

Studienauftrag nach SIA 143
mit Präqualifikation

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



Schlussbericht

23. Juni 2025

Inhalt

1	Aufgabe.....	4
1.1	Ausgangslage.....	4
1.2	Entwicklungsraum	5
1.3	Ziele des Verfahrens	6
2	Durchführung Studienauftrag	7
2.1	Auftraggeberin und Verfahrensbegleitung	7
2.2	Verfahrensart	7
2.3	Beurteilungsgremium	8
2.4	Weiterbearbeitung	9
2.5	Urheberrecht	9
2.6	Ablauf und Termine	9
2.7	Teilnehmende.....	10
3	Information der Öffentlichkeit / Partizipation	11
4	Beurteilung	13
4.1	Aufgabenstellung, Planungsgrundlagen und Rahmenbedingungen	13
4.2	Vorprüfung	13
4.3	Beurteilungskriterien.....	13
5	Zwischen- und Schlussbesprechung	15
5.1	Zwischenpräsentation und -beurteilung.....	15
5.2	Allgemeine Empfehlungen auf Basis der Zwischenbeurteilung	15
5.3	Schlusspräsentation und -beurteilung	16
6	Würdigung.....	18
6.1	Gesamtwürdigung	18
6.2	Projektspezifische Würdigung	18
7	Empfehlungen zur Weiterbearbeitung	22
8	Danksagung an die teilnehmenden Teams	23
9	Genehmigung und Unterzeichnung	24
10	Projekte	25
10.1	Team 1 Metron Bern AG, Raum404 GmbH und Naomi Zürcher.....	25
10.2	Team 2 mrs partner ag, Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG und berchtoldkrass space&options.....	29

10.3	Team 3 Rapp AG, YellowZ AG und Westpol Landschaftsarchitektur	33
10.4	Team 4 Schneiter Verkehrsplanung AG + Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH + pool Architekten	37

1 Aufgabe

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 (Ostast) 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 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 die Bearbeitung der Empfehlungen aus dem Dialogprozess an die Hand und stellt dabei die nötige Partizipation sicher (www.espace-bbn.ch).

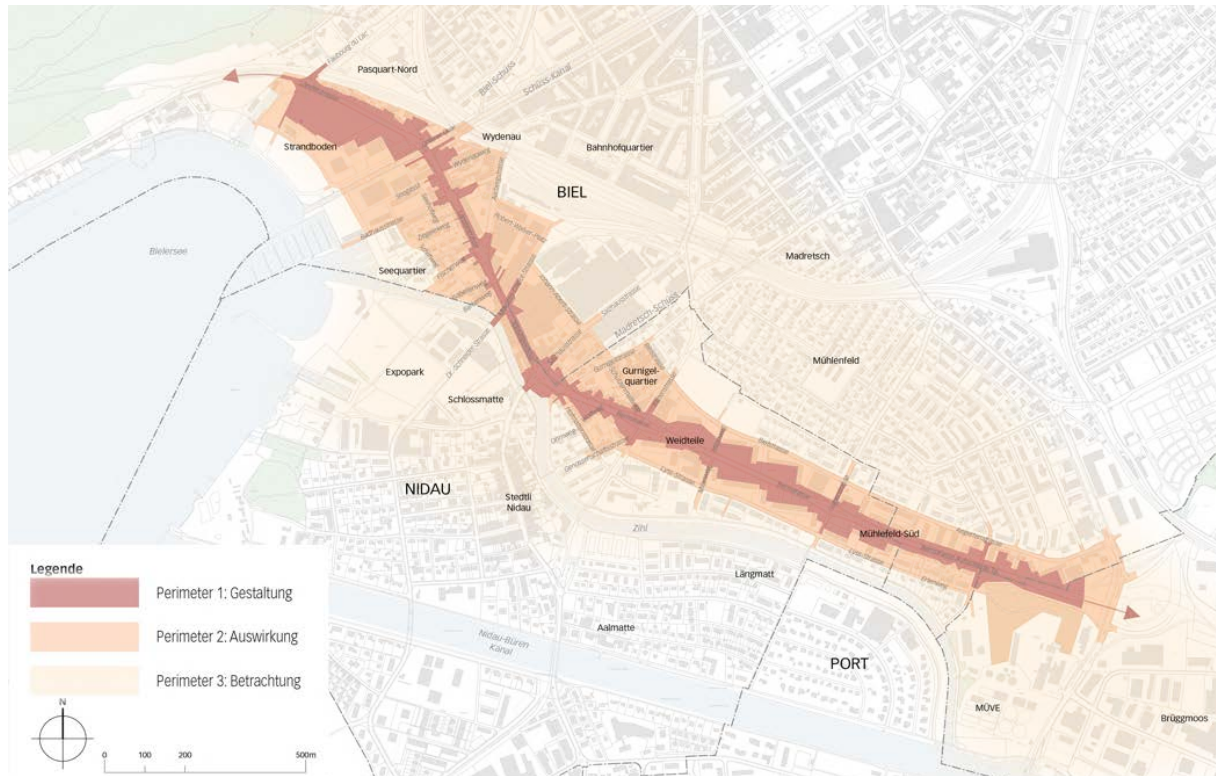
Nebst Planungen mit einem langfristigen Zeithorizont sind für stark vom Verkehr beeinträchtigte Abschnitte kurz- bis mittelfristige Lösungen zu bearbeiten. Einen derartigen Handlungsbedarf weist die Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse auf. Die heutige Strasse zerschneidet die Quartiere und 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 fand ein Partizipationsprozess statt [Kap. 2.6]. Zudem hatte 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 Gestaltungskonzept (VBGK) wurde über einen Studienauftrag und im Dialog mit dem Beurteilungsgremium und der Bevölkerung (Partizipation) entwickelt. Für den Studienauftrag wurden 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 Entwicklungsraum

Situation Entwicklungsraum



Der «Perimeter 1: Gestaltung» entspricht dem eigentlichen Bearbeitungsperimeter, für welchen konkrete Vorschläge erwartet wurden. In der Länge verläuft dieser ab Bernstrasse, Einmündung Autobahnanschluss Bruggmoos, über die Aarbergstrasse und die Ländtestrasse auf dem Strassennetz des ASTRA, Kantons Bern und der Stadt Biel 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 sollte sich in dieses Gebiet einfügen, detaillierte Aussagen zu den Wechselwirkungen sind aber nicht nötig.

1.3 Ziele des Verfahrens

Mit dem Studienauftrag sollten für die Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse als eine der zentralen Hauptverkehrsachsen in der Agglomeration 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, eine bessere Anbindung der Strasse an die Quartiere und eine bessere Vernetzung der Quartiere erreichen
- 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

2 Durchführung Studienauftrag

2.1 Auftraggeberin und Verfahrensbegleitung

Auftraggeberinnen des Studienauftrags waren das Tiefbauamt des Kantons Bern, die Stadt Biel und die Stadt Nidau. Sie wurden durch die Projektleitung vertreten, welche wie folgt zusammengesetzt war:

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

Stadtplanung Biel
Leiterin Stadtplanung, Sabine Gresch
Zentralstrasse 49, 2501 Biel

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

Die Auftraggeberinnen wurden von der ecoptima ag unterstützt, welche das Verfahrenssekretariat sowie die planerischen Aufgaben in der Projektleitung übernahm. Für Arbeiten im Bereich Kommunikation unterstützte 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:
Arthur Stierli
Telefon: + 41 31 310 50 87
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 hatte die Bau- und Verkehrsdirektion den Studienauftrag als offene Verfahren mit Präqualifikation durchgeführt.

Studienauftrag mit vier Teams

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

2.3 Beurteilungsgremium

Die Beurteilung der Bewerbungen erfolgte durch das Beurteilungsgremium des Studienauftrages:

Sachmitglieder

- Claudia Christiani, Kreisoberingenieurin, Bau und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, Tiefbauamt
- Sabine Gresch, 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 / Verkehrsingenieurwesen (Vorsitz)
- Aline Renard, TRANSITEC, Fachkompetenz Verkehrsplanung / Verkehrsingenieurwesen
- Monika Schenk, uniola AG, Fachkompetenz Landschaftsarchitektur / Siedlungsökologie
- Simon Kretz, Salewski Nater Kretz AG, Fachkompetenz Städtebau

Ersatzmitglieder

- Arthur Stierli, ecoptima ag, Geograf Raumplaner FSU

Experten:innen

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

Für den Studienauftrag wurde Thomas Zahnd als Experte und Vertreter der Gemeinde Brugg ohne Stimmrecht beigezogen.

2.4 Weiterbearbeitung

Die Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern beabsichtigt, in Rücksprache mit den Städten Biel und Nidau, 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.

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

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

2.5 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 bzw. der Verfasser. Ein spezielles Einverständnis ist nicht nötig.

2.6 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
	– <i>Öffentliche Partizipation zu anonymisierten Zwischenresultaten</i>	10.2024
	– <i>Beurteilung Zwischenresultate und Empfehlungen für Weiterbearbeitung</i>	21.11.2024
	– 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
	– Ausstellung Resultate	August 2025

2.7 Teilnehmende

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

Folgende vier Teams nahmen 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 Raumplaner, Stadtplaner, Partnerschaft

Team 3

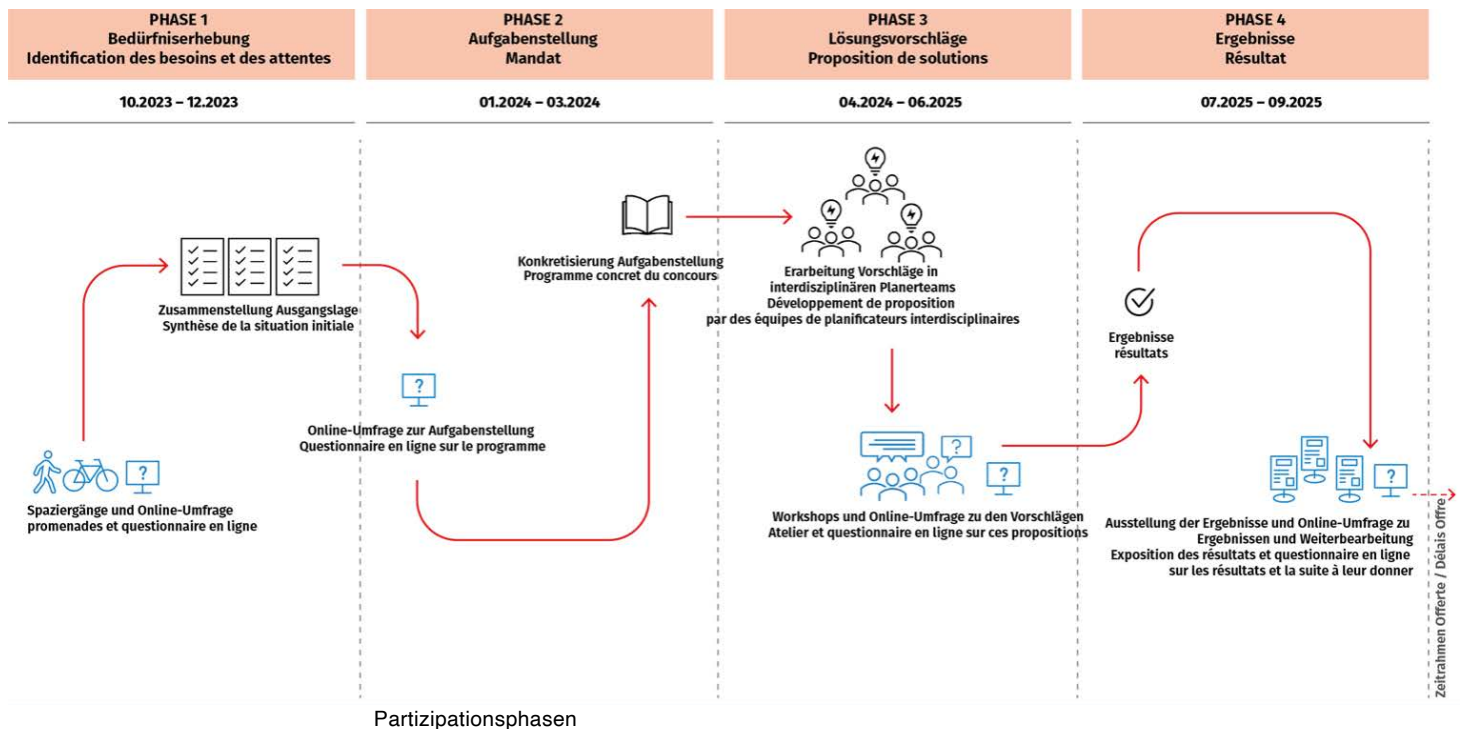
- Rapp AG (Federführung)
- YellowZ Urbanism Architecture AG
- Westpol Landschaftsarchitektur

Team 4

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

3 Information der Öffentlichkeit / Partizipation

Das vorliegende Projekt wurde seit Projektstart im Herbst 2023 von einer wiederkehrenden Partizipation begleitet, von der Analyse bis zur Erarbeitung des Konzeptes. Die Partizipation ist somit in den bestehenden Prozess eingebettet.



Im Vorfeld haben zwei Partizipationsrunden (Phase 1 und 2) stattgefunden. In Phase 1 wurden anhand von Spaziergängen im Perimeter und Umfragen die Bedürfnisse erhoben. 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. 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 wurde die Phase 3 der Partizipation durchgeführt. Dabei wurden die anonymisierten Zwischenergebnisse 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 flossen einerseits in die Empfehlungen des Beurteilungsgremiums ein, andererseits wurden sie in aufbereiteter Form an die Teams übermittelt. Die Empfehlungen zu Händen der Teams und nötige Entscheide wurden vom Beurteilungsgremium formuliert.

Eine vierte und letzte Partizipationsphase findet nach dem Entscheid des Beurteilungsgremiums statt. Es wird das Ergebnis des Verfahrens präsentiert, diskutiert und Emp-

fehlungen / Erkenntnisse an die Städte Biel und Nidau sowie den Kanton Bern formuliert. Allfällige zu prüfende Hinweise zur Weiterbearbeitung werden separat zum Schlussbericht festgehalten.

4 Beurteilung

4.1 Aufgabenstellung, Planungsgrundlagen und Rahmenbedingungen

Das Programm vom 29. April 2024 erläuterte die Aufgabenstellung des Verfahrens und stellte die zugrunde liegenden Planungsgrundlagen sowie die massgeblichen Rahmenbedingungen dar.

4.2 Vorprüfung

Die Schlussabgaben wurden vor der Beurteilung einer städtebaulichen und verkehrlichen Vorprüfung durch das Verfahrenssekretariat und Fachspezialist:innen unterzogen. Die Vorprüfung diente der Überprüfung der Einhaltung der Programmbestimmungen sowie der Verifizierung der technischen, bau- und planungsrechtlichen Machbarkeit.

Die Ergebnisse der Vorprüfung wurden dem Beurteilungsgremium zu Beginn der Schlussbesprechung vorgelegt und erläutert. Das Beurteilungsgremium nahm die Ergebnisse zur Kenntnis und beschloss einstimmig alle Beiträge zur Schlussbeurteilung zu zulassen.

4.3 Beurteilungskriterien

Die folgenden Kriterien unterstützen das Beurteilungsgremium bei der Beurteilung des entwickelten Freiraum- und Verkehrskonzeptes. Aus der Reihenfolge der Kriterien lassen sich keine Prioritäten ableiten. Im Weiteren gelten die Ziele, Grundsätze und Anforderungen gemäss dem Programm vom 29. April 2024.

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 (besondere Beachtung auf die Schnittstelle von Erdgeschossnutzungen und Freiraum)

5 Zwischen- und Schlussbesprechung

5.1 Zwischenpräsentation und -beurteilung

Anlässlich der Zwischenpräsentation vom 4. September 2024 hatten die teilnehmenden Teams ihren ersten Entwurf präsentiert. Im Anschluss an jede Präsentation fand eine Fragerunde statt.

Am 21. November 2024 traf sich das Beurteilungsgremium ohne die Teams, um die Zwischenresultate zu beurteilen und sowohl allgemeine als auch teamspezifische Empfehlungen zur Weiterbearbeitung zu formulieren.

5.2 Allgemeine Empfehlungen auf Basis der Zwischenbeurteilung

Im Rahmen der Zwischenbeurteilung wurden die folgenden Empfehlungen formuliert:

- Die Aufgabenstellung und die dazugehörigen Dokumente des Programms sind bei der weiteren Bearbeitung der Projekte zu berücksichtigen bzw. zu beachten.
- Der Betrachtungsperimeter weist ein hohes Transformationspotential auf, dieses ist aus städtebaulicher, frei- und sozialräumlicher Sicht zu analysieren und noch besser darzustellen. Demgemäss sind die baulichen Potentiale, die durch die jeweiligen Konzepte möglich werden, respektive für die Konzepte als dienlich erachtet werden, darzustellen.
- Die relevanten Erdgeschossnutzungen sind zu präzisieren. Es sollen insbesondere die für das Funktionieren des vorgeschlagenen Konzeptes notwendigen Nutzungen resp. die zwingend zu aktivierenden Erdgeschosse dargestellt werden.
- Die Rahmenbedingungen, die sich aus dem Gesamtverkehrskonzept von Nidau sowie aus dem Nutzungskonzept Bahnhofgebiet der Stadt Biel (Oktober 2024) ergeben, sind zu berücksichtigen.
- Die Kohärenz zwischen vorgesehenem Temporegime, Strassenbild und Fussgängerquerungen und die Massnahmen, die zur Einhaltung des vorgesehenem Temporegimes erforderlich sind, sind stärker aufzuzeigen.
- Das Verkehrs- und Betriebskonzept sowie das angedachte Verkehrsmanagement (Busbevorzugung und allfällige Dosierung) sind zu begründen und verständlich darzustellen.
- Die aktive zusätzliche Begrünung wird grundsätzlich begrüsst. Im Abschnitt Aarbergstrasse-Ländtestrasse ist dabei die Machbarkeit von Baumsetzungen angesichts der räumlichen Verhältnisse stufengerecht nachzuweisen.
- Die gestalterischen und stadtklimatischen Eingriffsmöglichkeiten an der Ländtestrasse sind zu präzisieren. Insbesondere ist die Rolle der Querungen zu präzisieren.
- Der Guido-Müller-Platz ist verkehrlich und freiräumlich zu präzisieren. Die Wahl der Knotenform, die Sicherstellung einer genügenden Leistungsfähigkeit sowie die Verkehrssicherheit sind mindestens qualitativ zu begründen bzw. zu erläutern.
- Das mittel- und langfristige motorisierte Individualverkehrsregime, welches der Gemeinderat der Stadt Biel mit Genehmigung des Nutzungskonzeptes Bahnhofgebiet am 23. Oktober 2024 verabschiedet hat, ist zu berücksichtigen.

- Gemäss Gesamtverkehrskonzept (GVK) von Nidau soll kein motorisierter Individualverkehr (MIV) von der Bernstrasse über die Guglerstrasse direkt ins Quartier abfließen, bzw. Schleichverkehr durch das Quartier ist zu vermeiden (gem. GVK wird die Einmündung Guglerstrasse für den MIV vollständig geschlossen werden).
- Für die Kompatibilität des Konzeptes mit einer allfälligen Bahnhaltestelle Keltenstrasse sind keine weiteren Vertiefungen vorzunehmen.
- Im Rahmen der sozialräumlichen Betrachtung ist eine Hierarchie bzw. Funktionsteilung der öffentlichen Plätze bzw., Freiräume zu entwickeln.
- Die Fortsetzung der Linienführung der Buslinie in Richtung Brugg im Bereich Heideweg (Anschluss von der bzw. an die Bernstrasse an das bzw. von dem bestehenden Strassennetz) ist im Konzept aufzuzeigen (siehe Programm, Ziff. 5.3, Seite 23).
- Eine sichere Querung für die Schüler:innen muss im Bereich Heideweg aufgezeigt werden. Falls an diesem Ort keine sichere Querung für Schulkinder vorgesehen wird, ist im Konzept darzulegen und aufzuzeigen, wie die Schüler:innen ihre Schulen / Kindergärten erreichen.

5.3 Schlusspräsentation und -beurteilung

Anlässlich der Schlusspräsentation vom 13. Mai 2025 hatten die teilnehmenden Teams ihren definitiven Beitrag präsentiert. Im Anschluss an jede Präsentation fand eine Fragerunde statt.

Am Nachmittag traf sich das Beurteilungsgremium ohne die Teams, um die Schlussresultate zu beurteilen und die Würdigungen und Empfehlungen zu formulieren.

Erster Rundgang

Das Beurteilungsgremium beschloss nach dem ersten Rundgang einstimmig, das Projekt «Fil Vert» vom Team Rapp AG aus der weiteren Beurteilung auszuschneiden, und zwar aus folgenden Gründen:

- Die Projektidee ist konzeptionell zu wenig klar umgesetzt und nicht in der erforderlichen Konsistenz ablesbar.
- Die verkehrlichen Lösungen sind unterschiedlich tief ausgearbeitet, bleiben teilweise vage und wirken gesamtheitlich zu wenig stringent.
- Die vorgestellten 3 Leitideen überzeugen innerhalb der Teilbereiche Freiraum und Städtebau, jedoch gelingt es dem Team nicht, diese mit dem Verkehr zu einem nachvollziehbaren Gesamtbild zu verknüpfen.

Zweiter Rundgang

Zu Beginn des zweiten Rundgangs fand ein Kontrollrundgang zum Ergebnis der ersten Runde statt. Am Ende des zweiten Rundgangs wählte das Beurteilungsgremium einstimmig die beiden folgenden Projekte zur Schlussbeurteilung aus:

- Projekt «Phoenix» Team mrs partner ag
- Projekt «Re-sources» von Team Metron Bern AG

Zur Ausscheidung des Projekts «Tissu urbain» vom Schlussrundgang wurde folgendes festgehalten:

- Das Projekt präsentiert eine Vielzahl an durchaus interessanten Ideen, allerdings wird die erforderliche Kohärenz vermisst – es präsentiert sich als eine Assemblage einzelner Interventionen und Massnahmen
- Die Begründung für eine Bernstrasse ohne Veloverkehr und Busse ist vage und erschliesst sich dem Begleitgremium nicht

Schlussrundgang

Zu Beginn des Schlussrundgangs fand eine Kontrollrundgang zum Ergebnis der zweiten Runde statt. Nach dem Schlussrundgang und einer vertieften Diskussion wurde das folgende Team als Sieger einstimmig ausgewählt:

Team 2 mrs partner ag, Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG und berchtoldkrass space&options mit dem Projekt «Phoenix»

- Das Projekt orientiert sich klar am Machbaren und bleibt innerhalb der vorgegebenen Rahmenbedingungen. Gleichzeitig zeigt es eine differenzierte Herangehensweise und bleibt für die Weiterbearbeitung genügend flexibel.
- Die Gestaltung der Verkehrsknoten überzeugt durch eine homogene und zusammenhängende Ausarbeitung – alle drei Abschnitte werden gestalterisch einheitlich behandelt, was zu einer klaren Abfolge von Stadträumen und einer überzeugenden räumlichen Kontinuität führt.

Zur Ausscheidung des Projekts «Re-sources» im Schlussrundgang wurde Folgendes festgehalten:

- Mit der vorgeschlagenen Führung der ÖV-Linien über die Parallelstrassen bis zum Guglerplatz sowie der Velovorzugsroute über die Aegertenstrasse weicht das Projekt von den Rahmenbedingungen im Bereich Bernstrasse ab. Die Herleitung aus Subsistenzgründen ist nachvollziehbar, aber mit Einbussen für den ÖV verbunden.
- Die Kreislösung des Teams ermöglicht zwar eine harmonische Rundstruktur, ist jedoch sehr flächenintensiv und verkehrsorientiert – Sicherheit für den Veloverkehr.
- Insgesamt enthält das Projekt zahlreiche interessante und zukunftsgerichtete Ansätze, jedoch besteht bei mehreren Elementen noch Überarbeitungsbedarf, insbesondere hinsichtlich Kohärenz, Umsetzbarkeit und Abstimmung mit den bestehenden Planungen.

6 Würdigung

6.1 Gesamtwürdigung

Die komplexe Aufgabenstellung und das aufwändige, für BGK's unkonventionelle Verfahren waren für alle Beteiligten eine grosse Herausforderung. Die Teams hatten sich mit der Aufgabe in einem sehr hoch produktiven Mass auseinandergesetzt. Die grosse Bandbreite der Herangehensweisen und die sorgfältig aufbereiteten Beiträge zu den Zwischen- und Schlusspräsentationen führten zu intensiven Diskussionen im Beurteilungsgremium und zu einem nachhaltigen Lernprozess aller Beteiligten.

Alle Teams haben sehr überzeugende Beiträge beständig und zielgerichtet entwickelt. Die Unterschiedlichkeit der Beiträge ermöglichte es dem Beurteilungsgremium, das verkehrliche, städtebauliche und freiräumliche Entwicklungspotenzial der Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse vergleichend zu bewerten und so schrittweise Klarheit über den einzuschlagenden Weg zu erhalten.

6.2 Projektspezifische Würdigung

Projekt «Re-sources»

Team 1 Metron Bern AG, Raum404 GmbH und Naomi Zürcher

Städtebau

Das Projekt überzeugt in seiner städtebaulichen Grundhaltung und setzt mit dem Konzept der drei Stadttore sowie der damit verbundenen neuen Zentralitäten prägnante räumliche Akzente. Auch die Aufwertung des Guglerplatzes zu einem städtischen Raum mit neuer Nutzungsperspektive für das Quartier leuchtet ein. Der Guido-Müller-Platz erhält ebenfalls einen gestalterischen Akzent. Die dafür gewählte Kreisellösung ist jedoch aufgrund ihres grossen Flächenbedarfs und der Dominanz des Verkehrsraums städtebaulich ambivalent. Auf eine übergeordnete gestalterische Klammer, welche die verschiedenen Verkehrsknoten typologisch verbinden würde, wird verzichtet. Dies ist aus der lokalen Analyse betrachtet zwar plausibel, lässt jedoch die Chance aus, eine gewisse Kohärenz (Gesamtbild) des gesamten Strassenzuges zu erzeugen.

Frei- und Sozialraum

Im sozialräumlichen Bereich überzeugt das Projekt mit einer mutigen und durchdachten Haltung. Die vorgeschlagenen Interventionen sind konkret, adressieren unterschiedliche Zielgruppen und reichen über die Hauptachsen hinaus in angrenzende Quartiere. Besonders hervorzuheben ist die intensive Auseinandersetzung mit neuen Nutzungen im öffentlichen Raum. Freiräumlich interessant sind die durchgehenden, abschnittsweise differenzierten Baumreihen und die fussgängerfreundlichen Querungen bei der Badhaus- und Dr. Schneiderstrasse. Das hinterlegte Konzept der Phytoremediation hingegen weist fachliche Unschärfen auf: Während die Idee einer Schwammstadt grundsätzlich tragfähig erscheint, ist die Phytoremediation bei den vorhandenen Schadstoffen nur bedingt geeignet.

Mobilität

Das Verkehrskonzept enthält teilweise innovative Ansätze, die in ihrer Ausgestaltung jedoch auch Konfliktpotenzial bergen. Positiv hervorzuheben ist die attraktive Breite der Velostreifen mit 2,25 m, die über das Mindestmass hinausgeht und die Sicherheit erhöht. Der Umbau des Guido-Müller-Platzes zu einem Kreisel wird trotz der zweckmässigen Führung des Veloverkehrs kritisch beurteilt. Die Realisierbarkeit und die Ausgestaltung einer Begegnungszone (Tempo 20) auf der Achse Chipot-Strasse/Dr. Schneider-Strasse wird in Zweifel gezogen. Die Veloführung über Parallelstrassen der Bernstrasse birgt Konfliktpotenzial, insbesondere durch den zunehmenden Anteil schneller E-Bikes. Zudem steht die angedachte Velovorzugsroute über die Aegertenstrasse im Widerspruch zur kantonalen Planung sowie zur angedachten Aktivierung städtebaulicher Potenziale entlang der Bernstrasse. Ebenso die vorgeschlagene Busführung über die Aegertenstrasse - eine interessante Option, deren Mehrwert gegenüber der Bernstrasse jedoch unklar bleibt. Das vorgeschlagene Park+Ride-Angebot scheint grundsätzlich und speziell am vorgesehenen Standort beim Guglerplatz unpassend.

Projekt «Phoenix»

Team 2 mrs partner ag, Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG und berchtoldkrass space&options

Städtebau

Das Projekt überzeugt durch eine logisch aus der Analyse hergeleitete, klare und kohärente Gestaltung des Strassenraums, in welcher funktionale und gestalterische Aspekte gleichermassen berücksichtigt werden. Die Bearbeitung der Verkehrsknoten erfolgt gestalterisch einheitlich und führt zu einer lesbaren räumlichen Abfolge entlang des gesamten Strassenzugs. Besonders positiv hervorzuheben ist die neue Zentralität am Guglerplatz, die Potenziale für neue Nutzungen eröffnet, den öffentlichen Raum stärkt und einen wichtigen Impuls für eine soziale Durchmischung setzt.

Frei- und Sozialraum

Die grosszügigen, klar strukturierten Freiraumeingriffe stärken die Durchlässigkeit und überzeugen durch Kohärenz – insbesondere der prominente Keltenplatz wird positiv bewertet. Das Thema Sozialraum wird fundiert und nachvollziehbar behandelt, es werden Platzhierarchien aufgezeigt und so verschiedene Nutzungsgruppen adressiert. Insbesondere die Interventionen im Bereich des Guglerplatzes sind gut integriert und vermitteln einen glaubwürdigen sozialräumlichen Anspruch. Die Aktivierung der Grünräume entlang der Bernstrasse ist ein richtiger Ansatz, könnte jedoch in ihrer räumlichen Ausformulierung noch präziser und greifbarer werden.

Mobilität

Das ausgearbeitete Verkehrskonzept überzeugt insgesamt durch seine Homogenität und Realisierbarkeit. Die Ausgestaltung der verschiedenen Knoten ist aufeinander abgestimmt und unterstützt die angestrebte verkehrliche Grundidee. Die vorgeschlagene Veloführung am Guido-Müller-Platz erscheint sicher und funktional durchdacht; die Spuraufteilung auf den zuführenden Knotenarmen sollte allerdings nochmals überprüft

werden. Auch die vorgeschlagenen Radstreifen mit 1,8 m Breite sind für eine Velohauptachse / -vorzugsroute (zu) knapp bemessen. Der Mehrzweckstreifen als wiederkehrendes Element der Strassenraumgestaltung ist nachvollziehbar und trägt zur Strukturierung bei. In einzelnen Abschnitten der Aarbergstrasse soll die Abwägung zwischen gestalterischer Kontinuität mit dem Mehrzweckstreifen und dem Bedürfnis nach mehr Bäumen und/oder breiteren Velostreifen (vgl. oben) nochmals überdacht werden. Die Verkehrslösung am Kreuzung Marcelin-Chipelot-/Dr.-Schneider-Strasse – mit Bushaltestelle, Mehrzweckstreifen und anschliessender Fussgängerquerung – ist grundsätzlich sinnvoll, sollte aber hinsichtlich Funktionalität und Abfolge nochmals vertieft überprüft werden.

Projekt «Fil Vert»

Team 3 Rapp AG, YellowZ AG und Westpol Landschaftsarchitektur

Städtebau

Das Projekt setzt mittels Hochpunkten an zentralen Kreuzungen und grosszügigen Vorplätzen städtebauliche Akzente. Die Setzung höherer Baukörper zur besseren Orientierung ist nachvollziehbar, sie überzeugt jedoch gesamstädtisch betrachtet nur bedingt respektive teilweise. Das Potenzial einer Verknüpfung mit der verkehrlichen Struktur scheint nicht ausgeschöpft, insbesondere am Guglerplatz. Die topologisch latente Zentrität wird nur ansatzweise in Wert gesetzt.

Frei- und Sozialraum

Die formulierte Idee einer grünen Kontinuität entlang der Achse bietet grundsätzlich eine starke Grundlage für freiräumliche Qualitäten, bleibt jedoch in der Umsetzung vage. Die sozialräumlichen Aktivierungsideen sind in Bezug auf ihre Potenziale, unterschiedliche Nutzungsgruppen anzusprechen und räumlich zu wenig konkretisiert. Die Abstimmung zwischen Freiraum, Städtebau und Verkehr ist zu wenig spürbar, sodass die angestrebte Wirkung einer durchgängigen, auch sozial wirksamen Gestaltung nicht zum Tragen kommt.

Mobilität

Im Bereich Mobilität zeigen sich einige interessante Ansätze, etwa die Idee durchgehender Fuss- und Radwege sowie die Reduktion von Abbiegespuren zugunsten kompakterer Strassenräume. Allerdings fehlt es diesen Vorschlägen an konkreter Ausarbeitung und räumlicher Präzision. Verschiedene Elemente wie die parallelen Fussverkehrsverbindungen entlang und abseits der Bernstrasse bleiben in ihrer Bedeutung vage. Der verkehrliche Teil bleibt insgesamt auf einer abstrakten Ebene und stellt keine tragfähige Verbindung zu den übrigen Ansätzen her.

Projekt «Tissu urbain»

Team 4 Schneiter Verkehrsplanung AG, Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH und pool Architekten

Städtebau

Das Projekt fokussiert auf vier Haupträume, die als aus der Analyse hergeleitete, logische Orientierungspunkte verstanden werden. Während die Fokuspunkte mit viel Detailliebe und Kreativität ausgearbeitet sind, wird auf eine kohärente städtebauliche Leitidee verzichtet. Der Verbindung dieser Räume untereinander wird wenig Gewicht resp. Relevanz beigemessen. Somit wirken die Setzungen als Einzelmassnahmen und die räumliche Kraft einer Gestaltungskohärenz entlang des gesamten Strassenzugs wird vermisst. Die Arealentwicklung konzentriert sich weitgehend auf den Bereich Ländtestrasse, während andere Entwicklungspotenziale im Gebiet – insb. im Vergleich zum erwähnten Bereich – ungenutzt bleiben.

Frei- und Sozialraum

Die Eingriffe in den Freiraum – insbesondere die Aktivierung einer Zentralität sowie die gesteigerte Durchlässigkeit in Richtung Zihl beim Guglerplatz – sind überzeugend und stellen eine gelungene Aufwertung dar. Das Konzept der Gartenloops hingegen bleibt in seiner räumlichen Konkretisierung wenig nachvollziehbar. Das Konzept der „Social Mixer“ in Form neuer Übergänge und Querungen besitzt grundsätzliches Potenzial für eine sozialräumliche Aktivierung, bleibt jedoch ohne klarere räumliche Ausarbeitung. Es fehlen damit konkrete räumliche Formulierungen, sodass die sozialen und freiräumlichen Mehrwerte nicht fassbar werden. Die geplante Brückenverbindung zur Zihl wird hingegen positiv bewertet und verspricht eine Aufwertung der übergeordneten Freiraumverbindung.

Mobilität

Mit sechs unveränderten Fahrspuren bleibt die Lösung am Guido-Müller-Platz (ausgebauter LSA-Knoten mit Veloführung «à la hollandaise») trotz angestrebter kürzerer Umlaufzeiten stark verkehrsorientiert und wirkt überdimensioniert. Auch der Vorschlag, Veloverkehr und Busführung von der Bernstrasse fernzuhalten, bleibt unklar begründet und lässt sich aus den verkehrlichen Leitideen zu wenig ableiten. Das Zusammenspiel zwischen der angestrebten, weiterhin eher MIV-orientierten Funktion der Bernstrasse einerseits und verschiedenen Leitideen für eine städtischere Gestaltung (Gartenloops, Social Mixer) andererseits bleibt deshalb unklar. Zudem wirken die Strassenquerschnitte teilweise wenig plausibel.

7 Empfehlungen zur Weiterbearbeitung

Unter Berücksichtigung der in den Würdigungen dargelegten Erwägungen werden für die Weiterbearbeitung des Siegerteams folgende Aufträge formuliert:

- Die abschnittsweise nur 1,8 m breiten Radstreifen sollen nach Möglichkeit durchgehend auf die kantonalen Standards dimensioniert werden.
- Funktion und Notwendigkeit des Mehrzweckstreifens sollen für die einzelnen Abschnitte nochmals vertieft werden. Wo er nicht erforderlich ist, ist auch ein abschnittsweiser Verzicht zugunsten von Baumreihen oder breiteren Radstreifen zu prüfen. Ebenso zu prüfen wäre eine Erweiterung des Mehrzweckstreifens auf den Abschnitt zwischen Guido-Müller-Platz und Knoten Keltenstrasse.
- Die Querungssituation und die Knotenorganisation im Bereich Marcelin-Chipot und Dr.-Schneider-Strasse sollen weiterentwickelt werden, insbesondere hinsichtlich der funktionalen Abfolge von Bushaltekanten, Mehrzweckstreifen und Fussgängerquerung.
- Die Verkehrsführung am Rousseau-Platz ist zu vertiefen, insbesondere im Hinblick auf eine sichere und räumlich konfliktfreie Führung von Veloverkehr und abbiegenden MIV-Beziehungen.
- Die Abwägung zwischen notwendigen Verkehrsflächen bzw. Fahrspuren einerseits und den freiräumlichen Potentialen andererseits soll für den Knoten Guido-Müller-Platz weitergeführt werden.
- Die Gestaltung der Grünräume entlang der Bernstrasse soll präzisiert werden.

8 Danksagung an die teilnehmenden Teams

Die Anforderungen dieses Studienauftrags waren besonders hoch. Die Aufgabe, auf die vielfältigen Rahmenbedingungen einzugehen und gleichzeitig optimale Lösungen für die gesamte Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse zu entwickeln, erwies sich für alle Teams als komplex. Das Beurteilungsgremium zeigt sich heute zufrieden mit dem Ergebnis und der Wahl des Siegerprojekts.

Das ausgewählte Projekt vereint spezifische Qualitäten mit einem hohen Ergänzungspotenzial und entspricht den Bedürfnissen der Bevölkerung. Der Studienauftrag hat somit die Auswahl eines tragfähigen Projekts ermöglicht, das sowohl den technischen Anforderungen gerecht wird als auch im Einklang mit dem bestehenden Umfeld steht.

Das Beurteilungsgremium würdigt dieses erfreuliche Resultat des Verfahrens und dankt allen beteiligten Teams herzlich für ihr Engagement.

9 Genehmigung und Unterzeichnung

Der Schlussbericht wurde von den Mitgliedern des Beurteilungsgremiums genehmigt.

Biel, den 23. Juni 2025

Sachgremium

Claudia Christiani

C. Christiani

Sabine Gresch

S. Gresch

Anna Steuri

A. Steuri

Fachgremium

Stephan Erne (Vorsitz)

S. Erne

Aline Renard

A. Renard

Simon Kretz

S. Kretz

Monika Schenk

M. Schenk

Arthur Stierli (Ersatz)

A. Stierli

10 Projekte

10.1 Team 1 Metron Bern AG, Raum404 GmbH und Naomi Zürcher

Projekt «Re-sources»

Das Projekt verfolgt das Ziel, bestehende Ressourcen gezielt für kreative Lösungsansätze zu nutzen, um eine nachhaltige Transformation der Hauptachse zu ermöglichen. Dabei liegt der Fokus auf den bestehenden Qualitäten der Lebensräume, Stadtstrukturen, Strassenräume und Verbindungen. Diese werden wertgeschätzt und durch neue Elemente gestärkt. Die bioklimatische Haltung zeigt sich in der Umsetzung von Phyto-remediation sowie in der Stärkung klimatischer Netzwerke durch gezielte Baumpflanzungen und neue Verbindungen zur Zihl.

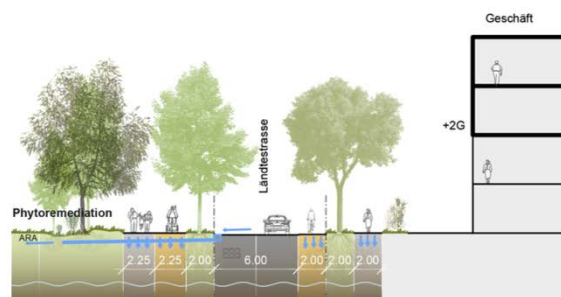
Städtebaulich werden drei Stadttore vorgeschlagen, die als Drehscheiben fungieren. Sie markieren funktionale Übergänge und sichern die wichtigsten Querbeziehungen: zur Schüss, zwischen Biel und Nidau sowie zwischen die Quartiere und der Zihl. Diese Räume vereinen vielfältige gemischte Nutzungen, schaffen neue urbane Zentralitäten und stärken die Diversität und Dichte von Nutzungen, Wohn- und Arbeitsformen.

Verkehrlich steht die Verbesserung der transversalen Verbindungen im Zentrum. Der Strassenraum wird als verbindendes Element verstanden, während die angrenzenden Quartierstrassen vom Durchgangsverkehr entlastet und als grüne Velorouten aufgewertet werden.



Ausschnitt Schüssquai

Schnitt 1
Bioklimatischer Seepark



Schnitt Ländtestrasse

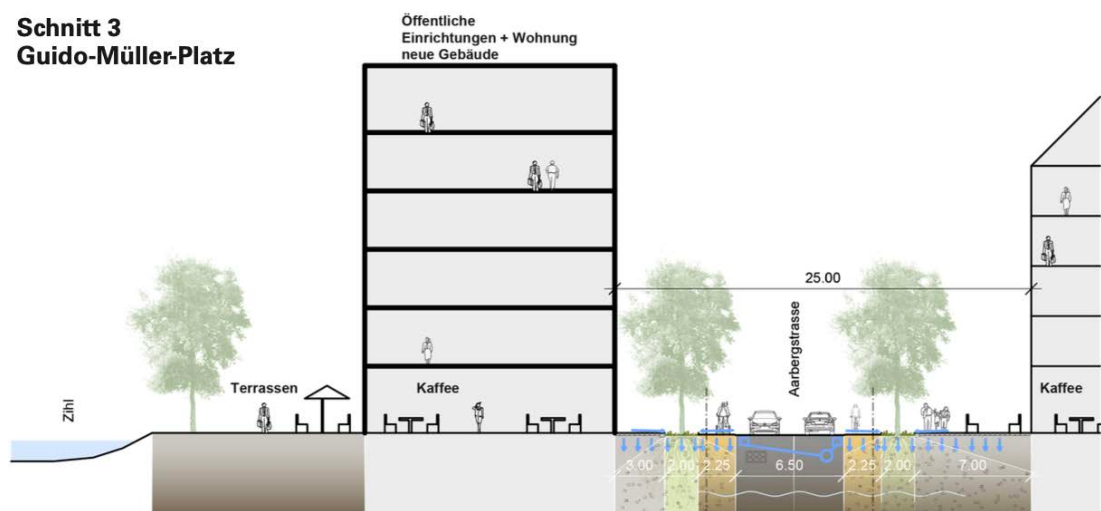
Schnitt 2
Urbaner Boulevard der Begegnung





Ausschnitt Guido-Müller-Platz

Schnitt 3 Guido-Müller-Platz



Schnitt Aarbergstrasse



Ausschnitt Guglerplatz



Schnitt Bernstrasse

10.2 Team 2 mrs partner ag, Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG und berchtoldkrass space&options

Projekt «Phoenix»

Das Projekt verfolgt das Ziel, durch die Transformation der Bern- und Ländtestrasse als zentrale Hauptachse einen qualitätsvollen, städtischen Raum für die Menschen zu schaffen. Die Achse wird in drei aufeinanderfolgende Sequenzen gegliedert: die Parklandschaft am See, die Lebensader Biel Zentrum Süd sowie die Grün-, ÖV- und Klima-Achse. Jeder dieser Abschnitte bietet spezifische räumliche, funktionale und atmosphärische Entwicklungschancen.

Die Potenziale dieser Sequenzen werden durch eine gezielte, differenzierte Entwicklung der Querachsen ausgelotet, welche den Fuss- und Veloverkehr durch neue Querungen stärkt. Eine präzise Ausdifferenzierung der Knotenpunkte schärft deren räumliche und soziale Funktion gezielt.

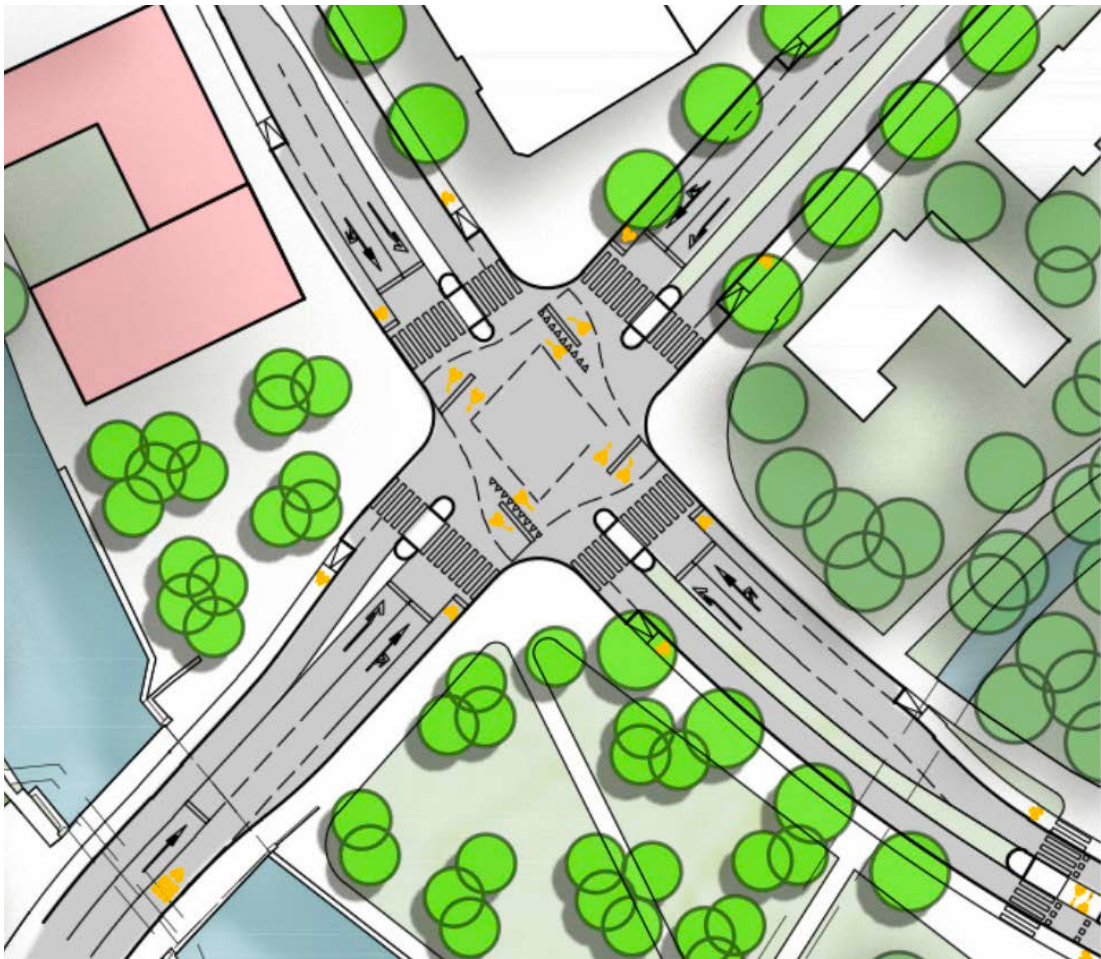
An den Knotenpunkten sind ortsspezifische städtebauliche Entwicklungen vorgesehen. Ein prägnantes Beispiel ist der Guglerplatz, der als neuer öffentlicher Schwerpunkt mit Bushaltestelle und verbesserter Nord-Süd-Querung eine zentrale städtische Rolle erhält. Auch der Keltenplatz wird als wichtiger ÖV-Knoten und Ort baulicher Weiterentwicklung gestärkt. Ein bedeutender verkehrlicher Eingriff stellt die geplante Sperrung der Dr.-Schneider-Strasse für den motorisierten Individualverkehr dar, diese ist aber für die Lösung nicht zwingend.



Ausschnitt Schüsskanal



Schnitt Ländtestrasse



Ausschnitt Guido-Müller-Platz



Schnitt Aarbergstrasse



Ausschnitt Gugler-Platz



Schnitt Bernstrasse

10.3 Team 3 Rapp AG, YellowZ AG und Westpol Landschaftsarchitektur

Projekt «Fil Vert»

Das Projekt verfolgt das Ziel einer durchgehenden grünen Kontinuität entlang der Achse, insbesondere durch Baumreihen. Diese wird unter anderem durch die Aufhebung von Abbiegebeziehungen und eine angepasste Verkehrsführung (u.a. Einbahnregime auf Dr-Schneider-Strasse) ermöglicht. Das Verkehrskonzept wird nur teilweise in konkreten Elementen ausformuliert.

Städtebaulich setzt das Projekt auf bauliche Akzente in Form von Hochpunkten an den Kreuzungen. Die Quartiervernetzung wird unter anderem durch neue Grünbereiche auf privaten Arealen gestärkt. Im Bereich der Ländtestrasse wird der bestehende Park erweitert und eine Öffnung zum See ermöglicht.



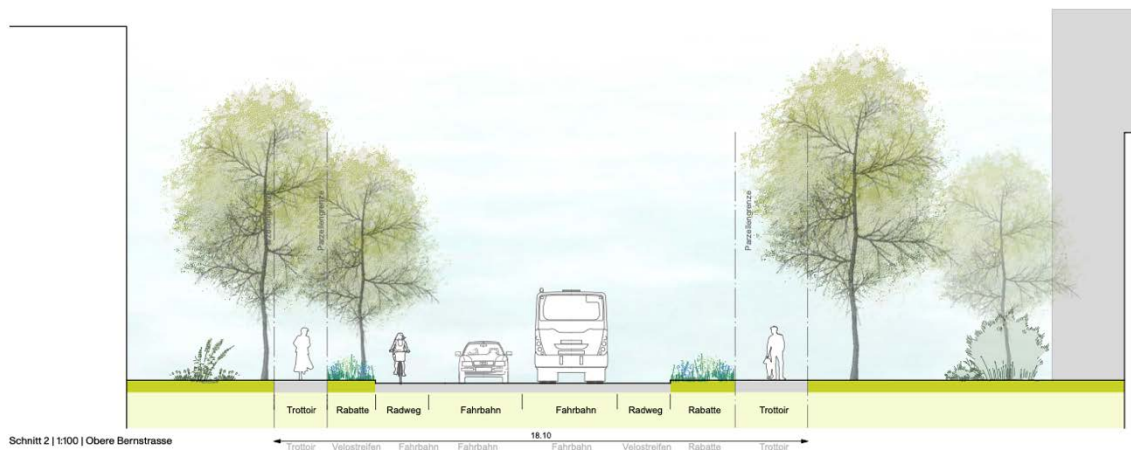
Ausschnitt Schüssquai



Schnitt Untere Ländtestrasse



Ausschnitt Guido-Müller-Platz



Schnitt Obere Bernstrasse



Ausschnitt Guglerplatz



Schnitt Untere Bernstrasse

10.4 Team 4 Schneiter Verkehrsplanung AG + Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH + pool Architekten

Projekt «Tissu urbain»

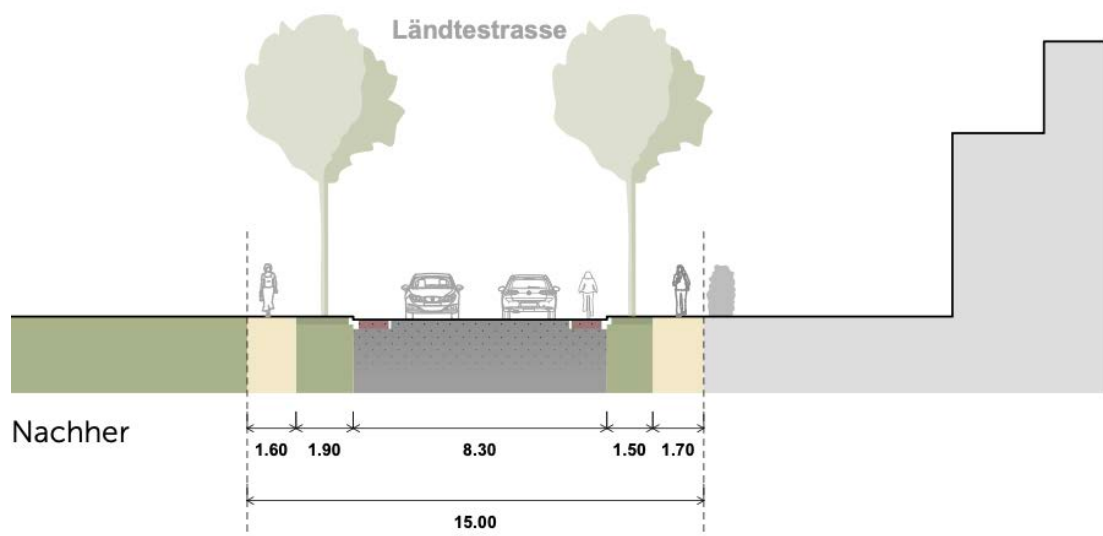
Das Projekt zielt darauf ab, den öffentlichen Raum als tragendes Gerüst urbaner Identität zu stärken und die unterschiedlichen Charaktere der Quartiere und Strassenräume weiterzuentwickeln. Dazu wurden vier zentrale Orte definiert, an denen ortsspezifische Eingriffe und bauliche Entwicklungen neue Impulse setzen: die Ländte- und Aarbergstrasse als «Route respiratoire», die Marcelin-Chipot- und Dr.-Schneider-Strasse als «Porta d'Acqua», der Guido-Müller-Platz als «Jardin d'eau» und die Bern- und Guglerstrasse als «Charnière de quartier».

Die prägenden Freiräume sind in einem Park- und Gartenloops-Netz miteinander verbunden, das nicht nur Aufenthaltsqualität schafft, sondern auch eine wichtige stadtklimatische Funktion übernimmt. Innerhalb dieses Netzes sollen gezielte freiräumliche Eingriffe erfolgen, um die Räume attraktiver, vielfältiger und sozialer nutzbar zu machen.

Verkehrlich übernimmt die Bernstrasse weiterhin die Funktion einer MIV-Achse, während der öffentliche Verkehr und der Veloverkehr primär über parallel verlaufende Quartierstrassen geführt werden.



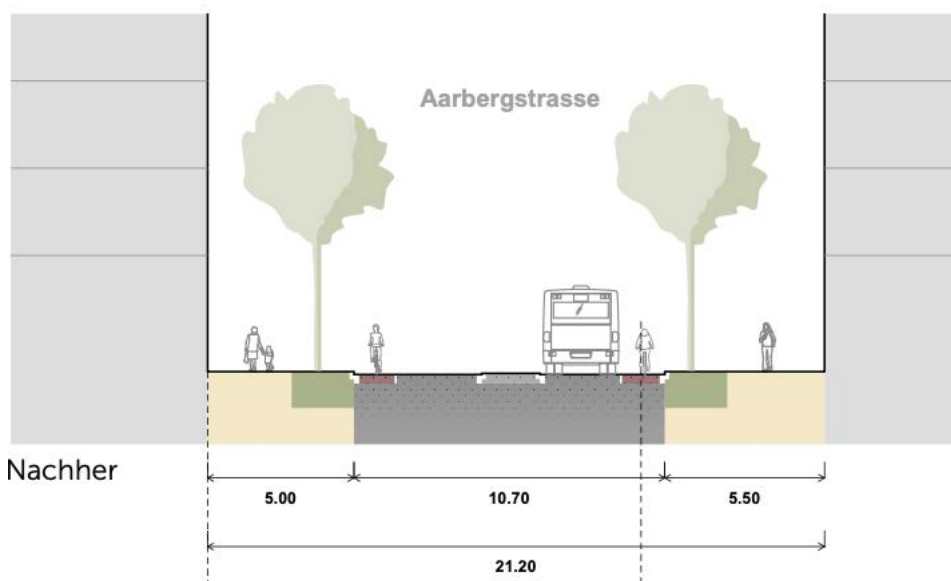
Ausschnitt Schüsskanal



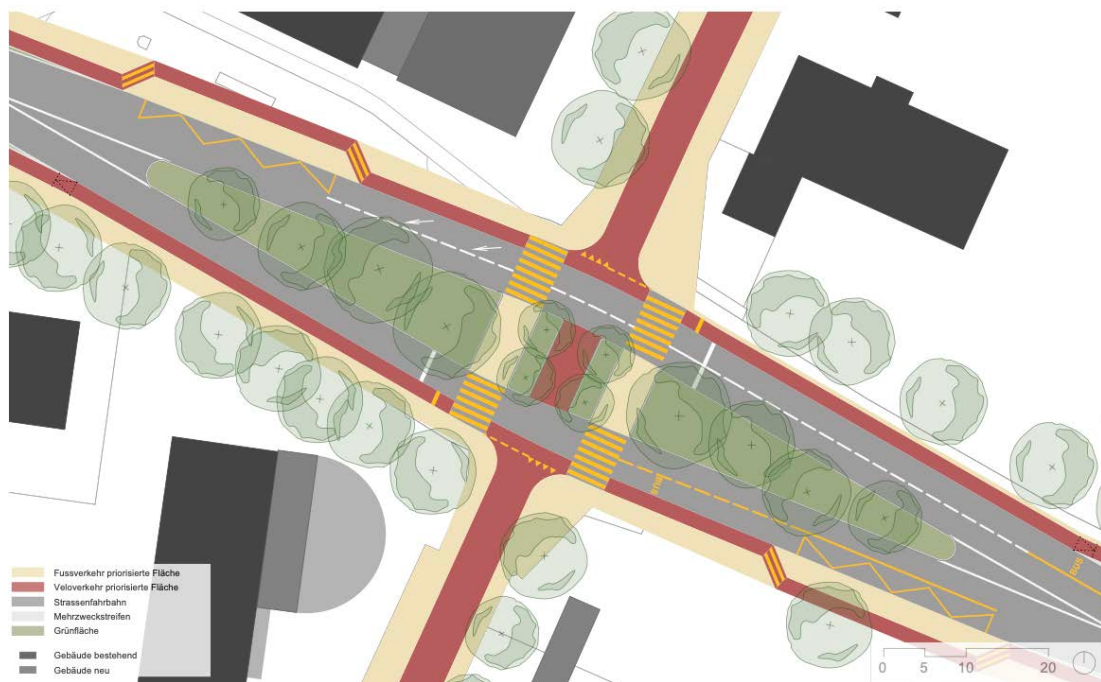
Schnitt Ländtestrasse



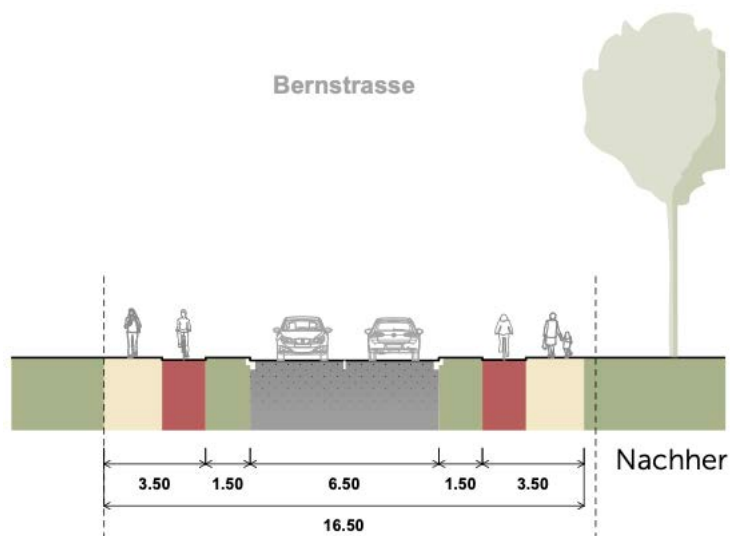
Ausschnitt Guido-Müller-Platz



Schnitt Aarbergstrasse



Ausschnitt Guglerplatz



Ausschnitt Bernstrasse