://www.seeland-biel-bienne.ch/de/themen/raumplanung-und-verkehr/regionaler-velonetzungplan/ WEB FR: https://www.seeland-biel-bienne.ch/fr/sujets/developpement-territorial-et-transports/plan-regional-du-reseau-de-pistes-cyclables/

MB-06	Gesamtverkehrskonzept	Stadt Nidau	2020	Das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Nidau bildet den Orientierungsrahmen für die koordinierte Weiterentwicklung aller Verkehrsarten auf dem ganzen Stadtgebiet in den nächsten 15-20 Jahren. In Zielbildern werden die erwünschten Zielzustände für den gesamten Strassenraum und für eine Weiterentwicklung des öffentlichen, des motorisierten sowie des Fuss- und Veloverkehrs inklusive Verkehrsberuhigung skizziert. Auf den Zielaussagen basierend wurde ein Paket aus aufeinander abgestimmten Massnahmen erarbeitet. Das geplante Netzangebot pro Verkehrsmittel betrifft die untersuchte Achse. > Steckbrief Fokus-Blatt MB-06	WEB: https://www.nidau.ch/verwaltung/abteilungen/gesamt-staedtische-aufgaben/gesamtverkehrskonzept/#~:text=Das%20Gesamtverkehrskonzept%20der%20Stadt%20Nidau,d en%20nächsten%2015%2D20%20Jahren.
MB-07	Planerkoffer Kantonsstrassen Kanton Bern, Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen	Bernstrasse (rechtlich)	2017	Arbeitshilfe aus Planerkoffer Kantonsstrassen vom Tiefbaumat des Kantons Bern mit Indikatoren zur Beurteilung der kantonalen Strasseninfrastruktur hinsichtlich des Ist-Zustands und für Wirkungsnachweise von Lösungsvarianten in Bezug auf verschiedenen Anforderungen und Referenzstandards in den sechs Bereichen Strategien, Betriebsqualität, Verkehrsanlage, Verkehrssicherheit, Umwelt und Strassenraum. Die Arbeitshilfe basiert auf die Standardgrundlagen (Gesetze, Verordnungen, Normen, Richtlinien etc.) und kann auch für die Planung und Projektierung von Gemeinde- oder Nationalstrassen beigezogen werden.	WEB: https://www.bvd.be.ch/de/start/dienstleistungen/dienstleistungen-im-bereich-strasse-und-verkehr/planerkoffer-kantonsstrassen/hilfsmittel-phasen-1-bis-5-vorlauf-bis-umsetzung.html
MB-08	Ziel, Quell- und Transitverkehrserhebungen	Agglomeration Biel	2023	Ergebnisse aus übergeordneter automatisierter Verkehrsnummernerhebung zu den übergeordneten Verkehrsströmen (MIV) in der Kernagglomeration Biel. Diverse grafische Auswertungen zu Routenwahl, Anteile Quell-, Ziel- und Transitverkehr, Verkehrsaufteilung pro Einfallsachse.	WEB: https://www.espace-bbn.ch/de/aktivitaeten/verkehrserhebungen
MB-09	Bericht zum Mobilitätsmonitoring	Agglomeration Biel	2017, 2019, 2021	Laufende Berichterstattung zum zweijährlichen Mobilitätsmonitoring der Stadt Biel mit Angaben zur Verkehrssituation und zum Verkehrsverhalten in folgenden Themenbereichen: Gesamtverkehr, Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Sicherheit und Verkehrsmismissionen.	WEB DE: www.biel-bienne.ch/mobilitaet/monitoring WEB FR: www.biel-bienne.ch/mobilite/monitoring
MB-10	ASTRA Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr Nationalstrassen 3. Klasse – Strecke N5, Ortsdurchfahrt Biel	Bernstrasse	2023	Schwachstellenanalyse für den Abschnitt Keltenstrasse - Seevorstadt inkl. Empfehlungen zur Führungsart und Dimensionierung von Fuss- und Veloinfrastruktur auf der Strecke und an Knoten/Querungen aufgrund definierter Kriterien wie Verkehrsmenge, signalisierte Geschwindigkeit, Nutzungspotenzial, Netzhierarchie etc.	Es gelten die VSS Normen [MB-12]
MB-11	Velostandards der Stadt Biel und ASTRA-Handbuch «Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr»	Stadt Biel / national	2019	Velostandards der Stadt Biel Technische Empfehlungen, welche Grundsätze für die Infrastrukturplanung von Veloinfrastrukturlösungen festlegt. Dokument enthält Standardblätter mit Angaben für verschiedene Typen von Strecken, Knoten, Engstellen, Kreisverkehrsanlagen und Kurvenverbreiterung. Es wird zwischen drei Qualitätsstufen unterschieden: optimal, minimal und ungenügend. ASTRA-Handbuch Handbuch enthält exemplarische Massnahmen für die Führung des Veloverkehrs in Längsrichtung und bei Querungsstellen sowie für Flächen und Aufenthaltsbereichen und für Verknüpfungsstellen mit dem ÖV oder anderen Verkehrsmitteln. Dabei geht es insbesondere um Dimensionierung, Standards und Qualität, um die Gestaltung des gesamten Strassenraums sowie um die Materialisierung von Oberflächen.	Velostandards der Stadt Biel WEB DE: https://www.biel-bienne.ch/public/upload/assets/2627/beu_infra_TB_Velostandards_20190325_d.pdf WEB FR: https://www.biel-bienne.ch/public/upload/assets/2628/beu_infra_TB_Standards%20v%C3%A9lo_20190325_f.pdf ASTRA-Handbuch WEB DE: https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/langsamverkehr/fussverkehr.html WEB FR: https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/mobilite-douce/fussverkehr.html
MB-12	VSS-Normen	national	verschieden	Technische Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Sie dienen der Vereinheitlichung im Kernbereich Strasse und Verkehr in der Schweiz. Diese sind nicht rechtsverbindlich (ausser es wird in Gesetzen oder Verordnungen darauf verwiesen) und dienen als Empfehlungen im Strassen- und Verkehrswesen auf nationaler Ebene (Bund, Kantone, Gemeinden).	WEB DE: https://www.mobilityplatform.ch/de/ WEB FR: https://www.mobilityplatform.ch/fr/
MB-13	BGK Doktor-Schneiderstrasse in Nidau	Stadt Nidau	2023	Umsetzung der AP/RGSK-Massnahme MIV-Auf.02.13 [MB-01] und Massnahme 9.3 aus Gesamtverkehrskonzept der Stadt Nidau [MB-06]. Der Übersichtsplan zur Bestvariante ist im Bericht auf Seite 22 zu finden.	WEB: https://www.nidau.ch/verwaltung/abteilungen/gesamt-staedtische-aufgaben/gesamtverkehrskonzept/neugestaltung-dr-schneiderstrasse
MB-14	BGK Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse	Stadt Nidau	2023	Umsetzung der RGSK-Massnahme MIV-Auf.02.14 [MB-01]. Massnahmenpläne zeigen geplante Anpassungen an Regime und Gestaltung der genannten Strassen. Erläuterungen zu den Massnahmen sind im Bericht dokumentiert. Details zum Variantenstudium der Verkehrsmassnahmen sind im Anhang zum Bericht zu finden. Im Projekt vorgesehenen Massnahmen auf den Kantonsstrassenabschnitten sind nicht bindend. Alternative Vorschläge können begründet vorgeschlagen werden.	WEB: https://www.nidau.ch/verwaltung/abteilungen/gesamt-staedtische-aufgaben/gesamtverkehrskonzept/gurnigel-kelten-und-guglerstrasse

MB-15	Verkehrsberuhigung Weidteile, Gurnigel und Hofmatten	Stadt Nidau	2019 - 2025	Umsetzung der 3. Etappe der Verkehrsberuhigungsmassnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept der Stadt Nidau [MB-06]. Mit Beschluss vom 16. Juni 2022 bewilligte der Stadtrat das Projekt und den Investitionskredit für die Verkehrsberuhigung der Quartiere nördlich der Zühl (Weidteile, Gebiet zwischen Gugler- und Gurnigelstrasse, Hofmatten) sowie eine Aufwertung der Lyss-Strasse inkl. zwei barrierefreie Knotenanhebungen Lyss-Strasse/Milanweg und Lyss-Strasse/Guglerstrasse. Massnahmenbeschrieb auf Seiten 6-9 der Dokumentation. Die Umsetzung erfolgt 2024.	WEB: https://www.nidau.ch/verwaltung/abteilungen/gesamt-staedtische-aufgaben/gesamtverkehrskonzept/planung-3-etappe
MB-16	Schlussbericht Vision S-Bahn Biel 2045	Stadt Biel	2023	Die Vision S-Bahn Biel 2045 sieht eine gezielte Ergänzung des Busangebots durch folgende für das Planungssperimeter relevante Vorschläge für einen Ausbau der S-Bahn vor: - Nidau und Ipsach sollen alle 7.5 Minuten bedient werden. - Prüfung von vier Standorten für zusätzliche S-Bahn-Haltstellen, u.a. an der Bernstrasse zur Erschliessung der Quartiere Weidteile und Mühlefeld. - Die Vision S-Bahn 2045 wurde vom Vorstand der Regionalen Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura am 27. Juni 2023 genehmigt. Die Konkretisierung der Vision soll nun vom Kanton in die Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur des Bundes eingebracht werden. Im Schlussbericht sind die Ergebnisse der getroffenen Abklärungen zur Entwicklung der Vision zu finden.	WEB: https://www.biel-bienne.ch/public/upload/assets/25537/Vision_RER_2045_Rapport_DE_2306.pdf?fp=1
SR-03	Erkenntnisse Testplanung «Nutzungskonzept Bahnhofgebiet» Biel	Stadt Biel	2023	Ziel der Testplanung war 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. Das Nutzungskonzept baut auf dem ÖV-Konzept 2035 auf. Bezogen auf den Langsamverkehr ist die Förderung der Verbindung vom Bahnhof an den See und das Städtli Nidau relevant. Die gewonnenen Erkenntnisse sind für den Bereich Bahnhofgebiet, Achsenabschnitt Aarbergstrasse relevant. Das Nutzungskonzept ist derzeit in Erarbeitung und wird Sommer 2024 vorliegen. > Programm Kap. 5.3, Teilabschnitt Aarbergstrasse	WEB DE : www.biel-bienne.ch/bahnhofgebiet WEB FR : www.biel-bienne.ch/secteur-gare Hinweis: Entwurf Nutzungskonzept Bahnhofgebiet wird am 11. Juni 2024 veröffentlicht.