

Planungsrechtliche Umsetzung

Erläuterungsbericht

Fassung für das Informations- und Mitwirkungsverfahren



Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	1
2. Baureglement und Zonenplan	4
2.1 Aufbau	4
2.2 Nutzungszonen	4
2.3 Bauzonen	4
2.4 Nutzungs- und Bauzonen	5
3. Baulinienplan	7
3.1 Allgemeines, Zweck	7
3.2 Inhalte Baulinienplan	7
4. Überbauungsordnung Weidteile	9
4.1 Allgemeines, Zweck	9
4.2 Wichtigere Inhalte UeO Weidteile	9
5. Richtplan Städtebau A5 Westast	12
5.1 Zweck und Form des Richtplans	12
5.2 Richtplaninhalte	12

Auftraggeber:

Städte Biel und Nidau vertreten durch

- Stadtplanung Biel, Florence Schmoll, Leiterin*
- Stadtkanzlei Nidau, Stephan Ochsenbein, Stadtverwalter*

Auftragnehmer:

haag hähnle gmbh raumplanung städtebau

Rechberger-Strasse 5 2502 Biel 032 323 83 78 / 80

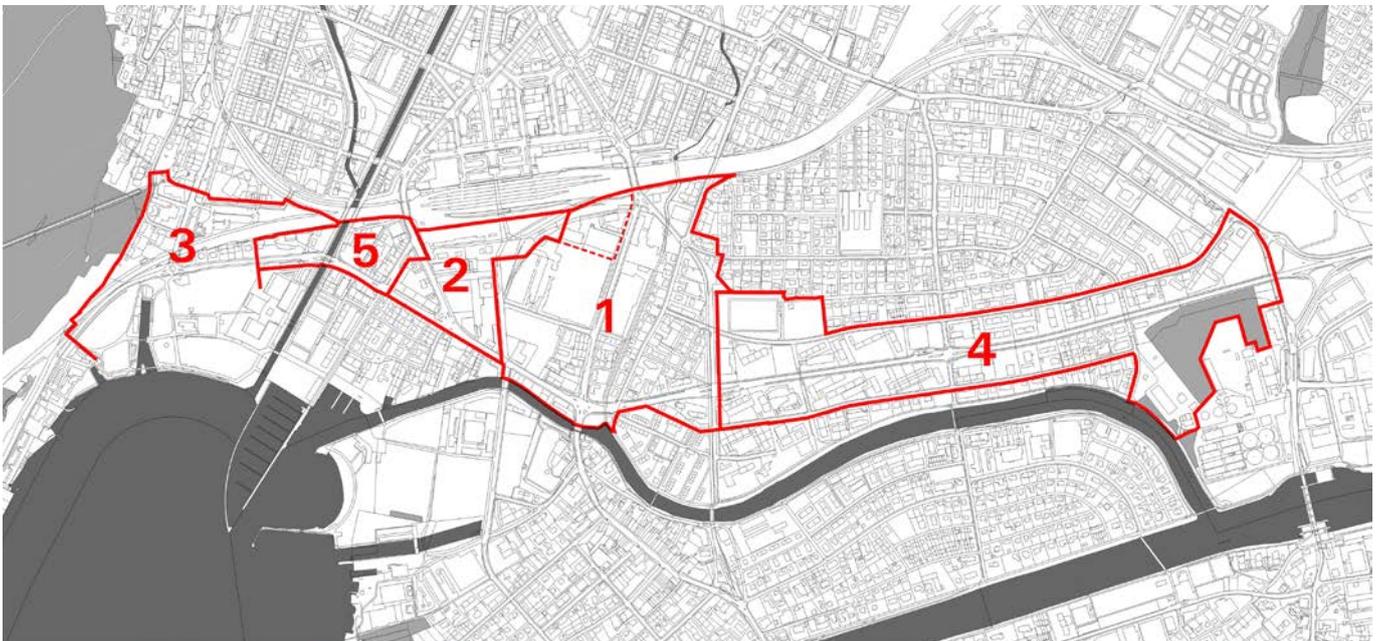
Dr. K.L. Fahrländer ad'vocate

Helvetiastrasse 5 PF 179 3000 Bern 6 032 350 01 80

1. Ausgangslage

Ausgangslage Die nachstehend erläuterten planungsrechtlichen Instrumente basieren auf den im Verlaufe des Jahres 2015 in Angriff genommenen städtebaulichen Arbeiten ¹⁾, welche ihrerseits auf den Richtplan Städtebau A5 Westast 2014 zurückgehen. Der Arbeitsstand für die einzelnen Teilgebiete ist unterschiedlich, was aus folgenden Hinweisen hervorgeht:

- 1 Bienne Centre Ost: Erarbeitet wurde ein umfassendes städtebauliches Konzept als Grundlage für die städtebauliche Integration der Autobahn und die langfristige Umstrukturierung des Gurnigelquartiers.
- 2 Bienne Centre West / Bahnhof Süd: Aufgrund der offenen Fragen seeseits des Bahnhofs wurde von der Entwicklung einer städtebaulichen Konzeption abgesehen. Eingeleitet wurde die Koordination unter den Beteiligten.
- 3 Seedorstadt: Das für den Bereich Seefels, Krautkuchen und nördlichen Strandbodens ausgearbeitete Konzept strebt eine landschaftsplanerisch ausgerichtete Einfügung der Autobahn in den Landschaftsraum des Juraufhangfusses an.
- 4 Weidteile: Die aus einem Konkurrenzverfahren hervorgegangene Konzeption eines parkartigen, mit Bauten durchsetzten Raumes strebt die Integration der eingehausten Autobahn mittels landschaftsgestalterischer Massnahmen an.
- 5 Wydenau / Ländtestrasse: Für die durch den Autobahnbau bewirkte grundlegende Umstrukturierung des Gebietes ist die Entwicklung einer städtebaulichen Konzeption im heutigen Zeitpunkt verfrüht. Die Planung konzentriert sich auf die Erhaltung des Planungsspielraumes.



Regelungsansatz In den Teilgebieten Bienne Centre Ost, Seedorstadt und Weidteile wird eine möglichst weitgehende Verbindlichkeit der erarbeiteten Teilgebietskonzepte angestrebt. Die Konzeptinhalte werden deshalb in grundeigentümerverbindliche Nutzungsplanungen überführt.

In den Teilgebieten ohne vertiefte Konzepte (Teilgebiete 2 und 5) besteht in erster Linie Bedarf nach Koordination und Erhaltung des Planungsspielraumes. Die entsprechenden Regelungsinhalte werden deshalb in einer behördenverbindlichen Richtplanung geregelt.

¹⁾ Die Teilgebietskonzepte sind zusammengefasst im Dokument „Entwicklungskonzept A5-Westast“, 16. September 2016

- Regelungsbedarf* Aus der Auswertung der verschiedenen Teilgebietskonzepte ergeben sich folgende planungsrechtlich zu regelnde Sachverhalte:
- Pflicht zu Überbauungsplanungen. Betroffen sind Siedlungsteile mit städtebaulichem Umstrukturierungspotenzial, welche der vertieften Umsetzung und der sorgfältigen Abstimmung mit den vorhandenen Gegebenheiten im Rahmen weiterer Planungsschritte bedürfen. Entsprechende Gebiete sind in den Bereichen Seefels, Badhausstrasse, Salzhausstrasse / Gurnigelstrasse und Weidteile situiert.
 - Pflicht zur Freiraumplanungen. Betroffen sind Gebiete, für die landschaftsgestalterische Absichten zentral sind und deren Umsetzung der weiteren Konkretisierung bedarf. Gebiete mit freiraumplanerischem Bedarf betreffen den Strandboden sowie die nach Fertigstellung der Autobahn wiederherzustellenden Aussenräume in den Weidteilen.
 - Siedlungsmuster und Bauweise. In Gebieten mit Klarheit über die städtebaulichen Verhaltensweisen ist eine verbindliche Festlegung von Siedlungsmuster und Bauweise möglich und zweckmässig. Dies betrifft vor allem die Siedlungsteile mit gefestigter Struktur in den Weidteilen.
 - Freiraum öffentlich oder privat. Der sich erweisende Bedarf an öffentlichen oder privaten Freiräumen bedingt die verbindliche Festlegung entsprechender Flächen. Betroffene Areale sind insbesondere der Krautkuchen, die wiederherzustellenden Sportflächen Mühlefeld und die zentralen, parkartigen Aussenräume in den Weidteilen.
 - Parkierungsbedarf. Die Lage des Planungsgebietes im Zentrum des Agglomerationskerns und die hohe Verkehrsbelastung im Umfeld der Autobahnanschlüsse bedingt eine Beschränkung der gebietsinternen Verkehrserzeugung durch eine Limitierung der Parkplatzdichte, vor allem in den für eine dichte Überbauung prädestinierten Gebieten in den Bereichen Badhausstrasse, Salzhausstrasse und Gurnigelstrasse sowie in den Weidteilen.
 - Öffentlichen Verkehrsraum. Die verbindliche Sicherung des öffentlichen Verkehrsraumes stellt für Umstrukturierungsgebiete eine zentrale Umsetzungsmassnahme dar. Mit der Festlegung des öffentlichen Strassennetzes wird ein stabiles Gerüst geschaffen, innerhalb dem die Verdichtung der privaten Liegenschaften je nach Grundeigentümerabsichten sukzessive erfolgen kann. Von Bedeutung ist dies vor allem im Quartier um die Gurnigelstrasse.
 - Gewässer / Gewässerraum. Die durch den Autobahnbau bewirkte Umleitung der Schüss im Bereich der Murtenstrasse gibt Anlass zu deren Neufestlegung im Gurnigelquartier, was entsprechende planungsrechtliche Mittel erfordert.
 - Koordination. Gebiete mit offenen Fragen können städtebaulich nicht konkret erfasst werden. Umso mehr ergibt sich jedoch die Notwendigkeit, entsprechende Koordinations- oder Abstimmungsprozesse einzuleiten.
- Planungsrechtliche Mittel* Die zur Verfügung stehenden planungsrechtlichen Mittel sind einerseits die grundeigentümerverbindlichen Nutzungspläne (Baureglement, Zonenplan, Überbauungsordnungen, Baulinienplan), andererseits der behördenverbindlichen Richtplan.

Regelungsdispositiv Die Verknüpfung des Regelungsbedarfs mit den planungsrechtlichen Instrumenten führt zu folgendem Regelungsdispositiv:

Regelungsbedarf	Planungsrechtliche Mittel				
	Baureglement, Zonenplan	Besondere Fälle (ZPP)	Baulinienplan	Überbauungsordnung	Richtplan
Pflicht zu Überbauungsplanungen					
Pflicht zur Freiraumplanungen		1)			2)
Siedlungsmuster					
Bauweise					
Freiraum öffentlich, privat					
Parkierungsbedarf					
Öffentlicher Verkehrsraum					
Gewässer / Gewässerraum					
Koordinationsbedarf					

1) betrifft Strandboden

2) betrifft Seevorstadt und Weidteile

Zuständigkeitsbereiche Wie die durchgeführte städtebauliche Planung wird auch ihre planungsrechtliche Umsetzung gemeindeübergreifend konzipiert. Innerhalb des Planungsperimeters erfolgt die Ausarbeitung der Planungsinstrumente ungeachtet der politischen Hoheitsgebiete. Selbstverständlich werden jedoch die entsprechenden Beschlüsse gemeindeintern zu fassen sein, wobei deren gegenseitige Abhängigkeit rechtlich gewährleistet werden muss.

Bezug zu den kommunalen planungsrechtlichen Grundlagen Die beiden Städte weisen unterschiedliche rechtsgültige planungsrechtliche Grundlagen auf. Biel verfügt über eine aktuelle Reglementierung aus den Jahren 1999 (baurechtliche Grundordnung) und 2004 (Baulinienordnung), während in Nidau im Zuge einer etappierten Ortsplanungsrevision in absehbarer Zeit für einzelne Teilgebiete (autonome) teilbaurechtliche Grundordnungen erlassen werden sollen.

Die planungsrechtliche Umsetzung der städtebaulichen Begleitplanung A5 Westast erfolgt im Rahmen gemeindeübergreifender Instrumente. Diese werden als selbstständig anzuwendende planungsrechtliche Erlasse konzipiert, was die Abstimmung auf die unterschiedliche Rechtslage in beiden Städten erleichtert. Dieselbe Praxis wird in Nidau bereits für andere Planungsgebiete (AggloLac, Altstadt) angewandt.

- Bauzonen K* Bauzonen K werden festgelegt für Zonen mit öffentlichen Nutzungen, für welche Bedarf nach Kleinbauten, wie z.B. gedeckte Aufenthaltsbereiche, Garderoben, Freizeitbauten und dgl. besteht.
- Bauzonen O* Bauzonen O bedeutet Bauverbot. Sie wird für das im Nutzungszonenplan als Grünzone ausgewiesene Gebiet bestimmt.
- Bauweise* Für die „ordentlichen“ Bauzonen wird fallweise die geschlossene oder annähernd geschlossene Bauweise festgelegt. Bauzonen ohne Angaben unterstehen der offenen Bauweise.

2.4 Nutzungs- und Bauzonen

- Erdgeschossbestimmungen* Zwischen Aarbergstrasse und Zihl sowie beim vorgesehenen neuen Abschluss des COOP-GM-Komplexes gegen die Autobahnöffnung Bienne Centre sind die Erdgeschosse lagebedingt für eine multifunktionelle Nutzung geeignet, was durch eine überdurchschnittliche Erdgeschosshöhe gewährleistet wird.
- Zonen mit Planungspflicht*
- a) Allgemeines*
- Absatz 1. Zonen mit Planungspflicht (ZPP) werden für Gebiete mit anzustrebender Umstrukturierung festgelegt. Das Bauen in einer ZPP setzt eine rechtskräftige Überbauungsordnung voraus.
- Absatz 2. Um die städtebaulichen Umstrukturierungen in den Zonen mit Planungspflicht verträglich zu gestalten, wird im Sinne einer erweiterten Bestandesgarantie die Erneuerung und Erweiterung vorhandener Bauten sichergestellt. Dies gilt bis zum Erlass einer Überbauungsordnung, in deren Rahmen Regelungen zu bestehenden Bauten differenziert fortgeführt werden können.
- Absatz 3. Die angespannte Verkehrssituation in allen Bereichen des Planungsgebietes rechtfertigt die Pflicht zu einem Mobilitätskonzept in den (mittels Zonen mit Planungspflicht geregelten) Umstrukturierungsgebieten.
- b) Grundsätze*
- Die Grundsätze zu den einzelnen Zonen sind im Anhang zum Baureglement zusammengestellt und gehen inhaltlich auf die städtebauliche Planung in den Teilgebieten zurück. Hervorzuheben sind folgende Inhalte:
- ZPP A5 02 Strandboden. Der Strandboden wird nach heutigem Wissensstand im nord-westlichen Bereich in Zusammenhang mit dem Bau der Autobahn für die Bauplatzinstallation beansprucht. Seine Wiederherstellung nach Abschluss der Bauarbeiten bietet Anlass für die grundlegende Neukonzeption des Strandbodens, was mit der Festlegung einer Planungspflicht gesichert wird.
 - ZPP A5 03, Badhausstrasse Nord. Der Raum der Strassenverzweigung Aarbergstrasse / Badhausstrasse stellt eine städtebauliche Schnittstelle dar und erhält durch die beabsichtigte Führung der Fussgängerverbindung Bahnhof – Schiffländte eine zusätzliche Bedeutung. Das damit einhergehende Bestreben nach stärkerer städtebaulicher Prägnanz wird durch die Ermöglichung einer Verdichtung und baulichen Erneuerung im Rahmen einer Detailplanungspflicht unterstrichen.
 - ZPP A5 04.1 – 04.8. Für das Umfeld des Autobahnanschlusses Bienne Centre wird, begründet durch die Erhöhung der Standortgunst, eine bauliche Verdichtung erwartet. In unmittelbarer Nachbarschaft der Autobahnöffnung ist mit einer Umstrukturierung parallel zum Autobahnbau zu rechnen, während sich diese in den übrigen Gebieten je nach Grundeigentümerabsichten und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erst über einen sehr langen Zeitraum einstellen dürfte. Die

Zonen mit Planungspflicht gewährleisten für diesen langandauernden Prozess die notwendige Flexibilität.

- ZPP A5 06.1 – 06.3. Im Interesse der angestrebten homogenen Quartierentwicklung in den Weidteilen wird für Gebiete mit unterschiedlicher Baustruktur die Planungspflicht festgelegt, innerhalb der sowohl der Weiterbestand der vorhandene Bausubstanz im Rahmen der Bestandsgarantie gewährleistet, als auch bei Bedarf eine Verdichtung und Anpassung an die Einhausung der Autobahn realisiert werden kann.
- ZPP A5 03, 04.1 – 04.8, 06.1-06.3 (Parkierungsbedarf). Die Begrenzung des Parkierungsbedarfs bezweckt die Erzeugung eines beschränkten Verkehrsaufkommens in den Umstrukturierungsgebieten und leistet damit einen Beitrag an die Verträglichkeit der städtebaulichen Planung hinsichtlich Verkehr und Immissionen. Sie ist auch durch die zentrale Lage begründet. Quantitativ bewegt sie sich im Bereich der Minimalanforderung gemäss kantonaler Gesetzgebung.

Festlegungen gemäss rechtsgültigen Grund- und Überbauungsordnungen

Im Quartier Weidteile werden die Teilgebiete mit stabiler Siedlungsstruktur mittels Überbauungsordnungen (vgl. Ziffer 4 Überbauungsordnung Weidteile) parallel zur Neufassung der Grundordnung geregelt. Im Teil-Baureglement und im Teil-Zonenplan erfolgt lediglich ein Hinweis darauf.

Beibehaltene Vorgaben

In den folgenden Gebieten behalten die Festlegungen der baurechtlichen Grundordnung Biel 1999 ihre Gültigkeit:

- Um nicht späteren planungsrechtlichen Massnahmen vorzugreifen, werden für den Bereich Ländtestrasse / Wydenau die bisher geltenden Vorschriften beibehalten.
- Dasselbe gilt auch für den Bereich Masterplan und Fachhochschule, für welchen die Entwicklung im Rahmen der gültigen Bauvorschriften genügend und in aktueller Form vorgezeichnet ist.
- Im unmittelbaren Bahnhofsbereich besteht erheblicher Koordinations- und Abstimmungsbedarf, was vorderhand eine Neudefinition der heute gültigen Vorschriften ausschliesst.

3. Baulinienplan

3.1 Allgemeines, Zweck

Hauptinhalt des Baulinienplanes ist die Festlegung des öffentlichen Verkehrsraumes. Damit wird ein grundlegendes Element der städtebaulichen Struktur im Planungsgebiet verbindlich gesichert. Insbesondere ist dies in den Umstrukturierungsgebieten (Gurnigelquartier) sowie in den Strassenräumen mit (Neu-) Gestaltungsbedarf (Ländtestrasse, Badhausstrasse, Aarbergstrasse, Bernstrasse, Keltenstrasse) der Fall.

3.2 Inhalte Baulinienplan

Baulinien Baulinien werden für Gebiete festgelegt, welche nicht als Zonen mit Planungspflicht belegt sind und für die keine Überbauungsordnung gilt. Je nach Situation werden die Baulinien differenziert (z.B. Baulinien mit Anbaupflicht, usw.).

Öffentlicher Verkehrsraum Der öffentliche Verkehrsraum bezeichnet die Flächen, welche der Zirkulation und dem Aufenthalt für alle Verkehrsarten vorbehalten sind. Bestimmt wird ausschliesslich die Ausdehnung und grundsätzliche Zweckbestimmung des Verkehrsraums. Die „innere“ .Ausgestaltung der Flächen, also ihre Unterteilung in Bereiche für die verschiedenen Verkehrsarten und den Aufenthalt bleibt vorbehalten. Gegenüber der heutigen Situation sind folgende wichtigste Veränderungen vorgesehen.

- Badhausstrasse. Im Abschnitt Ländtestrasse – Aarbergstrasse steht die Neugestaltung und Attraktivierung der Fussgängerverbindung Richtung Schiffländte im Vordergrund, was durch die Festlegung eines Platzraumes bei der Einmündung in die Aarbergstrasse zusätzlich unterstützt wird.
- Aarbergstrasse. Neudefinition der Strassenbreite (12m einschliesslich einer Mittelzone) in Berücksichtigung ihrer Funktion als Hauptverkehrsroute.
- Salzhausstrasse: Festlegen eines homogenen, in der Breite durch das nördliche Teilstück mit Zufahrtsrampe vorgegebenen, Strassenraumes. Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen und der Funktion als stadträumliche Verbindungsachse zwischen Biel und Nidau.
- Guido-Müller-Platz. Bilden eines grosszügigen Freiraumes als städtebauliche Schnittstelle zwischen dem entstehenden neuen Siedlungsteil südlich des Bahnhofs Biel und Nidau mit räumlichem Bezug zum Schlosspark. Die Ausdehnung des Platzes soll erlauben, seiner Funktion als wichtiger Verkehrsknoten gerecht zu werden, ohne dass dieser dominiert.
- Bernstrasse (Teilstück G.-Müller-Platz / Keltenstrasse). Reduktion der Fahrbahnbreite in Abstimmung ihrer neuen Funktion als Quartiererschliessung und deren Ausgestaltung.
- Murtenstrasse – Keltenstrasse. Neudefinition als Quartiererschliessung mit integriertem Bahnbetrieb asm und Mittelzone.
- Gurnigelquartier. Festlegung eines attraktiven Strassennetzes als quartierinterner öffentlicher Raum mit differenzierter Gestaltung. Wichtigste Elemente sind die Gurnigelstrasse mit integriertem Wasserlauf der Schüss sowie die Achse Weidteile - Salzhausstrasse – Aberli-Strasse - Bahnhof Biel im Bereich des heutigen Schützenmattweges.

Insbesondere im Fall des Gurnigelquartiers erfordert die Festlegungen des öffentlichen Verkehrsraumes die Inanspruchnahme von Privatparzel-

len oder Teilen davon. Die dadurch entstehenden möglichen Härtefälle und Konflikte sind durch ein etappiertes Vorgehen und durch die Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern abzufedern.

Baumpflanzungen

Die gekennzeichneten Baumpflanzungen verstehen sich als schematische Angabe, d.h. die zu erarbeitenden gestalterischen Konzepte werden nicht präjudiziert. Die Angabe bewirkt, dass mögliche Baumstandorte nicht durch bauliche oder andere Massnahmen gefährdet oder beeinträchtigt werden.

Gewässerraum

Die Neuanlage der Madretsch-Schüss wird durch die Festlegung des Gewässerraumes nach Art. 41 a Gewässerschutzgesetz gewährleistet. Er entspricht der in der Gurnigelstrasse vorgesehenen Gewässerrinne, welche 3.50 m beträgt.

4. Überbauungsordnung Weidteile

4.1 Allgemeines, Zweck

Die Überbauungsordnung Weidteile umfasst die Gebiete, für welche die heutige Siedlungsstruktur als gültig und als für die künftige Entwicklung geeignet erachtet wird. Es betrifft die sogenannten „Schindlerhöfe“ mit- samt dem Gebiet zwischen Guglerstrasse und Gemeindegrenze Biel, sowie den Bereich mit den Hochhäusern gegen die Portstrasse. Die Schindlerhöfe sind zudem im Bauinventar der Stadt Nidau als Baugruppe und einzelnen Bauten als schützens- oder erhaltenswert klassiert.

Verschiedene der nachfolgend umschriebenen Bestimmungen leiten sich aus heute gültigen „Spezialvorschriften für die Überbauung der Weidteile“ ab.

4.2 Inhalte der Überbauungsordnung Weidteile

Abschnitt 1 Allgemeines

Art. 101 Wirkungsbereich Die Überbauungsordnung ist, auch wenn geografisch nicht zusammenhängend und die einzelnen Teilperimeter entweder in Biel oder Nidau liegen, als Einheit konzipiert, da sie konzeptionell eng miteinander verbunden sind.

Art. 102 Richtprojekt Weidteile Das Resultat der städtebaulichen Planung wird als Richtprojekt, welches für die weiteren Planungsschritte wegleitend sein soll, erklärt. Im Richtplan (vgl. Ziffer 5 Richtplan Städtebau A5 Westast) werden dessen Bestandteile definiert. Damit soll die inhaltliche Substanz des Konzeptes über den längeren Realisierungszeitraum hinweg erhalten bleiben, ohne dass der Spielraum für zeitbedingte Anpassungen eingeengt würde.

Art. 103 Qualitätssicherung Die Einsetzung eines Fachausschusses gewährleistet eine kontinuierliche Qualitätssicherung und Umsetzung der konzeptionellen Absichten. Aufgrund der städtebaulichen Zusammenhänge ist ein gemeindeübergreifendes Gremium zwar zu empfehlen, jedoch eine entsprechende Bestimmung aus Gründen der organisatorischen Flexibilität (noch) nicht rechtlich verankert.

Die in Absatz 2 erlassene Pflicht zu einem qualitätssichernden Verfahren für alle Bauten über 6 Geschosse ist mit der städtebaulichen Wirkung der hohen Bauten begründet.

Abschnitt 2 Sektoren

21 Sektoren A

Art. 211 Sektoren A Die Sektoren A grenzen die Baufelder ab. Sie lassen objektbezogen eine Erweiterung der heutigen baulichen Dimensionen zu, umschreiben im Interesse der Sicherstellung der Siedlungsmuster die Stellung der Bauten jedoch relativ eng. Pro Baufeld werden Art und Mass der Nutzung festgelegt, ebenso wie die Geschosshöhe (entsprechend Bestand oder geltenden Bauvorschriften) und die übrigen baupolizeilichen Eckwerte. Für die Fassadenhöhe werden folgende Masse angewandt:

Erdgeschosshöhe: 5 m

Geschosshöhe: 3 m

Absatz 2 untersagt zusätzliche Attikageschosse. Gegenüber heute werden aber in Absatz 1 die Geschosshöhen um ein Vollgeschoss erhöht.

Die ausdrückliche Zulassung von Detailhandelseinrichtungen im Sektor A 08 mit mehr als 500m² Verkaufsflächen (vgl. Art. 20, Abs. 3 BauG)

Verkaufsfläche unterstützt die planerisch beabsichtigte Ansiedlung eines Quartierzentrums im Bereich der heutigen Garage Paoluzzo.

Art. 212 Erdgeschosse Die Ausgestaltung der Erdgeschosse ist ein wichtiges Merkmal der Siedlungsstruktur in den Weidteilen. Sowohl hinsichtlich Gestalt, Transparenz und Funktion soll es die Überleitung zwischen öffentlicher oder gemeinschaftlicher Hausumgebung und privater Gebäudenutzung bewerkstelligen.

Art. 213 Dachgestaltung Flachdächer sind ein quartiertypisches Merkmal. Die entsprechende Pflicht wird aus den Spezialvorschriften Weidteile übernommen.

Art 214 Baulinien Die Baulinien werden im Überbauungsplan mit einem genügenden Spielraum festgelegt, so dass sich vorspringende Bauteile erübrigen.

22 Sektoren B

Art. 221 Zone für öffentliche Nutzungen Die Festlegung der nach Fertigstellung der Autobahn wiederherzustellenden Aussenräume im Innern der Siedlungen als öffentliche Zonen ist zentrale Massnahmen für die Gewährleistung des konzeptionell angestrebten optisch und funktionell durchlässigen Parkcharakters. Mit der im Überbauungsplan festgelegten Fläche wird der Bereich abgesteckt, welcher als für die Eingliederung der eingehauten Autobahn als erforderlich betrachtet wird und zu diesem Zweck grundsätzlich von Kanton / Nationalstrasse zu enteignen ist.

Die Zulassung von privaten Anlagen (gesetzliche Spiel- und Aufenthaltsflächen, unterirdische Parkieranlagen) erfordert, dass die Rechte und Pflichten (u.a. die Finanzierung) zwischen öffentlicher Hand und Privaten zu regeln sein wird (vgl. Art. 41).

Art. 222 Zwischennutzungen und vorläufige Nutzungen Während des Baus der Autobahn ist mit unvorhergesehenen Entwicklungen, welche Ersatzmassnahmen nach sich ziehen können, zu rechnen. Mit der Vorschrift soll der Rahmen für allfällige bauliche, teilweise provisorische Vorkehren geschaffen werden.

Art. 223 Baupolizeiliche Beschränkungen Innerhalb der als Parklandschaft zu gestaltenden Zone für öffentliche Nutzungen werden im Interesse einer vielfältigen Nutzung und der Förderung von sozialen Aktivitäten und Kontakten relativ grosse Bauten (mit entsprechender Zweckbestimmung) zugelassen.

Art. 224 Gestaltungsgrundsätze Die Gestaltungsgrundsätze bezwecken zusätzlich zur wegleitenden Wirkung des Richtkonzeptes die Überführung von Gehalt und Wesen des städtebaulichen Konzeptes in die weitere Realisierung.

23 Sektoren C

Art. 231 Zweckbestimmung Sektor C umfasst die zum parkartigen Charakter der Weidteile gehörenden Flächen, welche ein gewisses Mass an Zugangs-, Abstell- und Servicenutzungen für die zugehörigen Bauten aufnehmen müssen. Ihr Status wird deshalb privat bleiben.

232 Baupolizeiliche Beschränkungen Die Beschränkung der Ausmasse baulicher Anlagen ist auf ihre Funktion als Servicenutzungen (überdachte Veloabstellplätze, Kehrachtsammelstellen, usw.) ausgerichtet und soll eine räumliche Zusammenfassung unterstützen.

Art. 233 Gestaltungsgrundsätze Die Gestaltungsgrundsätze sind aus dem Richtkonzept Weidteile abgeleitet (vgl. dazu Richtplan Städtebau A5-Westast, Massnahmenblatt 3) und sollen die Ausbildung gestalterisch zusammenhängender Freiräume im Quartier gewährleisten.

24 Sektor D

Art. 241 Zweckbestimmung Die Zweckbestimmung als Erschliessungs- und Parkierungsraum entspricht der beabsichtigten Bildung eines Quartierzentrums.

25 Abgrenzung Sektoren B, C und D

Art. 251 Spielraum Im Interesse eines Gestaltungsspielraums kann die im Überbauungsplan definierte Abgrenzung zwischen den als Frei- und Aussenraum geltenden Sektoren variiert werden.

3 Erschliessung

Art. 31 Öffentlicher Verkehrsraum Als öffentlicher Verkehrsraum gelten einzig die Trassen der Guglerstrasse und des Heidewegs, wobei gemäss Konzepten nur Letzterer eine verkehrliche Funktion zukommt.

Art. 32 Öffentlicher Fuss- und Veloweg Die zum grossen Teil auf dem Autobahnkörper gelegene Längsverbindung durch die Weidteile ist das Rückgrat des Quartiers und wird daher planungsrechtlich gesichert. Deren Ausgestaltung integriert sich in den parkartigen Charakter der Weidteile, was eine mäandrierende Linienführung nahelegt.

Art. 33 Parkierung Die Begrenzung des Parkierungsbedarfs bezweckt die Beschränkung des Verkehrsaufkommens in den Umstrukturierungsgebieten und leistet damit einen Beitrag an die Verträglichkeit der städtebaulichen Planung hinsichtlich Verkehrserzeugung und Immissionen. Sie ist auch durch die zentrale Lage und die künftig bessere Bedienung durch den öffentlichen Verkehr begründet. Quantitativ bewegt sie sich im Bereich der Minimalanforderung gemäss kantonaler Gesetzgebung.

Art. 34 Mobilitätskonzept Die Forderung nach einem Mobilitätskonzept unterstützt die durch die Beschränkung der Anzahl von Parkplätzen verfolgte Zielsetzung einer verträglichen Verkehrserzeugung.

4 Schlussbestimmungen

Art. 41 Vereinbarungen Die Abhängigkeiten zwischen den öffentlichen und privaten Aussenräumen werden mit grosser Wahrscheinlichkeit heute noch nicht abschliessend erkennbare Absprachen zwischen den einzelnen Grundeigentümern, bzw. mit der öffentlichen Hand erfordern. Mit der Pflicht zum Abschluss derartiger Vereinbarungen wird verhindert, dass unklare rechtliche Verhältnisse entstehen und ermöglicht, dass die für eine koordinierte Nutzung der verschiedenen Sektoren geschaffenen Spielräume auch beansprucht werden können.

Art. 42 Aufzuhebendes Recht Die Überbauungsordnung Weidteile ersetzt insbesondere die „Spezialvorschriften für die Überbauung der Weidteile“ in Nidau sowie eine weitere Spezialvorschrift in Biel. Die entsprechenden Erlasse sind somit aufzuheben.

5. Richtplan Städtebau A5 Westast

5.1 Zweck und Form des Richtplans

Der heute gültige Richtplan Städtebau A5 Westast enthält umfassende, auf dem Stand der städtebaulichen Planung 2012 beruhende behördenverbindliche Inhalte. Mit vorliegenden Entwürfen zu den Nutzungsplänen (Zonenplan, Baureglement, Baulinienplan, Überbauungsordnungen) wird ein grosser Teil dieser Tatbestände grundeigentümergebunden festgelegt. Der neue Richtplan wird demzufolge vollständig neu konzipiert. Er konzentriert sich auf Tatbestände, welche sich aufgrund ungeklärter Sachlage, speziellem Abstimmungsbedarf oder verfrühtem Regelungszeitpunkt nicht verbindlich festlegen lassen.

Der Richtplan besteht aus insgesamt 8 Massnahmenblättern, deren geografischer Wirkungsbereich integrierender Bestandteil der Blätter ist.

5.2 Richtplaninhalte

Massnahmenblatt 1 Städtebauliche Transformation

Die durch den Autobahnbau bedingten unterschiedlichen Auswirkungen auf die im Einflussbereich der A5 gelegenen Gebiete werden durch die Einteilung in die Sektoren A und B dargelegt. In den Sektoren A ist für die städtebauliche Integration der Autobahn eine Transformation unabdingbar, weshalb die Verfügbarmachung der betroffenen Grundstücke erforderlich ist. In den Sektoren B schafft die erhöhte Standortgunst Voraussetzungen für eine Verdichtung, was Anlass für die Ermöglichung einer sukzessiven, langfristig angelegten Umstrukturierung gibt.

Massnahmenblatt 2 Bienne Centre West / Bahnhof Süd

Das Teilgebiet Bienne Centre West / Bahnhof Süd bedarf aufgrund sich widerstrebender und zeitlich divergierender Bedürfnisse in den nächsten Jahren der permanenten Koordination. Kernstück der Richtplanfestlegungen ist deshalb die Verpflichtung der Beteiligten auf einen Abstimmungsprozess (Ziffer 4 der Massnahmen). Die Kennzeichnung der vorgesehenen Massnahmen und die Bestimmung der abzustimmenden Sachverhalte (Ziffern 1 – 3 der Massnahmen) bilden dazu den inhaltlichen Rahmen.

Die Kosten umfassen vorgesehene oder sich im Verlaufe des Prozesses als notwendig erweisende Studien.

Massnahmenblatt 3 Richtkonzepte Bienne Centre, Seedorstadt, Weidteile

Die begleitende Wirkung der Richtkonzepte ist in den Nutzungsplänen festgelegt (Grundsätze zu ZPP, Überbauungsordnungen Weidteile). Der Richtplan umschreibt deren Inhalte und setzt für die Begleitung der Umsetzungsschritte ein Fachgremium ein (vgl. auch Art. 13 Überbauungsvorschriften Weidteile). Aufgrund der langen Realisierungszeit wird dieses nicht näher definiert, wobei in Beachtung der grenzüberschreitenden Planung beide beteiligten Städte vertreten sein müssen.

Massnahmenblatt 4 Landschafts- und Strassenraum- gestaltung

Für die im Verlaufe der fortschreitenden Realisierungsarbeiten erforderlichen weiteren Projektierungsschritte sind Vertiefungen in Form von konkreten Anweisungen für die Landschafts- und Strassenraumgestaltung (z.B. in Form von Handbüchern) gefordert. Diese streben eine Abstimmung, bzw. Harmonisierung der Landschafts- und Strassenraumgestaltung durch die Vorgabe von Gestaltungsprinzipien für die zur Anwendung kommenden baulichen und landschaftsgestalterischen Einzelelemente an. Soweit sich deren Wirkungsbereiche mit den Perimetern der Richtkonzepte überschneiden, stellen sie eine Ergänzung Letzterer dar.

- Massnahmenblatt 5
Handlungsbedarf städtebauliche
Planung* Für das während des Baus der Autobahn vollständig oder weitgehend beanspruchte und anschliessend neu zu gestaltende Gebiet Ländtestrasse / Wydenau ist eine vertiefte städtebauliche Planung im heutigen Zeitpunkt verfrüht. Die bisher geltenden baurechtlichen Grundlagen werden deshalb vorderhand beibehalten. Die Notwendigkeit einer zeitgerechten städtebaulichen (Neu-) Planung muss deshalb auf Richtplanstufe festgesetzt werden.
- Massnahmenblatt 6
Quartiermanagement Weidteile* Mit der Initiierung eines Quartiermanagements wird der besonderen Problemlage der Weidteile Rechnung getragen. Der unabhängig vom Autobahnbau bestehende Aufwertungsbedarf hinsichtlich Quartierattraktivität und Image erhält aus Anlass der strassenbaulichen Veränderungen vermehrte Dringlichkeit. Mit einem sozialräumlichen Quartiermanagements sollen die sich aus den städtebaulichen Veränderungen in den Weidteilen ergebenden Möglichkeiten zur Verbesserung der Quartierstrukturen genutzt und optimal unterstützt sowie negativen Auswirkungen während der Bauzeit entgegengewirkt werden.
Die Massnahme entspricht der Empfehlung des Beurteilungsgremiums zur Testplanung Weidteile ¹⁾.
- Massnahmenblatt 7 Veloverkehr* Die im Rahmen der städtebaulichen Begleitplanung entwickelten Ansätze zu Velorouten lassen sich nur in Verbindung mit der übergeordneten Veloplanung vervollständigen und zweckmässig einordnen. Mit dem Massnahmenblatt 7 wird diese Aufgabe behördenverbindlich verankert.
- Massnahmenblatt 5
Monitoring* Die städtebauliche Planung konzentriert sich auf die Gewährleistung der städtebaulichen Entwicklung nach Erstellung des Westastes der A5. Zur Bewältigung des sich während dem Bau der Autobahn ergebenden, heute nicht näher zu definierenden Handlungsbedarfes wird ein Monitoring installiert, mit welchem die gegenseitige Information unter den Beteiligten (vornehmlich Kanton / Nationalstrasse, Biel und Nidau) und gemeinsame Interventionen sichergestellt werden.

¹⁾ vgl. *Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast, Teilgebietsplanung Weidteile, Bericht des Beurteilungsgremiums, 7. März 2016*