

Inhalt / Sommaire

Das Wichtigste in Kürze.....	1
1. Einleitung	2
1.1. Ausgangslage.....	2
1.2. Ziel des Gesamtprojektes.....	2
1.3. Zielsetzung der Testplanung	3
1.4. Partizipation	4
2. Allgemeine Bestimmungen.....	6
2.1. Auftraggeberin und Sekretariat	6
2.2. Verfahrensart.....	6
2.3. Genehmigung durch den SIA	7
2.4. Sprache	7
2.5. Teilnahmeberechtigung	8
2.6. Bereitgestellten Experten (Credits).....	8
2.7. Entschädigung.....	8
2.8. Absichtserklärung, Weiterbearbeitung, Vorbefassung.....	9
2.9. Urheberrecht	9
2.10. Kommunikation.....	10
2.11. Eröffnung, Regelung von Streitfällen.....	10
2.12. Öffentliches Beschaffungswesen	10
2.13. Umgang mit COVID-19	10
3. Beurteilungsgremium.....	11
4. Vorgaben	12
4.1. Perimeter.....	12
4.2. Planungsgrundlagen und Rahmenbedingungen	13
5. Aufgabenstellung	14
5.1. Überblick	14
5.2. Übergeordnete Ziele.....	15
5.3. Elemente des Nutzungskonzepts.....	17

5.4. Raumprogramm	18
6. Ablauf der Testplanung.....	25
6.1. Überblick	25
6.2. Startveranstaltung	25
6.3. Fragestellung / -beantwortung.....	26
6.4. Ablauf Werkstätte und Schlussbesprechung.....	26
6.5. Werkstatt 1 «Szenarien»	26
6.6. Werkstatt 2 «Vision»	28
6.7. Schlussbesprechung «Nutzungskonzept»	29
6.8. Schlussabgabe.....	30
6.9. Ausstellung und Publikation	30
7. Abgabe.....	31
7.1. Abgabeform.....	31
7.2. Abgabetermine	32
8. Beurteilung.....	33
8.1. Beurteilungskriterien.....	33
9. Studienunterlagen	35
9.1. Abgegebene Planungsgrundlagen	35
10. Genehmigung.....	36

Das Wichtigste in Kürze

Die Ansprüche an das Bieler Bahnhofgebiet sind im Wandel. Nördlich des Bahnhofes stossen die Kapazitäten des Bahnhofplatzes an ihre Grenzen, im Süden führen grosse Entwicklungsprojekte zu einer neuen Funktion des Gebiets. Zudem stehen in den kommenden Jahren verschiedene Sanierungs- und Unterhaltsprojekte im Bereich der Infrastruktur an, die bisher bewusst noch nicht angegangen wurden. Zuerst muss eine gesamträumliche Betrachtung erfolgen. Um sicherzustellen, dass das Bahnhofgebiet auch in Zukunft ein attraktives Zentrum und eine funktionierende multimodale Mobilitätsdrehscheibe für die gesamte Region ist, will die Stadt Biel nun gemeinsam mit der Bevölkerung und den Betroffenen ein Nutzungskonzept erarbeiten. Das Konzept wird in mehreren Phasen mittels Testplanung und partizipativen Verfahrens entwickelt.

Ziel des Projektes ist die Erstellung und Konsolidierung einer konzeptionellen Grundlage für die Vornahme von Massnahmen im Umfeld des Bahnhofs. Das Nutzungskonzept (oder Masterplan) des Bahnhofgebiets soll die grundsätzlichen Elemente der städtebaulichen, sozial- und freiräumlichen sowie verkehrlichen Weiterentwicklung des Gebiets enthalten.

Unter dem Titel «Nutzungskonzept Bahnhofgebiet» ist somit ein Planungsprozess gemeint, welcher darauf abzielt, die Gegebenheiten im Bahnhofgebiet fundiert zu analysieren, verschiedene Nutzungsszenarien durchzuspielen und schliesslich zu einem konsolidierten Nutzungskonzept zu gelangen, das mittel- und langfristig als Planungsgrundlage für anstehende Transformationsprojekte dient.

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

Das Bahnhofgebiet gehört zu den zentralen (öffentlichen) Räumen in der Bieler Innenstadt und ist für die Stadt Biel und die gesamte Region von grosser Wichtigkeit. Es ist «Eingangspunkt» in die Stadt, Teil des Agglomerationskerns, ein durchmischter Stadtteil, eine regionale Mobilitätsdrehscheibe, ein Wirtschafts- und Ausbildungsstandort, ein Bindeglied zwischen dem Stadtzentrum und dem Naherholungsgebiet am See. Im Umfeld des Bahnhofs Biel wird gewohnt, gearbeitet und studiert, man besucht Restaurants, Bars und Läden, man erledigt Besorgungen, nimmt Dienstleistungen im Bereich Gesundheit in Anspruch oder man durchquert das Gebiet auf dem Weg in andere Stadtteile oder andere Orte, man nimmt den Zug zur Arbeit oder in die Ferien, man steigt vom Zug auf den Bus um, man holt Freunde ab, man parkiert das Velo oder das Auto oder man nutzt Shared-Mobility-Angebote.

Die Nutzung des Bahnhofgebiets hat sich über die letzten Jahrzehnte laufend intensiviert. Als Zentrumsquartier und Mobilitätsdrehscheibe ist das Bahnhofgebiet heute an der Kapazitätsgrenze. Das Umfeld des Bahnhofs hat sich in den letzten Jahren, insbesondere auf dessen Südseite (Robert-Walser-Platz) städtebaulich stark weiterentwickelt und wird auch in den kommenden Jahren und Jahrzehnten im Fokus verschiedenster Projekte stehen. In Bezug auf die Funktionen im Raum stellen sich Fragen zur Verkehrsorganisation, zur städtebaulichen Weiterentwicklung, attraktiven Aussenraumgestaltung, wie auch einer besseren Widerstandsfähigkeit gegenüber dem Klimawandel. Konkrete Herausforderungen sind u.a. die Anordnung der Bushaltestellen, der Zufahrten für den MIV, das Angebot an Veloabstellplätzen, der Fussgängerführung sowie der Verkehrsabwicklung im gesamten Umfeld des Bahnhofs. Die räumliche, bauliche, funktionelle und gestalterische Organisation des Bahnhofgebiets muss somit neu gedacht werden.

1.2. Ziel des Gesamtprojektes

Ziel des Projektes ist die Erstellung und Konsolidierung einer konzeptionellen Gesamtsicht aus den Massnahmen, die im Umfeld des Bahnhofs hergeleitet werden, dies insbesondere auf den Plätzen im Norden und Süden des Bahnhofs. Resultat ist ein Nutzungskonzept des Bahnhofgebiets, welches die grundsätzlichen Elemente der städtebaulichen, sozial- und freiräumlichen sowie verkehrlichen Weiterentwicklung des Gebiets in Bezug auf die Nutzungsorganisation,

die Mobilität und den Städtebau enthält.

Unter dem Titel «Nutzungskonzept Bahnhofgebiet» wird ein Planungsprozess verstanden, welcher darauf zielt, die Gegebenheiten im Bahnhofgebiet fundiert zu analysieren, verschiedene Nutzungsszenarien durchzuspielen, die Bevölkerung im Prozess miteinzubeziehen und so zu einem konsolidierten Nutzungskonzept zu gelangen, das mittel- und langfristig als Planungsgrundlage für anstehende Transformationsprojekte dient.

Dadurch entstehen grosse Chancen:

- Ein durchdachtes Bahnhofgebiet wertet sowohl den betroffenen Stadtteil als Wirtschafts-, Ausbildungs- und Wohnort, als auch die Stadt Biel und die gesamte Agglomeration stark auf.
- Eine übergeordnete Koordination ermöglicht, die Mobilitätsflüsse zu optimieren, um ein belebtes, vielfältiges und effizientes urbanes Zentrum zu schaffen.
- Die Berücksichtigung der Bedürfnisse vor Ort, insbesondere bezogen auf Nutzungen, fördert die Gestaltung von öffentlichen Räumen und Verbindungen, die den Erwartungen der Bevölkerung entsprechen.
- Es kann den Anforderungen an den städtischen Raum im Zuge des Klimawandels (Beschattung, Begrünung, Regenwassermanagement, etc.) Rechnung getragen werden.
- Das Bahnhofgebiet kann von seiner heute räumlich einseitigen Ausrichtung zu einem Gesamtraum werden, der nach allen Seiten ausgerichtet ist. Die räumliche Zäsur durch die Bahnhöfe zwischen dem Stadtzentrum und dem See kann dadurch reduziert werden.

1.3. Zielsetzung der Testplanung

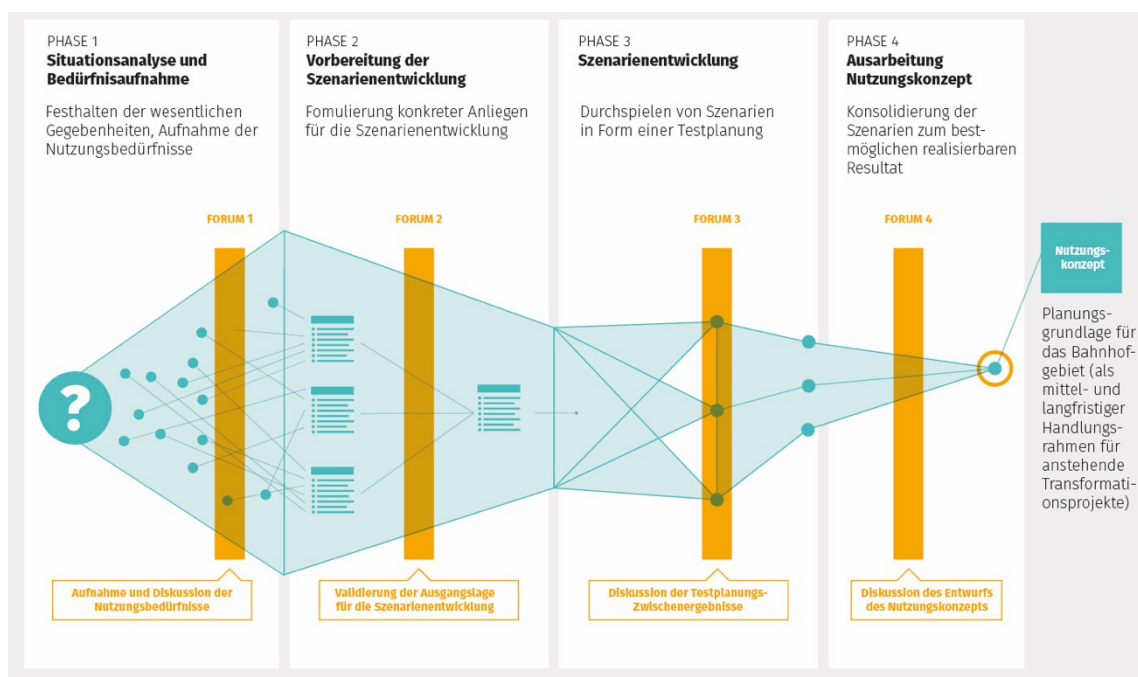
Drei interdisziplinär zusammengesetzte Teams entwickeln im Rahmen der Testplanung ein Nutzungskonzept. Das Nutzungskonzept zeigt auf, wie das Bahnhofgebiet weiterzuentwickeln und zu organisieren ist. Es sind Lösungen rund um den Bahnhof zu erarbeiten die aufzeigen, wie die Stadt das Bahnhofgebiet bestmöglich für eine zukunftsfähige Raum- und Verkehrsentwicklung nutzen kann. Die zu behandelnden Schwerpunkte bei dieser Aufgabenstellung sind: Stadtplanung, Städtebau, Freiraum, Stadtklima, Mobilität/Verkehrsplanung und Sozialraum / Programmierung.

Die teilnehmenden Teams erarbeiten ausgehend von der Aufgabenstellung Varianten und zeigen unterschiedliche mögliche Stossrichtungen auf. Aus den gewonnenen Erkenntnissen entwickeln

sie anschliessend ein Nutzungskonzept mit verkehrlichen, städtebaulichen und räumlichen Prinzipien und zeigen den möglichen Transformationsprozess als etappierbare Neukonzeption des Areals auf. Die einzelnen Teilschritte werden im Dialog mit dem Beurteilungsgremium gespiegelt.

1.4. Partizipation

Bestandteil des Gesamtprojektes ist ein partizipativer Prozess mit vier öffentlichen Veranstaltungen (Forum 1 - 4), welche den Prozess von der Analyse bis zur Erarbeitung des Nutzungskonzeptes begleiten. Die Foren stehen nicht in Konkurrenz mit der vorliegenden Testplanung, sondern sind in den bestehenden Prozess eingebettet. Die Teams sind der Lenkung durch das Beurteilungsgremium unterstellt und haben diese zu akzeptieren.



Prozessablauf

Im Vorfeld der Testplanung haben zwei öffentliche Veranstaltungen (Forum 1 und 2) stattgefunden.

Im ersten Forum (25.06.2022) wurden die Nutzungsansprüche im Bahnhofgebiet reflektiert und die wichtigsten Empfehlungen an das Programm formuliert [Planungsgrundlage f]:

- Einen lebenswerten Bahnhofplatz schaffen
- In drei Dimensionen – auch in die Höhe und Tiefe – planen
- Betrachtungsperimeter inklusive der Gewässer und der Innenstadt fassen

- Freiraum in Bezug auf Klima, Biodiversität und Aufenthaltsqualität stärken
- Robert-Walser-Platz beleben
- Nutzungsmix mitdenken (inklusive, Koexistenzen ermöglichen)
- Historische Qualität der Nordseite des Bahnhofs stärken
- Gestalterische Wegführung zu wichtigen Orten (Zentrum, See, Altstadt) aufwerten
- Südliche Erschliessung mit ÖV und MIV verbessern
- Entlastung des Verkehrsknotenpunktes am Bahnhofplatz
- Joker: Bahnhof neu denken (unterirdischer Bahnhof möglich?)
- Joker: Zusammensetzung der Teilnehmenden am Forum ausgleichen zugunsten eines jüngeren und französischsprachigen Publikums

Im zweiten Forum (12.11.2022) wurde der Bevölkerung gezeigt, wie Empfehlungen aus dem ersten Forum ins Programm für die Testplanung aufgenommen werden konnten. Die Beteiligten gaben Rückmeldung zur Vollständigkeit der Aufgabenstellung. Ziel beider Veranstaltungen war es, Bedürfnisse aus der Öffentlichkeit abzuklären, um ein möglichst breit abgestütztes und fundiertes Programm für das vorliegende Verfahren zu erhalten. Für das vorliegende Programm wurden die Resultate beider Foren berücksichtigt.

Parallel zum Testplanungsprozess findet ein drittes öffentliches Forum statt und es werden die anonymisierten Zwischenresultate der Teams aus der Werkstatt 2 «Vision» vorgestellt. Die Meinungen aus der Öffentlichkeit werden unabhängig von der Beurteilung eingeholt und vom Beurteilungsgremium ausgewertet. Dieses berücksichtigt die Ergebnisse in den Rahmenbedingungen des Programms sowie in den Empfehlungen bezüglich des weiteren Vorgehens.

Ein viertes und letztes öffentliches Forum findet nach dem Entscheid des Beurteilungsgremiums statt. Es wird das Ergebnis des Verfahrens präsentiert, diskutiert und gegebenenfalls auf eine Präzisierung der vorgegebenen Anforderungen überprüft. Allfällige zu prüfende Hinweise zur Weiterbearbeitung werden separat zum Schlussbericht festgehalten.

2. Allgemeine Bestimmungen

2.1. Auftraggeberin und Sekretariat

Auftraggeberin für das Testplanungsverfahren ist die Einwohnergemeinde Biel, Präsidialdirektion, vertreten durch die Abteilung Stadtplanung:

Abteilung Stadtplanung
Zentralstrasse 49, Postfach, 2501 Biel
Telefon: 032 326 16 48
E-Mail: bahnhofgebiet@biel-bienne.ch
www.biel-bienne.ch/de/bahnhofgebiet.html/2776

Die Veranstalterin und Auftraggeberin wird von der ecoptima ag unterstützt, welche das Verfahrenssekretariat sowie die planerischen Aufgaben in der Projektleitung übernimmt.

Kontakt Daten Verfahrenssekretariat:

ecoptima ag
Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon: + 41 31 310 50 80
E-Mail : info@ecoptima.ch

Ansprechperson:
Petra Klima
Telefon: + 41 31 310 50 42
E-Mail: petra.klima@ecoptima.ch

2.2. Verfahrensart

Beim vorliegenden Verfahren handelt es sich um eine Testplanung mit vorgeschaltetem selektiven Verfahren. Es gilt die Ordnung für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge SIA 143, Ausgabe 2009.

Das Testplanungsverfahren ist ein kooperativer Planungsprozess mit ausgewählten Teams, begleitet durch ein qualifiziertes Beurteilungsgremium und Fachexperten.

Auftakt im Verfahren bildet die Startveranstaltung. Es folgen zwei Werkstätte (Dialog) «Szenarien» und «Vision», sowie eine Schlussbesprechung «Konzept». An den Werkstätten besprechen die Teams ihren Zwischenstand in einem Gremium, bestehend aus dem

Beurteilungsgremium, Fachexperten und allen Teams. Die gleichzeitige Anwesenheit aller Teams bei der Vorstellung der Arbeitsstände erlaubt einen direkten Austausch der Erkenntnisse. Das Beurteilungsgremium greift steuernd in den Prozess ein, um zu erreichen, dass unterschiedliche Lösungsansätze getestet und sich ergänzende Szenarien im Dialog entwickelt werden.

Die Ordnung SIA 143 gilt subsidiär zum Beschaffungsrecht.

2.3. Genehmigung durch den SIA

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

2.4. Sprache

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

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

2.5. Teilnahmeberechtigung

Zur Teilnahme haben sich im selektiven Verfahren folgende durch das Beurteilungsgremium ausgewählten drei Teams qualifiziert:

Team 1:

- Gehl Architects ApS, Kopenhagen (Federführung)
- Kontextplan Ag, Bern

Team 2:

- Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau, Zürich (Federführung)
- Pool Architekten, Zürich
- Sascha Roesler, Mendrisio
- Schneiter Verkehrsplanung AG, Zürich
- Zeugin-Gölker Immobilienstrategien GmbH, Zürich

Team 3:

- Basler & Hofmann AG, Zürich (Federführung)
- Van de Wetering Atelier für Städtebau, Zürich
- Hager und Partner AG, Zürich
- Archipel – Planung und Innovation GmbH, Zürich

2.6. Experten-Konsultation (Credits)

Für die Testplanung wird von der Auftraggeberschaft folgender Experte aus dem Bereich Mobilität zur Verfügung stehen, der in die Grundlagenerarbeitung vom «ÖV-Konzept 2035 der Region Biel» involviert war:

- Daniel Girardin, Projektleiter Mobilität, Stadtplanung Biel/Bienne

Jedes Team hat Anrecht auf zwei Konsultationsstunden betreffend Fachfragen zum ÖV-Buskonzept 2035. Die Inanspruchnahme dieser Credits erfolgt unter Koordination und Teilnahme der Verfahrensbegleitung.

2.7. Entschädigung

Für die auftrags- und fristgerechte Eingabe der vollständigen und beurteilbaren Testplanungsbeiträge gemäss den Bestimmungen dieses Programms wird pro Team eine pauschale Entschädigung (Honorar und Spesen) von CHF 80'000.– (inkl. Spesen, exkl. MwSt.) entrichtet.

Es wird beabsichtigt, mit den ausgewählten Teams das gesamte Testplanungsverfahren zu durchlaufen. Sollte ein Team das Verfahren verfrüht verlassen, behält sich die Auftraggeberin vor, nach der Werkstatt 1 «Szenarien» nur einen Viertel der Entschädigung auszus zahlen, nach der Werkstatt 2 «Vision» die Hälfte.

2.8. Absichtserklärung, Weiterbearbeitung, 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 an anschliessenden Verfahren zur Beschaffung von zusätzlichen Leistungen.

Das Beurteilungsgremium kann in Absprache mit der Auftraggeberin das Testplanungsverfahren, falls es sich als notwendig erweist, mit einer optionalen Bereinigungsstufe, die separat entschädigt wird, zwecks Vertiefung und Weiterentwicklung verlängern (Art. 5.4 SIA-Ordnung 143 2009).

Die Zusammenfassung der Ergebnisse in eine Synthese der Nutzungskonzepte erfolgt voraussichtlich durch die ecoptima ag.

2.9. Urheberrecht

Das Urheberrecht an den Beiträgen zur Testplanung verbleibt bei den Verfassern. Die eingereichten Unterlagen gehen in das Eigentum der Auftraggeberin über. Der Auftraggeberin steht nach Entrichtung der Entschädigung gemäss Ziff. 2.7 das Recht zu, die Arbeitsergebnisse für weitere Planungsschritte durch Dritte zu verwenden und unter Namensnennung der Teilnehmenden zu veröffentlichen. Der Auftraggeberin steht ebenfalls das Recht zu, die Testplanungsbeiträge zu vervielfältigen, sie für weitere Planungsinstrumente zu verwenden und mit anderen Lösungsansätzen zu kombinieren (Art. 26.3 der Ordnung SIA 143 2009). Sie erhält insbesondere das Recht, gestützt auf die Ergebnisse der Testplanung ein Nutzungskonzept (Masterplan) bzw. weitere Planungen (z.B. andere Qualitätssichernde Verfahren) zu

erarbeiten und durchzuführen.

2.10. Kommunikation

Während des laufenden Verfahrens bis zur offiziellen Veröffentlichung (Ausstellung) der Ergebnisse der Testplanung erfolgt die Information an Dritte ausschliesslich über die Stadt Biel.

2.11. Eröffnung, Regelung von Streitfällen

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

2.12. Öffentliches Beschaffungswesen

Mit der Stadt Biel als Auftraggeberin unterliegt die Testplanung dem öffentlichen Beschaffungswesen. Es gilt die Ordnung SIA 143, Ausgabe 2009, subsidiär zu den Bestimmungen über das öffentliche Beschaffungswesen. Der massgebende Schwellenwert für die Vergabe im Einladungsverfahren IVÖB ist eingehalten.

2.13. Umgang mit COVID-19

In Anbetracht der aktuellen COVID-19 Situation behält sich die Auftraggeberin vor, die Form und Ausgestaltung der Veranstaltungen wie Start- und Schlussveranstaltung, sowie die Zwischenbesprechungen situativ festzulegen. Die verfügbaren technologischen Hilfsmittel werden bestmöglich genutzt. Die Auswirkungen von Reisebeschränkungen werden berücksichtigt. Vor Ort Termine können ganz oder teilweise durch Online-Termine – falls notwendig – ersetzt werden.

3. Beurteilungsgremium

Beurteilungsgremium

- Pierre Feddersen, Architekt und Städtebauer (Vorsitz)
- Nathalie Luyet, linkfabric, Architektin und Stadtplanerin
- Nathalie Mongé, apaar, Architektin und Landschaftsarchitektin, Expertin Stadtklima
- Ueli Weber, wb-planung, Verkehrsplaner
- Joëlle Zimmerli, Zimraum GmbH, Soziologin
- Christoph Schläppi, Architekturhistoriker
- Florence Schmoll, Leiterin Stadtplanung Biel, Raumplanerin
- Roger Racordon, Leiter Infrastruktur Biel, Ingenieur

Ersatzmitglieder

- Ersatz: Vinzenz Gurtner, Co-Leiter Dienststelle Planung und Stadtraum Biel, Landschaftsarchitekt
- Ersatz: Arthur Stierli, ecoptima ag, Geograf Raumplaner FSU

Fachexperten (ohne Stimmrecht)

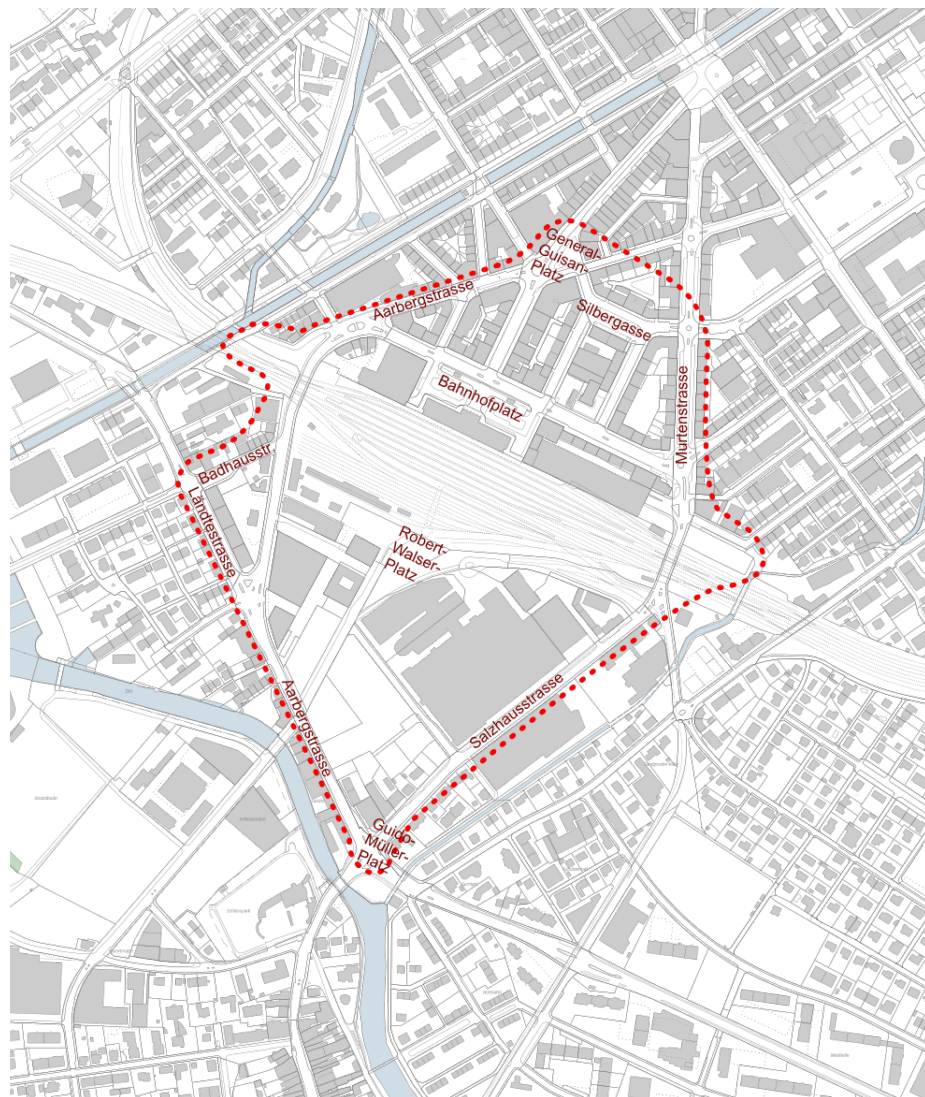
- Adrian Stähli, Kantonale Denkmalpflege Kanton Bern
- Daniel Girardin, Bereich Mobilität, Stadtplanung Biel
- Gabriele Leonardi, Bereich Verkehr, Infrastruktur Stadt Biel
- André Glauser, öffentliche Sicherheit Stdt Biel

Die Organisatorin behält sich das Recht vor, weitere Experten beizuziehen. Gegebenenfalls (bei selektivem Verfahren oder auf Einladung) stellt sie sicher, dass diese so ausgewählt werden, dass sie nicht in einem Interessenkonflikt mit einem der Teilnehmenden stehen.

4. Vorgaben

4.1. Perimeter

Der **Bearbeitungsperimeter** der Testplanung umfasst den durch den General-Guisan-Platz, die Murtenstrasse, die Salzhausstrasse, den Guido-Müller-Platz, und die Aarbergstrasse begrenzten gefassten Stadtteil.



Bearbeitungsperimeter der Testplanung «Nutzungskonzept Bahnhofgebiet»

Der **Betrachtungsperimeter** ist nach Ermessen des Teams aus dem Wirkungsbereich des Arbeitsziels und den Anforderungen abzuleiten. Mindestens die Gewässerräume und die Innenstadt sind aber mitzudenken.

4.2. Planungsgrundlagen und Rahmenbedingungen

Um die Ausgangslage und die geltenden Grundlagen im Perimeter der Testplanung darzustellen, wurden sogenannte «Steckbriefe» aufbereitet. Diese sind in die Themenfelder Städtebau, Mobilität und Nutzungsansprüche [Planungsgrundlagenb, c, d] aufgeteilt und dienen der Schaffung einer Übersicht, da viele verschiedene Planungen und Projekte das Bahnhofgebiet betreffen.

Die Steckbriefe enthalten ausführliche Angaben zur Ausgangslage und Rahmenbedingungen inklusive relevanter Inhalte von Planungsinstrumenten, Konzepten und Projekten im Perimeter, beschreiben diese und verweisen auf Abhängigkeiten. Des Weiteren wird den aufgeführten Inhalten jeweils eine Relevanz zugewiesen, welche auf den möglichen Umgang hinweist (von «sehr hoch: Abweichung nicht möglich» über «hoch» und «mittel» bis «gering: zur Kenntnis nehmen»).

Es wird daher auf die ausführliche Beschreibung im entsprechenden Steckbrief verwiesen, wo auch die Verweise auf weiterführende Dokumente zu finden sind.

5. Aufgabenstellung

5.1. Überblick

Die Aufgabe besteht aus der Erarbeitung eines Nutzungskonzeptes für das Bahnhofgebiet, das aufzeigt, wie das Bahnhofgebiet unter Berücksichtigung der vielfältigen raumwirksamen Bedürfnisse und Ansprüche etappenweise weiterzuentwickeln und zu organisieren ist. Dabei sind Lösungen rund um den Bahnhof zu erarbeiten, die aufzeigen, wie die Stadt das Bahnhofgebiet bestmöglich für eine zukunftsfähige Raum- und Verkehrsentwicklung nutzen kann.

Im Rahmen dieses Verfahrens soll eine Gesamtvision für das Bahnhofgebiet unter Berücksichtigung folgender Schwerpunktthemen entwickelt wurden:

- Stadtplanung
- Städtebau
- Freiraum
- Stadtklima
- Mobilität/Verkehrsplanung
- Sozialraum

Zu Beginn des Verfahrens kreieren die Teams ausgehend von einer durch die Teams erstellten Analyse der Aufgabenstellung Leitideen. Sie machen Vorschläge zu Stossrichtungen in Form von unterschiedlichen Szenarien. Aus den gewonnenen Erkenntnissen fällt in einem weiteren Schritt die Wahl auf die Weiterverfolgung einer Stossrichtung für die Ausarbeitung eines Nutzungskonzeptes je Team. Dieses macht konkrete Umsetzungsvorschläge zur Neuordnung und Aufwertung des Mobilitätsangebotes, der Aufenthaltsbereiche, und des Nutzungsangebotes zugunsten der allseitigen Ausrichtung (Entlastung Nordseite). Die Machbarkeit der Vorschläge ist in sogenannten Zoom-Ins im Grundriss und Schnitt zu überprüfen.

Das Nutzungskonzept soll als Planungsgrundlage für darauf aufbauende Teilprojekte im Gebiet dienen. Demnach ist ein weiterer Bestandteil der Aufgabenstellung das Aufzeigen des Transformationsprozesses inklusive Abhängigkeiten zur etappierbaren Neukonzeption des Areal.

5.2. Übergeordnete Ziele

Ein zusammenhängendes Gebiet und Teil der Stadt

Es soll aufgezeigt werden, welche Möglichkeiten es zugunsten der allseitigen Ausrichtung und einer besseren Verwebung der Innenstadt mit den südlich gelegenen Siedlungsgebieten von Biel und Nidau, sowie einer besseren Verbindung zwischen Stadtzentrum und See gibt. Voraussetzung dafür ist unter anderem die Überwindung der Zäsur durch den Bahndamm auf mobilitäts- und städtebaulicher Ebene, so dass das Bahnhofgebiet als Ganzes wahrgenommen wird.

Im größeren Massstab gilt es, die landschaftlichen und städtebaulichen Besonderheiten von Nidau und Biel herauszuschälen. Die historischen Wege, das Gewässernetz und die Nähe des Sees sind Identitätsstiftend und bilden das Rückgrat für den Entwurf des Nutzungskonzepts. Die landschaftlichen Qualitäten des Seeufers, der Kanallandschaft wie auch die Stadtteile prägen den Verlauf von Wegverbindungen und mit unterschiedlichen Stimmungen deren Ausprägung, wie auch zu weiten Teilen die Nutzungen.

Mobilitätsdrehscheibe

Der Bahnhof soll trotz steigender Personenfrequenz als Mobilitätsdrehscheibe für die Stadt und die Region besser als heute funktionieren. Die Fussgängerverbindungen sollen attraktiver gestaltet werden. Wichtige Umsteigebeziehungen zwischen der Bahn und dem Nahverkehr (Bus, Postauto, Taxis) und dem Velo sind möglichst direkt anzuordnen. Es ist aufzuzeigen, wie die funktionalen und baulichen Elemente für eine zukunftsweisende multimodale Mobilitätsdrehscheibe allseitig anzuordnen sind, so dass eine Entlastung des Bahnhofplatzes Nord gelingt und zugleich die sich allseitig verändernden Nutzungsansprüche berücksichtigt werden. Daraus bietet sich die Chance, nicht nur den Bahnhofplatz attraktiver zu gestalten, sondern auch die Südseite des Bahnhofs am Robert-Walser-Platz und dessen Umgebung zu beleben. Entsprechend gilt es darzustellen, welche grundlegenden Veränderungen im derzeitigen Verkehrsregime denkbar, machbar und/oder notwendig sind.

Ankunfts- und Begegnungsort

Das Bahnhofgebiet ist ein wichtiger Ankunfts-, Begegnungs- und Aufenthaltsort mit einer repräsentativen Funktion. Daher soll dem öffentlichen Freiraum ein besonderes Gewicht beigemessen und die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität der vorhandenen Freiräume entsprechend verbessert werden. Es soll aufgezeigt werden, welche

bestehenden Freiräume aufgewertet und besser zugänglich gemacht werden können und wo zusätzliche Begegnungsorte mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden sollen. Dabei sind sozialräumliche Überlegungen zu den unterschiedlichen Nutzergruppen, der Möglichkeit von Aneignungsräumen, sowie von unterschiedlichen Aufenthaltsangeboten miteinzubeziehen. Die Freiräume sollen zu einem positiven Stadtklima (Beschattung, Begrünung, Regenwassermanagement, etc.) beitragen. Es soll aufgezeigt werden, welche ortsspezifischen Massnahmen dafür notwendig sind. Die unterschiedlichen Bedeutungen der Aussenbereiche sind sowohl im Zusammenspiel mit den Erdgeschossnutzungen, als auch mit der Mobilität (Anordnung des Angebots, Berücksichtigung der Personenfrequenzen) zu denken.

Stadtentwicklung

Die Potenzialräume südlich und nördlich der Bahngleise sollen für die strategische Weiterentwicklung im Sinne des öffentlichen Interesses bestmöglich genutzt werden und zu einer hohen Lebensqualität mit vielfältigen Nutzungen beitragen. Dabei sollen auch Funktionen und Nutzungen berücksichtigt werden, die gemäss Analyse der Teams heute im Bahnhofgebiet fehlen oder am falschen Ort sind. Den im Raumprogramm (Kapitel 5.4) definierten Vorgaben folgend, sind städtebauliche Grundsätze für die Entwicklung der Potenzialräume im Bahnhofgebiet zu formulieren.

Übergeordnet gilt es, das Landschaftsgerüst mit neuen, vielfältigen und vielschichtigen Landschaftsformen vernetzen und damit verbunden verschiedene Formen von Freiräumen anzubieten. Dabei ist die Qualität und Vernetzung der Lebensräume (Biodiversität) ebenso zu berücksichtigen wie die Aufenthaltsqualität. Es soll ein Angebot an unterschiedlichen einladenden und gut proportionierten öffentlichen Freiräumen geschaffen werden mit komplementären Nutzungen und Atmosphären, die im Laufe der Zeit die sich verändernden Bedürfnisse der Bewohner aufnehmen können.

Ziel ist es, eine lebendige, qualitativ hochwertige Stadtlandschaft zu schaffen, die im Gleichgewicht zwischen Bebauung und Vegetation steht und den Bedürfnissen der Nutzer entspricht.

Robustes Konzept

Das Nutzungskonzept soll eine robuste aufwärtskompatible Entwicklung des Bahnhofgebietes gewährleisten. Entsprechend sind Chancen und Risiken für die Entwicklung des Bahnhofgebiets und deren Umgang aufzuzeigen. Das künftige Mobilitätsverhalten ist zu antizipieren und es sind Vorschläge zum Umgang damit zu unterbreiten. Überlegungen zu

einer sukzessiven Abfolge der Massnahmen sind aufzuzeigen und Abhängigkeiten sind darzulegen (Etappierung). Das Nutzungskonzept soll sowohl den angestrebten Endzustand als auch den Transformationsprozess inklusive Zuweisung von Teilperimetern darstellen. Das Nutzungskonzept soll flexibel etappierbar und in Teilgebieten unabhängig realisierbar sein (Robustheit). Es soll aufgezeigt werden, falls geplante Projekte oder Konzepte aufgrund der Erkenntnisse aus der Testplanung angepasst werden sollen.

5.3. Elemente des Nutzungskonzepts

Das «Nutzungskonzept Bahnhofgebiet» hat aus den folgenden Elementen zu bestehen:

Eigene Lagebeurteilung

Die Teams sollen aus ihrem eigenen Verständnis der Situation und gestützt auf die Steckbriefe eine Lagebeurteilung vornehmen.

Die zentralen zu lösenden Konflikte und überraschende Feststellungen des heutigen Zustands und der zukünftigen Entwicklung sind dabei herauszuschälen und zu begründen. Unterschiedliche Ansprüche verschiedener Nutzergruppen sind auch explizit zu identifizieren und zu diskutieren.

Arbeit in Szenarien

Mit verschiedenen Schwerpunktsetzungen, welche den Teilnehmenden überlassen werden, sind mind. drei unterschiedliche und grundsätzlich mögliche Entwicklungs-Szenarien aufzustellen und zu prüfen:

- Die Szenarien können und sollen zu Beginn des Verfahrens möglichst breit verschiedene Handlungsansätze untersuchen, unterschiedliche Schwerpunkte setzen und auch visionär sein. Die Auseinandersetzung mit dem Transformationsprozess, der über mehrere Phasen abläuft, ist in allen Szenarien darzulegen.
- Es ist eine Empfehlung für das weiterzuverfolgende Szenario zu erarbeiten und durch das Team zu begründen. Dies beinhaltet den qualifizierten Verwurf nicht weiterverfolgter Szenarien.
- Die Begründung des gewählten Szenarios soll sich sowohl auf den anzustrebenden Endzustand wie auch auf den Entwicklungsprozess beziehen (Zwischenzustände).

Vision mit leitenden Gedanken

Dem Nutzungskonzept soll eine Vision mit leitenden Gedanken der Entwicklung zugrunde liegen, die von den Teams zu formulieren und zu begründen ist. Die Vision beschreibt die grundsätzliche Richtung, welche bei der Entwicklung des Bahnhofgebietes zu verfolgen ist. Die Vision ist sowohl textlich als auch grafisch darzustellen. Der Vision folgend ist ein aussagekräftiger und kommunikativer Titel für das Nutzungskonzept zu finden.

Vertiefung und Belege der Wirksamkeit

Das Nutzungskonzept ist in seinen zentralen Punkten zu vertiefen:

- Schrittweise Umsetzung des Nutzungskonzepts:
Es soll vertieft aufgezeigt werden, in welchen Abfolgen das erarbeitete Nutzungskonzept realisiert werden kann und wo kritische Punkte liegen.
- Wirksamkeit zentraler Massnahmen:
Die Wirksamkeit zentraler (verkehrlicher) Massnahmen ist so weit als möglich zu belegen (z.B. Entlastungseffekte etc.). Die Tiefe der Prüfung wird in Absprache mit dem Beurteilungsgremium entschieden.
- Robustheit des Nutzungskonzepts:
Es ist klar zu deklarieren, welches die kritischen Annahmen sind und inwieweit das Nutzungskonzept auch unter veränderten Umständen funktionieren kann.
- Ansätze für die Lösung von Interessenskonflikten zwischen den beteiligten Nutzern:
Bei Nutzungskonflikten sind Interessenabwägungen zu vollziehen und flankierende Massnahmen oder Tauschoperationen vorzuschlagen. Dabei steht die Mehrheitsfähigkeit der Lösung im Vordergrund

5.4. Raumprogramm

Im folgenden Raumprogramm sind spezifische Zielsetzungen und Rahmenbedingungen mittels qualitativer und quantitativer Anforderungen formuliert, die in der Testplanung zusätzlich zu den übergeordneten Zielen zu berücksichtigen sind. Das Raumprogramm soll die Dimensionierung von Anlagen erleichtern.

Diese spezifischen Anforderungen gehen im Einzelnen den übergeordneten Zielen (Kap. 5.1) zum Areal vor, dürfen aber diese nicht gefährden oder erheblich schmälern. Sollten in der Analyse der Aufgabenstellung wesentliche Zielkonflikte aufgrund spezifischer

Zielsetzungen und Rahmenbedingungen erkennbar werden, sind diese spätestens während der Werkstatt 1 «Szenarien» zu thematisieren.

Städtebau

Generell

- In den Transformationsgebieten gemäss Übersichtsplan Steckbrief Städtebau [Planungsgrundlage b.1.1], ist vorgesehen, die Bauvorschriften nach Abschluss der Testplanung zu ändern. Die geltenden Vorschriften sind daher nicht ausschlaggebend. Die Teams sind aufgefordert, unter Berücksichtigung der übergeordneten und spezifischen Ziele sowie der heutigen Herausforderungen der Stadtplanung die bestmöglichen Baustrukturen vorzuschlagen. In Teilgebieten mit vorgesehen oder realisierten Planungen sind keine Abweichung von der bestehenden Vorschriften möglich (z.B.: Campus Biel/Bienne, SIP, etc.)
- Es sind nutzungsflexible Baustrukturen vorzuschlagen (Belichtung, Geschosshöhe, Gebäudetiefe, Adressierung, Erschliessung). Dies gilt für sämtliche Geschosse. Im Bereich der Erdgeschosse, welche eine Mindesthöhe von 5 m aufweisen müssen, ist der Bezug zum Freiraum darzulegen.
- Allfällige höhere Häuser und Hochhäuser (ab 30 Meter) sind präzise zu setzen und räumlich zu begründen und der generierte Mehrwert ist zu benennen.
- Neu benötigte Infrastrukturen (Nachfolgebedarf), insb. was die Mobilität (Anzahl Parkplätze für motorisierte Fahrzeuge und Fahrräder aber auch neue Mobilitätsarten und innovative Konzepte) betrifft, sind grob abzuschätzen und zu verorten.

Baufeld «Bahnhofparking»

- Verdichtungspotenzial von ca. 7'000 m² in Form einer Aufstockung auf dem bestehenden Gebäude.
- Prüfung einer zusätzlichen Verdichtung in Form eines Kopfbaus an der Murtenstrasse (ev. Hochhaus) von bis insgesamt ca. 10'000–15'000 m² GfO.

Baufeld «Parking SBB Ost»

- Prüfen einer baulichen Verdichtung.
- Die bestehende Parkierungsfläche ist im Gebäude zu integrieren oder in näherem Umfeld zu ersetzen.

Perimeter mit Baupotential «Bahndamm»

- Entlang des Bahnhofs sind Baustrukturen vorzuschlagen, welche den Bahnhofzugang stärken, den Bahnkörper begleiten und eine gute Wechselwirkung mit dem Quartier unterstützen.
- Notwendige LV-Verbindungen längs der Gleise und quer zum Bahndamm sind miteinzubeziehen.
- Baupotenzial von minimal 14'000 m² G_{Fo} nachweisen; Prüfung einer zusätzlichen Verdichtung.
- Prüfung einer zusätzlichen Verdichtung südlich der Gleise im Bereich der Aarbergstrasse 82 und 82A und möglicher Ausbau eines langfristigen Entwicklungspotenzials im Bereich der heutigen Abstellgleise (Bahndamm Nord).

Anschluss Salzhausstrasse (ZPP 8.6)

- Die Schnittstelle zum geschützten Gebäude (coop) ist zu beachten.
- Prüfen einer Verdichtung bis zu max. 20'000 m² G_{Fo}

Mobilität

Verkehrsregime

- Das Verkehrsregime für die Feinverteilung im Perimeter Bahnhofgebiet ist zu entwickeln und Abhängigkeiten sind aufzuzeigen.
- Die objektive und subjektive Verkehrssicherheit ist zu verbessern, insb. an den erkannten Unfallschwerpunkten.
- Folgende Funktionen der Strassen sind zu berücksichtigen:
 - Achse «Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse»: Diese Achse nimmt derzeit den Transitverkehr in Richtung Bern-Neuchâtel auf und gilt deshalb als Hauptverkehrsachse. Ein Projekt zur Neugestaltung dieser Achse (VBKG) ist in Vorbereitung und zielt auf eine bessere städtebauliche, landschaftliche und funktionale Integration des Strassenzuges in die Stadtquartiere ab.
 - Achse «Aarbergstrasse-Uraniaplatz»: Wichtige Verbindungsachse für öV (gemäss öV Konzept 2035) sowie für den Veloverkehr (bis zur Realisierung der Bahnhofspassage Ost)
 - Achse «Salzhaus-/Murtenstrasse» (bis Silbergasse): Haupteinfallstrasse ins Stadtzentrum von Nidau, in den Süden der Agglomeration und ans linke Bielerseeufer.

- Achse «Bahnhofstrasse»: Verbindungsachse für den Langsamverkehr und den ÖV zwischen Bahnhof und Zentralplatz. Diese Achse ist Bestandteil der Innenstadt.
 - Die Marcelin-Chipot-Strasse ist eine sehr wichtige Langsamverkehrsachse (Verbindung zwischen Bahnhof und Seeufer).
 - Die anderen Strassen im Perimeter dienen hauptsächlich der Detailerschliessung.
- Die Wege für Schutz- und Rettung sind freizuhalten.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Das Zentrum und insb. das Bahnhofsquartier soll verkehrlich entlastet werden. Als Ausgangslage gilt der Betriebsplan Bahnhofgebiet, Neues Verkehrsregime [Planungsgrundlage c.4.3]
- Das Parken auf öffentlichem Raum soll zugunsten anderer Nutzungen reduziert werden. Gleichzeitig müssen bestehende Parkings/Parkhäuser besser genutzt bzw. stärker ausgelastet werden.
- In diesem Sinne ist die Verlagerung der öffentlichen oberirdischen Parkplätze am Bahnhofplatz (45 Plätze) sowie an der Bahnhofstrasse (10 Plätze), Wyttenbachstrasse (17 Plätze), Rechnergerstrasse (5 Plätze) und Silbergasse (53 Plätze) auf die bestehenden Parkhäuser anzustreben [Planungsgrundlage c.2.4].
- Etwa die Hälfte der oberirdischen öffentlichen Parkplätze in den anderen Strassen sind als Kurzzeitparkplätze für nahe gelegene Geschäfte/Dienstleistungen (inkl. Anlieferung), für Handwerker sowie nachts für Anwohner und Anwohnerinnen mit einem «Anwohnerparkkarte» zu erhalten. Dies entspricht einem Bedarf von etwa 100 Parkplätzen.

Kiss&Ride

- Es soll eine Zone für Kiss&Ride in guter Erreichbarkeit nördlich und/oder südlich des Bahnhofs angeordnet werden.

Taxis

- Mind. 5 Taxistandplätze sind in der direkten Umgebung des Bahnhofs vorzusehen. Deren Anordnung gut sichtbar und erreichbar von einem der Bahnhofausgänge zu wählen.
- Ein Warteraum kann in einer weiter entfernten Strasse bzw. Platz vorgeschlagen werden. Falls Warteraum geschaffen wird, Bitte um Überlegungen bzgl. darauffolgenden Verkehr in Bezug auf Taxi-Rotation.

Busverkehr

- Das ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel sowie die Ergänzung zur Organisation der Buslinien und Bushaltekanten am Bahnhofgebiet [Planungsgrundlage c.3.5] gilt als verbindliche Basis für die Planung der Bushaltekanten und Buslinien im Bahnhofgebiet. Die Var. 1 des ÖV-Konzeptes steht heute im Vordergrund. Wenn Var. 2 berücksichtigt werden soll, ist dies zu begründen.
- Es soll eine Optimierung der Umsteigebeziehungen durch Anordnung der Bushaltekanten (Lesbarkeit) erfolgen. Die Anzahl und Anordnung der Haltekanten sind frei – jedoch auf ein Optimum zu reduzieren.
- Die Fahrplanstabilität muss sichergestellt sein.
- Eine Bus-Haltekante für den Sonderfall bei Umstieg vom Schienenersatzverkehr und von anderen Sonderfahrten (Fanströme bei Sportveranstaltungen etc.) [Planungsgrundlage c.3.5] in angemessener Nähe ist vorzusehen.
- Es besteht kein Bedarf für einen Carterminal für Fernverkehrsbusse in direkter Bahnhofnähe. (Angebot an anderen Orten der Stadt vorhanden.)

Schienenverkehr

- Eine optimale Umsteigeanlage für den schienengebundenen ÖV (SBB und asm) ist sicherzustellen.
- Ein Mittel- bis langfristig notwendiger neuer Zugang zu den Perrons ist miteinzubeziehen. Die neue Personenunterführung ist östlich vom Bahnhofgebäude gemäss Schlussbericht der Machbarkeitsstudie Bahnhofpassage [Planungsgrundlage c.4.2] vorgesehen und bedingt die Verlegung der asm-Haltestelle gemäss Machbarkeitsstudie Einbindung asm in den Bahnhof Biel [Planungsgrundlage c]. Ziel ist eine Hochlage der asm, parallel zu den Gleisen der SBB. Die Position der asm-Haltestelle ist im Grundriss noch zu bestimmen.
- Basierend auf den Schlussfolgerungen der Grundlage Konzept ÖV 2035 [Planungsgrundlage c] ist das sistierte Projekt «Regiotram» (als Weiterführung des asm) nicht weiter zu berücksichtigen.
- Der Stellenwert der neuen Personenunterführung Ost ist im Bezug auf ihre Funktion (Zielgruppe Passantinnen und oder Velofahrer, Verbindung von Stadtteilen, Zugang zu Gleisanlagen, Kommerziellen Nutzungen, Abstellplätze Velo, etc.) zu prüfen.

Velo

- Attraktiveren der Quartierverbindung zwischen der Innenstadt mit den Quartieren sowie des Erholungsbereiches südlich des

Bahnhofs für Velofahrer/-innen

- Es ist Raum für mind. 2500 Veloabstellplätze im direkten Zusammenhang mit dem Bahnhof vorzusehen.
- Die Qualität und Quantität der Veloabstellplätze ist mit einem Bewirtschaftungssystem zu verknüpfen, welches sowohl die Förderung des Veloverkehrs als auch eine hohe Qualität des öffentlichen Raumes ermöglicht. Des weiteren sind die Veloabstellplätze vom Strassennetz aus gut zugänglich anzuordnen. Insbesondere im direkten Umfeld des Bahnhofs sind keine unbewirtschafteten oberirdischen Abstellplätze anzubieten.

Fussverkehr

- Die Quartierverbindung zwischen dem Bahnhofquartier und dem Quartier «Bahnhof Süd» für Fussgänger/-innen, sowie die Fussverbindung zum See und zum Gymnasium sollen attraktiviert werden.
- Die Durchlässigkeit des Bahnhofes sowie der Johann-Verresius-Strasse am Bahnhofplatz Nord sollen maximiert werden (Dimensionierung für 3'600 bis 4'200 in der abendlichen Spitzenstunde (16:30-18:00 Uhr).
- Die Aufenthaltsqualität soll durch Schaffung von Aufenthaltsbereichen zum Verweilen, Verpflegen oder sich Begegnen aufgewertet werden.

Aussen- und Freiraum

Stadtklima

Gestützt auf ein Konzept zu stadtklimatischen Auswirkungen und Anforderungen sind Aussagen zu mindestens folgenden Themen zu machen:

Multifunktionalität

Der stark frequentierte Ankunftsort in der Stadt Biel ist zugleich Aufenthaltsort, Einkaufs- und Freizeitort, Bildungs-, Arbeits- und Wohnort. Der öffentliche Raum soll die daraus entstehenden Raum-, Durchwegungs- und Erreichbarkeitsansprüche erfüllen. Dies unter der Berücksichtigung folgender Voraussetzungen:

- Fördern der publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen beidseitig der Gleise unter Antizipierung des Wandels im Detailhandel.
- Die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume im gesamten Perimeter steigern, diversifizieren und funktional vernetzen.
- Räume für temporäre Nutzungen und für den Service public freihalten: Schutz- und Rettungswege, Sicherheitsräume für

Fanggruppe, etc.

- Diversität der Nutzer und Nutzerinnen gerecht werden und Sicherheit für alle gewährleisten.
- Die Erreichbarkeit für den Güterverkehr klären und verbessern.

Unversiegelte Flächen

Der Boden ist als Schwamm zu betrachten, der in der Lage ist, Regenwasser zu versickern und bei Bedarf wieder abzugeben. Es wird erwartet, dass er wo möglich entsiegelt, bepflanzt und frei von Gebäuden gehalten wird, damit er Kontinuitäten fördert. Die Bodenbeschaffenheit muss verbessert und wiederhergestellt werden, um die Filterfunktionen und die Belüftung zu gewährleisten, die für die Bepflanzung und die Aufnahme von Lebewesen günstig sind.

- Prozentuelle Definition des Anteils von Grünflächen und unversiegelten Flächen am gesamten Perimeter. Aufzeigen, wie/wo dieser Anteil erreicht werden kann (z.B. durch Entsiegelung auch von Flächen unüberbauter Untergeschosse)

Baumpflanzung

Erhalten von bestehenden Bäumen und somit Blätterdach. Neubeplantungen vorschlagen. Es ist wünschenswert, einen Baumkronenanteil von 25% anzustreben. Die Widerstandsfähigkeit der Flora (Krankheiten, Anfälligkeiten) durch passende Bepflanzung und Artenvielfalt fördern.

- Pflanzung von grosskronigen Bäumen (Anzahl ausweisen)

Verbesserung der Hochwassersicherheit

Es ist anzustreben zusätzlich zu entsiegelten Böden Retentionsflächen in Parks, Straßen und Plätzen vorzusehen, sowie Hochwasserschutzanlagen im öffentlichen Raum zu antizipieren.

- Vorschläge zu Retention / Wasserrückhaltung (Schwammstadt).

Klimaresilienz

Die Stadtlandschaft hat zusätzlich zur hohen Aufenthaltsqualität auch ökologische Funktionen zu erfüllen und die Resilienz des städtischen Ökosystems zu gewährleisten. Zugunsten einer hohen Lebensqualität sind der Komfort und die Gesundheit der Nutzerinnen und Nutzer hoch zu werten.

- Aufzeigen der Massnahmen zugunsten von Klimaresilienz, Mikroklima und Biodiversität
- Stellung der Bauten zugunsten einer guten Durchlüftung

6. Ablauf der Testplanung

6.1. Überblick

25. Jun. 2022	<i>Forum I, Bedürfnisaufnahme (Partizipation)</i>
12. Nov. 2022	<i>Forum II, Programm (Partizipation)</i>
16. Dez. 2022	Abgabe Programm an Teams
17. Jan. 2023	Startveranstaltung
27. Jan. 2023	Fragestellung
17. Feb. 2023	Fragebeantwortung
14. Mär. 2023	Werkstatt 1 «Szenarien»
31. Mär. 2023	Empfehlungen für die Weiterbearbeitung
9. Mai 2023	Werkstatt 2 «Vision»
19. Jun. 2023	<i>Forum III, Szenarien (Partizipation)</i>
6. Jul. 2023	Empfehlungen für die Weiterbearbeitung
7. Jul. 2023	Videoaustausch zu Empfehlungen
29. Sep. 2023	Abgabe für Schlussbesprechung
24. Okt. 2023	Schlussbesprechung «Nutzungskonzept»
15. Dez. 2023	Schlussabgabe
Feb. 2024	Schlussbericht
<i>Sommer 2024</i>	<i>Forum IV, Ausarbeitung Nutzungskonzept (Partizipation und Ausstellung)</i>

6.2. Startveranstaltung

An der Startveranstaltung wird über das Verfahren orientiert und das Programm vorgestellt. Die Startveranstaltung dient auch der Klärung von Verständnisfragen.

Es findet keine gemeinsame Begehung des Areals statt. Das Areal ist

öffentlich zugänglich und kann vor der Veranstaltung frei besucht werden.

6.3. Fragestellung/-beantwortung

Die Fragen zur Aufgabe und zu den Randbedingungen sind per E-Mail bis zum 27. Januar 2022, 17.00 Uhr mit dem Vermerk «Nutzungskonzept Bahnhofgebiet Biel/Fragestellung» an folgende Adresse zu senden: petra.klima@ecoptima.ch und info@ecoptima.ch.

Ausserhalb der Fragestellung und der Werkstätten sowie der zwei Konsultationsstunden gemäss Ziff. 2.6 werden keine Fragen beantwortet.

Die Fragebeantwortung durch das Beurteilungsgremium wird zu Händen aller Teams per E-Mail zugestellt.

6.4. Ablauf Werkstätte und Schlussbesprechung

An den Werkstätten «Szenarien» und «Vision» sowie an der Schlussbesprechung «Nutzungskonzept» ist folgender Ablauf vorgesehen:

Innerhalb eines halben Tages präsentiert jedes Team seine Zwischenergebnisse dem Beurteilungsgremium, den Fachexperten, sowie den anderen Teams (30'). Danach werden dem Team von den Anwesenden Verständnisfragen gestellt (45'). Es folgt ein halber Besprechungstag im Beurteilungsgremium (ohne Teams).

Die Empfehlungen des Beurteilungsgremiums zur Weiterbearbeitung werden den Teams in Form eines Zwischenberichtes zugestellt (allgemeine Rückmeldung an alle Teams sowie projektspezifische Rückmeldungen pro Team).

Im Zwischenbericht zur Werkstatt 2 «Vision» fliessen auch die Ergebnisse/Empfehlungen aus dem öffentlichen Forum (Ziff. 1.4) ein.

6.5. Werkstatt 1 «Szenarien»

An der Werkstatt 1 «Szenarien» erläutern die Bearbeitungsteams zuerst ihre Analyseergebnisse und Leseart des Ortes sowie ihr Verständnis der Aufgabe. Ausgehend von der kritischen Lektüre der abgegebenen Unterlagen lokalisieren die Teams Probleme und priorisieren diese nach ihren professionellen Kenntnissen, ohne die Rahmenbedingungen zu ignorieren. Konkret bedeutet dies,

Überlegungen darüber anzustellen, welche Fragen und Teilgebiete für die zukünftige Entwicklung bedeutsam sind und welche weniger. Eine Ergänzung der Aufgabenstellung durch neue Fragen kann wertvoll sein.

Anschliessend folgt die Diskussion möglicher Szenarien. Die Teams präsentieren abgeleitet von der Analyse mindestens drei Varianten von möglichen Entwicklungsszenarien inkl. einer Bewertung und der Empfehlung für ein Szenario. Die verschiedenen Szenarien werden diskutiert und es findet ein Austausch zwischen dem jeweiligen Team und den Anwesenden (Beurteilungsgremium, Fachexperten, alle Teams) statt.

Ziel ist es, aus den unterschiedlichen Szenarien pro Team Stossrichtungen auszuwählen, welche in einem Nutzungskonzept (allenfalls mit Untervarianten) weiterzuverfolgen sind.

Folgende Abgaben werden am Tag der Werkstatt 1 «Szenarien» von den drei Teams erwartet (Abgabeform gemäss Ziff. 7):

- Potenziale und Herausforderungen:
 - Analyse des bestehenden Angebots (Landschaftsgerüst, Mobilitätsangebot, Aufenthaltsräume, Baufelder). Darstellungsform frei
 - Analyse der halböffentlichen und öffentlichen Innen- und Aussenräume (räumliche Qualitäten, Vegetation, Funktionen und Vernetzung) und Zusammenspiel mit den Erdgeschossnutzungen. Darstellungsform frei
 - Analyse der Verkehrsnetze (Fuss- und Veloverkehr, ÖV, MIV und Anlieferung), der Mobilitätsangebote und der Parkierungsmöglichkeiten. Darstellungsform frei
- Szenarien:
 - Mind. drei Szenarien mit unterschiedlichen Schwerpunkten und Stossrichtungen
 - Skizzen zu Nutzungen, baulichen Entwicklungen, Mobilitätsangeboten inkl. Parkierung und Verkehrsströmen. 1:1'000/1:500
 - Erläuterungen zu Zielen, Erfolgsfaktoren und Abhängigkeiten im Transformationsprozess
 - Angaben zur Priorisierung, Etappierung und Realisierbarkeit. Darstellung frei

6.6. Werkstatt 2 «Vision»

An der zweiten Werkstatt «Vision» stellen die Bearbeitungsteams ihre Stossrichtung für ein Nutzungskonzept (mit allfälligen Untervarianten) vor. Aufgrund der Komplexität der Aufgabe ist es wichtig, die zentralen Entscheidungen über das zu erstellende Nutzungskonzept zur Diskussion zu stellen. Somit können die Rückmeldungen und neuen Erkenntnisse noch in die eigene Lösung eingearbeitet werden. Voraussetzung dafür ist das Vorstellen des Problemverständnisses und eines vorläufigen Nutzungskonzepts (Stossrichtungen) inklusive der dazugehörigen Argumentationslinien.

Konkret sollten zu diesem Zeitpunkt Entscheidungen über die Entwicklungsrichtung gefallen sein und auch begründet werden können. Das heisst, im Entwurf Nutzungskonzept werden die Schlüsselthemen integriert behandelt. Die räumliche Ausgestaltung und die möglichen Konsequenzen dieser Entwicklungsrichtung, Annahmen und noch offenen Punkte sollten so klar wie möglich dargestellt sein.

Mit den Anwesenden (Beurteilungsgremium, Fachexperten, Teams) können dann offene Fragen und Kritikpunkte diskutiert werden. Ziel ist es, aus der Diskussion des Entwurfes allfällige Ergänzungen und Vertiefungen für die anschliessende Schlussbearbeitung festzuhalten.

Folgende Abgaben werden am Tag der Werkstatt 2 «Vision» von den drei Teams erwartet (Abgabeform gemäss Ziff. 7):

- Kommunikation der Leitidee und Vermittlung der Gesamtvision:
 - Gut lesbare Veranschaulichung des Nutzungskonzepts, der Schlüsselstellen und der Fokusthemen mittels Pläne und 3D-Modell [Planungsgrundlage k] sowie zum Beispiel Bildern, Storyboards, Moodboard, User Stories, etc.
- Vermittlung des Nutzungskonzeptes:
 - Übersichtsplan Nutzungskonzept 1:1'000 (Bauliche Potenziale, öffentliche Nutzungen, Freiräume und Mobilität, Regenwasser- und Bodenmanagement)
 - Schematische Übersicht über Nutzungsarten der öffentlichen und halböffentlichen Innen- und Aussenräume 1:1'000
 - Mobilitätsschema mit Aussagen zu den Verkehrsströmen und Umsteigebeziehungen im Perimeter und mit Anschlüssen an die Umgebung 1:1'000
 - Darstellung der Parkplätze für Auto und Velo (Schema), inkl. Grundprinzipien für ein Parkierungskonzept.
 - Angaben zur Priorisierung, Etappierung und Realisierbarkeit. Darstellung frei

- Programmentwurf für den öffentlichen Raum:
 - Skizzen/Schemata zu Aufenthalts- und Potenzialräumen
 - Bedeutende Querschnitte des Strassenraums (inkl. Anordnung der Verkehrsträger und Bepflanzung) und der Aufenthaltsräume 1:100 («von Fassade zu Fassade»)
 - Zum Verständnis notwendige Veränderungen des Terrains in Schnitten
 - Erläuterungen mit den wesentlichen Aussagen des Städtebaus, der Landschaftsarchitektur, der Verkehrsplanung (inkl. Verkehrsregime) und der Sozialraumplanung

6.7. Schlussbesprechung «Nutzungskonzept»

An der dritten Veranstaltung findet die Schlusspräsentation mit Beurteilung des abgegebenen Ergebnisses statt. Die Teams präsentieren dem Beurteilungsgremium, den Fachexperten und den beiden anderen Teams ihr überarbeitetes Nutzungskonzept und stellen die wichtigsten Erkenntnisse vor.

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

Folgende Abgaben werden von den drei Teams erwartet (Abgabeform gemäss Ziff. 7).

- Kommunikation der Leitidee und Vermittlung der Gesamtvision:
 - Zugängliche Veranschaulichung des Nutzungskonzepts, der Schlüsselstellen und der Fokusthemen mittels Pläne und 3D-Modell sowie zum Beispiel Bildern, Storyboards, Moodboard, User Stories, etc.
 - 3-4 Visualisierungen/Bilder zur Vermittlung der Potenziale in der Entwicklung des Bahnhofgebiets. Darstellung Frei
- Vermittlung des Nutzungskonzeptes:
 - Übersichtsplan Nutzungskonzept 1:1'000 (Masse Perimeter: ca. 800 x 600 m) (Bauliche Potenziale, öffentliche Nutzungen, Freiräume und Mobilität)
 - Bedeutungsplan der öffentlichen Räume mit Veranschaulichung von räumlichen Qualitäten, Funktionen und Vernetzungen 1:1'000

- Darstellung und Hierarchisierung der Verkehrsnetze (Fuss- und Veloverkehr, ÖV, MIV inkl. Anlieferung) und Parkierung (öffentlich, Taxi, Sharingstationen) 1:1'000
 - Darstellung und numerischer Nachweis der Parkplätze für Auto und Velo (Schema), inkl. Parkierungskonzept.
 - Angaben zur Priorisierung, Etappierung und Realisierbarkeit. Darstellung frei
- Programmentwurf für den öffentlichen Raum:
- Detailpläne zu Aufenthalts- und Potenzialräumen 1:500/1:200 (Darstellung der Aussenraumnutzungen, Wegführungen und Abstellplätze)
 - Bedeutende Querschnitte des Strassenraums (inkl. Anordnung der Verkehrsträger und Bepflanzung) und der Aufenthaltsräume 1:100 («von Fassade zu Fassade»)
 - Zum Verständnis notwendige Veränderungen des Terrains in Schnitten
 - Erläuterungen mit den wesentlichen Aussagen des Städtebaus, der Landschaftsarchitektur (inkl. Regenwasser- und Bodenmanagement), der Verkehrsplanung (inkl. Verkehrsregime) und der Sozialraumplanung
- Qualitative Nachweise (Separat auf Din A4):
- Es ist ein tabellarischer Nachweis der Stellplätze für Autos, Taxi, Kiss&Ride und Velo vorzubringen [Planungsgrundlage m].

6.8. Schlussabgabe

Die Teams geben auf schriftlichem Weg die überarbeiteten/bereinigten Dokumente aus der Schlussbesprechung ab. Der Umfang entspricht der Abgabe der Schlussbesprechung. Die Schlussabgabe wird in einem Ergebnisbericht dokumentiert und vom Beurteilungsgremium gewürdigt.

6.9. Ausstellung und Publikation

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

7. Abgabe

7.1. Abgabeform

An den Werkstätten «Szenarien» und «Vision» sowie an der Schlussbesprechung «Nutzungskonzept» gelten folgende Abgabemodalitäten:

- Präsentation (pdf) im Umfang von maximal 30 Folien.
- Für die Pläne ist ausschliesslich Papier im Format DIN A0 quer zu verwenden. Inklusive Erläuterungsbericht sind maximal 6 Blätter für die Werkstätte, resp. 10 Blätter für die Schlussbesprechung zugelassen. Alle Pläne sind auf weissem Papier dazustellen. Hochglanzoberflächen oder auf feste Materialien aufgezoogene Pläne sind nicht zulässig.
- Die Pläne sind mit einem Nordpfeil zu versehen. Sämtliche Pläne müssen gemäss Vorlage ausgerichtet sein [Planungsgrundlage m]. Sie sind bezüglich Farbwahl und Kontrast so zu gestalten, dass sie reproduzierbar sind. Der Massstab ist mittels Massstabsleiste auf den Plänen anzugeben.
- Für die Werkstatt 2 «Vision» sowie die Schlussbesprechung und Schlussabgabe ist eine planerische Darstellung der Vision (inkl. Nutzungskonzept) im digitalen Modell mit vorgegebenem Blickwinkel [Planungsgrundlage l] gefordert.
- Sämtliche Dokumente sind im Originalformat einfach ungefaltet abzugeben. Dies gilt für die Werkstätte, die Schlussbesprechung und die Schlussabgabe.
- Sämtliche Bestandteile der Abgabe und deren Verpackung sind anonymisiert und mit einem aussagekräftigen und kommunikativen Projekttitle bezeichnet abzugeben.
- Eine digitale Fassung aller abgegebenen Unterlagen (pdf und zusätzlich für die Schlussbesprechung: Situationsplan als dwg/dxf) ist beizulegen. Des Weiteren ist für jede Abgabe ein kompletter Plansatz in reproduzierbarer Qualität, massstabsfrei auf Format A3 als pdf abzugeben. Die Dateinamen sollen an erster Stelle den Projekttitle beinhalten.

7.2. Abgabetermine

Die Daten sind der Ziff. 6.1 zu entnehmen. Zusätzlich sind folgende Vorgaben zu berücksichtigen:

- Die Präsentation ist dem Verfahrenssekretariat (petra.klima@ecoptima.ch und info@ecoptima.ch) spätestens 24 Stunden vor der Werkstatt/Besprechung abzugeben. Dies gilt für beide Werkstätte wie auch für die Schlussbesprechung.
- Für die Werkstatt 1 «Szenarien» und Werkstatt 2 «Vision» erfolgt die Abgabe (Präsentation ausgenommen, vgl. oben) am Tag der Werkstatt (Abgabeform gemäss Ziff. 7.1).
- Für die Schlussbesprechung und die Schlussabgabe ist die Abgabe per Post (Poststempel, A-Post) und per E-Mail bis zum Abgabedatum (Ziff. 6.1) mit dem Vermerk «Nutzungskonzept Bahnhofgebiet Biel» an folgende Adresse zu senden:

ecoptima ag, z. H. Petra Klima
Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
E-Mail: petra.klima@ecoptima.ch und info@ecoptima.ch

8. Beurteilung

8.1. Beurteilungskriterien

Die folgenden Kriterien unterstützen das Beurteilungsgremium bei der Beurteilung des entwickelten Nutzungskonzeptes sowie in der Beauftragung der Vertiefungsthemen und -räume. Die Reihenfolge der Kriterien ist kein Hinweis auf die Prioritäten. Im Weiteren gelten die Ziele gemäss Kapitel 5 Aufgabenstellung.

Gesamtstrategie

- Qualität und Kohärenz der Gesamtvision bez. Planung, Städtebau, Freiraum, Stadtklima, sowie Mobilitäts- und Sozialräume.
- Robustheit und Elastizität des Nutzungskonzeptes mit den Leitideen und Stossrichtungen, das anpassungsfähig und bestmöglich umsetzbar ist.
- Nachvollziehbarkeit der getroffenen Interessensabwägungen.
- Konsistenz des Transformationsprozesses, der Priorisierungen und möglicher Etappierungsschritte sowie der Ausführbarkeit.

Städtebau

- Städtebauliche Qualität und Einbettung in die gebaute Umgebung und in Bezug zum Ortsbild sowie dem Zusammenspiel von Gebäuden und Freiraum.

Mobilität

- Angemessenheit und Funktionalität des Mobilitätskonzeptes mit in Wertsetzung der zentralen multimodalen Verkehrsdrehscheibe, welche den Anforderungen an eine reibungslos funktionierende Intermodalität mit optimalen Umsteigebeziehungen und Anbindungen an das umliegende Weg- und Strassennetz sowie optimalen Querungsmöglichkeiten für Fuss- und Veloverkehr Rechnung trägt.

Freiraum

- Attraktivität und Funktionalität der entsprechenden umstrukturierten und neu geschaffenen Aufenthaltsräume mit einer Diversifizierung von Begegnungs- und Aufenthaltsqualitäten.

Umwelt

- Überlegungen zur Minimierung von Auswirkungen des Klimawandels (Widerstandsfähigkeit) und zu schonendem Umgang mit Ressourcen.

Nutzungen

- Schaffung von Möglichkeiten zur Interaktion, Aneignung, Aufenthalt und Weiterentwicklung von Orten und Räumen. Dabei ist der Schnittstelle von Erdgeschossnutzungen und Freiraum besondere Beachtung zu schenken.

9. Studienunterlagen

9.1. Abgegebene Planungsgrundlagen

Die folgenden Unterlagen werden allen Teilnehmenden in elektronischer Form abgegeben:

- a. Programm Testplanung
- b. Steckbrief Städtebau
- c. Steckbrief Mobilität
- d. Steckbrief Nutzungsansprüche
- e. Grundlagedokument für öffentliches Forum I «Situationsanalyse und Prokjetbescrieb»
- f. Fotoprotokoll aus öffentlichem Forum I
- g. Fotoprotokoll aus öffentlichem Forum II
- h. Schwarzplan der Stadt Biel (pdf, dwg, vwx)
- i. Katasterplan mit Bearbeitungssperimeter (pdf, dwg, vwx)
- j. Ortophoto Ausschnitt (pdf)
- k. 3-D Modell (c4d, dwg, vwx)
- l. Vorlage Perspektive aus 3-D Modell
- m. Vorlage Ausrichtung Pläne

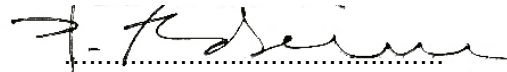
10. Genehmigung

Das Programm für die Testplanung wurde vom Beurteilungsgremium genehmigt.

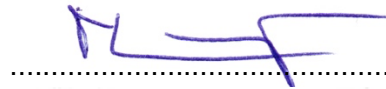
Biel, den 16. Dezember 2022

Beurteilungsgremium

Pierre Feddersen (Vorsitz)



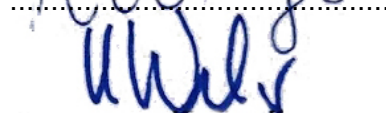
Nathalie Luyet



Nathalie Mongé



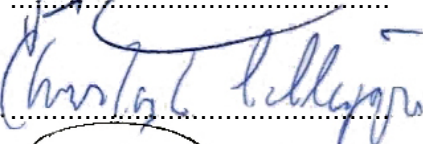
Ueli Weber



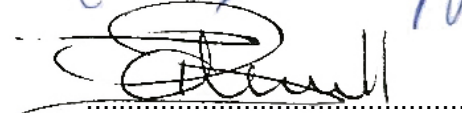
Joëlle Zimmerli



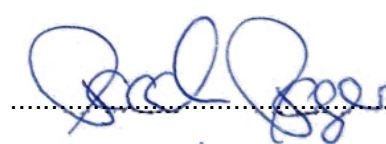
Christoph Schläppi



Florence Schmoll



Roger Racordon



Vinzenz Gurtner (Ersatz)



Arthur Stierli (Ersatz)

