



# Inhalt

Das Projekt in Kürze	4
<b>Der Handlungsbedarf im Bieler Bahnhofgebiet</b>	<b>7</b>
<b>Eine erste Situationsanalyse</b>	<b>11</b>
Die städtebauliche Situation im Bahnhofgebiet	12
Die mobilitätsbezogene Situation im Bahnhofgebiet	16
Die heutigen Nutzungsansprüche im Bahnhofgebiet	20
<b>Mögliche Fragestellungen für die Bedürfnisaufnahme</b>	<b>25</b>
<b>Das Projektvorgehen</b>	<b>29</b>
Welche Aspekte in das Nutzungskonzept einfließen	30
Wie das Nutzungskonzept entsteht	32
Wie das Projekt organisiert ist	36
Glossar	38

## Ein Tor zur Stadt für Gäste und Reisende, ein Tor zur Welt für Bielerinnen und Bieler

Das Bahnhofgebiet soll ein attraktives regionales Zentrum im Herzen der Stadt Biel sein. Es soll die Menschen und die Stadt mit der Region verbinden, Raum für Begegnungen lassen sowie eine grosse Auswahl an Dienstleistungen anbieten – diese Kombination macht bereits heute seinen Charme aus und soll es auch in Zukunft tun!

# Das Projekt in Kürze

Das Bieler Bahnhofgebiet ist im Wandel. Nordseitig des Bahnhofes stossen die Kapazitäten des Bahnhofplatzes an ihre Grenzen, im Süden verleihen grosse Entwicklungsprojekte dem Gebiet eine neue Funktion. Zudem stehen in den kommenden Jahren verschiedene Sanierungs- und Unterhaltsprojekte im Bereich der Infrastruktur an. Die Stadt Biel möchte nun bis 2024, in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung und den Dienstleistenden im Quartier, ein Nutzungskonzept erarbeiten. Dieses soll dann als Planungsgrundlage für alle künftigen Projekte zur Neugestaltung und Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets dienen.

## Was ist das Ziel?

Im Projekt sollen die Gegebenheiten und Bedürfnisse der Anspruchsgruppen im Bahnhofgebiet analysiert werden. Darauf basierend werden bis 2024 verschiedene Nutzungsszenarien durchgespielt. Resultat ist ein Nutzungskonzept, das als Planungsgrundlage für anstehende Transformationsprojekte (siehe Glossar) dient, wie beispielsweise die Neugestaltung des Bahnhofplatzes, Optimierungen im Busnetz oder die Stärkung der Verbindung zwischen Bahnhof und See. Das Nutzungskonzept legt den Fokus darauf, das Zusammenspiel der verschiedenen Bedürfnisse zu gewährleisten und das bestmögliche Szenario für die Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets festzuhalten.

## Wie ist das Vorgehen?

Das Nutzungskonzept zum Bahnhofgebiet wird in verschiedenen Phasen nach dem Optimierungsprinzip erarbeitet. Zuerst wird die Situation im Gebiet analysiert – Resultat dieser Arbeiten ist das vorliegende Dokument. Danach werden die Nutzungsbedürfnisse der Anspruchsgruppen am ersten öffentlichen Forum aufgenommen. Basierend darauf werden im Rahmen einer Testplanung (siehe Glossar) unterschiedliche Szenarien durchgespielt. Schliesslich werden die Erkenntnisse aus der Testplanung zusammengeführt und zu einem Nutzungskonzept ausgearbeitet. Die Inputs der Bevölkerung werden regelmässig an öffentlichen Veranstaltungen, sogenannten Foren, aufgenommen und fliessen in die Arbeiten ein.

## Warum ein partizipatives Verfahren?

Die Ansprüche an das Bahnhofgebiet sind divers: Viele durchqueren das Gebiet auf ihrem Arbeitsweg, andere flanieren entlang der Bahnhofstrasse zum Einkaufen oder Café trinken. Der öffentliche Raum wird unterschiedlich genutzt und es gibt verschiedene Bedürfnisse an das Gebiet. Aus diesem Grund möchte die Stadt Biel das Nutzungskonzept in enger Zusammenarbeit mit der Bevölkerung und den Dienstleistenden im Quartier entwickeln. Ziel ist, die verschiedenen Bedürfnisse aufeinander abzustimmen.

## Um welches Gebiet geht es?

Der Perimeter des Bahnhofgebiets erstreckt sich vom General-Guisan-Platz im Norden bis zum Guido-Müller-Platz im Süden. Im Zentrum des Gebiets stehen das **Bahnhofgebäude** und die Bahngleise. Sie teilen das Gebiet in einen nördlichen und einen südlichen Teil.





# **Der Handlungsbedarf im Bieler Bahnhofgebiet**

## Warum das Bahnhofgebiet so wichtig ist

- Im Bieler Bahnhofgebiet wird gewohnt, gearbeitet und studiert; man besucht Restaurants, Bars und Läden; man erledigt Besorgungen oder man durchquert das Gebiet auf dem Weg in andere Stadtteile oder andere Ortschaften.
- Das Bieler Bahnhofgebiet ist zudem eine regionale Mobilitätsdrehscheibe: Man nimmt den Zug zur Arbeit oder in die Ferien, steigt vom Zug auf den Bus um, holt Freunde ab, parkiert das Velo oder das Auto, nimmt ein Taxi oder nutzt Shared-Mobility-Angebote.
- Das Bieler Bahnhofgebiet ist Teil des Agglomerationskerns und ein Stadtteil. Es ist auch ein Wirtschafts- und Bildungsstandort.
- Das Bieler Bahnhofgebiet ist ein Bindeglied zwischen dem Stadtzentrum im Norden, dem Naherholungsgebiet am See sowie der südlichen Agglomeration.

## Warum wir das Bahnhofgebiet neu denken müssen

- **Intensive Nutzung:** Die Nutzung des Bahnhofgebiets hat sich über die letzten Jahrzehnte laufend intensiviert – immer mehr öffentliche Einrichtungen und private Dienstleister sind im Bahnhofgebiet angesiedelt und das Verkehrsaufkommen ist hoch. Als Zentrumsquartier und Mobilitätsdrehscheibe ist das Bahnhofgebiet heute an der Kapazitätsgrenze.
- **Wandelnde Mobilität:** Es stellen sich im Bahnhofgebiet unter anderem Fragen zur Anordnung der Bushaltestellen, zu den Kurzzeitzufahrten für Personenwagen, zu den Veloabstellplätzen, zur Fussgängerführung sowie zur Verkehrsabwicklung im gesamten Umfeld des Bahnhofs.
- **Bildungs- und Wirtschaftsstandort:** Früher war das Bahnhofgebiet vor allem nach Norden ausgerichtet – heute entsteht im Süden des Bahnhofs ein Bildungs- und Dienstleistungszentrum von gesamtschweizerischer Tragweite, das die Funktion und den Charakter des Gebiets verändert und neue Anforderungen, aber auch neue Möglichkeiten, mit sich bringt.
- **Notwendige Sanierungen:** In den nächsten Jahren stehen im Bahnhofgebiet verschiedene Sanierungsprojekte der Infrastruktur an (Leitungen, Beläge, etc.), die bisher bewusst zurückgehalten wurden, um das Gebiet nicht noch stärker zu belasten.
- **Ausbau des Bahnhofs:** Die SBB ist seit mehreren Jahren daran, schweizweit die Kapazität der grossen Bahnhöfe zu erweitern – die Zugkompositionen werden erweitert und benötigen entsprechend auch eine leistungsfähigere Infrastruktur (z.B. breitere und längere Perrons). Auch in Biel sind zukünftig umfassende Umbauarbeiten am Bahnhof zu erwarten.

## Warum es ein breit abgestütztes Nutzungskonzept für das Bahnhofgebiet braucht

- Es existieren im Bahnhofgebiet unzählige Nutzungsansprüche und verschiedene individuelle Bedürfnisse.
- Es stehen zahlreiche Veränderungen im Bahnhofgebiet an (Sanierungen, Ausbau Bahnhof, neues Bildungs- und Dienstleistungszentrum südlich des Bahnhofs), die parallel erfolgen und deshalb gut aufeinander abgestimmt sein müssen.
- Einzelne losgelöste Massnahmen sind nicht zielführend – alle künftigen Projekte müssen eine gemeinsame Absicht haben. Deshalb will die Stadt Biel das Gebiet ganzheitlich betrachten und die Bedürfnisse der Bevölkerung in die Überlegungen mit einbeziehen.
- Die bestehenden und künftigen Bedürfnisse müssen diskutiert und so gut wie möglich aufeinander abgestimmt werden.
- Die Berücksichtigung lokaler Nutzungsbedürfnisse ermöglicht es, das Gebiet so zu entwickeln, dass es den Erwartungen der Bevölkerung entspricht.

## Welche Chancen durch das Nutzungskonzept entstehen

- Ein durchdachtes Bahnhofgebiet wertet sowohl den dazugehörigen Stadtteil als Wirtschafts- und Bildungsstandort und Wohnort als auch die Stadt Biel und die gesamte Agglomeration stark auf.
- Das Nutzungskonzept ermöglicht es, die Mobilitätsflüsse zu optimieren und einen belebten, vielfältigen und effizienten urbanen Knotenpunkt zu schaffen.
- Das Bahnhofgebiet wird ganzheitlich betrachtet. Die räumliche Zäsur zwischen dem Stadtzentrum und dem See kann reduziert werden.

# Eine erste Situations- analyse

in Bezug auf den Städtebau, die Mobilität und die Nutzungsansprüche

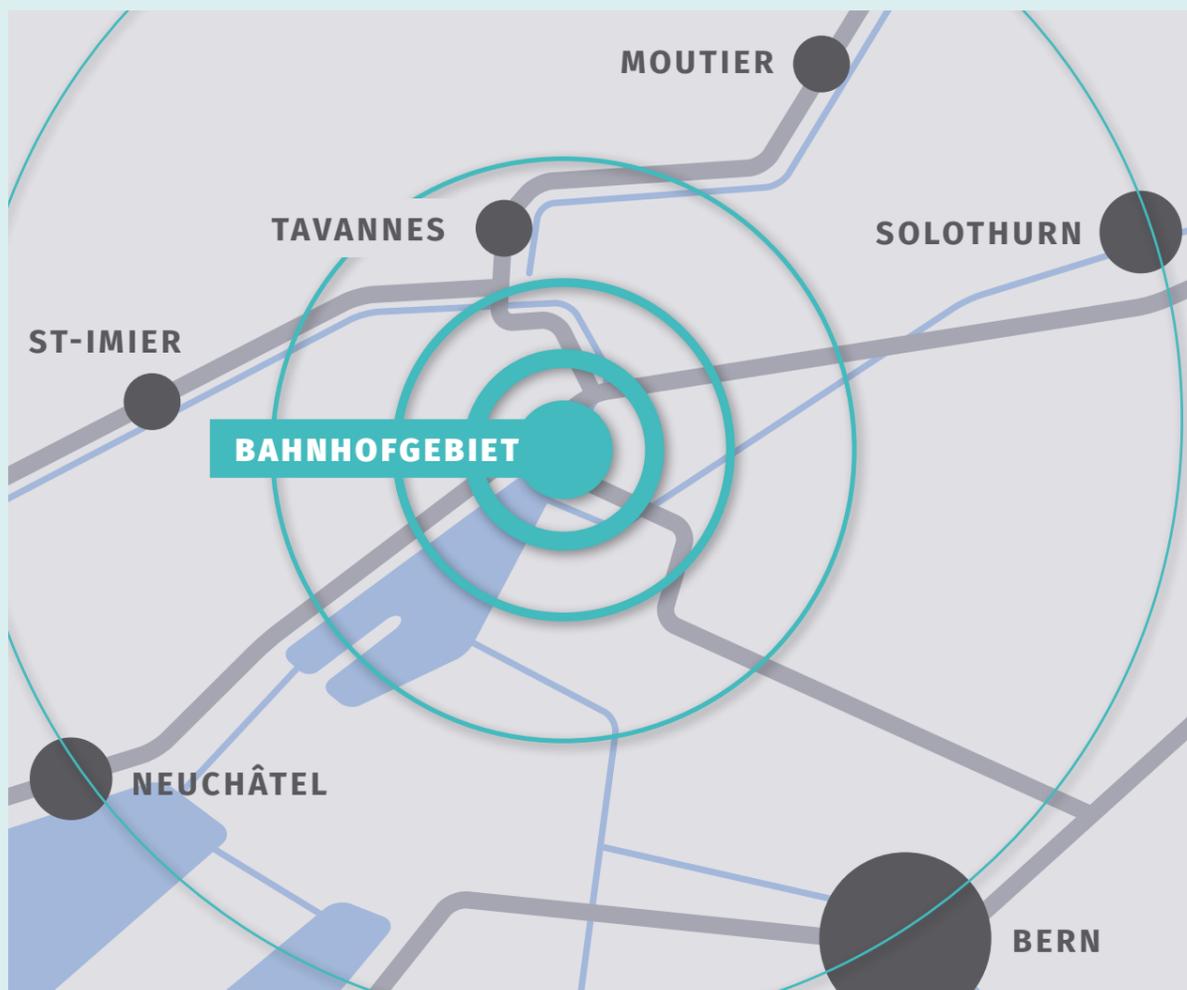


# A

# Die städtebauliche Situation im Bahnhofgebiet

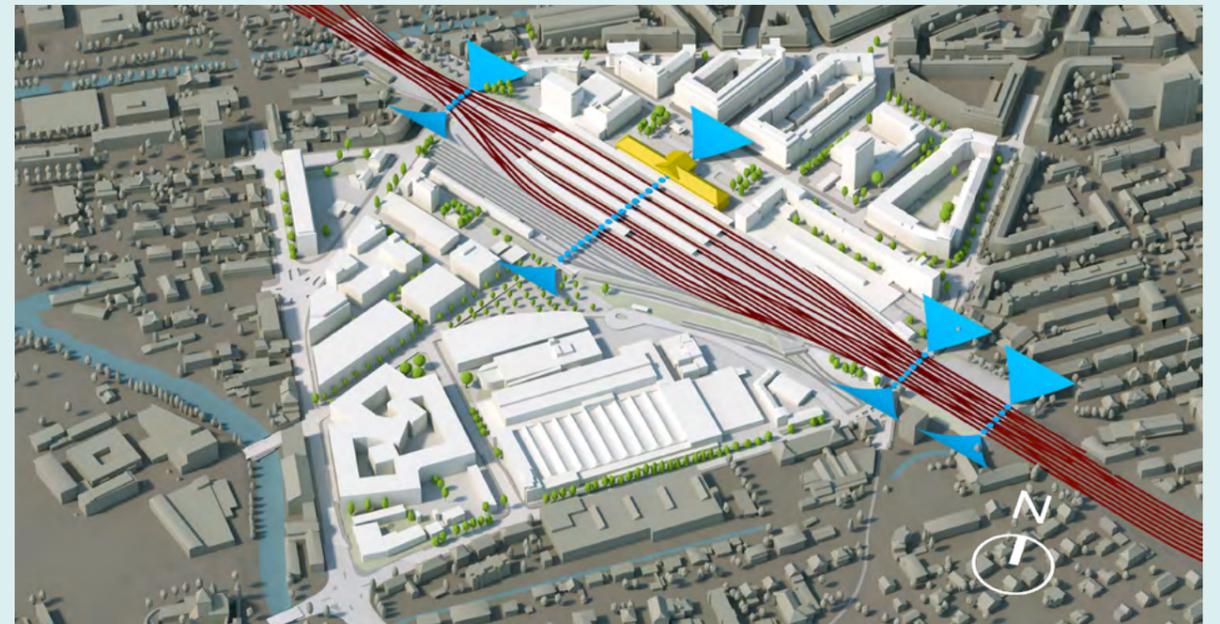
## Situationsanalyse Städtebau

### Regionale Zentrumsfunktion



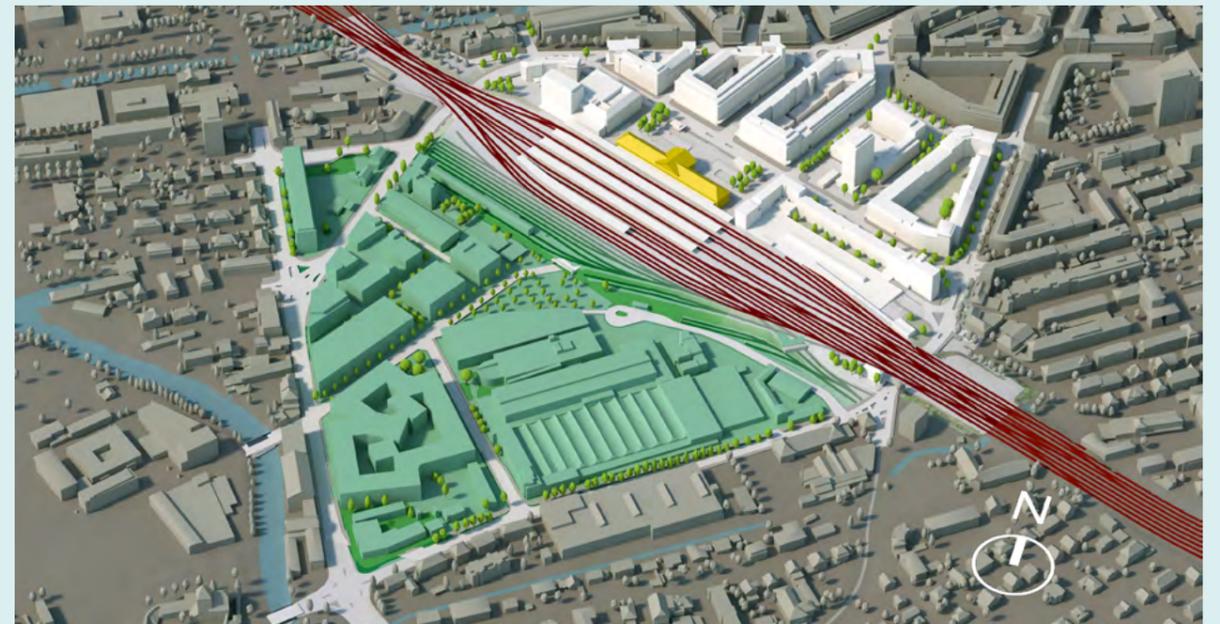
Das Bahnhofgebiet übernimmt eine Zentrumsfunktion für die gesamte Region und vereint eine grosse Anzahl an Dienstleistungen und Angeboten auf engem Raum. Deshalb muss bei Planungsarbeiten nicht nur eine städtische, sondern auch eine regionale Perspektive eingenommen werden.

### Eingeschränkte Verbindung zwischen Stadtzentrum und See



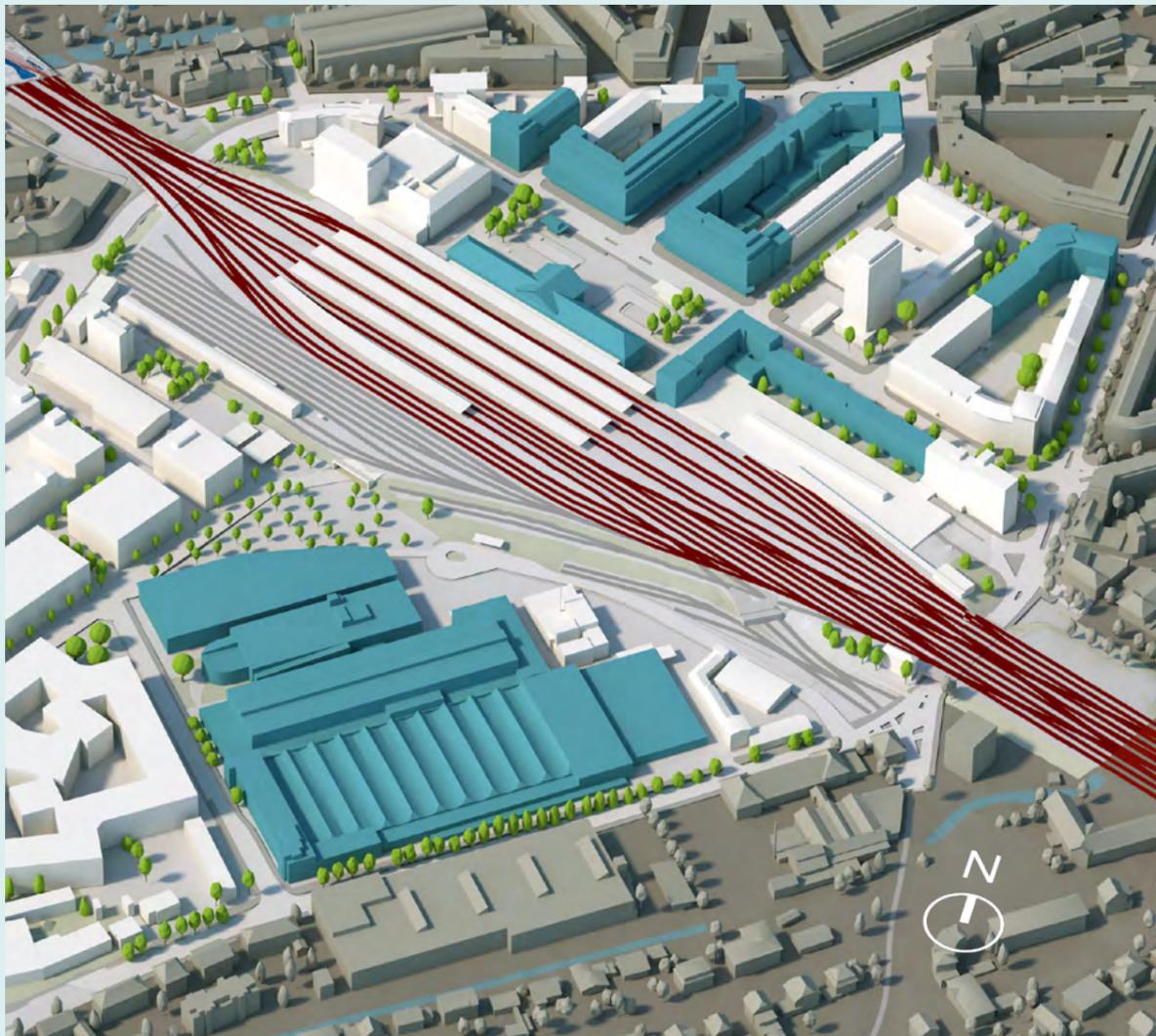
Der Bahnhof und die Bahngleise bilden eine nicht ebenerdig durchlässige Schranke zwischen der Stadt und dem See. Die Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und dem See sowie der südlichen Agglomeration ist durch den Bahndamm eingeschränkt. Eine verbesserte Querung wurde bereits in verschiedenen Projekten angedacht.

### Entwicklungsgebiet südlich des Bahnhofs



Das Gebiet südlich des Bahnhofs ist ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt. Seit mehreren Jahren ist hier ein Dienstleistungs- und Bildungszentrum mit direktem Bahnhof-Anschluss am Entstehen (Switzerland Innovation Park, Campus der Berner Fachhochschule, etc.).

## Architektonisch wertvolle Gebäude im ganzen Gebiet



Der Anteil an architektonisch hochstehenden, geschützten und schützenswerten Gebäuden ist im Bahnhofgebiet hoch. Das Bahnhofquartier nördlich des Bahnhofs ist historisch wertvoll und zum Teil geschützt. Auf der Südseite des Bahnhofs bestehen verschiedene geschützte Industriegebäude.

## Bauliches Potential



Ein Grossteil des Bahnhofgebiets ist fix bebaut oder beplant. Potential für Weiterentwicklung existiert vor allem in folgenden Bereichen:

- Fläche längs der Südseite der Bahngleise
- Erweiterungsfläche des Campus
- Aufstockung des Bahnhofparkings
- Gebiet nördlich der Aarbergstrasse

Ebenso existiert Potential in Bezug auf die unterirdische Bebauung im Bereich des Bahnhofs.

### Potential zur Aufwertung des öffentlichen Raums

Der öffentliche Raum im Bahnhofgebiet entspricht nicht überall den Bedürfnissen der Bevölkerung. Das Nutzungskonzept bietet die Chance, die Ausgestaltung des öffentlichen Raums im Bahnhofgebiet – zum Beispiel auf dem Bahnhofplatz und dem Robert Walser-Platz – neu zu denken und auf diese Bedürfnisse auszurichten.

# B

## Die mobilitäts- bezogene Situation im Bahnhofgebiet

### Situationsanalyse Mobilität

#### Starke verkehrliche Belastung rund um den Bahnhof



Das Bahnhofgebiet ist eine regionale Mobilitätsdrehscheibe. Rund um den Bahnhof sind die Mobilitätsflüsse (motorisierter Individualverkehr, Taxis, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr) heute extrem dicht. Die verkehrliche Belastung des Bahnhofgebiets ist – besonders in den Stosszeiten – zu hoch. Zeitweise ist deshalb eine manuelle Regelung des Verkehrs durch Sicherheitspersonal nötig.

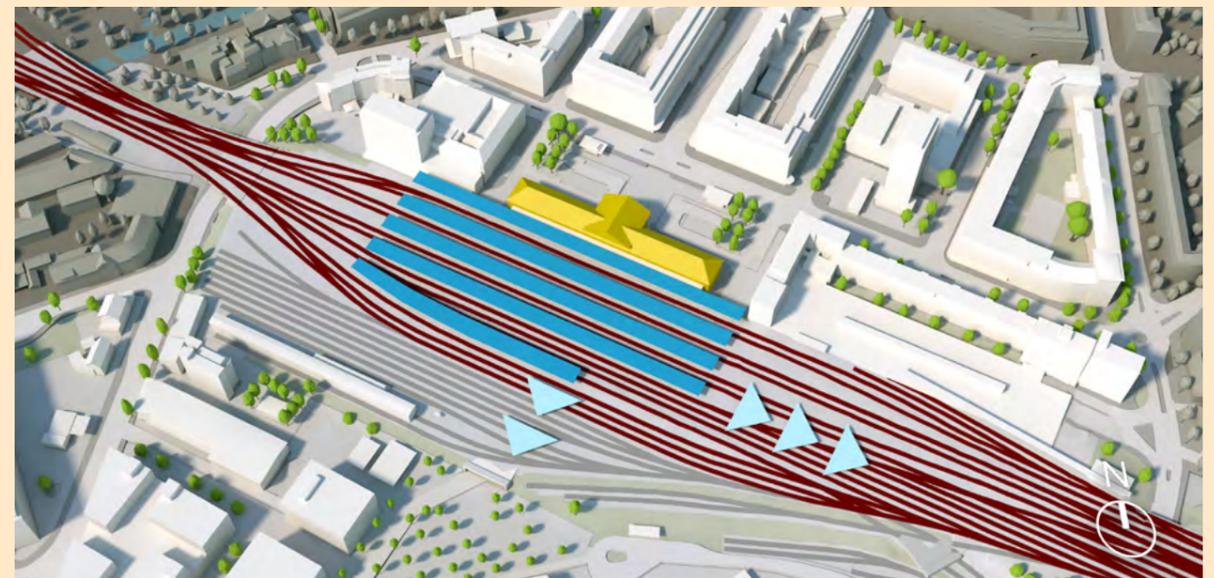
Die Stadt Biel hat bereits Bestrebungen unternommen, um die Situation zu verbessern. Zwei laufende Projekte sehen vor, das Bahnhofquartier vom motorisierten Individualverkehr teilweise zu entlasten und eine Entflechtung der Buslinien zu prüfen.

#### Überlastete Mobilitätsinfrastruktur im Norden des Bahnhofs



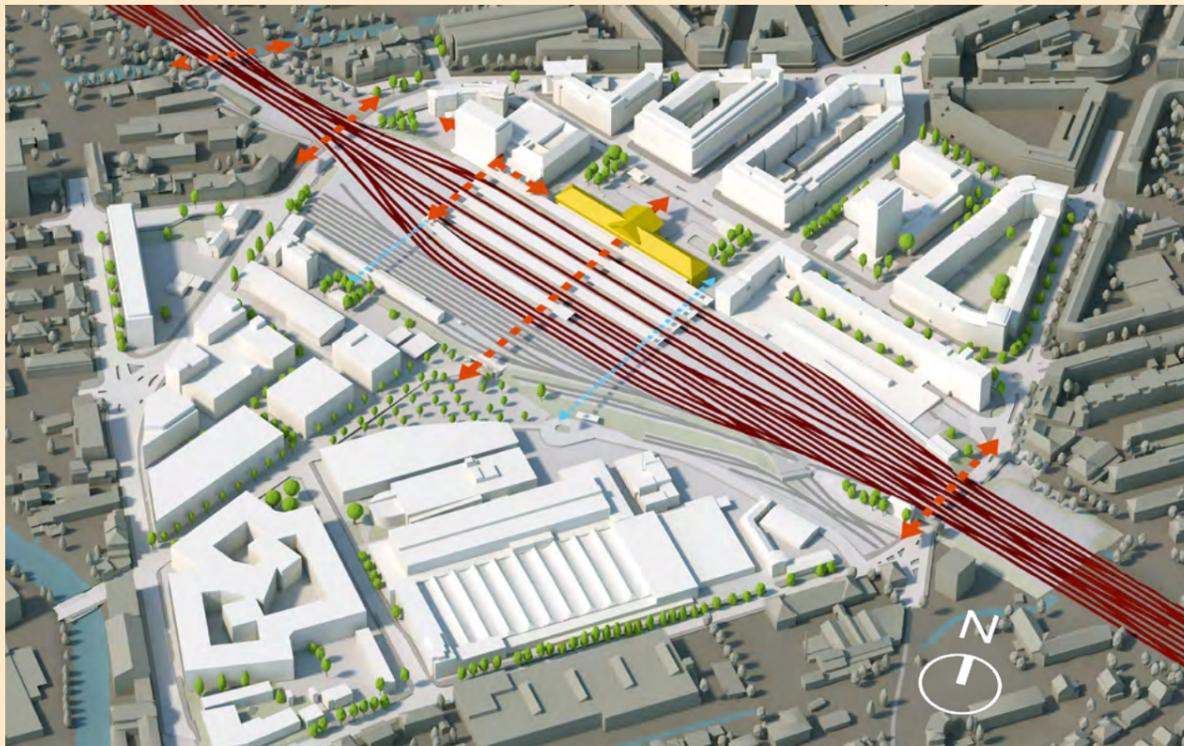
Im Norden des Bahnhofs ist die Mobilitätsinfrastruktur heute überlastet. Die Bushaltestellen sind aus Platzgründen schwer erkennbar verteilt, die Parkplätze sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für Velos sind überlastet und die Strassenräume sind nicht mehr für alle Verkehrsteilnehmenden sicher.

#### Nötige Kapazitätserweiterung bei SBB



Die Perronanlagen des Bieler Bahnhofs sind an der Kapazitätsgrenze. Ein Umbauprojekt der SBB sieht vor, längerfristig die Perrons zu verlängern und zu verbreitern, um das erhöhte Passagieraufkommen zu bewältigen. Damit zusammenhängend ist es geplant, eine zusätzliche unterirdische Fussgängerpassage im östlichen Teil des Bahnhofs zu schaffen und die bestehende Passage im westlichen Teil stärker zu nutzen. Die östliche Unterführung erfordert eine Abstimmung mit dem asm-Bahnhof, dessen Gleis auf Höhe der SBB-Gleise gelegt werden müsste.

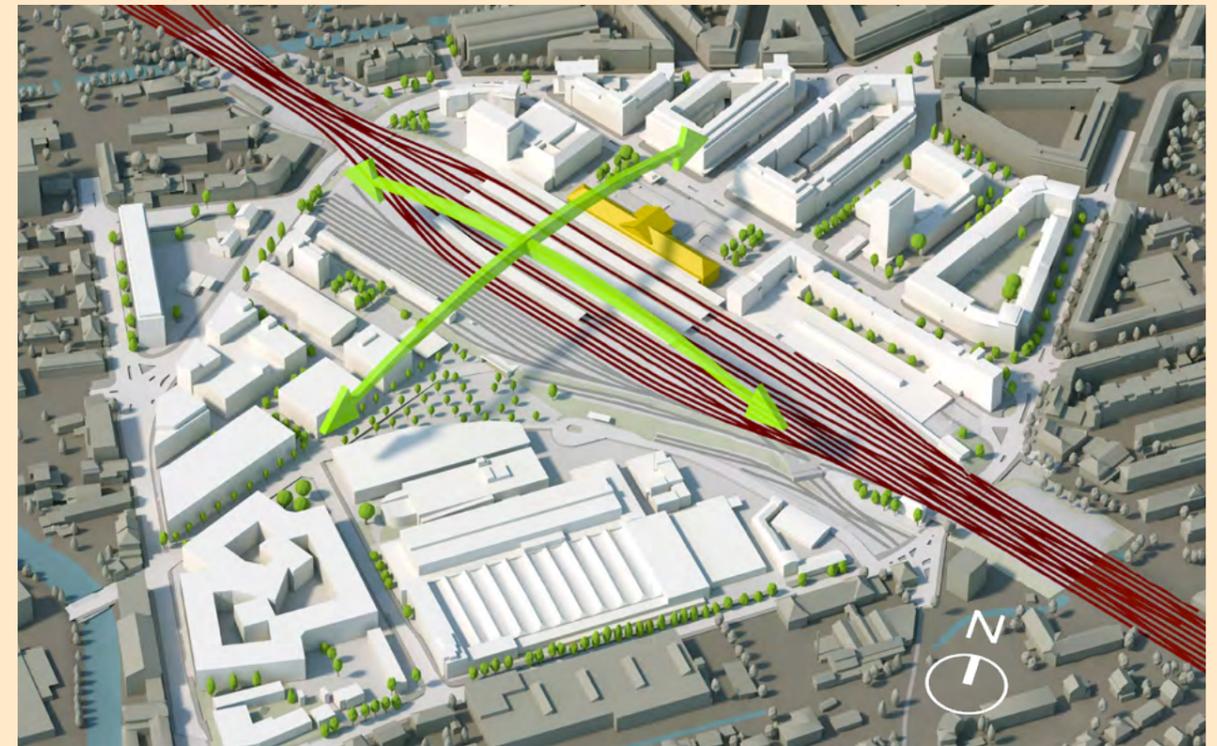
## Kapazitätsengpass bei Bahnhof-Querung



Die Bahnhofunterführung ist heute die einzige Möglichkeit, den Bahnhof von Norden nach Süden zu queren – zu Stosszeiten ist sie an der Kapazitätsgrenze. In Zukunft werden durch das erhöhte Passagieraufkommen (z.B. durch die Menschenströme des Campus der Berner Fachhochschule) noch mehr Kapazitäten nötig.

Bei der SBB bestehen Ideen für zwei zusätzliche Fussgängerunterführungen: Im Westteil des Bahnhofs als Erweiterung der bestehenden Passage und im Ostteil in Form einer neuen unterirdischen Passage.

## Schliessung von Netzlücken für den Veloverkehr



Im regionalen Velonetz gibt es zwei Lücken im Bahnhofgebiet, die geschlossen werden müssen: Die Nord-Süd-Querung des Bahnhofs sowie die Verbindung zwischen dem Mühlefeld und dem Bahnhof entlang der Südseite der Bahngleise.

### Fussgängerinnen und Fussgänger als wichtigste Anspruchsgruppe

Fast alle Verkehrsteilnehmenden sind im Bahnhofgebiet auch zu Fuss unterwegs – unabhängig davon, welches Verkehrsmittel sie zusätzlich nutzen. Das Bahnhofgebiet ist deshalb Knotenpunkt für den Fussverkehr und die Fussgängerinnen und Fussgänger sind die wichtigste Anspruchsgruppe im Gebiet.

## C

# Die heutigen Nutzungsansprüche im Bahnhofgebiet

## Situationsanalyse Nutzungsansprüche

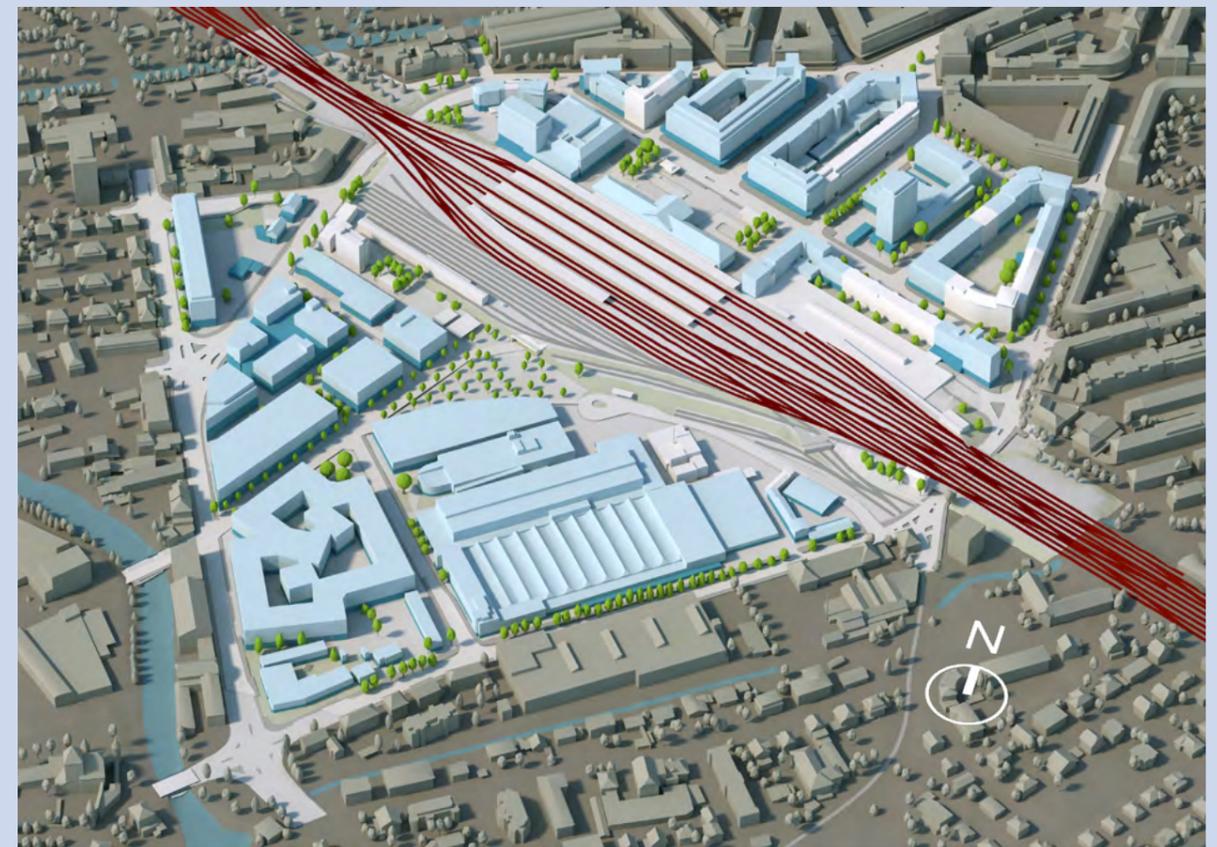
### Zahlreiche Sozial- und Begegnungszonen



Das Bahnhofgebiet ist nicht nur Ankunfts- und Abfahrtsort, sondern auch Treffpunkt, Ausgehmeile und Dreh- und Angelpunkt für unterschiedliche Veranstaltungen. Hier treffen verschiedenste Bevölkerungsgruppen aufeinander, es wird eingekauft, konsumiert, gefeiert und es finden Kundgebungen statt.

Je nach Tageszeit verschieben sich die Nutzungsansprüche. Am Morgen und am frühen Abend überwiegen die Pendlerinnen und Pendler. Über den Tag hinweg wird das Gebiet zur Verpflegung und zum Einkaufen genutzt. Und am Abend werden der Bereich rund um den General-Guisan-Platz sowie zum Teil auch der Bahnhofplatz zum Ausgehort.

### Hohe Dichte an privaten und öffentlichen Dienstleistungen



Die Dichte an privaten und öffentlichen Dienstleistern im Bahnhofgebiet ist hoch. Im Bahnhof und nördlich davon dominieren Restaurants, Cafés/Bars, Geschäfte sowie halböffentliche und öffentliche Nutzungen wie das medizinische Zentrum, die Musikschule, das Volkshaus, das Taxigewerbe, die Post und die SBB. Südlich des Bahnhofs ist die Nutzung geprägt von halböffentlichen Einheiten (Ausbildungsstätten, Einkaufszentrum, Pflegeheim).

Für viele Dienstleister im Gebiet ist eine funktionierende Anlieferung bzw. Raum für Güterumschlag nötig. Bei grösseren Anlieferungsstellen muss zum Teil auch die Zufahrt für LKWs gewährleistet sein.

## Temporäre Nutzungen



Das Bahnhofgebiet wird temporär auch durch Events intensiv beansprucht. Veranstaltungen finden sowohl auf dem Robert-Walser-Platz als auch auf dem Bahnhofplatz und dem General-Guisan-Platz statt. Bei Sportanlässen dienen die Bahnhofpassage und das Car-Terminal südlich des Bahnhofs zur Fanggruppen-Lenkung.

## Bestehende Schutz- und Rettungswege



Das Notfallroutenkonzept der Blaulichtorganisationen umschliesst den Perimeter des Bahnhofgebiets, wodurch es grundsätzlich gut erreichbar ist. Besonders zu gewähren gilt es den Zugang für Einsatzfahrzeuge zu den Gebäuden mit fixen Einsatzplänen (Bahnhofgebäude, Parking, Bahnhofplatz 2).

### Hohe Aufenthaltsqualität für alle

Das Bahnhofgebiet muss für alle Nutzerinnen und Nutzer einen sicheren und attraktiven Aufenthalt ermöglichen. Dazu gehören:

- Begegnungszonen
- Aufenthalts- und Wartezonen
- Zugänge für Menschen mit Behinderungen

Das Ziel der Stadt Biel ist es, die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume im gesamten Gebiet zu steigern und die Räume zu diversifizieren und untereinander zu vernetzen.



# Mögliche Fragestellungen für die Bedürfnis- aufnahme

# Woran wir denken müssen

An den öffentlichen Foren soll geklärt werden, welche Punkte bei der Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets in die Planung einfließen sollen. Hierzu müssen sich die Beteiligten Fragen in verschiedenen planerischen Bereichen stellen. Nachfolgend sind – als Inspiration für die Bedürfnisaufnahme – mögliche Fragen aufgeführt.



# Das Projektvorgehen

Ziel ist es, in den kommenden zwei Jahren die Nutzungsbedürfnisse der Bevölkerung im Gebiet aufzunehmen und zu priorisieren. Darauf basierend sollen im Rahmen einer Testplanung Nutzungsszenarien für das Bahnhofgebiet durchgespielt werden, um sie schliesslich zu einem Nutzungskonzept zu verarbeiten. Dieser Prozess ist mehrstufig und erfolgt unter Einbindung der Bevölkerung. Das Projekt ist breit abgestützt und eng mit anderen laufenden Bestrebungen koordiniert.

# Welche Aspekte in das Nutzungskonzept einfließen

Das Nutzungskonzept zum Bahnhofgebiet entsteht auf drei Planungsebenen. Die Inhalte der drei Planungsebenen werden parallel entwickelt und verfeinert, nehmen aufeinander Bezug und werden laufend untereinander abgeglichen.



## Physische, strukturelle und soziale Gegebenheiten

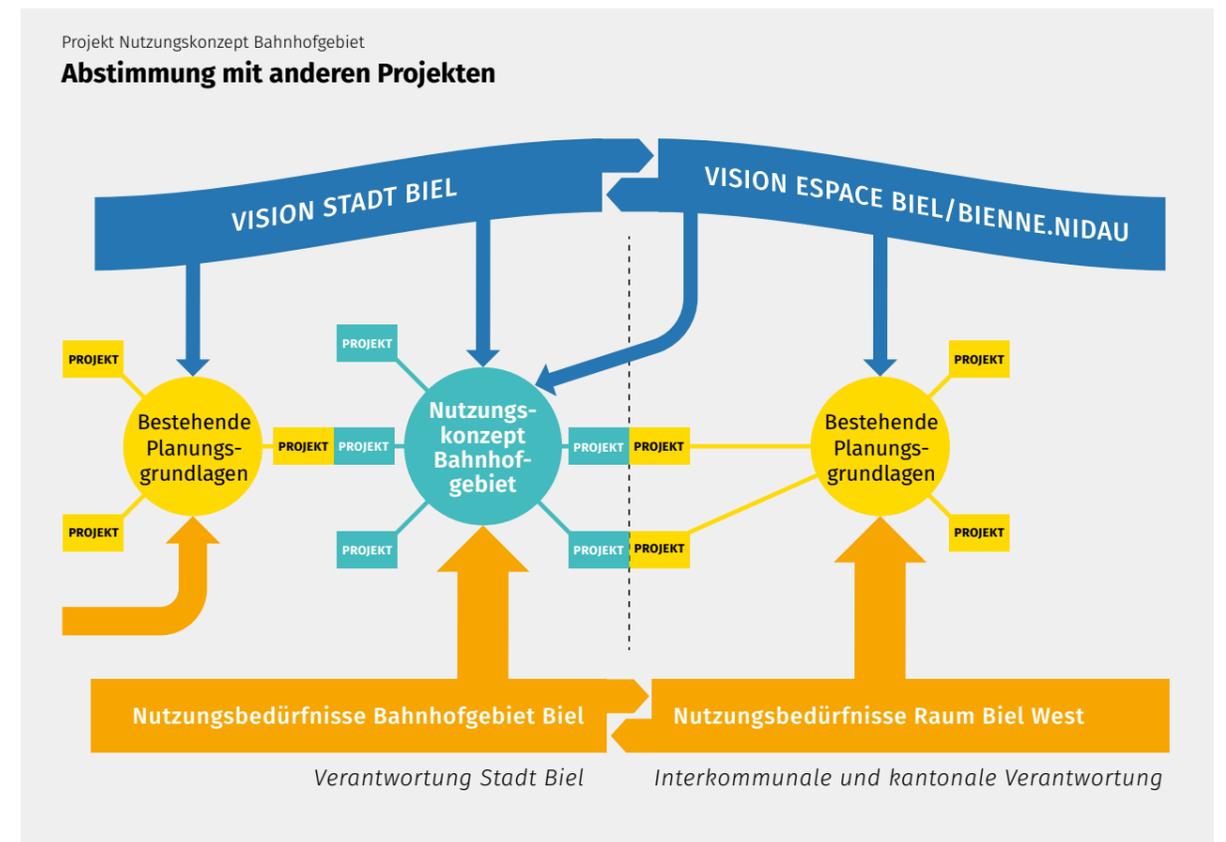
Die physischen, strukturellen und sozialen Gegebenheiten im Bahnhofgebiet bilden die Rahmenbedingungen für die Planung – sie sind in Form einer Situationsanalyse festgehalten und dienen als Basis für die Arbeiten. Resultat der Situationsanalyse ist das vorliegende Dokument.

## Bedürfnisorientierte Szenarientwicklung

Kernstück der Arbeiten ist eine Testplanung zur Entwicklung von Nutzungsszenarien, die auf den Bedürfnissen der Bevölkerung basiert. Die Nutzungsbedürfnisse der Bevölkerung werden aufgenommen, diskutiert, aufeinander abgestimmt und fließen in Form von Empfehlungen in die Testplanung und somit auch in das Nutzungskonzept ein.

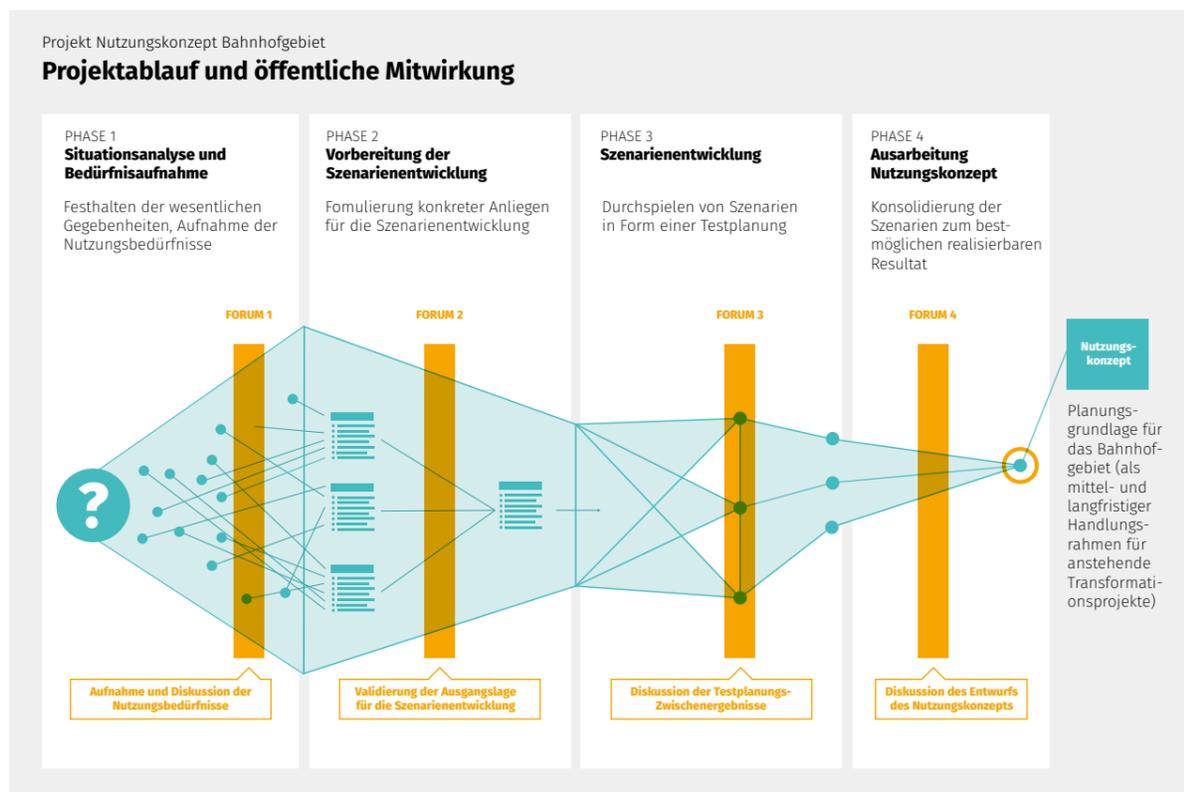
## Visionbasierte Leitideen

Wie in allen städtischen Projekten fließen auch bestehende Visionen, Strategien und Richtpläne in das Nutzungskonzept mit ein. Als wichtige Grundlage dienen beispielsweise die Strategie «Biel 2030» des Gemeinderats, die Klimastrategie 2050 und die Gesamt-mobilitätsstrategie der Stadt Biel. In Bezug auf das Bahnhofgebiet nimmt zudem auch das parallel laufende Projekt «Zukunftsbild» der Agglomerationsgemeinden (Espace Biel/Bienne.Nidau) eine wichtige Rolle ein (siehe auch folgendes Kapitel).



# Wie das Nutzungskonzept entsteht

Das Nutzungskonzept zum Bahnhofgebiet wird in verschiedenen Phasen nach dem Optimierungsprinzip erarbeitet. Die Inputs der Bevölkerung werden regelmässig an öffentlichen Veranstaltungen aufgenommen und fliessen in die Arbeiten ein.



## Wie die Bevölkerung involviert ist

- Die Bevölkerung ist auf zwei Arten in die Erarbeitung des Nutzungskonzepts involviert:
- An insgesamt 4 öffentlichen Foren kann die Bevölkerung ihre Anliegen einbringen. Die Foren sind regelmässig über die gesamte Projektdauer hinweg verteilt, so dass Inputs kontinuierlich in das Projekt einfliessen.
  - Eine Spurgruppe (siehe Glossar) aus ca. 20 Personen begleitet die Konzeption der öffentlichen Foren.

## Phase 1: Situationsanalyse und Bedürfnisaufnahme

- Die Situation im Bahnhofgebiet (räumlicher Charakter, städtebauliche, verkehrliche und soziale Gegebenheiten, bestehende Nutzungsmuster, topografische Gegebenheiten, bestehende Planungsgrundlagen und Leitideen) wird durch Expertinnen und Experten analysiert.
- Die Situationsanalyse zeigt auf, welche die wichtigsten Rahmenbedingungen und Fragestellungen sind, die es in den Planungsprozess einzubeziehen gilt.
- Am **öffentlichen Forum 1** nimmt die Bevölkerung kritisch Bezug zur Situationsanalyse und bringt ihre Anliegen ein. Die Bedürfnisse werden aufgenommen, diskutiert und aufeinander abgestimmt.

Zeitraum: bis Juni 2022

## Phase 2: Vorbereitung der Szenarientwicklung

- Basierend auf den Bedürfnissen aus der Bevölkerung werden konkrete Anliegen formuliert, die im Planungsprozess geklärt und geprüft werden sollen.
- Am **öffentlichen Forum 2** wird aufgezeigt, wie die Anliegen der Bevölkerung in die Szenarientwicklung aufgenommen werden. Die Bevölkerung kann dazu Inputs geben.
- Auf Basis der Inputs werden die Anliegen ausformuliert und fließen als Empfehlungen in die Szenarientwicklung ein.

*Zeitraum: Juni bis Dezember 2022*

## Phase 3: Szenarientwicklung

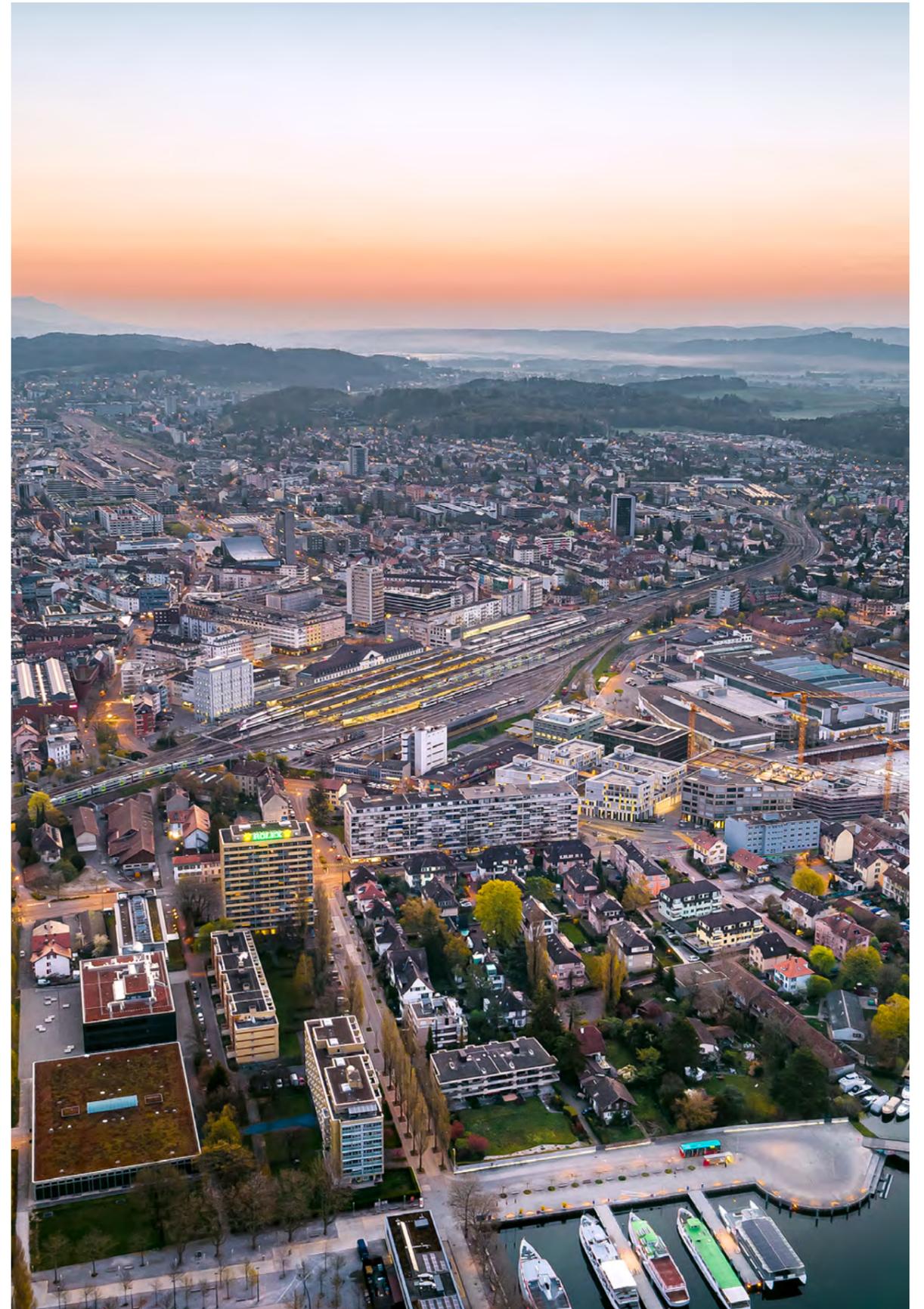
- In Form einer Testplanung (siehe Glossar) werden verschiedene Nutzungsszenarien für das Bahnhofgebiet entwickelt.
- Die Zwischenergebnisse der Testplanung werden der Bevölkerung am **öffentlichen Forum 3** vorgelegt. Die Bevölkerung kann Inputs zu den Zwischenergebnissen geben.

*Zeitraum: Januar bis Juni 2023*

## Phase 4: Ausarbeitung Nutzungskonzept

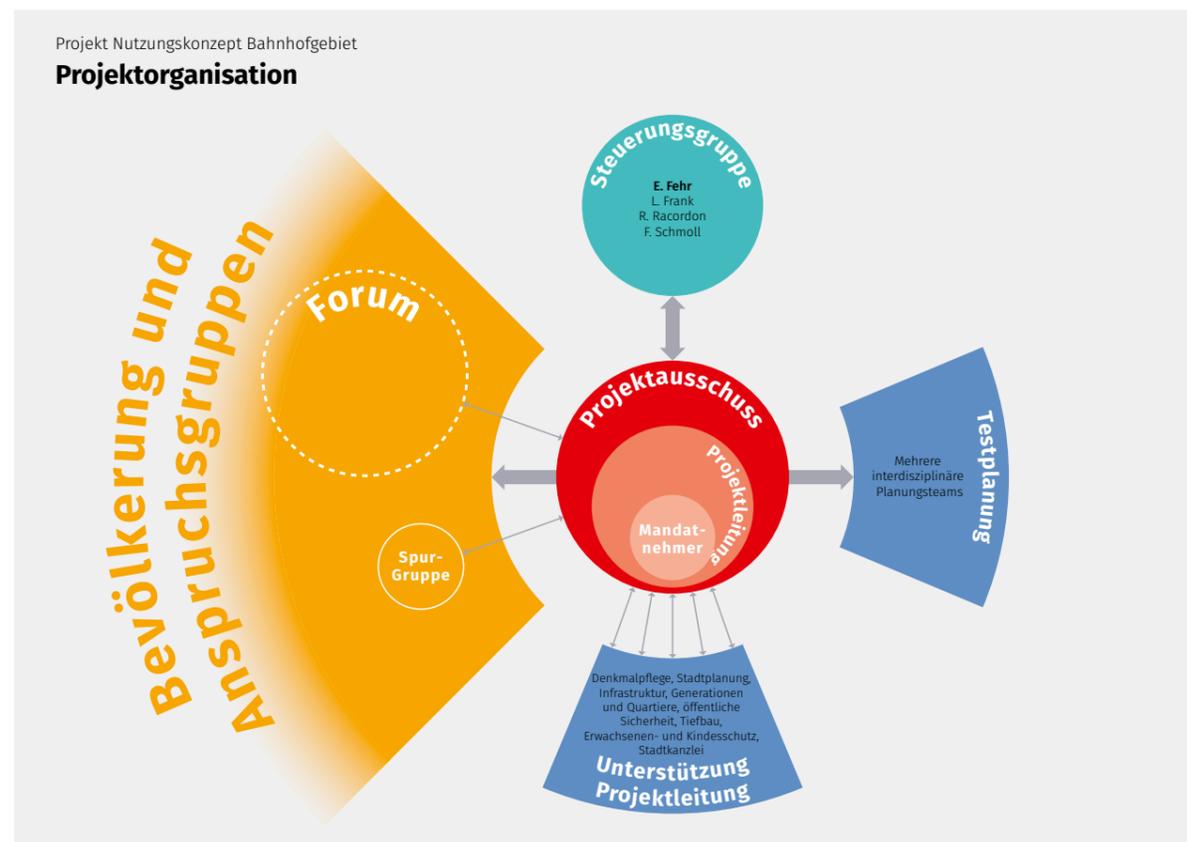
- Auf Basis der Testplanung und der Einschätzung der Bevölkerung wird ein Entwurf des Nutzungskonzepts erarbeitet.
- Ein Entwurf des Nutzungskonzepts wird der Bevölkerung am **öffentlichen Forum 4** präsentiert.
- Basierend auf den Inputs der Bevölkerung wird das Nutzungskonzept ausgearbeitet.
- Das finale Nutzungskonzept wird der Bevölkerung an einer **Ausstellung** präsentiert.

*Zeitraum: Juni bis Frühling 2024*



# Wie das Projekt organisiert ist

Die Projektorganisation ist innerhalb der Stadtverwaltung breit abgestützt und beinhaltet feste Schnittstellen zur Bevölkerung.



- Die Projektbearbeitung erfolgt durch ein Team aus verschiedenen Fachpersonen.
- Das Projekt wird durch Gemeinderatsmitglieder sowie Abteilungsleitende der Stadt Biel gesteuert.
- Behördliche Instanzen, Leistungsanbietende und Interessensvertretungen werden regelmässig auf fachlicher Ebene in die Projektarbeiten eingebunden.
- Eine Spurgruppe aus ausgewählten Personen, die sich aktiv für die Lebensqualität in der Stadt Biel engagieren, begleitet die Planung der öffentlichen Foren (siehe Glossar).
- Die Bevölkerung kann an insgesamt vier öffentlichen Foren Inputs zum Projekt geben.

## Zusammenspiel des Projekts «Nutzungskonzept Bahnhofgebiet» mit dem Projekt «Zukunftsbild» des überkommunalen Espace Biel/Bienne.Nidau

Das Projekt «Nutzungskonzept Bahnhofgebiet» basiert auf den übergeordneten strategischen Planungsgrundlagen der Stadt – unter anderem auch auf den Empfehlungen aus dem Dialogprozess Westast. Im Projekt «Zukunftsbild» des Espace Biel/Bienne.Nidau geht es darum, unter Einbezug der Bevölkerung eine übergeordnete Vision für die Stadt Biel und die umliegenden Gemeinden zu entwickeln und diese zu festigen – mit Fokus auf den südwestlichen Stadtgürtel und die angrenzenden Gemeinden sowie die Umsetzung des Netzbeschlusses zur Autobahnumfahrung der Stadt Biel.

Im Bahnhofgebiet sind die Nutzungsbedürfnisse so komplex, dass diese nun in einem spezifischen Projekt detailliert gesammelt, analysiert und geschärft werden – ebenfalls unter Einbezug der Bevölkerung. Das Projekt «Nutzungskonzept Bahnhofgebiet» befindet sich auf einem deutlich detaillierteren Planungslevel als das Projekt «Zukunftsbild» des Espace Biel/Bienne.Nidau. Ziel ist es, dass sich die beiden Projekte ergänzen und befruchten und ihre Erkenntnisse regelmässig austauschen:

- Die geklärten Nutzungsbedürfnisse rund um den Bahnhof fliessen in die Denkarbeit des Projekts «Zukunftsbild» ein.
- Die Erkenntnisse aus dem Projekt «Zukunftsbild» werden helfen, für das Bahnhofgebiet kontextbezogene und zielgerichtete Szenarien zu entwickeln.

Der Informationsaustausch zwischen den beiden Projekten wird insbesondere durch die Vertreterinnen und Vertreter der technischen und politischen Instanzen der Stadt Biel gewährleistet, die in beiden Organisationen einen Sitz haben.

# Glossar

## **Situationsanalyse**

Die Situationsanalyse des Bahnhofgebiets zeigt auf, welches die wichtigsten Rahmenbedingungen und Fragestellungen sind, die es in den Planungsprozess und die öffentliche Bedürfnisaufnahme einzubeziehen gilt. Dazu gehören topografische Gegebenheiten, der räumliche Charakter, die städtebaulichen, verkehrlichen und sozialen Gegebenheiten, die bestehenden Nutzungsmuster sowie die bestehenden Planungsgrundlagen und Leitideen. Die Situationsanalyse wird durch von der Stadt Biel mandatierte Expertinnen und Experten durchgeführt.

## **Spurgruppe**

Eine Spurgruppe ist ein quasi-repräsentativer Querschnitt der relevanten Anspruchsgruppen in einem Gebiet. Ihre Aufgabe ist das Vorspielen des Partizipationsprozesses, also die Unterstützung der Stadt Biel bei der Prozessgestaltung und der Veranstaltungskonzeption. Damit soll sichergestellt werden, dass die Partizipation so gestaltet ist, dass die Bevölkerung ihre Anliegen einbringen kann. Die Spurgruppe hat somit keine Entscheidungsfunktion in Bezug auf planerische Aspekte, sondern sorgt dafür, dass in der Bedürfnisaufnahme an alle Aspekte gedacht wird.

## **Öffentliches Forum**

An einem öffentlichen Forum hat die Bevölkerung die Gelegenheit, ihre Anliegen in Bezug auf die Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets bei der Stadt Biel zu deponieren. Im Projekt «Nutzungskonzept Bahnhofgebiet» finden insgesamt vier öffentliche Foren statt. Die Foren werden durch – von der Stadt Biel mandatierte – Expertinnen und Experten gemeinsam mit der Spurgruppe geplant und durchgeführt.

## **Testplanung**

In einer Testplanung suchen verschieden ausgerichtete Planungsteams nach einer Lösung für die Weiterentwicklung eines Gebiets. Die Teams arbeiten nicht in Konkurrenz, sondern im Dialog miteinander. Dadurch eignen sich Testplanungen für herausfordernde und offene Aufgabenstellungen – also für Situationen, in denen sich nicht schon im Voraus eine klare Stossrichtung abzeichnet, sondern verschiedene Szenarien denkbar sind, die man vergleichen und diskutieren will, um die beste Lösung zu finden. Eine Testplanung ist ein vielfach angewendetes Qualitätssicherungsinstrument bei Planungsprozessen und wird gemäss SIA-Richtlinien umgesetzt.

## **Nutzungskonzept**

Ein Nutzungskonzept eines Gebiets hält fest, wie ein Gebiet von der Bevölkerung genutzt werden kann. Es beschreibt den Charakter eines Gebiets und legt fest, wie es welche städtebaulichen und verkehrlichen Funktionen erfüllt und welche Bedürfnisse dadurch abgedeckt werden. Das Nutzungskonzept dient als Planungsgrundlage für konkrete Projekte.

## **Transformationsprojekt**

Transformationsprojekte sind Projekte, die eine strukturelle Neuausrichtung eines Gebiets oder von Teilen davon zur Folge haben. Im Fall des Bahnhofgebiets kann es sich beispielsweise um Umbauten, Neubauten oder Sanierungen, angepasste Verkehrsführungen, neue Mobilitätsinfrastrukturen oder die Gestaltung des öffentlichen Raums handeln. Die künftigen Transformationsprojekte im Bahnhofgebiet müssen das Nutzungskonzept berücksichtigen, werden jedoch wie alle städtischen Projekte innerhalb der geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen, auf Basis der geltenden planerischen Grundlagen (Reglemente, Strategien, Richt- und Sachpläne, Zonenpläne) und gemäss den üblichen Bewilligungsverfahren umgesetzt.

## Impressum

**Konzept & Redaktion:** Stadt Biel, Abteilung Stadtplanung (in Zusammenarbeit mit moxi ltd.)

**Übersetzung:** Übersetzungsdienst der Stadt Biel

**Visuelle Gestaltung:** moxi ltd., Biel

**Foto Titelseite:** © Ben Zurbriggen Fotografie

**Druck:** ediprim, Biel

Stadt Biel, Präsidialdirektion

Abteilung Stadtplanung

Zentralstrasse 49

2501 Biel/Bienne

T: 032 326 16 21

[stadtplanung@biel-bienne.ch](mailto:stadtplanung@biel-bienne.ch)

[www.biel-bienne.ch](http://www.biel-bienne.ch)