

## Stadt Biel

### Situationsanalyse Bahnhofgebiet



#### Steckbrief Städtebau

Der Steckbrief besteht aus:

- Berichtteil mit Erläuterung
- Planungsgrundlagen

Stand: 16. Dezember 2022

## **Impressum**

### **Auftraggeber:**

Stadt Biel  
Stadtplanung  
Florence Schmoll  
Zentralstrasse 49  
2501 Biel-Bienne

### **Auftragnehmer:**

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern  
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81  
[www.ecoptima.ch](http://www.ecoptima.ch), [info@ecoptima.ch](mailto:info@ecoptima.ch)

### **Bearbeitung:**

Arthur Stierli, dipl. Geograf, Raumplaner FSU  
Petra Klima, Architektin M.Sc. ETH, Raumplanerin MAS ETH

*Abbildung Titelseite: Blick über das Bahnhofsgelände (Quelle: Roman Burri Fotografie)*

## **Inhalt**

<b>1. Einleitung</b>	<b>5</b>
<b>2. Ausgangslage</b>	<b>7</b>
2.1 Städtebauliche Übersicht	7
2.2 Eigentümerstrukturen	8
<b>3 Planungsinstrumente</b>	<b>9</b>
3.1 Richtplan Kanton Bern	9
3.2 AP Biel/Lyss und RGSK Biel-Seeland 2021	9
3.3 Baurechtliche Grundordnung Stadt Biel	11
3.4 ESP Masterplan Bahnhof Biel/Bienne	12
3.5 Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast	13
3.6 Planungsinstrumente Ortsbild und Denkmalpflege	16
3.6.1 ISOS	16
3.6.2 Bauinventar (BI)	20
3.6.3 Konkretisierung der Schutzziele auf Basis von ISOS und BI	23
<b>4. Projekte Hochbau</b>	<b>25</b>
4.1 BFH Neubau Campus Biel/Bienne	25
4.2 Neubau «Maison de la santé et de la prévention»	26
4.3 Ehemaliges Expo-Gelände	27
4.4 A5 Westast Biel	28
<b>5. Fazit Städtebau</b>	<b>30</b>
<b>Grundlagenverzeichnis</b>	<b>31</b>
<b>Anhang</b>	<b>34</b>



## 1. Einleitung

Projektkontext	Die Stadt Biel nimmt die Neubepanung des Bahnhofgebiets in Angriff und setzt hierfür auf einen mehrstufigen Planungsprozess mit starker Einbindung aller relevanten Stakeholder. Bis Ende 2023 soll eine fundierte Analyse und Bedürfnisaufnahme in Bezug auf das Bahnhofgebiet sowie eine Testplanung mit öffentlicher Mitwirkung erfolgen. Aus den Arbeiten wird schliesslich ein Planungskonzept resultieren, das als Basis für die Entwicklung und Umsetzung konkreter Transformationsprojekte (wie beispielsweise die Neukonzeption des Bahnhofplatzes) dient.
Perimeter	Das Bahnhofsgebiet ist ein Bindeglied zwischen dem Schwerpunkt der Stadt Biel im Norden und den Entwicklungsräumen zum See sowie der südlichen Agglomeration (Nidau). Der Perimeter bezieht alle Seiten des Bahnhofes mitein und erstreckt sich vom Guisan-Platz bis zum Guido-Müller-Platz.



Abb. 1 Perimeter Bahnhofgebiet Biel (Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage Amtliche Vermessung, 2020)

Ziel und Zweck	Die Erstellung dreier Steckbriefe aufgeteilt in die Themenfelder Städtebau, Mobilität und Nutzungsansprüche dient der Schaffung einer Übersicht der Rahmenbedingungen im Bahnhofgebiet, da diesen Raum verschiedene Planungen tangieren. Alle drei Steckbriefe stellen eine Grundlage für die Testplanung «Nutzungskonzept Bahnhofgebiet» dar.
----------------	--

Aufbau	Die Steckbriefe behandeln zu berücksichtigende Dokumente, aufgeteilt in die Kapitel Ausgangslage, Planungsinstrumente, Projekte. Im Anhang werden die Beschriebe kartografisch verortet.
Bedeutung	<p>Je Kapitel wird jeweils eine Grundlage erläutert, eingeordnet und es wird tabellarisch auf massgebend zu berücksichtigende Teilaspekte verwiesen. Inhalten und Festlegungen, die wesentlich zur Lösungsfindung beitragen, werden Relevanzen zugeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– sehr hoch: Abweichung nicht möglich</li><li>– hoch: Abweichung nur mit fundierter Begründung und Ersatz möglich</li><li>– mittel: Begründete Abweichung mit Ersatz möglich</li><li>– gering: zur Kenntnis nehmen</li></ul> <p>Abhängigkeiten verweisen auf weiterführende Dokumente, welche die im jeweiligen Kapitel behandelte Grundlage beeinflussen.</p> <p>Je Kapitel wird auf weiterführende Informationen verwiesen. Hyperlinks führen auf Internetadressen; Planungsgrundlagen sind Teil der abgegebenen Unterlagen. Dem Steckbrief Städtebau liegen folgende Planungsgrundlagen bei:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– b.1.1 Übersichtsplan Steckbrief Städtebau</li><li>– b.2.1 Städtebauliche Übersicht</li><li>– b.2.2 Eigentümerstrukturen</li><li>– b.3.4 ESP Masterplan Bahnhof Biel/Bienne</li><li>– b.3.5 Städtebauliche Begeleitplanung A5 Westast</li><li>– b.4.1 Harmonisierungskonzept Bahnhof Süd</li><li>– b.4.2 Programm Studienauftrag</li></ul>

–

## 2. Ausgangslage

### 2.1 Städtebauliche Übersicht

#### Ausgangslage

Der Bericht «Städtebauliche Übersicht» ordnet das heutige Stadtbild von Biel über einen Rück- und Ausblick ein. Entsprechend veranschaulicht das Dokument die historische Siedlungsentwicklung von Biel. Darauf aufbauend wird das heutige Stadtgefüge, unterteilt in den öffentlichen Raum und in Bebauungsstrukturen, umfassend analysiert und es werden Gesetzmässigkeiten für ein auf die Zukunft gerichtetes Bild der Stadt Biel abgeleitet. Die formulierten Stossrichtungen werden in zwei dazugehörigen Karten, unterteilt in die Schwerpunkte «öffentlicher Raum» und «Bebauung», verortet. Des Weiteren werden im Bericht vorhandene Konzepte und Projekte eingeordnet.

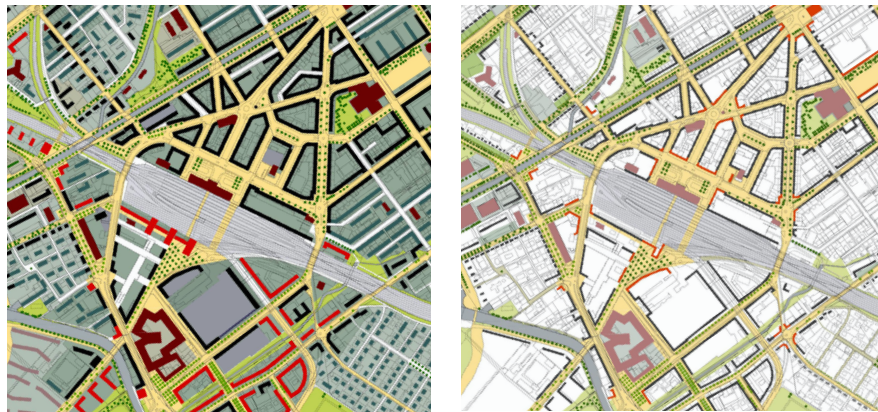


Abb. 2 Ausschnitt Karten Städtebauliche Übersicht; links: Bebauung; rechts: öffentlicher Raum (haag hähnle raumplanung städtebau, 2019)

#### Wirkung

Der Bericht «Städtebauliche Übersicht» vermittelt ein Verständnis für das heutige Stadtgefüge und ordnet Entwicklungsperspektiven ein. Als Essenz werden diese Erkenntnisse kartografisch aufgearbeitet. Die städtebauliche Übersicht ist als Orientierungsrahmen für die räumliche Stadtentwicklung zu verstehen. Im Dokument werden folgende Inhalte behandelt:

- Kap. 2.1: Veranschaulichung der Siedlungsentwicklung im Rückblick.
- Kap. 2.2–2.4: Einordnung von Aufbau und Struktur des heutigen Stadtraums unterteilt in öffentlichen Raum und Bebauung.
- Kap. 3: Einbettung des heutigen Stadtgefüges in den Kontext von Planungsstrategien auf Ebene Stadt, Agglomeration und Region. Darauf aufbauend abgeleitete Schlussfolgerungen und Herausforderungen.
- Kap. 4: Verfassung eines städtebaulichen Dispositivs, das städtebauliche Perspektiven aus dem Bestand ableitet. Mit folgenden Aussagen:
  - Interpretation des räumlichen Aufbaus des Stadtkörpers
  - städtebauliche Grundsätze
  - Grundzüge der räumlichen Entwicklung
- Kap. 5–7: Verfassung von Übersichtskarten «öffentlicher Raum» und «Bebauung» (Abb. 2) mit jeweils textlichen Erläuterungen als Grundlage für weitere und vertiefte Entwicklungen städtebaulicher Konzepte.
- Kap. 8: Ausblick und Anmerkungen zu ausgewählten Themen

Massgebend zu berücksichtigen

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– Stossrichtungen öffentlicher Raum (Kap. 6.1; Karte städtebauliche Übersicht öffentlicher Raum)	mittel
– Stossrichtungen Bebauung (Kap. 7.1; Karte städtebauliche Übersicht Bebauung)	mittel
<b>Abhängigkeiten</b>	
– Der Bericht ist eine Grundlage zur räumlichen Stadtentwicklung.	
<b>Weiterführende Informationen</b>	
– Planungsgrundlage b.2.1 (Städtebauliche Übersicht)	

## 2.2 Eigentümerstrukturen

Ausgangslage

Im Betrachtungsperimeter ist die öffentliche Hand die grösste Eigentümerin. Auch die SBB besitzen mit den Gleisanlagen und dem Bahnhofsgebäude relevante Flächen im Bahnhofgebiet. Das Grundeigentum der Stadt Biel und des Kantons ist in der Grundlagenkarte im Anhang gemustert gekennzeichnet. Ein grösseres zusammenhängendes Gebiet im Besitz der Stadt Biel erstreckt sich vom Robert-Walser-Platz und der Marcelin-Chipot-Strasse entlang bis zur Ländtestrasse. Weiteres Grundeigentum der Stadt/ des Kantons befindet sich in unmittelbarer Nähe des Bahntrassees. Im restlichen Gebiet ist die Eigentümerstruktur sehr heterogen und grössere zusammenhängende Flächen sind kaum vorhanden. Dies widerspiegelt sich in den kleingliedrig verteilten Erdgeschossnutzungen (vgl. Stadt Biel 2020).

Städtebauliche Relevanz

Nördlich der Bahngleise sind die Eigentümerstrukturen im Bahnhofgebiet sehr heterogen. Südlich der Bahngleise sind grössere Parzellen in öffentlichem Besitz. Durch das örtliche Grundeigentum hat die Stadt/der Kanton ein hohes Steuerungspotential in diesem Gebiet. Die meisten Grundstücke sind im Baurecht abgetreten worden und stehen daher nicht unmittelbar zur Verfügung. Des Weiteren ist bei den Parzellen im öffentlichen Besitz zwischen Verwaltungs- und Finanzvermögen zu unterscheiden.

Massgebend zu berücksichtigen

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– «Übersichtsplan Grundeigentümer»	hoch
– Erhebung der Erdgeschoss-Nutzungen vom 29.07.2020 (Übersichtsplan und Fotodokumentation)	mittel
<b>Abhängigkeiten</b>	
– ESP Masterplan Bahnhof Biel/Bienne (Kap. 3.5)	
<b>Weiterführende Informationen</b>	
– Planungsgrundlage b.2.2 (Eigentümerstrukturen)	



### 3. Planungsinstrumente

#### 3.1 Richtplan Kanton Bern

Ausgangslage

Der südliche Teil des Bahnhofgebietes gilt nach kantonalem Richtplan als Entwicklungsschwerpunkt (vgl. Kap. 3.4). Weiter werden den realisierten «Swiss Innovation Park (SIP)» und das Projekt «Campus der Berner Fachhochschule Biel/Bienne» (Inbetriebnahme voraussichtlich 2029) im Richtplan aufgeführt.

Der kantonale Richtplan legt das Ziel fest, eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen anzustreben, wobei das Ortsbild als wichtige Komponente der Siedlungsqualität wahrgenommen und im Zusammenspiel mit anderen Themen aus Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft in Planungs- und Bauprozessen berücksichtigt werden soll.

Wirkung

Der Richtplan Kanton Bern ist behördenverbindlich.

Massgebend zu berücksichtigen

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung Masterplan Bahnhof Biel/Bienne (Massnahme C_04 vom Kant. Richtplan)	mittel
– Campus Berner Fachhochschule Biel/Bienne (Massnahme C_26 vom Kant. Richtplan)	mittel
– Ortsbilder erhalten, aufwerten und entwickeln (Massnahme D_10 vom Kant. Richtplan)	mittel
Abhängigkeiten	
– ESP Masterplan Bahnhof Biel/Bienne (Kap. 3.5)	
– ISOS, kantonales Bauinventar	
Weiterführende Informationen	
– Kantonaler Richtplan Bern: <a href="https://www.raumplanung.dij.be.ch/de/start/kantonaler-richtplan.html">https://www.raumplanung.dij.be.ch/de/start/kantonaler-richtplan.html</a>	
– Geoportal des Kantons Bern: <a href="https://www.map.apps.be.ch/pub/synserver?project=a42pub_ris&amp;statedID=1a6ca364-2149-495f-a363-9e345e9214bb">https://www.map.apps.be.ch/pub/synserver?project=a42pub_ris&amp;statedID=1a6ca364-2149-495f-a363-9e345e9214bb</a>	

#### 3.2 AP Biel/Lyss und RGSK Biel-Seeland 2021

Ausgangslage

Gemäss RGSK Biel-Seeland und Agglomerationsprogramm Biel/Lyss (AP) ist das Bahnhofgebiet Teil des Agglomerationskerns, welcher als ein dicht genutzter STtdtraum mit hoher Qualität umschrieben wird. Das Gebiet zwischen den beiden Altstädten von Biel und Nidau gilt als «Kantonales Zentrum Biel» und hat eine zentrale Versorgungsfunktion für die gesamte

Region. Des Weiteren haben für die Strukturierung des Stadtraums die Frei- und Grünflächen entlang der Gewässer (Seeufer, Schüssarme usw.) einen hohen Stellenwert.

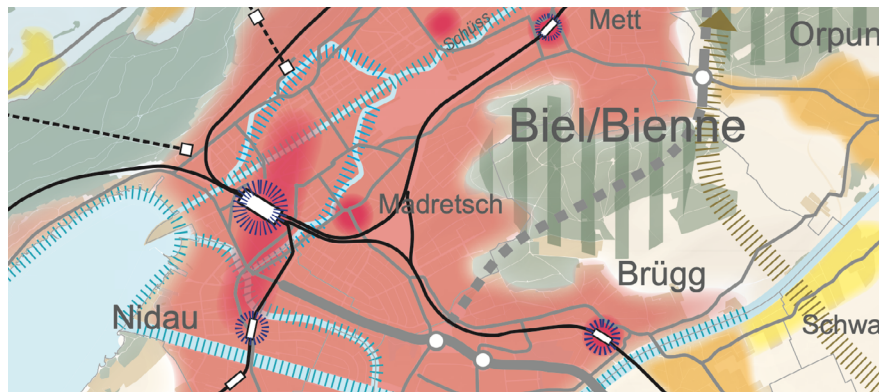


Abb. 3 Ausschnitt Karte 4.1 Zukunftsbild (Quelle: Kartenband Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation)

Wirkung

DRGSK und AP dienen einer koordinierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und soll gestützt auf Analysen und Handlungsbedarfsabklärungen Massnahmen zur Verbesserung der Attraktivität der Siedlungsräume beitragen. Die strategischen Elemente, das Zielbild sowie die hergeleiteten Massnahmen sind behördenverbindlich.

Massgebend zu berücksichtigen

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– Neugestaltung Bahnhofplatz (Massnahme Nr. 4.023 aus dem AP 4. Generation)	hoch
– Neugestaltung Bahnhofstrasse (unterer Teil) (Massnahme Nr. 4.022 aus dem AP 4. Generation))	hoch
– Personenunterführung Ost Bahnhof Biel (Massnahme Nr. 4.101 aus dem AP 4. Generation)	hoch
– Aufwertung Strassenraum: Gestaltung Johann-Aberli-Strasse (Massnahme Nr. 4.015 aus dem AP 4. Generation)	hoch
– Regionaler Arbeitsschwerpunkt	mittel
<b>Abhängigkeiten</b>	
– Machbarkeitsstudie Bahnhofspassage Ost (Steckbrief Mobilität Kap. 4.2)	
– Stand laufender Projekte Hochbau (Kap. 4)	
<b>Weiterführende Informationen</b>	
– Bericht, Massnahmen, Kartenband: <a href="https://www.seeland-biel-bienne.ch/themen/raumplanung-und-verkehr/agglomerationsprogramm/agglomerationsprogramm-4-generation/">https://www.seeland-biel-bienne.ch/themen/raumplanung-und-verkehr/agglomerationsprogramm/agglomerationsprogramm-4-generation/</a>	
– Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK): <a href="https://www.seeland-biel-bienne.ch/themen/raumplanung-und-verkehr/regionales-gesamtverkehrs-und-siedlungskonzept-rgsk/">https://www.seeland-biel-bienne.ch/themen/raumplanung-und-verkehr/regionales-gesamtverkehrs-und-siedlungskonzept-rgsk/</a>	

### 3.3 Baurechtliche Grundordnung Stadt Biel

**Ausgangslage** Die baurechtliche Grundordnung der Stadt Biel ist gegliedert in Baureglement, Bauverordnung und Baulinienreglement mit dazugehörigen Zonenplänen und Baulinienplan. Für die Planung von hohen Häusern (>30 m) gelten die Leitlinien des Hochhauskonzeptes. Der Teilperimeter südlich des Bahnhofs ist grösstenteils mit Zonen mit Planungspflicht (ZPP) geregelt. Für diese gelten spezifische Bestimmungen. Nördlich an den Bahnhofplatz (Uraniaplatz-Bahnhofplatz-Kopfgebäude Ost-Hausreihe Süd Verresiusstrasse-Verresiusplatz) grenzt der „Besondere Gestaltungsperimeter“ „Bahnhofquartier“. Der Bahnhofplatz per se ist dem öffentlichen Verkehrsraum zugeordnet und das Gleisareal unterliegt den Vorgaben der Eisenbahngesetzgebung.

**Wirkung** Die Zonenrechtlichen Bestimmungen der Stadt Biel sind aktuell. Einzelne ZPPs im Gebiet südlich des Bahnhofs sind mit Überbauungsordnungen weiter spezifiziert.

**Massgebend zu berücksichtigen**

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– ZPP 8.5 Kerngebiet Masterplan (Bestandteil Masterplan)	hoch
– ZPP 8.6 A5-Anschluss Salzhausstrasse (Bestandteil Masterplan)	gering
– Besonderer Gestaltungsperimeter Bahnhofquartier	hoch
– Überbauungsordnung Kerngebiet Masterplan Nr. 2 (Stadt Biel 2013)	sehr hoch
– Überbauungsordnung Kerngebiet Masterplan Nr. 1 (Stadt Biel 2016)	sehr hoch
<b>Abhängigkeiten</b>	
– ESP Masterplan Bahnhof Biel/Bienne (Kap. 3.5)	
– Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast Biel (Kap 3.6)	
– Stand laufender Projekte Hochbau (Kap. 4)	
– In den ZPP wird zum Teil auf die Planung A5 Westast verwiesen. Vom Vorhaben ist man aber inzwischen abgekommen (Kap. 3.7).	
<b>Weiterführende Informationen</b>	
– Baurechtliche Grundordnung der Stadt Biel: <a href="http://gis.biel-bienne.ch/data/indexd.html">http://gis.biel-bienne.ch/data/indexd.html</a>	
– Baureglement, Bauverordnung, Baulinienreglement der Stadt Biel: <a href="http://www.biel-bienne.ch/planung_stadtraum">http://www.biel-bienne.ch/planung_stadtraum</a>	

### 3.4 ESP Masterplan Bahnhof Biel

#### Ausgangslage

Der ESP Masterplan Bahnhof Biel umfasst vorwiegend den südlich des Bahnhofs gelegenen Bereich (kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP) für Dienstleistungsnutzungen). Absicht war eine Gesamtbetrachtung des südlichen Bahnhofzugangs, welcher im Zuge der Expo.02 als Direktverbindung zum Seebecken entstanden ist.

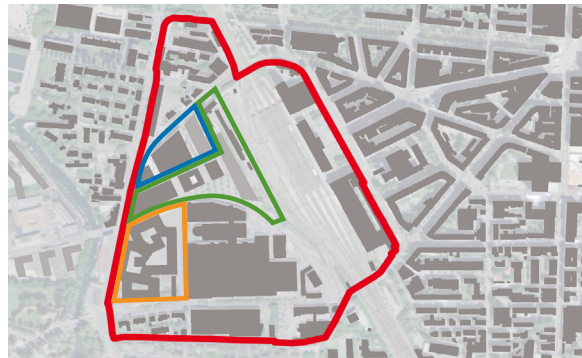


Abb. 4 rot: Perimeter Masterplan; grün: Kerngebiet 1; blau: Kerngebiet 2; orange: Feldschlössli-Areal (Quelle: Stadt Biel 2018)

#### Stand Projekte

Für eine bessere Anbindung an den Bahnhof und an die Innenstadt sind u.a. eine Aufwertung der Langsamverkehrsverbindungen Bahnhof-See via Robert-Walser-Platz, sowie über die Johann-Aberli-Strasse in Richtung Nidau/Weidteile geplant.

Aufgeteilt in die Kerngebiete 1, 2 und Feldschlössliareal (siehe Abb. 4), wurden in Teilen des Masterplangebiets Überbauungsvorschriften formuliert. Auf den definierten Hochbau- und Erschliessungssektoren wurden bereits Projekte realisiert:

- Kerngebiet 1 Sektor 1 (KG1, S1): SIP (Swiss Innovation Park)
- Kerngebiet 1 Sektor 2 (KG1, S2): BFB - Bildung Formation Biel-Bienne
- Kerngebiet 1 Sektor 3 (KG1, S3): Communication Center
- Kerngebiet 2 Sektor 1 (KG2, S1): Erweiterung Residenz Au Lac
- Kerngebiet 2 Sektor 2 (KG2, S2): Residenz Au Lac (Alterswohnen)

Weitere Projekte sind noch in Planung:

- Feldschlössli-Areal (Abb. 10, Nr.1): Campus Biel/Bienne (vgl. Kap. 4.1)
- Kerngebiet 2 Baufeld 3 (Abb. 10: Nr. 4): Haus der Gesundheit und Prävention (vgl. Kap. 4.2)

Es gibt noch zwei Gebiete mit Transformationspotential (Abb. 10, Nr. 3 und 5, wobei der Perimeter 5 sich in Richtung der Salzhausstrasse noch erweitern könnte):

- Auf dem Bahnhofparking nördlich des Bahnhofs besteht ein Aufstockungspotential von bis zu schätzungsweise 7'000-12'000 m<sup>2</sup> GfO.
- Entlang der Südseite der Bahngleise liegt das Baufeld Bahndamm. Dessen Beplanung war vom Westastprojekt abhängig, das inzwischen abgebrochen wurde. Somit sind auf der Parzelle Transformationen möglich.

Wirkung

Gestützt darauf wurden die planungsrechtlichen Instrumente mit den verschiedenen Zonen mit Planungspflicht und darauf einzelne UeOs erlassen (vgl. Kap. 3.3 Baurechtliche Grundordnung der Stadt Biel).

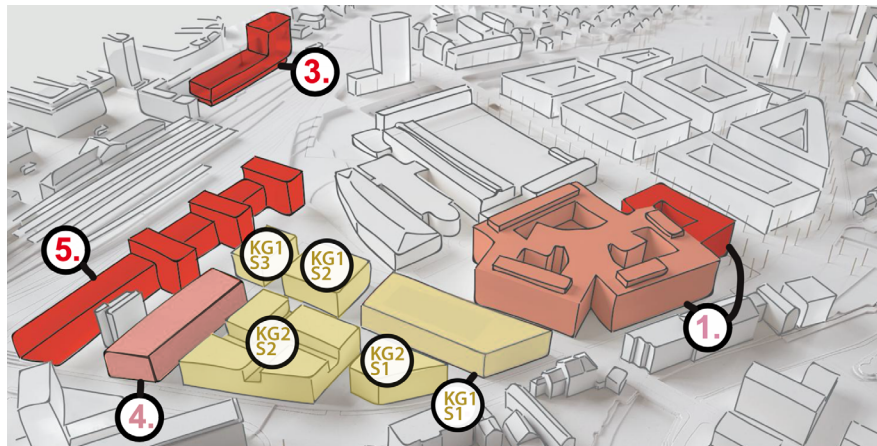


Abb. 5 Axonometrie Masterplan mit Baufeldern: 1. BFH Campus Biel/Bienne; 3. Aufstockung Bahnhofparking; 4. «Baufeld 3 Kerngebiet Masterplan Nr. 2»; 5. Baufeld Bahndamm; gelb: umgesetzte Projekte. Achtung: die Darstellung der grauen Blockrandbebauungen ist überholt, da diese vom Projekt A5-Westast ausgeht. In diesem Bereich gilt der Ist-Zustand. (Quelle: Stadt Biel 2018, überarbeitet)

Massgebend zu berücksichtigen

Abhängigkeiten
– Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast Biel (Kap 3.6)
– Stand laufender Projekte Hochbau (Kap. 4)
– Überbauungsordnung Kerngebiet Masterplan Nr. 2 (Stadt Biel 2013)
– Überbauungsordnung Kerngebiet Masterplan Nr. 1 (Stadt Biel 2016)
Weiterführende Informationen
– Planungsgrundlage b.3.4 (ESP MasterplanBahnhof Biel/Bienne)

### 3.5 Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast

Ausgangslage

Die städtebauliche Begleitplanung des Westastes der Autobahn A5 bezweckte die Integration der Verkehrsinfrastrukturen in die Stadtstruktur und die Neuordnung der tangierten Gebiete.

Wirkung

Da das Ausführungsprojekt A5 Westast abgebrochen worden ist, wurde die städtebauliche Begleitplanung nicht weiterverfolgt. Die Grundzüge der angestrebten städtebaulichen Entwicklung haben weiterhin eine gewisse Relevanz.



Abb. 6 Skizze zur Eingliederung des Planungsgebietes in den Stadtkörper, Realisierungshorizont 2050/2060 (Quelle: Städtebauliches Entwicklungskonzept A5-Westast, 2016)

Teilgebiet Bahnhof Süd

Für das Teilgebiet Bahnhof Süd wird eine durch die zentrale Lage begründete dichte Nutzung des südlichen Bahnhofbereichs angestrebt. Es bestehen hohe Ansprüche an die an den Gleiskörper anschliessenden Hochbauten, sowie an die Qualität, Attraktivität und Nutzbarkeit der öffentlichen Räume.

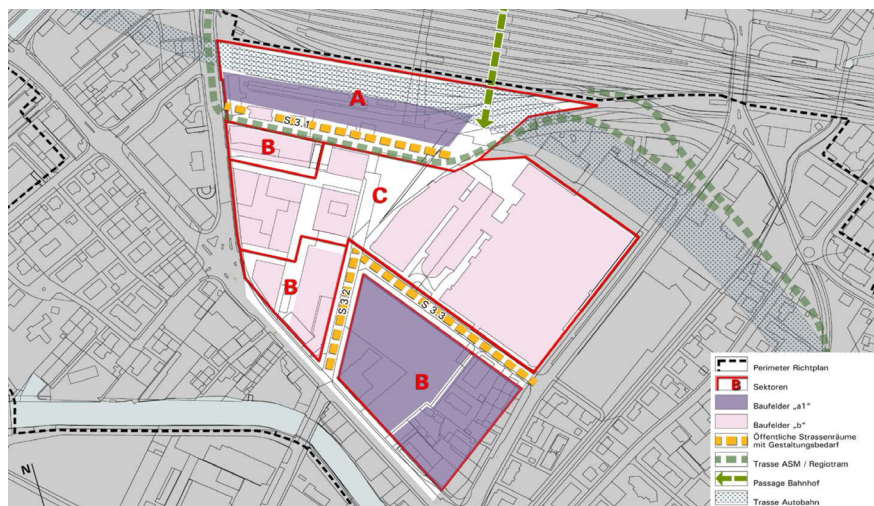


Abb. 7 Teilgebiet Bahnhof Süd aus der städtebaulichen Begleitplanung A5 Westast, Richtplan (Quelle: Stadt Biel u. Nidau 2014)

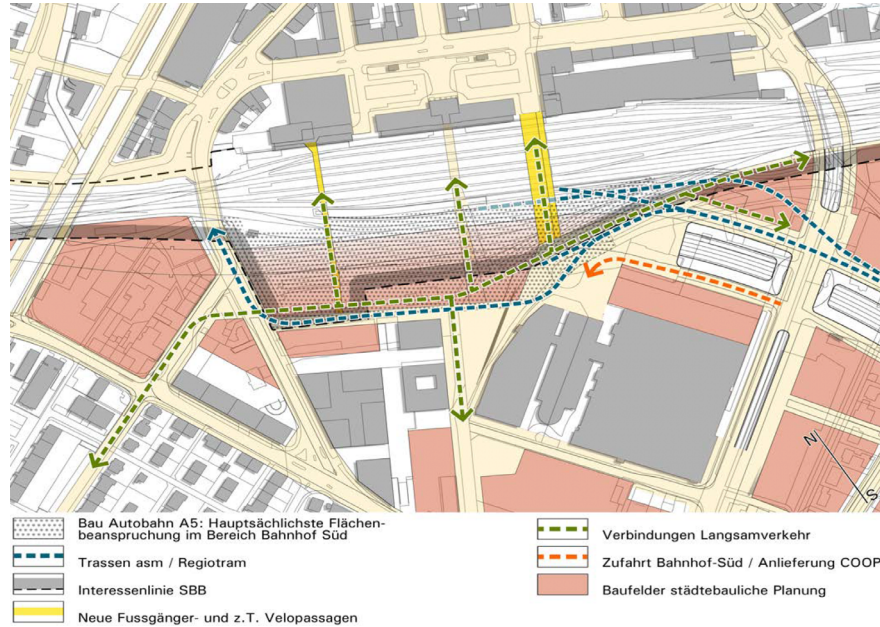


Abb. 8 Teilgebietskonzept Bahnhof Süd aus der städtebaulichen Begleitplanung A5 Westast (Quelle: Stadt Biel u. Nidau 2016)

Teilgebiet Ländtestrasse

Für das Teilgebiet der Ländtestrasse wurde unter der Prämisse der städtebaulichen Integration der Autobahn eine räumliche und funktionelle Neustrukturierung sowie Verdichtung des Gebietes unter Beachtung ortsbildrelevanter und denkmalpflegerischer Anforderungen erarbeitet. Der Anspruch an die Aufwertung der öffentlichen Plätze und Strassenräume ist immer noch aktuell.

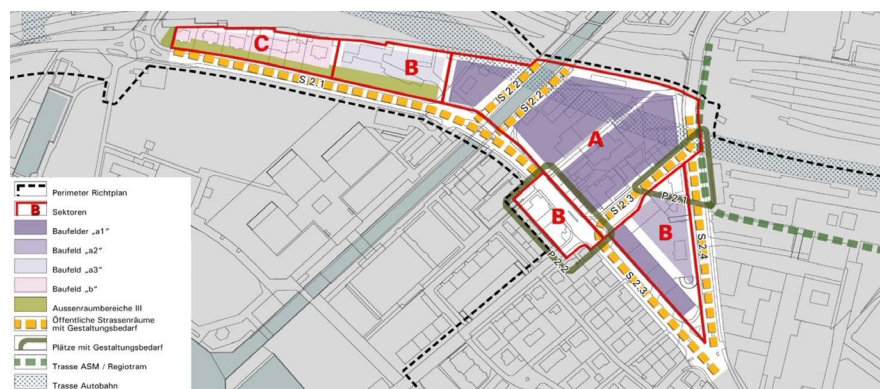


Abb. 9 Teilgebiet Ländtestrasse aus der städtebaulichen Begleitplanung A5 Westast, Richtplan (Quelle: Stadt Biel u. Nidau 2014)

Massgebend zu berücksichtigen

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– Festlegung Teilgebiet Bahnhof Süd	mittel
– Festlegung Teilgebiet Ländtestrasse	mittel
– Festlegung Teilgebiet Seequartier	mittel
– Festlegung Bienne Centre	gering
Abhängigkeiten	
– ESP Masterplan Bahnhof Biel/Bienne (Kap. 3.6)	
– Stand laufender Projekte Hochbau (Kap. 4)	
– Dialogprozess Westast Biel (Kap. 3.7)	
– In der städtebaulichen Begleitplanung wurden Bestimmungen zur Integration des A5 Westastes in die Stadtstruktur definiert. Diese haben keine Gültigkeit mehr, da das Vorhaben eingestellt wurde (Kap. 3.7).	
Weiterführende Informationen	
– Planungsgrundlage b.3.5 (Städtebauliche Begeleitplanung A5 Westast)	

### 3.6 Planungsinstrumente Ortsbild und Denkmalpflege

#### 3.6.1 Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)

Ausgangslage

Die Stadt Biel ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS bzw. in der zugehörigen Verordnung in der Siedlungskategorie Stadt aufgeführt. Durch die Aufnahme eines Ortsbildes ins ISOS wird dargetan, dass es in besonderem Masse die ungeschmälerte Erhaltung, jedenfalls aber die grösstmögliche Schonung verdient.

Wirkung

Das ISOS ist ein Grundlageninstrument, das den Behörden des Ortsbildschutzes, der Denkmalpflege und des Bau- und Planungswesens hilft, baukulturelle Werte zu erkennen und langfristig zu entwickeln. Das ISOS erfasst und bewertet nicht Einzelbauten, sondern Siedlungen in ihrer Gesamtheit: Ortsbilder umfassen sowohl bebaute Bereiche mitsamt Strassen, Plätzen und Zwischenräumen als auch nicht bebaute, mit der Bebauung in einem räumlichen Zusammenhang stehende Bereiche. Die Ortsbilder selbst sind in Ortsbildteile – in Perimeter, die bebaute oder nicht bebaute Bereiche, einzelne Bauten oder Teile von Bauten umfassen – aufgeteilt.

Bei der Erfassung und Bewertung der Ortsbilder werden einerseits die Qualitäten des Ortsbildes geprüft, andererseits werden die Ortsbilder systematisch mit allen Ortsbildern derselben Siedlungskategorie aus der gleichen Region/aus dem gleichen Kanton verglichen. Der Aufnahmeprozess erfolgt anhand der Hauptkriterien «Lagequalitäten», «räumliche Qualitäten» und «architekturhistorische Qualitäten». Als Nebenkriterien



können «archäologische», «geschichtliche» oder «volkskundliche» Werte den Gesamtwert eines Ortsbildes beeinflussen. Auch der Erhaltungszustand wird in der Prüfung mitberücksichtigt.

Das ISOS unterscheidet zwei Ausprägungen von Ortsbildteilen: Erhaltenswerte «Ortsbildteile mit Eigenwert» sind gestützt auf die Bewertung einem von drei «Erhaltungszielen» zugewiesen. Sensible Bereiche gelten als «Ortsbildteile mit Beziehungswert». Es handelt sich um Ortsbildteile, die in unmittelbarer Nachbarschaft zu einem erhaltenswerten Ortsbildteil liegen. Letzteren ist kein Erhaltungsziel zugewiesen. In ihnen sind negative Einwirkungen auf die Ortsbildteile mit Eigenwert zu vermeiden.

Bei Bundesaufgaben entfaltet das ISOS eine unmittelbare (Schutz-)Wirkung; Kantone und Gemeinden haben das ISOS bei der Erarbeitung ihrer entsprechenden Planungen zu berücksichtigen. Da Eisenbahnrecht und Agglomerationsprogramme zum Tragen kommen, können beim Vorhaben Bundesaufgaben nicht ausgeschlossen werden; daher ist mit einer unmittelbaren Wirkung des ISOS zu rechnen. Entsprechend sind die konkretisierten Schutzziele von den eidgenössischen Kommissionen für Denkmalpflege bzw. Natur- und Heimatschutz frühzeitig zu prüfen und allenfalls zu ergänzen.

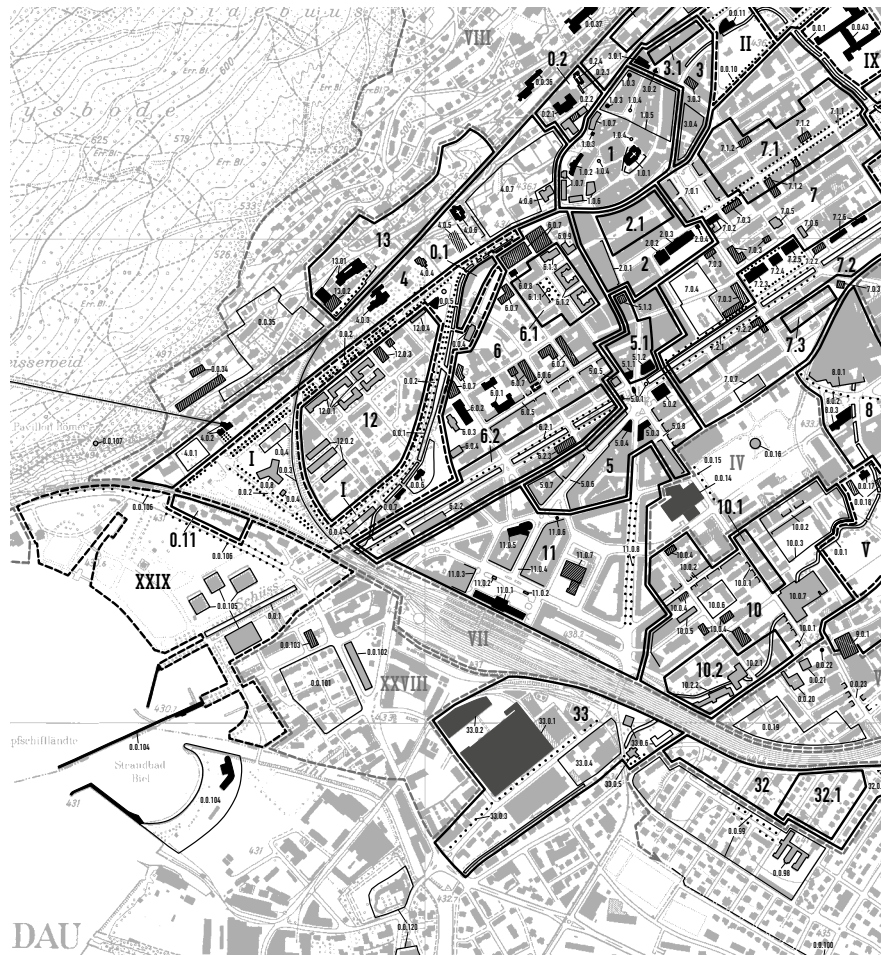


Abb. 10 Ausschnitt aus dem ISOS Biel-Bienne (Quelle: ISOS, 1993)

Im Planungssperimeter Bahnhofgebiet Biel sind nachfolgend beschriebene Ortsbildteile betroffen:

**a. Ortsbildteil (OT) Gebiet G 11: «Neues Bahnhofquartier, angelegt nach Bebauungsplan von 1930»**

Beim G 11 handelt es sich um einen OT mit Eigenwert. Das ISOS stuft die räumlichen und architekturhistorischen Qualitäten des G 11 sehr hoch ein und schreibt ihm eine ebenfalls sehr hohe Bedeutung für das Ortsbild zu. In der Beschreibung hält das ISOS fest, dass das in den Zwanzigerjahren angelegte und ab 1930 bebaute Bahnhofquartier zweifellos «zu den hervorragendsten und grosszügigsten Leistungen des Städtebaus in der Schweiz gehört». Aufgrund dieser hohen Bewertung postuliert das ISOS für das G 11 das höchste Erhaltungsziel «A». «A» bedeutet, «Erhalten der Substanz», «alle Bauten, Anlageteile und Freiräume integral erhalten und bestehende Beeinträchtigungen beseitigen».

Im G 11 bezeichnet das ISOS weitere OT und verweist auf spezifische Elemente oder Phänomene:

- OT Einzelelement E 11.0.1 «Bahnhofgebäude, spätklassizistisch, eröffnet 1923». Für das Bahnhofsgebäude fordert das ISOS das Erhaltungsziel «A».
- OT E 11.0.5 «Volkshaus, hochragender Klinkerbau, 1932 (Arch. Ed. Lanz), Wahrzeichen des Roten Biels». Für das Volkshaus fordert das ISOS das Erhaltungsziel «A».
- OT E 11.0.6 «Wartehäuschen auf General-Guisan-Platz, verglaste Betonpflanzung, 1929». Für das Wartehäuschen am General-Guisan-Platz fordert das ISOS das Erhaltungsziel «A».
- OT E 11.0.8 «Allee an Murtenstrasse, alte Ausfallachse». Für die Allee an der Murtenstrasse fordert das ISOS das Erhaltungsziel «A».
- Hinweis H 11.0.2 «Zwei Wartehäuschen auf Bahnhofplatz, erb. 1927, erneuert 1995». Ohne Erhaltungsziel.
- H 11.0.3 «Hauptpost, 1927–31, mit Erweiterungen». Ohne Erhaltungsziel.
- H 11.0.4 «Bahnhofachse, einheitlich bebaut». Ohne Erhaltungsziel.
- H 11.0.7 «Hochhaus mit Kino 'Palace', 1957–60, in Stellung und Volumen vom Quartierplan abweichend». Ohne Erhaltungsziel.

**b. Ortsbildteile (OT) U-Zo VII «Geleise SBB, Einschnitte und Brücken» und U-Zo XXVIII «Ungeordnet überbauter Strandboden zwischen Bahndamm, Hafen und Nidau»**

An das G 11 grenzt im Südwesten der in der Umgebungszone U-Zo VII zusammengefasste OT «Geleise SBB, Einschnitte und Brücken». Gemäss ISOS (und neuer VISOS) handelt es sich um einen OT mit Beziehungswert und weist daher kein Erhaltungsziel auf.

Weiter im Südwesten in Richtung Zihl folgt der an den Gleiskörper andockende OT Umgebungszone U-Zo XXVIII «Ungeordnet überbauter Strandboden zwischen Bahndamm, Hafen und Nidau». Es handelt sich um einen OT mit Beziehungswert, der daher kein Erhaltungsziel aufweist.

**c. Ortsbildteil (OT) Gebiet G 33 «Industriegebiet jenseits des Bahnhofs»**  
Südöstlich der OT U-Zo VII und U-Zo XXVII schliesst der OT G 33 «Industriegebiet jenseits des Bahnhofs» an. Es handelt sich um einen OT mit ursprünglichem Charakter, in dem alte und neue Bauten gemischt nebeneinander stehen. Das ISOS fordert für diesen OT G 33 das Erhaltungsziel «C», «Erhalten des Charakters», was bedeutet, dass das «Gleichgewicht zwischen Alt- und Neubauten zu bewahren und die den ursprünglichen Erbauungsgrund illustrierenden und für den Charakter wesentlichen Elemente integral zu erhalten» sind.

Im OT G 33 sind weitere OT und spezifische Elemente oder Phänomene eingeschrieben:

- OT E 33.0.1 «Ehem. Montagehalle GM, 1935–36 (Arch. Rud. Steiger), erweitert 1948–52, heute Einkaufszentrum». Für die GM-Gebäude fordert das ISOS das Erhaltungsziel «A».
- OT E 33.0.2 «Ehem. Wagenlagergebäude der GM, 1949–50 (Arch. Gebr. Bernasconi)». Für das GM-Gebäude fordert das ISOS das Erhaltungsziel «A».
- OT E 33.0.3 «Baumreihe an der Salzhausstrasse». Für die Baumreihe fordert das ISOS das Erhaltungsziel «A».
- H 33.0.4 «Städtischer Schlachthof, partiell interessantes Ensemble, 1876–1930, betrieb eingestellt 1992». Ohne Erhaltungsziel.
- H 33.0.6 «Zwei neuere Wohnblöcke». Ohne Erhaltungsziel.

**d. Ortsbildteil (OT) Gebiet G 5 «Bahnhof- und Geschäftsquartier der Gründerzeit, Kernbauten um 1870–1910»**

An den Planungssperimeter Bahnhofgebiet Biel grenzt im Nordosten der OT G 5 «Bahnhof- und Geschäftsquartier der Gründerzeit, Kernbauten um 1870–1910». Es handelt sich um einen OT mit Eigenwert. Für den OT, für den das ISOS «ursprüngliche Struktur» konstatiert, wird das Erhaltungsziel «B», «Erhalten der Struktur» gefordert, was bedeutet, dass «die Anordnung und die Gestalt der Bauten und Freiräume zu bewahren und die für die Struktur wesentlichen Elemente und Merkmale integral zu erhalten» sind.

An der Schnittstelle zum OT G 11 sind folgende Hinweise eingeschrieben:

- H 5.0.6 «Alte Bahnhofachse, angelegt 1864». Ohne Erhaltungsziel.
- H 5.0.7 «Geschäftsüberbauung Bielerhof, 1997ff.». Ohne Erhaltungsziel.

**e. Ortsbildteil (OT) Baugruppe B 6.2 «Unterer Quai, einheitlich bebaut 2.H.19.Jh.»**

Im Nordwesten tangiert der OT G 11 den OT Baugruppe B 6.2 «Unterer Quai, einheitlich bebaut 2.H.19.Jh.» mit Erhaltungsziel «A». Der OT B 6.2 ist Teil des OT G 6 «Plänkequartier». Im OT B 6.2 sind folgende Hinweise eingeschrieben:

- H 6.2.1 «Schüsskanal von 1829/92, mit Birkenallee, Eisengeländer usw.». Ohne Erhaltungsziel.
- H 6.2.2 «Fernmeldegebäude PTT, 1991–95 (Arch. Andry + Habermann), mit integrierter Fassade der Konsumbäckerei von 1899». Ohne Erhaltungsziel.

#### f. Ortsbildteil (OT) U-Zo XXIX «Strandboden, öffentliche Grünzone»

Nordwestlich des OT U-ZO XXVIII spannt sich zwischen Seeufer und der Ländte-bzw. Neuenburgstrasse der OT Umgebungszone U-Zo XXIX «Strandboden, öffentliche Grünzone» auf. Für diesen, für das Ortsbild von Biel ebenfalls unerlässlichen OT fordert das ISOS ebenfalls das Erhaltungsziel «A» («a»), was bedeutet, dass dessen «Beschaffenheit als Kulturland oder Freifläche» und die «für das Ortsbild wesentliche Vegetation und Altbauten zu bewahren und bestehende Beeinträchtigungen zu beseitigen» sind.

Im OT U-Zo XXIX sind folgende Hinweise eingeschrieben:

- OT E 0.0.104 «Hafenanlage und Strandbad, eröffnet 1932 (Arch. Hochbauamt), teilweise auf Gemeindegebiet von Nidau, Bad verändert». Erhaltungsziel «A».
- OT E 0.0.106 «Baumreihe und Allee entlang der Ländtestrasse». Erhaltungsziel «A».
- H 0.0.1 «Schüss, seit 1829 ab Schleuse dreigeteilt: nördlich Bielschüss, in der Mitte Schüsskanal, südlich Madretschschüss». Ohne Erhaltungsziel.
- H 0.0.105 «Neues Gymnasium mit grosser Turnhalle, 1976–80 (Arch. M. Schlup), typisches Werk der Jurasüdfuss-Architektur». Ohne Erhaltungsziel.

#### 3.6.2 Bauinventar (BI)

Ausgangslage	Das kantonale Bauinventar bezeichnet «schützenswerte» und «erhaltenswerte» Baudenkmäler und fasst Ensembles in Baugruppen bzw. Strukturgruppen zusammen.
Wirkung	<b>Schützenswerte Bauten</b> Sind «wertvolle Bau[ten] von architektonischer und/oder historischer Bedeutung, deren ungeschmälertes Weiterbestehen unter Einschluss der wesentlichen Einzelheiten wichtig ist. An Renovationen, Veränderungen oder Ergänzungen sind hohe Qualitätsanforderungen zu stellen, und sie bedürfen besonders sorgfältiger Abklärungen unter Einbezug fachlicher Beratung» (vgl. Art. 10a Abs. 2, Art. 10b Abs. 1–2 BauG).  <b>Erhaltenswerte Bauten</b> Sind «ansprechende oder charakteristische Bau[ten] von guter Qualität, die erhalten und gepflegt werden Bau[ten] soll[en]. Veränderungen, die sich einordnen, und Erweiterungen, die auf den bestehenden Bau Rücksicht nehmen, sind denkbar. Sollte sich eine Erhaltung als unverhältnismässig erweisen, so muss ein allfälliger Ersatz in Bezug auf Stellung, Volumen, Gestaltung und Qualität sorgfältig geprüft werden. Zu dieser Kategorie können auch einst schützenswerte Gebäude gehören, die durch bauliche Eingriffe verändert oder entstellt worden sind und die sich sachgerecht wiederherstellen lassen.» (vgl. Art. 10a Abs. 3, Art. 10b Abs. 1, 3 BauG).

### **Baugruppen**

«Fassen vorwiegend Baudenkmäler zusammen, die durch gegenseitige Bezüge und die Wirkung im Ensemble zusätzlich aufgewertet werden. Die Bebauung ist oftmals über einen längeren Zeitraum erfolgt und kann sich aus Objekten unterschiedlicher Qualität zusammensetzen, einschliesslich raumbildender Elemente wie Grün- und Zwischenräume. Charakteristisch ist ein räumliches Zusammenwirken heterogener Bauten beziehungsweise deren historischer oder funktionaler Zusammenhang; bei Vorliegen spezifischer räumlicher oder architekturgeschichtlicher Qualitäten kann aber auch ein einheitlich geplantes und ausgeführtes Ensemble darunter fallen. [...] Ihre Wirkung kann schon durch das Wegfallen oder Verändern eines einzelnen Elements oder das Hinzufügen eines Fremdkörpers empfindlich gestört werden. Veränderungen innerhalb einer Baugruppe sind sorgfältig, mit Blick auf das Ganze und mit Beratung der kantonalen Fachstelle zu planen».

### **Strukturgruppen**

«Sind Gebiete mit einheitlichem Charakter, der sich in der Regel durch eine gleichartige Gestaltung, Ausrichtung oder Volumetrie von Bauten auszeichnet. Die Bebauung ist oftmals im Rahmen einer einheitlichen Planung als Gesamtanlage innerhalb eines begrenzten Zeitraumes erfolgt, kann aber unterschiedliche Einzelobjekte beinhalten [...] Typische Strukturgruppen sind grössere Überbauungen und Siedlungen, deren Homogenität sie von der umliegenden Bebauung abhebt. Die Qualität der Strukturgruppe liegt damit vorab in den übereinstimmenden, prägenden Merkmalen. Wesentliche Elemente können neben Gemeinsamkeiten formaler, funktionaler oder konstruktiver Art auch die Umgebungsgestaltung sowie die Beziehung von Aussenräumen zu den Bauten darstellen. Damit der homogene Charakter gewahrt wird, sind an Veränderungen innerhalb der Strukturgruppen hohe Qualitätsanforderungen nach einheitlichen Regeln für alle darin erfassten Bauten und Aussenräume zu stellen.

### **K-Objekte**

Objekte des kantonalen Inventars, K-Objekte, «sind 1) alle als «schützenswert» eingestufteten Objekte 2) alle als «erhaltenswert» eingestufteten Objekte, die zu einer Baugruppe des Bauinventars 3) alle unter kantonalen (durch Vertrag, Verfügung oder Regierungsratsbeschluss) oder eidgenössischen Schutz gestellten Objekte gehören 4) alle als Einzelobjekte im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) eingetragenen Objekte. Betreffen Planungen und Bewilligungsverfahren solche Objekte, ist die zuständige kantonale Fachstelle in jedem Fall in das Verfahren einzubeziehen (Art. 10c Abs. 1 Baugesetz und Art. 22 Abs. 3 Bewilligungsdekret)».

Die inventarisierten Baudenkmäler und die baulichen Ensembles sind in der Grundlagenkarte gekennzeichnet (vgl. Geoportal Kanton Bern, Stand Sommer 2021):



Abb. 11 Ausschnitt Bauinventar; rot: schützenswertes Objekt, blau: erhaltenswertes Objekt, rot umrandet: Baugruppe, Ergänzung grüner Kreis: Schlachthof (Quelle: map.apps.be)

Im Planungssperimeter Bahnhofgebiet Biel sind nachfolgend beschriebene Objekte und Ensembles des kantonalen Bauinventars besonders zu berücksichtigen:

#### a. Baugruppe T Bahnhofquartier

Nördlich der Bahngleise ist in der «Baugruppe T» das Ensemble «Bahnhofquartier» definiert. Es entspricht im Umfang zum grossen Teil dem besonderen Gestaltungsperimeter «Bahnhofquartier» gemäss kommunalem Bauzonenplan. «Städtebaulich für die Schweiz bedeutendste Planung im Sinn der Moderne, die im durch die Verlegung des Bahnhofs frei gewordenen Areal von 1929 bis um 1945 realisiert wird. Grosszügig bemessene Strassen erschliessen 6 Carres mit flächigen, ruhig-gleichförmigen Randbebauungen, oft mit dynamisch abgerundeten Ecken. Trotz vieler beteiligter Architekten einheitlicher Charakter dank der 1930 erlassenen und im Kernbereich konsequent umgesetzten Sonderbauvorschriften, die z. B. Gebäudehöhe, Flachdach und Fassadengestaltung definieren, um den wirkungsvollen horizontalen Effekt zu erhalten. Einzig Volkshaus und «Hotel Elite» setzen andere Akzente – und das später umgezonte Geviert beim Hochhaus Hugustrasse. Die Randzonen (Matten-, Murten- und östliche Güterstrasse) zeigen zeitbedingte Neuinterpretationen (Satteldächer, appliziertes Dekor), eine gemeinsame Traufhöhe wahrt aber die lineare Gesamtform, und die Allee an der Murtenstrasse bietet zusätzliche räumliche Qualitäten. Die unterkühlte urbane Eleganz der 30er-Jahre setzt sich im bislang wenig beachteten Innern mit original erhaltenen Entrees und Treppenhäusern fort. Zur Baugruppe gehören auch Hauptpost und neoklassizistischer Bahnhof mit vorgelagertem Platz».

In dieser Baugruppe ist ein Grossteil der Einzelbauten als Baudenkmäler gekennzeichnet. Als Teile der Baugruppe sind sie allesamt K-Objekte.

#### b. Komplex der General Motor

Das Gelände südlich der Bahngleise ist seit der Festlegung des Masterplans und den planerischen und baulichen Interventionen im Zuge und in Folge der EXPO.02 im Wandel. Baulicher Fixpunkt von denkmalpflegerischer Relevanz ist der als «schützenswert» gekennzeichnete Komplex der GM.

Im Rahmen der Revision des Bauinventars steht zur Diskussion, ob die sich auf dem Schlachthofareal (grüner Kreis in unterligender Abbildung) befindenden Gebäude ins Bauinventar als schützenswertes K-Objekt aufgenommen werden.

### **3.6.3 Konkretisierung der Schutzziele auf der Basis von ISOS und BI**

#### Ausgangslage

Der Planungssperimeter Bahnhofgebiet Biel tangiert verschiedene Ortsbildteile aus dem ISOS, inventarisierten Baudenkmäler und die baulichen Ensembles. In Bezug auf die Testplanung «Bahnhofgebiet» wurden auf der Basis vom Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) und Bauinventar (BI) die Schutzziele konkretisiert.

Aufgrund der hohen Einstufung der Gebäude des Bahnhofquartiers nach kantonalem Bauinventar ist der Eigenwert der Bauwerke unbestritten [Denkmäler]. Weniger offensichtlich, aber mindestens so bedeutend ist die Anlage des Bahnhofs und des Quartiers als Gesamtes, d. h. der Blockrandbebauung mitsamt dem Bezug Haus-öffentlicher Raum (Übergänge, Schwellen, Vordächer), dem Strassensystem, den zugehörigen Plätzen und der zeitgenössischen Platzmöblierung [Ortsbild].

Das Gebiet Bahnhofquartier ist in der Schweiz einzigartig: Während in den meisten Schweizer Städten die Bahnhöfe in unmittelbarer Nähe von historisch gewachsenen Strukturen zu stehen kamen und deren naher räumlicher und baulicher Kontext entsprechend heterogen ist, stellt die Bieler Bahnhof- bzw. Bahnhofquartierlösung eine eindruckliche Einheit dar. Sowohl die städtebauliche Konzeption als auch die bauliche und architektonische Umsetzung erfolgten im Rahmen einer gesamthaften Planung, die im weitsichtigen Entscheid gründete, den ursprünglichen, zentrumsnäheren Bahnhofstandort aufzuheben und durch die Verlegung an den Rand der Schüssebene Raum für die Entwicklung der Stadt zu schaffen. Die Bestrebungen resultierten in einem Bebauungsplan (1925) mit zugehörigen Sonderbauvorschriften (1930), welche detaillierte Gestaltungsregeln enthielten und die in ihren Kernbestimmungen nach wie vor gültig sind (Vorschriften für den Gestaltungssperimeter Bahnhofquartier). Charakteristisch für die Bahnhofsquartiersituation sind die klare orthogonale

Strassenanordnung, die grosszügige Ausbildung von Bahnhofplatz, Verresius- und Bahnhofstrasse und die platz- und strassenraumdefinierenden Fronten der Bebauung (vgl. auch Guisan-Platz). Sie sind bis heute authentisch überliefert und haben daher einen ausserordentlich hohen Zeugniswert. Besonders eindrucklich manifestiert sich die Grosszügigkeit in der klaren Zonierung, so begrenzen die Prachtfassade des Bahnhofaufnahmegebäudes, dessen flankierende (ehem.) Nebengebäude und die Warte- bzw. Haltehäuschen der städtischen Verkehrsbetriebe bzw. der BTI-Bahn im Norden den Bahnhofplatz während die Fassaden der Blockbau-

ung das Strassenraster fassen. Es ergeben sich dadurch die für Biel und dessen Bahnhofquartier so typischen ungebrochenen Blickachsen, vom Guisan-Platz zum Bahnhofaufnahmegebäude, von den Ecken am Südrand

der Bahnhofstrasse zu den den Bahnhofplatz flankierenden Bauten, vom Verresius-Platz zum Urania-Platz, vom Bahnhofplatz auf die mondäne Schauffront nördlich des Bahnhofplatzes und durch die grosszügige, prachtrassenartige Bahnhofstrasse hindurch auf den Guisan-Platz.

Der Bereich hinter dem Gleiskörper des Bahndamms ist seit über 20 Jahren in Transformation. Die Parameter zu dessen Entwicklung sind in den Grundzügen festgelegt. Konstante darin ist die aus mehreren Bauphasen hervorgegangene Anlage der GM geblieben, ein hochkarätiges Baudenkmal der Industriegeschichte.

Wirkung

Konkretisierte Schutzziele bzgl. Bahnhofgebiet:

- Ungeschmälerte Erhaltung der historischen Bahnhofsbebauung in ihrer Struktur und Substanz
- Ungeschmälerte Erhaltung der als Baudenkmäler gekennzeichneten Bauten in ihrer Substanz und ihrer Wirkung. Insbesondere ist der grossstädtisch anmutenden Schauffront nördlich des Bahnhofplatzes genügend Wirkungsraum zuzugestehen, damit deren klar gestalteter Aufriss voll zum tragen kommt. Ungeschmälerte Erhaltung des auf dem Aligmentsplan von 1925 basierenden und authentisch überlieferten Strassen- und Platzsystems in seiner grosszügigen Komposition, in seiner Funktion und als das Bahnhofquartiergefüge ordnende Freiflächen
- Ungeschmälerte Erhaltung der prägnanten und charakteristischen Sichtachsen von allen markanten öffentlichen Positionen aus, insbesondere vom und zum Bahnhofaufnahmegebäude bzw. Bahnhofplatz
- Ungeschmälerte Erhaltung des Baudenkmalplexes der GM in Substanz und Wirkung.

Massgebend zu berücksichtigen

<b>Inhalte und Festlegungen</b>	Relevanz
– Konkretisierte Schutzziele bzgl. Bahnhofgebiet	sehr hoch
– Ausführungen aus dem Kurzbericht «Bahnhofgebiet / Ortsbild und Denkmalpflege»	hoch
<b>Abhängigkeiten</b>	
– Bericht «Städtebauliche Übersicht» (Stand 2019)	
<b>Weiterführende Informationen</b>	
– ISOS: <a href="https://www.bak.admin.ch/bak/de/home/baukultur/isos-und-ortsbild-schutz.html">https://www.bak.admin.ch/bak/de/home/baukultur/isos-und-ortsbild-schutz.html</a>	
– Bauinventar: <a href="https://www.kultur.bkd.be.ch/de/start/themen/denkmalpflege/baudenkmaeler-im-kanton-bern/bauinventar/bauinventar-online.html">https://www.kultur.bkd.be.ch/de/start/themen/denkmalpflege/baudenkmaeler-im-kanton-bern/bauinventar/bauinventar-online.html</a>	



## 4. Projekte Hochbau

Südlich des Bahnhofs entsteht mit dem Neubau des kürzlich fertiggestellten SIP (Swiss Innovation Park, Netzwerkstandort Biel), dem BFH Campus Biel/Bienne, sowie dem «Maison de la santé et de la prévention» ein neuer Bildungs- und Gesundheitsstandort mit ca. 1'200 Studien-, ebensovielen Arbeitsplätzen. Entsprechend ist mit einem erheblichen Anstieg der Personenfrequenz am Bahnhof zu rechnen. Langfristig dürfte die Personenfrequenz noch weiter ansteigen, da in der Verlängerung zum See (auf Gemeindegebiet Nidau) hin ein neues Quartier entstehen soll. Dreh- und Angelpunkt dieser neu entstehenden Achse von der Altstadt zum See wird der Bahnhof Biel sein, welcher die Anbindung an den ÖV gewährleistet.

### 4.1 BFH Neubau Campus Biel/Bienne

Vorhaben

Im Rahmen der angestrebten Konzentration der Standorte der Berner Fachhochschule BFH wird in Biel südlich des Bahnhofs auf dem sogenannten Feldschlössli-Areal der Campus Biel/Bienne entstehen. Es liegt ein Projekt von pool Architekten aus einem Projektwettbewerb von 2015 vor. Langfristig besteht für den Campus im Osten der Parzelle noch Erweiterungspotential um ca. 25 % (11'000 m<sup>2</sup> GfO).



Abb. 12 Visualisierung des Haupteingangs (Quelle:poolarch.ch)

Stand

Der Baubeginn ist voraussichtlich Ende 2023 und die Inbetriebnahme 2027 (vgl. Campus Biel/Bienne 2022).

Campus Aussenraum

Unabhängig vom Projekt Campus Biel/Bienne ist die Gestaltung der an den Perimeter angrenzenden Aussenräume, namentlich der Marcelin-Chipot-Strasse (2022 abgeschlossen) sowie der Johann-Aberli-Strasse. Das Gestaltungskonzept Marcelin-Chipot-Strasse sieht eine Baumreihe und Sitzmöglichkeiten vor. Die Bauarbeiten sind weitgehend abgeschlossen; Möblierung erfolgt noch im Frühjahr 2023. Für die Johann-Aberli-Strasse und die Harmonisierung der Aussenräume im Bereich Bahnhof Süd liegt ein Landschaftskonzept vor.

Massgebend zu berücksichtigen

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– Projekt Neubau Campus Biel/Bienne (Ausgangslage)	sehr hoch
– Projekt Johann-Aberli-Strasse + Harmonisierungskonzept Bahnhof Süd	sehr hoch
Abhängigkeiten zu laufenden Projekten	
– Überbauungsordnung «Feldschlössli-Areal»(ZPP 8.8) (Stadt Biel 2017)	
Weiterführende Informationen	
– Informationen Kanton Bern: <a href="https://www.bvd.be.ch/de/start/themen/immobilien/bauprojekte/laufende-bauprojekte/biel_berner-fachhochschule-bfh_neubau-campus-biel-cbb.html">https://www.bvd.be.ch/de/start/themen/immobilien/bauprojekte/laufende-bauprojekte/biel_berner-fachhochschule-bfh_neubau-campus-biel-cbb.html</a>	
– Grundrisse: <a href="https://www.poolarch.ch/projekte/2015/campus-biel.html">https://www.poolarch.ch/projekte/2015/campus-biel.html</a>	
– Planungsgrundlage b.4.1 (Harmonisierungskonzept Bahnhof Süd)	

## 4.2 Neubau «Maison de la santé et de la prévention»

Vorhaben

An der Aarbergstrasse 72 soll ein Dienstleistungszentrum mit Ausrichtung auf Altersvorsorge und ambulante medizinische Spezialversorgung realisiert werden. Es soll eine Anlaufstelle für die ambulante Behandlung chronischer Krankheitsbilder in Kompetenzzentren entstehen. Daneben sind weitere Nutzungen im Gesundheits- und Sozialbereich vorgesehen.



Abb. 13 Orthofoto Perimeter Überbauungsordnung «Masterplan Kerngebiet Nr. 2» (weiss), mit Projektperimeter Sektor 3 (rot: Baubereich oberirdisch; hellrot: Anschlussflächen) (Quelle: Programm Studienauftrag)

Stand

Aktuell befindet sich das Vorhaben in der Projektierung. Es ist ein qualitätssicherndes Verfahren (Studienauftrag) am laufen, dessen Resultate voraussichtlich im Februar 2023 vorliegen. Das Projekt unterliegt den Anforderungen der geltenden Überbauungsordnung, u.a. bezüglich der Ausdehnung un Richtung Baufeld 3 und der Erschliessung der Tiefgarage über die bestehende Rampe (Johann-Aberli-Strasse).

**Aussenraum** Direkt nördlich entlang des Projektperimeters und parallel zu den Bahn-  
gleisen ist eine wichtige öffentliche Langsamverkehrsverbindung vorgese-  
hen. Diese ist von der Salzhausstrasse östlich des Kerngebiets Masterplan  
bis zum Robert-Walser-Platz bereits teilweise bestehend und soll mittel-  
fristig bis zur Aarbergstrasse verlängert werden.

**Massgebend zu berücksichtigen**

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– Überbauungsordnung «Kerngebiet Masterplan Nr. 2»	sehr hoch
Abhängigkeiten zu laufenden Projekten	
–	
Weiterführende Informationen	
– Planungsgrundlage b.4.2 (Programm Studienauftrag)	

### 4.3 Ehemaliges Expo-Gelände

**Vorhaben** Nach der Expo.02 wurde das brachliegende Ausstellungsareal im regionalen  
Richtplan/RGSK Biel-Seeland als regionaler Wohnschwerpunkt» und auf  
kantonaler Ebene als Entwicklungsschwerpunkt «Wohnen» eingestuft. In  
einem mehrstufigen Planungsprozess wurde die Ausnutzung und mögliche  
Bebauungspotential im Falle einer Entwicklung zu einem gemischt  
genutzten Quartier mit Schwerpunkt Wohnen und zugänglichem Naherho-  
lungsgebiet geklärt.

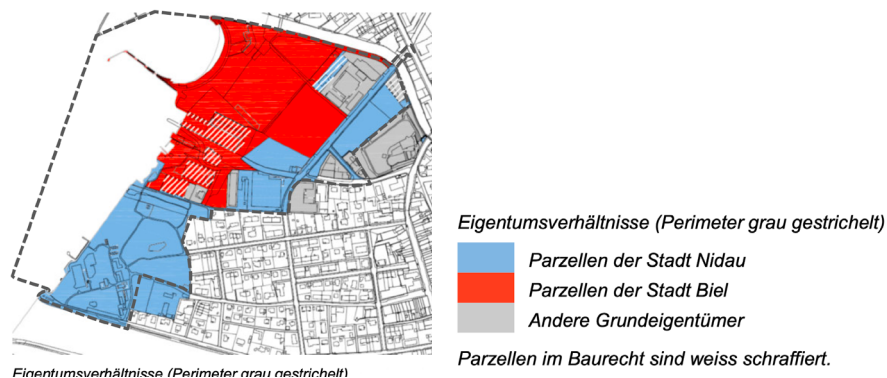


Abb. 14 Perimeter mit Eigentumsverhältnissen ehemaliges Expo-Gelände (Quelle: Auflage Planungsbericht Nidau, 2019)

**Stand** Das aus dem Planungsprozess resultierende Projekt AGGLOlac wurde im  
März 2021 vom Stadtrat Nidau und Biel abgelehnt. Somit sind die vertrag-  
lichen und planerischen Grundlagen auf diesem Areal neu zu erarbeiten.  
Der dem abgelehnten Projekt zugrunde liegende Ansatz einen grosszügigen  
öffentlichen Freiraum zu schaffen, soll auch in der weiteren Planung  
beibehalten werden.

Heute sind grosse Teile des Areal urbanes Brachland und werden für vereinzelte Veranstaltungen, etwas Gewerbe und als Bootsabstellplätze genutzt.

Massgebend zu berücksichtigen

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– Planungsperimeter ehemaliges Expo-Gelände	mittel
Abhängigkeiten zu laufenden Projekten	
–	
Weiterführende Informationen	
– Stadtentwicklung AggloLac: <a href="https://www.biel-bienne.ch/de/agglolac.html/596">https://www.biel-bienne.ch/de/agglolac.html/596</a>	

#### 4.4 A5 Westast Biel

Ausgangslage

Angesichts des Widerstands der Bieler Bevölkerung gegen die vorgesehene westliche Autobahnumfahrung von Biel wurde das Projekt A5-Westast im Dezember 2020 abgebrochen. Grundlage für den Entscheid bildet unter Anderem ein von der Dialoggruppe verfasster Schlussbericht mit Erkenntnissen und Empfehlungen aus dem Dialogprozess.

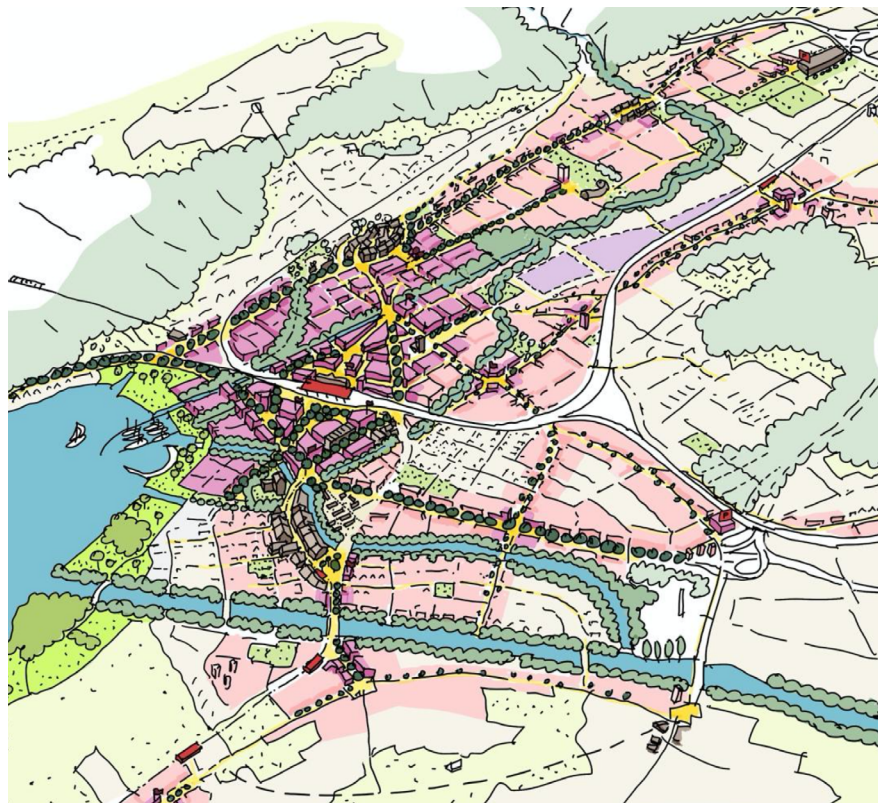


Abb. 15 Zukunftsbild Kerngruppe (Darstellung: Van de Wetering, Quelle: Expertenbericht 2020).

Wirkung

Der Dialogprozess wurde mit der Verfassung des Schluss- und Expertenberichtes abgeschlossen. Der Bericht wurde am 7.12.2020 veröffentlicht. Der Dialogprozess hat klar aufgezeigt, dass die Eingriffe in den Stadtraum durch den Anschluss «Bienne Centre» und den Halbanschluss «Seevorstadt» zu massiv wären. Weiter setzte sich breit die Erkenntnis durch, dass ein Autobahnanschluss quasi direkt am Bahnhof nicht den heutigen Erkenntnissen über die Verkehrslenkung entspricht.

Das Dokument formuliert neben der Empfehlung das Projekt Westast Biel abzurechnen, Empfehlungen für kurz- und mittelfristige Lösungen auf dem bestehenden Strassennetz (Steckbrief Mobilität Kap. 4.4). Des Weiteren wird ausgehend von einer Analyse des Städtebaus und der Mobilität (Standortbestimmung) im Bericht ein auf den Städtebau ausgerichtetes Zukunftsbild beschrieben.

Dieses umfasst sechs übergeordnete Leitideen und deren Auswirkungen auf Stufe Quartier und Stadtraum:

1. Das engere Kerngebiet soll zwischen den beiden historischen Zentren von Biel und Nidau zum Zentrumsquartier und urbanen Herz der Region entwickelt werden.
2. Ein durchgehendes Seeufer ist erwünscht (Stadt am See)
3. Gewässerräume sind als grünes, verbindendes Netz zu lesen
4. Die Orts- und Quartierzentren sind attraktiv zu gestalten
5. Grüne Freiräume sind bei der Innenentwicklung zu berücksichtigen

Neu ist eine interkommunale und übergeordnete Projektorganisation «Espace Biel/Bienne Nidau» gegründet worden. Diese nimmt die Erkenntnisse aus dem Dialogprozess entgegen und startet einen Folgeprozess.

Massgebend zu berücksichtigen

Inhalte und Festlegungen	Relevanz
– Zukunftsbild Kerngruppe mit der Leitidee 1: Gebiet zwischen Bahnhof und See als zentrale Entwicklungsachse für ein zusammenhängendes Zentrumsgebiet mit dem Stedtl Nidau	hoch
<b>Abhängigkeiten</b>	
Die Planung Westast A5 wird in folgenden Grundlagen erwähnt:	
– Bericht räumliche Stadtentwicklung (Kap. 2.3)	
– Baurechtliche Grundordnung Stadt Biel (Kap. 3.3)	
– Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast (Kap. 3.6)	
<b>Weiterführende Informationen</b>	
– Zukunftsbild: <a href="https://www.espace-bbn.ch">https://www.espace-bbn.ch</a>	

## 5. Fazit Städtebau

Die Gegenüberstellung der im Steckbrief Städtebau behandelten Dokumente führt zu folgenden Schlussfolgerungen:

Ursprünglich am Stadtrand gelegen, ist das Bahnhofgebiet ins Zentrum der Agglomeration Biel und Umgebung gerückt. Heute sind der Bahnhof und Umgebung Teil des Agglomerationskerns, der sich von der Bieler Altstadt, über die Innenstadt bis zum Stedtli Nidau erstreckt und von überregionaler, strategischer Bedeutung ist.

Die ursprünglich einseitige Ausrichtung des Bahnhofs in Richtung bieler Innenstadt ist in der städtebaulichen Struktur noch heute erkennbar. Nördlich der Gleise lassen städtische Blockrandstrukturen, in den meisten Fällen Teil des kantonalen Bauinventars, und kleingliedrige Eigentümerstrukturen, wenig Spielraum für Transformationen in der Bebauung. Es besteht eine hohe Dichte unterschiedlicher öffentlicher Erdgeschossnutzungen hauptsächlich aus den Bereichen Gastronomie, Verkauf, Dienstleistungen, Service public und Freizeiteinrichtungen. Südlich der Gleise weisen grössere Baustrukturen auf das ehemalige Industriequartier hin. Entsprechend sind die Nutzungen homogener verteilt. Dieser Teilraum ist als Masterplangebiet bezeichnet und ist ein kantonaler wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP). Teile des Masterplans wurden bereits umgesetzt oder sind in Planung. Diese städtebaulichen Entwicklungen auf der Südseite des Bahnhofs zieht eine Veränderung der Ansprüche an den öffentlichen Raum rund um den Bahnhof und an die Zugänglichkeit des Bahnhofs nach sich.

Teilgebiete mit hohem städtebaulichen Transformationspotential:

- Nutzungspotential in Form von Aufstockungsmöglichkeiten besteht auf dem Areal des sich im Perimeter des Masterplans befindenden Bahnhofparkings.
- Mit der abgebrochenen Planung A5 Westast sind für den Autobahnbau reservierte Teilgebiete für mögliche Entwicklungen frei geworden. Dies betrifft insbesondere das Gebiet entlang der Südseite der Gleise. Darin enthalten sind das Baufeld ESP Masterplan Bahndamm und die ZPP 8.6.

## Grundlagenverzeichnis

Amt für Kommunikation (2020): Medienmitteilung des Regierungsrats vom 26. Mai 2020. Expertise liegt vor – Relaunch gestartet

Campus Biel/Bienne (2020): Projekt, online verfügbar unter: <https://www.campus-biel-bienne.ch/projekt/> Zugriff 21.10.2020.

ESP (2016): Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte Controlling 2012–2016. Beilage zum Zwischenbericht an den Regierungsrat des Kantons Bern

Geoportal des Kantons Bern (2020): Karte Bauinventar, <https://www.map.apps.be.ch/pub/synserver> Zugriff 21.10.2020.

ISOS (1993): Bericht und Erläuterungen der schützenswerten Ortsbilder Biel

Kant. Denkmalpflege Bern (2003a): Bauinventar. Baugruppe T (Biel, Bahnhofquartier)

Kant. Denkmalpflege Bern (2003b): Bauinventar. Bahnhofplatz 2f

Kanton Bern und Einwohnergemeinde Biel (2003): Bauinventar der Stadt Biel

Kanton Bern (2018): Bauinventar der Stadt Biel (total revidierte Fassung; Änderung Baugruppen).]

Kanton Bern. Bauinventar der Stadt Biel. Vorgesehen für 2022 (total revidierte Fassung; Änderung erhaltenswerte Objekte)

Schweizerische Eidgenossenschaft. Biel (1993) ISOS. Aufnahme 3. Fassung

Schweizerische Eidgenossenschaft (2020): Weisungen über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS (WISOS).

Schweizerische Eidgenossenschaft (2020): Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS (VISOS), vom 13. November 2019, Stand 1. Mai 2021

Schweizerische Eidgenossenschaft (2020): Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS (WISOS)

Stadt Biel (2013a): Überbauungsordnung Kerngebiet Masterplan Nr. 2

Stadt Biel (2013b): Erläuterungsbericht Kerngebiet Masterplan Nr. 2

Stadt Biel (2014): Bahnhofparking mögliche BGF mit Kopfgebäude

Stadt Biel (2018): Faktenblatt, Entwicklungsschwerpunkt der Stadt Biel, Masterplan

Stadt Biel (2016): Überbauungsordnung Kerngebiet Masterplan Nr. 1

Stadt Biel (2019): update! Stadtentwicklung Biel/Bienne. Rückblick und Ausblick

Stadt Biel (2020): Übersichtsplan Grundeigentümer

Stadt Biel u. Nidau (2014): Richtplan Städtebau, Westast A5-Umfahrung Biel/Bienne – Städtebauliche Begleitplanung

Stadt Biel u. Nidau (2016): Städtebauliches Entwicklungskonzept A5-Westast

Stadt Biel u. Nidau (2020): Medienmitteilung. Corona verzögert AGGLOlac-Abstimmungen





Anhang

## Anhang

Bildunterschrift der nachfolgenden Abbildung:

*Abb. 16* *Übersichtsplan Ausgangslage und Projekte (Quelle: Stadt Biel, Amtliche Vermessung, Geoportail Kt. Bern, Übersichtsplan Grundeigentümer, Google Maps)*