

*Programm Testplanung*





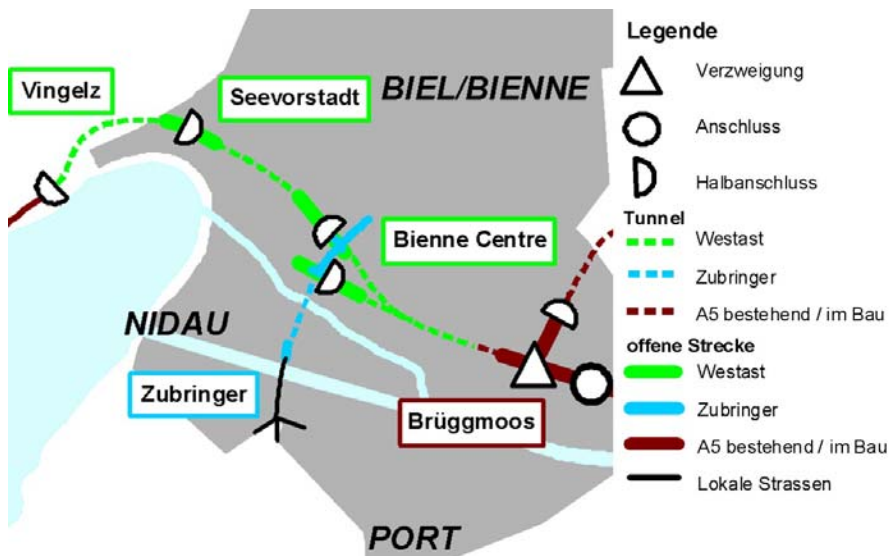


## 1. Aufgabenstellung

### 1.1 Ausgangslage

Die Ausgangslage wird im Erläuterungsbericht zur Phase 1 wie folgt festgehalten (vgl. Kap. 1.1):

*In dem am 17.1.1999 genehmigten Generellen Projekt des Westastes der A5-Umfahrung wurde ein Strassensystem mit einem Halbanschluss See, einem Vollanschluss Bienne Centre und einem zu diesem führenden Zubringer Rechtes Bielerseeufer (ZRU) festgelegt. Verbindlich festgehalten wurde mit dem Generellen Projekt zudem eine Linienführung, bei welcher sowohl der Westast als auch der ZRU mit Ausnahme der in den Anschlussbereichen angeordneten Zu- und Wegfahrten vollständig überdeckt ist.*



Die darauffolgend und im Hinblick auf die Erarbeitung des Ausführungsprojektes unternommenen Studien zeigten auf, dass aufgrund zwischenzeitlich erfolgter Verschärfungen der Lüftungstechnischen Projektierungsvorgaben einerseits, veränderten verkehrstechnischen Anforderungen andererseits, Bedingungen erfüllt werden müssen, welche nur unter Inkaufnahme einer streckenweise unüberdeckten Linienführung erfüllt werden können. Die Problematik der dadurch bewirkten Lärm-Immissionen und städtebauliche Eingriffe veranlassten anfangs 2009 die zuständigen Stellen von Bund und Kanton zur Inangriffnahme einer grundlegenden Überprüfung des Westastes unter Infragestellung des genehmigten Generellen Projektes.

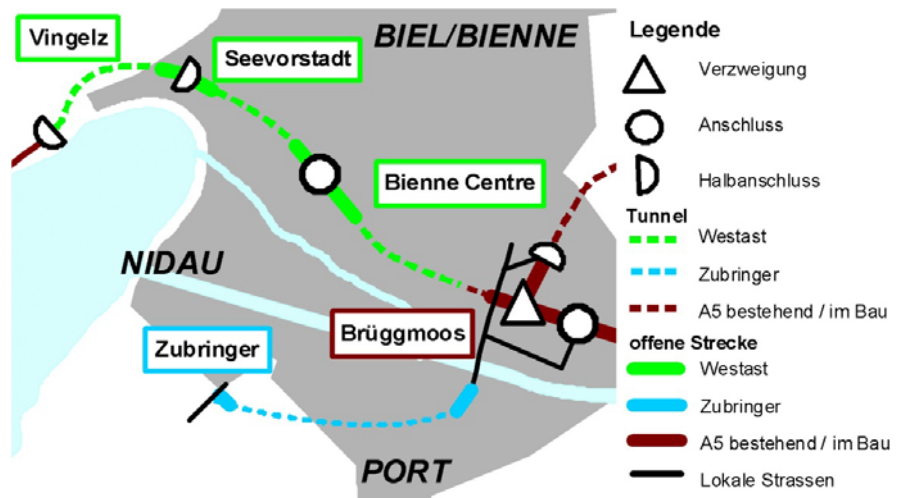
Die mit der Beurteilung unterschiedlicher Lösungsansätze bezüglich Anschlusskonfiguration und Linienführung des ZRU beauftragte regionale Arbeitsgruppe konnte die diesbezüglichen Abklärungen, gestützt auf die, durch das Büro Metron verfasste Zweckmässigkeitsbeurteilung, bis Mitte 2010 zum Abschluss bringen. Als Grundlage zur Beurteilung und zur Entscheidungsfindung dienten insbesondere die Untersuchung

- einer alternativen Linienführung des ZRU zum Anschluss Bruggmoos (anstatt zum Anschluss Bienne Centre);
- eines Westastes, bei welchem auf den Anschluss Bienne Centre gänzlich verzichtet, bzw. dieser nur noch als Halbanschluss ausgebaut wird;
- zweier unterschiedlicher Projektausführungen, bei welchem in einem Fall von der Installation einer Rauchgasentlüftung abgesehen wird, im zweiten Fall eine derartige Anlage als durchgehendes, zwischen den Anschlüssen See und Bruggmoos verlaufendes System zu Anwendung gebracht wird;
- Stossrichtung 0, d.h. ein Infrastrukturzustand, bei welchem auf die Realisierung des Westastes verzichtet wird.

Dabei kam die Arbeitsgruppe zum Ergebnis, dass die Projektierung des Westastes auf der Basis einer veränderten Linienführung des ZRU weiterzufolgen ist. In der an die Vorsteherin der kantonalen Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) gerichteten Stellungnahme wurde eine Weiterbearbeitung anhand

der sog. Stossrichtung 2 empfohlen. Konkret beantragt wurde:

- eine gegenüber dem genehmigten GP veränderte Linienführung des ZRU, mit einer A5-Anbindung beim Anschluss Brüggmoos;
- ein in Fahrtrichtung Solothurn, bzw. Bern funktionierender Halbanschluss See (entsprechend dem genehmigten GP);
- ein Vollanschluss Bienne Centre (entsprechend dem genehmigten GP).



Inhalt der Empfehlungen bildete zu dem die Forderung nach einer Rauchgasentlüftung, als notwendige Voraussetzung für eine durchgehende, d.h. auch den Anschlussbereich Bienne Centre umfassende Überdeckung der A5-Stammlinie. Als Option offen gelassen wurde in diesem Punkt, ein allfälliger Verzicht auf die zu erheblichen Mehrkosten führenden Anlage, insoweit für die z. T. ungedeckte Streckenführung der Nachweis für eine überzeugende städtebauliche Lösung präsentiert werden kann.

Nach der von der Behördendelegation vom 30. August 2010 erteilten Zustimmung zu den von der regionalen Arbeitsgruppe unterbreiteten Empfehlungen, erteilte das ASTRA der BVE den Auftrag zur Überarbeitung des Generellen Projektes. Im Hinblick auf die erneute Projektgenehmigung durch den Bundesrat angeordnet wurde dabei eine Parallelbearbeitung zweier Varianten d.h. die eine ohne, die zweite mit Rauchgasentlüftung. Als Teil des Auftrages zur Bearbeitung bestimmt wurden zudem die Planung der verkehrlich flankierenden Massnahmen (vfM) und die sich auf das Umfeld der Anschluss- und Portalbereiche beziehende städtebauliche Begleitplanung.

## 1.2 Städtebauliche Begleitplanung

Zur Aufgabenstellung sind im Erläuterungsbericht zur Phase 1 folgende Angaben festgehalten (vgl. Kap. 1.1):

### Inbetrachtung der städtebaulichen Anforderungen

Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung wurde den räumlichen Auswirkungen des Westastes und des ZRU ein besonderes Gewicht eingeräumt. In die Raumwirkungsanalyse einbezogen wurden dabei nicht nur Veränderungen in Bezug auf Siedlungs- und Quartierqualität, Erreichbarkeit und Umwelt, sondern ebenfalls die Bewertung des durch die neue Verkehrsinfrastruktur erzeugten Einflusses auf die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten.

Hinsichtlich der als bestgeeigneten Lösungsansatz erachteten Stossrichtung 2 wird in der ZMB aufgezeigt, dass infolge der bewirkten Verkehrsentlastung erhebliche Chancen für eine städtebauliche Aufwertung der im Wirkungsbereich des Westastes liegenden Siedlungsstruktur bestehen. Angeführt werden diesbezüglich der für die einzelnen Teilbereiche, wie z.B. die Weidteile, den Stadtkern Nidau oder das Seequartier erzeugte städtebauliche Nutzen, die Möglichkeit für eine umfassende Aufwertung der den Stadtraum strukturierenden Strassen und Plätze, sowie die Gelegenheit, die Innenstadt Biel in Richtung See und Nidau/Port zu öffnen und ein zusammenhängendes Stadtgefüge zu realisieren.

Entsprechend dem von den Städten Biel und Nidau eingebrachten Begehren für eine verstärkte Berücksichtigung der städtebaulichen Gegebenheiten wird ein Vorgehen eingeschlagen, mit welchem ein auf die A5 abgestimmter städtebauli-

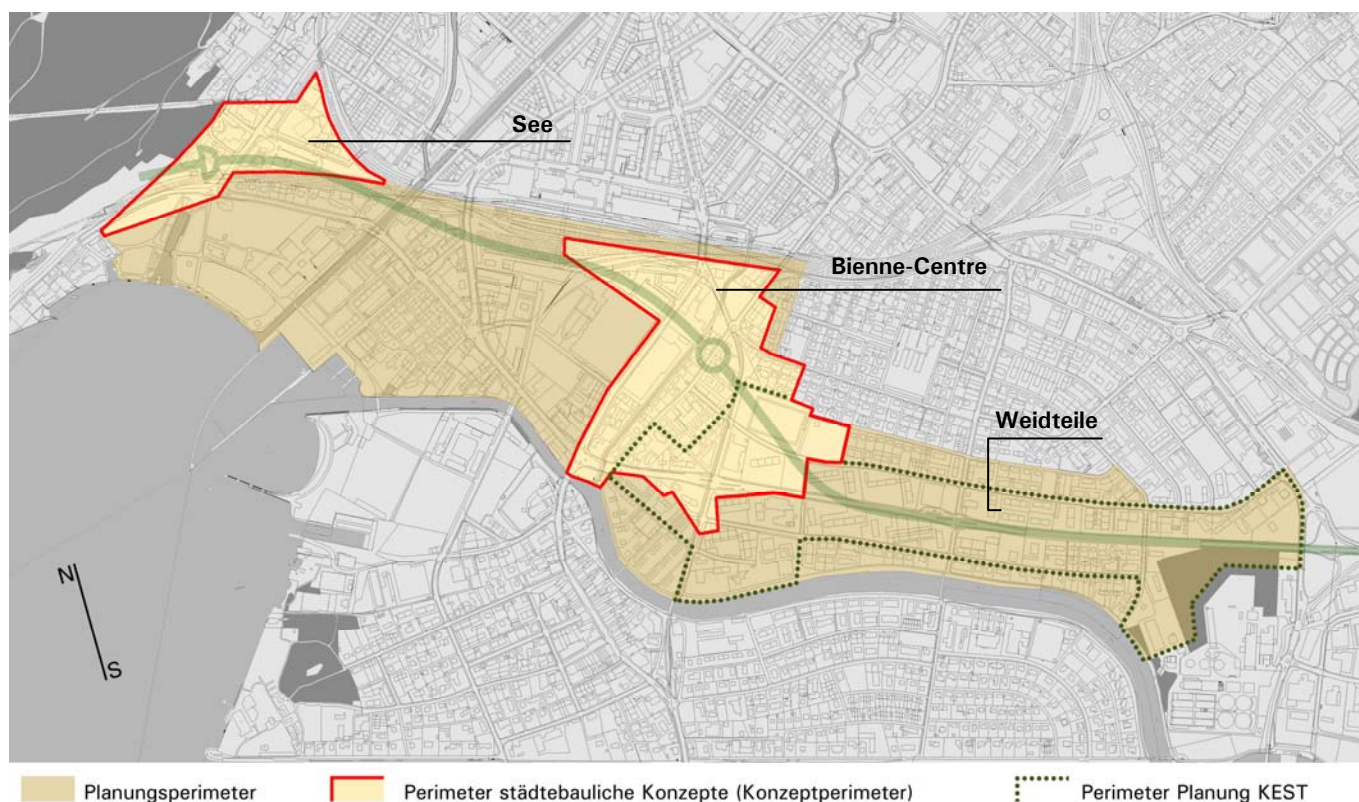
cher Kontext umrissen, eine Strategie für den Vollzug der städtebaulichen Transformation definiert und somit die Voraussetzung für eine Aufwertung der im Wirkungsbereich des Westastes liegenden Gebiete geschaffen wird. Die Projektierungsarbeiten der A5 können somit in den Rahmen einer prospektiv angelegten städtebaulichen Begleitplanung gestellt werden.

Ein besonderes Schwergewicht ist dabei auf die Untersuchung der städtebaulichen Folgen der Varianten mit und ohne Rauchgasentlüftung beim Anschluss Bienne-Centre zu legen.

**Bearbeitungsperimeter** Der Einzugsbereich des Westastes der A5 und somit der grössere Planungsperimeter reicht vom Autobahnanschluss Brügg über das Gebiet südlich des Bahnhof Biels bis zur Hangfuss des Juras. Besonderen Anlass für eine vertiefte städtebauliche Auseinandersetzung bieten die Gebiete, welche unmittelbar durch den Bau des Westastes betroffen werden. Dabei kann unterschieden werden zwischen:

- den Weidteilen, wo die A5 in Halbtieflage und vollständig gedeckt geplant wird und zudem die heutige Verkehrsachse zwischen dem Guido-Müller-Platz und dem Brüggmoos aufgehoben wird;
- den Gebieten, welche angrenzend an die Anschlüsse See und Bienne-Centre situiert sind und für welche das Erfordernis nach einer in den städtebaulichen Kontext integrierten Gestaltung der Anschlüsse einschliesslich Zubringer besteht.

Das Weidteilequartier war unter dem Titel „KEST Weidteile“ (Koordinierte Entwicklungsplanung Stadtteil Weidteile Biel / Nidau) bereits Gegenstand städtebaulicher Studien<sup>1)</sup>. Die Hauptaufgabe der städtebaulichen Begleitplanung besteht deshalb in der Entwicklung städtebaulicher Konzepte für die beiden Gebiete Bienne-Centre und See. Der planerische Zusammenhang zwischen diesen Gebieten wird durch Festlegungen innerhalb des gesamten Einzugsbereiches (Planungsperimeter) sichergestellt.



**Arbeitsziele** Arbeitsziel der städtebaulichen Begleitplanung bildet die Bestimmung eines gemeindeübergreifenden Richtplanes über die in unmittelbarem räumlichem und funktionalem Zusammenhang stehenden Teile der vorgenannten Quartiere. Rege-

<sup>1)</sup> Vgl. Unterlagen Planung KEST Weidteile Biel / Nidau (Grundlagenarbeiten in Hinblick auf die Erarbeitung eines Richtplanes)

lungsgegenstand bilden dabei die künftige Bebauungsstruktur, das Gefüge des öffentlichen Raumes, die Anlagen der verkehrlichen Erschliessung und der Realisierungsprozess.

Insgesamt bringen die tiefgreifenden Änderungen im bestehenden Stadtgefüge, die Konsequenzen für Bewohner und Eigentümer, sowie die lange Zeitdauer der Projektierung und Realisierung vielfältige Anforderungen an den Richtplan mit sich. Dessen eigentliche Kernaufgabe ist eine verbindliche Regelung der Zusammenarbeit zwischen Bund, Kanton und Gemeinden im Hinblick eines unter dem Vorzeichen fortschreitender Änderungen stehenden Prozesses.

Die öffentliche Meinungsbildung erfolgt auf der Grundlage des anschliessend an die Testplanung zu erarbeitenden Richtplanes im Rahmen des gesetzlichen Mitwirkungsverfahrens.

Voraussetzung dafür bilden dabei u.a. die Vermittlung anschaulicher, bildhafter Darstellung der städtebaulichen Veränderungen sowie das Aufzeigen von Planungsspielräumen und Optionen, Hinweise auf Konflikte, sowie Chancen und Risiken, Letzteres insbesondere auch hinsichtlich der beiden Varianten mit und ohne Rauchgasentlüftung beim Anschluss Bienne-Centre.

### Vorgehen mittels Testplanungen

Mit der Durchführung eines städtebaulichen Entwurfsverfahrens auf der Basis einer an mehrere Bearbeitungsteams übertragenen sogenannten Testplanung sollen die für die Festlegung des interkommunalen Richtplanes massgebenden konzeptionellen Vorstellungen für die Schlüsselstellen, insbesondere die beiden Anschlussbereiche See und Bienne Centre, entwickelt werden.

Besondere Ansprüche ergeben sich für den Anschlussbereich Bienne-Centre, indem es hier darum geht, die Untersuchung der für eine städtebauliche Optimierung bestehenden Möglichkeiten auf der Basis der beiden Varianten ohne, bzw. mit Rauchgasentlüftung unter Berücksichtigung der Konsequenzen auf den Anschluss See (Integration Lüftungszentrale) durchzuführen.

Grundlage für die Testplanung bildet ein die vorstehend erwähnten Quartierbereiche umfassender Rahmenplan, in welchem die städtebaulichen Randbedingungen und Vorgaben festgehalten sind.

### 1.3 Vorgehen städtebauliche Begleitplanung

Die Erarbeitung der städtebaulichen Begleitplanung verläuft auf der Basis der folgenden Planungsschritte:

- Schritt 1: Erarbeitung und Konsolidierung Rahmenplan bis Ende Dezember 2010.
- Schritt 2: Testplanung bis Ende Mai 2011.
- Schritt 3: Erarbeitung und Konsolidierung Richtplan bis Ende August 2011

### 1.4 Abstimmungsbedarf

Die Arbeiten der städtebaulichen Begleitplanung bilden Teil der für die Erstellung des Generellen Projektes des A5-Westastes zu erbringenden Leistungen. Sie verlaufen parallel zu:

- der Projektierung des Westastes in Varianten (mit und ohne Rauchgasentlüftung) und des Zubringers Rechtes Bielerseeufer (ZRU);
- der Erstellung des Umweltverträglichkeitsberichtes 2. Stufe;
- der Planung der verkehrlich flankierenden Massnahmen.

Zeitgleich erfolgen die Projektstudien zur Festlegung der Linienführung des Regiotrams.

Die Koordination erfolgt mittels laufender, gegenseitiger Einspeisung des jeweiligen Arbeitsstandes.



## 2. Städtebauliche Rahmenbedingungen

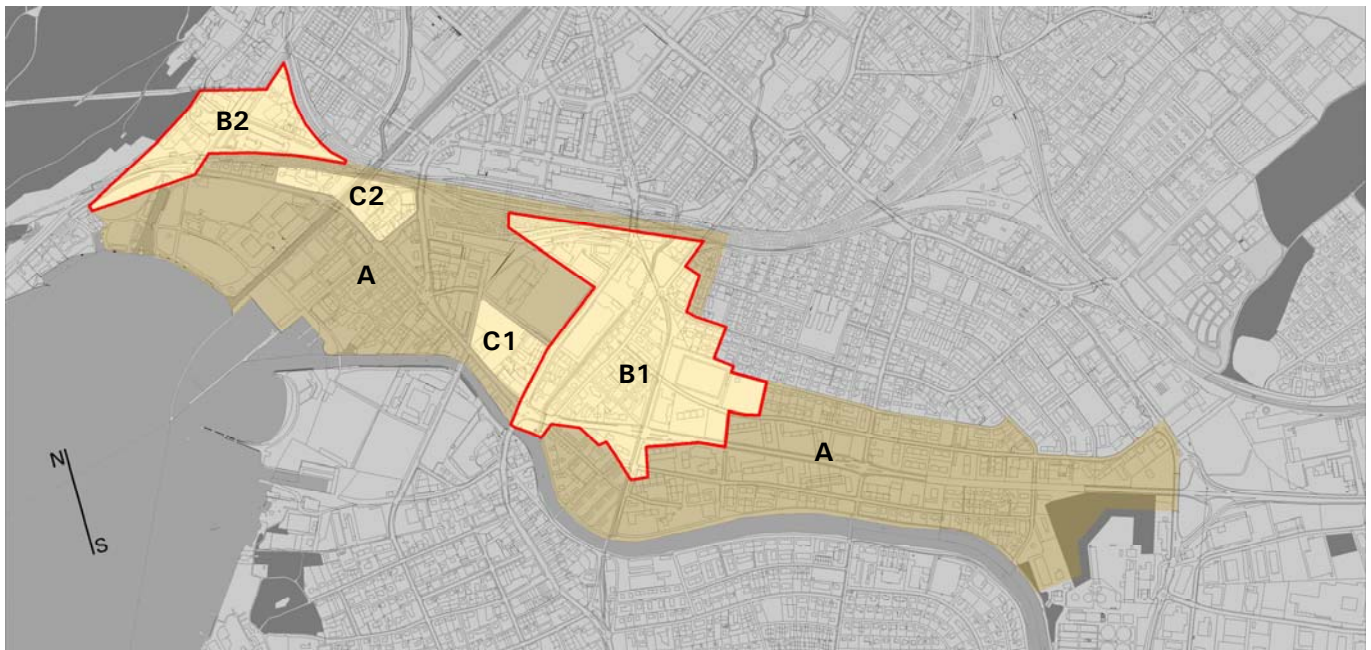
### 2.1 Aufgabenstellung

Die Aufgabe der Testplanungen besteht in der Bearbeitung folgender Perimeter:

*Perimeter A:* *Stadtplanerische Strategien* Die Inhalte des Rahmenplans sind für den Planungsperimeter (A) kritisch zu hinterfragen.

*Perimeter B:* *Städtebauliche Konzepte* Konkrete städtebauliche Konzepte sind für die Gebiete Bienne-Centre (B1) und See (B2) zu erarbeiten.

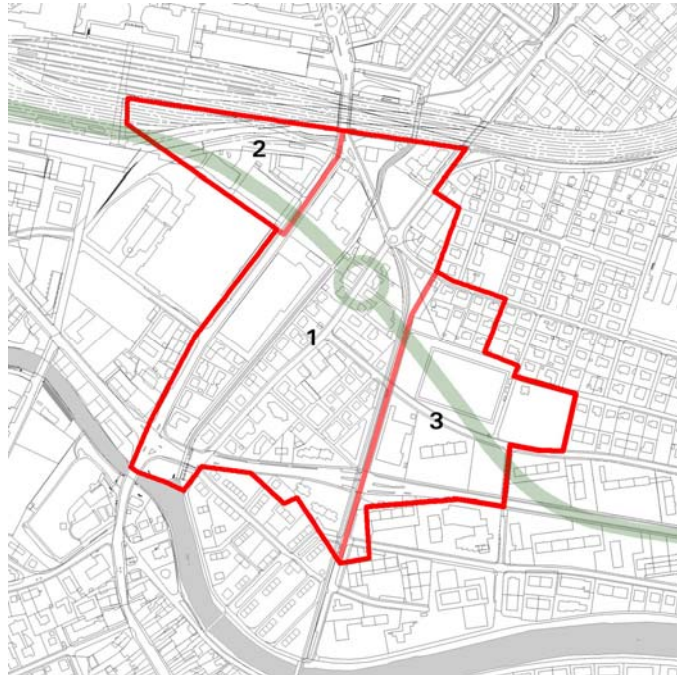
*Perimeter C:* *Städtebauliche Ideen* Für die weiteren Neustrukturierungsgebiete Feldschlösschenareal (C1) und Wydenauquartier (C2) können nach Massgabe der an den Testplanungen beteiligten Teams städtebauliche Ideen präsentiert werden.



## 2.2 Städtebauliche Rahmenbedingungen

### 2.2.1 Rahmenbedingungen Konzeptperimeter B1 Bienne-Centre

#### Perimeter und Sektoren



#### Siedlung

##### **B 1.01 Grundsatz.**

Der heutige unbestimmte Quartiercharakter liefert keine festen Vorgaben für ein langfristig anzustrebendes Bild. Ziel ist jedoch die Schaffung eines identifizierbaren, auffindbaren Stadtteils mit eigener Identität und klaren Bezügen zu den Stadtkernen von Biel und Nidau sowie zu den benachbarten Quartieren, Hofmatten, Weidteile und Mühlefeld. Die prinzipiellen Stossrichtungen für das Gebiet des Konzeptperimeters B1 lassen sich in diesem Rahmen wie folgt differenzieren:

- Sektor 1: Städtebauliche Neustrukturierung als Standort für verdichtetes Wohnen und Arbeiten in unmittelbarem oder mittelbarem Zusammenhang mit den Anschluss Bienne-Centre. Die dadurch bewirkte Transformation des Gebietes kann sehr unterschiedlich sein. Zwischen einem minimalen, auf die unmittelbar von der Realisierung der A5 betroffenen Teile beschränkten, bis zu einem grossflächigen Umbau des Quartiers sind alle Zwischenstufen möglich. Die Transformationsstrategie wird im Rahmen der Testplanung bestimmt, d.h. erst im Verlaufe der Entwicklung der städtebaulichen Konzepte wird festzulegen sein, welche Siedlungsteile erhalten werden und in welchen Etappen eine Umwandlung erfolgt. Dabei wird eine realistische Sichtweise vorausgesetzt.
- Sektor 2: Städtebauliche Neustrukturierung als Standort für verdichtetes Arbeiten und öffentliche Nutzungen in direktem Zusammenhang mit der A5.
- Sektor 3: Neudefinition des stadträumlichen Gefüges im Übergangsbereich zu den „Schindlerhöfen“ und im Gebiet der heutigen Sportanlagen. Berücksichtigung quartierbezogener Bedürfnisse im Bereich Versorgung und Freiraum.

**B 1.02 Neue stadträumliche Ränder.**

Für die im Rahmenplan (vgl. Erläuterungsbericht zur Phase 1, Kap. 4.3, bzw. Planbeilage 4) vorgezeichneten neuen stadträumlichen Ränder ist deren städtebauliche Form zu bestimmen. Wie sich weitere in ihrem Grundmuster unterschiedliche Bereiche zueinander verhalten und ihre Ränder ausgebildet werden, wird der Testplanung überlassen.

**B 1.03 Raumabfolge Schindlerhöfe.**

Für den im Konzeptperimeter Bienne-Centre gelegenen Teil der Schindlerhöfe wird erwartet, dass die Testplanung zur städtebaulichen Strategie der Höfe eine Aussage macht. Zu berücksichtigen sind dabei Einrichtungen der Quartiersversorgung (vgl. Abschnitt B 1.07 „Quartiereinrichtungen“).

**B 1.04 Denkmalpflege.**

Der Umgang mit den im Konzeptperimeter vorhandenen schützenswerten und erhaltenswerten Objekten wird im Rahmen der Testplanung bestimmt. Grundsätzlich ist ein schonender Umgang angezeigt, falls jedoch mit einem Abbruch eine konzeptionell bessere Lösung erreicht wird, wird ein Ersatz der Objekte als möglich betrachtet. Folgende Gebäude sind in den Bauinventaren Biel und Nidau enthalten

- Salzhausstrasse 2: schützenswert
- Salzhausstrasse 4: erhaltenswert
- Salzhausstrasse 18: erhaltenswert
- Salzhausstrasse 21 / 31 (GM Gebäude): schützenswert
- Moser-Strasse 1 / Aebi-Strasse 58 (Sandhaus): erhaltenswert
- Schützenmattweg 10: erhaltenswert

**B 1.05 Weitere Neustrukturierungsbereiche.**

Für das Feldschlösschenareal, welches nordwestlich an den Konzeptperimeter anschliesst, ist gleichermassen eine grundsätzliche Neustrukturierung angezeigt. Vorgesehen sind Bildungseinrichtungen (Biel bewirbt sich für die Ansiedlung der Fachhochschule) in der Grössenordnung von 60'000 m<sup>2</sup> BGF.

Alternativ ist eine städtische Nutzungsmischung unter Einschluss von Wohnen in einer noch zu bestimmender Dichte vorgesehen.

*Nutzung* **B 1.06 Nutzungsspektrum.**

Die Bandbreite der Nutzung wird im Rahmenplan definiert <sup>1)</sup>, ohne diese hinsichtlich Zusammensetzung und Grad zu konkretisieren. Die Planung ist jedoch auf die Schaffung einer ausgewogenen Nutzungsmischung auszurichten. Explizit ausgeschlossen wird zudem die Ansiedlung von Versorgungsnutzungen mit quartierübergreifender Ausstrahlung.

Die weitere Definition:

- der erzielbaren Bruttogeschossflächen,
- der quantitativen Nutzungszusammensetzung,
- der geografischen Nutzungsverteilung oder
- des öffentlichen Bedarfs

ist im Rahmen der Testplanung zu bestimmen. Vorbehalten bleibt die Formulierung von Nutzungsvorgaben im Verlaufe der Arbeit (spätestens nach Workshop 2).

---

<sup>1)</sup> *Wohnen, Arbeiten, Freizeit und öffentliche Nutzungen. Im Einzelnen wird ein Schwerpunkt im Bereich Bildung angestrebt sowie die Integration einer quartierbezogenen Versorgungseinrichtung und einer Grünanlage (vgl. Erläuterungsbericht zur Phase 1, Kap. 4.3).*

### **B 1.07 Quartiereinrichtungen.**

Vorgabe ist die Integration einer Quartiergrünanlage (G) und von Läden für die Quartiersversorgung (V). Beide sind im Gebiet östlich der Trasse ASM / Regiotram zu situieren. Grösse und Ausgestaltung werden im Rahmen der Testplanung ermittelt.

*Stadtraum, Freiraum*

### **B 1.08 Stadt- und quartierprägende Achsen**

Eine der wesentlichen Aufgaben der Testplanung ist die Bestimmung des Netzes der Strassen- und Platzräume mit dem Ziel einer intuitiv erfassbaren Auffindbarkeit und Zugänglichkeit der Quartierteile. Die Anknüpfungspunkte, besondere Orte sowie die generellen qualitativen Anforderungen sind im Rahmenplan <sup>1)</sup> definiert. Die Konfiguration und Ausgestaltung der Strassen und Wege ist im Rahmen der funktionellen Anforderungen (u.a. der Verkehrsbelastungen) durch die Testplanungen zu definieren. Damit zu verknüpfen ist ein durchgehendes Freiraumkonzept unter Einschluss der nachfolgenden Elemente Quartiergrünanlage und Madretsch-Schüss.

### **B 1.09 Quartiergrünanlage**

Als weiteres Freiraumelement gilt die Vorgabe einer öffentlichen, allgemein nutzbaren Quartiergrünanlage. Die Erhaltung der bestehenden Fussballanlage bildet keine feste Vorgabe. Sie werden an einem anderen Standort ersetzt.

### **B 1.10 Madretsch-Schüss.**

Die Madretsch-Schüss wird durch den Einschnitt der A5 unterbrochen und muss die Autobahn queren. Der Spielraum im Bereich des Anschlusses Bienne-Centre ist in der technischen Dokumentation „A5 Westast“ definiert.

Der heutige Verlauf der Schüss leistet nur für die unmittelbar anstossenden Parzellen einen Beitrag an die Umgebungsqualität. Die Testplanungen sollen aufzeigen, wie die Schüss zu einem bereichernden Element für das ganze Quartier werden kann.

Die Einmündung in die Zihl soll sich wegen vorhandener Werkleitungen im Bereich der heutigen Stelle befinden.

### **B 1.11 Wichtige Orte des stadträumlichen Netzes**

Die Neugestaltung der wichtigen Orte im Quartier bezweckt die Umsetzung folgender Zielsetzungen.

- Der Guido-Müller-Platz erfährt zwar eine gewisse Verkehrsentslastung, wird aber immer noch stark befahrbarer Verkehrsknoten bleiben. Trotzdem sollen aber die Spielräume zur Stärkung seiner Rolle als prägnanter Ort und als Verbindungsraum ausgenützt werden.
- Im Bereich Bernstrasse / Keltenstrasse soll ein räumlich neugestalteter Ort geschaffen werden, der u.a. den Übergang zu den Schindlerhöfen thematisiert.
- Die Neugestaltung des Platzes Moser-Strasse / Aebi-Strasse / Gurnigelstrasse soll zu einer Klärung zwischen den verschiedenen, hier aufeinandertreffenden städtebaulichen Bereichen führen und einen Beitrag zur Quartieridentität leisten.

---

*1) Vgl. Kap. 4.3 Erläuterungsbericht zum Rahmenplan, Anforderungen Konzeptperimeter Bienne-Centre, Abschnitte „Zu verbindende stadt- und quartierprägende Achsen“ und „Orte mit besonderer Identität“*

## Verkehr **B 1.12 Stammlinie**

Die Stammlinie der A5 ist vorgegeben und kann nicht verändert werden.

## **B 1.13 Integration Anschluss Bienne-Centre**

Zentrale Aufgabe der Testplanung ist die Lösung des durch die Autobahn bewirkten Eingriffs in den Stadtkörper. Aufzuzeigen ist die städtebauliche Antwort in baulicher, freiraumgestalterischer, funktioneller und lärmtechnischer Hinsicht.

## **B 1.14 Varianten mit und ohne Rauchgasentlüftung**

Die Testplanungen haben städtebauliche Lösungen für die Anschlussvarianten mit und ohne Rauchgasentlüftung zu entwickeln. Die diesbezüglichen Angaben gehen aus der technischen Dokumentation „A5 Westast“ hervor.

## **B 1.15 Ein- und Ausfahrten Anschluss Bienne-Centre**

Die Ein- und Ausfahrten Richtung Stadtzentrum Biel sind vorgegeben und können nicht verändert werden. Sie bilden eine zwingende Grundlage für die städtebaulichen Lösungen.

Für die die Anordnung der Ein- und Ausfahrten Richtung Nidau stehen die im Rahmenplan aufgezeigten schematischen Varianten <sup>1)</sup> zur Verfügung. Die Testplanungen bestimmen im Rahmen der technischen Vorgaben und der verkehrlichen Anforderungen die vorteilhafteste Variante und zeigen deren städtebaulichen Konsequenzen auf.

## **B 1.16 Lokales Strassennetz**

In den Testplanungen ist aufzuzeigen, wie das lokale Strassennetz funktioniert. Die zu berücksichtigenden Verkehrszahlen richten sich nach dem Modell „STR 2: Zustand mit A5-Ost- und Westast und vfm A5-Ostast / Brüggmoos / Westast“, Zustand 2030 <sup>2)</sup>.

## **B 1.17 Langsamverkehr**

Die zu berücksichtigenden Beziehungen für den Langsamverkehr sind im Rahmenplan schematisch vorgezeichnet. Neben den separat bezeichneten Verbindungen gelten die stadt- und quartierprägenden Achsen in gleichem Masse als fuss- und velotaugliche Strecken.

## **B 1.18 Trasse ASM / Regiotram**

Das Trasse ASM / Regiotram ist für beide Betriebsvarianten (Bahn- oder Trambetrieb) als Eigentrasse und doppelspurig zu berücksichtigen. Im Bereich der Bernstrasse ist eine Haltestelle zu berücksichtigen.

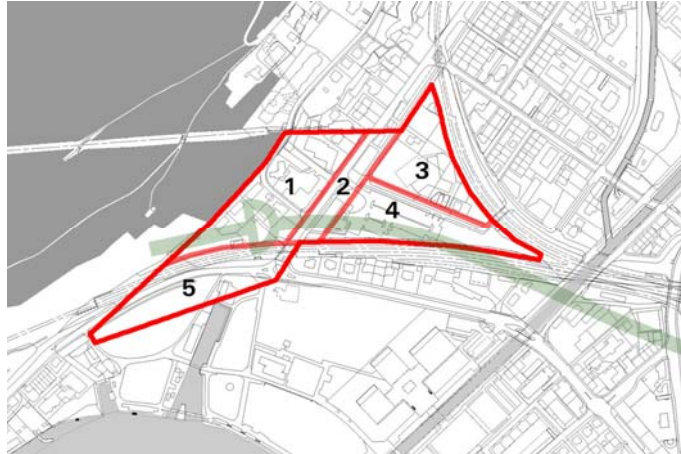
---

<sup>1)</sup> Vgl. Kap. 4.3 Erläuterungsbericht zum Rahmenplan, Anforderungen Konzeptperimeter Bienne-Centre, Abschnitt „Strassennetz“

<sup>2)</sup> Vgl. Technische Dokumentation A5

## 2.2.2 Rahmenbedingungen Konzeptperimeter B 2 See

### Perimeter und Sektoren



### Siedlung **B 2.01 Grundsatz**

In Bezug auf die im Rahmenplan skizzierte städtebauliche Stossrichtung ist das Gebiete des Konzeptperimeters See wie folgt zu differenzieren:

- Sektor 1: Umfassende Neustrukturierung mit dem Ziel der Integration des Autobahnschlusses See mittels einer dichten, kompakten Bebauung zur vorrangigen Aufnahme öffentlicher oder privater Dienstleistungsnutzungen. Der stadträumliche Begrenzung zur Seevorstadt wird eine besondere Bedeutung zugesprochen <sup>1)</sup>.
- Sektor 2: Fortsetzung der Promenade Seevorstadt (vgl. Abschnitt „Stadtraum, Freiraum“).
- Sektor 3: Räumliche Verdichtung unter Berücksichtigung der vorhandenen Bauform und der potenziellen Bedürfnisse „swatchgroup“.
- Sektor 4: Umfassende Neudefinition des Krautkuchens mit Berücksichtigung der öffentlichen Bedürfnisse an Abstellplätzen.
- Sektor 5: Aufgabe der Testplanungen ist die Neugestaltung des Randes der Parkanlage Strandboden. Zu berücksichtigen ist dabei die vorgesehene Neugestaltung der Neuenburgstrasse <sup>2)</sup>.

### **B 2.02 Neue stadträumliche Ränder**

Die Bebauung nördlich der Seevorstadt weist bis zum Restaurant Paradisli trotz unterschiedlichen Bauvolumen eine homogene Struktur auf und bildet einen erkennbaren stadträumlichen Rand. Dessen Fortsetzung und Abschluss bis zum Bahndamm ist neu zu definieren.

Eine weitere Neuausbildung erfordert der Rand der Parkanlage Strandboden entlang der Neuenburgstrasse da die heutige Baumreihe durch die erforderliche Anpassung der Strasse gefällt werden muss. Obschon eine Neugestaltung des gesamten Strandbodens im Raume steht, ist unabhängig davon ein Vorschlag zum Abschluss der Strasse gegenüber dem Park im Rahmen der Testplanung zu erarbeiten.

Weitere räumlich gliedernde Strukturen sind im Rahmen der Testplanung zu prüfen.

### **B 2.03 Denkmalpflege**

Der Umgang mit den im Konzeptperimeter vorhandenen schützenswerten und erhaltenswerten Objekten wird im Rahmen der Testplanung bestimmt. Grundsätzlich ist ein schonender Umgang angezeigt, falls

<sup>1)</sup> Vgl. Kap. 4.3, Anforderungen Konzeptperimeter Bienne-Centre, Abschnitt „Neue stadträumliche Ränder“.

<sup>2)</sup> Vgl. Generelles Projekt Umfahrung Biel, Vingelztunnel, Technischer Bericht, Kap. 5.4.5, Abbildung 5.9

jedoch mit einem Abbruch eine konzeptionell bessere Lösung erreicht wird, wird ein Ersatz der Objekte als möglich betrachtet. Folgende Gebäude sind in den Bauinventaren Biel und Nidau enthalten:

- Seevorstadt 5 und 7: Abbruch durch A5 unumgänglich.
- Seevorstadt 17: erhaltenswert
- Seevorstadt 19 (Paradisli): schützenswert
- Seevorstadt 21: erhaltenswert

*Nutzung* **B 2.04 Nutzungsart**

Einzige Konkretisierung gegenüber den im Rahmenplan gemachten Aussagen ist die Berücksichtigung eines Bedarfs von 120 - 140 öffentlichen, nicht an bestimmte Nutzungen gebundenen PP.

*Stadtraum, Freiraum* **B 2.05 Stadtraum**

- Zu erhalten und zu ergänzen sind die historischen Alleen Seevorstadt und Krautkuchen.
- Vorzusehen ist eine Verbreiterung der Unterführung SBB zwecks Fortsetzung der Promenade Seevorstadt.
- Die Gewährleistung der Fussgänger- und Veloverbindung Bahnhof – Seilbahn Biel-Maggingen.

**B 2.06 Wichtige Orte des stadträumlichen Netzes**

An die wichtigen Orte des stadträumlichen Netzes im Bereich des Konzeptperimeters werden folgende Anforderungen gestellt:

- Kreuzung Neuenburgstrasse / Seevorstadt: Kennzeichnung als Stadteingang.
- Eintritt der Schüss in den Strandboden: Markierung als übergeordnetes Merkzeichen.

**B 2.07 Stadtprägende Baumalleen**

Die Erhaltung und Ergänzung der stadtprägenden Baumalleen hat im Einzelne von folgenden Rahmenbedingungen auszugehen:

- Seevorstadt. Bis auf die Höhe des Seefelsweges ist die bestehende Allee geschützt. Im Rahmen eines Sanierungsprojektes der Seevorstadt ist zu Gunsten eines Trottoirs auf der Nordseite eine Verschmälerung des südlichen Grünstreifens vorgesehen, ohne die Baumpflanzungen an sich zu beeinträchtigen. Westlich des Seefelsweges ist die Promenade unter Berücksichtigung einer Verbreiterung der Bahnunterführung neu zu konzipieren.
- Die Allee entlang des Seefelsweges kann im Rahmen ihres Grundbestandes verändert werden.

*Verkehr* **B 2.08 A5 Anschluss See**

Für die beiden erarbeiteten Varianten der Streckenführung, bzw. der unüberdeckten Streckenabschnitte sind Situierung und Höhenlage der Stammlinie sowie der Ein- und Ausfahrten vorgegeben. Der Testplanung ist jeweils eine Variante zugrunde zu legen. Die Variantenwahl ist in einem Vergleich zu begründen.

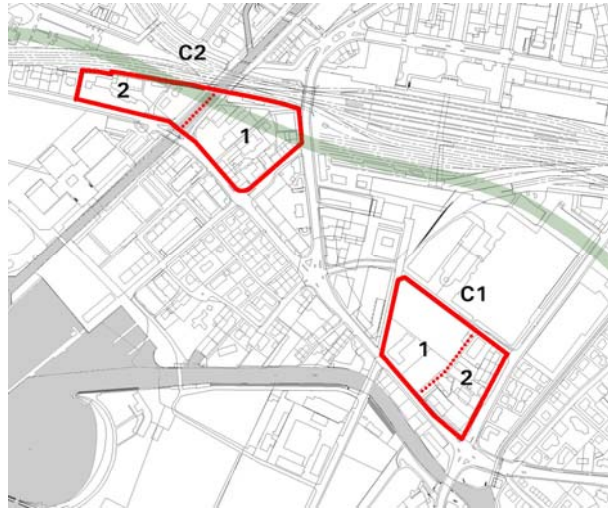
Alle weiteren Angaben gehen aus der technischen Dokumentation „A5 Westast“ hervor.

**B 2.09 Fussgängerbeziehungen**

Neben der Fussgängerbeziehung Seevorstadt – See als Teil der stadtprägenden Achse erfordert die Verbindung vom Bahnhof Biel zur Talstation Seilbahn Maggingen / bzw. zum Naherholungsgebiet des Jurasüdhangs eine Aufwertung.

### 2.2.3 Rahmenbedingungen zu den weiteren Neustrukturierungsgebieten (Perimeter C)

*Allgemeines* Die Präsentation von Ideen für die städtebauliche Behandlung der Gebiete des Perimeters C zu bearbeitenden Themen wird den Testplanern überlassen.



- C 1, Feldschlösschenareal* Vorgesehen ist eine vollständige Neustrukturierung des Gebietes, wobei der östliche Teil (2) erst mittel- bis längerfristig verfügbar werden dürfte. Zu berücksichtigen sind die Nutzungsvorgaben, wie sie im Rahmen der Promotion für die Ansiedlung des Campus Berner Fachhochschulen vorgesehen sind <sup>1)</sup>. Die dabei angenommene Anordnung möglicher Kuben stellt dagegen keine Bedingung dar.
- C 2, Wydenauquartier* Vorgesehen ist eine vollständige Umstrukturierung der Gebiete nördlich und südlich der Schüss. Als Leitvorstellung gilt für den Sektor 1 die Entstehung eines aus grösseren Volumen bestehenden Quartiers im Sinne der Bebauung Badhausstrasse-Nord. Sektor 2 setzt in adäquater Form die geschützte Gebäudereihe entlang der Ländtestrasse fort. Im Bereich der Schüss, bzw. der Bahnunterführung wird die Schaffung eines Merkmals mittels entsprechender Bauformen angestrebt. Hinsichtlich Nutzung besteht die Zielsetzung einer städtischen Nutzungsmischung mit hoher Dichte. In Sektor 1 soll das Schwergewicht auf dem Wohnen liegen.

<sup>1)</sup> Vgl. Dokumentation „Campus BFH am See“



### 3. Allgemeine Bestimmungen

#### 3.1 Auftraggeber

Auftraggeber der Testplanung ist die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, vertreten durch das Kantonale Tiefbauamt, Abteilung Nationalstrassen (Projektleiter Stefan Graf).

An dem Verfahren beteiligt sind:

- die Stadt Biel, vertreten durch die Stadtplanung (François Kuonen, Stadtplaner);
- die Stadt Nidau, vertreten durch die Abteilungen Zentrale Dienste (Stefan Ochsenbein, Gemeindeverwalter) und Infrastruktur (H.P. Jungi, Abteilungsleiter).

#### 3.2 Verfahrensbegleitung

Für die Begleitung des Verfahrens zuständig ist die aus Vertretern des Kantonalen Tiefbauamtes, des ASTRA und den Städten Biel und Nidau zusammengesetzte Steuerungsgruppe. Namentlich sind dies:

- Stefan Graf, Kantonales Tiefbauamt, Projektleiter Westast
- Alfred Testuz, ASTRA Netzvollendung
- Thierry Kreienbühl, ASTRA Netzvollendung
- Stefan Ochsenbein, Gemeindeverwalter Nidau
- Hans-Peter Jungi, Abteilungsleiter Infrastruktur Nidau
- François Kuonen, Stadtplaner Biel

Mit der technischen Vorbereitung und Verfahrenskoordination beauftragt sind:

haag hähnle gmbh raumplanung städtebau 2502 Biel/Bienne

#### 3.3 Art des Verfahrens

##### 3.3.1 Ziel des Verfahrens

Das Testplanungsverfahren ist ein kooperativer Planungsprozess mit vier eingeladenen Teams, begleitet durch ein Beurteilungsgremium mit Fachexperten, Verantwortlichen der Nationalstrassenplanung und Vertretern der Städte Biel und Nidau.

Mit zwei Zwischenbesprechungen wird ein intensiver und offener Meinungsaustausch zwischen allen Beteiligten angestrebt. Den Mitgliedern des Beurteilungsgremiums kommt dabei die Rolle zu, den Prozess zu steuern, die Ergebnisse zu beurteilen und Empfehlungen zu verfassen.

Die Empfehlungen wurden durch das Beurteilungsgremium am ..... zur Weiterbearbeitung verabschiedet.

##### 3.3.2 Ablauf der Testplanung

21.01.2011 *Startveranstaltung (Informationsvermittlung)*

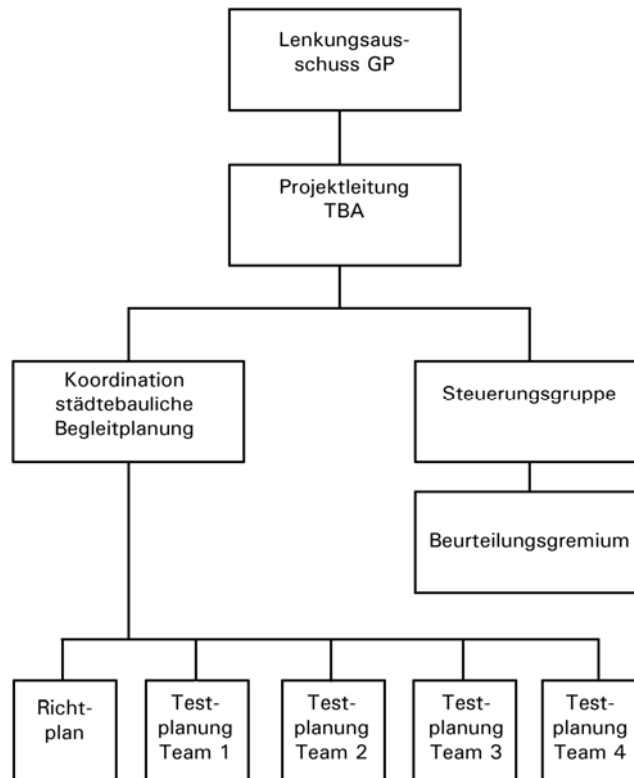
Die Startveranstaltung dient der Aussprache über die Aufgabenstellung, des Gebietsbegehung, dem Meinungsaustausch und der Abgabe der Unterlagen.

Anschliessend haben die Teams Zeit bis am 31.1.2011 schriftliche Fragen zur Aufgabe und zu den Randbedingungen einzureichen. Diese werden zu Händen aller Teams bis am 7.2.2011 beantwortet.

- 22.02.2011 Werkstatt (Innovation und Strategie)*  
 Die Teams präsentieren (alle gleichzeitig anwesend) ihre Analysen, die in Betracht gezogenen Strategien und Ansätze sowie den favorisierten Lösungsvorschlag.  
 Das Beurteilungsgremium diskutiert die unterschiedlichen Ansätze und formuliert generelle und projektspezifische Folgerungen für die Weiterbearbeitung. Dabei werden bewusst unterschiedliche Ansätze für die Vertiefung durch die vier Teams angeregt.
- 25.03.2011 Zwischenkritik (Konzept)*  
*Abgabe von Unterlagen bis 22.03.2011*  
 In der Zwischenkritik präsentieren die Teams (alle gleichzeitig anwesend) die Weiterbearbeitung des favorisierten Lösungsansatzes. Zu den wichtigen Aspekten werden Konzeptpläne und eine Arbeitsmodelle vorgestellt und diskutiert.  
 Die Mitglieder des Beurteilungsgremiums stehen den Teams im Rahmen eines Hearings für Fragen zur Verfügung.  
 Das Begleitgremium beurteilt die vier Beiträge gemäss den festzulegenden Beurteilungskriterien. Stärken und Schwächen sowie die Risiken in Bezug auf die Realisierung werden diskutiert. Die Fachexperten nehmen Stellung zu ersichtlichen Fragestellungen, welche in die Weiterbearbeitung einfließen sollen. Die Empfehlungen zur Weiterbearbeitung werden in Form einer schriftlichen Stellungnahme durch das Beurteilungsgremium zu Händen der Teams abgegeben (4. Termin 04.04.2011).
- 29.04.2011 Schlusspräsentation*  
*Abgabe von Unterlagen bis 22.04.2011*  
 Die Teams präsentieren ihre Ergebnisse. An der Schlussbesprechung wird mit den Teams ein Hearing durchgeführt zu Fragen, Kritikpunkten und zur Einschätzung des planerischen Handlungsbedarfs.  
*Abgabe der bereinigten Unterlagen bis am 09.05.2011.*
- Termin offen* Das Beurteilungsgremium prüft die Lösungsvorschläge der Teams kritisch und erarbeitet daraus gemeinsame Empfehlungen.

### 3.4 Projektorganisation

#### 3.4.1 Organigramm



#### 3.4.2 Testplanung, teilnehmende Teams

yellow z  
 urbanisme architecture  
 Kappelergasse 16  
 8001 Zürich

Arbeitsgemeinschaft  
 Feddersen und Klostermann / Brühlmann Lötcher  
 Architekten ETH/SIA/BSP  
 Neumarkt 6  
 8001 Zürich

:mlzd  
 Mattenstrasse 81  
 2503 Biel/Bienne

Communauté de travail  
 dv architectes & nomad  
 architectes SIA/FSU  
 Passage de la Matze 6  
 1951 Sion

### 3.4.3 Beurteilungsgremium

<i>Fachexperten</i>	Fritz Schumacher Franz Eberhard Ueli Marbach, Beatrice Friedli Peter Marti Andi Scheitlin	Vorsitz
<i>Vertretungen Fachverbände</i>	Martin Ernst Monika Saxer Stephan Buchhofer Sibylle Thomke	BHS FSU BSA SIA
<i>Gemeinden</i>	Erich Fehr, Stadtpräsident Biel Hubert Klopfenstein, Baudirektor, Biel Adrian Kneubühl, Stadtpräsident, Nidau	

### 3.4.4 Beizug von Fachberatern

Der Beizug der für die Testplanung erforderlichen Fachberater wird durch das kantonale Tiefbauamt sichergestellt.

### 3.5 Entschädigung

Für die auftrags- und fristgerechte Durchführung der Testplanungsbeiträge wird den Teilnehmern eine pauschale Entschädigung von Fr. 50'000 zur Verfügung gestellt (inklusive Spesen, ohne Mehrwertsteuer).

Die Auszahlung erfolgt nach Leistung der Arbeiten gemäss 3.10.

### 3.6 Verbindlichkeit

Das Programm und die Protokolle der Zwischenbesprechungen sind für den Auftraggeber, die Teilnehmenden und das Beurteilungsgremium verbindlich. Mit der Einreichung der Projekte anerkennen die Teilnehmenden ausdrücklich die im Programm festgelegten Bedingungen, Abläufe und Verfahren, sowie den Entscheid des Begleitgremiums in Ermessensfragen.

Der Auftraggeber kann, im Rahmen der weiteren Bearbeitung, die aus der Testplanung gewonnenen Erkenntnisse entschädigungslos weiterverwenden (Verwertungsrecht).

Die eingereichten Pläne, Erläuterungsberichte, Berechnungen und Modelle sowie die entsprechenden digitalen Datenträger gehen in das Eigentum des Veranstalters über. Der Veranstalter behält sich vor, die Projektdokumente unter Namensnennung zu veröffentlichen und für den Eigenbedarf zu kopieren, sie weiter zu bearbeiten, abzuändern und mit anderen Lösungsansätzen zu kombinieren sowie die eingereichten Entwicklungsvorschläge oder Teile davon nach diesen unveränderten oder veränderten Grundlagen zu realisieren.

### 3.7 Weiterbearbeitung und Vorbefassung

Mit der Abgabe der einzureichenden Arbeiten ist das Verfahren der Testplanung abgeschlossen. Für die teilnehmenden Teams besteht kein Anspruch auf Folgeaufträge.

Die Bearbeitung der Testplanung bildet kein Ausschlusskriterium für die Teilnahme am anschliessenden Verfahren zu Beschaffung von zusätzlichen Leistungen.

### 3.8 Kommunikation

Das Testplanungsverfahren erfolgt unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Die Information an Dritte erfolgt ausschliesslich über das kantonale Tiefbauamt.

### 3.9 Planungsgrundlagen

Die Teams erhalten an der Startveranstaltung zusammen mit dem vorliegenden Programm folgende Planungsgrundlagen:

- Situationsplan (DXF/DWG-Format)
- Höhenkurven (DXF/DWG-Format)
- Modell M 1 : 1'000, in zwei Teilen (spätere Abgabe vorbehalten)
- Rahmenplan, Erläuterungsbericht, Karten
- Technische Dokumentation „A5-Westast“
- Technische Angaben ASM / Regiotram (soweit vorhanden)
- Verzeichnis weiterer Grundlagen mit Quellenangaben

### 3.10 Einzureichende Unterlagen

Für die Besprechungen sind untenstehende Grundlagen abzugeben. Das detaillierte Programm der einzelnen Workshops wird jeweils vor der Veranstaltung allen Beteiligten zugestellt. Der Auftraggeber behält sich vor, die nachstehenden Anforderungen im Verlaufe der Arbeiten den Bedürfnissen, unter Wahrung der Verhältnismässigkeit, anzupassen.

*21.01.2011 Startveranstaltung (Informationsvermittlung)*

Von den beauftragten Teams werden keine Unterlagen erwartet.

Den Teams werden weitere Unterlagen und das Modell abgegeben.

*Werkstatt Innovation  
und Strategie  
22.02.2011*

#### **Planungsperimeter A:**

Stadtplanerische Strategien als Folge der Überprüfung des Rahmenplanes hinsichtlich dessen Aussagen zu:

- den Leitlinien (Kap. 3 Erläuterungsbericht);
- den städtebaulichen Verhaltensweisen, den Siedlungsmustern und dem öffentlichen Stadtraum (Kap. 4.2 Erläuterungsbericht und Planbeilage 3 „Städtebaulicher Kontext“);
- den Anforderungen an die Konzeptperimeter (Kap. 4.3 und 4.4 Erläuterungsbericht sowie Planbeilagen 4 und 5).
- dem Westteil des Weidteilequartiers (Kap. 4.3 Erläuterungsbericht, Abschnitt „Raumabfolge Schindlerhöfe“).

Die vorgeschlagenen Strategien und Kommentare zum Planungsperimeter A sind in Form eines Kurzberichts nach Massgabe der Teams darzulegen.

**Konzeptperimeter B 1 und B2:**

- 1) Städtebauliche Strategien zu Bebauung, Freiraum, Verkehr und Nutzungsanordnung. Darstellung mittels Skizzen und kurzen textlichen Erläuterungen. Massstab nach Massgabe der Teams.
- 2) Favorisierte Strategie je für beide Perimeter, dargestellt im Massstab 1 : 1'000. Als notwendig erachtete textliche Erläuterungen auf einem A4 separat.
- 3) Darlegung der Auswirkungen der beiden Varianten des Autobahn-Anschlusses Bienne-Centre (mit und ohne Rauchgasentlüftung), integriert in Punkt 2 oder separat.
- 4) Darlegung der städtebaulichen Probleme und Chancen der beiden Varianten der Autobahnführung im Bereich des Anschlusses See, integriert in Punkt 2 oder separat.
- 5) Verkleinerungen der Unterlagen 1 – 3 A3, zweifach in Papier und als PDF.
- 6) Präsentation als PDF.

*Zwischenkritik (Konzept)*  
25.03.2011

**Konzeptperimeter B1 und B2**

- 1) Konzeptentwurf für beide Perimeter, enthaltend:
  - a. Situation M 1 : 1'000
  - b. Erläuterungen, Schnitte usw. in Planform, Darstellung nach Massgabe der Teams.
  - c. Angaben zu Art und Grad der Nutzungen (BGF).
- 2) Ausschnitt Umgebungsbereich Anschluss Bienne-Centre für die Anschlussvarianten mit und ohne Rauchgasentlüftung, Situation M 1 : 500, erläuternde Darstellungen nach Massgabe der Teams. Darlegung der Auswirkungen beider Varianten in Form von Texten und Skizzen.
- 3) Verkleinerungen der Unterlagen 1 und 2 auf A3, zweifach in Papier und als PDF.
- 4) Präsentation als PDF.

**Optional: Neustrukturierungsgebiete C 1 und C 2:**

- 5) Städtebauliche Ideenskizzen nach Massgabe der Teams.

**Modell:**

- 6) Arbeitsmodell auf Grundlage 1 : 1'000

Die Situationspläne und notwendige textliche Erläuterungen sind bis 23. März 2011, 18:00 Uhr als PDF der Verfahrenskoordination per e-mail zu übermitteln

*Schlusspräsentation*  
29.04.2011

**Konzeptperimeter B 1 und B2:**

- 1) Konzept für beide Perimeter, enthaltend
  - a. Situation M 1 : 1'000
  - b. Erläuterungen, Schnitte usw. in Planform, Darstellung nach Massgabe der Teams.
  - c. Berechnung zu Art und Grad der Nutzungen (BGF).
- 2) Ausschnitt Umgebungsbereich Anschluss Bienne-Centre für die Anschlussvarianten mit und ohne Rauchgasentlüftung, Situation M 1 : 500.
- 3) Darlegung der Auswirkungen der Varianten mit und ohne Rauchgasentlüftung und Beurteilung ihrer Vor- und Nachteile in Form von Texten und Skizzen.

- 4) Verkleinerungen der Planunterlagen 1 - 3 auf A3, übrige Unterlagen A4, zweifach in Papier und als PDF.
- 5) Präsentation als PDF.

**Optional: Neustrukturierungsgebiete C 1 und C 2:**

- 6) Bereinigte Unterlagen von Workshop „Zwischenkritik“ als PDF.

**Modell:**

- 7) Arbeitsmodell auf Grundlage 1 : 1'000

Die Situationspläne und notwendige textliche Erläuterungen sind bis 22. April 2011, 18:00 Uhr als PDF der Verfahrenscoordination per e-mail zu übermitteln.

*Abgabe* Abgabe der bereinigten Unterlagen, Pläne in Papierform 2-fach.  
*09.05.2011* Gesamte Dokumentation als PDF, Pläne verkleinerbar auf A3, 300 dpi.

#### **4. Genehmigung des Programms**

Das Programm wurde nach Anhörung der Gemeinderäte von Biel und Nidau sowie des Beurteilungsgremiums durch die Steuerungsgruppe am 21. Dezember 2010 genehmigt.