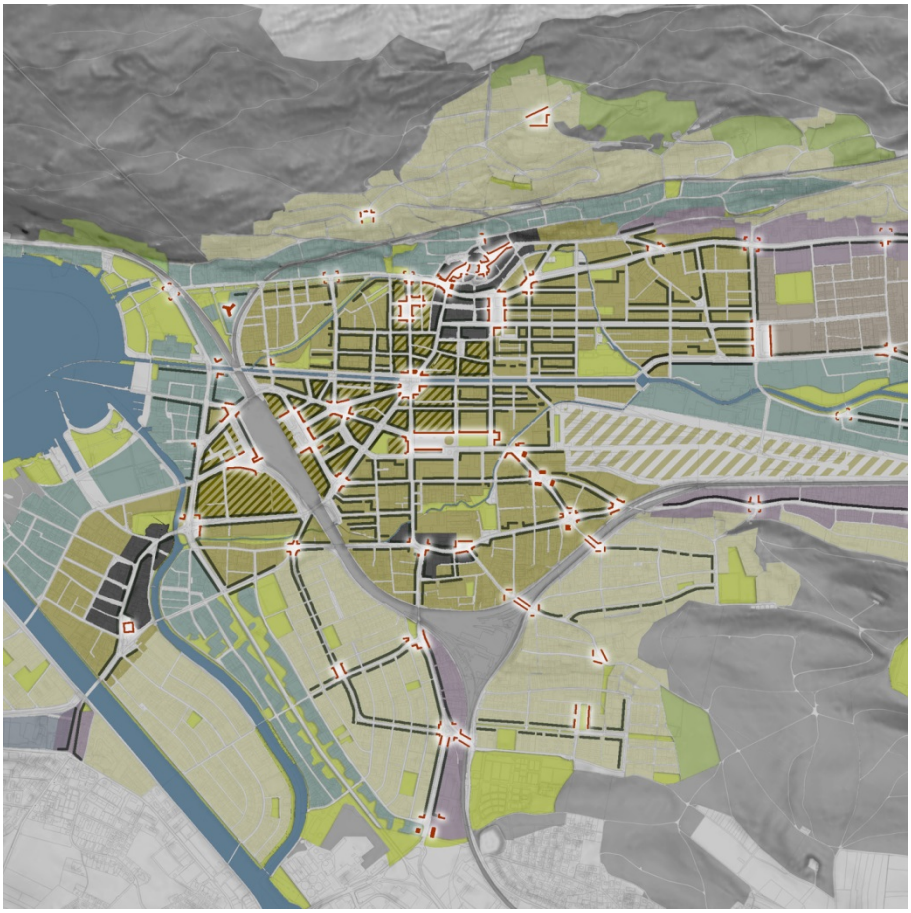
1. Juni 2021

Stadt Biel

Grundlagen zur räumlichen Stadtentwicklung

Städtebauliche Übersicht
Öffentlicher Raum und bauliche Struktur



Auftraggeber:
Stadtplanung Biel *032 326 16 21*
Zentralstrasse 49
2502 Biel *www.biel-bienne.ch*

Bearbeitung:
haag hähnle raumplanung städtebau *079 274 73 68*
Plattenweg 7
2502 Biel-Bienne *rhaehnle@bluewin.ch*

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung **1**

Teil A: Analysen und Konzept **3**

A 1 Einleitende Bemerkungen **3**

A 2 Feststellungen zum Stadtraum **5**

A 2.1 Siedlungsentwicklung im Rückblick 5

A 2.2 Ausgewählte Betrachtungen zum Siedlungsraum Biel 9

A 2.3 Öffentlicher Raum 16

A 2.3.1 Strassenräume 16

A 2.3.2 Öffentliche Grün- und Freiflächen 19

A 2.4 Bebauungsstrukturen 21

A 2.4.1 Aufbau des Siedlungsgebietes 21

A 2.4.2 Bebauungsmuster 25

A 2.4.3 Ortsbild und Denkmalpflege 27

A 2.4.4 Private Siedlungsaussenräume 28

A 2.4.5 Nutzungsstrukturen 30

A 3 Standortbestimmung **31**

A 3.1 Zweck und Inhalte der Standortbestimmung 31

A 3.2 Revision Stadtplanung 1990 - 1997 31

A 3.3 Übergeordneter Kontext 32

A 3.4 Schlussfolgerungen 33

A 3.4.1 Öffentlicher Raum 33

A 3.4.2 Bebauungsstrukturen 35

A 3.4.3 Potenzielle städtebauliche Transformation 37

A 3.5 Herausforderungen für die räumliche Stadtentwicklung 40

A 4 Stadträumliches Dispositiv **42**

A 4.1 Zweck und Umriss des stadträumlichen Dispositivs 42

A 4.2 Räumlicher Aufbau der Stadt 42

A 4.3 Städtebauliche Grundsätze und allgemeine Leitlinien 45

A 4.4 Stadträumliches Dispositiv 47

A 5 Konzept „Öffentlicher Raum“ **49**

A 5.1 Arbeitsansatz 49

A 5.2 Räumlich prägendes Strassennetz 50

A 5.3 Bestimmende Merkmale des öffentlichen Raumes 50

A 5.4 Konzeptplan „Öffentlicher Raum“ 53

A 6 Konzept bauliche Struktur **58**

A 6.1 Arbeitsansatz 58

A 6.2 Konzepte Teilgebiete 58

A 6.2.1 Die historischen Siedlungskerne 58

A 6.2.2 Kernbereich Stadt und Agglomeration 61

A 6.2.3 Periphere Quartiere 68

A 6.2.4 Stadtteile mit spezifischen Identitäten 73

A 6.2.5 Heterogene Siedlungsgefüge (Konglomerate) 78

A 6.2.6 Verbindungsräume 80

A 6.2.7 Industriell geprägte Stadtteile 83

A 6.2.8 Ansätze zu potenziellen Siedlungserweiterungen 84

A 6.3 Konzeptplan bauliche Struktur 85

Teil B: Illustration der Konzepte **89**

B 1 Absicht und Zweck der Illustration **89**

B 2 Illustrationsplan öffentlicher Raum **90**

B 2.1 Stossrichtungen 90

B 2.2 Planinhalte 90

B 2.2.1 Inhaltsumschreibung 90

B 2.2.2 Erläuterungen zu den Planinhalten 91

B 3 Illustrationsplan „Bauliche Struktur“ 95
B 3.1 Stossrichtung 95
B 3.2 Erläuterungen zu den Planinhalten 95
B 3.3.1 Siedlungstypologien 95
B 3.3.2 Baustrukturen 98
B 3.3.3 Weitere Planinhalte 100
Teil C: Ausblick und Anmerkungen zu ausgewählten Themen 101
C 1 Zur Verwendung der städtebaulichen Übersicht 101
C 2 Betrachtungen zu ausgewählten Themen 101
C 2.1 Verdichtung 101
C 2.2 Autobahnumfahrung A5 104
C 2.3 Zur Qualitätsförderung 104
C 2.4 Denkmalpflege und Verdichtung 106
C 2.5 Strukturierender Grünbestand 107
Anhang: Entwicklungspläne 111

Beilagen:

Illustrationspläne verkleinert (M 1 : 12‘000)
(Originalpläne M 1 : 5‘000)

- *Öffentlicher Raum*
- *Bauliche Struktur*

Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde durch verschiedene ausgeführte Arbeiten zu städtebaulichen Teilaspekten oder geografischen Teilgebieten initiiert. Unter der Ägide der Stadtplanung entstand ein Dokument, welches eine städtebauliche Gesamtbetrachtung der Stadt Biel vornimmt. Diese versteht sich als eine aktuelle – allerdings vergangene und zukünftige Entwicklungen einschliessende – Momentaufnahme.

Die Arbeit wurde der Stadtplanung und der städtischen Denkmalpflege zur kritischen Würdigung unterbreitet. Zudem wurde sie von Christian Wiesmann (Berater für Architektur, Städtebau und Raumplanung, Bern) einem sorgfältigen Lektorat unterzogen. Der daran anschliessende Dialog führte zu zahlreichen inhaltlichen Verbesserungen und Neubewertungen. Den Beteiligten sei an dieser Stelle ein grosser Dank ausgesprochen.

Trotz der Mitwirkung der erwähnten Fachleute ist die Arbeit von der persönlichen Sicht der Autoren geprägt. Es liegt deshalb in der Natur der Sache, dass im Rahmen der weiteren stadtplanerischen Tätigkeiten zu Teilaussagen auch divergierende Schlüsse gezogen werden können. Dies ist kein Widerspruch, sondern entspricht dem Wesen der Arbeit, welche sich nicht als Vorgabe, sondern als fakultative, dem ständigen Wandel unterworfene Referenz, bzw. Vergleichsbasis für städtebauliche Aufgaben versteht. Wenn die Arbeit auch als Impulsgeber wirken sollte, wäre eine weitere leise Hoffnung der Autoren erfüllt.

Zusammenfassung

Zweck und Gegenstand

Die städtebauliche Übersicht geht auf Studien zu räumlichen Fragen von Stadt und Agglomeration zurück und entwickelt diese zu einer ganzheitlichen Übersicht weiter. Sie versteht sich als Gesamtsicht städtebaulicher Sachverhalte für den Siedlungsraum von Biel. Inhaltlich beschränkt sie sich auf den öffentlichen Raum, vornehmlich auf die öffentlichen Strassen und Plätze, sowie auf die bauliche Struktur. Unter Hinzunahme von weiteren, für die Stadtplanung relevanten Sachbereichen kann sie als Basis zu einem umfassenden Stadtentwicklungskonzept dienen.

Die städtebauliche Übersicht skizziert ein auf die Zukunft gerichtetes Bild der Stadt, welches sich aus dem vorhandenen räumlichen Gefüge und seinen Gesetzmässigkeiten ableitet. Es werden nicht Entwicklungen vorgezeichnet, welche auf äussere Impulse oder Willensäusserungen zurückgehen, sondern es wird versucht, die dem Raumgefüge eigenen Potenziale und Optionen zu ergründen und fortzuschreiben. Die städtebauliche Übersicht ist in diesem Sinne nicht auf politische oder gesellschaftliche Ziele abgestützt und setzt auch keine Prioritäten in der Stadtentwicklungspolitik.

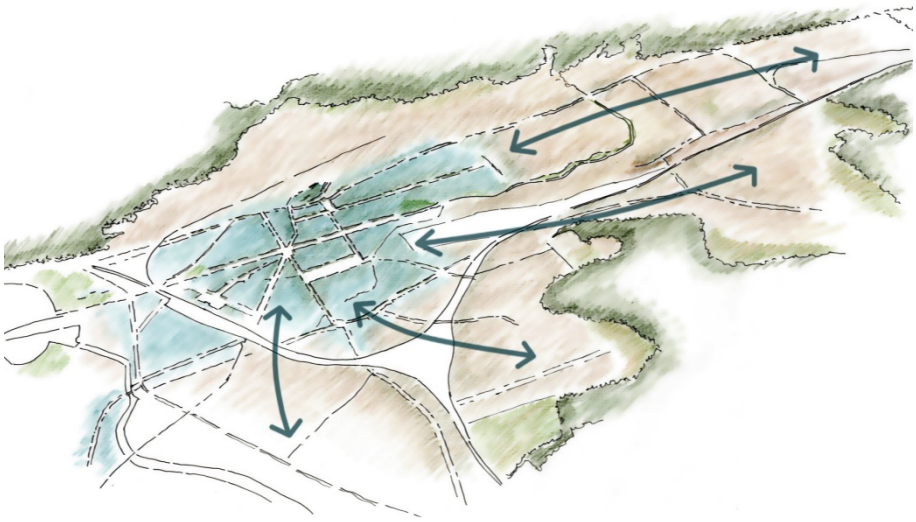
Hauptgegenstand der Arbeit ist die Benennung der grundlegenden städtebaulich Bezugselemente und Hinweise auf mögliche Fortschreibungen und Transformationen des räumlichen Gefüges.

Aufbau

Die städtebauliche Übersicht ist in 3 Teile mit jeweils unterschiedlichen Absichten gegliedert. Hauptgegenstand bildet der erste Teil, welcher die Grundlagen und die konzeptionellen Inhalte umfasst. Der zweite Teil (B) ist als Illustration der Konzepte zu verstehen. Im Sinne exemplarischer Vorschläge wird eine mögliche Ausprägung der Konzepte in Form von Plänen vorgelegt. Im dritten Teil (C) werden Anmerkungen zu ausgewählten Themen der Bieler Stadtplanung aus Sicht der hier gemachten Überlegungen formuliert.

Inhaltliche Schwerpunkte

Die Hauptstossrichtung der städtebaulichen Übersicht beruht auf der Feststellung, dass die Stadtlandschaft Biels einerseits durch einen prägnanten Kernbereich, anderseits durch unterschiedliche und in ihrer Struktur weniger eindeutige Quartiere gekennzeichnet ist. Zudem sind wichtige räumliche Zusammenhänge in Teilen schwach ausgeprägt. Die inhaltliche Ausrichtung der städtebaulichen Übersicht orientiert sich zudem am Grundsatz der „Siedlungsentwicklung nach Innen“. Diese auf Ebene von Bund und Kanton gesetzlich verankerte Verpflichtung wird zusätzlich



von der Tatsache gestützt, dass die in Biel zur Verfügung stehenden Möglichkeiten der Siedlungsausdehnung beschränkt sind.

Aus diesem Befund werden folgende drei inhaltlichen Schwerpunkte abgeleitet:

- Die einzelnen Stadtteile werden in ihrer spezifischen Charakteristik akzentuiert. Die Ausprägungen der unterschiedlichen Quartiere sollen nicht nivelliert, sondern vielmehr im Sinne ihrer jeweiligen Qualitäten geschärft werden. Dies führt einerseits zu einer Konsolidierung des Kernbereiches, anderseits zu stärker identifizierbaren peripherem Stadtteilen.
- Die Verbindungen innerhalb des Stadtkörpers werden gestärkt. Dies erfolgt durch eine Klärung der Bedeutung des Verbindungsnetzes und durch die gestalterische und funktionelle Stärkung der für den räumlichen Zusammenhang wichtigen Siedlungsbereiche und der prioritären Strassenräume.
- Die künftigen baulichen Bedürfnisse der Stadt – dies gilt natürlich auch für die ganze Agglomeration – werden vor allem im Bestand erfüllt. Dies führt zwingend zu einer Verdichtungsstrategie, welche aber auf die örtlichen Siedlungscharakteristiken abgestimmt ist.

Wirkungsweise

Die städtebauliche Übersicht stellt eine Planungsgrundlage zur Verfügung, welche nicht einen starren Vorgriff auf die Zukunft darstellt, sondern einen flexibel zu handhabbarer Orientierungsrahmen für städtebauliche Fragen unterschiedlichster Art zur Verfügung stellt. Im Rahmen der stadtplanerischen Instrumente reiht sich die Übersicht als Grundlage ein. Sie strebt keine Verbindlichkeit an, sondern dient als eine flexibel zu handhabende Referenz für die Einordnung von Konzepten und Projekten in das Raumgefüge der Stadt.

Zum Charakter der städtebaulichen Übersicht

Die städtebauliche Übersicht strebt eine höhere Bildhaftigkeit an. Insbesondere aus diesem Grund wird eine Unterscheidung zwischen den noch relativ offenen, unterschiedliche Ausformungen zulassenden Aussagen im Konzeptteil und der präziseren Darstellungsweise in den Illustrationsplänen vorgenommen. Konkret erheben die konzeptionellen Aussagen Anspruch auf eine gewisse Allgemeingültigkeit, während ihre Illustration nur als eine beispielhafte räumliche Umsetzung zu verstehen ist, die auch andere Interpretationen zulässt.

Ausschnitt Konzeptskizze

Ausschnitt Illustrationsplan „Bauliche Struktur“

Teil A: Analysen und Konzept

A 1 Einleitende Bemerkungen

Ausgangslage, Zweck des vorliegenden Dokumentes

Ausgehend von verschiedenen, innerhalb der letzten 10 Jahre, vornehmlich im gesamtstädtischen Massstab erstellten städtebaulichen Arbeiten, werden in vorliegendem Dokument dabei ausgeführte Teilstudien zu Bebauung und Freiraum aktualisiert und thematisch erweitert. Dies führt zu einer Übersicht über die heutigen Merkmale des Siedlungsraumes und zeigt Optionen der weiteren städtebaulichen Entwicklung auf. Das vorliegende Resultat kann als ein Beitrag zu einem – nach Erachten der Stadtplanung in Betracht zu ziehenden – inhaltlich breiter angelegten räumlichen Stadtentwicklungskonzept betrachtet werden.

Weiterer Zweck des zu vorliegenden Dokumentes ist die Schaffung einer anschaulichen Grundlage als Referenz für die Einordnung von künftigen städtebaulichen Vorhaben. Dabei wird kein in sich abgeschlossenes Resultat, sondern eine sich laufend erneuernde räumliche Vergleichsbasis angestrebt.

Inhalt und Abgrenzung vorliegenden Dokumentes

In Fortführung vorerwähnter Arbeiten werden die in Bezug auf die räumlichen Verhältnisse grundlegenden städtebaulichen Komponenten des öffentlichen Raumes und der Bebauungsstruktur untersucht und daraus mögliche Verhaltensweisen für die Weiterentwicklung (Stabilisierung, Verdichtung, Stadtumbau, usw.) abgeleitet. Nicht einbezogen sind Überlegungen zu Landschaft-Ökologie-Natur und zum Verkehr. Vorliegende Erkenntnisse zu diesen Themen werden jedoch berücksichtigt.

Vorgelegt wird eine Planungsgrundlage, welche so angelegt ist, dass nicht ein starrer Vorgriff auf die Zukunft vorgegeben wird, sondern ein gegenüber sich verändernden Voraussetzungen flexibel handhabbarer Orientierungsrahmen zur Verfügung gestellt wird. Damit wird insbesondere der Tatsache Rechnung getragen, dass der Fortgang der städtischen Entwicklung in vielfacher Hinsicht von Handlungen, welche nicht im Einflussbereich der Stadt liegen, beeinflusst wird [1]).

Dem stadträumlichen Dispositiv liegt die Idee zugrunde, städtebauliche Perspektiven aus dem Bestand heraus abzuleiten. Es werden nicht Entwicklungen vorgezeichnet, welche auf äussere Impulse oder Willensäusserungen – z.B. gesellschaftlicher, wirtschaftlicher oder politischer Art – zurückgehen, sondern es wird versucht, die dem Raumgefüge eigenen Potenziale und Optionen zu ergründen. Diese ergeben sich jedoch nicht selbststätig, sondern es bedarf ausdrücklicher städtebaulicher Auffassungen oder Grundhaltungen.

Die städtebauliche Übersicht Ist in diesem Sinne nicht auf politische oder gesellschaftliche Ziele abgestützt und setzt auch keine Prioritäten in der Stadtentwicklungspolitik. Vielmehr soll sie dazu dienen, die städtebauliche Umsetzung andersgearteter Ziele auf eine räumliche Grundlage zu stellen.

Aufbau

Vorliegender Bericht ist in 3 Teile mit jeweils unterschiedlichen Absichten gegliedert. Hauptgegenstand bildet der erste Teil, welcher die Grundlagen und die konzeptionellen Inhalte umfasst. Im Einzelnen lassen sich die drei Teile wie folgt umschreiben:

- Der erste Teil (A) umfasst Analysen und die Konzepte zum öffentlichen Raum und zur baulichen Struktur. Die konzeptionellen Inhalte

---

[1]) *Zu diesen gehören z.B. Entscheide privater Unternehmen und Investoren, Veränderungen des gesetzlichen Rahmens, staatliche finanzielle Anreize, Investitionsbeschlüsse von Bund und Kanton oder Initiativen aus Politik und Gesellschaft.*

versuchen einerseits die aus dem Bestand abgeleiteten grundlegenden strukturellen Elemente der Stadt zu identifizieren, lassen anderseits einen genügenden Interpretationsspielraum für die konkrete Umsetzung zu.

- Der zweite Teil (B) ist als Illustration der Konzepte zu verstehen. Im Sinne exemplarischer Vorschläge wird eine mögliche Ausprägung der Konzepte in Form von Plänen vorgelegt.
- Im dritten Teil (C) werden abschliessende Anmerkungen zu ausgewählten Themen der Bieler Stadtplanung aus Sicht der hier gemachten Überlegungen formuliert.

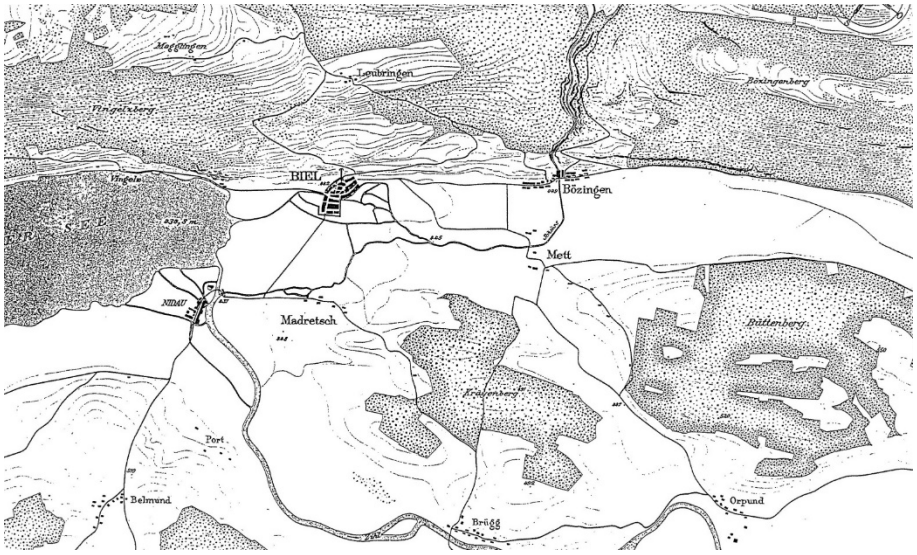
Vorhandene Grundlagen und Studien

Die vorgesehene Erarbeitung einer städtebaulichen Übersicht basiert auf folgenden, zum Teil unvollendeten Studien:

- Strategie öffentlicher Raum, April 2013 (nicht validierter Entwurf). Hervorzuheben sind dabei insbesondere die Analysen zu Siedlungsstruktur und Freiraum, die Herleitung des städtebaulich strukturierenden Strassennetzes, die Strategie Freiraum sowie der Leitplan zum öffentlichen Raum.
- Hochhauskonzept 2014 (gemeinderätliche Richtlinie). Das Hochhauskonzept basiert u.a. auf Analysen zum öffentlichen Raum und zur Siedlungsstruktur. Weitere relevante Inhalte des Hochhauskonzeptes sind Überlegungen zu Siedlungsgebieten mit Transformationspotenzial.
- Plan lumière de la Ville de Bienne, 12.12.2013. Auf den Analysen zum öffentlichen Raum aufbauend, enthält das Konzept unter dem Blickwinkel der Beleuchtung Überlegungen zum Stadtraum.
- Richtplan Agglomeration Biel, 2008, bzw. Richtplan / RGSK Biel-Seeland, 2015. Mit der Festlegung der Schwerpunkte für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Stadt und Agglomeration sind städtebauliche Eckpunkte gesetzt.
- Landschafts-Richtplan und Landschaftsentwicklungskonzept 2004 (GR-Beschluss 12.11.2004). Insbesondere von Interesse sind Aussagen zur Vernetzung und zur Charakterisierung der vorhandenen Grün- und Naturräume.
- Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast 2010 – 2017. Die erarbeiteten Grundlagen umfassen Analysen und städtebauliche Konzepte im Einflussbereich des Westastes der A5. Durch die gegen Ende 2020 vollzogene Abkehr von der Autobahnlösung sind sie zu einem massgeblichen Teil obsolet geworden. Trotzdem sind verschiedene Überlegungen auch ohne die durch den Autobahnbau bewirkten Eingriffe gültig.
- Modellvorhaben „Abstimmung von Liegenschaftserneuerung und Stadtentwicklung“. Sowohl Überlegungen zur Transformationstiefe von Gebieten mit unterschiedlichen Siedlungstypologien, als auch die in diesem Rahmen erarbeiteten Quartierentwicklungskonzepte liefern im Sinne von Fallbeispielen Hinweise auf gesamtstädtische städtebauliche Zusammenhänge.

A 2 Feststellungen zum Stadtraum

A 2.1 Siedlungsentwicklung im Rückblick



Biel um 1800

Der folgende Abriss über die Siedlungsentwicklung Biels gibt einen groben Überblick über die Entstehung des Siedlungsraumes. Er hat nicht den Anspruch einer geschichtlichen Aufarbeitung, sondern dient lediglich als Beitrag für das Verständnis der folgenden räumlichen Analysen. Die Zeitabschnitte entsprechen dem vorhandenen Kartenmaterial[1]).

Ca. 1800 - 1880

Die Grundanlage des Raumes Biel besteht aus den Altstädten Biel und Nidau, den ehemaligen Dörfern Madretsch, Mett und Bözingen sowie aus den sie verbindendenden Verkehrswegen. Noch bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts wurden die dazwischen liegenden Flächen kaum besiedelt. In den Jahren 1850 bis 1880 setzte der industrielle Aufschwung ein und führte zu zahlreichen Überbauungen mit entsprechender Ausweitung des Strassennetzes, insbesondere im Bereich zwischen Altstadt und Madretsch, gegen das Pasquart und die Champagne (Dufourstrasse). Von Bedeutung war der 1878 von der Gemeinde Biel genehmigte Alignementsplan (bearbeitet von Ingenieur und Bauinspektor J. Rebold), welcher das orthogonale Strassensystem im Bereich zwischen See und Champagne begründete.

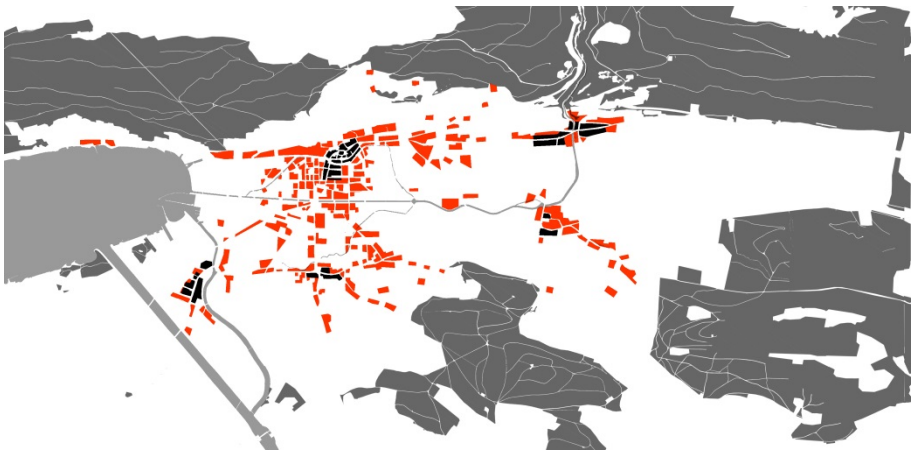
Entscheidende Auswirkungen auf das ganze Seeland mitsamt dem Raum Biel hatte die erste Juragewässerkorrektion, welche zwischen 1868 und 1891 ausgeführt wurde. Erst dadurch wurde die Grundlage für die spätere bauliche Nutzung des Gebietes zwischen Altstadt und See geschaffen.

Ausgewählte bauliche Massnahmen zwischen 1800 und 1880:

1835-38:	ErstellungSeevorstadt;
1825 – 1827:	Bau des Schüsskanals mit dadurch bewirkter Trockenlegung des Gebietes zwischen Biel und Nidau;
1857:	Eröffnung der Bahnlinie Biel-Herzogenbuchsee mit Bahnlinienende im Bereich des heutigen Farelhauses
1860 (ca.):	Eröffnung Bahnlinie Biel–Neuenstadt,
1864:	Eröffnung Bahnlinie Biel – Bern mit neuem Bahnhof im Bereich Güterstrasse;
1874:	Eröffnung Bahnlinie Biel-La Chaux-de-Fonds
1870 – 80 (ca.):	Bau Nidau-Büren-Kanal

[1]) *vgl. Kartenmaterial im Anhang*

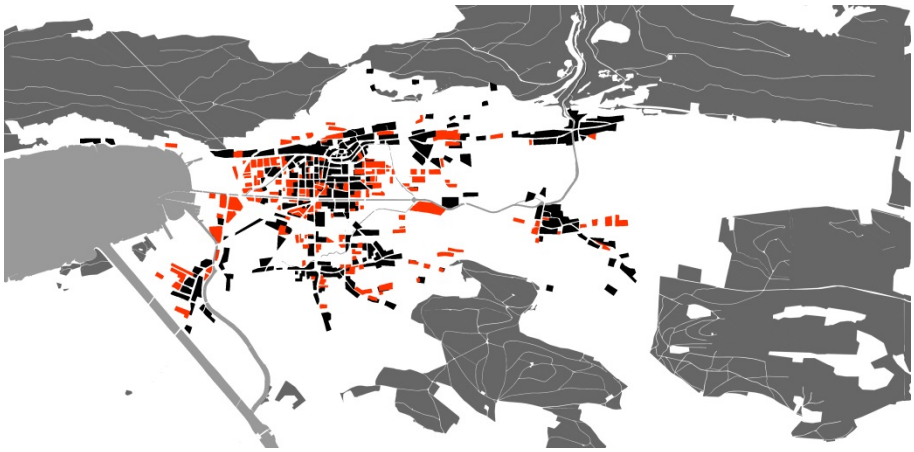
Zustand 1800 (schwarz)
Entwicklung 1800 – 1880 (rot)



Ca. 1880 - 1900

Der Zeitraum 1880 – 1900 war von der beschleunigten Entwicklung der Neustadtquartiere (Pasquart, Neumarkt, Champagne, Bahnhofquartier-Nord, Zukunftquartier) geprägt. Die sich entwickelnde Uhrenproduktion sowie die erlangte Unabhängigkeit von der Wasserkraft durch die Elekrifizierung führte zur kleinteiligen Durchsetzung der neuen Siedlungsgebiete mit Gewerberäumen.

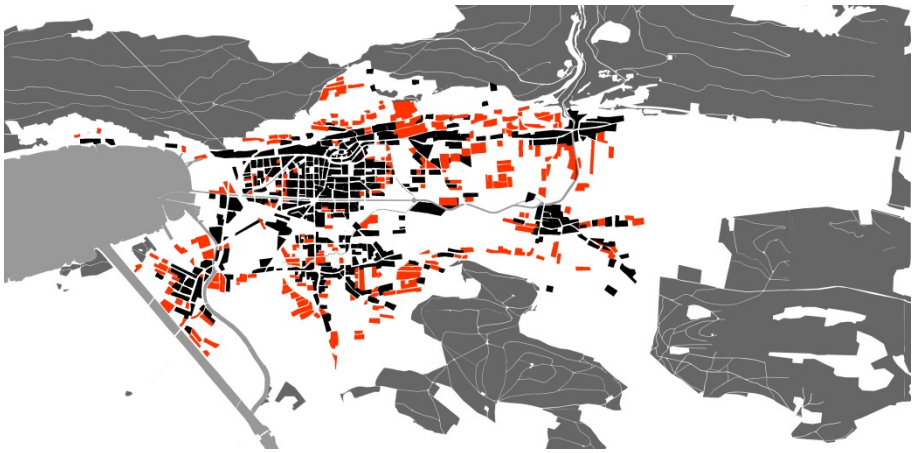
Zustand 1880 (schwarz)
Entwicklung 1880 – 1900 (rot)



Ca. 1900 - 1925

Nach der Jahrhundertwende wurde auch der Rebberg mehr und mehr besiedelt, während sich ausgehend von den Dorfkernen die Bebauung patchwork-artig in die Fläche ausbreitete. In den Zeitraum 1900 – 1920 fielen auch die Eingemeindungen der ehemaligen Dörfer Vingelz, Bözingen, Madretsch und Mett als Folge der sukzessiven räumlichen Stadterweiterungen. Prägendes Ereignis war die 1923 erfolgte Eröffnung des dritten Bahnhofs am heutigen Standort.

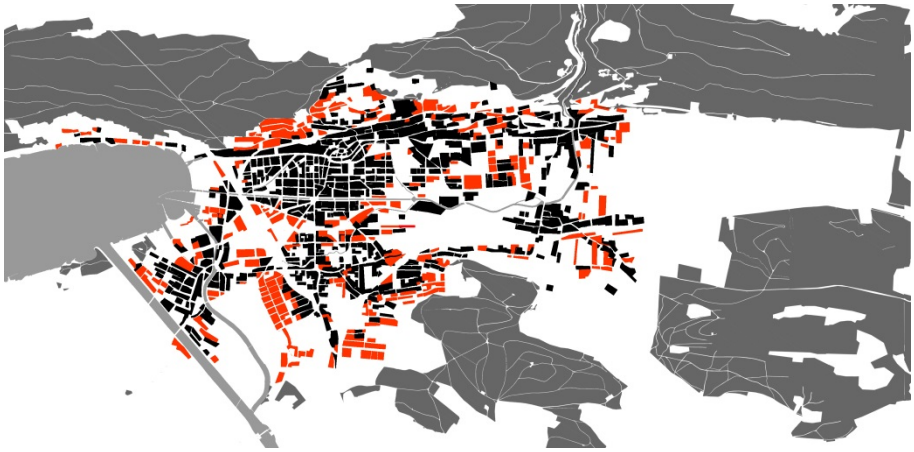
Zustand 1900 (schwarz)
Entwicklung 1900 – 1925 (rot)



Ca. 1925 - 1945

In die Zeit um die 30-er Jahre fielen zahlreiche, für Biel wichtige Entwicklungen. Mit dem Strandbad Biel und der Hafenanlage erhielt der Seeuferbereich ein neues Gesicht. Das neue Bahnhofquartier (mit dem markanten Volkshaus) drückte der Innenstadt seinen Stempel auf. Die im gleichen Zeitraum realisierten gartenstadtähnlichen Wohnsiedlungen in den (damaligen) Stadtrandlagen (z.B. Mösli, Rennweg, Mühlefeld-Nord, Lindenquartier, Champagne, Hofmatten in Nidau, usw.) prägen noch heute die betreffende Quartiere. Der Bau der General Motors südlich des Bahnhofs setzte nicht nur städtebaulich, sondern auch wirtschaftspolitisch ein nachhaltiges Zeichen.

Zustand 1925 (schwarz)
Entwicklung 1925 – 1945 (rot)



Ca. 1945 - 1965

In der Zeit während und insbesondere nach dem 2. Weltkrieg erlebte Biel eine starke Bevölkerungsentwicklung, was eine starke Expansion des besiedelten Stadtraumes zur Folge hatte. Einerseits wurden die „Zwischenbereiche“ nach und nach aufgefüllt, anderseits drängte die Besiedlung in die Fläche, in Form von baulichen Entwicklungen in den Gebieten Mühlefeld-Süd, Jurintra, Geyisried oder Sägefeld. In die Zeit fällt auch der Beginn der Industrieansiedlung im Bözingenfeld, was die Aufgabe des hier ansässigen Flugplatzes nach sich zog (ca. 1965).

Zustand 1945 (schwarz)
Entwicklung 1945 – 1965 (rot)

Ca. 1965 – 1985

Der Zeitraum zwischen 1965 und 1985 war geprägt vom Ende des wirtschaftlichen Aufschwungs und dem Einbruch der Bevölkerungsanzahl. Zwischen 1970 und 1980 verlor Biel mehr als 15% seiner Bevölkerung. Dementsprechend setzte sich die Siedlungsausdehnung in geringerem Masse fort. Noch in der Phase des Aufschwungs entstanden wichtige Siedlungsteile, wie das Quartier Weidteile (1965 bis 1972) oder die Burgerbeunden in Nidau. In Biel setzte die industrielle Nutzung des Bözingenfeldes verstärkt ein. Wichtige Akzente setzten auch etliche öffentliche Bauten (Gymnasium See, Seminar Linde, Kongresshaus, Eisbahn, usw.).

Zustand 1965 (schwarz)
Entwicklung 1965 – 1985 (rot)

Ca. 1985 - 1995

Das Jahrzehnt 1985 – 1995 führte zu einem Auffüllen und Ergänzen von grösseren „Baulücken“, eine eigentliche Expansion des Siedlungsgebietes fand nicht statt.

Ca. 1995 - 2015

Die Siedlungsentwicklung der neusten Zeit war geprägt von der Entwicklung aufgelassener Industrieareale (Bahnhof Süd, Gaswerkareal, Renfer-Areal um die wichtigsten zu nennen), von gezielten Siedlungserweiterungen (z.B. Löhre, Madretsch-Ried) und einer starken Ansiedlung von Industrienutzungen im Bözingenfeld.

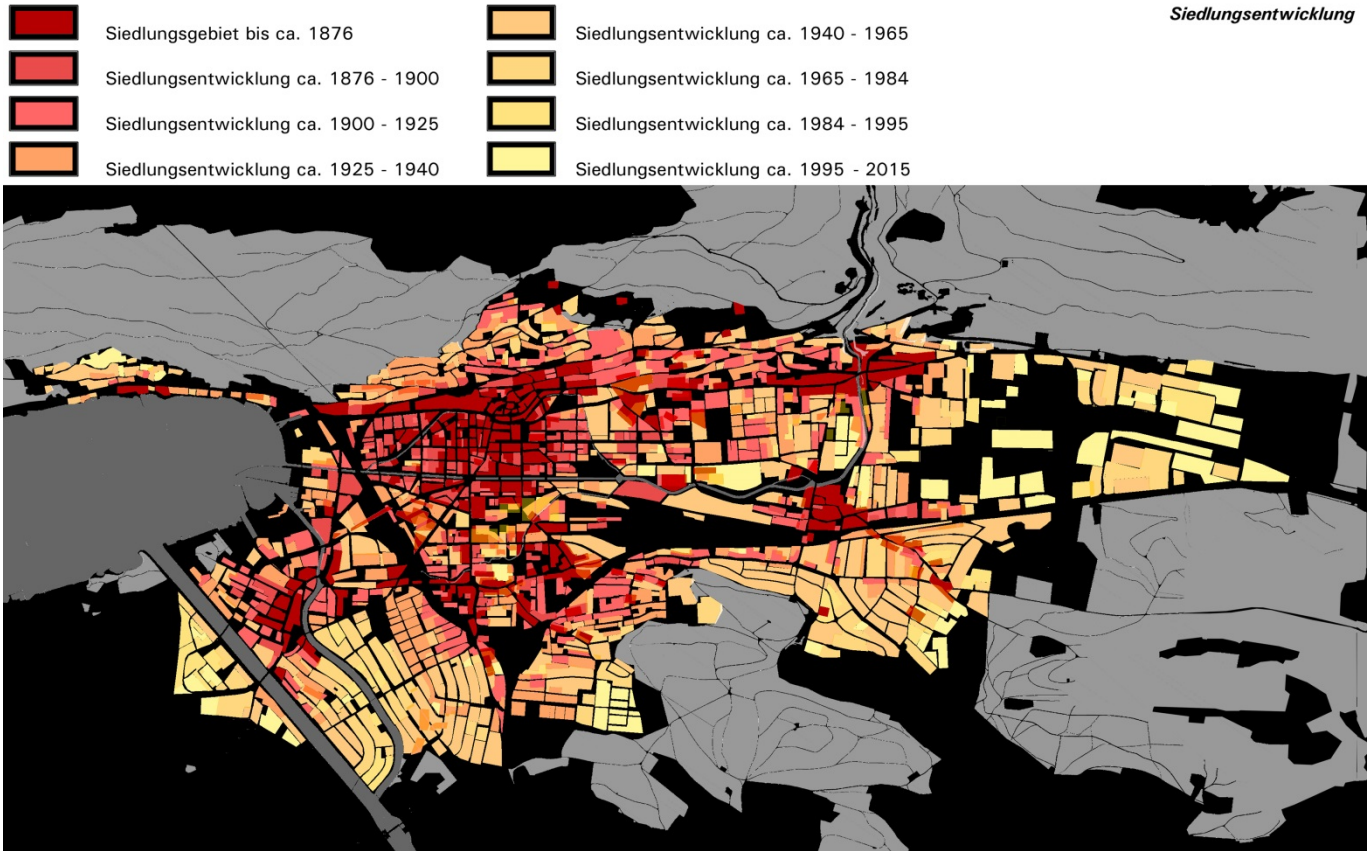
Zustand 1995 (schwarz)
Entwicklung 1995 – 2015 (rot)

Zusammenfassung

Durch die grafische Darstellung der baulichen Entwicklung 1876 – 2010 wird das räumliche Zusammenwachsen der Stadt Biel mit der Stadt Nidau einerseits, den ehemaligen Dörfern Madretsch, Mett und Bözingen anderseits, ersichtlich. Der Siedlungsraum Biel wird von den vier Kernbereichen konstituiert, welche Ausgangspunkte für eine in unterschiedlicher Art verlaufende Urbanisierung sind.

Die bauliche Entwicklung der ursprünglichen Stadt Biel erfolgte mit Ausnahme der Hanggebiete nach dem Muster orthogonal angelegter, kompakter Baublocks, während die Erweiterungen der Dörfer sich eher auf historische Verbindungen oder vorhandene Siedlungsansätze bezogen. Die sich zwischen dem engeren Kernbereich und den ehemaligen Dorfkernen befindlichen aufgelösten, zuweilen diffusen Siedlungsstrukturen (vgl. dazu Ziffer A 2.4.2 Bebauungsmuster) sind denn auch auf die ursprünglichen Siedlungsanlagen zurückzuführen. Erst mit den Expansionsphasen in den 1960-er Jahren fand die bauliche Entwicklung wieder zu vermehrt geometrischen Siedlungsstrukturen zurück, wenn auch in völlig anderer Form (insbesondere Mühlefeld-Süd, Geyisried).

Anhand der sich aus den Bebauungsmustern ergebenden Schnittstellen – Madretsch-Schüss oder Grünweg - lassen sich noch heute die ehemaligen Grenzen von Biel zu den Vorortsgemeinden erahnen. Die Entwicklung von Vingelz – auch ein ehemals selbstständiges Dorf – und des Rebbergs wurde dagegen massgeblich von der Topografie beeinflusst.



A 2.2 Ausgewählte Betrachtungen zum Siedlungsraum Biel

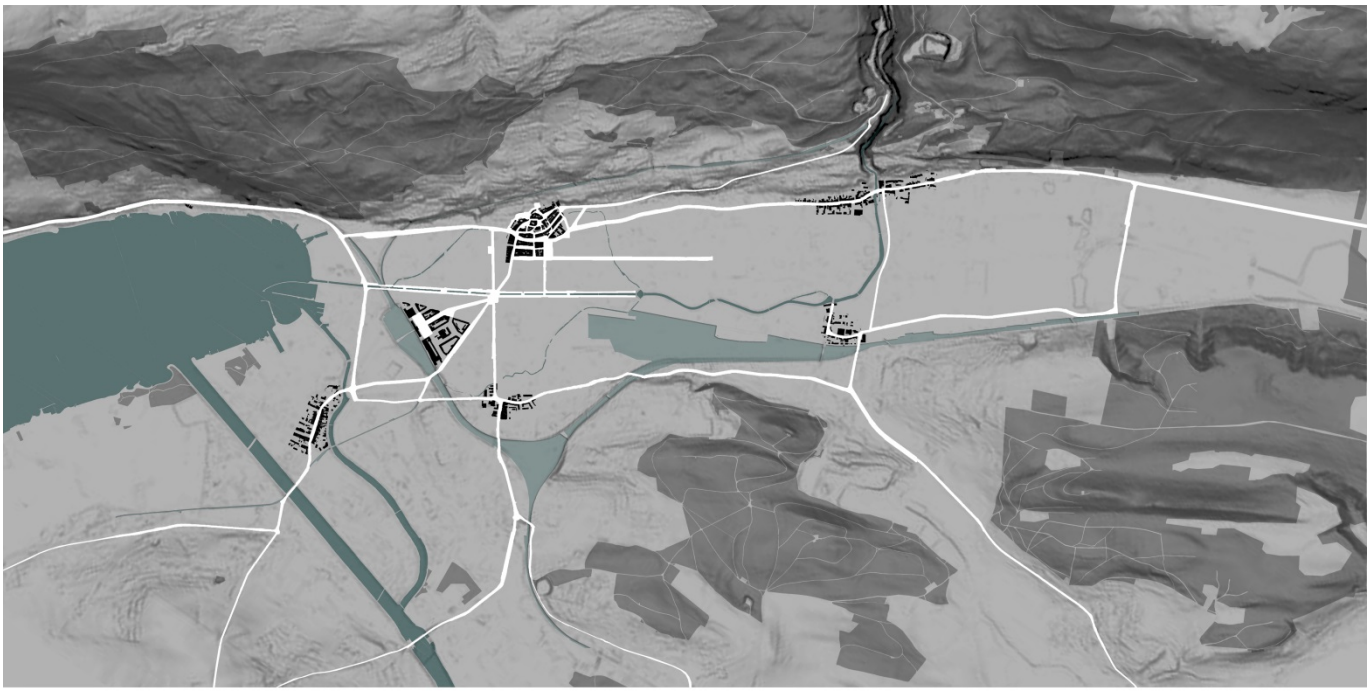
Als Einstieg in die nachfolgenden Vertiefungen zum öffentlichen Raum und zur Bebauung (vgl. Ziffern 2.3 und 2.4) sowie zwecks Vermittlung eines Überblicks über die „Stadtlandschaft“ werden nachstehend einige signifikante Aspekte des Siedlungsraumes beleuchtet.

Konstituierende Elemente des Siedlungsraumes

Der Siedlungsraum wird durch folgende landschaftlichen und baulichen Elemente geprägt:

- *Relief.* Die massgebliche Oberflächenform Biels wird durch den Jura-Süd-Hang, die Erhebungen im Süden (Hueb, Längholz, Büttenberg) sowie die dazwischen liegende Ebene gebildet. Insbesondere der Fuss des Jurahanges definiert eine der Hauptorientierungen der heutigen Siedlungsstruktur.

- *Wasser*. Die Wasserflächen und Wasserläufe stellten massgebliche, die Stadtentwicklung beeinflussende Faktoren dar. Sowohl der See, als auch die Schüss, die Zihl und der Nidau-Büren-Kanal prägen den Siedlungsraum.
- *Wald* tritt praktisch ausschliesslich in Zusammenhang mit dem Jurahang und den südlich der Stadt gelegenen Anhöhen auf. Zusammen mit den topografischen Erhebungen bilden sie einen natürlichen Rahmen des Siedlungskörpers.
- *Ehemalige Siedlungskerne.* Altstadt, Stedtli Nidau sowie die ehemaligen Dorfkernen von Madretsch, Mett, Bözingen und Vingelz bilden gleichsam die „Keimzellen" des heutigen Siedlungskörpers. Dazu zu zählen ist auch das Bahnhofquartier, welches in der Folge der dritten Bahnhofverlegung entstand und sich zu einem markanten Gegenpol der Altstadt entwickelte.
- *Verbindungsachsen.* Die ursprünglichen Verbindungen zwischen den Orts- und Dorfkernen sowie deren Verknüpfung mit dem weiteren Umfeld stellen auch heute wichtige Siedlungsstrukturen dar. Zusammen mit den urbanen Achsen wie Zentralstrasse, Dufourstrasse oder Schüsskanal bilden sie die Basis des städtischen Strassennetzes.
- *Gleisfelder*. Die Bahninfrastruktur bildet über weite Strecken präsente Barrieren im Siedlungskörper, ist aber gleichzeitig Orientierungselement und sorgt für weiträumige Öffnungen im Siedlungskörper.

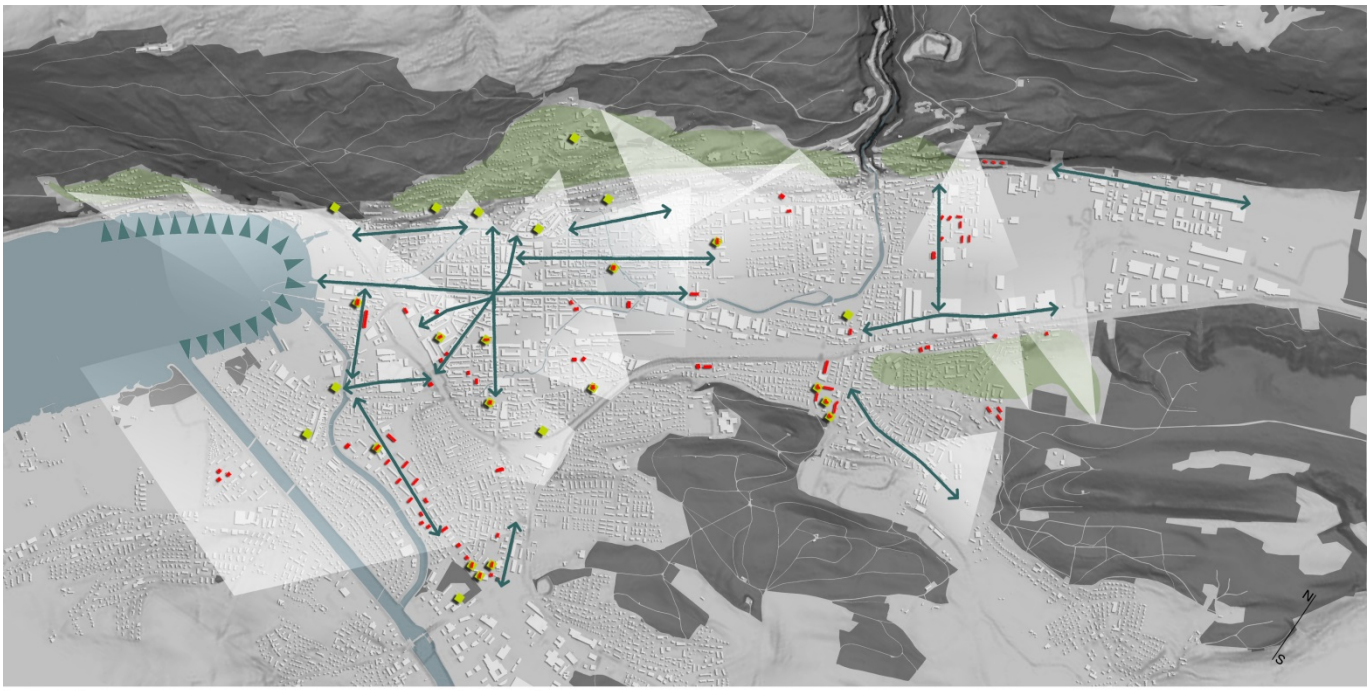


Grundelemente der Siedlungsstruktur
Konstitutierende Achsen des Strassennetzes
Gleisfelder
Wald
Gewässer

Konstituierende Elemente des Siedlungsraumes

Sichtbezüge Abgesehen von stadtfernen Aussichtspunkten (Magglingen, Bözingenberg, Hueb, usw.) ist der Siedlungsraum von Biel und Nidau nur aus einigen erhöhten, öffentlich zugänglichen Standorten visuell erlebbar.

Als einzige Stadtansicht präsentiert sich die Stadtsilhouette vom See her. Sie wird mehrheitlich durch die Vegetation und nur vereinzelt von Bauten (Hochhaus Badhausstrasse, Gymnasium, Schloss Nidau, Hochhaus Weidteile) gebildet.



Relief
Aussichtspunkte, Sichtfelder
Aussenansichten
Ortsprägende und längere Sichtachsen, bzw. Achsabfolgen
Orientierungselemente, Landmarks
Hochhäuser (8 Geschosse und mehr)
Exponierte Gebiete

Sichtbezüge

Visuell exponierte Bereiche stellen die Hangsituationen, insbesondere die Jurahänge dar, wobei deren Präsenz je nach Standort stark variiert.

Im Innern des Siedlungsgebietes bilden markante Strassenzüge prägende Sichtachsen oder Achsabfolgen, welche wichtige Orientierungshilfen darstellen. Dem entsprechen gestreckte Einfallsachsen in der Peripherie, teilweise jedoch in räumlich schwächer ausgeprägtem Masse. In ähnlicher Weise ergeben markante öffentliche und private Bauten ein Netz von unterschiedlich wahrnehmbaren Landmarks oder Merkpunkten.

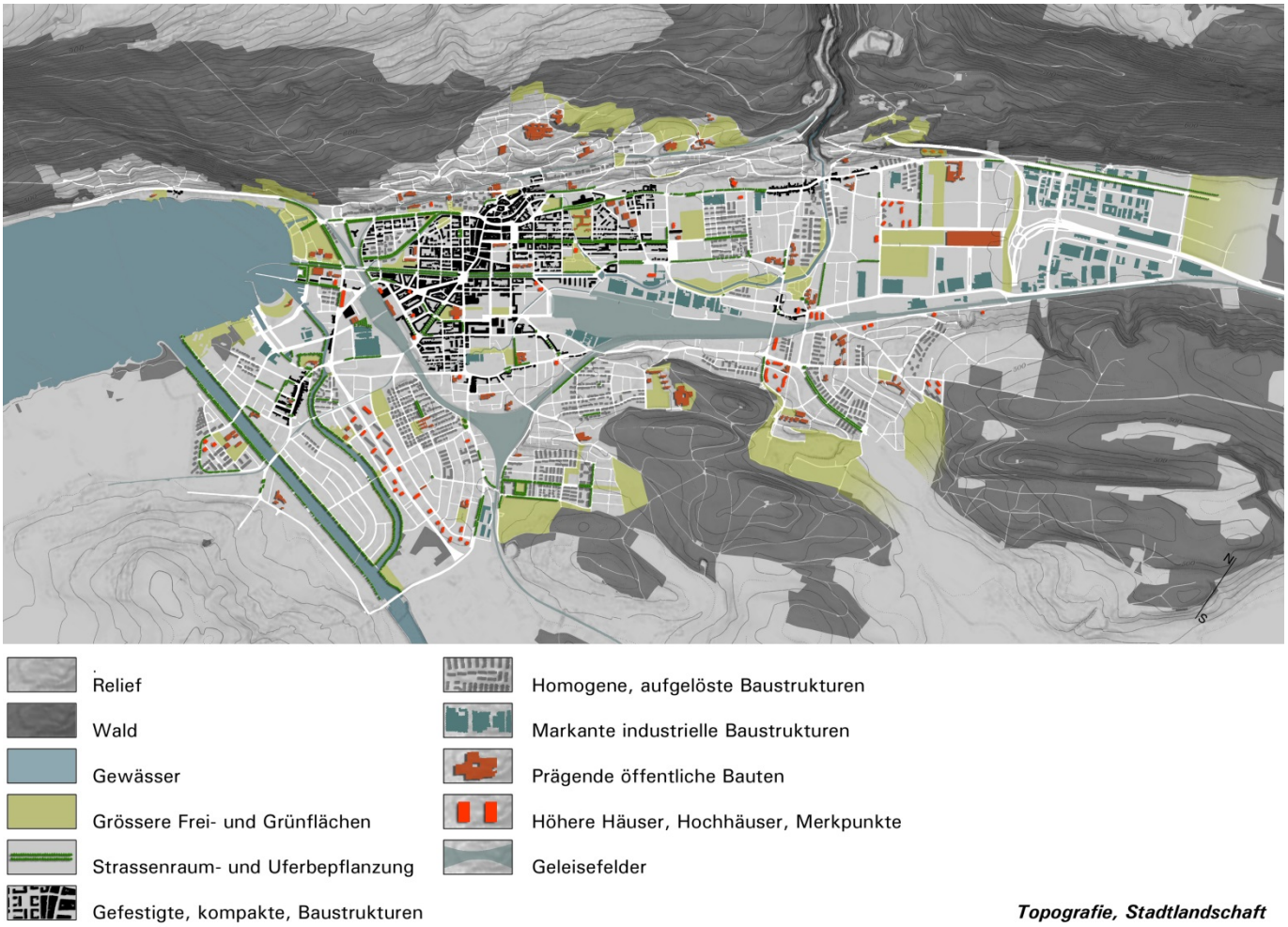
Topografie, Stadtlandschaft

Die heutige Stadtlandschaft ergibt sich aus dem Zusammenwirken von Topografie, natürlichen Landschaftselementen und dem Siedlungsgefüge. Prägend sind dabei

- das Relief mit den topografischen Erhebungen des Jurahangs und den südlichen Anhöhen (Krähenberg, Büttenberg);
- die bewaldeten Flächen, welche - insbesondere im Bereich des Jurahangs - das Stadtbild wesentlich mitbestimmen;
- der See und die verschiedenen Fliessgewässer als stadträumlich prägende und identitätsstiftende Landschaftsstrukturen;
- die grösseren Frei- und Grünflächen als räumlich und funktionell unabdingbare städtische Angebote;
- die Strassenraum- und Uferbepflanzungen als aufwertende Bestandteile der Erholungsräume und des Stadtbildes;
- die kompakten, gefestigten Siedlungsgefüge (innerstädtische und angrenzende Quartiere Biel, Quartierkerne, Stadtzentrum Nidau) als wichtige städtische Raumangebote und atmosphärisch prägende Stadtteile;
- verschiedene homogene, im Stadtgebiet verteilte Siedlungsteile (z.B. Mühlefeld, Linde, Champagne, usw.) als „ruhige Inseln“ im teilweise diffusen Stadtgefüge;

- industrielle Siedlungsstrukturen als wirtschaftliche Impulsgeber und räumlich markante Quartiere;
- prägnante Einzelbauten sowie bestehende Hochhäuser, welche als Orientierungsmerkmale wirken;
- die Geleisefelder mit ihrer raumgliedernden, aber auch trennenden Wirkung.

Im Überblick ergibt sich das Bild einer aus markanten Merkmalen zusammengesetzten, aber bruchstückhaften Stadtlandschaft.



Topografie, Stadtlandschaft

Bezug der Stadt zu See und Wasserläufen

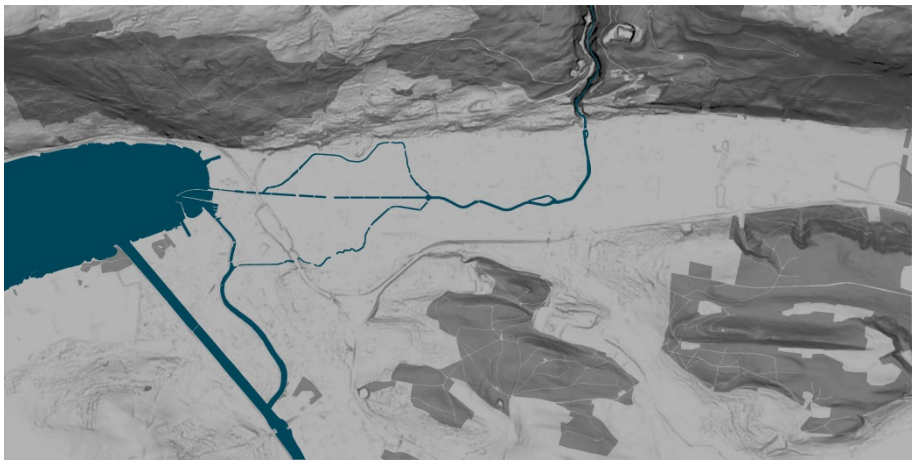
Die Beziehung zwischen Stadt und See bedarf einer differenzierten Sichtweise, welche insbesondere die hydrologischen und topografischen Bedingungen, mit denen sich die historische Stadtentwicklung beschäftigen musste, berücksichtigt. Dass der älteste Kern Biels auf einem Hügel am Jurasüdfuss angesiedelt wurde, war die Folge der in der Ebene vorhandenen Sumpflandschaft. Erst nach der ersten Juragewässerkorrektion konnte diese allmählich besiedelt werden. Der verhaltene Bezug zwischen Stadt und See hat somit seinen Ursprung in den natürlichen Grundbedingungen der ehemaligen Landschaft.

Der als zögerliches Ausweiten Richtung See zu bezeichnenden Stadtentwicklung liegt also durchaus eine nachvollziehbare Logik zugrunde. Dazu kam, dass mit dem Bau der Eisenbahnlinie Richtung Neuenburg um 1860 ein weiteres Hindernis für eine urban geprägte Zuwendung der Stadt zum See entstand.

Radierung Jakob Samuel Weibel, 1825 (aus Bieler Geschichte „hier+jetzt“, Verlag für Kultur und Geschichte, Baden, 2013)

Die aufgrund des Sees und den Wasserläufen bestehenden spezifischen Qualitäten bestehen insbesondere in folgenden Gegebenheiten:

— Der See und die Wasserläufe mitsamt ihren Ufern offerieren ein Erholungspotenzial, welches für die ganze Agglomeration von hohem Nutzen ist und deren Identität und Attraktivität weitgehend prägt.
— Der durch den Jurahang und die Weite des Sees gegebene räumliche Rahmen ist für die Stimmung von Landschaft und Siedlung sowie für Orientierung und Lesbarkeit der Stadt von hohem Wert.
— Durch ihre gliedernde Wirkung und ihre unterschiedliche Erscheinung bereichern die Wasserläufe den Siedlungsraum in hohem Masse und bilden Anreiz für den weiteren Ausbau ihrer Attraktivität.



Das Strassennetz
a) Netzgefüge

Das Strassennetz der Stadt ist zu einem guten Teil von der Orientierung des Jurahangfusses, bzw. von der damit zusammenhängenden Ausrichtung des Schüsskanals bestimmt. Ausgehend von der Altstadt und der am Hangfuss verlaufenden Verbindung Ost-West entwickelte sich ein im Grund orthogonales Netz an Strassen mit den „Magistralen“ Dufourstrasse, Zentralstrasse, Neumarktstrasse oder Unterer und Oberer Quai.

Die geometrische Ordnung des Netzes geht weitgehend auf den „Alignementsplan J. Rebold“ zurück, welcher die Erweiterung Biels im 19. Jahrhundert vorzeichnete. Abweichungen ergaben sich durch ehemalige Verkehrswege (z.B. Murtenstrasse als Verbindung nach Nidau), durch

natürliche Elemente (Nebenarme der Schüss) oder durch den Bau der Bahnlinien und der Bahnhöfe.
Die Strassennetze der peripheren Quartiere orientieren sich an der Topografie (Rebberg, Vingelz), erinnern an Konzepte der Gartenstadt (Mühlefeld-Nord, z.T. Mösli und Linde, Champagne) oder sind als jeweils zwei Bautiefen umfassende (je nach örtlichen Bedingungen verformte) Ilôts angeordnet (Mühlefeld-Süd, Geyisried, z.T. Mett-Battenberg).

Typologisch kaum einzuordnen ist das Strassennetz von Bözingen. Es baut sich auf vorhandenen Elementen auf, wie insbesondere der langgestreckten Zelle des ehemaligen Industrieareals entlang der Schüss, ursprünglichen Verbindungen nach Mett (Grünweg, Schlösslistrasse, Länggasse) oder Verbindungen ins umliegende Landwirtschaftsgebiet (Sägefeldweg, Sonnenstrasse).

Das Netz im Bözingenfeld folgt den Anforderungen industrieller Ansiedlungen und ist entsprechend rational und weitmaschig aufgebaut.

b) Netztypologie

Die Umsetzung vorstehender Netzbeschriebe in eine einigermassen übersichtliche Netztypologie bedingt eine rigorose Vereinfachung der effektiven Netzstrukturen. Mittels dieser Abstraktion lassen sich folgende Typen unterscheiden:

– Netze der ursprünglichen Siedlungskerne in Form kleinmaschiger, z.T. verwinkelter Netze.

- Rasterförmge Netze. Dabei wird unterschieden in solche urbanen Charakters (in den Stadterweiterungsgebieten nach 1850 - 1920) und solche mit Gartenstadtcharakter (Mühlefeld-Nord, Linde, Mösli, Champagne).
- Topografisch bedingte Netze in den Hanggebieten des Jura.
- Verformte Netzgitter, in der Regel mittels Parallelstrassen im Abstand von zwei Bautiefen, in den Quartieren mit dem Siedlungsbau der Nachkriegsjahre (Mühlefeld-Süd, Geyisried, Weidteile).
- Netze mit Stichstrassen in Gebieten mit einseitiger Orientierung, z.B. zwischen Strassen und Bahn.
- Weitmaschige Netze in den Industriearealen.

A 2.3 Öffentlicher Raum

A 2.3.1 Strassenräume

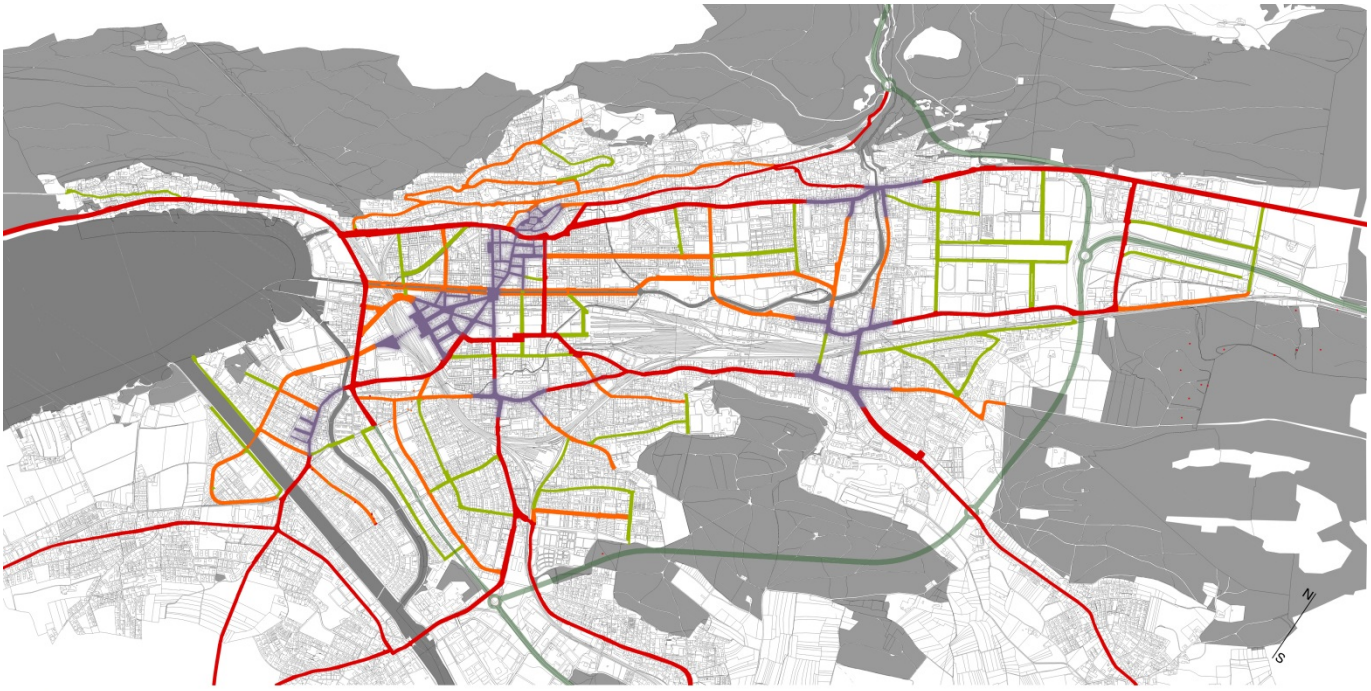
Verbindungsräume

Die Betrachtung der Verbindungsfunktionen der Strassenräume ergibt Hinweise auf Nutzungskonflikte und ist für Lesbarkeit und Orientierung der Stadtanlage von Bedeutung.

Die durch unterschiedliche Verbindungsfunktionen entstehende hierarchische Struktur der Strassenräume ist zur Hauptsache in der Stadtanlage begründet. Selbstverständlich kann die Aufgabe der Strassen je nach Verkehrsorganisation ändern, jedoch betrifft dies oft nur einzelne Verkehrsarten, z.B. den Autoverkehr. In einem umfassenden Sinne verstanden, d.h. nicht nach Fortbewegungsformen unterschieden, sind solche organisatorischen Massnahmen für die Verbindungsfunktionen vorhandener Räume nicht relevant.

Die Hierarchisierung der Verbindungsräume Biels wird aufgrund eines einfachen Schemas vorgenommen, welches nach den hauptsächlichen Quellen und Zielen wie Agglomeration, Stadt, Stadtzentrum und Quartier unterscheidet. Angeführt wird die Einteilung von übergeordneten Verbindungsräumen. Als solche werden Räume bezeichnet, welche die Verbindung zwischen der Stadt Biel und benachbarten Gemeinden herstellen oder die Erreichbarkeit des Stadt- und Agglomerationszentrum gewährleisten. Auf einer weiteren Stufe lassen sich stadtinterne Verbindungsräume identifizieren. Sie stellen die Verbindungen zwischen den verschiedenen Quartieren her. Innerhalb der Quartiere zeichnen sich einzelne Verbindungsräume durch ihre massgebliche Funktion für die quartierinternen Bedürfnisse aus. Als spezielle Kategorie werden in der vorliegenden Betrachtung die Zentrumsräume aufgeführt. Insbesondere diese Räume dienen ebenso sehr dem Aufenthalt, wie der Fortbewegung.

Es liegt auf der Hand, dass sich die einzelnen Verbindungsfunktionen überlagern. So ist beispielsweise zu beachten, dass im Stedtli Nidau und



Zentrumsräume
Übergeordnete Verbindungsräume
Stadtinterne Verbindungsräume
Quartierinterne Verbindungsräume
Autostrasse, Autobahn

Verbindungsräume

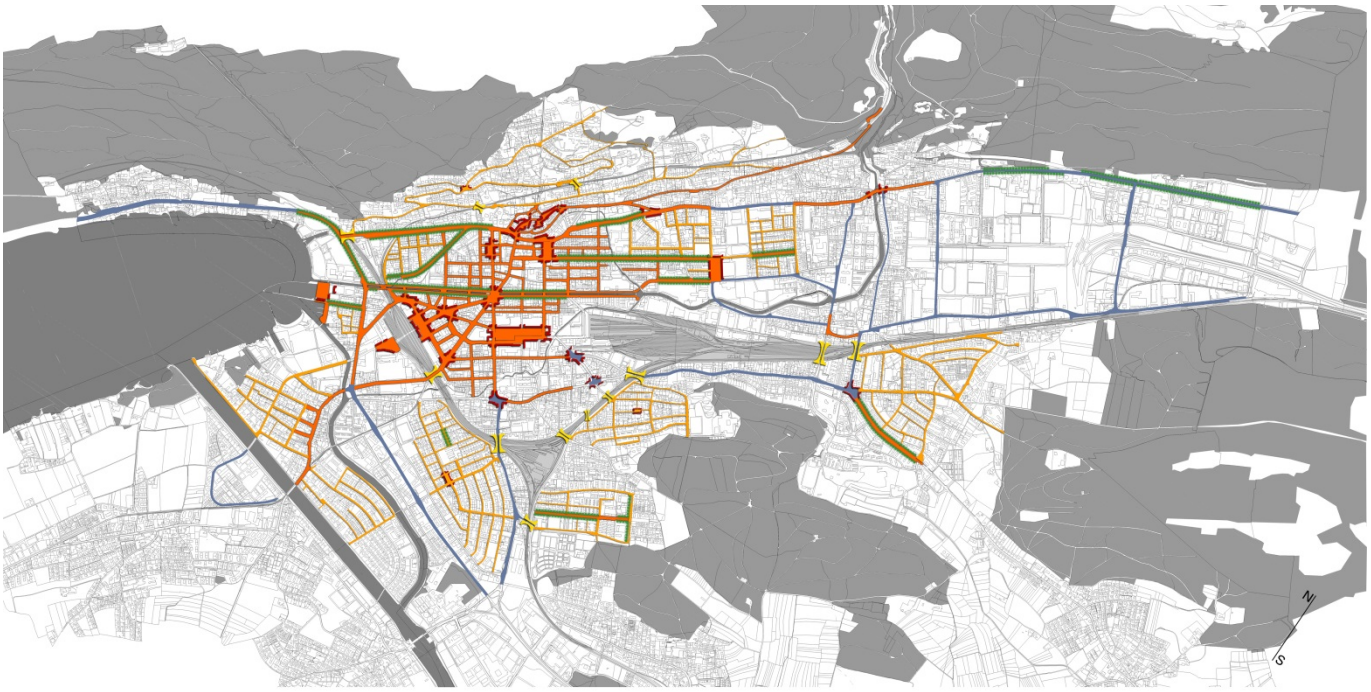
in den Quartierzentren die Zentrumsräume mit wichtigen Verbindungsräumen zusammenfallen. Im Gegensatz zum Stadtzentrum Biel konnten sich diese Zentren nicht dem Druck des Verkehrs entziehen.

Prägnanz der Strassenräume

Die Wahrnehmung der Stadtanlage und die Möglichkeit der räumlichen Orientierung hängen in erheblichem Masse von der räumlichen Prägnanz der Strassenräume ab. Prägnante Netzgefüge ergeben sich durch das Vorhandensein einer räumlichen Fassung, die Raumwirkung der Bepflanzung und anderer Ausstattungselemente, die Art der strassenbegleitender privaten Bereiche (Vorgärten) oder die Eigenwirkung des Strassenbauwerkes.

Zum Netz der öffentlichen Räume Biels lassen sich in diesem Zusammenhang folgende Feststellungen machen:

- Räumlich gefasste Strassenräume treten vor allem im Bereich der Innenstadt und ihren angrenzenden Quartiere sowie in den Zentren der ehemaligen Gemeinden auf. Verschiedentlich wird ihre Wahrnehmung durch das Vorhandensein von Strassenraumbepflanzungen – allerdings in unterschiedlichem Masse – verstärkt.
- Aufgrund ihrer einprägsamen öffentlichen Baumbepflanzung heben sich einzelne, isolierte Strassenräume in den Quartieren von den übrigen öffentlichen Strassen ab (Champagne-Allee, Pestalozzi-Allee, usw.).
- „Autonome“, durch ihre Eigenwirkung auffallende Strassenräume finden sich in peripheren Lagen. Sie weisen ein stark verkehrlich geprägtes Erscheinungsbild auf.
- Neben den aufgrund ihres räumlichen Charakters hervorstechenden Strassenzügen haben in ihrer Anlage homogene Netzgefüge oder quartierspezifische Strassenräume eine gleichermassen ordnende, Lesbarkeit und Orientierung fördernde Wirkung für die Netzstruktur.



Prägnante Strassenräume aufgrund räumlich wirksamer Einfassung
Prägnante Strassenräume aufgrund räumlich wirksamer Baumanlagen
Prägnante Strassenräume aufgrund Eigenwirkung und Linienführung
Räumlich homogene Netzgefüge und quartierspezifische Strassenräume
Platzräume
Brücken, Unterführungen

Prägnanz der Strassenräume

Gegliedert werden die Netzgefüge durch Platzräume, welche sich vorwiegend in den dichteren, durch geschlossene Baustrukturen gekennzeichneten Stadtteilen befinden. Strukturierende Wirkung weisen auch durch die die Bahn querenden Brücken und Unterführungen auf.

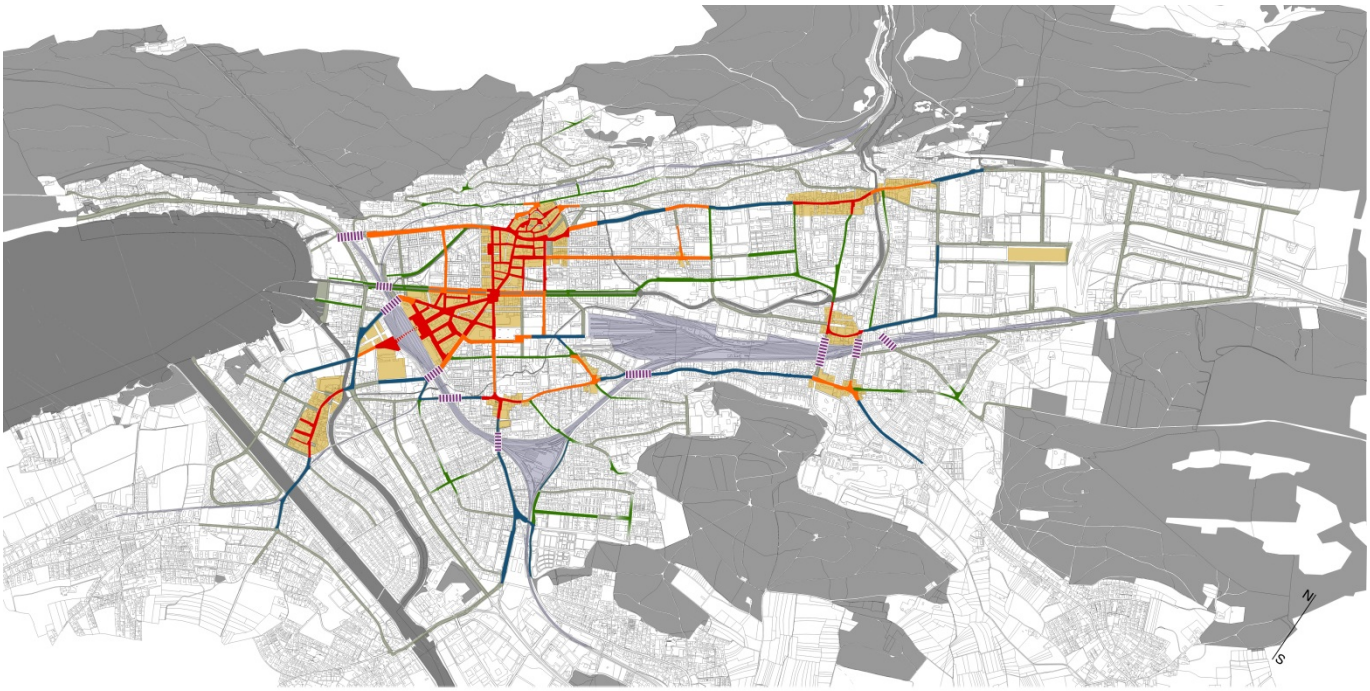
Belebung der Strassenräume mit wichtigeren Verbindungsfunktionen

Die Betrachtung der Belebung der öffentlichen Strassenräume erlaubt Hinweise auf ihre Bedeutung für den Alltagsgebrauch. Die Erfassung der Intensität des sozialen Geschehens in den öffentlichen Räumen bedürfte allerdings vertiefter Untersuchungen, als dies in vorliegendem Rahmen möglich ist. Das Thema ganz auszublenden wäre jedoch auch nicht zulässig, weshalb auf subjektive Beobachtungen zurückgegriffen wird.

Mit der Beschränkung auf Strassen mit wichtigeren Verbindungsfunktionen werden Räume mit offensichtlich höherer Passantenfrequenz und wahrnehmbarer Erlebnisvielfalt, u.a. infolge publikumsorientierten Nutzungen in den Erdgeschossen festgehalten. Demgegenüber wird auf Räume hingewiesen, welche in sozialräumlicher Hinsicht defizitär eingeschätzt werden. Eine weitere Kategorie betrifft Räume, welche aufgrund ihrer Bedingungen (Anschlussbebauungen mit „Charisma“, attraktive Gestaltung, Bündelung von Quartierfunktionen, usw.) die Belebung durch Menschen begünstigen. Die Beschäftigung mit der Benutzungsintensität der Strassenräume bedingt auch die Erfassung der Barrieren. Aufgrund der nur annähernden Betrachtung im vorliegenden Rahmen, werden diese auf die Bahnunterführungen reduziert.

Der grössere Teil der Strassenräume entzieht sich in diesem Zusammenhang einer Qualifizierung, was nicht bedeutet, dass sie sozialräumlich ohne Eigenschaften sind. Vielmehr ist dies auf die Unschärfe vorliegender Betrachtung zurückzuführen.

Ergänzt wird die Betrachtung der Strassenräume mit Angabe der publikumsintensiveren Bereiche (Zentren, öffentliche Funktionen) ohne dass diese im Einzelnen qualifiziert werden.



Stark belebte Strassenräume, hohe Erlebnisvielfalt

Belebte Strassenräume, durchschnittliche Erlebnisvielfalt

Durch Bebauung, Gestaltung oder Lage im Quartier potenziell belebte Strassenräume

Strassenräume mit Defiziten hinsichtlich Belebung

Weitere Strassenräume ohne Beurteilung der Belebung

Barrieren, Hindernisse

Geleisefelder

Bereiche mit Zentrumsfunktionen

Belebung der Strassenräume mit wichtigeren Verbindungsfunktionen

Im Überblick ist eine Ausdünnung der Belebungsintensität in den peripheren Quartieren festzustellen, was vor allem auf die fehlende Nutzungsvielfalt zurückzuführen sein dürfte.

A 2.3.2 Öffentliche Grün- und Freiflächen

Angebot

Die aktuellen oder in näherer Zukunft zu realisierenden Grün- und Freiflächen gliedern sich grundsätzlich in zwei Kategorien, nämlich Flächen, welche in unterschiedlichem Masse öffentlichen Erholungs- und Freizeitaktivitäten offen stehen oder solche die spezifisch genutzt werden.

Die der allgemeinen Erholung dienenden Flächen bestehen in Form von

- in öffentlichen Bauten und Anlagen integrierte Grün- und Freiräume;
- Parkanlagen und Spielflächen, die sich zu guten Teilen an das Seeufer oder die Läufe der Schüss angliedern;
- Sportanlagen, welche jedoch teilweise einem beschränkten Publikum offenstehen;
- Familiengärten, als zwar privat genutzte, jedoch durch die Anzahl Nutzniessender quasi öffentlichen Charakter haben.

Spezifische genutzte Flächen sind Friedhöfe, Landwirtschaftsflächen und Deponien. Mehrheitlich sind diese in peripheren Lagen situiert.

Das Gesamtbild des Grün- und Freiflächenbestandes wird abgerundet durch Baumpflanzungen im öffentlichen Strassenraum, welche die Grünraumsubstanz vermehren und bis zu einem gewissen Masse für eine Vernetzung sorgen.

Das Genügen des Bestandes an öffentlichen Grün- und Freiflächen ist im Rahmen vorliegender Betrachtung nicht zu beurteilen. Festzustellen ist jedoch das Fehlen von grösseren Zusammenhängen, welche zum Teil erst durch das Vorhandensein privater Gärten aufgehoben wird.

Öffentliche Grün- und Freiräume, Parkanlagen, Grünflächen in Schulanlagen
Aufenthaltsflächen mit harten Oberflächen
Sportanlagen
Friedhöfe
Familiengärten
Öffentliche Bauten und Anlagen mit sozialer Funktion
Naturnahe Räume, Landwirtschaftsflächen
Deponien
Öffentliche Baumanlagen in Strassen- und Platzräumen

Grün- und Freiflächen

Ebenfalls muss konstatiert werden, dass aufgrund des Ausmasses der Besiedlung nur beschränkte Potenziale zu vermehrten öffentlichen Grün- und Flächen bestehen. In Berücksichtigung der die Stadt umgebenden Waldflächen kann aber eine relativ gute geografische Verteilung der Flächen konstatiert werden.

Nutzungs- und Gestaltqualität

Die Nutzungs- und Gestaltungsqualität der vorhandenen Freiräume kann innerhalb der vorliegenden Arbeit nur annähernd gestreift werden. Infrage zu stellen sind jedoch insbesondere:

- Kapazität, Nutzungsart und Gestalt der seeufernahen Flächen angesichts des zunehmenden und vielfältiger werdenden Nutzungsdruckes;
- Nutzungsart und Gestalt der innerstädtischen Anlagen Wildermethmatte und Heuer-Park;
- Nutzungs- und Gestaltqualität verschiedener kleinerer Grünflächen in den Quartieren,
- Zustand und Funktion der Ufer und des Umfeldes der Madretsch-Schüss und der Stadt-Schüss im Bereich Altstadt;
- der Bestand der Deponiefläche im Mettmoos;
- die fehlende Vernetzung der einzelnen Flächen, vorab in den südlichen Quartieren;
- Hartflächen infolge ihrer Auswirkungen auf das Mikroklima.

A 2.4 Bebauungsstrukturen

A 2.4.1 Aufbau des Siedlungsgebietes

Unterteilung des Siedlungsgebietes in Stadtbausteine

Das städtische Siedlungsgebiet wird vordergründig als Kontinuum an bebauten Flächen wahrgenommen, welches nur durch grössere Landschaftselemente und Infrastrukturanlagen unterbrochen wird. Bei näherer Betrachtung erweist es sich als Gefüge von sehr unterschiedlich beschaffenen, durch Strassen abgetrennten Flächen, den Stadtbausteinen.

Typologie Stadtbausteine

Als Annäherung an den Aufbau der Stadt wird versucht, die Typologien der Stadtbausteine zu erfassen, sie physisch zu charakterisieren und damit das „Gesicht" der Stadt zu beschreiben. Mit der Einteilung in Einheiten mit jeweils gemeinsamen Merkmalen wird angestrebt, Aufbau und Form des Stadtkörpers sichtbar zu machen. Aufgrund der vorhandenen, entwicklungsgeschichtlich, geografisch, topografisch und hinsichtlich Siedlungsmuster unterschiedlichen Strassengevierte Biels lässt sich eine typologische Bestimmung annäherungsweise wie folgt vornehmen:

(01) Historische Siedlungskerne. Die ursprünglichen Kerne der Besiedlung sind durch kleinteilige, wenn auch zuweilen durch neuere Interventionen überlagerte Baustrukturen gekennzeichnet. In der Altstadt Biel sind private Aussenräume kaum vorhanden. In den Kernen von Nidau, Bözingen und Mett bestehen teilweise rückwärtige Gärten.

(02) Urbaner Stadtblock. Die vornehmlich im westlichen Teil der Ebene zwischen Jurafuss und Bahnlinie entstandenen Strassenblocks zeichnen sich durch eine geometrische Form und eine kompakte Baustruktur aus. Wesentliche Merkmale sind zudem eine erkennbare Gesamtform des Blocks (oft in Form des Blockrandes, jedoch auch – unter anderem durch die typischen Atelierbauten bewirkten – als aufgelöste bauliche Strukturen auftretend) und die klare Bezugnahme zum öffentlichen Strassenraum. In aussenräumlicher Hinsicht charakteristisch sind die durch den Blockrand gebildeten Hofräume. Ihre Ausgestaltung wird häufig durch gewerbliche Nutzungen oder durch Abstell- und Parkierungsflächen dominiert. Der Übergang zum öffentlichen Strassenraum kann durch Vorgärten gefiltert sein oder er besteht im unmittelbaren Aufeinandertreffen von Hausfassade und Strasse.

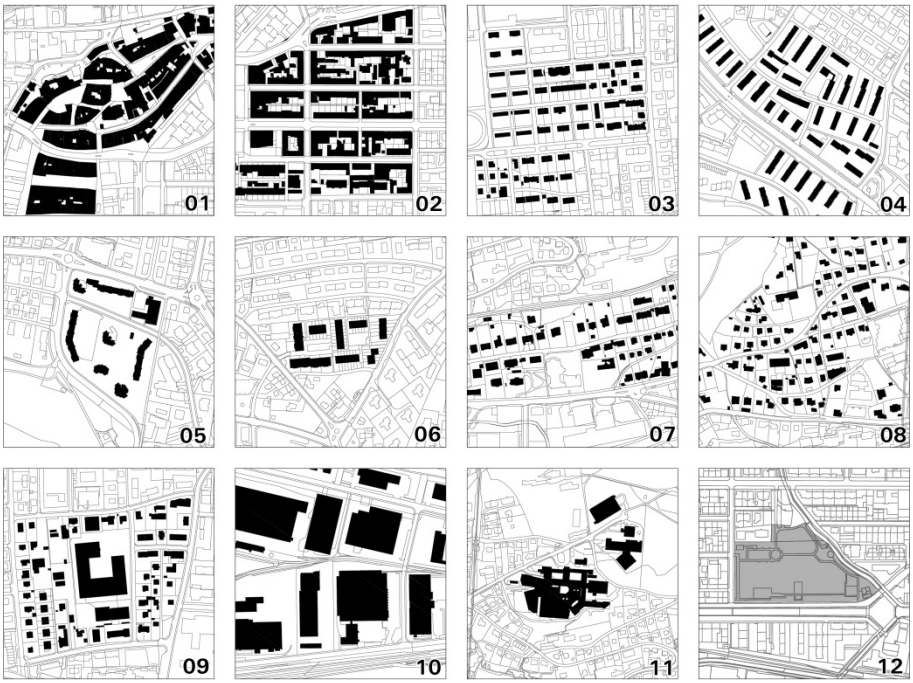
(03) Gartenstadtsiedlungen. Durch ihre homogene Siedlungsstruktur bilden die Gartenstadtsiedlungen quartierprägende Inseln im Stadtgefüge. Sie zeichnen sich durch eine starke Durchgrünung in Form vielfältig gestalteter Individual- und Nutzgärten aus. Infolge ihrer räumlichen Organisation – Bezug der Gebäude zum Quartiernetz, entsprechend ausgerichtete Hauszugänge, Gartenabgrenzungen – entstehen Strassenräume von hoher Einprägsamkeit.

(04) Wohnsiedlungen. Als Wohnsiedlungen bezeichnet werden unterschiedlich geformte Gevierte, deren Bebauung – meist in Form von Zeilen- oder Reihenbauten – in Stellung, Körnung und Ausprägung einheitlich wahrgenommen werden. Der Aussenraum ist zum überwiegenden Teil gemeinschaftlich organisiert. Der Bezug zum öffentlichen Strassenraum ist vielfach nicht oder nur schwach ausgeprägt. Die Aussenräume sind oft als parkartige, fliessende Räume ausgestaltet und enthalten teilweise wertvolle Baumbestände, treten jedoch zuweilen auch als monotone Flächen in Erscheinung.

(05) Volumetrisch differenzierte Gesamtüberbauungen. Eine besondere Form durchgrünter Siedlungsbereiche sind die durch unterschiedliche Bauvolumen gebildeten Ensembles. Insbesondere im Zeitraum 1960 – 1975 sind Überbauungen in volumetrisch differenzierter Ausprägung, oft unter Einschluss von Hochhäusern, entstanden. Die Aussenräume sind gemeinschaftlich organisiert, einerseits parkartig-grün (z.B. Jurintra), anderseits urban (Palace-Komplex) geprägt.

(06) Gruppenüberbauungen. Mit dem Begriff Gruppenüberbauungen werden Ensembles bezeichnet, welche aus zueinander in Beziehung stehenden, oft gleichartigen Bauten bestehen und über differenziert organisierte, individuell bis gemeinschaftlich nutzbare Aussenräume verfügen. Ihre Bezugnahme zum öffentlichen Strassenraum ist zuweilen wenig ausgeprägt.

(07) Villenbebauungen. Mit Rückgriff auf den Haustypus „Villa“ werden Quartiere mit (manchmal repräsentativen) Solitärbauten und individuellen, meist grosszügigen Aussenräume bezeichnet. Ihnen gemeinsam ist die Volumetrie und Anordnung der Bauten, das Vorhandensein und die Art der Abgrenzung zur Strasse, die Einbettung in parkartige Gärten sowie die Präsenz der Vegetation.



(08) Einzelhausbebauungen. Der Begriff Einzelhausbebauungen wird für Siedlungsbereiche mit einheitlicher baulicher Körnigkeit, jedoch eher diffuser Gebäudeanordnung verwendet. Aussenräumlich dominieren ausgesprochen individuell genutzte und gestaltete Gärten von sehr unterschiedlichem visuellem und naturräumlichem Wert. Dies wirkt sich auf den Strassenraumcharakter aus, dem vielfach eine starke Prägung fehlt.

(09) Heterogene Siedlungsbereiche. Als heterogen bezeichnet werden Siedlungsbereiche mit verschiedenartiger Körnigkeit und Bauformen sowie ungeordneter („zusammengewürfelter") Siedlungsanordnung. Entsprechend unterschiedlich manifestieren sich Gestalt und Gebrauch der Aussenräume.

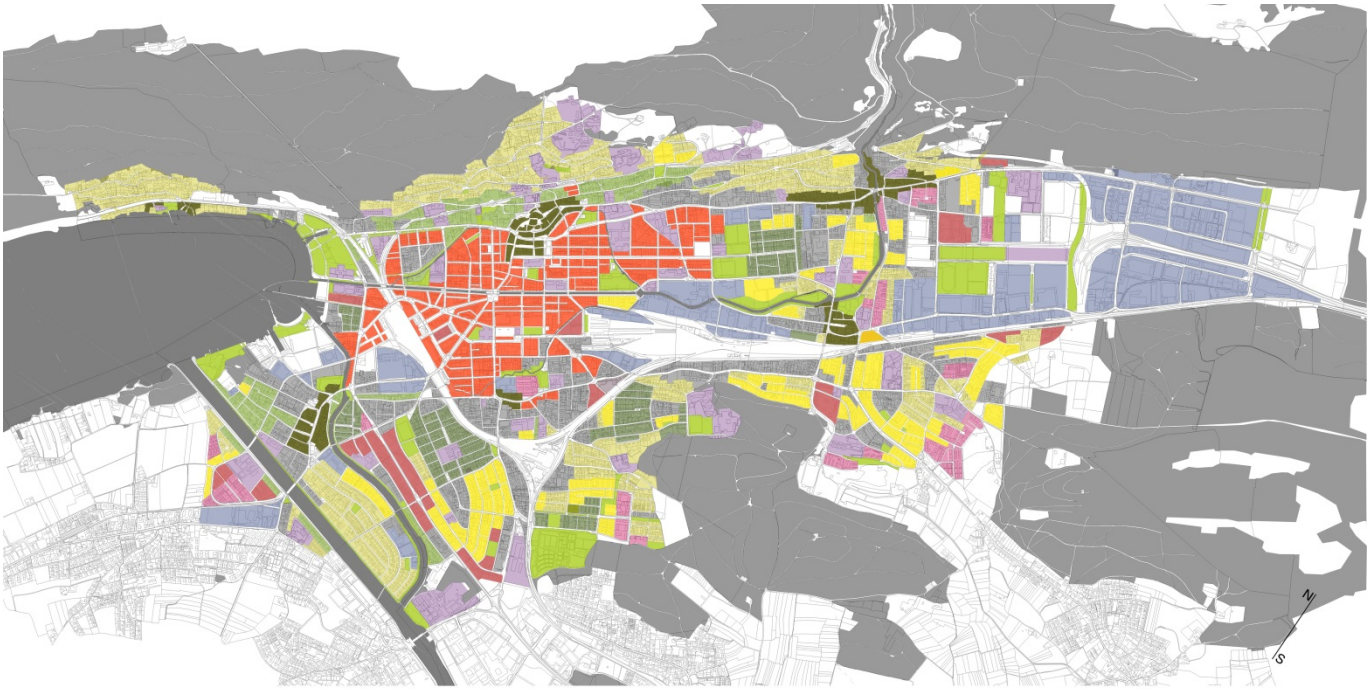
(10) Gewerblich-industrielle Ansiedlungen. Siedlungsbereiche mit Produktionsbetrieben weisen grossformatige, zweckgerichtete Bauvolumen auf. Die bauliche Nutzung prägt auch die Aussenräume, welche sich zum grossen Teil als reine Funktionsflächen präsentieren.

(11) Sonderbauformen. Bedingt durch ihre besondere Nutzung werden öffentliche Bauten als Sonderbauformen wahrgenommen.

(12) Urbane Grünräume. Letztlich lassen sich auch die siedlungsbezogene Grünräume als Stadtbausteine bezeichnen.

Geografische Verortung der Stadtbausteine nach Typologien

Die Verortung der Stadtbausteine im Stadtkörper nach vorstehender Typologie erfordert eine stark vergröberte Sichtweise. Oft ist es schwierig, einzelne Gevierte oder Siedlungsbereiche typologisch zu unterscheiden und eine gewisse Willkürlichkeit ist dabei nicht auszuschliessen. Trotzdem kann eine derartig vereinfachte Darstellung des Siedlungsgefüges helfen, langfristige Transformationsstrategien hinsichtlich ihrer Folgen auf die Gestalt des Stadtkörpers zu beurteilen.



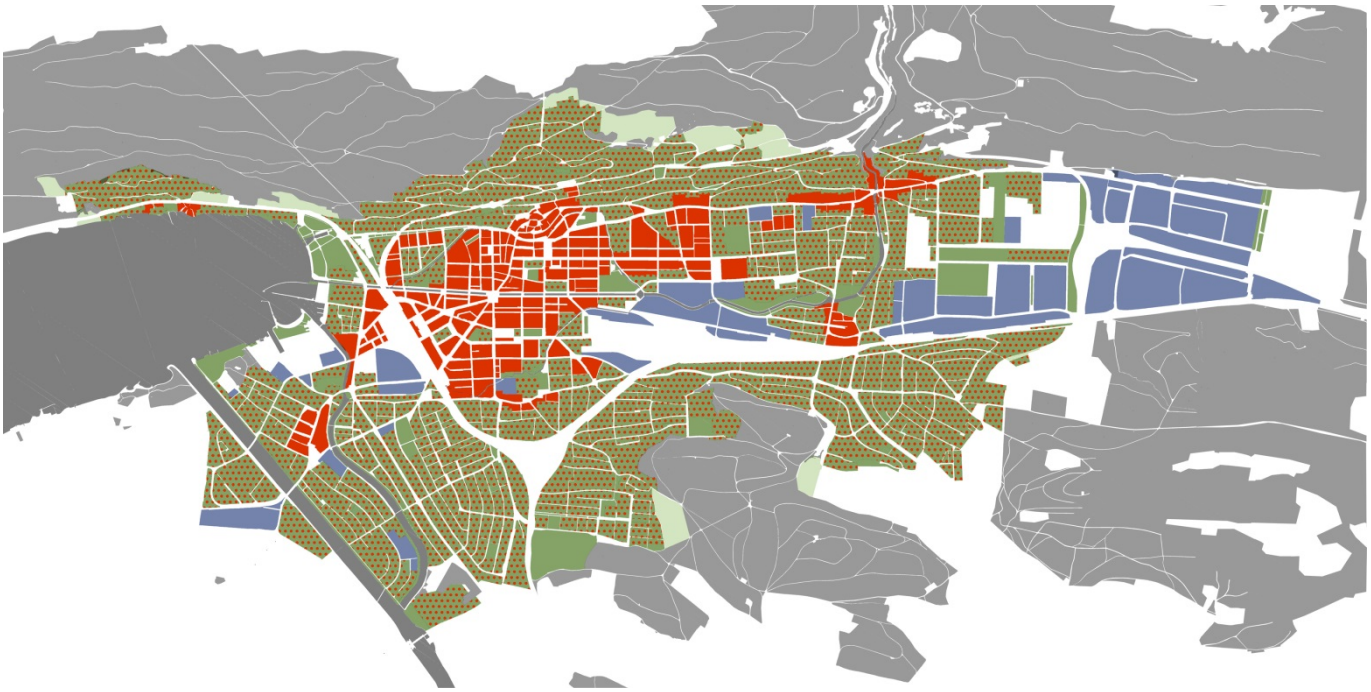
- Historische Siedlungskerne
- Urbane Stadtblöcke
- Gartenstadtsiedlungen
- Wohnsiedlungen
- Volumetrisch differenzierte Gesamtüberbauungen
- Gruppenüberbauungen
- Villenbebauungen
- Einzelhausbebauungen
- Heterogene Siedlungsbereiche
- Gewerblich-industrielle Ansiedlungen
- Sonderbauformen
- Urbane Grün- und Freiräume

Verortung Siedlungstypologien

Vereinfacht ist die Verteilung der Siedlungstypologien wie folgt zu beschreiben: Die historischen Siedlungskerne sind definitionsgemäss mit der Altstadt Biel und den ehemaligen Dörfern deckungsgleich, währen die urbanen Stadtblöcke in der Innenstadt dominieren. In den Quartieren Madretsch, Mett und Bözingen überwiegen Wohn- und Gartenstadtsiedlungen sowie Einzelhausbebauungen. Die volumetrisch differenzierten Gesamtüberbauungen finden zur Hauptsache auch in diesen Quartieren. Die Hanggebiete sind weitgehend mit Einzelhausbebauungen besiedelt. Die übrigen Typologien sind zerstreut über das ganze Stadtgebiet verteilt.

„Durchgrünung“

Eine weitere Feststellung ergibt sich bei der Betrachtung der geografischen Verteilung der Siedlungstypologien in Bezug auf ihre Durchsetzung mit Vegetation (gemeinhin mit „Durchgrünung“ umschrieben), oder umgekehrt hinsichtlich ihrer baulichen Präsenz („steinerne Stadt“). Abgesehen von den gewerblich-industriellen Bereichen beherrschen – graduell und gestalterisch allerdings sehr unterschiedliche – durchgrünte Strukturen das Stadtbild. Nichtsdestoweniger sind die urbanen Stadtblöcke und die historischen Siedlungskerne für Identität und den Erkennungswert der Stadt wohl prägender.



„Steinerne“ (rot) und durchgrünte (rot punktiert) Siedlungsbereiche. Gewerblich-industrielle Bereiche (blau) in diesem Zusammenhang nicht qualifiziert.

Zusammenfassung

Die aus der typologischen Differenzierung der Stadt gewonnenen Erkenntnisse führen zu folgenden zusammenfassenden, für die Charakterisierung des Siedlungskörpers massgebenden Feststellungen:

- Die Grösse der durch Strassen abgegrenzten Gevierte ist sehr unterschiedlich. Von kleinsten Einheiten einmal abgesehen, betragen grosse Areale durchaus das 10-fache von kleinen Gevierten. In Bezug auf die Resistenz des vorhandenen Raumgefüges gegenüber strukturellen Veränderungen liegt der Schluss nahe, dass Stadtgebiete mit kleinteiligen Blöcken als stabiler zu betrachten sind, als solche mit grösseren Gevierten. Zudem dürfte sich – neben anderen Faktoren, wie insbesondere die Parzellenstruktur – auch die Regelmässigkeit des Stadtgrundrisses ordnend auf gröbere Umstrukturierungen auswirken.
- Die vorhandene Struktur der „urbanen Stadtblöcke“ gewährleistet trotz den unterschiedlichen Ausformungen des baulichen Gefüges ei-

ne hohe stadträumliche Konsistenz. Insbesondere die Innenstadt bis und mit Champagne, sowie Teile des Mühlefeldes oder des Lindenquartiers können deshalb aufgrund ihrer Grundstruktur grundsätzlich als stabil betrachtet werden. Sensibler sind die Villen- oder Einzelhausquartiere in Bezug auf bauliche Transformationen, wo schon einzelne Einbrüche in die feingliedrige und räumlich austarierte Struktur einen diffusen Charakter herbeiführen können.

– Die geografische Verteilung der verschiedenen Blocktypologien ergibt in den innerstätischeren Bereichen ein relativ homogenes Bild, während die peripheren Stadtteile neben strukturell homogenen Quartieren wie Mühlefeld-Nord oder Linde, oft ein heterogenes Zusammenspiel aufweisen. Nicht zu übersehen ist insbesondere in den Übergängen von der inneren Stadt zu den Aussenquartieren die örtlich erlebbare Disparität des Stadtgefüges. Allerdings soll das sich ergebende grafische Bild nicht überbewertet werden. Auch unterschiedliche Typologien können durchaus zusammen harmonieren. Im Überblick ergibt sich das Bild einer collage-artigen Siedlungsstruktur mit Brüchen und unmittelbaren Wechseln.

A 2.4.2 Bebauungsmuster

Betrachtungsansatz

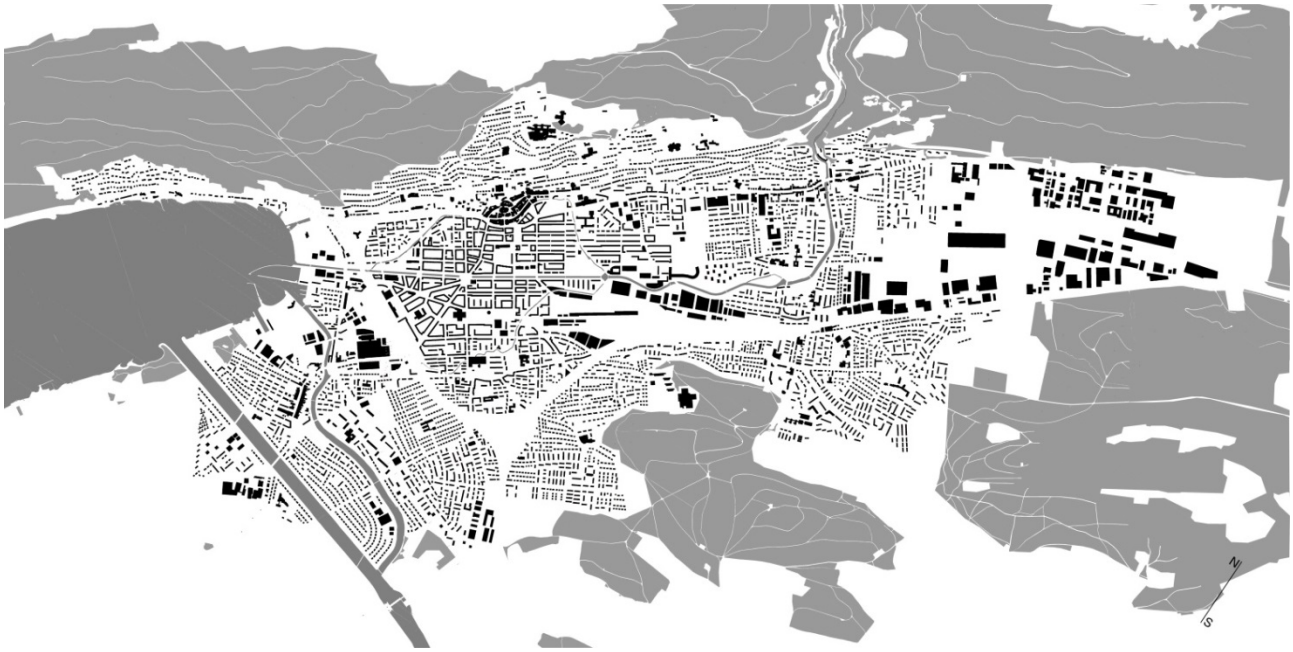
Eng verwandt mit der typologischen Differenzierung der Stadtbausteine sind die vorhandenen Bebauungsmuster. Erst durch deren Erfassung ergibt sich ein vollständiger und plastischer Blick auf den Stadtkörper. Für die Darstellung der Bausubstanz und ihrer räumlichen Anordnung werden die vorhandenen Bebauungsmuster bis zu einem gewissen Masse abstrahiert, d.h. die vorhandene Bebauung wird vergröbert und idealisiert dargestellt. Vielfach lassen sich erst durch diese Vereinfachung Muster grafisch erkenntlich machen.

Der Schwarzplan

Bei der Betrachtung der (vereinfachten) Baustrukturen Biels sind drei grundsätzlich unterschiedliche Muster erkennbar.

– Deutlich treten die kompakten und durch Zusammenbau zu Einheiten gefügten Figuren hervor. Sie konzentrieren sich auf die Innenstadt und in Ansätzen auf die Kernbereiche der ehemaligen Gemeinden Madretsch, Mett und Bözingen.

– Im Gegensatz zu den kompakten, geschlossenen Mustern stehen die aufgelösten Muster in feinerer (etwa in den Quartieren Rebberg,



Mühlefeld-Nord oder Linde) oder gröberer Körnung (etwa in den Quartieren Geyisried-Fröhlisberg, Mühlefeld-Süd und Bözingen-Ost).

– Im Schwarzplan deutlich erkennbar sind auch die Gewerbe- und Industriebauten. Sie erscheinen kaum als Ensembles und treten vor allem durch ihre Dimensionen hervor.

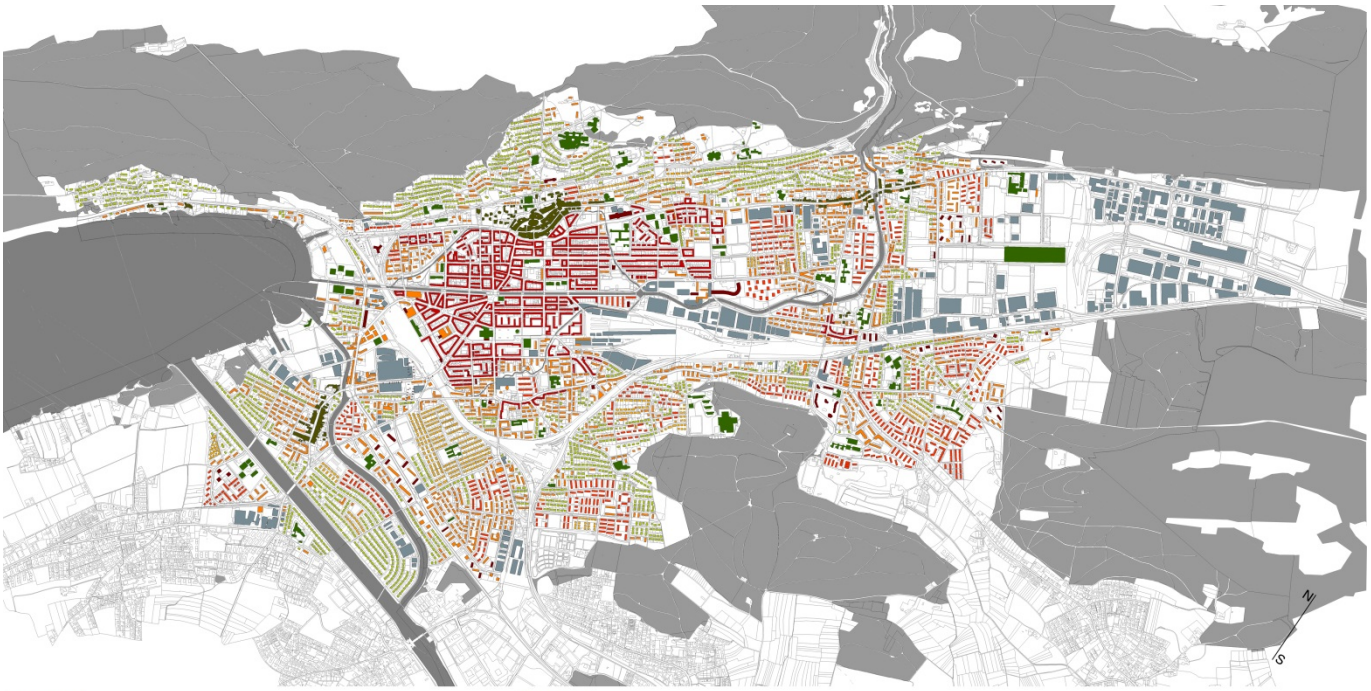
Differenzierung der Bebauungsmuster

Die differenzierte Untersuchung der Bebauungsmuster des Stadtgebietes führt zu der Identifizierung einer beschränkten Anzahl von Formen, welche sich in einem vereinfachten Sinne wie folgt beschreiben lassen.

– *Historische Bebauungsmuster.* Die ursprünglichen, auf Alt-Biel und die Kerngebiete der ehemaligen Dörfer beschränkten Bebauungen zeichnen sich durch eine kompakte, kleinteilige Struktur aus. Meist in geschlossener oder annähernd geschlossener Bauweise ausgeführt, bilden sie sowohl als baugeschichtliche Zeugen, als auch aufgrund ihrer starken Wahrnehmbarkeit identitätsstiftende Siedlungsteile.

– *Raumbildende Bebauungsmuster, Blockrandbebauungen.* In der Grundform des Blockrandes und davon ausgehend in weiteren Abwandlungen erscheinen vor allem die innerstädtischen Siedlungsgebiete als kompakte, gegen den öffentlichen Strassenraum sich baulich artikulierende Blöcke. Dieser direkte Bezug zum öffentlichen Raum ist bei aller Unterschiedlichkeit der einzelnen baulichen Ausprägungen (Hofbebauungen, Zeilen, unterschiedlich zusammengesetzte Konglomerate, usw.) das verbindende Merkmal.

– *Aufgelöste Bebauungsmuster (Block, Zeilen, Reihen, Punktbauten).* Aus Einzelbauten bestehende, grobkörnigere Bebauungsformen in unterschiedlicher – geordneter oder ungeordneter – Anordnung finden sich zerstreut über das gesamte Stadtgebiet. Schwerpunktgebiete geordneter Muster sind Mühlefeld-Süd, Geyisried und Bözingen-Ost.



Historische Bebauungsmuster
Raumbildende Bebauungsmuster, Blockrandbebauungen
Aufgelöste Bebauungsmuster, geordnet (Block, Zeile, Reihen, Punkt, usw.)
Aufgelöste Bebauungsmuster (Block, Zeile, Reihen, Punkt, usw.)
Feinkörnige Bebauungsmuster, geordnet
Feinkörnige Bebauungsmuster
Gewerblich-industrielle und andere grossformatige Bebauungsmuster
Öffentliche Bauten
Hochhäuser, prägende Solitäre

Bebauungsmuster

- *Feinkörnige Bebauungsmuster.* In Form kleinmassstäblicher Einzelvolumen, vielfach in reihenförmiger Anordnung auftretende 1 – 3 Familienhäuser. Ansiedlungsschwerpunkte sind die Quartiere Vingelz, Rebberg, Mühlefeld-Nord, Linde und Mösli.
- *Gewerblich-industrielle Bebauungsmuster.* Durch ihre meist rein zweckbedingte und grobkörnige Bauform treten gewerblich-industrielle Ansammlungen stark in Erscheinung.
- *Öffentliche Bauten.* Öffentliche Bauten sind stark von ihrer jeweiligen Funktion geprägt und weisen daher oft spezielle Formen auf. Sie wirken vielfach auch hinsichtlich ihrer sozialen Bedeutung als Merkpunkte im Siedlungskörper.
- *Hochhäuser, prägende Solitäre.* Bedingt durch ihre Dimensionen oder durch ihre architektonische Ausprägung werden entsprechende Bauten im Stadtbild in hohem Masse wahrgenommen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass — ausserhalb der Innenstadt — viele Quartiere einen Mix an geordneten und an ungeordneten Mustern aufweisen. Der sich aus dem sich ergebenden „patchwork-artigen" Siedlungsbild ergebende Eindruck schwankt zwischen Abwechslungsvielfalt und erschwerter Identitätsbildung und Lesbarkeit.

A 2.4.3 Ortsbild und Denkmalpflege

Als in denkmalpflegerischer Hinsicht primär relevante Elemente werden

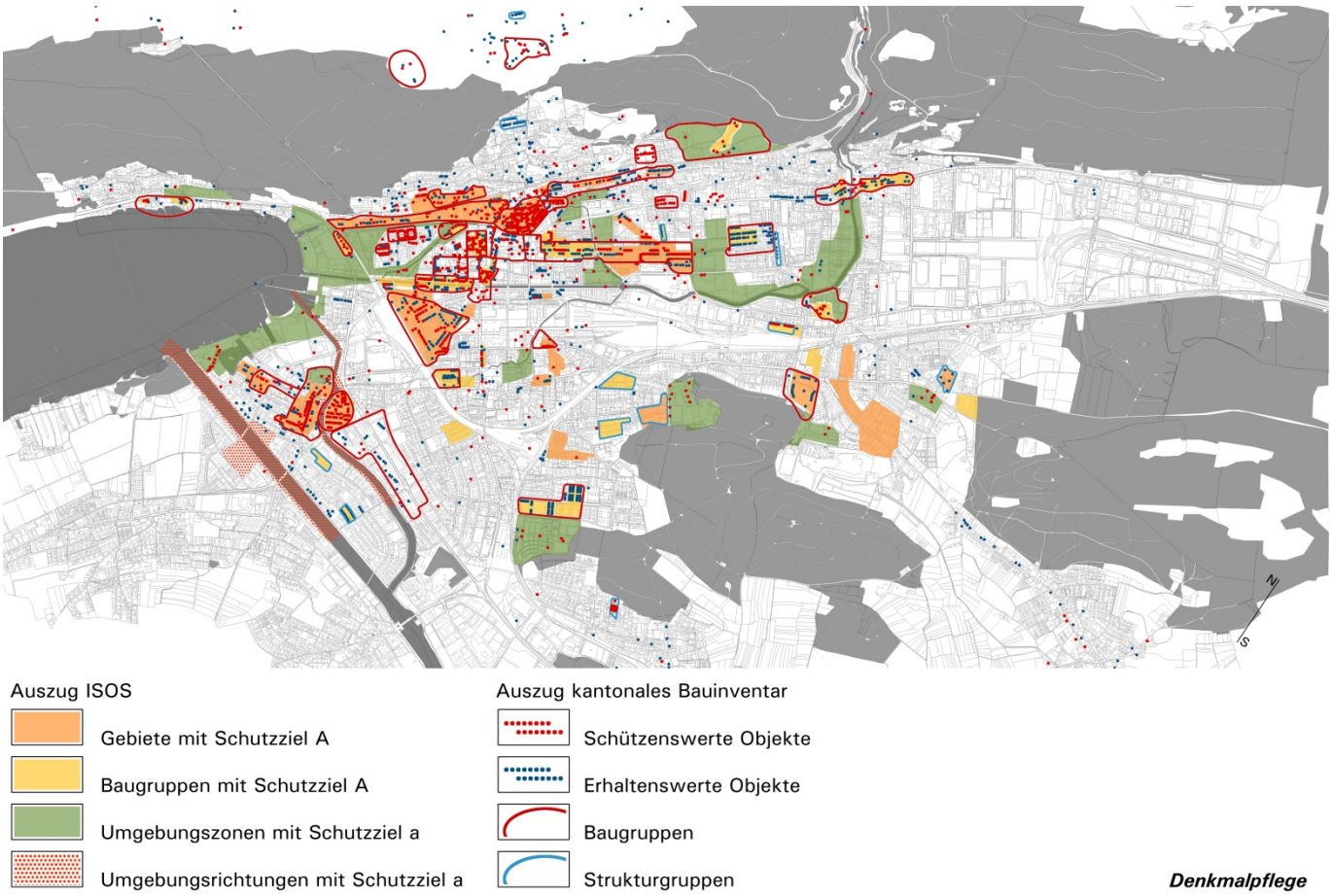
- die Kategorien des ISOS [1]) *Gebiete G, Baugruppen B, Umgebungszonen U-Zo und Umgebungsrichtung U-Ri* mit Schutzziel A (bzw. a) sowie
- die im Bauinventar [2]) enthaltenen Objekte, Bau- und Strukturgruppen

festgehalten. Die beiden denkmalpflegerisch ausgerichteten Instrumente unterscheiden sich in ihren Inhalten dahingehend, dass das ISOS sich eher auf die Struktur der Siedlung und das Zusammenspiel zwischen Bebauung und Landschaft fokussiert, während das kantonale Bauinventar das Schwergewicht auf herausragende Objekte legt. Wesentlichste Inhalte des ISOS sind denn auch die Kennzeichnung von Bereichen, wogegen das Inventar vor allem Bauten bezeichnet.

In vielen Fällen überdecken sich ISOS und Bauinventar. Unterschiede ergeben sich in Gebieten mit qualitativ durchschnittlichen Einzelobjekten, aber bemerkenswerten siedlungsstrukturellen Merkmalen sowie bei den sogenannten die Umgebungszonen nach ISOS. Letztere betreffen nicht oder schwach bebaute Gebiete im oder am Rande des Siedlungsgebietes.

---

[1]) Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz. herausgegeben vom Eidg. Departement des Innern, 1998
[2]) Kantonales Bauinventar, Revision 2020.



A 2.4.4 Private Siedlungsaussenräume

Differenzierung

Die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Siedlungsnutzung stehenden privaten Aussenräume sind mit ihrem funktionellen, gestalterischen, naturräumlichen und emotionalen Wert fester Bestandteil der Siedlungsstrukturen. Ihre gestalterische und funktionelle Präsenz ist eng mit den Siedlungstypologien verbunden (vgl. dazu Ziffer 2.4.1). Im Rahmen der hier Arbeit ist allerdings darüber hinaus eine detaillierte sozial- und freiräumliche Betrachtung nicht möglich.

In Bezug auf die potenzielle Transformation von Siedlungsteilen ist jedoch die Frage von Interesse, für welche Gruppen der Gebrauch der Aussenräume offensteht, bzw. wer die Bestimmungshoheit über diese ausübt. Im Rahmen einer rudimentären Betrachtung und unter Nichtbeachtung der gewerblich-industriellen Aussenräume, werden folgende Kategorien unterschieden:

Privat nutzbare Aussenräume sind von einem „grünen" Erscheinungsbild geprägt und stehen nur einer oder ausgesprochen wenigen Benutzergruppen (in der Regel bis zu 3 Haushalten) zur Verfügung. Die Aussenräume erfüllen dabei repräsentative, funktionelle oder emotionale Bedürfnisse. Dies führt grundsätzlich zu einem starken Zuständigkeitsgefühl für Unterhalt und Ausstattung des Aussenraums, damit in der Regel zu einem guten Zustand und einer hohen Beständigkeit der Anlagen.

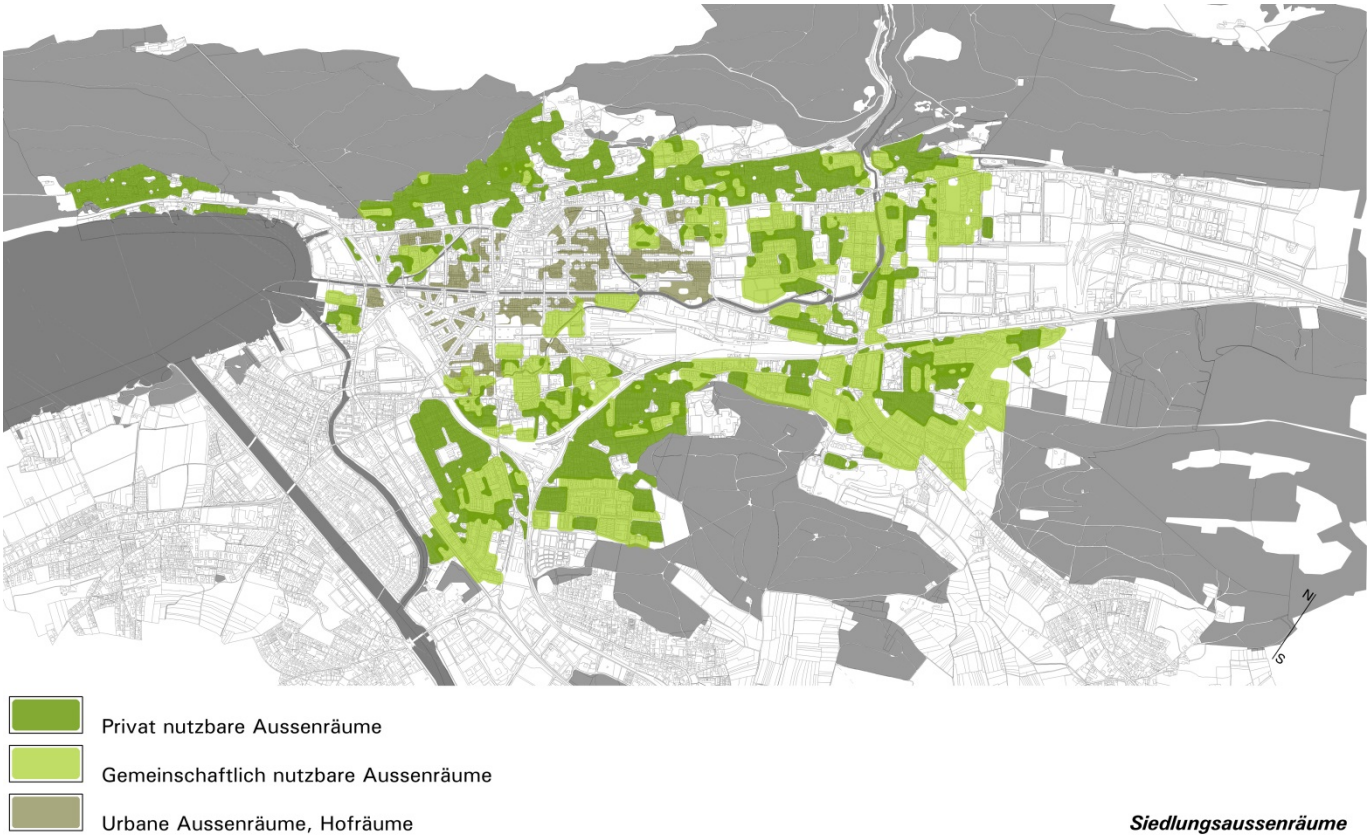
Gemeinschaftlich nutzbare Aussenräume weisen vielfach auch einen grünen Charakter auf und stehen der Bewohnerschaft eines oder mehreren grösseren Häuser zur Verfügung. Sie erfüllen ähnliche Bedürfnisse, wie die privat nutzbaren Bereiche, erhalten jedoch durch den breiter gestreuten Gebrauch eine allgemeinere, weniger spezifisch ausgerichtete Nutzung und Gestaltung. Dies führt mitunter auch zu einer gewissen Anonymität und visuellen Sterilität der Aussenräume. Die Benutzung

durch eine grössere Anzahl von Menschen führt zu Reibungsflächen, aber natürlich auch zu stärkeren sozialen Interaktionen zwischen benachbarten Menschen. In der Mehrheit dürfte die Verfügungsgewalt über entsprechende Flächen nicht bei den Bewohnern selbst, sondern bei – oft institutionellen – Eigentümern liegen.

Urbane Aussenräume. Ergänzt werden die beiden nach Benutzbarkeit unterschiedenen Aussenraumtypen durch Räume, welche durch ihre intensive Benutzung (z.B. durch Gewerbe, Nebennutzungen, Abstellbedürfnisse aber auch Aufenthalt) bei gleichzeitig knapp bemessener Ausdehnung ein Gefüge ergeben, das am ehesten durch ihren urban, innerstädtische Kontext charakterisiert werden kann.

Geografische Verteilung

Die Betrachtung der geografischen Verteilung der Aussenraumtypen ergibt ein relativ klares Bild. Die privat nutzbaren Aussenräume sind auf die Villen- oder Einzelhausquartiere, vornehmlich gelegen etwa am Jurahang und den Quartieren Linde und Mühlefeld - Nord, konzentriert. Gemeinschaftlich nutzbare Aussenräume finden sich in Zusammenhang mit dem Siedlungsbau in den Quartieren Mühlefeld-Süd, Mösli, Geyisried-Fröhlisberg und Bözingen sowie neueren Überbauungen auf ehemaligen Industriearealen (Drahtwerk- und Renferareal seien als Beispiele genannt). Nicht weiter der Kommentierung bedarf die Situierung der urbanen Aussenräume in der Innenstadt.



Siedlungsaussenräume

Fazit

Die Bedeutung der Siedlungsaussenräume für Attraktivität und Lebensqualität der Stadt liegt auf der Hand, weshalb sie Gegenstand der weiteren Stadtentwicklung bilden müssen. Dabei bedürfen die gemeinschaftlichen Aussenräume besonderer Zuwendung, da sie in ihrer Qualität unterschiedlicher beschaffen und im Vergleich mit den privaten Bereichen instabiler sind.

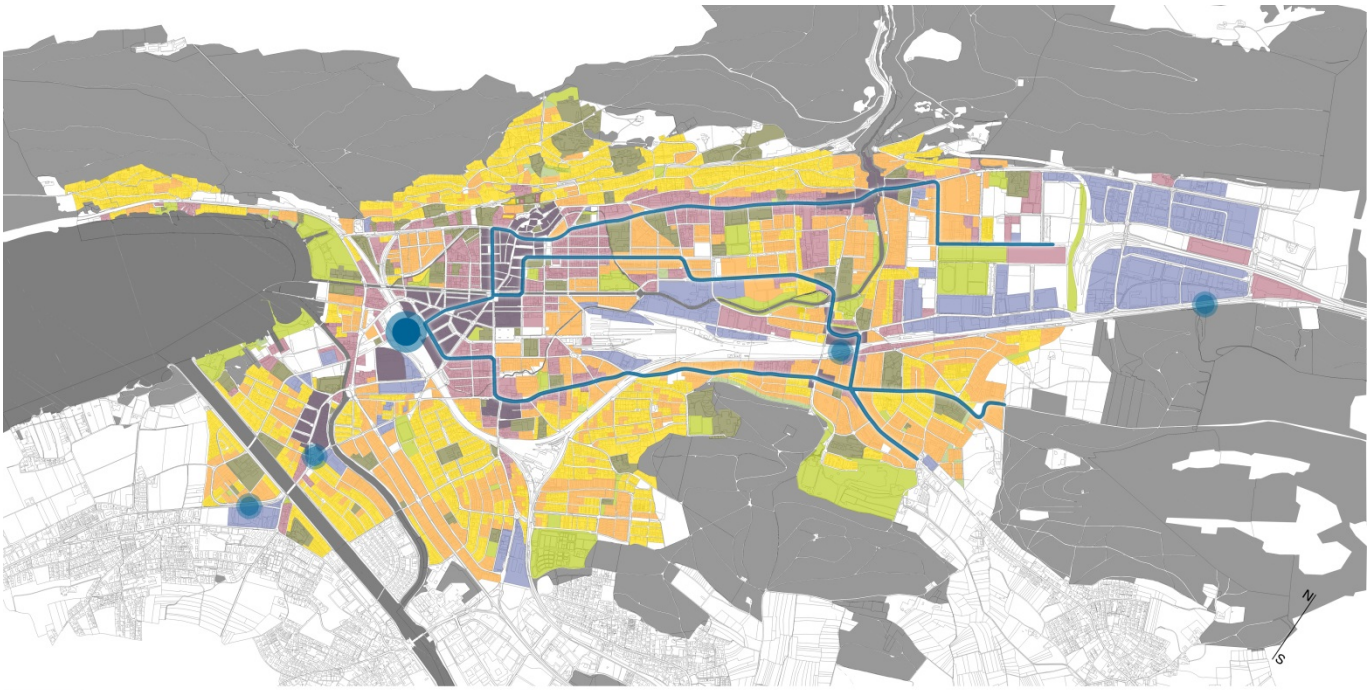
A 2.4.5 Nutzungsstrukturen

Die Stadt Biel ist traditionell durch eine gemischte Siedlungsnutzung geprägt, was durch die Uhrenindustrie als wesentlicher Faktor der wirtschaftlichen Entwicklung in der Zeit der ersten Stadterweiterungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begünstigt wurde. Die spezifischen Produktionsbedingungen und die Erlangung der Unabhängigkeit von der Wasserkraft durch die Elektrifizierung führten zu einer kleinteiligen Durchsetzung des Siedlungsgefüges mit Gewerberäumen und –bauten.

Eher monofunktionale Quartiere entstanden erst in der Zeit vor (Linde, Mühlefeld-Nord) und nach (Mühlefeld-Süd, Mett) dem 2. Weltkrieg. Auch die Auslagerung der „schweren" Industrien vor allem ins Bözingenfeld begann erst um die Zeit 1960 / 70. Umgekehrt erlebte Biel trotz dem Wandel von der industriellen Produktion zu Dienstleistungsbetrieben auch nie eine grossflächige Entmischung der Innenstadt, welche denn auch heute noch eine Bedeutung als Wohnquartier hat.

Als für die Betrachtung der Nutzung wesentliches Element werden die Hauptstrukturen des öffentlichen Verkehrs, d.h. der Bahnhof Biel, die lokalen Bahnhaltestellen sowie die Hauptachsen des städtischen öffentlichen Verkehrs, überlagert. Grund dafür ist ihre – natürlich stark unterschiedlichen – belebende Wirkung auf die in ihrem Einflussbereich stehenden Siedlungsnutzungen.

Die Betrachtung der Siedlungsnutzung deckt sich zu einem guten Teil mit der Analyse der Siedlungsstrukturen. Die Stadtteile mit kompakten Bebauungsmustern sind auch diejenigen, welche eine ausgesprochene Nutzungsmischung aufweisen. Umgekehrt sind die Quartiere mit offenen Mustern zu weiten Teilen von Wohnnutzungen besetzt.



Zentrumsnutzungen
Mischnutzungen
Wohnnutzungen gemeinschaftlich
Wohnnutzungen individuell
Arbeitsnutzungen
Öffentliche Nutzungen: Bauten und Anlagen
Öffentliche Nutzungen: Grünflächen
Private Grünflächen
Bahnhof, lokale Bahnhaltestellen
Wichtigste Achsen städtischer öffentlicher Verkehr

Siedlungsnutzung

A 3 Standortbestimmung

A 3.1 Zweck und Inhalte der Standortbestimmung

Die in Ziffer A 2 untersuchten Gegebenheiten geben einen möglichst sachlichen Überblick über Aufbau und Struktur von öffentlichem Raum und Bebauung. Als Überleitung zu den prospektiven Teilen vorliegender Arbeit wird angestrebt, die Faktenlage in den Rahmen weiterer Planungen zu stellen und einer kritischen Betrachtung zu unterziehen.

In den ersten zwei Unterkapiteln (Ziffern A 3.2, A 3.3) geht es um den Bezug zur letzten gesamtheitlich angelegten Planung (Revision Stadtplanung 1990-1997) und der Planung auf übergeordneter Ebene (Richtplan RGSK Biel-Seeland). Damit sollen Anknüpfungspunkte an die frühere Generation der Stadtplanung und an die Planungsstrategien auf Ebene Agglomeration und Region geschaffen werden.

Anschliessend (Ziffer A 3.4) werden aus den unter Ziffer A 2 gemachten Feststellungen Schlussfolgerungen gezogen und es wird dem Transformationspotenzial der städtischen Siedlungsstruktur nachgegangen. Die Schaffung einer Übersicht über beständige oder veränderliche Siedlungsteile ist eine unerlässliche Grundlage für das Aufzeigen von Optionen für die weitere Siedlungsentwicklung.

Abgeschlossen wird die Standortbestimmung durch die Formulierung von Herausforderungen für die räumliche Stadtentwicklung (Ziffer A 3.5), was wiederum auf einer kritischen Betrachtung des Raumgefüges beruht.

A 3.2 Revision Stadtplanung 1990 - 1997

Durchführung, Planungsinhalte

Die in den Jahren 1990 – 1997 durchgeführte Revision der Stadtplanung Biel führte zu planungsrechtlichen Grundlagen, welche heute trotz verschiedenen partiellen Neuplanungen noch aktuell sind und im Tagesgeschäft angewendet werden. Sie basierte auf einem Leitbild der räumlichen Stadtentwicklung und darauf aufbauenden Richtplänen. Die Tatsache, dass die vor mehr als 20 Jahren erarbeiteten gesamthaften prospektiven Vorstellungen sich in der baurechtlichen Praxis nach wie vor niederschlagen, begründet das Interesse auf einen kurzen Blick zurück mit der Frage nach verbleibender Gültigkeit damaliger Planungsergebnisse.

Die Zielsetzungen der Revision Stadtplanung 1990 – 1997 standen unter dem Eindruck der nach dem Abschwung der Krisenjahre wiederum erreichten demografischen und wirtschaftlichen Stabilität. Hinsichtlich Bevölkerung und Wirtschaft wurden relativ zurückhaltende quantitative Entwicklungsprognosen vorgegeben. Im Vordergrund standen allgemeine Postulate, wie die Positionierung der Stadt im Rahmen des beginnenden europäischen und globalen Integrationsprozesses, u.a. durch die Stärkung der regionalen Zusammenarbeit oder die Diversifizierung der Branchenstruktur sowie die Ausgewogenheit zwischen Wirtschaft und Wohnen.

Bilanz

Verschiedene, in der Revision Stadtplanung der 90-er Jahre angelegten Gebietsentwicklungen (Renfer-Areal, Gaswerk-Areal, Madretsch-Ried, Masterplangebiet, Bözingenfeld) wurden inzwischen realisiert oder sind in Realisierung begriffen. Andere (Gurzelen, Kreuzplatz-Nord) sind planerisch vorbereitet und dürften in absehbarer Zeit verwirklicht werden. Nicht realisiert sind die Gebiete Bischofkänel und Sägefeld.

Eine Änderung der räumlichen Anordnung erfuhr die Entwicklung im Bözingenfeld-West, wo mit den Stadien ein neues und grossmassstäbliches Element angesiedelt wurde.

Die in den 90-er Jahren entwickelten städtebaulichen Verhaltensweisen oder bautypologischen Vorgaben, verankert in der baurechtlichen Grundordnung, sind nach wie vor angemessen. und können als Anknüpfungspunkt analoger Überlegungen dienen. Im gleichen Masse ist die akzentuiert auf die Eigenheiten der Quartiere und ihre Aufwertung ausgerichtete Planungsstrategie nach wie vor zweckmässig und kann als Ausgangspunkt für weitere Überlegungen dienen.

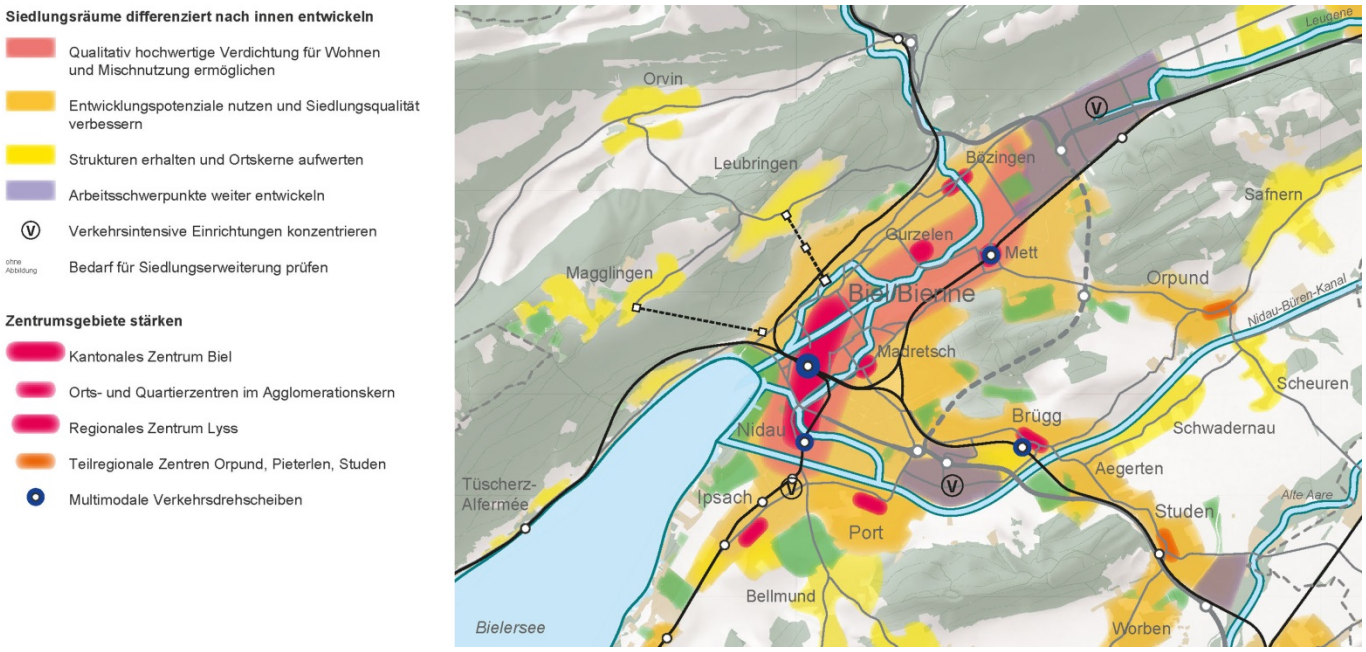
Im Überblick kann heute festgestellt werden, dass im Vergleich mit den verhaltenen Wachstumsprognosen effektiv eine stärkere Entwicklung stattgefunden hat.

A 3.3 Übergeordneter Kontext

Agglomerationsprogrmm Biel/Lyss

Die übergeordneten raumplanerischen Aufgaben werden im Rahmen eines Zusammenschlusses von Gemeinden des Berner Seelandes unter dem Namen seeland.biel/bienne wahrgenommen. Die dabei erarbeiteten für Biel relevanten Inhalte sind im Agglomerationsprogramm Biel/Lyss enthalten. Für Biel wird bis ins Jahr 2040 ein Bevölkerungswachstum von 12‘000 Personen als Ziel ausgewiesen. Der angestrebte Zustand für diesen Zeitraum wird dabei wie folgt umschrieben [1]):

- Die Agglomeration nimmt dank einer konsequenten und qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen den grössten Teil des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums in der Region Biel-Seeland Berner Jura auf.
- Das Wachstum erfolgt hauptsächlich im Agglomerationskern und entlang der leistungsfähigen Bahnlinien. Neuer Wohn- und Arbeitsraum wird an Standorten geschaffen, die gut mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr erschlossen sind und eine gute Versorgung aufweisen. Die Orts- und Quartierzentren werden als Versorgungszentren und Begegnungsorte gestärkt. Im ländlichen Raum sind die dörflichen Strukturen erhalten.



Ausschnitt Agglomerationsprogramm Biel/Lyss, Kartenband, Teilstrategie Landschaft und Siedlung

---

[1])vgl. dazu „ seeland.biel/bienne, Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept, Agglomerationsprogramm Biel/Lyss, 4. Generation“ 31. Jan. 2020 (Mitwirkungsversion)

- Freiräume entlang der Gewässer, im Siedlungsgebiet und an dessen Rändern sind als Natur- und Erholungsräume aufgewertet. Wertvolle Landschafts- und Naturräume sind geschützt.
- Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat der Mobilität. Für den Veloverkehr bestehen flächendeckend direkte und sichere Routen. Der motorisierte Individualverkehr wird auf die Autobahnen und Hauptverkehrsachsen gelenkt. Das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln ist einfach und effizient möglich.

Einschätzung der regionalen Planung aus Sicht der Stadtplanung

Die regionale Planung wurde in enger Zusammenarbeit auf politischer und fachlicher Ebene mit der Stadt Biel erarbeitet. Deren Ziele und konzeptionellen Festlegungen sind in Beachtung der unterschiedlichen Flughöhe der beiden Ebenen zweckmässig.

A 3.4 Schlussfolgerungen

A 3.4.1 Öffentlicher Raum

Allgemeiner Überblick

Grundlage für die Formulierung der Herausforderungen für die räumliche Stadtentwicklung ist eine bewertende Charakterisierung des Raumgefüges der Stadt Biel. Dabei wird in der Folge zwischen öffentlichem Raum und den Bebauungsstrukturen unterschieden.

Grundsätzlich kann der räumliche Aufbau der Stadt Biel als logisch und nachvollziehbar betrachtet werden. Er steht in Einklang mit den topografischen Gegebenheiten, folgt über weite Strecken einer angemessenen Ökonomie der eingesetzten Mittel (auf Effizienz angelegtes Strassennetz, in Bezug auf den Gebrauchswert adäquate Siedlungsformen) und ist geografisch überschaubar. Verschiedene robuste Teile und Ansätze der Stadtanlage (strukturierendes Strassennetz, Blockstrukturen der Innenstadt, usw.) bilden zudem ein Gerüst, welches einiges an Veränderungen erträgt, ohne instabil zu werden. Die Vielfalt der vorhandenen Siedlungsstrukturen deckt ein breites Angebot an Bebauungsformen für unterschiedliche Nutzungsansprüche ab.

Demgegenüber erschweren die unterschiedlichen städtebaulichen Erscheinungsformen insbesondere ausserhalb der Innenstadt das Entstehen eines erkennbaren Gesamtbildes. Eine nicht immer verständliche Abfolge unterschiedlicher Bebauungsmuster und teilweise stimmungslose Strassenräume ergeben in Teilen der Stadt ein bruchstückhaftes Raumgefüge.

Indikatoren

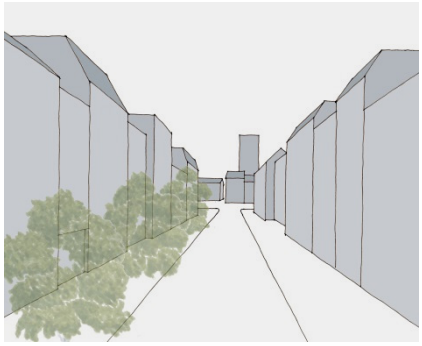
Eine kritische Betrachtung des vorhandenen Netzes an öffentlichen Räumen stützt sich auf die Beurteilung von dessen Erlebnis-, Gestaltungs- und Gebrauchswert gemäss folgenden Indikatoren:

- Deckungsgleichheit öffentlicher Räume mit natürlichen Elementen;
- Erlebnisdichte;
- räumliche Proportionen;
- Konsistenz der den Strassenraum beeinflussenden Siedlungsstrukturen;
- Vorhandensein von Strassenraumbepflanzungen;
- Angemessenheit der Ausstattungselemente;
- die Orientierung fördernde Sichtbezüge und Sichtfelder;
- raumbildende Abgrenzungen privater Areale gegen den öffentlichen Raum;
- Zweckmässigkeit der Erschliessungs- und Zirkulationsmöglichkeiten.
- stadträumliche Barrieren und Hindernisse,
- anonyme Räume und unwirtliche Räume,
- diffuse Ausgestaltung der Übergänge zum privaten Raum;

- Gestaltungsdefizite (unangemessene Ausstattungselemente, überbordende und disparate Ausstattungen, disproportionale Strassenaufteilung, usw.).

Merkmale öffentlicher Raum

Das Netz der öffentlichen Stadträume zeichnet sich durch folgende Merkmale aus:

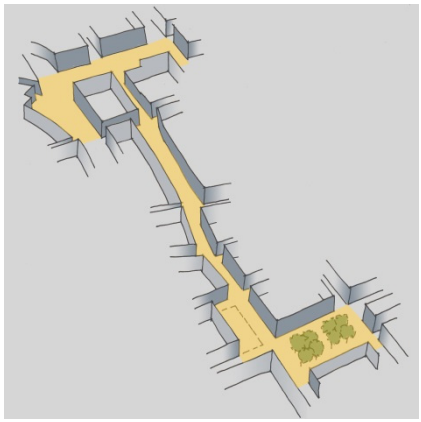


Prägnante Strassenräume

Spezifische oder besonders prägende Merkmale:

- Eine besondere Qualität der Stadt ist das Zusammenfallen öffentlicher Räume mit Wasserläufen und dem See. Die für Biel räumlich und ideell prägenden Gewässer sind in etlichen Teilen von Strassen, Wegen und Grünflächen begleitet oder sind in diese integriert. Die weitere Ausgestaltung dieses Zusammenwirkens stellt eine der grossen Chancen für eine Attraktivierung des öffentlichen Raumes dar.
- Das Vorhandensein prägnanter Stadträume insbesondere in der Innenstadt, jedoch auch in verschiedenen Quartieren gewährleistet den räumlichen Zusammenhalt eines beträchtlichen Teils des Stadtgebietes und stellt eine solide Basis für die Weiterentwicklung des öffentlichen Raumes dar.
- Die Topografie schafft für verschiedene Stadtteile Bedingungen, welche ortsspezifische Stadträume begünstigen. Die betrifft Strassenzüge mit besonderer Ausgestaltung am Hang (z.B. im ganzen Rebbergquartier), Orte und Bereiche mit besonderen Sichtfeldern (z.B. im Bereich der Bahnlinien, Schüssraum, etc.) oder durch die Geländeformation bedingte spezifische Netzstrukturen (z.B. Geyisried).

Raumqualitäten:



Qualitätsvolle Raumabfolgen

- Qualitätsvolle räumliche Abfolgen oder punktuelle Einzelräume tragen zur Lesbarkeit und zur Identität der Stadtteile bei. Insbesondere zu nennen wären verschiedene Raumkonfigurationen in der Innenstadt, historische oder stadtprägende Elemente wie Dufour-Strasse, Schüsskanal und Schüsspromenade sowie typische Quartierräume, wie die Pestalozzi- oder die Champagne-Allee.
- Ausserhalb der Innenstadt schwächt sich die Prägnanz der öffentlichen Räume stark ab. Das Netzgefüge verliert an Erkennbarkeit.
- In den peripheren Quartieren, wie Mett, Bözingen oder Madretsch treten markante Räume und Orte spärlicher auf, was einen monotonen Quartiercharakter begünstigt.
- Die quartierverbindenden Elemente sind mit einzelnen Ausnahmen, wie vor allem die Dufourstrasse, in Teilstücke unterschiedlichen Charakters unterteilt. Dies kann die Orientierung im Raum und die Lesbarkeit des Stadtgefüges erschweren (z.B. Verbindung Neumarkplatz – Brühlplatz), anderseits zur Erlebnisvielfalt beitragen (z.B. Nordachse).

Strassenraumgestaltung:

Diffuse Strassenräume

- Die quartierstrukturierenden Strassen in den südlichen und östlichen Quartieren weisen häufig einen diffusen Raumcharakter auf, zurückgehend auf heterogene Bau- und Grünstrukturen sowie auf das Fehlen gestalteter räumlicher Abgrenzungen.
- Grössere mehrheitlich gewerblich genutzte Gebiete im Stadtkörper (z.B. Gottstattstrasse, Längfeldweg) bewirken eine anonyme Stimmung der zugehörigen Stadträume, vor allem ausserhalb der Arbeitszeiten.
- Erlebniswert und Aufenthaltsqualität wichtiger Verbindungen zwischen den Quartieren sind gering einzustufen.
- Unter anderem aufgrund der Inbetriebnahme des Ostastes der Stadtumfahrung bestehen Spielräume für Aufwertungsmassnahmen. In Vorbereitung sind die Nord- und Südachse, verschiedene Tempo 30-

Zonen oder die Neugestaltung des Bahnhofplatzes. Beiträge übergeordneter Instanzen erhöhen deren Realisierungschancen.

Vernetzung:

- Schwächen des öffentlichen Raumes manifestieren sich in der fehlenden Kontinuität von Anlage und Beschaffenheit des Gesamtnetzes sowie in bestimmten, örtlich auftretenden Defiziten.
- Der Grad der Vernetzung innerhalb des Siedlungsgefüges nimmt ausgehend von den innerstädtischen Bereichen ab. Durch die grösseren Dimensionen der Stadtbausteine besteht in den peripheren Quartieren ein grobmaschigeres Verbindungsnetz was zumindest teilweise zu Verbindungs– bzw. Orientierungsdefiziten führt.
- Hindernisse für eine feinmaschige oder engere Vernetzung bilden auch die Bahngeleise und die Querspange der Autobahn im Bözingenfeld. Gemildert wird dies durch die teilweise vorhandene Hochlage der Infrastrukturen, wodurch abgesenkte Unterführungen vermieden werden. Trotzdem bleibt eine starke Trennung zwischen Süd- und Nordteil der Stadt sowie zwischen Stadt und Bözingenfeld.

Grünräume:

- Verschiedene öffentliche Grünräume (insbesondere Stadtpark, Mühleinsel, Strandboden) weisen hohe Qualitäten auf und tragen wesentlich zur Identität und der Wohnqualität der gesamten Stadt bei.
- Zwischen den einzelnen Grünräumen ist der Zusammenhang wenig ausgeprägt, was nicht nur aus ökologischen oder klimatischen Gründen von Belang ist, sondern auch die räumliche Strukturierung des Siedlungsgefüges schwächt.

A 3.4.2 Bebauungsstrukturen

Indikatoren

Die nachfolgende bewertende Beschreibung der Merkmale der Bebauungsstrukturen stützt sich auf folgende prinzipielle Eigenschaften eines Siedlungsgefüges:

- Kontinuität des Raumgefüges,
- Verständlichkeit der Abfolgen städtebaulicher Typologien,
- Lesbarkeit von Schnittstellen und Übergängen im Raumgefüge,
- Nutzungsmix der Bebauungen als belebender Faktor für das städtische Leben im öffentlichen Raum;
- Prägnanz und Gestaltqualität der Bebauungsmuster und der Architektur,
- Funktionalität der Bebauungsmuster;
- Gebrauchswert und Gestaltungsqualität der Siedlungsaussenräume.

Merkmale Bebauungsstrukturen

Über die gesamte Stadt betrachtet ist die Vielfalt der städtebaulichen Ansätze als positives Merkmal zu betrachten. In ihren ausgeprägten Formen bilden sie wichtige Merkmale der jeweiligen Quartiereigenheiten und tragen zum Erlebnisreichtum der Stadt bei.

Homogene Siedlungsstrukturen:

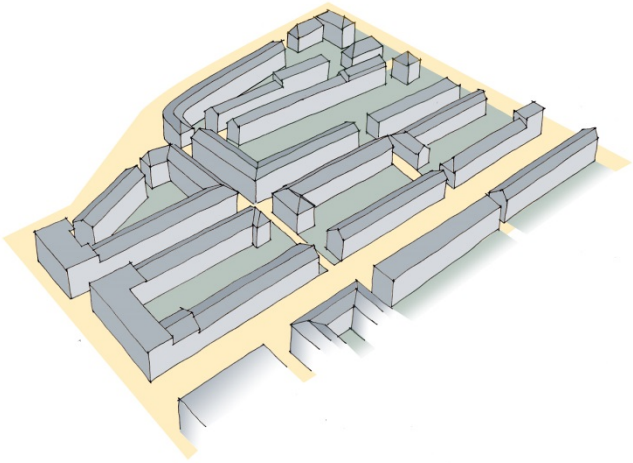
- Eine primäre Qualität der städtischen Siedlungsstrukturen ist das sich ausgehend von der Altstadt ausbreitende Raumgefüge mit den formstarken Strassenblocks. Es ergibt sich – trotz aller Vielfalt in den einzelnen Ausprägungen – eine Einheit zwischen der Rasterstruktur des Netzes und der raumbildenden Form der Bebauung, Dieses Gebiet – etwa begrenzt vom Bahndamm im Westen bis zur Falkenstrasse im Osten, von der Nordachse bis gegen den Rangierbahnhof, bzw. der Madretschstrasse – weist eine unverwechselbare städtebauliche

Physiognomie auf und enthält im Detail verschiedenste städtebauliche und architektonische Qualitäten (vgl. dazu Ziffer 2.3.3 Denkmalpflege).

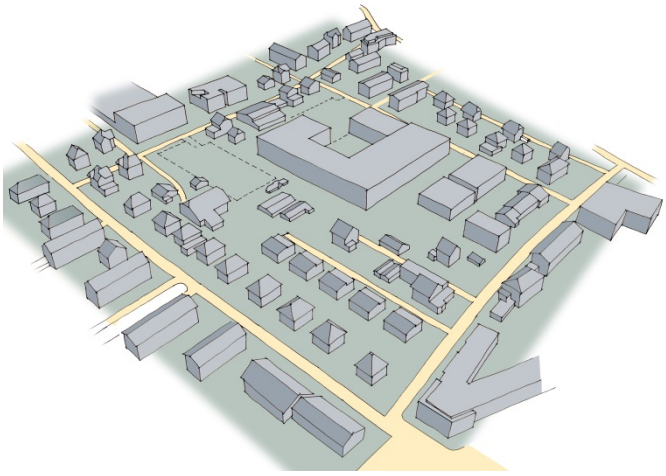
- Die relativ homogenen Quartiere Mühlefeld-Nord, Mösli, Linde, Champagne und Teile des Rebbergs weisen eine wohnliche, freundliche und einladende Stimmung auf und sind von hoher Gebrauchsqualität. Baulich und aussenräumlich gehören sie zu den attraktivsten Quartieren.
- Charakter und Stimmung der Altstadt Biel sowie der Kerne der ehemaligen Dörfer Vingelz, Madretsch, Bözingen und Mett sind zumindest teilweise nach wie vor erkennbar. Sie stellen Ansatzpunkte zu einer weiteren Restrukturierung identitätsbildender und unverwechselbarer Orte dar.
- Das Vorhandensein erkennbarer und im Bewusstsein der Bevölkerung verankerter Quartiere mit ihren spezifischen städtebaulichen Eigenarten (z.B. Pasquart als "urbanes Gartenstadtquartier", Altstadt und Quartierzentren als historische Kerne, Ostquartier als urbanes Wohnquartier, Geyisried als topografisch erhöhtes Wohnquartier, usw.) bildet eine gute Ausgangslage zur Schaffung differenzierter Stadtteile mit vielfältigen Nutzungsangeboten.

Heterogene Strukturen:

- Die Vielfalt baulicher Strukturen, u.a. in den heterogenen Siedlungsteilen, kann in dem Sinne als Stärke ausgelegt werden, als sie einen erheblichen Spielraum für die Weiterentwicklung eröffnen. Die Möglichkeit, an sich disparat strukturierte Gebiete zu verfestigen, enthält die Chance zu andernorts vielleicht unangemessenen, in der spezifischen örtlichen Situation aber verträglichen städtebaulichen Lösungen mit entsprechendem Nutzungspotenzial.
- Gebiete mit diffusen oder inkohärenten Bebauungsmustern treten über das ganze Stadtgebiet verstreut auf (vgl. dazu Ziffer 2.4.2 Bebauungsmuster). Als heikel muss dies bezeichnet werden, wenn städtebaulich wichtige Orte davon betroffen sind (z.B. Orpundplatz, Madretsch-Zentrum).



Trotz Vielfalt der Bebauungsformen prägnante Siedlungsstrukturen



Aufgrund unterschiedlicher Bautypen und disparater Anordnung heterogene Siedlungsstrukturen

Chancen und Potenziale:

- Die (noch) vorhandenen Entwicklungspotenziale stellen eine Chance dar, die räumlichen Strukturen der Stadt zu stärken, indem sie je nach Lage und Funktion angemessene städtebauliche Akzente setzen können. Dies gilt insbesondere für den noch wenig strukturierten Bereich zwischen Bahnhof Biel und Nidau.

- Die verschiedenen Gewässer sind Anknüpfungspunkte für die Erhaltung und Schaffung spezifischer Qualitäten, sowohl hinsichtlich Wohnen, Erholung oder Tourismus. Während die Seeufer vorab für die letzteren Funktionen von Bedeutung sind, gewährleisten die Fliessgewässer ökologische Qualitäten, stellen eine Attraktion für benachbarte Siedlungsteile dar und enthalten ein hohes Potenzial für die Aufwertung als Natur- und siedlungsnahe Freiräume.

Siedlungsstrukturelle Defizite:

- Relativ zufällig angeordnete unterschiedliche Siedlungsformen insbesondere in den Quartieren Madretsch, Mett oder Bözingen erschweren die Lesbarkeit des Raumgefüges und somit die Orientierung. Potenziell eingeschränkt wird dadurch auch die allgemeine Wertschätzung entsprechender Siedlungsteile.
- Verschiedene physische Hindernisse, wie die Geleisefelder oder der Rangierbahnhof, aber auch ein inkohärentes städtebauliches Gefüge, wie z.B. das Raumgefüge zwischen Bözingen und Mett führen zu Unterbrüchen in der Raumabfolge. Dies drückt sich durch fehlende oder unattraktive Verbindungsräume zwischen Siedlungsteilen (als Beispiel sei das Geyisried genannt, welches mit gestaltungsarmen Verbindungen mit der übrigen Stadt verbunden ist), dem verhaltenen Seebezug der Stadt oder durch isolierte Inseln im Siedlungsgefüge (Beispiele sind etwa das Eisfeld oder das Quartier „Am Wald“) ausdrückt.
- Strukturell abgewertete Kleingebiete sind punktuell über das gesamte Stadtgebiet verstreut. Manifest wird dies am ehesten in Teilen des Kerngebietes von Madretsch, wo einzelne Bauten oder Baugruppen eigentliche Degradationserscheinungen aufweisen.
- Immissionsbeeinträchtigte Gebiete finden sich vor allem entlang den stark befahrenen Strassen. Dies wirkt sich auf Attraktivität, Erneuerungstendenzen und natürlich allgemein auf die Wohnqualität der betroffenen Gebiete aus. Lärmauswirkungen dürften auch einer der Gründe für verschiedene abgewertete Gebiete sein. In dieser Hinsicht potenziell prekäre Siedlungsteile sind Gebiete entlang Mettstrasse, Brüggstrasse und Bözingenstrasse.
- Der grosse Arbeitsplatzschwerpunkt Bözingenfeld-Ost ist durch die Autobahn physisch stark von den Quartieren getrennt und in sich unterteilt. Als weitgehend monofunktionales Quartier ist es ausserhalb der Arbeitszeiten "ausgestorben".
- Je klarer, gestalterisch attraktiver das Quartiernetz, je raumprägender die Abgrenzung öffentlich / privat, desto eher entsteht ein städtebaulich wirkungsvoller Charakter. In diesem Sinne hinterlassen vor allem die Einzelhausquartiere zuweilen einen eigenschaftslosen Eindruck.

A 3.4.3 Potenzielle städtebauliche Transformation

Einleitende Bemerkungen

Die Einschätzung des Siedlungsgebietes hinsichtlich seines Transformationspotenzials ergibt Hinweise auf die Wahrscheinlichkeit für eine künftige Erneuerung des baulichen Bestandes. Dabei sind nicht ausschliesslich Einschätzungen der Beständigkeit des Siedlungsgefüges massgebend, sondern es bedarf gleichzeitig der Bewertung der Wahrscheinlichkeit von Veränderungen.

Das Interesse an der Veränderungswahrscheinlichkeit des Siedlungsgefüges basiert auf der Überzeugung, dass jegliche prospektive Überlegungen zur Siedlungsentwicklung vom Bestand ausgehen müssen. Dafür spricht das „natürliche“ Beharrungsvermögen der Stadtanlage mit ihren über lange Zeit gewachsenen Strukturen sowie die Tatsache, dass die Transformation von aufgelassenen Industriearealen mehr oder weniger

abgeschlossen ist, was auch in diesen Gebieten zu stabilen städtebaulichen Beständen geführt hat.

Indikatoren zur Einschätzung des Transformationspotenzials

Das Gefüge der Stadtanlage ist grundsätzlich als gegeben zu betrachten. Von keinen künftigen Eingriffen grossen Ausmasses in die Primärstruktur des Stadtgrundrisses ist weniger auszugehen, viel eher jedoch von der kontinuierlichen Erneuerung des Bestandes. Als Grundlage dazu wird die potenzielle Disponibilität des Siedlungsgebietes für Veränderungen abgeschätzt. Folgende Anzeichen erlauben eine Bewertung des Transformationspotenzials des baulichen Bestandes.

- Ein wesentlicher Indikator für die Veränderbarkeit des baulichen Gefüges ist die Parzellenstruktur, bzw. die Gliederung des Eigentums. Annäherungsweise kann angenommen werden, dass eine kleinteilige Aufteilung des Grundeigentums auf eine grössere Resistenz des Siedlungsgebietes hinweist.
- Gefestigte Bau- und Freiraumstrukturen mit einem entsprechenden Gebrauchswert deuten gleichfalls auf eine höhere Beständigkeit der entsprechenden Siedlungsgebiete hin, sowohl aus Gründen der Verbundenheit der Benutzer mit ihrem Lebensraum, als auch aus ökonomischen Überlegungen. Demgegenüber tendieren Gebiete mit Degradationserscheinungen, insbesondere schlechtem baulichen Zustand, grundsätzlich zu baulichen Transformationen.
- Hinsichtlich Raumanlage, Bebauung oder Aussenräume qualitätsvolle Stadtgebiete gelten aufgrund ihres Prestiges tendenziell als resistent gegenüber Veränderungen.
- Gebiete mit einer nicht ihrer Lage entsprechenden baulichen Dichte oder Gebiete mit nicht standortgerechten oder volatilen Nutzungen unterstehen aus ökonomischen Gründen einem Transformationsdruck.
- Gebiete mit beschränkter Erschliessungskapazität sind für grössere Eingriffe mit damit einhergehender starker Verdichtung nicht geeignet.
- Gebiete mit wertvollem Bau- und Freiraumbestand sind in der Regel denkmalpflegerischen Bedingungen unterworfen, welche wesentliche Veränderungen ausschliessen oder zumindest hemmen.

Kategorien städtebaulicher Transformation

Die Betrachtung des Siedlungsgebietes unter dem Blickwinkel vorstehender Ausführungen führt zu seiner Einteilung in folgende Kategorien städtebaulicher Transformation:

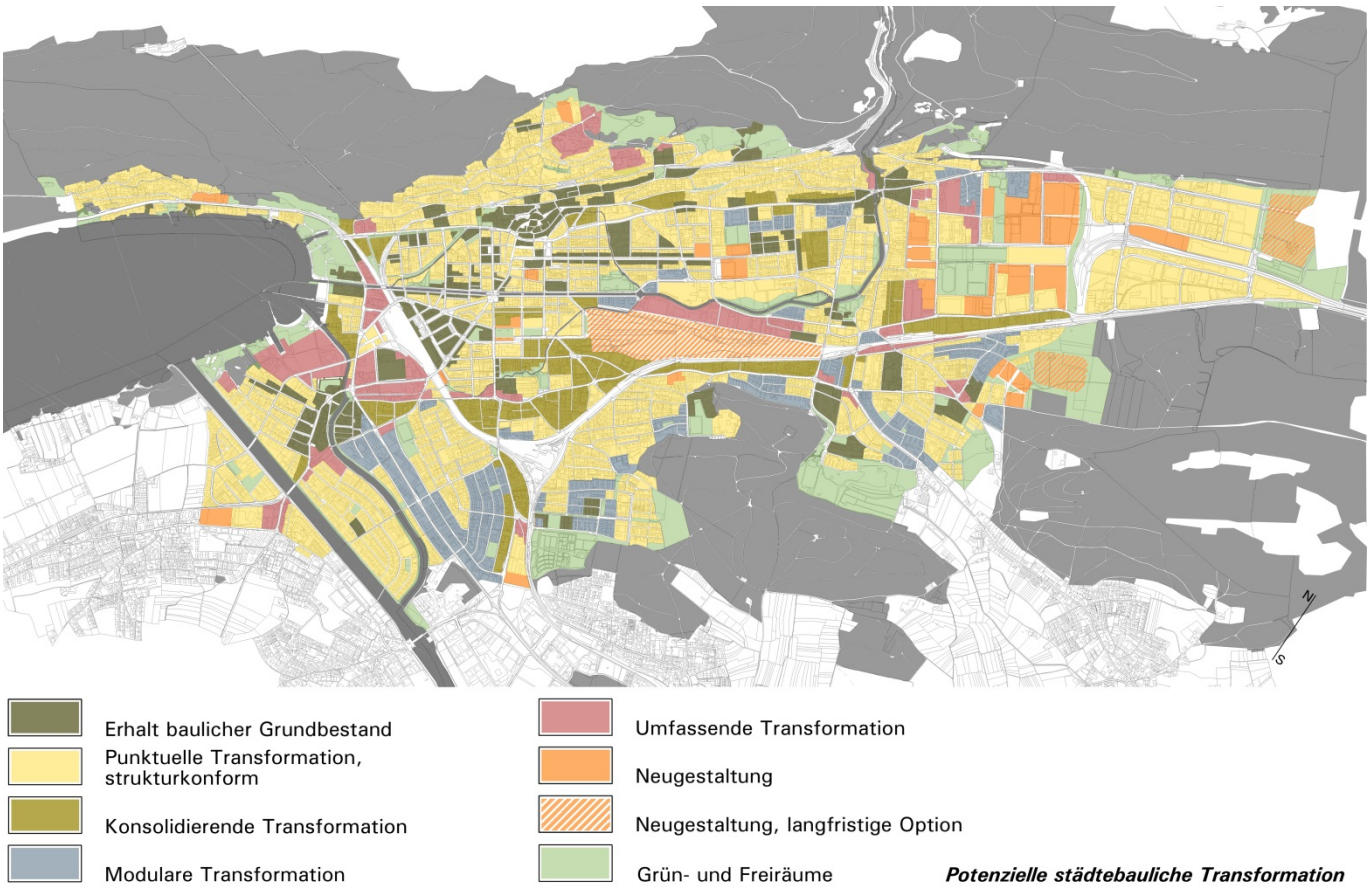
- *Erhalt baulicher Grundbestand.* Für Gebiete mit überwiegenden Siedlungsstrukturen von hohem ortsbild- und denkmalpflegerischem Wert, von prägender städtebaulicher Erscheinung oder hohem architektonischem Stellenwert wird der Erhalt des baulichen Grundbestandes vorausgesetzt[1]). Die Erneuerung und funktionelle Inwertsetzung des Gebäudebestandes, wie auch adäquate Ergänzungen erfolgen unter Respektierung der vorhandenen städtebaulichen und architektonischen Eigenschaften. Betroffen sind Gebiete wie die Altstadt, das Bahnhofquartier oder die Kerne von Bözingen und Vingelz, Gebiete mit einer Konzentration schützenswerter oder erhaltenswerter Substanz oder neuere Gebiete von hoher Qualität, wie z.B. städtebaulich prägende Schulanlagen oder Ensembles wie die Jurintra.
- *Punktuelle Transformation, strukturkonform* (Transformation durch einzelne Ergänzungen oder punktuellen Ersatz unter Wahrung der vorhandenen Siedlungs- und Freiraumstrukturen). Für Gebiete mit stabilen Bebauungs- und Freiraumstrukturen, kleinteiliger Parzellierung,

---

[1]) Obschon eng verwandt, geht es hier nicht um den denkmalpflegerischen Schutz, sondern um die Bewahrung der baulichen Grunddisposition. Denkmalpflegerische Vorgaben bleiben aber vorbehalten.

überwiegend gut erhaltener Bausubstanz und anhaltender Nachfragesituation wird von eine strukturkonformen Erneuerung ausgegangen. Ersatz, Erneuerung, Erweiterung oder Ergänzung der Bausubstanz erfolgen im Rahmen des Bestandes, d.h. in Berücksichtigung von Form und Körnung der Siedlungsmuster, Freiraumstruktur, ökologischen Bedingungen sowie Anlage und Funktion des Strassennetzes. Die Ausgestaltung der Transformation im Einzelnen ist ortsabhängig und kann städtebaulich und hinsichtlich Verdichtungseffekten erheblich variieren. Erfasst sind Gebiete mit homogener Siedlungsstruktur und intaktem Gebrauchswert, wie sie in weiten Teilen der Innenstadt, der Champagne und im Grossteil der Wohnquartiere vorkommen. Im gleichen Sinne wird auch das Industriegebiet des Bözingenfeld mit seiner überwiegend soliden Bausubstanz als stabil betrachtet.

- *Modulare Transformation* (Transformation durch Ersatz in zusammengehörigen Einheiten). Für Gebiete mit homogenen, jedoch auswechselbaren Bebauungsstrukturen oder mit Siedlungsteilen, welche möglicherweise künftigen Ansprüchen nicht mehr entsprechen, wird von einer abgestimmten Transformation in zusammengehörigen Siedlungsteilen (Modulen) ausgegangen. Erneuerungen erfolgen als gesamtheitlich konzipierte Erweiterungen oder Ersatzmassnahmen der Siedlungs- und Freiraumbestände. Vorausgesetzt wird dabei die Bezugnahme auf städtebauliche Vorbedingungen der jeweiligen Quartiere. Als für eine modulare Transformation geeignete Gebiete werden insbesondere Siedlungen aus den 50-er- und 60-er Jahren (u.a. Genossenschaftssiedlungen) im Mühlefeld-Süd, in Mett oder Bözingen betrachtet.
- *Konsolidierende Transformation* (Transformation durch Fortschreibung und Ergänzung). Für Gebiete mit heterogenen, fragmentarischen oder abgewerteten Bebauungsstrukturen wird von baulichen Ergänzungen, Fortschreibungen oder Vervollständigungen ausgegangen. Erneuerungen erfolgen mit dem Ziel einer Verfestigung der Siedlungsstruktur. Erfasst sind Siedlungsteile im Übergangsgebiet zwischen Innenstadt und Madretsch, Innenstadt und See, entlang Hauptverkehrsachsen (Bözingenstrasse, Brüggstrasse, Längfeldweg) ebenso wie verschiedene, über das ganze Stadtgebiet verstreute Bereiche mit funktionellem und städtebaulichem Aufwertungsbedarf.
- *Umfassende Transformation* (tiefgreifende Erneuerung der Bau- und Nutzungsstrukturen). Für Gebiete mit überalterter sowie hinsichtlich Art und Mass der Nutzung überholter Bebauungsstruktur oder für zur Umnutzung bestimmte Areale wird von einer umfassenden, u.U. vollständigen städtebaulichen Transformation ausgegangen. Anzunehmen sind längere und kleinteilige Umwandlungsprozesse, weshalb in diesen Gebieten mit heterogenen Zwischenzuständen zu rechnen sein wird.
  Betroffen sind Gebiete wie das Gebiet seeseits des Bahnhofs (Campus), das Areal des Regionalspitals sowie Gebiete mit städtebaulich begründetem Transformationspotenzial, wie z.B. das Quartier-Teilzentrum Geyisried oder andere unterbewertete Areale in städtebaulich interessanten Lagen.
- *Neugestaltung*. Veränderungspotenziale bestehen in der baulichen Nutzung bisher unbebauter Areale. Betroffen sind grössere Gebiete, wie Bözingenfeld-West, Gurzelen, Heuer-Areal oder Sägefeld sowie verstreute kleinere Gebiete. Gebiete mit grundsätzlicher Eignung zur baulichen Nutzung, aber mit offenen Fragen, werden als langfristige Optionen eingestuft. Es handelt sich um das Areal des Rangierbahn hofs sowie um die Gebiete Bischofkänel-Ost und Bözingenfeld (östlich Allmendweg). Das Gebiet Bischofkänel-Ost ist planungsrechtlich als



Potenzielle städtebauliche Transformation

Camping-Zone eingeteilt, eine Zweckbestimmung, welche heute als kaum mehr zweckmässig eingestuft werden muss. Beim Gebiet östlich des Allmendweges handelt es sich um eine Fläche, welche gemäss Richtplan / RGSK Biel-Seeland als Erweiterung des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes und als strategische Arbeitszone vorgesehen ist. Das Areal des Rangierbahnhofs steht aus Gründen der fortwährenden Bahnnutzung vorläufig kaum zur Disposition, bleibt aber Reserve.

A 3.5 Herausforderungen für die räumliche Stadtentwicklung

Hinwendung zur Siedlungsentwicklung im Bestand

Als Abschluss der Standortbestimmung sollen mit einem Ausblick auf künftige Herausforderungen der räumlichen Stadtentwicklung erste Handlungsfelder eingegrenzt und daraus Hinweise auf Steuerungsmöglichkeiten abgeleitet werden.

Die Formulierung von Herausforderungen für die räumliche Stadtentwicklung geht von der Tatsache aus, dass die bauliche Entwicklung von Brachen oder Konversionsflächen – einmal abgesehen von den unbebauten Flächen im Bözingenfeld – in naher Zukunft abgeschlossen sein wird. Zwar bestehen noch etliche Potenziale (Sägefeld, Jakobstrasse, Bischofkänel), angesichts der in den letzten 15 Jahren stattgefundenen Entwicklung dürften diese in absehbarer Zeit konsumiert sein. Zudem handelt es sich im Fall Bischofkänel um Siedlungsausdehnungen, welche erhebliche Erschliessungskosten verursachen und deshalb zurückhaltend beurteilt werden müssen. Mit der Verankerung des Grundsatzes der Siedlungsentwicklung nach innen auf gesetzlicher Ebene von Bund und Kanton steht die Stadt Biel auch von daher in der Pflicht, die baulichen Bedürfnisse vermehrt im Bestand, d.h. durch Transformation und Verdichtung zu erfüllen.

Herausforderungen

Ausgehend von der Priorisierung einer Siedlungsentwicklung im Bestand ergeben sich folgende Herausforderungen für die räumliche Stadtentwicklung:

- Das festgestellte, teilweise unvermittelte oder zufällige Nebeneinander verschiedener städtebaulicher Ansätze bildet Anstoss, den Zusammenhalt der städtischen Siedlungsanlage zu fördern. Antreiber dazu ist in erster Linie die Stärkung des öffentlichen Raumes.
- Die städtebaulichen Schwächen des Raumgefüges bestehen u.a. in den verschiedenen Bereichen mit diffusen, inkohärenten Bebauungsmustern. Durch die – im Einzelnen zu prüfende – Verdichtung dieser Gebiete besteht die Chance, ihnen auch räumlich prägnantere Konturen zu verschaffen und so zur besseren Lesbarkeit der Stadtanlage beizutragen.
- In den innerstädtischen Gebieten ist ein Erhalt der vorhandenen Nutzungsangebote bei gleichzeitiger qualitativer Aufwertung angezeigt. Verdichtungen sollen nicht in erster Linie dem quantitativen, sondern dem qualitativen Zuwachs dienen. Eine qualitative Aufwertung schliesst Instandhaltung und Verbesserung der öffentlichen und privaten Aussenraumangebote ein.
- Die städtebauliche Erneuerung des baulichen und aussenräumlichen Bestandes erfolgt auf der Basis ortsspezifischer Eigenschaften. Dies ist gleichbedeutend mit verstärkten Anstrengungen zur Entwicklung und Aufwertung der Bieler Quartiere.
- Die geforderte Stärkung der Quartiere betrifft aufgrund festzustellender Defizite vor allem die Stadtteile Madretsch, Mett und Bözingen. Im Zentrum der Aufwertungsbestrebungen sollen die gestalterische und funktionelle Verbesserung der öffentlichen Aussenräume liegen. Vorschub dazu leisten die in diesen Quartieren vorzunehmenden Realisierungen der verkehrlich flankierenden Massnahmen zum A5 Ostast.
- Die Quartierzentren sind in ihrer Funktion als Orte des sozialen Austauschs und der Versorgung nicht auf Dauer gesichert. Im Interesse der Identitätsbildung und funktionsfähiger Quartiere sind sie jedoch unerlässliche Bestandteile der Stadtstruktur. Die planerischen Mittel und infrastrukturellen Voraussetzungen zu ihrer Bestandserhaltung und Aufwertung müssen Inhalt einer umfassenden künftigen Stadtentwicklung werden.
- Das Stadtzentrum ist als vielfältiger und gut ausgestatteter Kernbereich der Agglomeration einzustufen. Im Einzelnen ist jedoch nicht zu übersehen, dass als Folge des Strukturwandels im Einzelhandel und eines veränderten Einkaufsverhaltens Verkaufsnutzungen schleichend im Rückgang begriffen sind. Da sich die entstehenden Leerstände in den Erdgeschossen direkt auf die Attraktivität auswirken, stellt sich die Frage der Wiederbelebung nicht nur aus ökonomischer, sondern auch aus städtebaulicher Sicht. Gefragt sind Strategien, welche das sich ergebende Potenzial an Räumen auch im Interesse der Erlebnisvielfalt zu nutzen wissen. Entsprechende Initiativen obliegen allerdings in hohem Masse dem privaten Liegenschaftsbesitz.

A 4 Stadträumliches Dispositiv

A 4.1 Zweck und Umriss des stadträumlichen Dispositivs

Aufgabe

Die Erstellung eines stadträumlichen Dispositivs dient als Grundlage für die Konzepte zum öffentlichen Raum und zur baulichen Struktur. Es basiert auf den spezifischen Eigenschaften von Bebauung und öffentlichem Raum. Angestrebt wird ein Grundgerüst für eine prospektive räumliche Weiterentwicklung, wobei dieses sich entsprechend der vorliegenden Aufgabenstellung auf die Stärkung des Raumgefüges der Stadt konzentriert.

Herleitung

Das stadträumliche Dispositiv folgt dem allgemeinen Arbeitsansatz vorliegender Arbeit, städtebauliche Perspektiven aus dem Bestand heraus abzuleiten. Diese ergeben sich jedoch nicht selbststätig, sondern es bedarf ausdrücklicher städtebaulicher Auffassungen oder Grundhaltungen. In diesem Sinne werden im Folgenden

- eine Interpretation des räumlichen Aufbaus des Stadtkörpers vorgenommen,
- die massgeblichen städtebaulichen Grundsätze formuliert sowie
- die Grundzüge der räumlichen Entwicklung skizziert.

A 4.2 Räumlicher Aufbau der Stadt

Als Einstieg in das stadträumliche Dispositiv wird eine Differenzierung des Siedlungsraumes vorgenommen. Mit einer verallgemeinernden Auslegung der vorhandenen räumlichen Strukturen und Stimmungen werden der Grundaufbau des Stadtgefüges herausgeschält und die Rolle der einzelnen Stadtteile im gesamtstädtischen Zusammenhang geschärft. Dabei werden vergröberte oder zugespitzte Zuweisungen in Kauf genommen.

Die historischen Siedlungskerne, Kernbereich Stadt und Agglomeration

Ausgangspunkt für das Verständnis des Stadtaufbaus sind die ursprünglichen Stadt- und Dorfkerne und der innerstädtische urbane Kernbereich als primäre stadtprägende Elemente. Neben ihrer raumstrukturierenden Wirkung dienen sie der Identitätsbildung und erfüllen wichtige Zentrumsfunktionen für Wirtschaft und Gesellschaft. Ihre kontinuierliche Förderung ist vorrangige Aufgabe der Stadtentwicklung.

Stadtprägende Strassenräume

Neben den genannten Siedlungsbereichen stellen die stadtprägenden öffentlichen Strassenräume das zweite massgebliche Hauptelement des Raumgefüges dar. Sie leiten sich aus den Verbindungsfunktionen, der räumlichen Prägnanz und dem sozialen Gebrauch ab (vgl. Ziffer 2.3.1). Ihre Stärkung und Aufwertung gewährleistet Lesbarkeit, Orientierung und inneren Zusammenhang der Stadt.

Stadtprägende Grün- und Freiräume

Die primär stadtgliedernden Landschaftselemente stehen in Verbindung mit den Wäldern und den Gewässern und bilden ein weitgehend zusammenhängendes System. Das siedlungsbezogene, strukturierende Grün umfasst die grösseren Grün- und Freiräume sowie die markantesten Alleen. Letztere prägen einzelne Stadtteile, wirken jedoch aus gesamtstädtischer Sicht fragmentarisch.

Periphere Quartiere

In ihrer Hauptfunktion und ihrer städtebaulichen Struktur gefestigte Stadtteile bilden die peripher angeordneten Quartiere Vingelz, Rebberg, Mühlefeld, Linde-Mösli und Mett-Geyisried. Ihre prioritäre Aufgabe besteht in der Gewährleistung eines vielfältigen und ortsspezifischen Wohnungsangebotes. Dies erfordert die quartierspezifische Vornahme von Erhaltungs-, Aufwertungs- und Verdichtungsmassnahmen. Die Inwertsetzung ihres Bezuges zur Landschaft ausserhalb der Stadt kann dabei als Chance betrachtet werden.

Stadtteile mit spezifischen Identitäten

Lage, Bezug zu Landschaftselementen oder besondere Charakteristiken bestimmter Gebiete prädestinieren diese in besonderem Masse zur Erhaltung und Stärkung ihrer Prägungen und Eigenständigkeiten. Es handelt sich beispielswiese um Quartiere, welche in direktem Bezug zum Wasser stehen (ufernahe Flächen), eine besonders markante Siedlungsform aufweisen (Weidteile, Mühlefeld-Süd), durch Lage und Bebauung stadtbildprägend wirken (Jurahangfussbebauung) oder ordnende Funktionen im Raumgefüge übernehmen ("Verbindungsspange" Bözingen-Mett). Ihre gesamtstädtische Bestimmung liegt in der Aufgabe, besondere örtlich verankerte Siedlungsangebote und Quartierqualitäten zu schaffen.

Heterogene Siedlungsgefüge (Konglomerate)

Die Stadtteile östlich des Kernbereichs und zwischen Bözingen und Mett sind funktionell und städtebaulich aus unterschiedlichen Siedlungsformen zusammengesetzt. Die unterschiedlichen Teile führen zu einer unscharfen Wahrnehmung und geringerer Quartierprägung. Anderseits bieten sie durch das Vorhandensein unterschiedlicher Bauformen ein vielfältiges Nutzungsangebot. Aufgrund der mehrheitlich als stabil einzuschätzenden Bebauungs- und Freiraumstrukturen soll diese Vielfalt als Qualität akzeptiert werden, was die Weiterentwicklung der einzelnen Blöcke oder Gevierte in ihrer Eigenart und die Schärfung ihrer städtebaulichen Form nahelegt.

Verbindungsräume

Ein Teil der an Verkehrsachsen gelegenen Gebiete, sind in Struktur und Nutzung vom Verkehr geprägt. Diese linearen Verbindungsräume sind hinsichtlich ihrer Nutzungsqualität unterschiedlich zu beurteilen. Unternutzte Gebiete (Mettstrasse) kontrastieren zu nutzungsintensiven, von der Verkehrsgunst profitierenden Bereichen (z.B. Bözingenstrasse, Portstrasse). Wieder andere Gebiete sind mit lärmempfindlichen Nutzungen belegt und entsprechend abgewertet (Brüggstrasse, Mettstrasse). Aus gesamtheitlicher Sicht sticht ihre Wichtigkeit als Faktoren des gesamtstädtischen Zusammenhalts hervor, einem Anspruch, den sie nur punktuell gerecht werden und daher zu ergänzen und aufzuwerten sind.

Industriell geprägte Siedlungsgebiete

Industriell geprägte Siedlungsgebiete konzentrieren sich in der Stadt Biel auf das Bözingenfeld sowie auf einen Bereich zwischen Rangierbahnhof und Schüss. Ihre grundlegende Bestimmung wird – jedenfalls was das Bözingenfeld anbetrifft – nicht infrage gestellt, jedoch wird eine vermehrte Durchdringung mit belebenden Nutzungen, insbesondere Erholung und Sport, angestrebt, eine Entwicklung, die bereits eingesetzt hat.

A 4.3 Städtebauliche Grundsätze und allgemeine Leitlinien

Städtebauliche Grundsätze

Die nachfolgend formulierten städtebaulichen Grundsätze leiten sich aus den Schlussfolgerungen und den sich daraus ergeben Herausforderungen ab (vgl. Ziffer A 3.4 und A 3.5):

- Primäres Anliegen der räumlichen Stadtentwicklung ist die Konsolidierung des inneren Zusammenhalts des Stadtkörpers. Entscheidend dabei ist die Stärkung von Funktion und Prägnanz des Netzes stadt- und quartierprägender öffentlicher Räume.
- Die über erhebliche Strecken fragmentierte Stadtstruktur ausserhalb des kompakten Kernbereiches ist eine Eigenart der Stadtentwicklung insbesondere seit Mitte des letzten Jahrhunderts und soll nicht verwischt werden. Die dadurch gegebene Vielfalt wird positiv gedeutet, bedingt jedoch, dass die einzelnen Teile des Siedlungsgebietes räumlich hervortreten und die örtlichen Gebrauchsqualitäten optimal gewährleistet sind.
- Ausgehend von den natürlichen Landschaftselementen wird der Bestand wichtiger Grünräume stärker vernetzt, insbesondere durch die Aufwertung der stadt- und quartierprägenden öffentlichen Räume.
- Die Stärkung der räumlichen und funktionellen Qualität des städtischen Raumgefüges baut auf der vorhandenen Stadtanlage auf. Ausgehend von Charakter, Funktion und Gestalt der vorhandenen Stadtteile werden ihre Eigenarten akzentuiert.
- Der Grundsatz der städtebaulichen Inwertsetzung des Bezuges der Stadt zu den Gewässern wird differenziert umgesetzt. Im Vordergrund stehen nicht unbedingt direkte, bauliche Annäherungen zum Wasser, sondern örtlich abgestimmte Verhaltensweisen, wie z.B. die Berücksichtigung von Sichtbezügen, die Realisierung einer vermehrten Zugänglichkeit der Ufer, Renaturierungsmassnahmen, ein auf die Wassernähe abgestimmter architektonischer Ausdruck von Bauten oder die Gestaltung der Zirkulationswege. Zu unterscheiden ist dabei auf einer ersten Ebene zwischen dem See und den Fliessgewässern.
- Wie andernorts (vgl. Ziffer A 2.2, Abschnitt "Bezug der Stadt zu See und Wasserläufen") ausgeführt, fehlt dem Bemühen, die Stadt baulich „an den See zu bringen" die auf den ehemaligen natürlichen Gegebenheiten beruhende und damit auch die stadtgeschichtliche Begründung. Umso mehr kommt dem Ausbau der Verbindungen und der Pflege des freiraumgestalterischen oder landschaftlichen Charakters der ufernahen Flächen Bedeutung zu.

- Die Fliessgewässer gelten als wichtige stadtstrukturierende Komponenten. Zentral sind dabei die Schüss oberhalb der Wehranlage und der Schüsskanal. Aufgrund seiner räumlichen Dimension und Länge stellt das Gewässer das eigentliche Rückgrat der Stadtanlage dar. Die klare Teilung in einen landschaftlichen und einen urbanen Teil ist eine wichtige Eigenschaft und wird beibehalten.
- Das unterschiedliche landschaftliche und bauliche Umfeld der Nebenarme der Schüss verlangt nach situativ abgestimmten Verhaltensweisen oder Aufwertungsmassnahmen. Von urban bis zu „romantisch" geprägten Bildern steht eine breite Palette an landschaftsräumlichen Mustern zur Verfügung. Im Gegensatz zur fast vollständig zugänglichen Haupt-Schüss ist die vermehrte Erlebbarkeit der Seitenarme unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten weiterhin anzustreben.

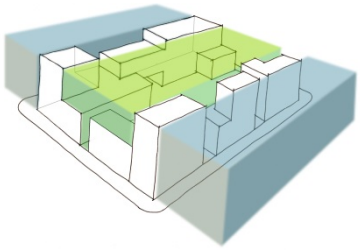
Allgemeine Leitlinien

Die hier angelegte räumliche Entwicklung des Siedlungsgefüges basiert im Weiteren auf einer grundsätzlichen Differenzierung des städtischen Raumgefüges in „öffentlich" und „privat" und wird durch folgende zwei Prinzipien abgesteckt:

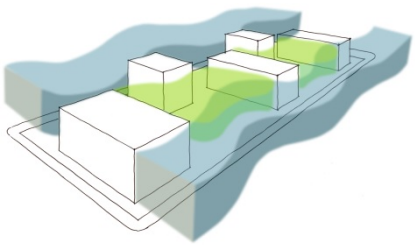
– Trennung öffentlicher und privater Raum

Durch seine Funktion als allen zugänglicher Raum und als Bereich des gesellschaftlichen Austauschs bildet der öffentliche Raum das vorrangig konstituierende Element des Siedlungsgefüges. Dies erfordert eine klare Wahrnehmung als öffentlichen Bereich, was durch die räumliche und gestalterische Trennung zum privaten Raum zum Ausdruck kommt. Die Übergänge bedürfen der präzisen Ausgestaltung durch aussenräumliche Differenzierungen (z.B. in Form einer Abgrenzung als räumlichen Filter oder der Fassadenausbildung als „Gesicht zur Strasse") sowie einer baulichen Ausprägung, welche Interaktionen zwischen Bebauung und öffentlichem Raum zulassen.

Der private Garten- oder Hofraum, in der Regel im rückwärtigen Bereich, dient den Bewohnern und Bewohnerinnen als erweiterter Lebensraum. Nur durch eine Differenzierung zum öffentlichen Raum erhält er seine eigene funktionale Qualität. In Form kompakter Blockbebauungen erfolgt diese Trennung automatisch durch die Hauptgebäude, allenfalls mit vorgelagerten Vorgärten. Bei Siedlungstypen, mit welchen eine Verzahnung der Räume verbunden ist, bedingt dies spezifische aussenräumliche Massnahmen (Vegetation, Höhenunterschiede, funktionelle Differenzierungen, usw.).



Kompakter Block mit Trennung öffentlicher und privater Raum



Aufgelöster Block mit Verzahnung öffentlicher und privater Raum

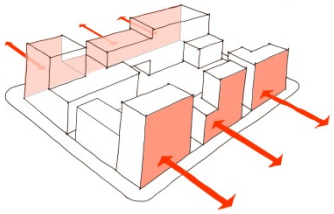
– Unterscheidung von „Vorne" und „Hinten"

Zur Charakterisierung der Stadträume gehört eine entsprechende Physiognomie der sie bildenden Bauten. Die Fassaden der Gebäude, welche sich dem öffentlichen Raum zuwenden, sind gestalterisch, wie sozialräumlich von Bedeutung. Der soziale Austausch zwischen Haus und Strasse wird gefördert durch

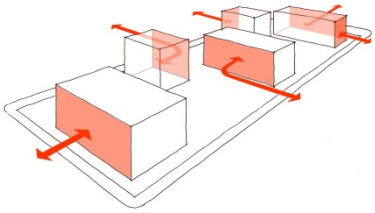
- die Fassadengestaltung mit Hauseingängen, Erkern, repräsentativen Balkonen oder Loggien,
- die Gebäudestruktur mit der Ausbildung der Erdgeschosse und einer Grundrissausbildung, welche die öffentliche und private Orientierung der Bauten unterstützt.

Demgegenüber ist die rückwärtige, private Seite einerseits schlichter, anderseits offener, individuelle Ausdrucksformen (Wohnbalkone, Hofausbauten, usw.) zulassend, auszugestalten.

Diese Differenzierung in ein lebendiges „Vorn“ und ruhiges „Hinten“ ist je nach Siedlungstyp direkt oder indirekt auszuformulieren. Während dies bei den kompakten Blocks gleichsam automatisch erfolgt, entsteht bei den aufgelösten Formen diese Differenzierung – oder um einen anderen Begriff zu wählen, die Adressierung – durch das Zusammenwirken von Siedlungsmuster, Aussenraumgestaltung und Zugangssystem.



Kompakter Block, direkter Bezug der Gebäude zum öffentlichen Raum



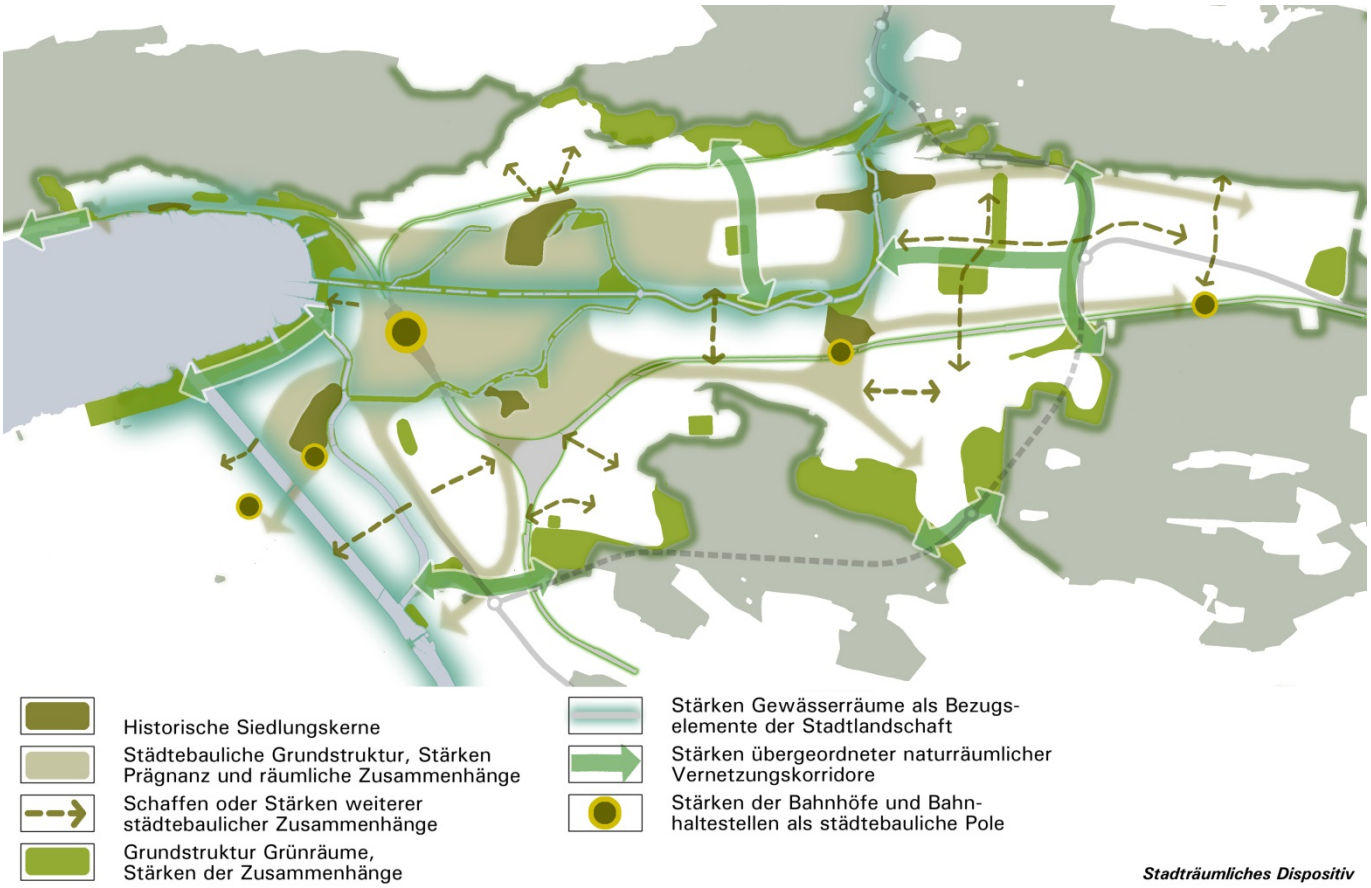
Aufgelöster Block, indirekter Bezug der Gebäude zum öffentlichen Raum

A 4.4 Stadträumliches Dispositiv

Die Darlegung eines stadträumlichen Dispositivs schafft den Rahmen für die Konzepte öffentlicher Raum und Bebauung. Folgende Überlegungen sind dabei massgebend:

- Durch die Ausbildung eines vom kompakten Kernbereich ausgehenden Gerüstes mit hoher Prägnanz wird eine städtebauliche Grundstruktur geschaffen, welche den räumlichen Gesamtzusammenhang der Stadt gewährleistet. Die vorhandene oder zu schaffende Nutzungsmischung in diesen Gebieten sorgt zusätzlich für funktionell stabile Stadträume.
- Die städtebauliche Grundstruktur besteht, ausgehend von den historischen Stadt- und Dorfkernen, aus den Bereichen kompakter Siedlungsstrukturen, welche zur Anbindung der östlichen Stadtteile durch die Spange Bözingen – Mett erweitert und mit dem Kernbereich durch Ost-West-Bänder verbunden wird. Im südlichen Stadtgebiet stellen die Verbindungsräume Brüggstrasse und Weidteile-Mühlefeld-Süd den Zusammenhalt sicher.
- Die so gefestigte städtebauliche Grundstruktur bietet Andockstellen für die weiteren Stadtteile, Gelegenheiten, welche vornehmlich durch die Stärkung der öffentlichen Räume wahrzunehmen sind.
- Als Gegenpol zur städtebaulichen Grundstruktur lässt sich ein „grünes Netz“ aufbauen. Die vorhandenen Grünräume ergeben zusammen mit der – in vorliegendem Zusammenhang allerdings nur rudimentär thematisierten – naturräumlichen Vernetzung eine „grüne“ Grundstruktur als gleichwertigen Betrag an den räumlichen Stadtzusammenhalt.

- Die Gewässerräume – See- und Schüssufer – bilden wichtige Bezugselemente in der Stadtlandschaft und sind auch Teil des grünen Netzes der Stadt.



Stadträumliches Dispositiv

A 5 Konzept „Öffentlicher Raum"

A 5.1 Arbeitsansatz

Aufgabenstellung

Im Rahmen des Konzeptes zum öffentlichen Raum konzentrieren sich die Betrachtungen auf die Strassen- und Platzräume. Die Grün- und Freiflächen werden in dem Sinne einbezogen, als es um ihre Vernetzung und Zugänglichkeit geht. Für eine eigentliche Beschäftigung mit Nutzung, Zustand und Gestaltung der Flächen fehlen im Rahmen vorliegender Arbeit die erforderlichen Kompetenzen und Zuständigkeiten.

Primäres Anliegen des Konzeptes zum öffentlichen Raum ist es, die Charakteristiken des stadt- und quartierprägenden Netzes der öffentlichen Räume herauszuarbeiten und Anstösse zu dessen Weiterentwicklung zu vermitteln.

Grundanforderungen an den öffentlichen Raum

Hierarchie der Strassenräume. Die Entwicklung eines Dispositivs zum öffentlichen Raum basiert u.a. auf der Auffassung, dass die Hierarchie der Strassenräume einerseits durch die Funktion seiner Teile bedingt ist, anderseits auch eines wahrnehmbaren Ausdrucks bedarf. Die Bedeutung des Raumes muss ohne künstliche Hinweise erfahrbar sein, sei dies durch ihre physische Präsenz, die Ausprägung der räumlichen Begrenzungen, die Aufteilung der Funktionen oder die Art und Dichte der Ausstattungselemente.

Sozialer Raumcharakter. Weitere Faktoren für das Funktionieren der öffentlichen Räume sind im sozialen Raumcharakter zu suchen. Es besteht die Auffassung, dass das Wohlbefinden und Orientierungsvermögen der Benutzerinnen und Benutzer auch davon abhängig ist, welcher Grad von Öffentlichkeit und welche soziale Raumprägung vermittelt wird. Vereinfachend wird davon ausgegangen, dass ein „Öffentlichkeit" vermittelnder, publikumsfreundlicher Charakter zu vermehrter Aufenthaltsqualität und zu grösserem Sicherheitsempfinden führt.

Multifunktionalität. Weitere Grundanforderung an den öffentlichen Raum ist die Befähigung zur Ausübung der notwendigen Funktionen, an sich eine Selbstverständlichkeit, welche jedoch im konkreten Fall nur zu oft zu Konflikten führt. Die Grundaufgabe des öffentlichen Raumes liegt in der Sicherstellung der Zugänglichkeit zu den Bauten. Nicht zuletzt mit Blick auf die gesellschaftlichen Ansprüche an den öffentlichen Raum, ist die Erschliessungsfunktion jedoch massvoll und in Berücksichtigung weiterer Bedürfnisse umzusetzen. Dies führt zur Auffassung, dass je zurückhaltender sich die einzelnen Funktionen baulich artikulieren, desto multifunktionaler der Raum ist. Dies spricht nicht gegen spezifische Räume mit jeweils definierten Funktionen, kann jedoch, angewendet auf die zahlreichen, hauptsächlich dem Verkehr dienenden Räume deren allgemeinen Gebrauchswert erheblich steigern.

Gestaltungsgrad. Überspitze Gestaltungs- und Pflegmassnahmen sind nicht nur kostspielig, sondern erzeugen auch Nebeneffekte, wie die Verdrängung von sozialen Gruppen oder die Schaffung von Attraktivitätsgefällen zwischen Stadtbereichen. Anzustreben ist eine Behandlung und Ausstattung des öffentlichen Raums mit angemessenen Mitteln, welche Offenheit im Gebrauch ermöglicht und zeitlich wechselnde Bedürfnisse zulässt.

Arbeitsansatz

Als Voraussetzung für das Konzept zum öffentlichen Raum und als Ergänzung zu den Analysen (Ziffer A 2) und den Schlussfolgerungen (Ziffer A 3.4.1) werden nachstehend das räumlich prägende Strassennetz definiert und Betrachtungen zu bestimmenden Charakteristiken des öffentlichen Raumes angestellt.

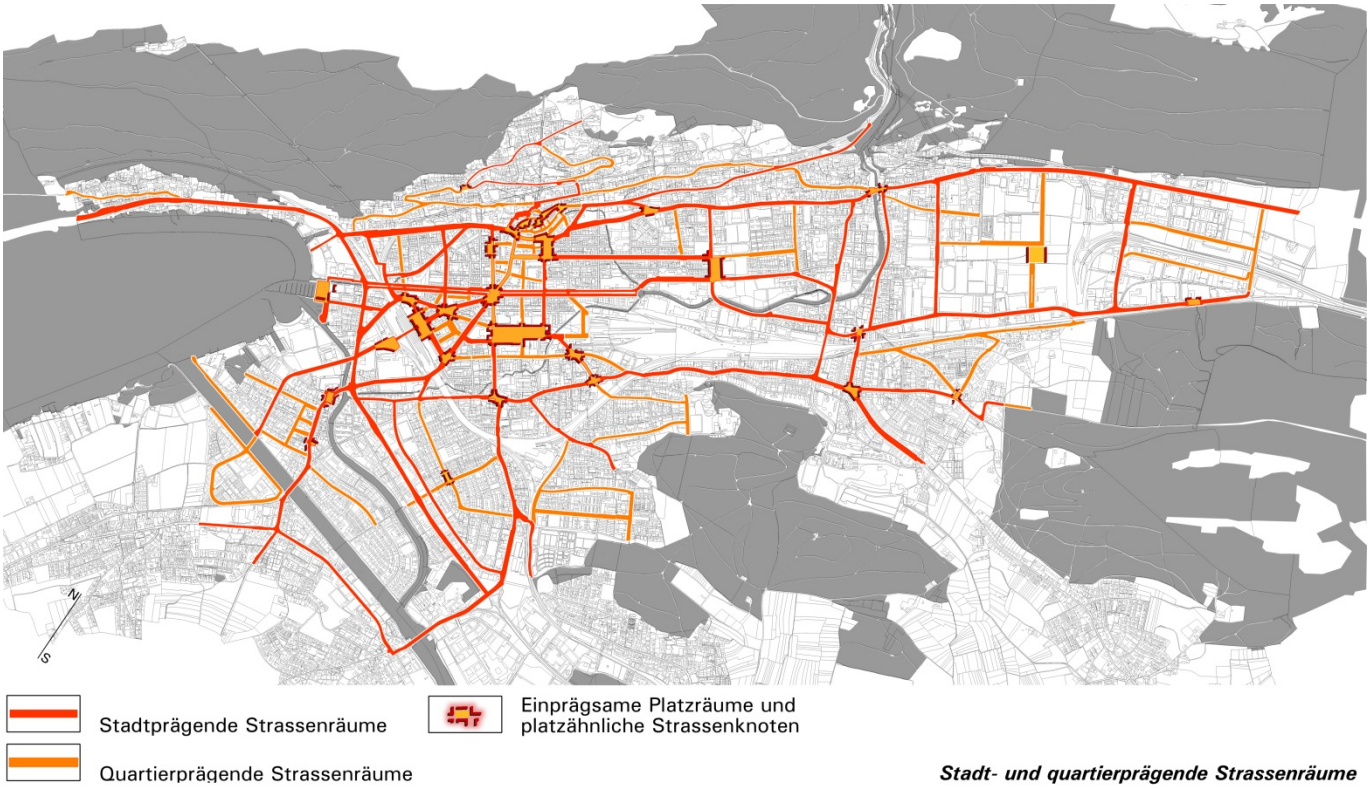
A 5.2 Räumlich prägendes Strassennetz

Netz der stadt- und quartierprägenden öffentlichen Räume

Durch Überlagerung der aufgezeigten spezifischen Merkmale zu den Themen Verbindungsfunktion, Prägnanz und Belebung der öffentlichen Strassenräume ergeben sich Anhaltspunkte für die Bildung eines Netzes an öffentlichen Räumen mit besonderen Eigenschaften. Durch eine Beschränkung auf Strassenräume und Plätze, welche mehrere dieser Eigenschaften vereinigen, ergibt sich ein Netz, das für Aufbau, Funktionieren, Orientierung und Identität der Gesamtstadt von Bedeutung ist. Die Unterscheidung in stadt- und quartierprägende Räume lehnt sich vor allem an die Hierarchie der Verbindungsfunktion (vgl. Ziff. A 2.3.1) an.

Beim sich ergebenden Netz fällt die unterschiedliche Maschenweite zwischen Innenstadt und den übrigen Quartieren auf. Sie erklärt sich vor allem mit der räumlichen Prägnanz und der hohen Erlebnisdichte, welche in den peripheren Lagen weniger ausgeprägt sind.

Die hauptsächliche Bedeutung des Netzes an stadt- und quartierprägenden Strassenräumen liegt in seiner Funktion als städtebauliches Grundgerüst des Raumgefüges, welches gleichsam „den Stadtaufbau erklärt“, bzw. die Stadt lesbar und transparent macht. Auch wenn Zustand und Gestalt einzelner Teile vielleicht noch nicht dieser Bedeutung entsprechen, hilft die Anerkennung einer solchen Struktur mit ihrer Hierarchisierung städtebauliche Entscheidungen in einen gesamten Rahmen einzuordnen und das Wesen der Stadt zu stärken.



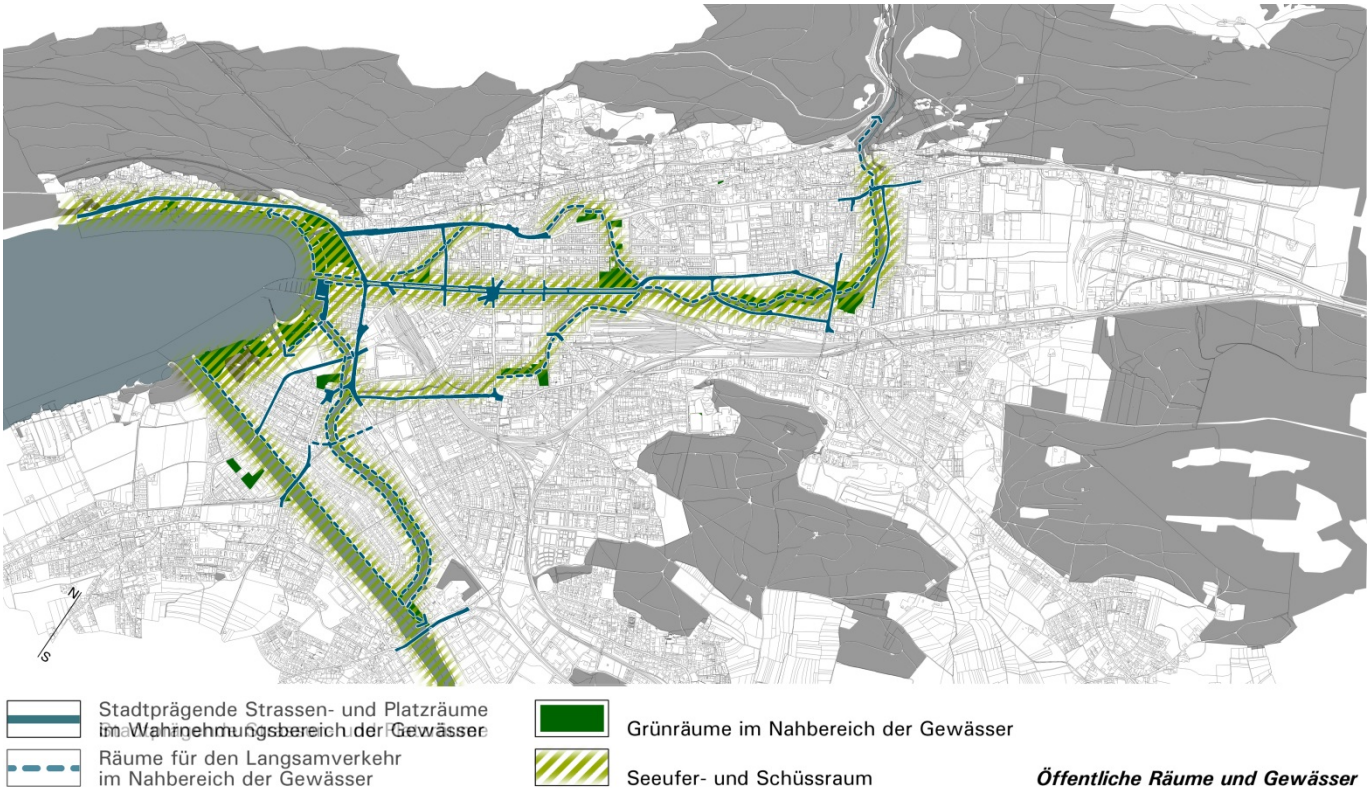
Stadt- und quartierprägende Strassenräume

A 5.3 Bestimmende Merkmale des öffentlichen Raumes

Öffentlicher Raum und Gewässer

Erkenntlichkeit und Aufenthaltsqualität der den Gewässern folgenden öffentlichen Räume sind zentrale Faktoren für Stärkung und Aufwertung des gesamten Netzes. Der Hauptlauf der Schüss und der See bilden zentrale Orientierungselemente für die Zirkulation im Stadtgefüge und sind sowohl ideelle Identifikationsmerkmale wie stimmungsvolle Verbindungs- und Aufenthaltsräume. Die Nebenarme der Schüss erhöhen die Bedeutung der Gewässer für den öffentlichen Raum zusätzlich.

Die Stimmung von Strassen und Wegen, welche entlang oder innerhalb des Wahrnehmungsbereiches von Gewässern verlaufen oder auf sie zulaufen, wird unmittelbar oder mittelbar durch die Präsenz der Gewässer beeinflusst. Massnahmen im Bereich dieser Räume sollen darauf abzielen, diese Wirkung zum Ausdruck zu bringen. Es geht darum, dass der Bezug zu den Gewässern als konzeptionelle Vorgabe für die Strassenraumgestaltung berücksichtigt wird, was z.B. Freihalten von Sichtbeziehungen, entsprechende Begrünungen, Schaffen eines Promenadencharakters oder Verzicht auf aufdringliche Verkehrssignalisationen zur Folge haben kann.



Öffentliche Räume und Gewässer

Raumprägung der Strassenräume – Ausgangslage

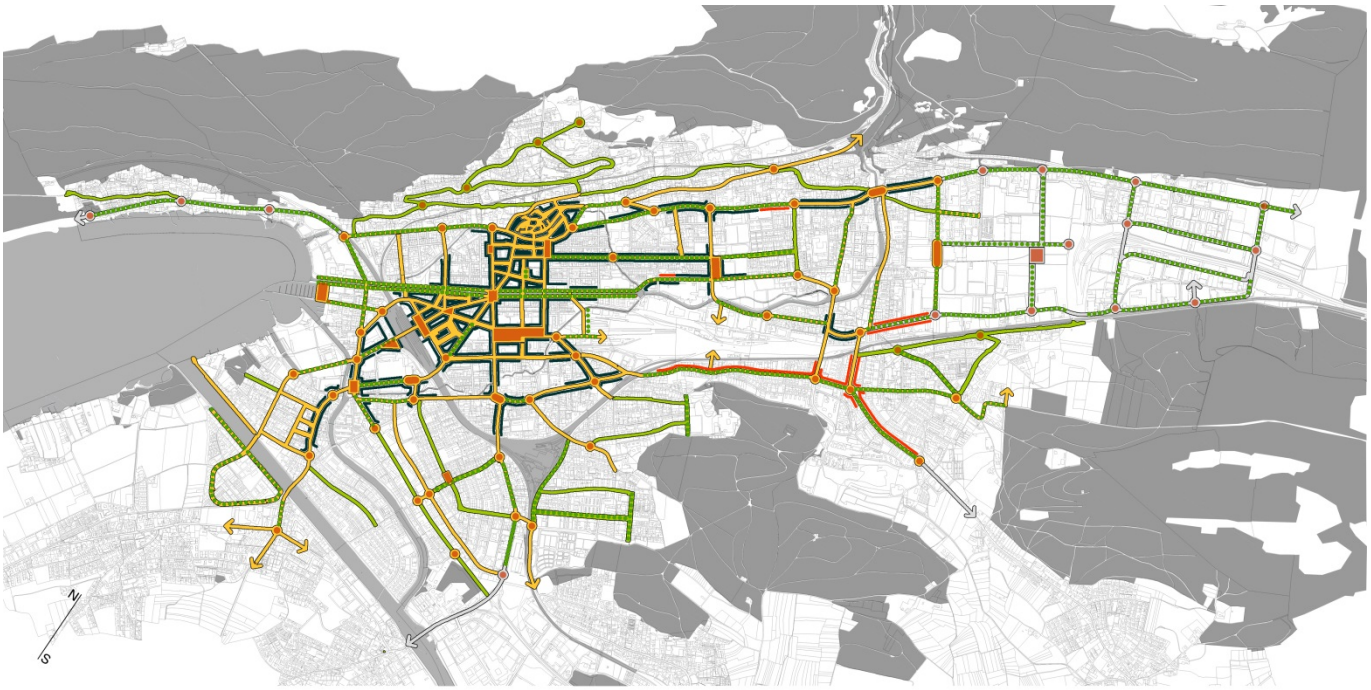
Die Differenzierung der Netzstruktur hinsichtlich ihrer Charakteristik baut auf den vorhandenen baulichen, strassengestalterischen und funktionellen Verhältnissen auf. Wie unter Ziffer A 3.4.1 ausgeführt, führen diese in Teilen des Netzes zu Schwächen. Im Sinne einer Gegenstrategie sollen die öffentlichen Strassenräume ähnlich dem Siedlungsgefüge vermehrt in ihrer Wahrnehmbarkeit oder Unverwechselbarkeit gestärkt werden. Einerseits geht es um die Vermittlung ihrer funktionellen und sinnbildlichen Bedeutung im Stadtgefüge, anderseits um ein stimmungsvolles, der jeweiligen Örtlichkeit angemessenes Erscheinungsbild.

Die Charakteristik der öffentlichen Strassenräume hängt von einer Vielzahl von Elementen ab, welche in sehr unterschiedlicher Form und ebenso differenzierter Zusammensetzung auftreten. Mit Beschränkung auf die räumlichen Aspekte und in grober Vereinfachung lassen sich für das Basisnetz zwei Gruppen von Merkmalen identifizieren, welche eine massgebliche Funktion für das Wesen des jeweiligen Strassenraumes ausüben: die Beschaffenheit der raumbildenden Elemente und die Aufgliederung in einzelne Abschnitte.

– Raumprägungen

Die im Rahmen des Konzeptes der öffentlichen Räume gebotene Übersichtlichkeit verlangt eine Vereinfachung der auf die Strasse einwirkenden raumbildenden Elemente. Unter diesem Vorbehalt wird das Netz der stadt- und quartierprägenden Strassenräume in folgende, sich teilweise überlagernde Raumtypen eingeteilt:

- Durch Baufluchten geprägte Strassen- oder Platzräume. Die Raumbildung erfolgt mittels strassenbegleitender, geschlossener oder annähernd geschlossener Gebäudefluchten sowohl direkt den Strassenraum begrenzend oder durch einen Vorgarten rückversetzt.
- Baulich stärker zu fassende Strassen- oder Platzräume. Durch Akzentuierung der Ränder der Bebauungsbereiche wird eine stärkere Raumbildung erzielt, welche zur Wahrnehmbarkeit der für das Raumgefüge wichtigen Strassenzügen oder Platzräume beiträgt.
- Primär durch lockere Bebauungsstrukturen geprägte Strassenräume. Die in weiten Teilen der Stadt vorherrschenden durchgrünten Strukturen vermögen eine lebendige Raumprägung zu erwirken, wenn sie zwischen Gebäuden und Aussenräumen und dem Strassenraum Interaktionen zulassen. Naturgemäss ist die entstehende Raumprägung je nach Siedlungstypologien sehr unterschiedlich.
- Primär durch private Gartengestaltungen geprägte Strassenräume. In Gebieten mit kleinteiligen Baustrukturen prägt vor allem die Art der Aussenräume die Strassenräume. Die Vermittlung zwischen öffentlichen Strassen und privaten Bereichen erfolgt durch die differenzierte Ausgestaltung der Begrenzungselemente (Hecken, Mauern, Kleinbauten, usw.), welche als Filter wirken und zu einem Gartenstadtcharakter führen.
- Durch Baumpflanzungen definierte Räume. Die Raumbildung wird mittels Alleen oder Baumreihen im Strassenraum erzeugt. In verschiedenen Fällen (Beispiele sind die Dufourstrasse oder die Murtenstrasse) fallen Alleen mit von Bauten definierten Strassenräumen zusammen.
- Durch ihre eigene bauliche Form geprägte Strassenräume. In den peripheren Lagen mit oft diffuser Raumwirkung der angrenzenden Bebauung erhalten die Strassenräume ihre Prägung durch ihre eigene physische Präsenz.



Zu erhaltende oder zu stärkende Plätze und Merkzeichen
Durch bestehende Gebäudefluchten geprägte Strassenräume
Baulich stärker zu fassende Strassen- und Platzräume
Durch lockere Bebauungsstrukturen geprägte Strassenräume
Durch Park- und Gartengestaltungen geprägte Strassenräume
Durch Baumbepflanzungen geprägte Strassenräume
Durch ihre eigene bauliche Form geprägte Strassenräume

Raumprägung der stadt- und quartierstrukturierenden Strassen und Plätze

- Plätze und Merkzeichen

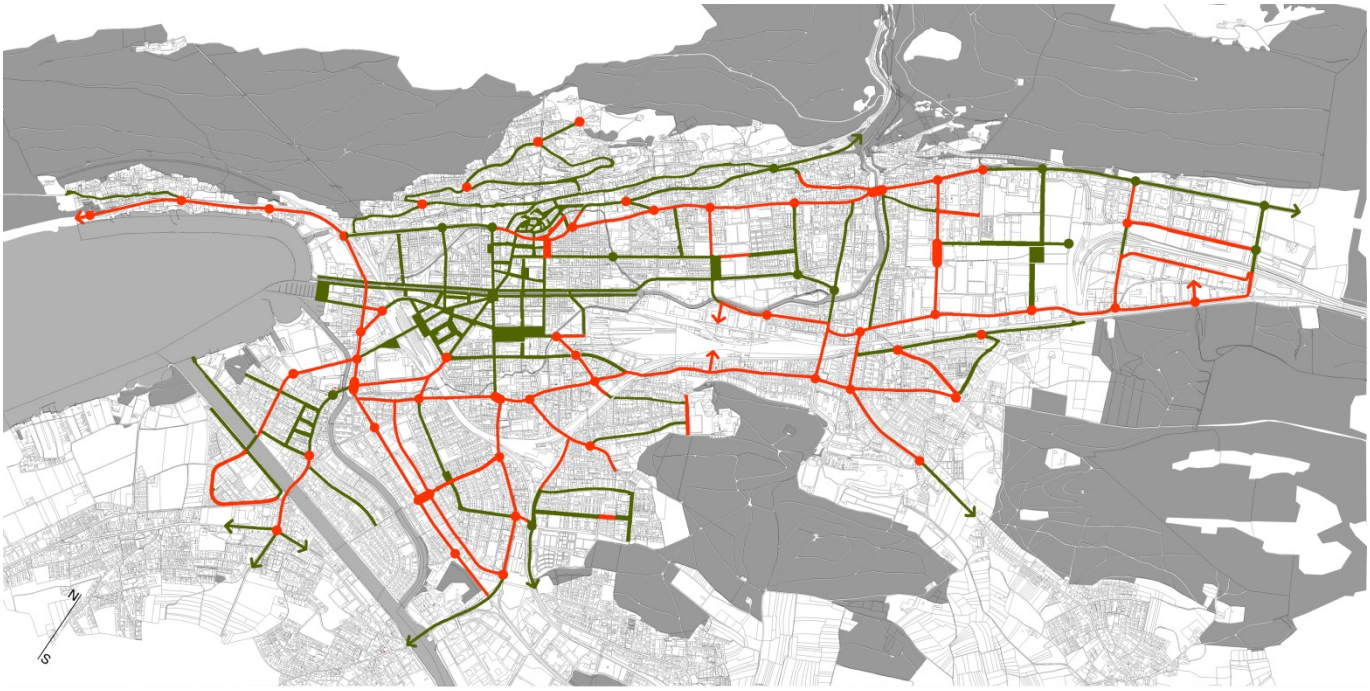
Plätze, markante Strassenkreuzungen und Merkzeichen, wie besondere Gebäude oder Funktionen, usw. gliedern das Netz. Sie stellen Orientierungspunkte dar oder unterteilen Strassenzüge in Abschnitte unterschiedlichen Charakters. Für die Lesbarkeit des Netzes sind diese räumlichen „Interpunktionen“ unverzichtbar. Strassenzüge mit vielen Sequenzen (wie beispielsweise im Falle der der Nordachse, welche unterschiedliche Umgebungsbereiche durchläuft) kontrastieren zu homogenen Achsen, wie etwa dem Raum des Schüsskanals. Anzustreben ist die Kenntlichmachung der jeweiligen Charakteristik, in ersterem Fall durch Akzentuierung der einzelnen Abschnitte oder im zweiten Fall durch die Betonung der Kontinuität eines Strassenzuges.

– Strassenraumgestaltung

Die Ausstattung der Strassenräume trägt neben dem jeweiligen Siedlungstyp in wesentlichem Masse zur Raumprägung bei. Dies trifft auf alle Strassenräume zu. Verkehrssignalisationen, Werbeträger, Beleuchtungsanlagen, usw. werden jedoch besonders bei stark genutzten Strassenräumen (insbesondere Verkehrsachsen oder Einkaufsstrassen) zum dominierenden Element. Aufgrund der Fixierung der vorliegenden Arbeit auf die siedlungsstrukturellen Aspekte der öffentlichen Räume werden Aussagen zu der Ausstattung der Strassenräume weiteren Untersuchungen überlassen.

- Anpassungsbedarf an die Raumprägung

Im Vergleich zwischen dem vorhandenen Zustand und der angestrebten räumlichen Prägung ergibt sich der Anpassungsbedarf der stadt- und quartierstrukturierenden Strassenräume. Dabei ist zu beachten, dass weitere wichtige Aspekte, wie das Funktionieren des Verkehrs oder die Sicherheit, unberücksichtigt bleiben.



Minimaler / punktueller Anpassungsbedarf

Grösserer / grundsätzlicher Anpassungsbedarf

Anpassungsbedarf an Raumprägung

A 5.4 Konzeptplan „Öffentlicher Raum“

Inhaltsübersicht

Das Konzept öffentlicher Raum baut auf dem Netz der stadt- und quartierprägenden Strassen- und Platzräume auf und bestimmt deren Ausprägung. Gesamthaft ergibt sich das Grundangebot für die räumliche Orientierung und die Zirkulation im Stadtgefüge als Basis für die weitere Feinverteilung. Festgehalten werden in Ergänzung dazu die Grünräume

und die öffentlichen Bauten und Anlagen, ohne diese im Weiteren zu qualifizieren.

Bemerkungen zu einzelnen Teilgebieten

Die Inhalte des Konzeptes öffentlicher Raum leiten sich weitgehend aus den vorstehenden Betrachtungen zu den Grundanforderungen und zum Netz ab. Ergänzend dazu gelten folgende spezifischen Überlegungen zu einzelnen Teilgebieten:

- Vingelz. Hauptstossrichtungen für die Neuenburgstrasse sind die Redimensionierung der Flächen für den Motorfahrzeugverkehr, die gestalterische Aufwertung und die funktionelle Diversifizierung. Die heutige Situation verlangt nach Verbesserungen vorgängig der Festlegung einer übergeordneten Strassenlösung.
- Innenstadt. Vorrangiger Leitgedanke ist die Stärkung eines Netzes an öffentlichen Räumen, welches die Altstadt, das engere Stadtzentrum, das Entwicklungsgebiet seeseits des Bahnhofs und das Stedtli Nidau verbindet. Dies erfordert insbesondere Massnahmen zur Erhöhung der räumlichen Kohärenz des Netzes, die Überwindung vorhandener Barrieren (Bahnhof, Bahnunterführungen) sowie allgemein zur Erhöhung der gestalterischen Qualität. Als gesamtstädtisches Strukturelement ist die Schüssachse innerhalb ihres urbanen Charakters vermehrt als Aufenthalts-, Grün- und Langsamverkehrsraum zu attraktivieren.
- Mühlefeld. Angestrebt wird eine Akzentuierung des Quartiernetzes durch die Begrünung der Hauptachsen Brügg-Portstrasse und Zilhlstrasse. Daneben ist die Massstäblichkeit des Quartiernetzes beizubehalten.
- Weidteile, südliches Mühlefeld. Für die Überwindung der Trennwirkung der Bernstrasse sind zwei Optionen offen zu halten. Die erste besteht in einer Umwidmung der Strasse zu einer quartierinternen Mischverkehrsstrasse. Voraussetzung dazu sind eine radikale Reduktion der Verkehrsbelastung und eine grundsätzliche Umgestaltung. Die zweite Option besteht im Festhalten an einer Tieferlegung und Überdeckung der Strasse, falls sie nach wie vor als Zubringer zum Anschluss Brügg der Autobahn herhalten müsste.
- Nord- und Südachse (Bözingenstrasse – Solothurnstrasse, Madretschstrasse – Mettstrase). Massgebend sind die im Rahmen der verkehrlich flankierenden Massnahmen zum Ostast der A5 entwickelten Umgestaltungslösungen. Daneben wird eine räumliche Akzentuierung durch örtlich differenzierte Konsolidierungen der strassenbegleitenden Bebauung propagiert.
- Rebberg, Linde, Mösli. Die Erhaltung der Massstäblichkeit der Strassenräume ist trotz gewissen funktionellen Mängeln stark zu gewichten. Auftretende Verkehrs- und Sicherheitsprobleme sind mittels örtlich angepasster Vorkehren zu minimieren. Punktuelle gestalterische Massnahmen erhöhen die Rhythmisierung des Netzes und damit dessen Kenntlichkeit.
- Champagne, Ostquartier, Schlössliquartier. Neben punktuellem Handlungsbedarf, wie die Ergänzung und Attraktivierung der Champagne-Allee (Reduktion Parkplätze) ist die Erhöhung der Ost – West - Verbindungen für den Langsamverkehr massgebliches Anliegen.
- Mett. Die Entwicklung des öffentlichen Raumes von Mett verfolgt zwei Hauptziele. Einerseits sollen beide Teile des Quartierzentrums nördlich und südlich der Bahnlinie stärker miteinander verknüpft werden, anderseits wird die Akzentuierung der eher monotonen Quartiernetze im Mettfeld und im Geyisried propagiert. Letzteres erfolgt durch die Attraktivierung geeigneter Strassenräume mittels Baumpflanzungen und gezielten Platzgestaltungen.

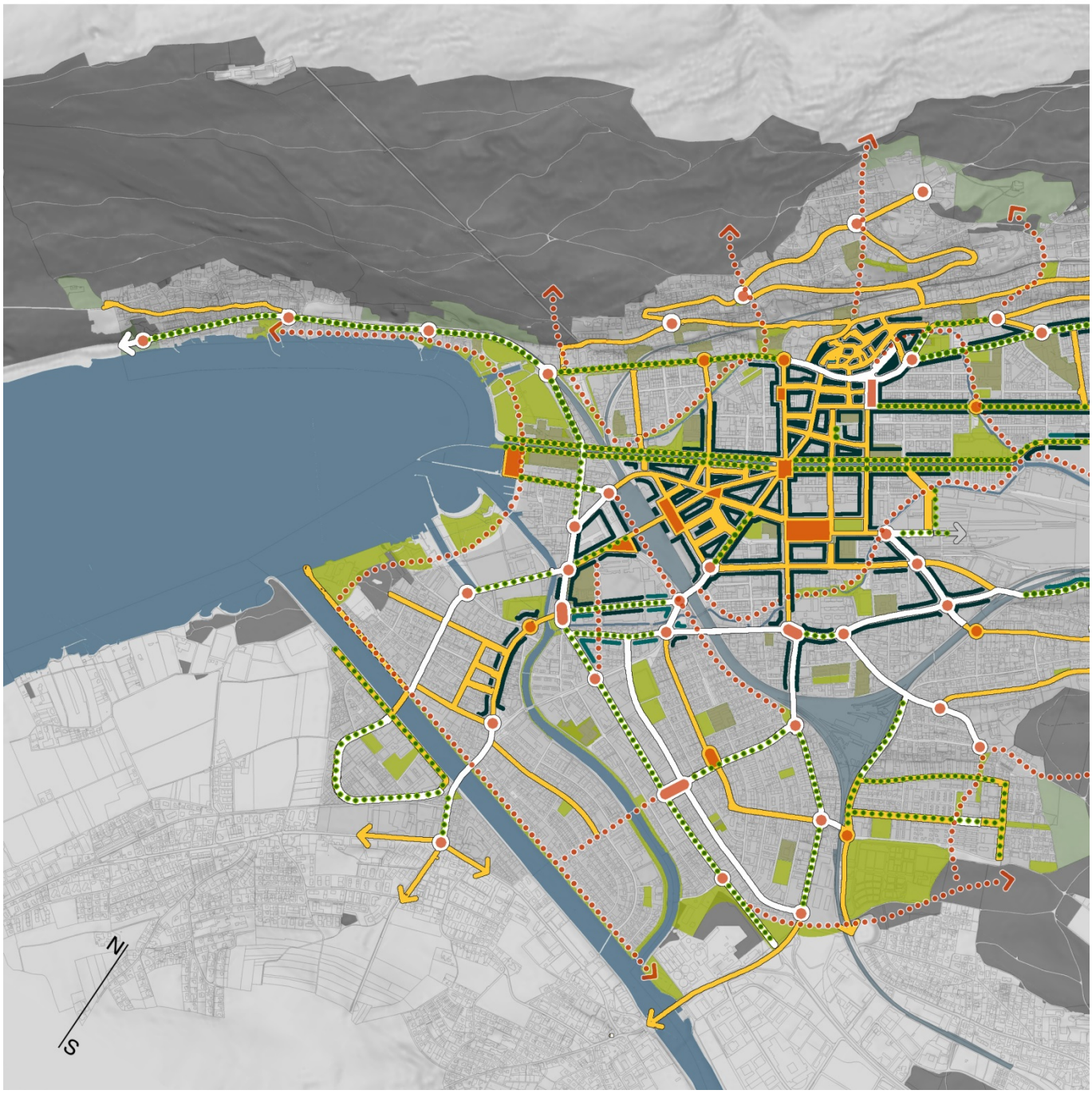
- Bözingen. Die Vernetzung der Quartierteile westlich und östlich der Schüss, die subtile und differenzierte Attraktivierung der Fussgängerbereiche und Aufenthaltsflächen im Kernbereich von Bözingen sowie die Aufwertung der Verbindungen nach Mett sind die hauptsächlichen Anliegen zur Stärkung des öffentlichen Raums.
- Bözingenfeld. Allgemeiner Ansatzpunkt zur Stärkung der öffentlichen Strassenräume ist die Intensivierung der Bepflanzung, nicht zuletzt auch als Massnahme zur Verbesserung des Mikroklimas. Im Einzelnen kommt der Einbindung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der Bahnhaltestelle, Bedeutung zu.

Inhalte Konzeptplan

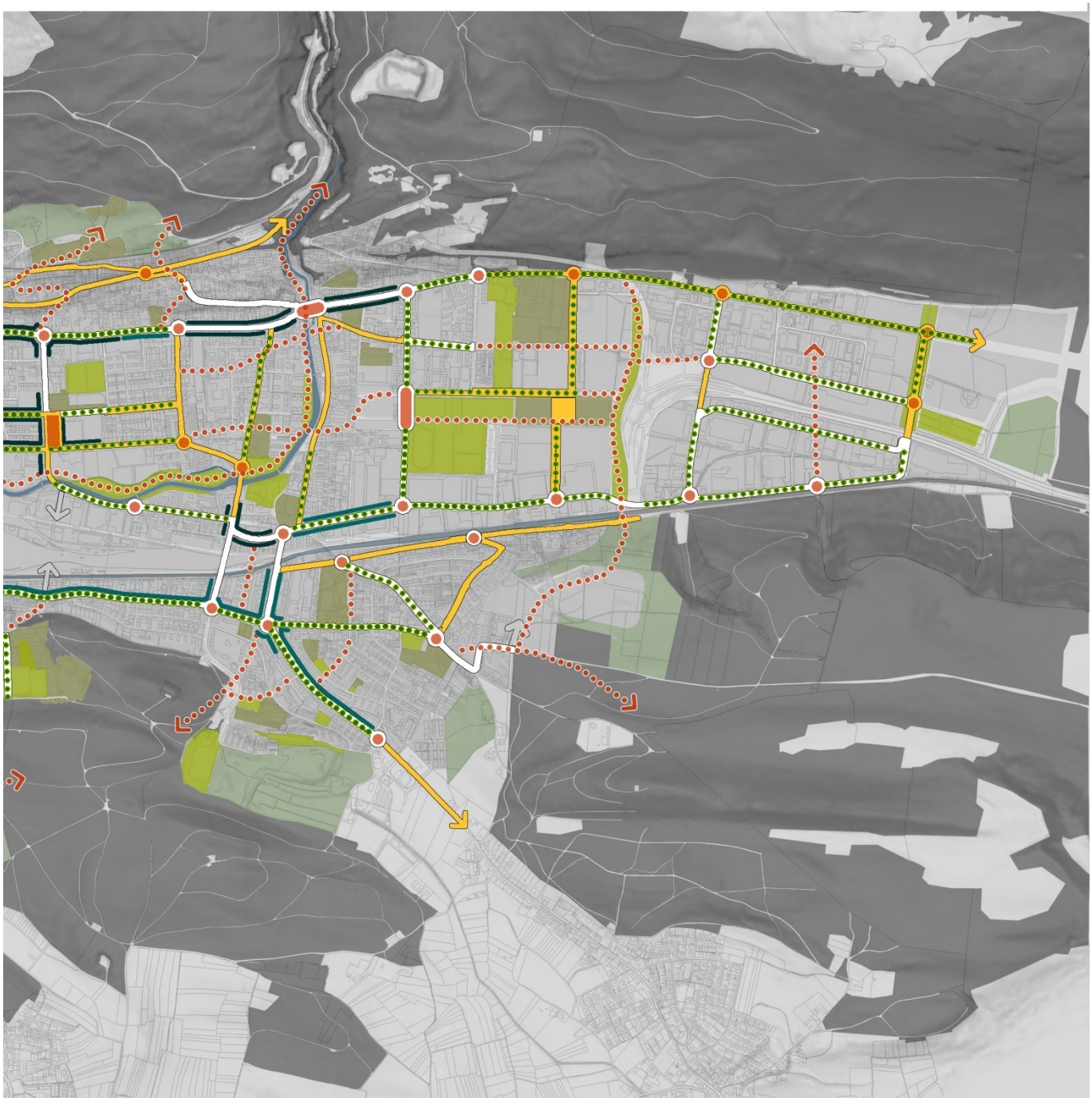
Der Konzeptplan öffentlicher Raum legt das stadt- und quartierstrukturierende Netz sowie dessen wichtigste örtlich differenzierte Raumprägungen fest. Dies erfolgt durch folgende Planinhalte:

- *Stadt- und quartierprägende Räume mit zu erhaltender Prägung.* Gekennzeichnet werden Strassen und Plätze, welche in Charakter und Gestalt im Grundsatz als stimmig erachtet werden. Aufwertungsmassnahmen oder betriebliche Verbesserungen bewegen sich in der vorgegebenen Ausprägung.
- *Stadt- und quartierprägende Räume mit zu festigender Prägung.* Für Strassen und Plätze, welche in Charakter und Gestalt als ungefestigt erachtet werden, wird eine Klärung ihrer Ausprägung oder eine grundlegende Aufwertung im Rahmen der nachfolgenden Konzeptinhalte propagiert. Die konkrete Ausgestaltung ist in örtlich abgestimmten Konzepten zu bestimmen.
- *Platzräume, räumliche Akzente.* Mit markanten Merkzeichen, wie Plätzen, akzentuierte Strassenkreuzungen, besonderen Gebäuden oder punktuellen Gestaltungelementen wird das Netz rhythmisiert, in unterschiedliche Abschnitte unterteilt und es werden Orientierungspunkte geschaffen. Welche Form diese „Interpunktionen“ annehmen sollen, ist m Rahmen einer örtlich abgestimmten Konzeption zu bestimmen.
- *Durch bestehende Gebäudefluchten geprägte Räume.* Geschlossene oder poröse, aber raumbildende Fluchten bewirken einen ausgeprägten Raumcharakter. Festgehalten werden entsprechende Strassen- oder Platzräume mit vorhandener oder anzustrebender Raumbildung. Sie tragen zur Akzentuierung des Raumgefüges bei und sind zu erhalten oder zu stärken.
- *Baulich stärker zu fassende Räume.* Für das Raumgefüge wichtige Strassen- oder Platzräume mit diffusen Raumbegrenzungen wird eine Stärkung ihrer baulichen Fassung propagiert. Deren Ausprägung bestimmt sich aus örtlich abgestimmten Überlegungen.
- *Durch Baumpflanzungen geprägte Räume.* Die vorhandenen, durch Baumbepflanzungen geprägten Räume werden erhalten und im Interesse eines zusammenhängenden, auch wichtige Grünräume einbeziehenden Netzes erweitert.
- *Weiterführende und ergänzende Verbindungen Langsamverkehr.* Ergänzend zum Basisnetz der stadt- und quartierprägenden Räume werden weiterführende Verbindungen für den Langsamverkehr in genereller Form aufgeführt.

- Stadt- und quartierstrukturierende Räume mit zu erhaltender Prägung
- Stadt- und quartierstrukturierende Räume mit zu festigender Prägung
- Platzräume, räumliche Akzente
- Durch bestehende Gebäudefluchten geprägte Räume
- Baulich stärker zu fassende Räume
- Durch Baumbepflanzungen geprägte Räume
- Weiterführende und ergänzende Verbindungen Langsamverkehr
- Urbane Grünräume
- Naturräume, Kulturland
- Öffentliche Bauten und Anlagen
- Geleisefelder



Konzeptplan öffentlicher Raum



A 6 Konzept bauliche Struktur

A 6.1 Arbeitsansatz

Identifizierung der Siedlungstypen

Ausgehend von der Gliederung des Siedlungsgebietes nach Ziffer 4.2 werden nachfolgend, geordnet nach Siedlungstypen, für zusammenhängende Teilgebiete städtebauliche Stossrichtungen formuliert und räumlich präzisiert. Charakteristiken und mögliche „Angebotsprofile" der einzelnen Stadtteile werden dabei vergröbert und auf das Wesentliche reduziert. Dies entspricht der Absicht, mit eindeutigen Leitbildern für die verschiedenen Stadtteile dem Stadtgefüge eine pointierte Physiognomie zu verleihen. Dabei wird nicht auf überlieferte (Quartier-) Grenzen Rücksicht genommen, sondern einer Unterteilung nach typologischen Kriterien den Vorzug gegeben. Es liegt auf der Hand, dass bei dieser Differenzierung eine scharfe Abgrenzung nicht machbar ist und Überschneidungen auftreten.

A 6.2 Konzepte Teilgebiete

A 6.2.1 Die historischen Siedlungskerne

Altstadt Biel

Die Altstadt von Biel nördlich der Kanalgasse als weitgehend erhaltenes Ensemble erfährt weiterhin eine Entwicklung innerhalb des vorhandenen baulichen Rahmens. Die weit fortgeschrittenen Arbeiten zur kontinuierlichen Erneuerung der öffentlichen Strassen und Plätze mittels Oberflächengestaltung und Beleuchtungsmassnahmen verläuft parallel zu dem im Allgemeinen behutsamen und denkmalpflegerisch begleiteten Umgang mit der Bausubstanz seitens Privater. Die Vorteile der Altstadt in ihrer Rolle als lebhaftes Wohnquartier und als mit vielfältigen kulturellen und kommerziellen Funktionen ausgestatteter Bereich werden damit unterstützt.

Der Teil Altstadt südlich der Kanalgasse ist bereits viel stärker in das Stadtzentrum integriert und mit neueren, massstabssprengenden Bauten (von z.T. durchaus guter Qualität) durchsetzt. Mit der Marktgasse und der Verknüpfung mit dem Brunnenplatz verfügt er über einen attraktiven – gestalterisch allerdings etwas in die Jahre gekommenen – öffentlichen Raum.

Die Trennwirkung der Kanalgasse ist verkehrlich bedingt und ohne wirksame Entlastungs- und Beruhigungsmassnahmen kaum vermeidbar.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

– Der historisch gewachsene Charakter und die vielfältige Nutzungsstruktur sind aktuell und in Zukunft die treibenden Kräfte der Attraktivität der Altstadt.

Kommentar zur Abbildung: Spezifische Bestrebungen sind:
- *eine stärkere Verknüpfung Altstadt mit übrigem Stadtzentrum über die Kanalgasse (A);*
- *eine Aufwertung Gerbergasse mit Schüssoffenlegung (B);*
- *Evaluation Potenzial Bereich Schützengasse (C)*

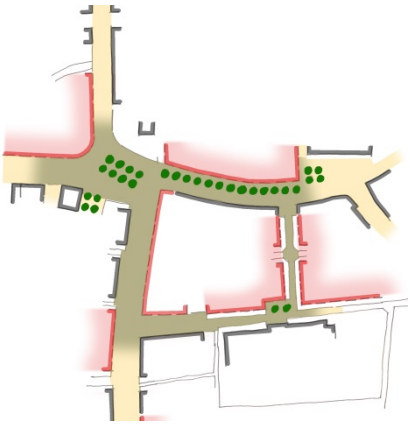
- Zentrale Massnahmen sind die sukzessive Instandhaltung und Erneuerung des öffentlichen Raumes hinsichtlich Nutzung und Oberflächengestaltung, eine subtile und zurückhaltende Beleuchtung sowie die Lenkung einer denkmalpflegerisch angemessenen Erneuerung der Bausubstanz.
- Aufwertungspotenziale enthalten die Gerbergasse, in der die Öffnung der Stadtschüss der Altstadt eine weitere Qualität verschaffen würde sowie der Bereich südlich der Schützengasse für welchen bauliche oder freiräumliche Optionen in Betracht gezogen werden können.
- Wichtiges Postulat bleibt die stärkere Verknüpfung der Altstadt über die Kanalgasse hinweg, vorab durch verkehrliche Entlastungs- und Beruhigungsmassnahmen sowie verbesserte Querungsmöglichkeiten.

Das Zentrum von Madretsch

Das Zentrum von Madretsch erfüllt eine wichtige Rolle als Versorgungskern, erinnert jedoch baulich kaum mehr an den einstigen Dorfkern. Durch den Verkehr massiv beeinträchtigt, gehört es zu den städtebaulichen Problemgebieten der Stadt. Mit den vorgesehenen verkehrlich flankierenden Massnahmen zum Ostast A5 besteht die Chance einer grundsätzlichen Aufwertung, welcher durch eine Umstrukturierung des südlichen Teils des Schnyder-Areals zusätzlich Schub verliehen wird.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

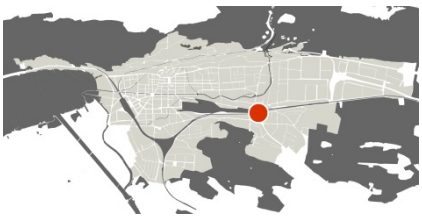
- Mit einer Ergänzung der verkehrlich flankierenden Massnahmen zum A5 Ostast (Kreuzplatz, Madretschstrasse, Brüggstrasse) durch strassenräumliche Massnahmen im Galeer-Weg und im Friedweg) ergeben sich Impulse zu einer flächenhaften (d.h. nicht nur auf die Hauptachsen beschränkten) Aufwertung des Zentrumsbereiches.
- Städtebauliche Schlüsselmassnahmen sind die Förderung der Entwicklung des Schnyder-Areals, die Restrukturierung des Bereichs Galeer-Weg / Zionsweg und des Gebietes nord-westlich des Kreuzplatzes.
- Die Integration der Schule Friedweg in das räumliche Geflecht schafft einen Gegenpol zu den introvertierten Einkaufszentren wie Migros oder Lidl.



Kommentar zur Abbildung:

Durch die Neugestaltung des Kreuzplatzes und die Attraktivierung des Strassenvierecks Madretschstrasse, Brüggstrasse, Friedweg und Galeerweg (beige markiert) wird ein zusammenhängender Bereich mit öffentlichem Charakter und Aufenthaltsqualität initiiert.
Eine bauliche Akzentuierung und Aufwertung der raumbildenden Fassaden (rot markiert) trägt zur Anziehungskraft des Zentrums Madretsch bei.

Dorfkern Mett



Der ehemalige Dorfkern von Mett ist in den nördlichen Teil mit seinen dörflichen Strukturen und dem stark von neuen Bauten durchdrungenen Teil entlang der Poststrasse zweigeteilt. Das althergebrachte Zentrum wird ergänzt durch den Bereich südlich der Bahn. Mit dem Einkaufszentrum, dem kirchlichen Zentrum Calvinhaus sowie der Bahnhaltestelle Mett befinden sich massgebliche Funktionen in diesem Teil.

Erkennbarkeit und Identität beider Zentrumsteile sind nur schwach ausgeprägt. Der "alte" Teil leidet in erheblichen Teilen unter architektonischer Austauschbarkeit, was die an sich starke Raumbildung der Poststrasse beeinträchtigt. Der südliche Teil weist eine Diskrepanz zwischen seiner bescheidenen städtebaulichen Präsenz und seiner stadträumlichen Bedeutung auf.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

- Die künftigen Entwicklungen richten sich auf die Erhaltung der Bedeutung des Kerns von Mett als soziales und funktionelles Zentrum aus. Dies bedeutet insbesondere, die einzelnen Teile in Beziehung zu setzen und miteinander zu verknüpfen. In naher Zukunft ist dies nur über die Aufwertung der beiden Unterführungen zu erreichen.
- In Hinblick auf eine langfristig mögliche Umnutzung des Rangierbahnhofs und des Wegfallens eines grösseren Teils des Geleisfeldes rückt ein Zusammenschluss der Zentrumsbereiche durch eine direkte Verbindung unter der dannzumal schmäleren Bahnlinie näher.
- Die im Rahmen der verkehrlich flankierenden Massnahmen zum A5 Ostast vorgesehen Aufwertung des Strassenvierecks Postgasse, Orpundstrasse, Mettstrasse und Mühlestrasse) ist konsequent in Hinblick auf die Stärkung des Quartierzentrums einzusetzen.

Kommentar zur Abbildung:

Die ideelle und funktionelle Verknüpfung innerhalb des Zentrums Mett (rötliche Fläche) fördert den internen Austausch. Mit einer dazu anzustrebenden zentralen inneren Verbindung (roter Pfeil) wird zudem die Bahnhaltestelle direkt an den nördlichen und den südlichen Teil angeschlossen. Bauliche Erneuerungen im Bereich der Strassenknoten stärken die Erkennbarkeit des Zentrums von Mett.

Die Kernzone Bözingen

Die ursprüngliche Atmosphäre der Kernzone Bözingen ist durch einen grösseren Anteil alter Bausubstanz noch spürbar. Sie ist durch eine kleinteilige Nutzungsstruktur gekennzeichnet und wirkt dadurch belebt. Allerdings wird sie stark vom Verkehr belastet. Die Aufenthaltsräume sind klein und werden zu einem guten Teil von Parkplätzen belegt.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

- Die hauptsächlichen Entwicklungsbestrebungen müssen auf ein sorgfältiges Austarieren der vielfältigen Beanspruchungen des öffentlichen Raumes und auf eine Überwindung der Trennwirkung des Verkehrs hinwirken.
- Städtebaulich sind primär die originären, bzw. denkmalpflegerisch wertvollen Strukturen des ehemaligen Strassendorfes zu stärken.
- Baulich weisen die rückwärtig liegenden Bereiche ein massgebliches Potenzial auf, was zur Stützung der Strassenrandbebauung und der Vermehrung der Aussenräume und somit der Quartierqualität ausgenützt werden soll.
- Der topografisch und städtebaulich charakteristische Bereich des Austrittes der Schüss aus der Taubenlochschlucht ist in seiner Einzigartigkeit zu stärken.
- Mit der Realisierung der verkehrlich flankierenden Massnahmen zum A5 Ostast einschliesslich der Gestaltung der Fussgängerflächen ergeben sich Impulse zu einer gesamthaften Aufwertung des Zentrumsbereiches.

Hauptinhalte der Abbildung sind:

- *der (blau markierte) Bereich des Austrittes der Schüss aus der Schlucht als identitätsbildender Ort und seine Stärkung durch die Transformation der ehemaligen Industrieanlagen,*
- *die Stärkung der Hauptbaustrukturen (dunkelrot markiert) und*
- *das Erfordernis einer sorgfältigen, alle Bedürfnisse berücksichtigenden Umgestaltung der Achse Bözingen-Solothurnstrasse (beige)*

Der Kernbereich Vingelz

Der Kernbereich Vingelz beschränkt sich auf einen kleinen Bereich um die Strandanlage und den Bootshafen. Seine über den lokalen Stellenwert hinausreichende Bedeutung besteht im denkmalpflegerischen Wert einzelner Teile sowie in seiner Funktion als Naherholungs- und Hafenanlage am See, als Standort für die Gastronomie, als Schulstandort, sowie als Treffpunkt für Quartieranlässe.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

- Die Gewährleistung dieser breiten Ausrichtung des Bereiches und die zurückhaltende Pflege der Qualität seiner einzelnen Teile sind die im gesamtstädtischen Zusammenhang wichtigen Forderungen.
- Konkrete Aufwertungsmöglichkeiten bestehen in der Befreiung oder zumindest Redimensionierung des südlichen Teils des Restaurants von der Parkierung, da nach einer dringlich anzustrebenden Umgestaltung der Neuenburgstrasse Ersatz im Strassenbereich geschaffen werden könnte.
- Die stärker akzentuierte Umgestaltung der zurückgebauten Neuenburgstrasse im Bereich des Kerns.

Kommentar zur Abbildung

- *Die Akzentuierung der Neuenburgstrasse im Kernbereich (gekennzeichnet durch [..]) insbesondere durch eine gestalterische und betriebliche Neugestaltung weist auf die Besonderheit des Ortes hin.*
- *Für den wertvollen Bereich der Grünanlage und des Schulhauses (markiert durch eine Strichlinie) sind massvolle Pflege- und Aufwertungsmassnahmen angezeigt.*
- *Rötlich hervorgehoben sind die denkmalpflegerisch wichtigen Bauten sowie das Schulhaus.*

A 6.2.2 Kernbereich Stadt und Agglomeration

Überblick

Das als Kernbereich von Stadt und Agglomeration identifizierte Gebiet greift weit über den engeren Zentrumsbereich hinaus. Es handelt sich um einen baulich kompakten Stadtteil mit intensiver Mischung der Nutzungen. Innerhalb des Kernbereiches bestehen unterschiedliche Standortvoraussetzungen, städtebauliche Strukturen und Quartierstimmungen. Zur Formulierung von städtebaulichen Stossrichtungen wird er deshalb in Teilgebiete aufgegliedert. Allen gemeinsam sind folgende Leitplanken:

- Generell wird von der Blockstruktur mit urbanem Charakter, d.h. von einer kompakten, sich hinsichtlich Gebäudehöhen im Rahmen des vorhandenen Massstabs bewegenden Bauweise ausgegangen. Die Ausgestaltung der einzelnen Blocks erfolgt auf differenzierte Art mittels örtlichem Austarieren der Bebauungsmuster und -volumina unter Berücksichtigung der Hauptcharakteristiken der Blocks (Nutzungsmischung, Begrenzung öffentlicher Raum, Differenzierung öffentlicher, halb-öffentlicher und privater Raum). Abweichungen können insbe-

sondere im Falle besonderer Funktionen und Standorte in Betracht gezogen werden.

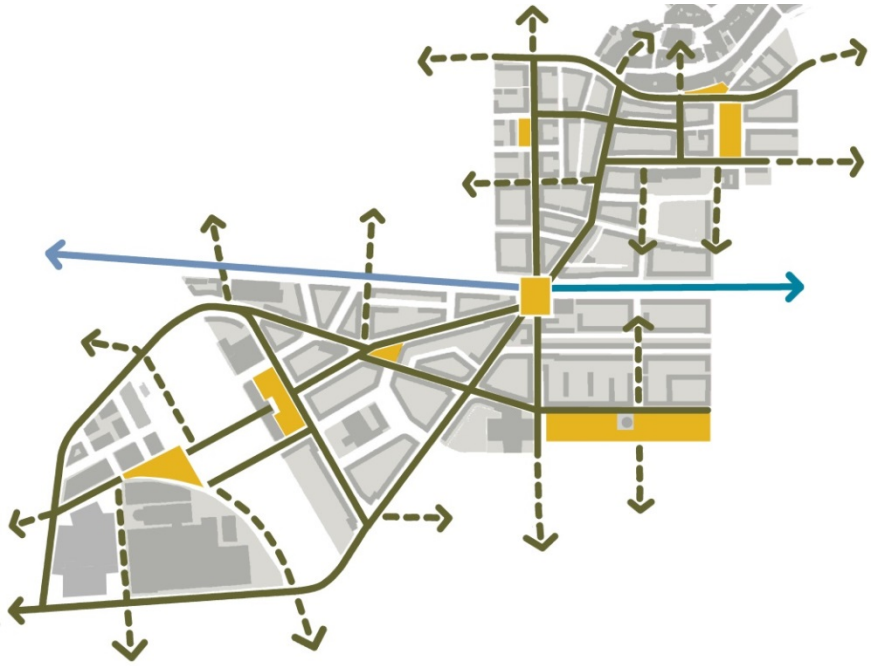
- Neben den stadtraumprägenden Strassenräumen, für welche durchaus eine ausdrucksstarke Gestaltung angemessen ist, ist der weitere öffentliche Strassenraum in Berücksichtigung des klaren städtebaulichen Charakters des Quartiers gestalterisch zurückhaltend aufzuwerten.
- Die Nutzungsmischung als tragendes Element des Kernbereiches ist, teilgebietsweise abgestimmt, durch städtebauliche Massnahmen zu fördern. Dies bedingt bauliche Strukturen, welche die unterschiedlichen Funktionen (Läden, Dienstleistungen, Gewerbe, Wohnen) aufnehmen können. Die Erdgeschosse als primär zwischen öffentlich und privat vermittelnde Gebäudeelemente stehen dabei im Zentrum entsprechender Bemühungen.
- Die Beachtung der kleinteiligen ehemaligen Uhrenwerkstätten und anderer Gewerberäume im Rahmen von Transformationen stärkt den Quartiercharakter und fördert die Nutzungsvielfalt im Zentrum.
- Angesichts der baulichen Dichte stellt die Realisierung der erforderlichen Parkierung eine besondere Herausforderung dar. Eine grundsätzlich auf das Minimum beschränkte Dimensionierung und individuell zugeschnittene Lösungen versprechen am ehesten stadtverträgliche Anlagen.

Zentrumsbereich

Der engere Zentrumsbereich erstreckt sich von der Altstadt Biel entlang der Achse Nidaugasse – Bahnhofstrasse bis zum Stedtli Nidau. Gekennzeichnet durch einen hohen Anteil an publikumsintensiven Nutzungen und Arbeitsplätzen sticht er auch aufgrund markanter Raumfolgen und baulicher Ensembles hervor.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

- Mit Blick auf die Zukunft sind die Gewährleistung geeigneter Nutzungsangebote durch den Unterhalt und die massvolle Erweiterung des Baubestandes sowie die Förderung der freiräumlichen und baulichen Qualität die vorrangigen Ziele.



Kommentar zur Abbildung.
Hervorgehoben sind das Netz der primären Zentrumsräume (olivgrün) in Verbindung mit dem Schüssraum (blau), die Hauptplätze (gelb) sowie die wichtigsten Vernetzungen mit den umgebenden Quartieren (gestrichelt)

- Die wichtigsten Plätze werden durch eine massvolle Instandhaltung oder Aufwertung in ihrer Funktion als räumliche Bezugsorte und Aufenthaltsräume gestärkt und durch die Ausbildung des Netzes primärer Zentrumsräume miteinander in Verbindung gebracht.
- Die eingeleitete Ergänzung des Zentrums seeseitig des Bahnhofs bedarf insbesondere durch zusätzliche leistungsfähige und stadträumlich prägnante Verbindungen der Einbindung.
- Die Verflechtung des Zentrumsbereiches mit den benachbarten Gebieten fördert dessen Einbindung in die Stadtstruktur und wirkt einem möglichen Attraktivitätsgefälle zwischen den stark frequentierten Bereichen und den angrenzenden Quartieren entgegen.

Pasquart / Plänke

Das Quartier nord-westlich des Zentrumsbereiches zeichnet sich durch eine hohe Lebensqualität, eine prägnante Bausubstanz und durch ein erhebliches Mass an privaten und öffentlichen Grünräumen aus. Seine hauptsächliche Bestimmung liegt im Wohnen. Durch seine zentrale Lage ist das Quartier aber auch Standort etlicher Firmen, vorwiegend im Dienstleistungssektor.

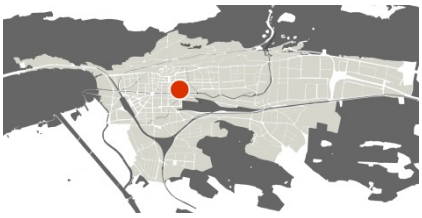
Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

- Der Erhalt der Nutzungsangebote und ihres behutsamen Ausbaus im Rahmen einer zurückhaltenden Verdichtung.
- Die Förderung von auf die Charakteristiken der einzelnen Blocks abgestimmten städtebaulichen Strukturen, was von Blockrandbebauungen bis zu einer – allerdings subtil gefügten – Einzelbauweise reicht.
- Die Gewährleistung einer ausgewogenen Nutzungsmischung, insbesondere durch den Schutz der stärker gefährdeten Wohnnutzung.

Hauptinhalte der Abbildung sind:

- *die Verfestigung vorhandener räumlicher Ränder durch die Konsolidierung der geschlossenen Randbebauung (schwarz markiert);*
- *die tendenziell freizuhaltenden Hof- und Gartenräume (als gelbe Flächen gekennzeichnet);*
- *die Vornahme einer subtilen Anordnung von Neubau- und Verdichtungsmassnahmen in den Bereichen mit freien Baustrukturen (punktierte Flächen).*

Neumarktquartier / Tanzmatte



Der Stadtteil östlich des Zentrumsbereichs ist gekennzeichnet durch vielfältige Formen der Gevierte mit grundsätzlich geschlossener Bauweise. Seine Nutzungsmischung äussert sich durch das Vorhandensein vielfältiger Hofbebauungen und eine mehrheitliche Belegung der Erdgeschosse mit Gewerbe oder Dienstleistungsnutzungen. Dies führt zu einer im positiven Sinne betriebsamen Atmosphäre des Quartiers.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

- Entlang der Dufourstrasse wird die Erhaltung einer geschlossenen Bauflucht sichergestellt. Für die weiteren Baublöcke werden im Rahmen der für den Kernbereich allgemein formulierten Leitplanken Alternativen zur Blockrandbebauung nicht ausgeschlossen.
- Für die Hofnutzungen und Hofbebauungen werden blockweise differenzierte Weiterentwicklungen gefördert. Ausgehend von den vorhandenen Hofnutzungen oder Hofbebauungen kommt der Schaffung vermehrter Aussenräume auf der Bodenebene oder auf den Dachflächen der Hofeinbauten wichtige Bedeutung zu.

Hauptinhalte der Abbildung sind:

- *die Akzentuierung der wichtigen stadträumlichen Ränder (Heilmannstrasse, Neumarktstrasse, Dufourstrasse, Oberer Quai) durch die Sicherstellung geschlossener Baufluchten (schwarz gekennzeichnet);*
- *die Erneuerung und Weiterentwicklung der Baublöcke mit der Möglichkeit einer differenzierten Ausbildung des Blockrandes (mit grauen Bändern gekennzeichnet);*
- *die Aufwertung der Hof- und Gartenräume als – angelehnt an den Bestand, bzw. rechtsgültigen Bauzonenplan – tendenziell bebaute (beige markiert) oder eher freie Räume (gelb gekennzeichnet);*
- *die Pflege und Akzentuierung der wichtigen Ost-West-Achsen Heilmannstrasse, Dufourstrasse, Obere Quai insbesondere mittels Baumbepflanzungen;*
- *die frei angeordneten städtebaulichen Muster (punktierte Flächen).*

Ostquartier

Das Quartier zwischen Stadtschüss und Falkenstrasse ist wie das Neumarktquartier massgeblich von den Strassenblöcken geprägt, weist jedoch ausgehend von dem weniger streng orthogonal aufgebauten Strassennetz eine grössere Bandbreite von Formen der Gevierte und der Bebauungsmuster auf. Es enthält auch einen höheren Anteil an begrünten Aussenräumen. Innerhalb der vorhandenen ausgeprägten Nutzungsdiversifizierung dürfte das Wohnen die überwiegende Funktion darstellen. Durch ihre eigenständigen Bau- und Freiraumstrukturen prägen die Schule Rittermatte und das Berufsbildungszentrum das Quartier räumlich und funktionell massgeblich.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind

- Entlang der Dufourstrasse wird die Erhaltung einer geschlossenen Bauflucht sichergestellt. Für die weiteren Baublöcke werden im Rahmen der für den Kernbereich allgemein formulierten Leitplanken Alternativen zur Blockrandbebauung nicht ausgeschlossen.
- Die durch ihre unterschiedliche Anlage, Ausstattung und Anschlussbebauung gegebene subtile Individualität der Strassenräume stellt eine Qualität dar, welche nicht durch expressive Strassenraumgestaltungen beeinträchtigt werden darf.

– Das Freiraumangebot der Schulanlagen und die Mitbenutzung der Infrastrukturen stellen auch in Zukunft wichtige Elemente der Quartierqualität dar.

Hauptinhalte der Abbildung sind:

- *die Akzentuierung der (schwarz gekennzeichneten) wichtigen stadträumlichen Ränder (Dufourstrasse) und Orte (Bözingenstrasse);*
- *die örtlich abgestimmte Fortschreibung der unbestimmten Bebauungsmuster (punktierte Flächen);*
- *die Aufwertung der tendenziell unbebauten Hofräume und der substanziellen Gartenflächen (gelbe Flächen);*
- *die Wahrung und Weiterentwicklung der (mit grauen Bändern markierten) homogenen Bebauungsmuster (Blockrand und abgewandelte Muster);*
- *die Pflege und Akzentuierung der wichtigen Ost-West-Achsen (Bözingenstrasse, Dufourstrasse, Stämpfli-Strasse) insbesondere mittels Baumbepflanzungen.*

Quartier Gurnigelstrasse

Das sich zum grösseren Teil auf Gemeindegebiet von Nidau befindliche Quartier um die Gurnigelstrasse wird im Einklang mit dem Richtplan / RGSK Biel-Seeland aufgrund seiner Lage im Agglomerationskern als langfristig zu verdichtendes Gebiet betrachtet.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

- Nördlich der Madretsch-Schüss konzentriert sich die Verdichtung auf das Gebiet des ehemaligen Schlachthauses und den Bereich gegen den Guido-Müller-Platz. Der Spielraum zur Neustrukturierung letzteren Gebietes kann durch eine Begradigung der Salzhausstrasse in Koordination mit dem gegenüber liegenden Neubau der Fachhochschule erheblich vergrössert werden.
- Südlich der Madretsch-Schüss wird in Berücksichtigung der Grundeigentumsstruktur eine kleinteilige Verdichtung in Form einer sukzessiven Schliessung der Gebäudereihen mit gleichzeitiger Erhöhung der Geschosszahl propagiert.

- Zusammen mit der aufgewerteten Gurnigelstrasse bildet eine akzentuierte Achse für den Langsamverkehr von Quartier Weidteile zum Bahnhof strukturierendes Quartierelement.
- Der Raum der Madretsch-Schüss wird erweitert, renaturiert und öffentlich erlebbar gemacht.

Hauptinhalte der Abbildung sind:

- *die Akzentuierung der (schwarz gekennzeichneten) wichtigen stadträumlichen Ränder (Salzhausstrasse, Bernstrasse, Kreuzung Gurnigelstrasse-Murtenstrasse);*
- *die Erneuerung und Weiterentwicklung der Baublöcke mit blockspezifischer Ausbildung der Bebauungsmuster (mit grauen Bändern gekennzeichnet);*
- *die örtlich abgestimmte Fortschreibung der unbestimmten Bebauungsmuster (grau punktierte Flächen);*
- *die Aufwertung der tendenziell unbebauten Hof- und Gartenräume (gelbe Flächen);*
- *die Aufwertung des Laufes der Madretschschüss und dessen Zugänglichmachung.*

Zukunftquartier

Das Zukunftquartier mit seinen in Grösse und Ausformung verschiedenartigen Blocks ist durch eine vielfältige Physiognomie gekennzeichnet. Abgesehen vom neu überbauten ehemaligen Sabag-Areal, besteht eine Mischung unterschiedlichster städtebaulicher Typologien und Bauformen. Nach längerer Zeit der schleichenden Abwertung hat in den letzten 10 – 20 Jahren eine erhebliche Siedlungserneuerung stattgefunden. Als zentrumsnahes Quartier überrascht die ausgeprägte Nutzungsmischung nicht, wozu neben Dienstleistungen auch ein erheblicher Anteil gewerblicher Betriebe verantwortlich ist.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

- Fortschreibung einer kleinteiligen, subtil abgestimmten Siedlungserneuerung unter Berücksichtigung der Hauptcharakteristiken der Blocks (Nutzungsmischung, Begrenzung öffentlicher Raum, Differenzierung öffentlicher, halb-öffentlicher und privater Raum).
- Tiefgreifendere Erneuerungen im Anschluss an den Kreuzplatz tragen insbesondere durch die Akzentuierung des Platzrandes zu vermehrter städtebaulichen Prägnanz bei.
- Öffnung und Aufwertung des Bereichs der ehemaligen Velofabrik Cosmos durch Aufwertung oder Freilegung der Madretschschüss, bauliche und freiräumliche Neudefinition des Gebietes im Anschluss an den Bahnkörper sowie Schaffung einer Fussgängerverbindung Aebi-Strasse – Verresiusplatz.
- Differenzierte Aufwertung der privaten und halbprivaten Aussenräume.

Hauptinhalte der Abbildung sind:

- *die Akzentuierung der (schwarz gekennzeichneten) wichtigen stadträumlichen Ränder (Murtenstrasse, Zentralstrasse, Silbergasse;*
- *die Erneuerung und Weiterentwicklung der Baublöcke mit blockspezifischer Ausbildung der Bebauungsmuster (mit grauen Bändern gekennzeichnet);*
- *die örtlich abgestimmte Fortschreibung der unbestimmten Bebauungsmuster (grau punktierte Flächen);*
- *die Aufwertung der tendenziell unbebauten Hof- und Gartenräume (gelbe Flächen);*
- *die Aufwertung des Laufes der Madretschschüss und dessen Zugänglichmachung;*
- *die Schaffung einer Fussgängerverbindung Aebi-Strasse – Verresiusplatz (rot punktierte Linie*

Madretsch Nord

Das Teilgebiet Madretsch-Nord bildet den Übergang von den einheitlichen innerstädtischen Strukturen zu den heterogenen Siedlungsformen des einstigen Vororts Madretsch. Im Interesse einer Klärung der Siedlungsstrukturen wird das Quartier vermehrt auf einen Städtebau mit urbanem Charakter ausgerichtet. Dafür sprechen seine zentrale Lage und die räumliche Verzahnung mit der Innenstadt sowie die Zäsur der Bahnanlagen im Süden. Zudem hat durch verschiedene Neubebauungen und bekannte Absichten diese „Verstädterung“ bereits eingesetzt.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

- Die Ausrichtung auf urbanere städtebauliche Muster wird in Berücksichtigung des Bestandes flexibel gehandhabt. Insbesondere im Bereich südlich der Linie Aebi-Strasse und Madretschstrasse ist eine Transformation in kleinteiligen Etappen unerlässlich, was angesichts der heutigen verschachtelten und feinkörnigen Strukturen zu besonderen, wenn nicht unorthodoxen Formen urbaner Bauweise führen wird
- Die vermehrte Urbanität ist auch durch die Neuinterpretation des Netzes öffentlicher Strassenräume zu fördern. Die in unterschiedlichem Masse introvertierten Gebiete südlich der Madretschstrasse und der Aebistrasse sind in Zusammenhang mit einer Verdichtung stärker mit den anschliessenden Gebieten zu vernetzen.

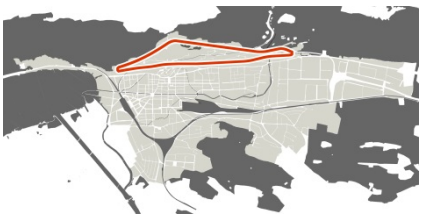
Hervorzuheben sind:

- *die Akzentuierung der (schwarz gekennzeichneten) wichtigen stadträumlichen Ränder (Madretschstrasse, Brüggstrasse, Brühlstrasse) und markanten Bauten;*
- *die Erneuerung und Weiterentwicklung der Gebiete mit heute unbestimmten Bebauungsmustern zu Baublöcken mit akzentuierten Rändern (mit grauen Bändern gekennzeichnet);*
- *die örtlich abgestimmte Fortschreibung der unbestimmten Bebauungsmuster (grau punktierte Flächen);*
- *die Erneuerung der Bereiche mit Transformationspotenzial (rot punktierte Flächen);*
- *die Aufwertung der tendenziell unbebauten Hof- und Gartenräume (gelbe Flächen);*
- *die Aufwertung des Laufes der Madretschschüss.*

A 6.2.3 Periphere Quartiere

Der gemeinsame Nenner der peripheren Quartiere besteht in der Randlage und dem in den meisten Fällen gegebenen Bezug zur umgebenden Landschaft. Im Übrigen sind sie in Charakter und Struktur stark verschieden.

Jurahang



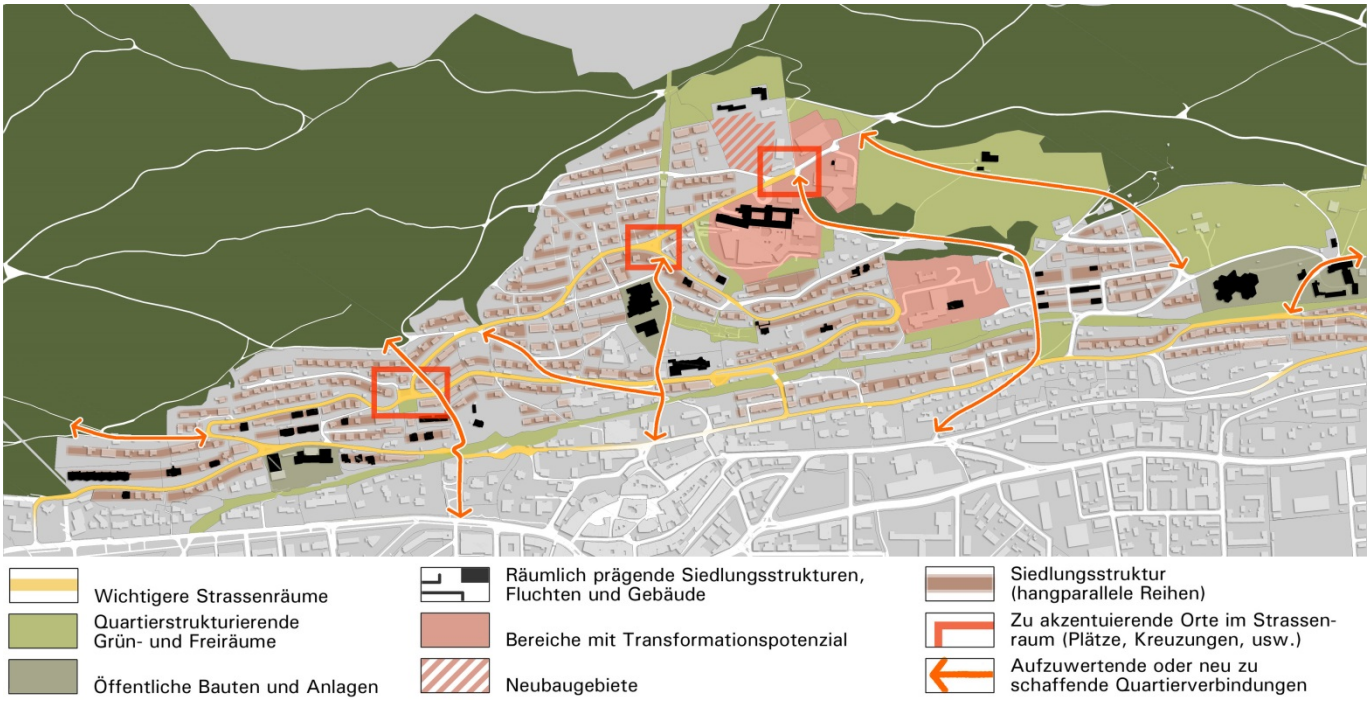
Die Bebauungs- und Aussenraumstrukturen der Quartiere am Jurahang sind äusserst stabil und ihre Rolle im gesamtstädtischen Zusammenhang klar definiert. Ruhiges Wohnen mit Aussicht ist das vorherrschende Angebotsprofil, welches heute wie künftig einer anhaltenden Nachfrage entsprechen dürfte. Mitverantwortlich für die Stabilität des Quartiers ist die Erschliessungssituation, welche aus topografischen Gründen kaum einen Ausbau zulässt. Für das Regionalspital ist eine Verlegung als wahrscheinlich zu betrachten.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

- Die Erneuerung der baulichen Substanz erfolgt im Rahmen des Bestandes. Dies schliesst durchaus Verdichtungen ein, welche sich jedoch am Bestand orientieren sollen. In der Regel bedeutet dies eine Situierung von Gebäuden in hangparallelen, zur Gewährleistung der Hangabwinde aber durchlässigen Zeilen. Damit werden eine zusammenhängende Durchgrünung gewährleistet sowie die hangspezifischen Vorteile (insbesondere Aussicht) genutzt.
- Das vorhandene Angebot an öffentlichem Raum wird als ausreichend betrachtet, könnte jedoch qualitativ aufgewertet werden. Als Beispiel steht die Anlage Jutzhubel (oberhalb der ehemaligen Rolex), welche

durch stimmige Erneuerungsmassnahmen Massnahmen verstärkt ins Blickfeld der gesamten Stadt gerückt werden kann.

- Als direkte und attraktive Verbindungen mit der Stadt erfüllen die vertikal zum Hang verlaufenden Verbindungen wichtige Aufgaben für die Fussgängerzirkulation.
- Erhebliches Transformationspotenzial enthalten die Areale des Regionalspitals (mögliche Verlegung) und des ehemaligen Wildermethspitals. Für beide Fälle sind mögliche Veränderungen mit ihren Auswirkungen auf das Quartier rechtzeitig abzuklären



Geyisried / Fröhlisberg

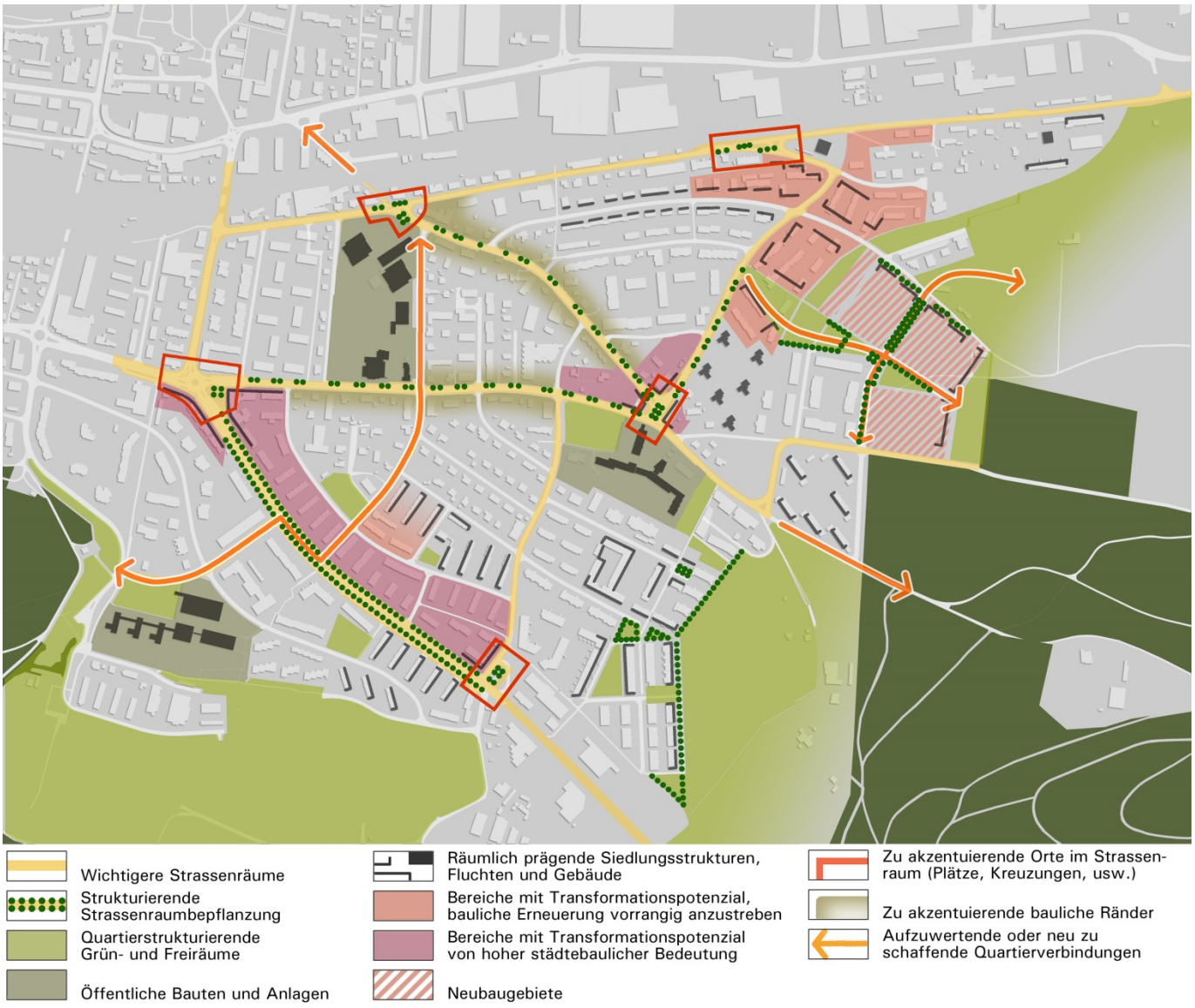
Das Gebiet Geyisried/Fröhlisberg ist ein ausgeprägtes Wohnquartier mit guter Lebensqualität. Charakter und Stimmung werden durch die im Allgemeinen in homogenen Gruppen angeordneten, von Grün umgebenen, genossenschaftlichen Wohnbauten bestimmt. Das geometrisch organisierte Strassennetz ergänzt das einfache, unprätentiöse Quartierbild.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

- Das Quartier gerät zeitbedingt in eine Phase der baulichen Erneuerung. Verdichtungen sind aufgrund der vorhandenen Siedlungsstruktur und der Art des Erschliessungsnetzes möglich. Dabei sind einerseits im Interesse gezielter städtebaulicher Akzentuierungen umfassende Transformationen (in Form von vollständigem oder teilweisem Ersatz der Bausubstanz) in Betracht zu ziehen, anderseits in Berücksichtigung vorhandener Siedlungsqualitäten oder architektonischer Werte behutsame bauliche Erneuerungen und Erweiterungen anzugehen.
- Für eine mittelfristige städtebauliche Akzentuierung stehen der Bereich des Orpundplatzes und das Gebiet nördlich der Orpundstrasse im Vordergrund. Potenzieller Erneuerungsbedarf bei der Bausubstanz und die Möglichkeit einer einheitlichen Bezugnahme zur Orpundstrasse sind Triebkräfte für eine entsprechende Transformation. Bedingung ist die Schaffung eines soliden städtebaulichen Rahmens für eine gesamthaft abgestimmte bauliche Veränderung.
- Der Bereich nördlich des Geyisriedschulhauses enthält ein bauliches Potenzial, welches sowohl für eine städtebauliche Akzentuierung, als

auch für die Stärkung des Quartierteilzentrums auszunützen ist, was durch die mögliche Siedlungserweiterung im Bischofkänel zusätzlichen Schub erhalten könnte.

- Die durch das Zusammenwirken der einzelnen Ensembles bewirkte Struktur ist typisches Quartiermerkmal und wird im Falle von Erneuerungen und Verdichtungen respektiert. Bauliche Transformationen werden daher in Modulen unter Respektierung der Ensemblewirkung vorgenommen.
- In Zusammenhang mit einer Siedlungserweiterung im Gebiet Bischofkänel-West sind bauliche Erneuerungen im Übergangsbereich (Bereich der nördlichen Reimann-Strasse) einer optimalen städtebaulichen Einbindung der Neubaugebiete förderlich.
- Der einfach anmutende Strassenraumcharakter ruft nach stärkerer Prägnanz. Die gestalterische Hervorhebung von platzartigen Strassenkreuzungen oder die Bepflanzung von Strassenzügen vermittelt dem Quartier eine markantere Prägung und trägt zur stärkeren Identität bei.
- Die Frage einer potenziellen Stadterweiterung in das Gebiet Bischofkänel-Ost ist ausserhalb vorliegender Arbeit zu untersuchen (vgl. dazu auch Ziffer A 6.2.8). An dieser Stelle beschränken sich die Aussagen auf das Erfordernis der Sicherung einer Erschliessungsachse durch das Gebiet Bischofkänel-West.



Mühlefeld

Das Mühlefeld ist ein in Struktur und Charakter zweigeteiltes Quartier. Nördlich der Zihlstrasse fast Musterbeispiel einer Gartenstadt, bestimmen im südlichen Teil, zuweilen eher ausdrucksarme Wohnblocks den Quartiercharakter. Verschiedene, allerdings unterschiedlich wahrnehmbare städtebauliche Merkzeichen (Mühlefeldallee, Zihlplatz, usw.) sind wohltuende Akzente im räumlichen Gefüge. Die vor allem im nördlichen Teil hohe Wohnqualität und das breite Spektrum des Wohnungsangebotes machen das Quartier zu einem massgeblichen Faktor der Wohnraumversorgung der Stadt.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

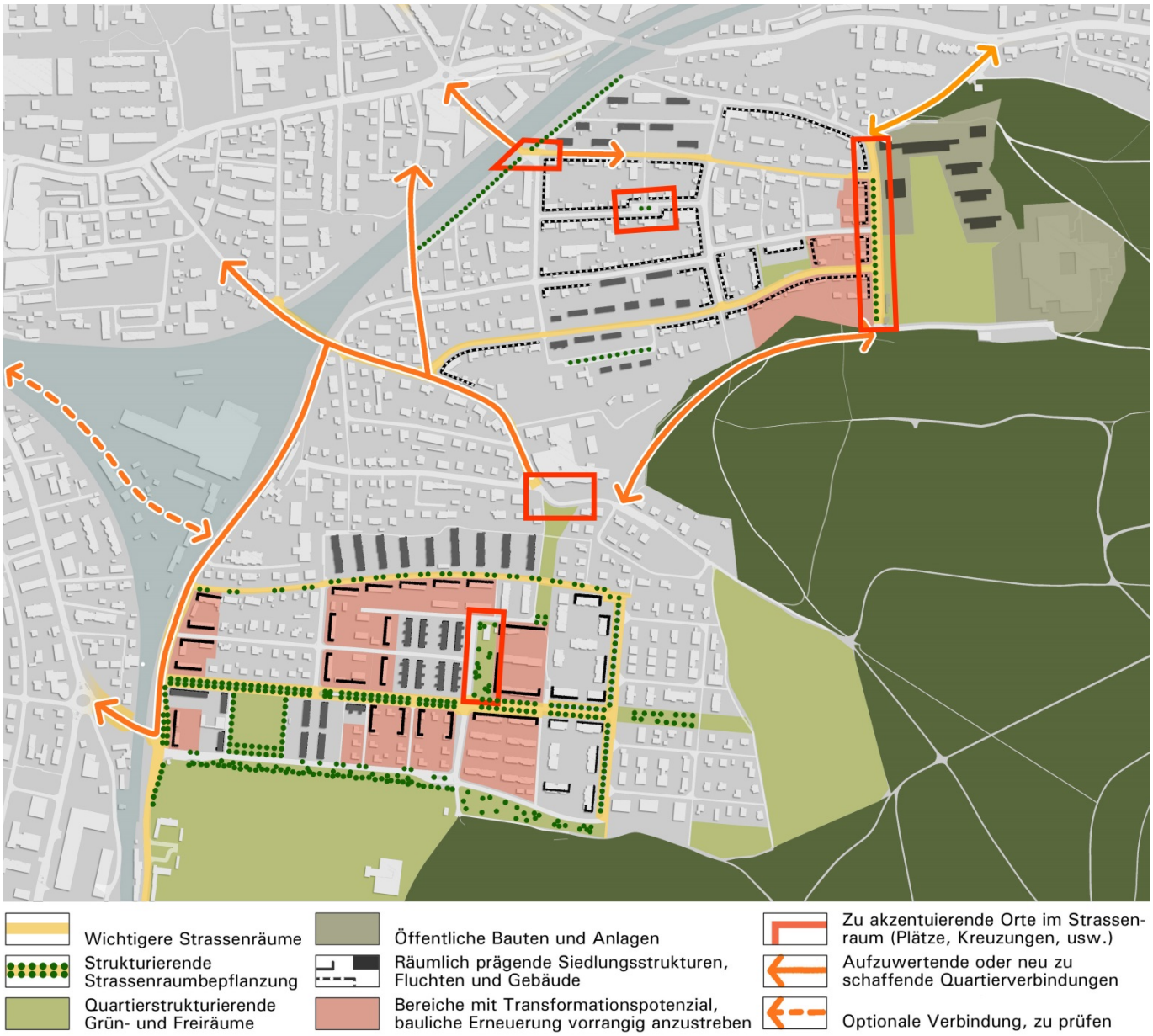
- Vorrangige Anliegen der Quartierentwicklung sind einerseits der Erhalt der Qualität des nördlichen, anderseits die Aufwertung des südlichen Teils des Mühlefelds. Der Ausgleich des Attraktivitätsgefälles innerhalb des Quartiers trägt zu vermehrter Ausgewogenheit und sozialer Identifikation bei.
- Massgeblicher Impulsgeber der Quartierentwicklung ist die Aufwertung der öffentlichen Räume. Die Schaffung von Akzenten im Netz der Strassenräume, die Anlage von Baumreihen entlang Strassen usw. tragen zu mehr Prägnanz und Wiedererkennungswert, insbesondere des südlichen Mühlefelds, bei. Die Zihlstrasse als eigentliche Symmetrieachse des Quartiers spielt dabei eine besondere Rolle.
- Die durch die Bahnlinie Biel-Bern einerseits, die Autostrasse Biel Lyss anderseits geschaffene Insellage kann durch die Eliminierung der Trennwirkung der Autostrasse überwunden werden. Die damit zu erreichende Anbindung an weitere Stadtteile in Nidau (Weidteile, Aalmatten) und die damit einhergehende potenzielle Dynamik sind als Chancen wahrzunehmen und durch städtebauliche Massnahmen (z.B. Schaffung eines neuen Quartierzentrums im Bereich der Garage Paoluzzo) zu unterstützen.

Linde / Mösli

Die beiden Quartiere Linde und Mösli sind ruhige Wohnquartiere mit mehrheitlich feinkörnigen Baustrukturen und ausgeprägter Durchgrünung. Ihr Profil lässt sich am ehesten mit dem Begriff „Gartenstadt“ umschreiben. Die Nähe zum Längholz als stadtnaher Erholungswald begünstigt die generell hohe Wohnqualität. Beide Stadtteile haben eine ausgeprägte Identität, was durch ihre – durch die Bahnlinie bewirkte – räumlich abgeschlossene Lage zusammenhängen kann.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

- Primäres Ziel der Quartierentwicklung sind Erhalt und Ausbau von Quartiercharakter und Wohnqualität. Massgebliche Faktoren sind dabei die teilgebietsweise homogenen Siedlungseinheiten und die wertvollen Aussenräume, insbesondere auch die Vorgärten.
- Die Quartiere Linde und Mösli enthalten ein mässiges Verdichtungspotenzial, dessen Realisierung mit strukturkonformen, die örtliche Massstäblichkeit und denkmalpflegerische Werte berücksichtigenden Transformationen angestrebt wird.
- Die Schaffung oder Belebung von räumlich wahrnehmbaren Treffpunkten und die Akzentuierung von geeigneten Bereichen des Strassenraumes wird in beiden Quartierteilen gefördert. Die Realisierung



räumlich und sozial prägnanter Orte ist geeignet, das Profil der Stadtteile mit einem aktiven Quartierleben zu stärken. Hervorgehoben soll dabei insbesondere die Bärletmatte im Mösli, welche als Grünfläche aufgewertet und mit einer Neuanordnung der öffentlichen oder halböffentlichen Funktionen sowie einer allfälligen Verlegung des Quartierzentrums am Beundenweg zum auch räumlich akzentuierten zentralen Ort werden kann.

– Die durch das Geleisefeld abgetrennte Lage der Quartiere erfordert die Aufwertung hinsichtlich Attraktivität und Sicherheit der Verbindungen mit den benachbarten Quartieren. Eine Option ist dabei die Schaffung einer Verbindung durch das Bahndreieck, was einen direkteren Anschluss zum Quartierzentrum Madretsch ergäbe.

Vingelz

Vingelz erhält seine Bestimmung durch seine besondere Lage. In seiner baulichen Struktur recht heterogen, erhält das Quartier seinen Wert durch die Aussicht auf und die Nähe zum See, eine Qualität, die allerdings durch den erheblichen Verkehrsfluss der Neuenburgstrasse abgemindert wird. Von übergeordneter Bedeutung ist der ursprünglichen Dorfkern, welcher unter Ziffer A 6.2.1 betrachtet wird.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

– In Beachtung der weitgehend abgeschlossenen Bebauung besteht in Bezug auf die Siedlungsstruktur kaum Handlungsbedarf.
– Aufgrund der seit Ende 2020 wieder offenen Frage der Autobahnumfahrung und damit auch des Vingelztunnels wächst die Notwendigkeit einer Umgestaltung der Neuenburgstrasse im Rahmen der heutigen Verkehrsbedingungen. Eine funktionelle (Fussgänger, Velos) und gestalterische Aufwertung wird überfällig.
– Der Uferbereich ist weitgehend als stabil zu betrachten. Eine gewisse Dynamik ist allenfalls mit der Umgestaltung der Neuenburgstrasse zu erwarten. Mögliche touristische Entwicklungen sind dabei angemessene Optionen.

Abbildung aus Dokumentation Westumfahrung Biel, Abschnitt Vingelz (Planauflage 2018)

A 6.2.4 Stadtteile mit spezifischen Identitäten

Einleitung

Stadtteile mit spezifischen Identitäten enthalten die Chance, vorhandene und potenzielle Besonderheiten im räumlichen Gefüge der Stadt in Wert zu setzen und somit eine prägnantere städtebauliche „Physiognomie“ zu entwickeln. Das Hervorheben spezifischer Charakteristiken erhebt die angesprochenen Stadtteile zu besonderen Bausteinen im Rahmen des gesamten städtischen Gefüges.

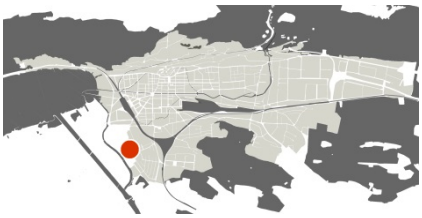
Seequartier

Die unmittelbare Nähe zum See stellt für das Quartier zweifellos ein Alleinstellungsmerkmal dar. Dies angemessen zum Ausdruck zu bringen, stellt eine wichtige Herausforderung für die städtebauliche Entwicklung dar, gerade in einer Stadt, welche vielmals den fehlenden Bezug zum See beklagt. Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslage sind die einzelnen Gebiete differenziert zu betrachten.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

- Die Quartiere zwischen Stadt und See sind atmosphärisch auf die Seenähe einzustimmen. Diese Aufforderung richtet sich zum einen an die Architektur, zum andern betrifft sie die Stellung und Orientierung der baulichen Strukturen sowie die funktionelle Durchlässigkeit und räumliche Transparenz. Dies bedeutet nicht, dass das Wasser visuell präsent sein muss, dass man aber die räumliche Weite des Sees spüren kann.
- In verschiedenen Bereichen der betroffenen Quartiere ist der vorhandene Charakter mit der Grundzielsetzung kompatibel (z.B. im Fall der Wohnsiedlung Seegässli oder der Gartenstadtsiedlung um den Seehofweg).
- Für abgeschottete Bereiche (Gebiet seeseits Schilfweg) wird dagegen langfristig vermehrt räumliche Durchlässigkeit angestrebt.
- Besonderen Stellenwert kommt Gebieten mit Transformationspotenzial zu (Siedlungsteil zwischen Fischerweg und Dr. Schneider-Strasse oder Bereich Wydenauweg). Die Möglichkeit der Umstrukturierung zu Kleinquartieren mit starkem Bezug zum Wasser ist rechtzeitig durch die Gewährleistung angemessener Planungsprozesse wahrzunehmen.
- Der Bereich Krautkuchen – östlich des Bahndamms – kann durch die Verbreiterung der Bahnunterführung Seevorstadt, einen neuen Durchstich in Verlängerung der Schüsspromenade sowie eine Konzentrierung der Parkplätze zugunsten einer parkartigen Gestaltung des Bereiches funktionell und atmosphärisch näher an den See gerückt werden.

Parkquartier Weidteile – südliches Mühlefeld



Das Quartier Weidteile / Mühlefeld-Süd wird heute durch die trennende Autostrasse dominiert. Die beiden Hälften nehmen mindestens im Bereich nördlich der Guglerstrasse räumlich aufeinander Bezug, sind aber funktional kaum miteinander verbunden.

Entlang der Bernstrasse ist das Gebiet städtebaulich in zwei Teile geteilt. Der nördliche Teil umfasst die Grossüberbauung der sogenannten „Schindlerhöfe“, ein aus Zeilen und Hochhäusern bestehendes Ensemble. Der südliche Bereich ist dagegen heterogen zusammengesetzt. Bereiche mit typologisch den Schindlerhöfen verwandten Strukturen wechseln ab mit niederen Wohnblöcken und kleinteiligen Einzelbauten.

Mit der Ende 2020 vollzogenen Abkehr vom Westast der Autobahn A5 hat sich die Ausgangslage für die künftige Entwicklung des Quartiers verändert. Einerseits kann nicht mehr mit einer Überdeckung der heutigen Strasse gerechnet werden, anderseits fällt die problematische Bauzeit weg. Was jedoch bleibt ist die unabdingbare Forderung, die Belastung der heutigen Bernstrasse für das Quartier zu minimieren, d.h. sie in ihrer verkehrlichen Bedeutung stark zu reduzieren und baulich quartierverträglich zu gestalten. Ist dies nicht oder nur in zu kleinem Masse möglich, muss auf einer Überdeckung der Strasse bestanden werden. Das Quartier ist in sozialer und städtebaulicher Hinsicht zu wichtig, als es als Verbindungsraum belassen werden kann.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

– Anstreben eines das gesamte Quartier umfassenden, parkartigen Siedlungscharakters in Weiterentwicklung der bestehenden Eigenart. Dies äussert sich in einem differenziert gestalteten zentralen Grünkorridor, einem entlang den seitlichen Strassen neu geordneten Zugangsbereich und einer gezielten Erneuerung und Ergänzung der

Siedlungsstruktur. Diese im Rahmen der Begleitplanung zum Westast der A5 definierte Strategie ist auch unter den neuen Bedingungen berechtigt, auch wenn eine entsprechende Transformation ohne den Treiber Autobahn kleinteiliger und erst längerfristiger erwartet werden kann.

- Vorgeschlagen wird das Zentrum für die Quartierversorgung an der Lyssstrasse mittelfristig in den heutigen Garagebetrieb „Paoluzzo“ zu verlagern.
- Für die Integration der Bernstrasse werden zwei Optionen offen gehalten. Zum einen wird eine Umgestaltung in eine quartierverträgliche Strasse mit vielfältigen Querungsmöglichkeiten, einem reduzierten Querschnitt und die Anlage von Fussgänger- und Velospuren propagiert. Die Verkehrsbelastung ist entsprechend zu reduzieren. Keinesfalls darf die Strasse als Autobahnzubringer – was durch ihre Anlage gegeben wäre – dienen. Eine zweite Option besteht im Beharren auf einer Tieferlegung, bzw. unterirdischen Führung als Teil einer anders gelagerten Autobahnlösung.
- Ausbilden des Bereiches Mooswald als parkartiger, der Erholung dienender Raum und Filter zwischen Müve und Wohnquartieren.
- Gewährleisten einer hohen Durchlässigkeit des Quartiers in allen Richtungen.

Villenquartiere

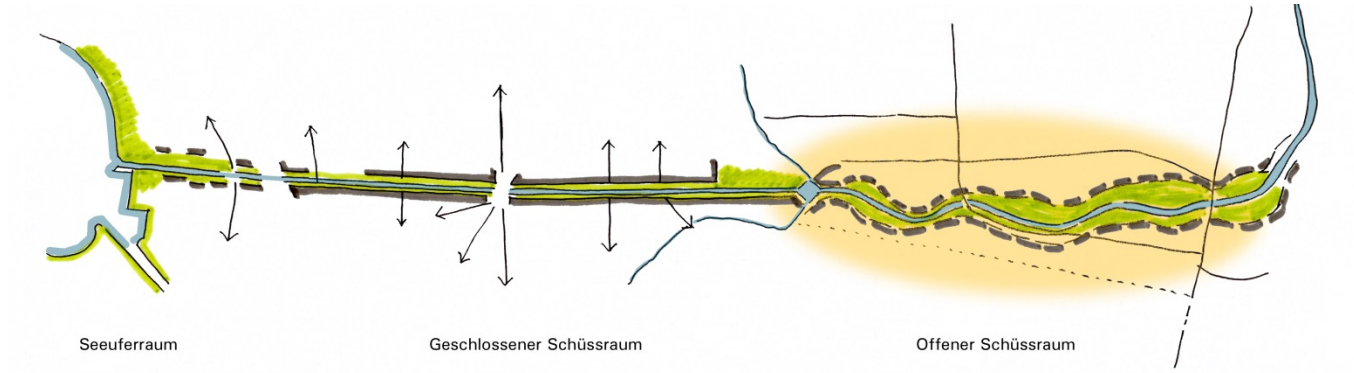
Ein aus repräsentativen Villen und öffentlichen Bauten bestehendes Siedlungsband am Jurasüdfuss bildet gleichsam eine grüne Kulisse für Alt- und Innenstadt und leitet zum Jurahang über. In unterschiedlichem Masse durch eine parkartige Umgebung ausgestattet verleiht es dem im Allgemeinen eher nüchternen Siedlungscharakter Biels eine gediegene Note. Die Erhaltung dieses Charakters trägt zur Bereicherung des Spektrums an Siedlungsformen und damit zur Gesamtidentität Biels bei.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

- Hauptsächlich massgebend für den Charakter der Villenquartiere sind die Körnung der Bausubstanz, die reichhaltige architektonische Gestaltung der Bauten, die grosszügige Begrünung sowie die Akzentsetzungen durch die öffentlichen Gebäude. Insbesondere diese Elemente sind durch eine sorgfältige Steuerung von baulichen Massnahmen im Sinne der denkmalpflegerischen Vorgaben (Bauinventar und ISOS) sowie die Sicherung von Grünraum und Baumbestand zu gewährleisten.

Schüssinselquartier

Das als Schüssinselquartier bezeichnete Gebiet umfasst den östlichen Teil des die Stadt in Längsrichtung durchlaufenden Schüssraumes. Im Gegensatz zu der flussabwärts der Schleuse baulich gefassten Schüss weist der Gewässerlauf eine natürlichere Form auf. Mit der neuen Schüssinsel, der erfolgten Renaturierung der Schüss und der baulichen Entwicklung des Areals Omega / swatch hat das Gebiet zwischen Stämpfli-Strasse und Schüss eine markante Veränderung erfahren, welche neue Elemente und Bedeutungen in die Stadt einfügt. Ergänzt wird die Erneuerung zusätzlich durch das eben fertig gestellte Wohnquartier südlich der Stämpfli-Strasse. Die mittel- bis langfristig im Blick zu behaltende möglichen Transformationen südlich der Schüss bis zum Rangierbahnhof eröffnen die Gelegenheit zur Weiterentwicklung des Gebietes zu einem grösseren Quartier mit dem Schüssraum als zentralem Bezugselement.



Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

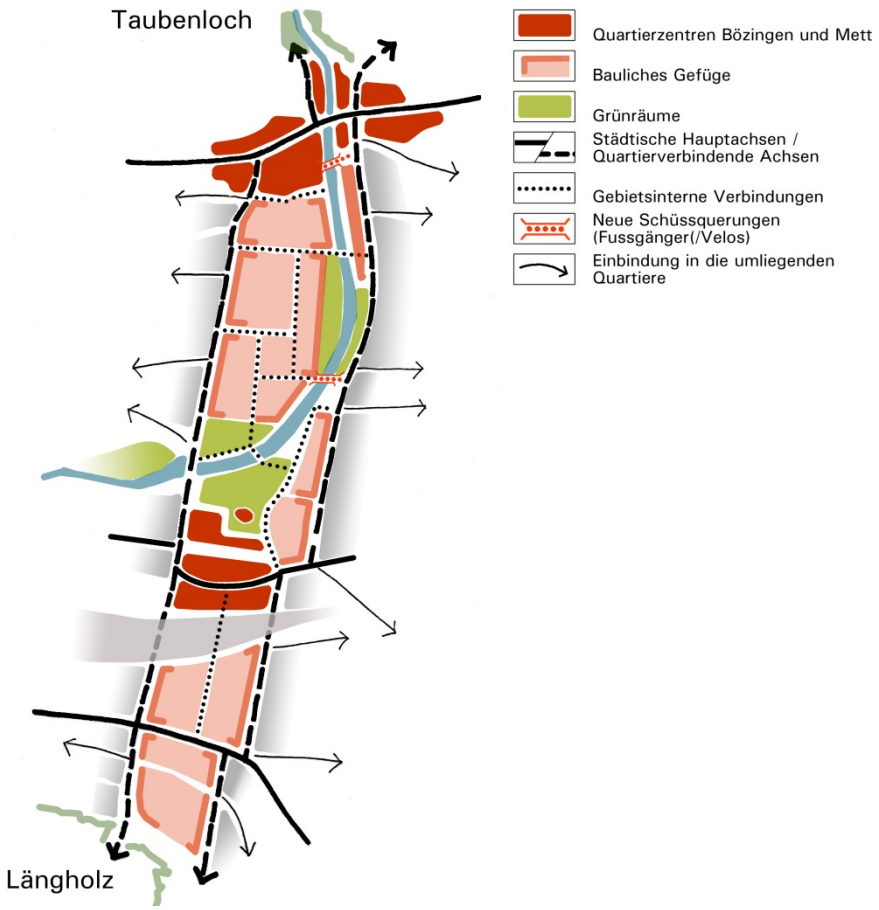
- Im Gegensatz zum räumlich geschlossenen, baulich artikuliertem Schüssraum im Kernbereich der Stadt ist der östlich der Schleuse gelegene Bereich als offener Raum auszubilden. Dies äussert sich in unterschiedlich tiefen Grünräumen um den Fluss und in offenen, fliessenden Siedlungsrändern.
- Mittel- bis langfristig mögliche bauliche Transformationen südlich der Schüss, werden auf den Schüssraum ausgerichtet und als allgemein durchlässige Stadtbereiche ausgebildet.
- Das gesamte Gelände des Rangierbahnhofs ist als Stadterweiterungsgebiet zu betrachten, weshalb diesem gegenüber räumliche und funktionale Anknüpfungspunkte geschaffen werden.

Siedlungsspange Schlössii

Der Bereich zwischen Schlösslistrasse und Bürenstrasse kann innerhalb des fragmentierten Siedlungsgefüges zwischen Mett und Bözingen als Klammer oder Spange betrachtet werden, welche einerseits als Verbindungsraum zwischen Taubenloch und Längholz wirkt, anderseits räumliches Bezugselement für die östlich und westlich situierten Siedlungsteile darstellt. Die Siedlungsstrukturen innerhalb des Korridors sind sehr unterschiedlich und grösstenteils stabil. Massgebliche Elemente des Zusammenhalts sind vor allem die Strassenzüge der Schlössli- und der Bürenstrasse sowie in mittelbarem Masse die ehemaligen Dorfkerne.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

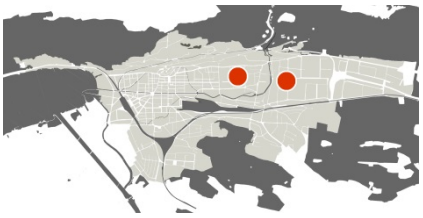
- Durch eine ausgeprägtere räumliche Akzentuierung der Strassenzüge Schlösslistrasse – Mühlestrasse und Bürenstrasse – Orpundstrasse wird ihre Funktion als städtebauliche Bezugselemente für die umgebenden Quartiere gestärkt.
- Die Verdeutlichung der Umlenkungsfunktion von Schlössli- und Bürenstrasse für Verbindungen in West-Ost-Richtung mittels punktuellen Gestaltungsmassnahmen bei den Einmündungen kompensiert die nach wie vor bestehende Trennwirkung der Schüss und des ehemaligen Industrieareals Renfer.



A 6.2.5 Heterogene Siedlungsgefüge (Konglomerate)

Champagne, Bözingen West, Bözingen Ost

Die Siedlungsentwicklung von Bözingen erfolgte als allmähliches Auffüllen des Zwischengebietes gegen „die Stadt“ einerseits, als Ausufern ins freie Gebiet des Bözingenfeldes anderseits. Sie folgte dabei alten Landwirtschafts- und Verbindungswegen, welche zum Teil später aufgegeben wurden. Dies führte zu einem zufällig entstandenen städtebaulichen Gefüge. Die geometrisch geplante, ursprünglich isolierte „Siedlungsinsel“ der Champagne ändert am bruchstückhaften Raumgefüge des Gebietes

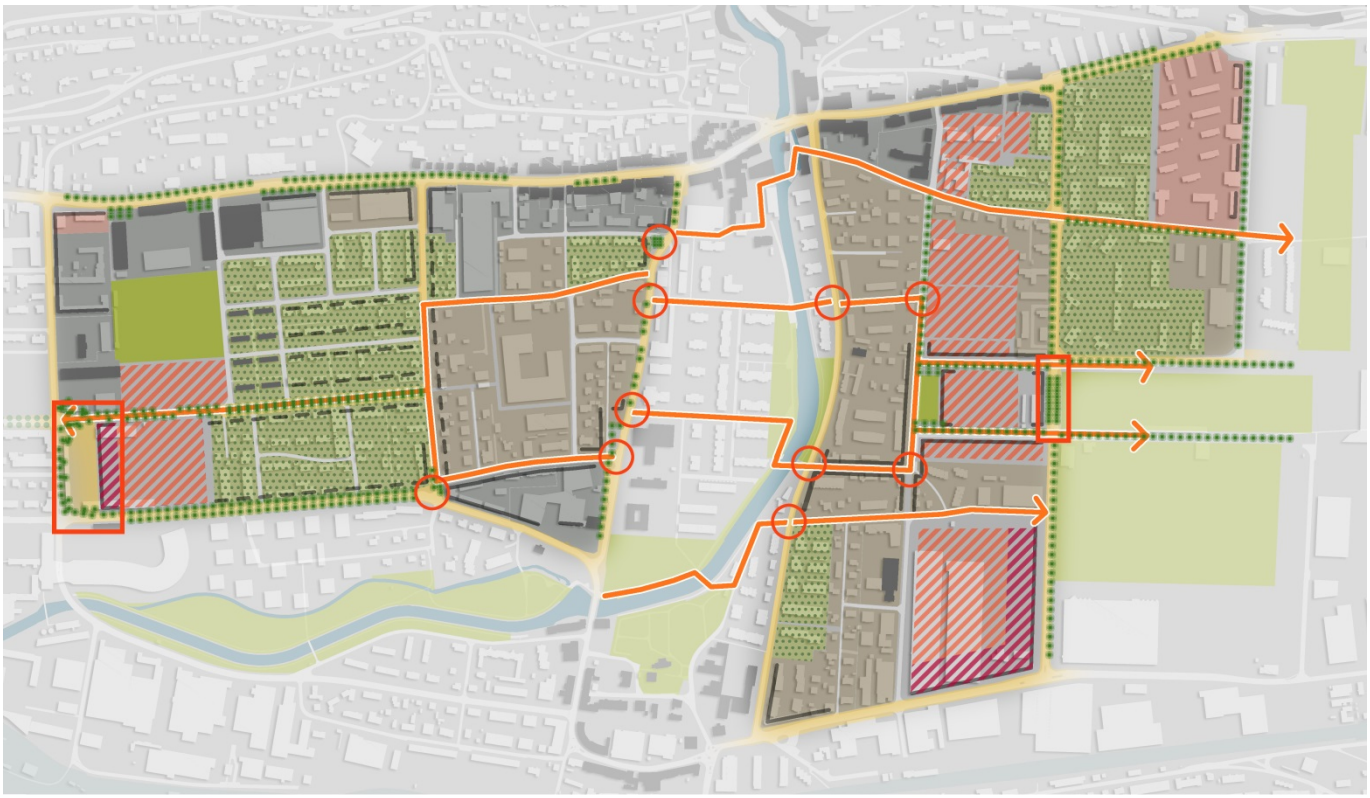


nichts. Entsprechend dem amorphen Strassennetz entstanden auch die verschiedensten Siedlungsmuster.

Die vorhandene Vielfalt erzeugt auf der Minusseite einen unübersichtlichen Quartiercharakter und erschwert eine Quartieridentität. Auf der positiven Seite ist das breite Spektrum an Nutzungsangeboten zu vermerken. Hauptziele der Quartierentwicklung sind deshalb eine Inwertsetzung dieser Nutzungsvielfalt bei gleichzeitiger Schärfung der Konturen der einzelnen Fragmente, um so zu einer besseren Erkenntlichkeit und Orientierung zu gelangen.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

- Strukturieren des Raumgefüges durch gestalterisches Akzentuieren der wichtigen Strassenräume und Schaffen von vermehrten Sekundärverbindungen insbesondere in Ost-West-Richtung.
- Fördern von städtebaulichen Akzentsetzungen mit Ausrichtung auf das Netz öffentlicher Strassen- und Wegverbindungen zur Verdeutlichung der Quartiergliederung.
- Gewährleisten des Gebrauchswertes des Quartieres durch Abfedern von Nutzungskonflikten und räumlichen Beeinträchtigungen unterschiedlicher Funktionen und Bauformen.
- Strukturieren übergrosser Strassengevierte (insbesondere Blöcke im Bereich Eckweg und im Sägefeld) durch Uterteilung mittels öffentlichen Wegen und Plätzen.
- Fördern einer baulichen Entwicklung, welche die Eigenheiten der einzelnen Siedlungsfragmente in Wert setzt, d.h. die Qualitäten unterschiedlicher Siedlungsformen fördert und die Unterschiede als Quartiermerkmale positiv herauszustellen vermag.



Wichtigere Strassenräume
Strukturierende Strassenraumbepflanzung
Quartierstrukturierende Grün- und Freiräume
Räumlich prägende Siedlungs-, strukturen, Fluchten und Gebäude
Gebiete mit Transformationspotenzial
Neubaugebiete
Neubaugebiete mit hoher städtebaulicher Bedeutung
Stabile Gebiete, strukturkonforme Ergänzungen
Vorranggebiete Restrukturierung/ Konsolidierung Siedlungsstruktur
Durchgrünte Gebiete (Wohnsiedlungen, Gartenstadtgebiete)
Zu akzentuierende Platzräume und Merkpunkte im Strassenraum
Aufzuwertende oder neu zu schaffende Quartierverbindungen

– Fördern ausgeprägter städtebaulicher Muster bei der Realisierung der erheblichen vorhandenen baulichen Potenziale.

A 6.2.6 Verbindungsräume

Einleitung

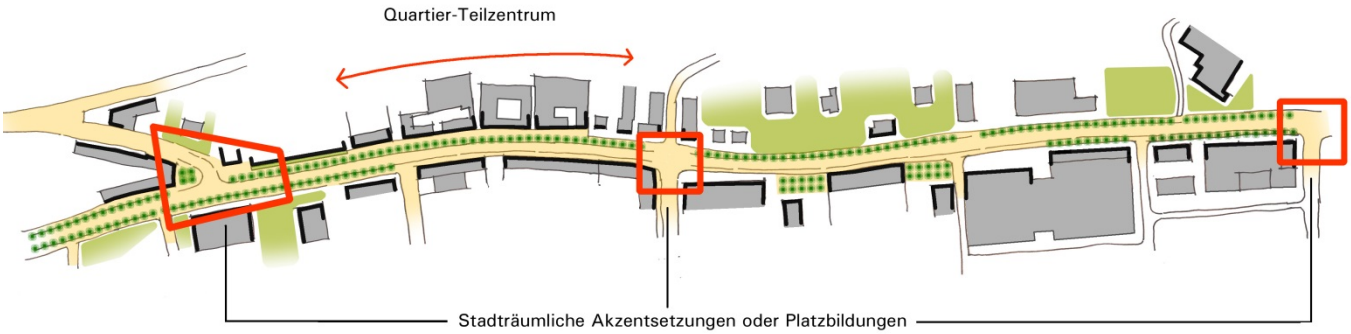
Die entlang wichtigen Verkehrsachsen aufgereihten Räume sind in Bereichen ohne andere dominante Einflüsse (z.B. in Form historischer Strukturen oder zentraler Funktionen) vor allem durch den Verkehr bestimmt. Es handelt sich um Zwischenräume zwischen Quartieren (Bözingenstrasse, Mettstrasse) oder um eigentliche Einfallsachsen (Brüggstrasse - Portstrasse, Orpundstrasse). Die Auswirkungen des Verkehrs sind dabei sehr unterschiedlich. Während zum Beispiel der Raum der Orpundstrasse durch ein Abwenden der anliegenden Wohnbauten von der Strasse organisiert ist, hat sich die Bözingenstrasse durch die Ansiedlungen von verkehrsorientierten Nutzungen gleichsam mit den Bedingungen arrangiert.

Bözingenstrasse

Der Raum zwischen der Einmündung Falkenstrasse und dem Quartierzentrum Bözingen ist von Nutzungen gesäumt, welche entweder unempfindlich gegenüber den Auswirkungen des Verkehrs sind (Zeughaus) oder mit den Verkehr kooperieren (Depot Verkehrsbetriebe, Garagen). In Beachtung der zur Zeit unbeantworteten Frage zur Führung der Autobahn A5, ist diese spezifische Ausrichtung des Raumes auch nicht grundsätzlich infrage zu stellen. Wesentliches Anliegen muss sein, die Verbindungsfunktion und Aufenthaltsqualität des Raumes auch für nicht motorisierte Benutzer zu verbessern.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

– Aufwertung des Strassenraumes durch vermehrte Flächen für den Langsamverkehr und die Vornahme von Gestaltungsmassnahmen.
– Förderung von den Strassenraum belebenden Nutzungen in den Erdgeschossen der Anschlussbebauungen.
– Förderung von Funktion und Aufenthaltsqualität im Quartier-Teilzentrum zwischen Gurzelen- und Falkenstrasse.
– Vornahme von stadträumlichen Akzentsetzungen und Platzbildungen zwecks Verdeutlichung der strassenräumlichen Sequenzen der Bözingenstrasse.



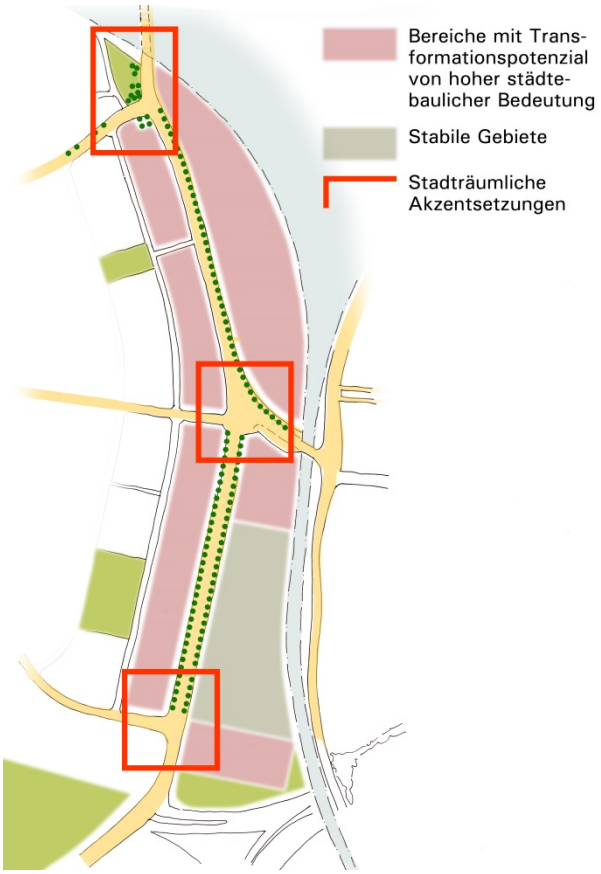
Brüggstrasse / Portstrasse

Die bauliche Substanz des Gebietes ist mittelfristig über grössere Teile als stabil zu bezeichnen, wofür nicht zuletzt neuere Überbauungen beitragen. Eine grundsätzliche Neuorientierung des Gebietes ist kurz-bis mittelfristig kaum realistisch. Längerfristig könnte sich jedoch ein grösserer Umstrukturierungsdruck einstellen, in dessen Folge städtebauliche Akzentuierungen und räumliche Verdichtungen im Interesse der Ausprägung des Stadteinganges zu fördern sein werden. Dies betrifft Bereiche um die Strassenkreuzungen sowie das Gewerbeband westlich der Portstrasse. Weiteres Hauptanliegen ist die Verbesserung der Verbin-

dungsfunktion und Aufenthaltsqualität für nicht motorisierte Benutzer der Brügg- und Portstrasse.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

- Aufwertung der Achse Brügg- und Portstrasse für den Langsamverkehr und in gestalterischer Hinsicht.
- Schaffen vermehrter positiver Bezüge zwischen Bebauung und Strasse mittels einer dem sozialen Austausch förderlichen Gebäudestruktur und (Strassen-) Fassadengestaltung.
- Ausnützen potenzieller Transformationen für stadträumliche Akzentsetzungen an städtebaulichen Schlüsselstellen.



Mettstrasse

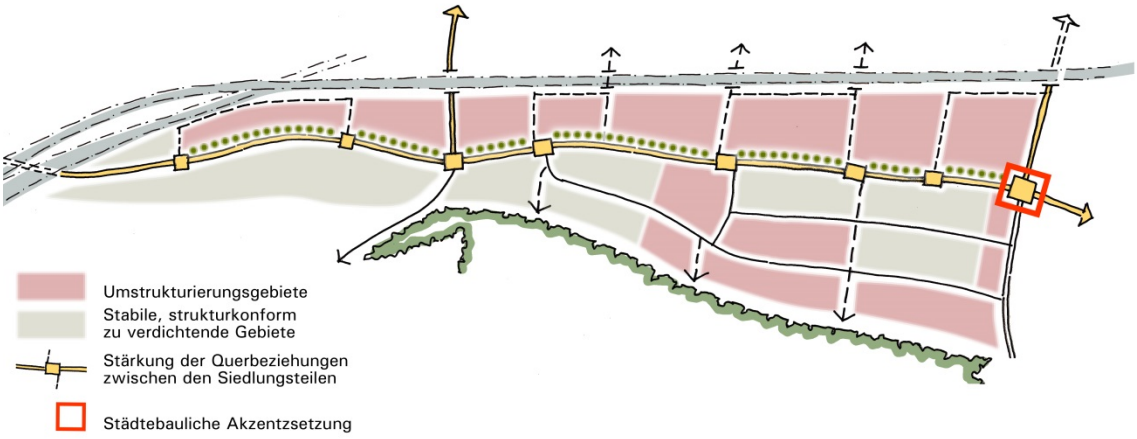
Der Raum der Mettstrasse weist im südlichen Bereich ausschliesslich Wohnnutzungen auf, welche aufgrund der Nähe zum Wald auf akzeptable Bedingungen treffen und zu grösseren Teilen als stabil zu betrachten sind. Demgegenüber ist der Bereich zwischen Strasse und Bahn funktionell und räumlich heterogen und weist namhafte Entwicklungspotenziale auf. Durch die Inbetriebnahme des Ostastes der Autobahn erfolgte eine spürbare Verkehrsverminderung. Zusammen mit der im Rahmen der verkehrlich flankierenden Massnahmen vorgesehenen Aufwertung der Mettstrasse kann von verbesserten Bedingungen für die gesamte Gebietsentwicklung ausgegangen werden.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

- Die offene Struktur des Gebietes zwischen Mettstrasse und Bahnlinie bietet die Möglichkeit einer baulichen Entwicklung ohne starke Einschränkungen. Besonders ansiedlungswürdig erscheinen deshalb Nutzungen mit „Pioniercharakter“ (z.B. gewerbliche Neugründungen, besondere Wohnformen) oder solche, welche besondere Bauformen erfordern.
- Die Aufgliederung und Öffnung des Streifens nördlich der Mettstrasse durch ein angemessenes Netz an öffentlichen Verbindungen und

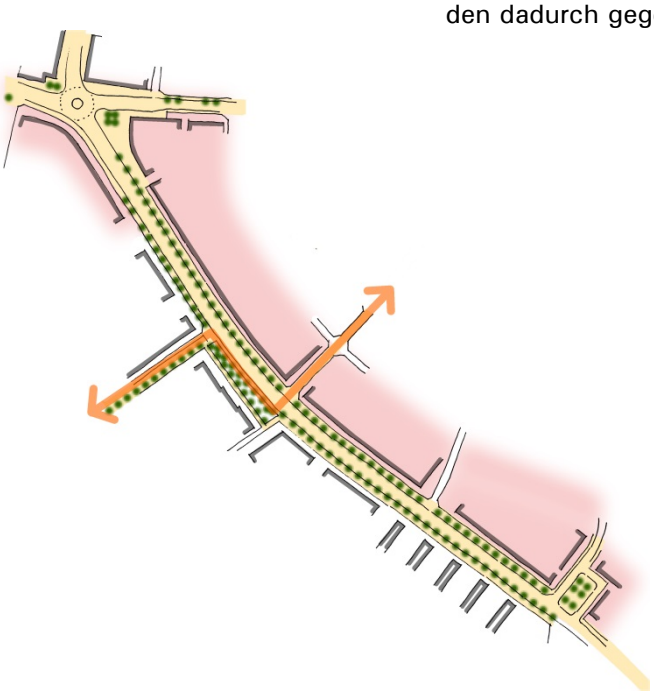
durch eine städtebauliche Strukturierung der heute diffusen Siedlungsgefüges trägt zu dessen Transformation in einen lebendigen Stadtteil bei.

- Die ruhige Wohnlage im Bereich südlich der Mettstrasse und das Interesse an städtebaulichen Akzentuierungen rechtfertigt die Verdichtung und bauliche Stärkung geeigneter Gebiete.
- Die Stärkung der Querbeziehungen zwischen den Teilen südlich und nördlich der Mettstrasse durch erleichterte Fussgängerübergänge und eine erhöhte Durchlässigkeit der Siedlungsgebiete.
- Als städtebauliche Schlüsselstelle kommt der Kreuzung mit der Mühlestrasse erhöhte Bedeutung zu.
- Die langfristige Entwicklung des Gebietes des Rangierbahnhofs erfordert die Offenhaltung von Trassen zwischen Mettstrasse und SBB-Terrain zu dessen Erschliessung und Vernetzung.



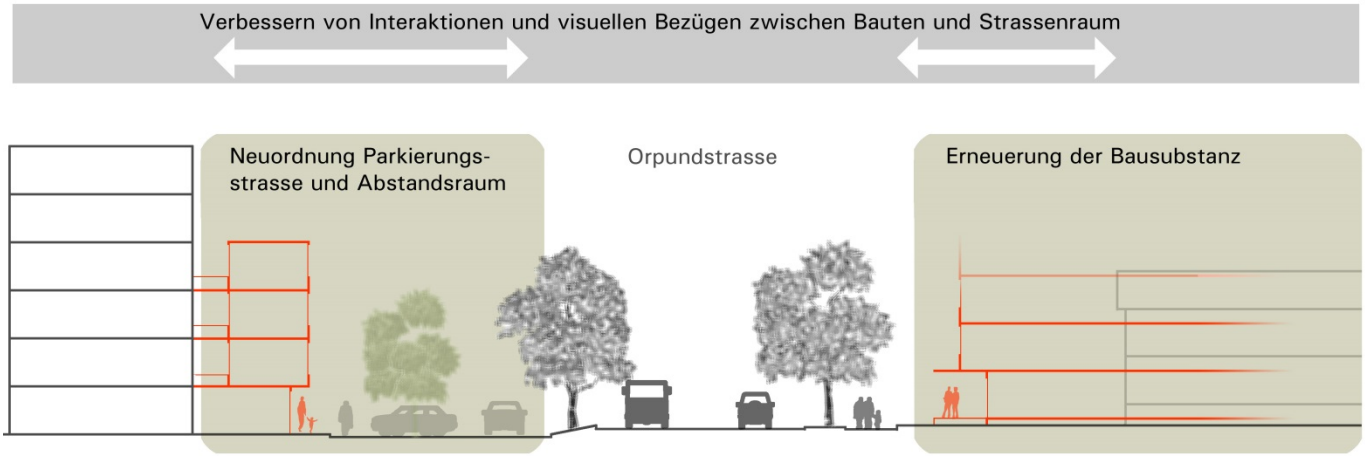
Orpundstrasse

Der Raum um die Orpundstrasse erscheint als ambivalenter Stadtteil, in dem die umgebende Bebauung in keiner Weise auf die hohe Erschliessungsfunktion der Strasse reagiert. Die parallel verlaufende Parkierungsstrasse einerseits, die abgewandten Wohnbauten anderseits bewirken, dass der Boulevard gewissermassen durch ein Vakuum führt. Die durch die Verkehrsbelastung der Strasse entstehenden Immissionen befördern den dadurch gegebenen anonymen Charakter der Strasse zusätzlich.



Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

- Die Schaffung einer positiven Wechselwirkung zwischen der Bebauung und der Strasse – in Berücksichtigung der verkehrlichen Auswirkungen – wird angestrebt. Im Rahmen baulicher Transformationen entlang der Strasse (was insbesondere auf der Nordseite mittelfristige Option ist) ist mittels städtischen Bauformen samt einer dem sozialen Austausch förderlichen Gebäudestruktur und (Strassen-) Fassadengestaltung die Entstehung einer belebten Atmosphäre zu fördern.
- Der Boulevard-Charakter der Orpundstrasse ist durch die Intensivierung beidseitiger, konsistenterer Baumpflanzungen zu fördern.
- Funktion und Gestaltung der parallelen Parkierungsstrasse südlich der Orpundstrasse werden überprüft.
- Neben der Hauptverbindung wird der Querung Beaulieuweg – Heidensteinweg als wichtige quartierinterne Beziehung Beachtung geschenkt.



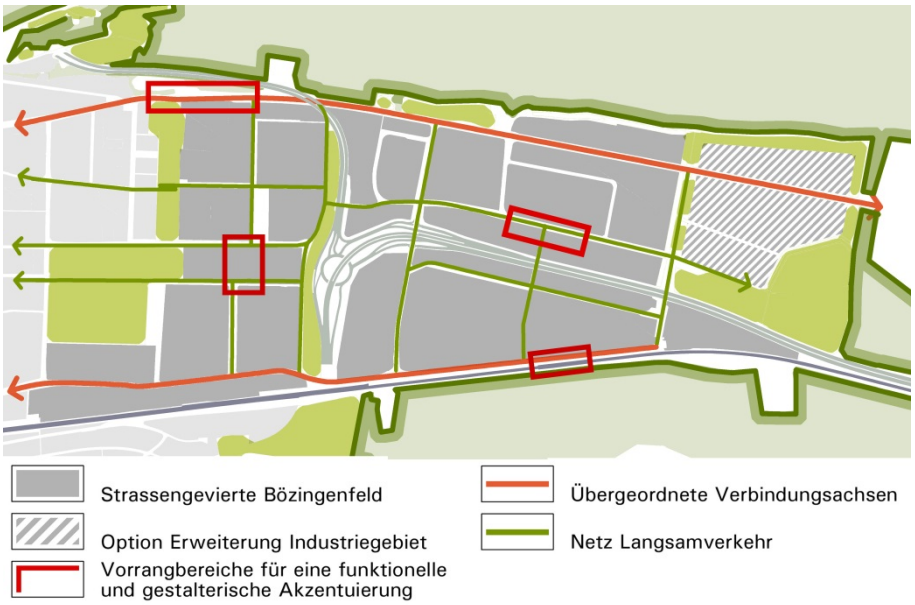
A 6.2.7 Industriell geprägte Stadtteile

Bözingenfeld

Das Bözingenfeld wird sich in absehbarer Zeit als vollständig bebauter Stadtteil darstellen. Während das Gebiet westlich der Autobahn in dem gegebenen Rahmen als gemischtes, mit Sport-, Freizeit- und Einkaufsnutzungen ausgestatteter, gewissermassen noch zur Stadt gehöriges Quartier – nicht zuletzt des realisierten Freiraumkonzeptes wegen – gelten kann, hat der Ostteil trotz Einkaufszenten den Charakter eines reinen Industriegebiets, was mittelfristig kaum veränderbar erscheint. Hauptanliegen für die weitere Entwicklung des Bözingenfeldes ist einerseits die Fertigstellung des Westteils im Rahmen des festgelegten Konzeptes, anderseits die Förderung von Ergänzungsfunktionen und die Einführung vermehrter freiraumgestalterischer Elemente im Ostteil.

Leitplanken für die städtebauliche Entwicklung sind:

- Neuschaffen von Verbindungen für den Langsamverkehr zur Überwindung der Autobahnschneise.
- Aufwerten der wichtigen Strassenräume insbesondere in Hinblick auf die Bedürfnisse der Velo- und Fussgängerzirkulation.
- Schaffen von Bereichen mit höherer Attraktivität, z.B. durch Gestaltungsmassnahmen im öffentlichen Raum, an funktionell wichtigen Orten (Einkaufszentren, Schnittstellen öffentlicher Verkehr, usw.).



A 6.2.8 Ansätze zu potenziellen Siedlungserweiterungen

Möglichkeiten zu Siedlungserweiterungen bestehen in den peripheren Gebieten Bischofkänel und Bözingenfeld sowie im zentral gelegenen Areal des Rangierbahnhofs. Sie bilden Gegenstand des Richtplanes / RGSK der Region Biel-Seeland und werden als regionale Siedlungsschwerpunkte oder als Vorranggebiete Siedlungserweiterung aufgeführt.

Die im Rahmen des Konzeptes zur baulichen Struktur angestellten Überlegungen beschränken sich auf wenige strukturelle Aspekte. Wichtigste Elemente sind dabei die Frage der Anknüpfung an das übergeordnete Strassennetz sowie – in unterschiedlichem Masse – die städtebauliche Vernetzung.

Zweckmässigkeit, Wahrscheinlichkeit oder Zeitraum der Realisierung der potenziellen Siedlungserweiterungen sind im Rahmen einer auch die Agglomeration einbeziehenden Stadtentwicklungspolitik abzuklären. Bei vorliegender Arbeit geht es ausschliesslich um präventive Hinweise auf spätere mögliche Siedlungsentwicklungen.

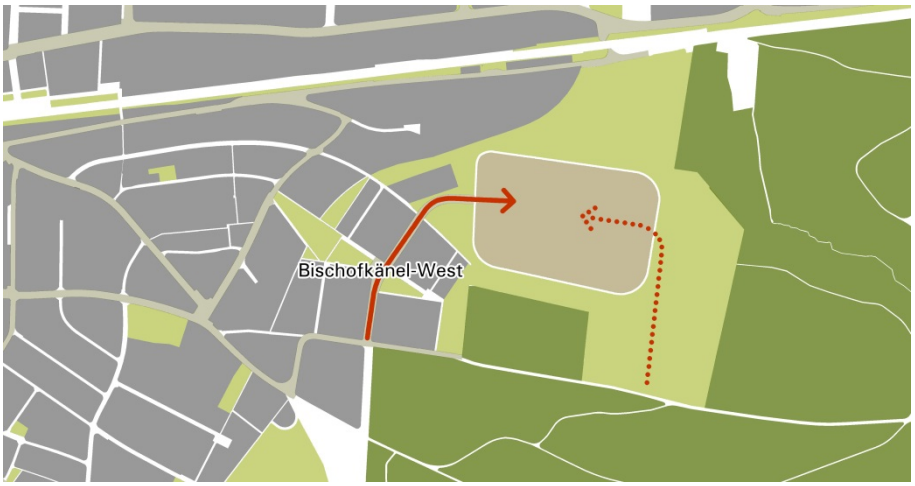
Bözingenfeld Ost

Für die Siedlungserweiterung zwischen heutigem Industriegebiet und dem Schutzwald (vgl. Ziffer A 6.2.7) gegen Pieterlen ist als Reserve für die industrielle Nutzung oder für öffentlichen Bauten und Anlagen zu betrachten. Ihre Erschliessung ist sowohl ab der Kantonsstrasse Richtung Solothurn, als auch ab Allmendweg möglich und bedarf keiner vorsorglichen Massnahmen. Eine städtebauliche oder räumliche Bezugnahmen zum vorhandenen Industriegebiet ist aus der vorhandenen Struktur nicht abzuleiten und wird Gegenstand der künftigen Arealplanung sein.

Bischofkänel-Ost

Das Gebiet östlich des verlängerten Goldgrubenweges gilt als Reserve für Wohnnutzungen. Ein möglicher Anknüpfungspunkt an das Strassennetz geht vom Bartholomäusweg aus und führt als Stichstrasse über das erst im Ansatz bebaute Wohnentwicklungsgebiet Bischofkänel-West (roter Pfeil). Ob eine weitere Erschliessung östlich davon in Betracht zu ziehen ist, kann offen bleiben.

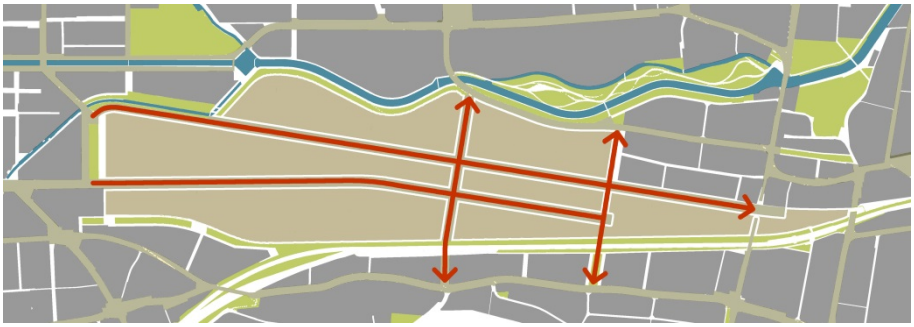
Die Gefahr des Entstehens eines isolierten Quartieres ist nicht von der Hand zu weisen. Die städtebauliche Struktur des Gebietes wird sich deshalb am Ziel einer möglichst optimalen Vernetzung mit dem Bischofkänel-West, bzw. mit dem gesamten Geyisriedquartier auszurichten haben.



Areal Rangierbahnhof

Das Areal des Rangierbahnhofs stellt eine strukturell wichtige Chance zur Schliessung einer grossen stadträumlichen Leerstelle dar. Ihre funktionelle und städtebauliche Anknüpfung an das vorhandene Netz wird eine Hauptaufgabe einer entsprechenden Planung sein. Geografisch gehört das Areal zum Kernbereich der Agglomeration, weshalb in Berücksichtigung der Nähe des Schüssraumes ein urbaner Charakter propagiert wird

.



A 6.3 Konzeptplan bauliche Struktur

In vereinfachender Zusammenfassung vorstehender Überlegungen (vgl. Ziffer A 6.2.1 – A 6.2.8) zu den verschiedenen Gebieten und Quartieren enthält der „Konzeptplan bauliche Struktur“ die Aufteilung des Stadtkörpers in die dargelegten Raumtypen des Siedlungsgefüges (vgl. Ziffer A 4.2). In Beachtung der konzeptionellen Überlegungen im Einzelnen wird die ursprüngliche, am Bestand orientierte Einteilung leicht verändert.

Zentrales Anliegen des Konzeptplanes ist die Herbeiführung eines räumlichen Stadtgefüges mit einem verdichteten Siedlungsbereich „in der Ebene“, welcher vom grünumsäumten Seeufer ausgehend, den (auch Nidau einbeziehenden) Kernbereich der Stadt umfassend bis ins Bözingenfeld reicht. Angedockt an diesen sind die verschiedenen anderen Quartiere mit ihren je eigenen Charakteren als Bindeglieder zur umgebenden Landschaft.

Mit einer knappen Umschreibung der für die einzelnen Raumtypen jeweils prägenden Bau- und Siedlungsmuster wird versucht, die städtebauliche „Grundstimmung“ im Stadtgefüge wie folgt zu klären:

- *Historische Siedlungskerne.* Bestimmend sind kleinteilige, meistens zusammengebaute Baustrukturen mit grosser Formenvielfalt.
- *Kerngebiet von Stadt und Agglomeration*. Kompakte Strukturen bestimmen das vorherrschende Muster. Im engeren Zentrumsgebiet wird von konsequent geschlossenen Randbebauungen ausgegangen, während im übrigen Kernbereich vielfältigere Formen des kompakten Baublocks möglich sind.
- *Heterogene Siedlungsgefüge.* In den Stadtteilen mit zusammengesetzten Siedlungsgefügen geht es darum, die unterschiedlichen Strukturen in den einzelnen Mosaikteilen zu schärfen. Anzustreben ist die sanfte Transformation oder Konsolidierung der Muster zu unterscheidbaren Siedlungstypen, wie Wohnsiedlungen, gewerbliche Gemengen, Einzelhausbebauungen.
- *Verbindungsräume*. Die Baustrukturen in den Verbindungsräumen leiten sich aus ihren spezifischen Funktionen und reagieren auf die konkreten örtlichen Bedingungen. Dies führt zu heterogenen, vorzugsweise verdichteten und gegenüber den Verbindungsachsen raumbildenden Bauformen.

- Historische Siedlungskerne
- Kernbereich Stadt / Agglomeration, engeres Zentrumsgebiet
- Kernbereich Stadt / Agglomeration, (kompakt gefügte Siedlungsstrukturen)
- Heterogene Siedlungsgefüge (sektoriell unterschiedliche Strukturen)
- Verbindungsräume (heterogene, verdichtete Siedlungsstrukturen)
- Primär industriell geprägte Räume (gross-formatige Strukturen)
- Städtebaulich oder strukturell wichtige Neubau- oder Transformationsgebiete

Periphere, durchgrünte Wohnquartiere. Strukturprägende Bebauungsmuster sind:

1 Hangegebiete: Feinkörnige, durchlässige Baustrukturen

2 Mühlefeld: Gartenstadtsiedlungen, Wohnsiedlungen

3 Linde / Mösli: Gartenstadtsiedlungen, Wohnsiedlungen

4 Mett: Wohnsiedlungen

- Wichtige stadträumliche Konturen
- Wichtige Platzräume und Merkzeichen

Stadtteile mit spezifischen Identitäten.
Strukturprägende Quartiermerkmale sind:

5 Quartiere mit Seebezug
6 Parkquartier Weidteile/Mühlefeld-Süd
7 Villenquartiere
8 Schüssparkquartier
9 Siedlungsspange Schlössli

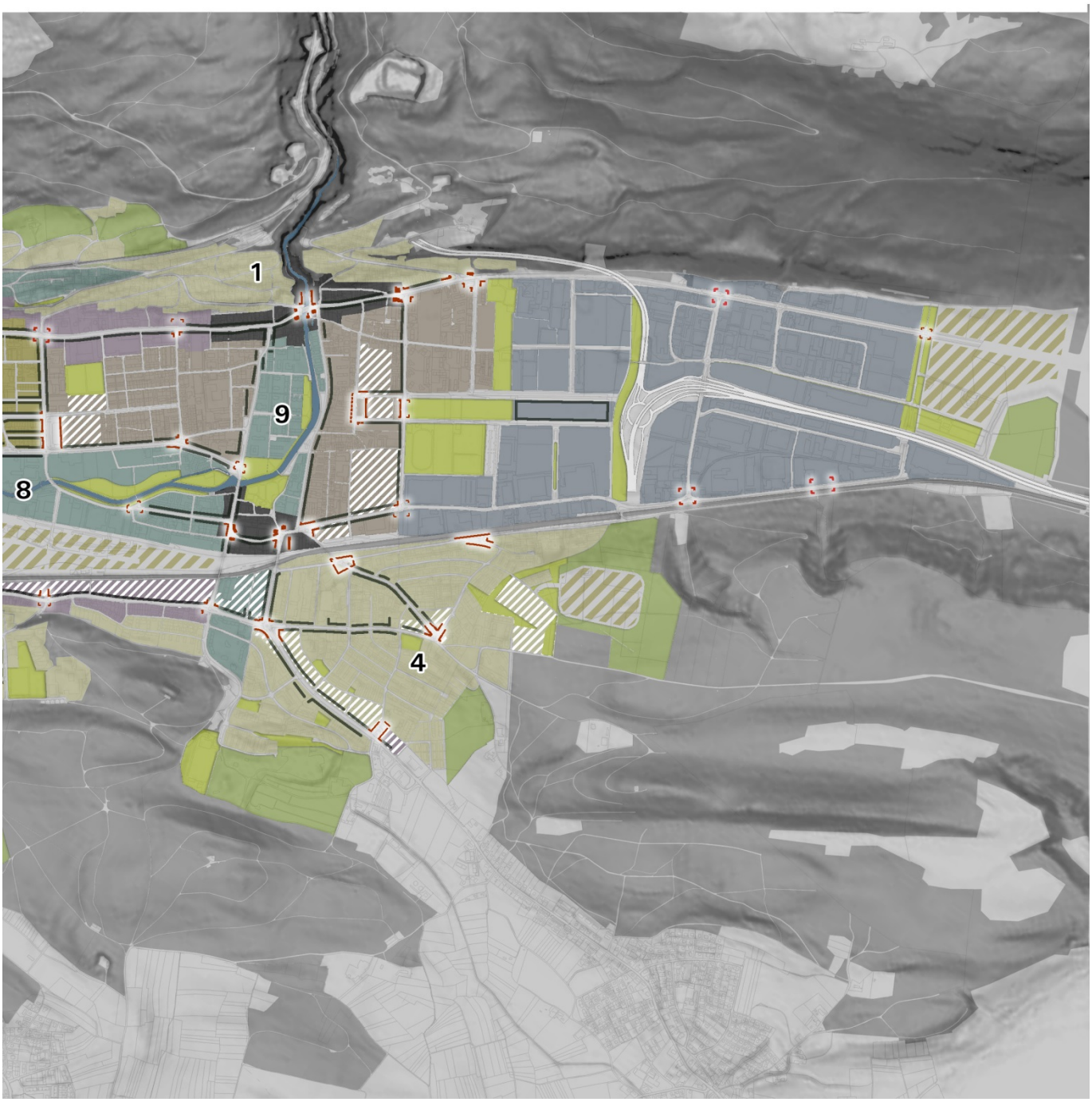
Option Siedlungserweiterung

Urbane Grünräume

Naturräume, Kulturland

Stadt Biel
Grundlagen zur räumlichen Stadtentwicklung

Konzeptplan bauliche Struktur



- *Primär industriell geprägte Räume*. Funktionell bedingt, bestimmen unterschiedliche, oft grosse Bauformen den räumlichen Charakter.
- *Periphere, durchgrünte Wohnquartiere*. Der städtebauliche Grundcharakter der peripheren Stadtteile ist über längere Zeit gewachsen und lässt sich je nach Quartier durch die jeweils gebietstypischen Siedlungsmuster folgende Siedlungstypen grob umschreiben:
  - Hanggebiete: Feinkörnige, durchlässige Baustrukturen
  - Mühlefeld: Gartensiedlungen (Nordteil), Wohnsiedlungen (Südteil)
  - Linde / Mösli: Gartensiedlungen, Wohnsiedlungen
  - Mett: Wohnsiedlungen
- Stadtteile mit spezifischen Identitäten. Die Siedlungsmuster leiten sich aus den quartierweisen Charakteren und Grundstimmungen ab.
  - Quartiere mit Seebezug: Baustrukturen weisen einen klaren Bezug zur Seenähe auf, was zu eher räumlich durchlässigen Siedlungsmustern, aber auch zur Bildung von dem See zugewandten Fronten führen kann.
  - Parkquartier Weidteile / Mühlefeld-Süd. Bestimmend sind volumetrische differenzierte Gesamtüberbauungen innerhalb parkartiger Aussenräume.
  - Schüssparkquartier. Entsprechend dem vorhandenen Charakter liegen im Bereich des naturnahen Teils der Schüss offene, durchlässige Baustrukturen nahe.
  - Siedlungsspange Schlössli: Die Bestimmung des Bereiches als räumlich stabilisierende Klammer zwischen den östlichen und westlichen Siedlungsteilen sowie als Verbindungsraum zwischen der Taubenlochschlucht und dem Längholz lässt keine direkten Rückschlüsse auf die Bebauungsstrukturen zu. Vielmehr sind diese aus den Ansätzen und Bedingungen in den einzelnen Teilen abzuleiten.

Das Konzept wird durch die Angabe der wichtigsten Ansätze für die räumliche Strukturierung mittels *Konturen, Platzräumen und Merkzeichen* ergänzt. Die Stärkung ihrer räumlichen Prägnanz trägt zur Orientierung und Lesbarkeit des Stadtgefüges bei, ebenso wie zur Raumqualität in den betroffenen Stadträumen. Im selben Zusammenhang stehen die städtebaulich *wichtigen Neubau- oder Transformationsgebiete*. Ihre stadträumlich bedeutende Lage oder ihre Grösse verlangt nach einer entsprechenden, markanten städtebaulichen Form.

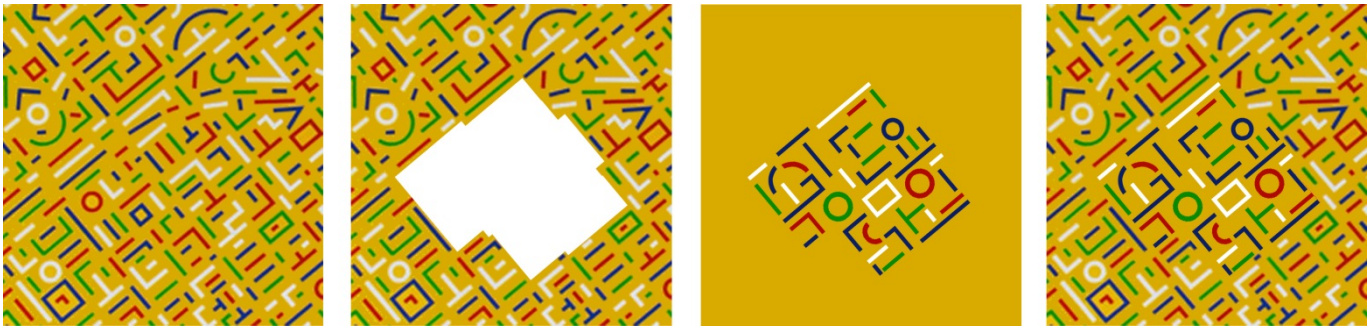
Teil B: Illustration der Konzepte

B 1 Absicht und Zweck der Illustration

Zweck und Anwendung

Hauptzweck der Illustrationspläne ist die Interpretation der Konzepte zum öffentlichen Raum und zur baulichen Struktur. Sie dienen also der Verständlichkeit dieser in gewissem Masse noch abstrakten Aussagen und stellen keineswegs bindende Instrumente dar.

Trotz ihrem unverbindlichen Status besteht jedoch der Anspruch, ihnen einen Nutzen in der stadtplanerischen Praxis zuzuweisen. Dieser besteht in ihrer möglichen Bedeutung als Vergleichsbasis, in der sich konkrete städtebauliche Vorhaben spiegeln lassen. Die Illustrationspläne dienen somit auch als Referenz für Veränderungen des Stadtgefüges und werden durch laufende Fortschreibung und Anpassung aktuell gehalten. Sie können auch als Impulsgeber für städtebauliche Planungen wirken, also z.B. für geografisch beschränkte Teilplanungen, wie Überbauungsordnungen, städtebauliche Studien oder Wettbewerbe sowie für Grundlagenarbeiten zu Fragen des räumlichen Stadtaufbaus. Durch die Zurverfügungstellung eines möglichen gesamtstädtischen Rahmens bei Teilplanungen können diese in einem grösseren Kontext gespiegelt werden und ihre Resultate wiederum auf die Illustrationspläne zurückwirken, wie folgende Abbildung illustriert.



Illustrationsplan *Planungsgebiet* *Teilplanung* *überarbeiteter Illustrationsplan*

Vorstehende Anwendungshinweise fokussieren sich vornehmlich auf die Siedlungsstruktur, gelten aber grundsätzlich auch für den öffentlichen Raum. Allerdings kommt dem Plan zum öffentlichen Raum die zusätzliche Aufgabe als Koordinationsinstrument für bauliche Massnahmen zu. Veränderungen von Strassen und Plätzen sind häufig die Folge der Instandhaltung oder der Erneuerung der Infrastrukturen. Der Illustrationsplan zum öffentlichen Raum soll daher sicherstellen, dass die stadträumlichen und gestalterischen Anliegen frühzeitig in die Projektierungsarbeiten einfliessen und somit Synergien herbeigeführt werden können.

B 2 Illustrationsplan öffentlicher Raum

B 2.1 Stossrichtungen

Der Illustrationsplan öffentlicher Raum enthält zur Hauptsache das Netz der stadt- und quartierprägenden Strassenräume. Im Interesse einer Konzentration auf die wesentlichen, strukturierenden Teile des Gesamtnetzes wird auf die Beschreibung der weiteren, vorwiegend lokal bedeutenden Strassenzüge verzichtet. Hauptanliegen der Karte ist die Vermittlung eines Gesamtbildes des Netzes und einer Charakterisierung der einzelnen Strassenräume durch die Darstellung der sie prägenden räumlichen Elemente. Neben den Grundanforderungen an den öffentlichen Raum (vgl. Ziffer 5.1) sind dabei folgende Leitlinien massgebend:

- *Prägnante Raumwirkung der Strassen und Plätze.* Durch ihre verstärkte räumliche Prägung wird Lesbarkeit und Orientierung des Stadtgefüges gefördert.
- *Kontinuität des Netzes.* Die Bildung eines zusammenhängenden, räumlich ablesbaren Netzes an Strassen und Plätzen hilft mit, das Stadtgefüge zusammenzubinden.
- *Differenzierte Raumcharaktere des Netzes.* Die Hervorhebung charakteristischer oder ortstypischer Merkmale ist geeignet, die Unverwechselbarkeit der Quartiere zu stärken.
- *Attraktive Strassen und Plätze.* Durch die Förderung von Benutzerfreundlichkeit und Gestaltungsqualität im öffentlichen Raum wird wesentlich zur Lebensqualität der Stadt beigetragen.
- *Durchlässigkeit des Siedlungsgefüges.* Vermehrte Verbindungsmöglichkeiten (vornehmlich für Fussgänger) in übergrossen Strassenblöcken erhöhen die Erreichbarkeiten in den Quartieren und tragen zu erhöhter Attraktivität der jeweiligen Siedlungsgebiete bei.

B 2.2 Planinhalte

B 2.2.1 Inhaltsumschreibung

Wie erwähnt, konzentriert sich der Illustrationsplan öffentlicher Raum vornehmlich auf die stadt- und quartierprägenden Strassen und Plätze. Die weiteren öffentlichen Flächen, wie Infrastruktureinrichtungen, Parkanlagen oder andere Grünräume werden nur summarisch aufgeführt. Ihre Darstellung ist zum Verständnis des Netzes öffentlicher Räume unerlässlich, die vertiefte Beschäftigung mit denselben liegt jedoch ausserhalb des vorliegenden Arbeitsfeldes.

Neben dem Netz der öffentlichen Strassenräume enthält der Plan Angaben zum Charakter seiner Begrenzungen und zur stadt- und quartierprägenden Strassenraumbepflanzung als die grundlegenden raumbildenden Elemente. Kartografisch wird nicht unterschieden zwischen Inhalten, die sich am Bestand orientieren oder solchen, die Neustrukturierungen darstellen. Dies basiert auf dem Verständnis der Arbeit, welche keine konzeptionellen Vorschläge macht, sondern aus einer Gesamtsicht heraus ein Bild der in die Stadtstruktur eingeschriebenen räumlichen Logik vermitteln will. Die daraus resultierenden Angaben in der Karte sind auch nicht frei von persönlichen Präferenzen, was dadurch relativiert wird, dass es sich nicht um Vorgaben, sondern um optionale Anregungen handelt.

B 2.2.2 Erläuterungen zu den Planinhalten

Netz

Der Illustrationsplan „Öffentlicher Raum“ gibt das Basisnetz der Stadtstruktur wieder. Dieses ist dadurch definiert, dass es gleichzeitig die wichtigen Verbindungsfunktionen sicherstellt, den städtebaulichen Zusammenhang gewährleistet und zum Verständnis des städtischen Raumgefüges beiträgt. Es entspricht dem Netz der stadt- und quartierprägenden Strassenräume gemäss Konzeptplan „Öffentlicher Raum“ (vgl. Ziffer A 5.4) und wird durch Strassenräume mit besonderer Charakteristik oder Funktion ergänzt (vgl. dazu Abbildung „Netz öffentlicher Strassenräume).

Planinhalte

Der Illustrationsplan „Öffentlicher Raum“ umfasst folgende Planinhalte:

Stadt- und quartierprägender Strassenraum. Zurückgehend auf die Herleitung gemäss Konzept öffentlicher Raum (Ziffer A 5) werden die stadt- und quartierprägenden Strassenräume, als für das Funktionieren der Stadt unerlässliche Elemente dargestellt.

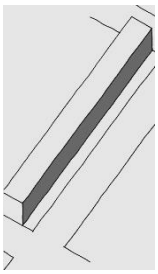
Auswahl bestehender oder neuer Strassenräume mit spezifischer Charakteristik oder Verbindungsfunktion. Zwar oft nur mit lokaler Bedeutung, üben bestimmte Strassenräume aufgrund ihrer Gestaltungsqualität oder Homogenität eine stabilisierende Wirkung auf das Stadtgefüge aus. Neben bestehenden Strassen und Wegen werden auch neue Verbindungen dargestellt. Ihre Rechtfertigung ergibt sich aus der Netzlogik und dem Grundsatz erhöhter Durchlässigkeit des Siedlungsgefüges.

Stadt- und quartierprägende Baumpflanzungen. Baumpflanzungen im Strassenraum stellen mit den baulichen Raumbegrenzungen das primäre Mittel dar, die übergeordnete Bedeutung von Strassen wahrnehmbar zu machen und tragen zur Aufenthaltsqualität bei. Wo immer die örtlichen Bedingungen und Siedlungscharaktere dies zulassen, werden deshalb die stadt- und quartierstrukturierenden Strassenräume mit Baumreihen oder Alleen ausgestattet.

Bauliche Raumbegrenzungen

Für die Charakterisierung der Strassen und Plätze sind in erster Linie die durch Gebäude gebildeten Raumbegrenzungen verantwortlich. Die kartografische Wiedergabe deren Beschaffenheit bedient sich einer abstrahierenden Ausdrucksweise, strebt aber eine bildhafte Darstellung an. Dabei wird in Begrenzungen von höherer und mässiger Prägnanz unterschieden. Dies erfolgt einerseits aus pragmatischen Gründen, (d.h. es wird akzeptiert, dass einzelne Netzteile kaum je zu einer markanten Ausprägung gelangen werden), anderseits in Berücksichtigung der Bedeutung der jeweiligen Räume.

Die zur Beschreibung der Strassenraumcharakteristik verwendete Typologie der Raumbegrenzungen leitet sich aus dem Bestand ab, neue Formen werden nicht „erfunden“. Verwendet werden Kategorien, welche in unterschiedlicher Form geeignet sind, Raumbildungen hervorzurufen. Folgende Planinhalte werden unterschieden:



Geschlossene Raumbegrenzungen, raumparalleler, kontinuierlicher Verlauf, starke Raumbildung.

Die eindeutigste Raumbegrenzung erfolgt durch geschlossene, eine gradlinige Flucht bildende Bauzeilen. Die dadurch bewirkte Urbanität der Strassenräume ist charakteristisch für die Innenstadt, aber auch für Zentrumsbereiche oder wichtige städtebauliche Schnittstellen in anderen Quartieren.

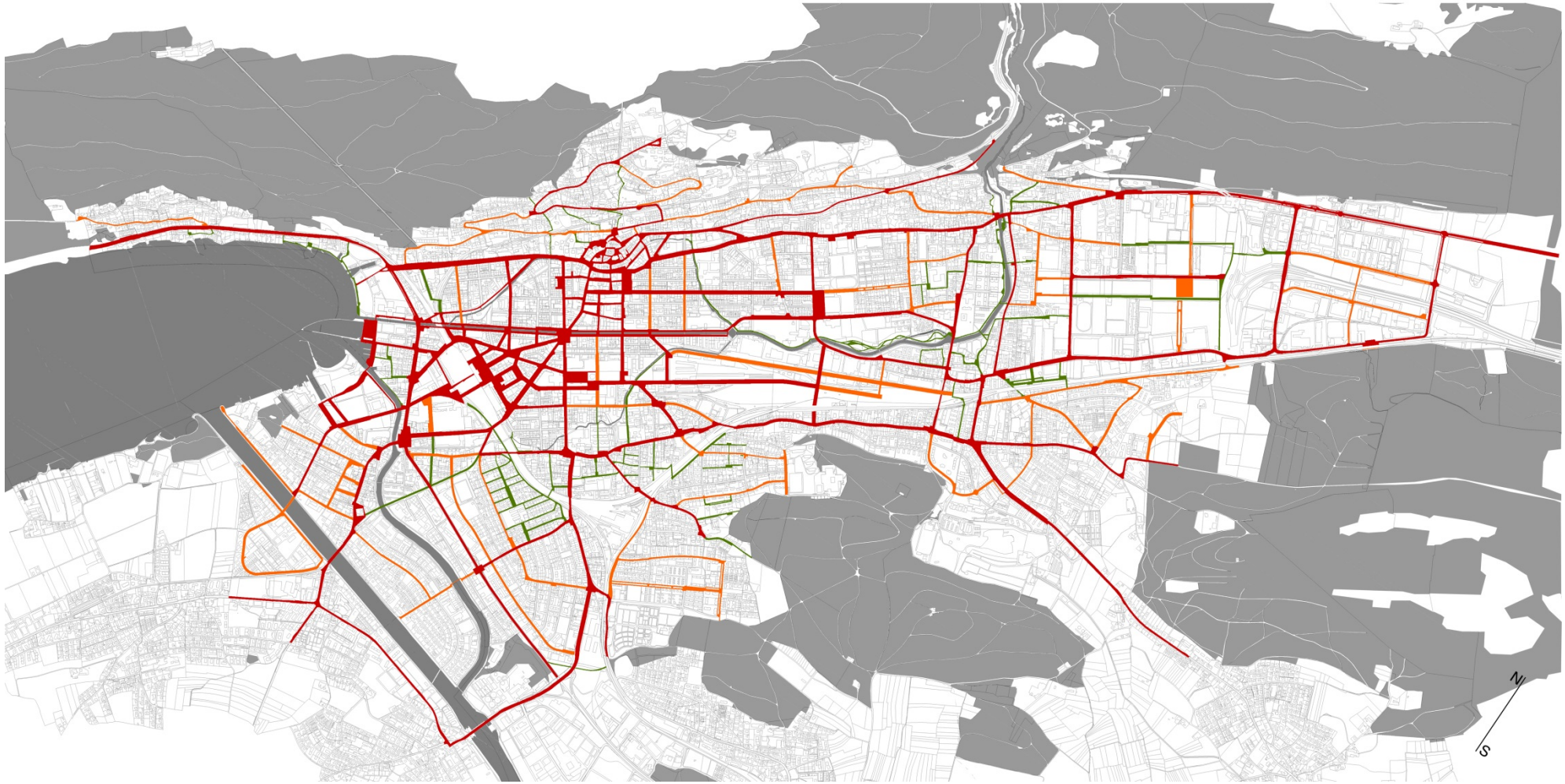
Netz öffentlicher Strassenräume

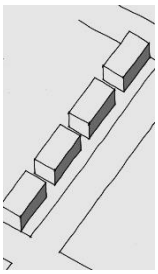
Stadtprägende Strassenräume

Quartierprägende Strassenräume

Auswahl bestehender oder neuer Strassenräume mit spezifischer Charakteristik oder Verbindungsfunktion

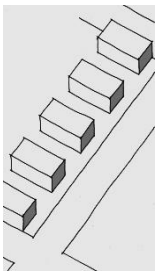
0 200 400 1'000 m





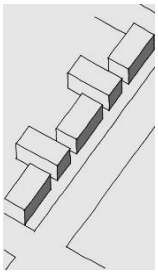
Unterbrochene Raumbegrenzungen, raumparalleler, kontinuierlicher Verlauf, stärkere Raumbildung.

Wirksame Raumbegrenzungen entstehen im Rahmen der weit verbreiteten offenen Bauweise vor allem dann, wenn fortlaufende Fluchten bestehen. Der Grad der Perforierung, d.h. das Mass der Abstände zwischen den Bauten spielt natürlich auch eine Rolle, ist jedoch weniger massgebend für die Intensität der räumlichen Wahrnehmung.



Unterbrochene Raumbegrenzungen, quer zum Raum ausgerichtet, kontinuierlicher Verlauf.

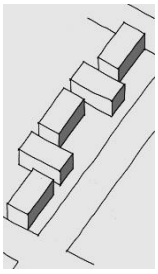
Zum öffentlichen Raum quergestellte Zeilen bestehen in Form eines homogenen Siedlungsbaus (etwa in der Art des genossenschaftlichen Siedlungsbaus aus der Nachkriegszeit), jedoch auch als Folge von Zufallsentscheidungen. Die Raumbildung entsteht dabei vor allem durch die Gleichförmigkeit der Reihung und kommt vor allem in der Perspektive zum Tragen.

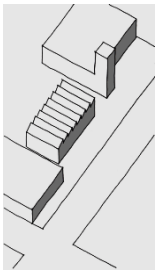


Unterbrochene Raumbegrenzungen, unterschiedlich zum Raum ausgerichtet, mässigere Raumbildung.

Die abwechselnde Stellung von Bauten zum Strassenraum tritt im Bereich von weniger straff organisierten Bebauungsstrukturen auf, ist aber durchaus zu wirksamen Raumbildungen in der Lage.

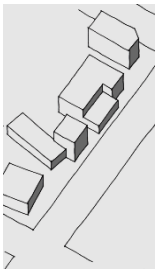
Ein sich unterschiedlich zum Strassenraum verhaltendes Bebauungsmuster kann trotz mässiger Raumbildung einen prägnanten räumlichen Charakter bewirken. Die Transformation vorhandener, diffuser Begrenzungen zu in diesem Sinne raumbildenden Fronten ist im Bereich der stadt- und quartierprägenden Strassen anzustreben.





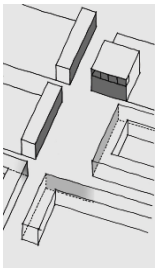
Durch industrielle Bauten gebildete Raumbegrenzungen, tendenziell kontinuierlicher Verlauf.

Vorwiegend in Industriegebieten bestehen unterschiedliche, aber meist gross dimensionierte Bauten, welche insbesondere bei repräsentativeren industriellen Bauten eine starke Raumbildung bewirken.



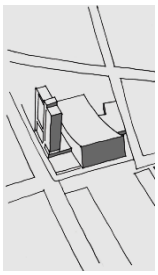
Durch industrielle Bauten gebildete Raumbegrenzungen, unregelmässiger Verlauf.

Durch ihre funktionell bedingte Unterschiedlichkeit eines Teils der industriellen Bauten ist eine unregelmässige, aber ortstypische und funktionell geprägte Raumbildung sozusagen „naturgegeben“.



Platzraumbildende bauliche Begrenzungen.

Für die Wahrnehmung des Stadtraums sind Plätze oder platzraumähnliche Bereiche von Bedeutung. Die Rhythmisierung des Strassenraumnetzes verstärkt dessen Lesbarkeit und Unverwechselbarkeit.



Bauten und Ensembles mit historischer, räumlicher oder funktioneller Bedeutung.

Historische Bauten, öffentliche Bauten oder Bauten mit besonderer Ausstrahlung auf den öffentlichen Raum sind Merkzeichen im Stadtgefüge und für die Lesbarkeit der Stadt von Bedeutung. Eine analoge Wirkung erzielen auch stark prägende oder emblematische Ensembles, wie z.B. die gesamte Altstadt oder die Schindlerhöfe in den Weidteilen.

Verschiedene Raumbegrenzungen

Zusätzlich zu baulichen Raumbegrenzungen wirken zuweilen andere Bestandteile des Raumgefüges auf den Strassenraum. Die entsprechenden Angaben in der Karte orientieren sich vorwiegend am Bestand, bzw. an dessen Verstärkung. Folgende Begrenzungsarten üben eine massgebliche Wirkung auf den öffentlichen Raum aus:

Durch natürliche Elemente oder Anlagen der Gartenarchitektur gebildete Raumbegrenzungen.

Durch Hecken oder Zäune abgegrenzte, oft auch begrünte Vorgärten üben eine starke Wirkung auf den Strassenraumcharakter aus, was sie zu signifikanten Bestandteilen des stadträumlichen Vokabulars macht. Ebenfalls bauliche Nebenanlagen, Mauern, Gartenarchitekturen oder dergleichen bewirken zuweilen eine prägnante und auch ortspezifische Raumbildung. Insbesondere in Hanggebieten sind diese oft weit stärker für den Strassenraumcharakter massgebend, als die rückliegenden Bauten.

Durch heterogene Bau- und Grünstrukturen gebildete Raumbegrenzungen.

Vor allem in den zahlreichen Einzelhausgebieten entstehen Raumbegrenzungen durch ein Zusammenwirken von Gartenabgrenzungen, Vegetation und Bauten.

Auf den Strassenraum einwirkende private Grünflächen. Grössere Vorgärten oder weitere, direkt anliegende private Grünflächen wirken durch ihre Dimension, Homogenität und Bepflanzung auf den Strassenraum ein.

Auf den Strassenraum einwirkende private Freiflächen mit Mehrfachfunktion. Siedlungskonzepte aus den 1960-er oder 1970-er Jahren operieren oft mit fliessenden Aussenräumen mit unterschiedlicher Bezugnahme zum öffentlichen Strassenraum. Ihr vielschichtiger räumlicher Ausdruck ist die Folge ihrer Mehrfachnutzung als Zugangsbereiche zu den Bauten mit Stellflächen für Velos und Autos oder Entsorgungsflächen und dergleichen.

.

B 3 Illustrationsplan „Bauliche Struktur"

B 3.1 Stossrichtung

Form und Zweck

Der Illustrationsplan „Bauliche Struktur" bezweckt auf bestehende städtebauliche Bezugselemente hinzuweisen sowie, im Sinne von Anregungen oder Impulsen, städtebauliche Optionen aufzuzeigen. Er versteht sich als Grundlage für die weitere und vertiefte Entwicklung städtebaulicher Konzepte. Zwecks grafischer Vermittlung bedient sich die Übersicht einer Darstellungsform, welche an tradierte bauliche Strukturen und Muster erinnert. Dabei bemüht sich der Illustrationsplan um eine bildhafte Aussagekraft, ohne den Anspruch zu erheben, konkrete Bebauungsvorschläge vorwegzunehmen.

Inhaltlicher Ansatz

Der Illustrationsplan „Bauliche Struktur" basiert auf einer Neubetrachtung der Typologien der Stadtbausteine (vgl. Ziffer A 2.4.1) in Zusammenfassung der Überlegungen zum Konzept bauliche Struktur (vgl. Ziffer A 6). Bei dieser Synthese geht es im Wesentlichen darum, die Verschiedenheit der Siedlungsstrukturen zueinander in Beziehung zu setzen, ohne die dem Stadtgefüge eigenen Charakteristiken zu nivellieren. Dies bedingt eine gegenüber der Analyse im Sinne folgender Grundsätze veränderte Sichtweise auf den Stadtaufbau:

- Definiert wird eine Reihe von Typologien, welche aufgrund ihrer prägenden Wirkung als grundlegend für den Stadtaufbau betrachtet werden.
- Die grundlegenden Typologien werden als Leittypologien betrachtet, nach denen sich weniger prägende, jedoch in ihrer Struktur ihnen verwandte Stadtbausteine ausrichten.
- Stadtbausteine mit disparaten Strukturen, für welche in der Vielfalt ihrer Bau- und Nutzungsformen eine Chance gesehen wird, erhalten aufgrund ihres Potenzials für zusätzliche Entwicklungen eine neue, eigenständige und durchaus positiv zu deutende Stellung im Stadtgefüge.

In einem ersten Schritt werden somit die Typologien bereinigt und kartografisch dargestellt (vgl. Ziffer B 3.3.1 und Abbildung Netztypologien). Im eigentlichen Illustrationsplan „Bauliche Struktur" werden diese vereinfacht wiedergegeben und durch die Darstellung baulicher Muster ergänzt.

B 3.2 Erläuterungen zu den Planinhalten

B 3.3.1 Siedlungstypologien

Typologien Stadtbausteine

Die Neubetrachtung der unterschiedlichen Stadtbausteine basiert auf dem Konzept bauliche Struktur (vgl. Ziffer A 6) und geht davon aus, dass die historischen Siedlungskerne, die urbanen, kompakten Stadtblöcke sowie weitere geordnete Siedlungsteile als stabilisierende Faktoren für das Stadtgefüge wirken. Daraus leitet sich eine Neuordnung der Typologien gemäss folgenden Überlegungen ab.

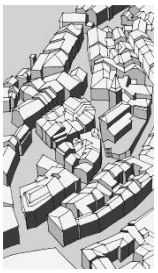
- Um auf bestehende Eigenheiten besser eingehen zu können, werden die urbanen Stadtblöcke in solche kompakter und aufgelöster, poröser Form unterteilt.
- Heterogene Siedlungsstrukturen im Umkreis der Innenstadt werden als urbane Blöcke betrachtet und ihre bauliche Verfestigung propagiert.
- Auf die exklusive Kennzeichnung der „Gartenstadtquartiere" wird verzichtet, da sowohl homogene Wohnsiedlungen, als auch homogene Einzelhausgebiete in entsprechender Form und Ausstattung ähnli-

che Qualitäten aufweisen können. Es ergeben sich neue Kategorien, die „homogenen Siedlungen mit prägendem Grünraum“ und „die homogenen Einzelhausgebiete“. Ungeordnete Einzelhausgebiete werden als solche belassen.

– Gruppenüberbauungen werden nicht mehr als eigenständige Typologie, sondern je nach Art als Siedlungen oder Einzelhausquartiere betrachtet. Es verbleiben die „volumetrisch differenzierten Gesamtüberbauungen“.
– Für die Kennzeichnung der Villengebiete wird, weil wenig aussagekräftig, der Begriff „Solitäre in parkartigem Grünraum“ verwendet.
– Die heterogenen Siedlungsbereiche in peripherer Lage werden mit dem Begriff „Konglomerate“ gekennzeichnet (im Sinne der gezielten Verfestigung oder Akzentierung).

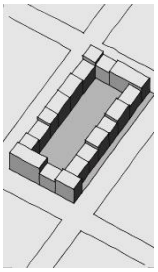
Siedlungstypologien

Aus vorstehenden Erläuterungen ergibt sich folgende Ordnung der Siedlungstypologien:



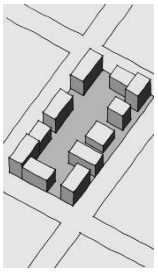
Historische Siedlungskerne.

Zusammengebaute, kleinteilige und zum Teil verschachtelte Strukturen mit denkmalpflegerischer Bedeutung.



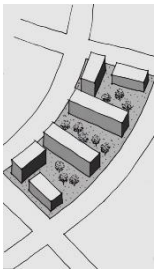
Urbaner Block, kompakt.

Zusammengebaute, kleinteilige bis grössere Einheiten bildende bauliche Konfigurationen mit hoher Dichte. Gegen den Strassenraum besteht eine weitgehend geschlossene Fassadenfront. Kennzeichnend ist die Differenzierung in Vorderseiten, die den öffentlichen Raum definieren und Rückseiten, die sich dem privaten Raum zuwenden.



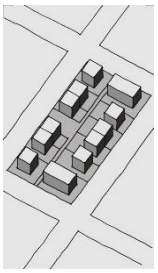
Urbaner Block, aufgelöst

Teilweise zusammengebaute, kleinteilige bis grössere Einheiten bildende bauliche Konfigurationen mit hoher Dichte. Gegen den Strassenraum besteht eine partiell aufgelöste Fassadenfront. Die sozialräumliche Differenzierung in „vorne“ und „hinten“ ist zwar der baulichen Konfiguration entsprechend variiert, aber deutlich erkennbar.



Homogene Siedlungen mit prägendem Grünraum.

In offenere Bauweise angeordnete, aufeinander Bezug nehmende Bauten mit ähnlicher Höhe. Mittlere bis gröbere Körnung (Reihenhäuser, Zeilenhäuser, Punkthäuser), ebenso mittlere bis höhere Dichte. Prägender, parkartiger Aussenraum entweder mit gemeinschaftlichem oder klar abgetrenntem individuellen Gebrauch.

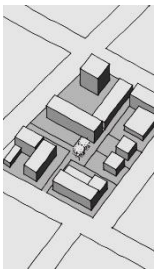


Homogene Einzelhausgebiete.

In offener Bauweise regelmässig angeordnete Strukturen mit ähnlicher Traufhöhe. Feinere bis mittlere Körnung (Einzelbauten, Reihenhäuser, kleinere Blöcke), ebenso mässige bis mittlere Dichte. Prägender, überwiegend individueller Aussenraum.

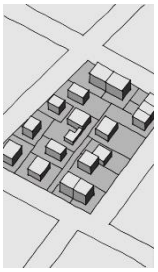
Solitäre in parkartigem Grünraum.

Locker angeordnete, einzelne Punkthäuser oder Doppelhäuser, mit ähnlichen Volumen und oft repräsentativem Äussern. Von Bäumen durchsetzter, parkartiger Aussenraum individueller Prägung.



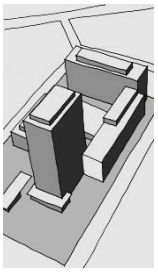
Konglomerate.

Aus unterschiedlichen Bauformen zusammengesetzte Siedlungsflächen mit stark variierender Körnung und Nutzung sowie entsprechend differenzierten Aussenräumen (Gärten, Gewerbeflächen, usw.).



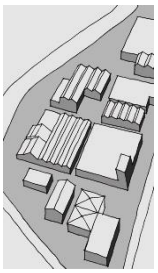
Einzelhausgebiete.

Kleinteilige, dispers angeordnete Bauten mit unterschiedlichen Formen (Einfamilienhäuser, Doppelhäuser, kleine Reihen- oder Mehrfamilienhäuser). Mässige bis mittlere Dichte. Aussenräume mit individuellem Gebrauch.



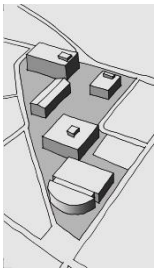
Volumetrisch differenzierte Gesamtüberbauungen.

In offener oder zusammengebauter Bauweise angeordnete, aufeinander Bezug nehmende bauliche Konfigurationen mit variierenden, grossformatigen Volumen und höherer bis hoher Dichte. Aussenraum sowohl in „fliessender“, parkartiger, als auch urbaner Form mit gemeinschaftlichem oder quasi öffentlichem Gebrauch.



Sonderbauformen.

In Form und Volumetrie sehr unterschiedliche Bauten gewerblich-industrieller Prägung.



Öffentliche Bauten und Anlagen.

In Form und Volumetrie sehr unterschiedliche Bauten öffentlicher Prägung.

Kartografische Umsetzung der Siedlungstypologien

Dier kartografische Umsetzung der Siedlungstypologien berücksichtigt neben vorstehenden Überlegungen die im Rahmen des stadträumlichen Dispositivs (vgl. Ziffer A 4.3) vertretenen Auffassungen. Dies führt zu einem Bild, welches die Konsolidierung des Stadtkörpers anstrebt, insbesondere

– durch die Arrondierung der urbanen Siedlungsmuster einerseits, der homogenen Siedlungen und Einzelhausgebiete anderseits sowie

– durch die Akzentuierung der von den innerstädtischen Gebieten ausgehenden Achsen des stadträumlichen Dispositivs (vgl. Ziffer A 4.4) mittels verdichteten Siedlungstypologien (insbesondere urbane Blöcke, Konglomerate, homogene Siedlungen), unterstützt natürlich auch durch die prägenden öffentlichen Strassenräume.

Die kartografisch umgesetzten Siedlungstypologien gehen aus der Abbildung auf nächster Seite hervor. Im Illustrationsplan „Bauliche Struktur" sind sie aus Gründen der Lesbarkeit vereinfachend dargestellt. Die Darstellung erfolgt dabei nach folgendem Schema:

Illustrationsplan „Bauliche Struktur"	Abbildung „Siedlungstypologien"
Kompakte oder annähernd kompakte bauliche Strukturen	– Historische Siedlungskerne – Geschlossener, kompakter Block – Aufgelöster Block – Konglomerate (je nach Lage) – Volumetrisch differenzierte Gesamtüberbauungen (je nach Lage)
Aufgelöste bauliche Strukturen	– Homogene Siedlungen – Homogene Einzelhausbebauungen – Solitäre – Konglomerate (je nach Lage) – Einzelhausgebiete – Volumetrisch differenzierte Gesamtüberbauungen (je nach Lage)
Industrielle, grossformatige bauliche Strukturen	– Sonderbauformen (nur im Bözingenfeld)
Öffentliche Bauten und Anlagen	– Bebaute Teile der öffentlichen Anlagen

B 3.3.2 Baustrukturen

Ansatz

Im Interesse grösserer Anschaulichkeit werden im Illustrationsplan „Bauliche Struktur" die (vereinfachten) Siedlungstypologien mit Baustrukturen überlagert. Die vorhandenen Bebauungsmuster werden dabei in einer geschärften (oder idealisierten) Form wiedergegeben. Neue oder transformierte Bereiche werden durch optionale, typisierte bauliche Konfigurationen dargestellt, wobei in entsprechenden Fällen auf vorhandene Planungen und Projekte zurückgegriffen wird. Wie bei der Neuinterpretation der Siedlungstypologien wird dieser Arbeitsprozess vom Bestreben geleitet, ein bereinigtes und geklärtes Stadtgefüge abzubilden.

Die Darstellung der stadt- und quartierprägenden Baustrukturen bemüht sich um einen möglichst bildhaften Ausdruck, weshalb sie örtlich plausibel erscheinende Formen abbildet. Die Baustrukturen in Stellung, Form und Körnung sollen direkt ablesbar sein und nicht mit abstrakten Begriffen– wie z.B. Hof, Kamm, Reihung, Punkt, usw. – übersetzt werden. Vor allem in diesem Zusammenhang – es sei hier wiederholt – sind subjektive Präferenzen und Eingebungen nicht auszuschliessen. Die beabsichtigte Herauskristallisierung und Fortschreibung der „inneren Logik" der vorhandenen Struktur ist nicht frei von persönlichen Auffassungen.

Kartografische Darstellung der Baustrukturen

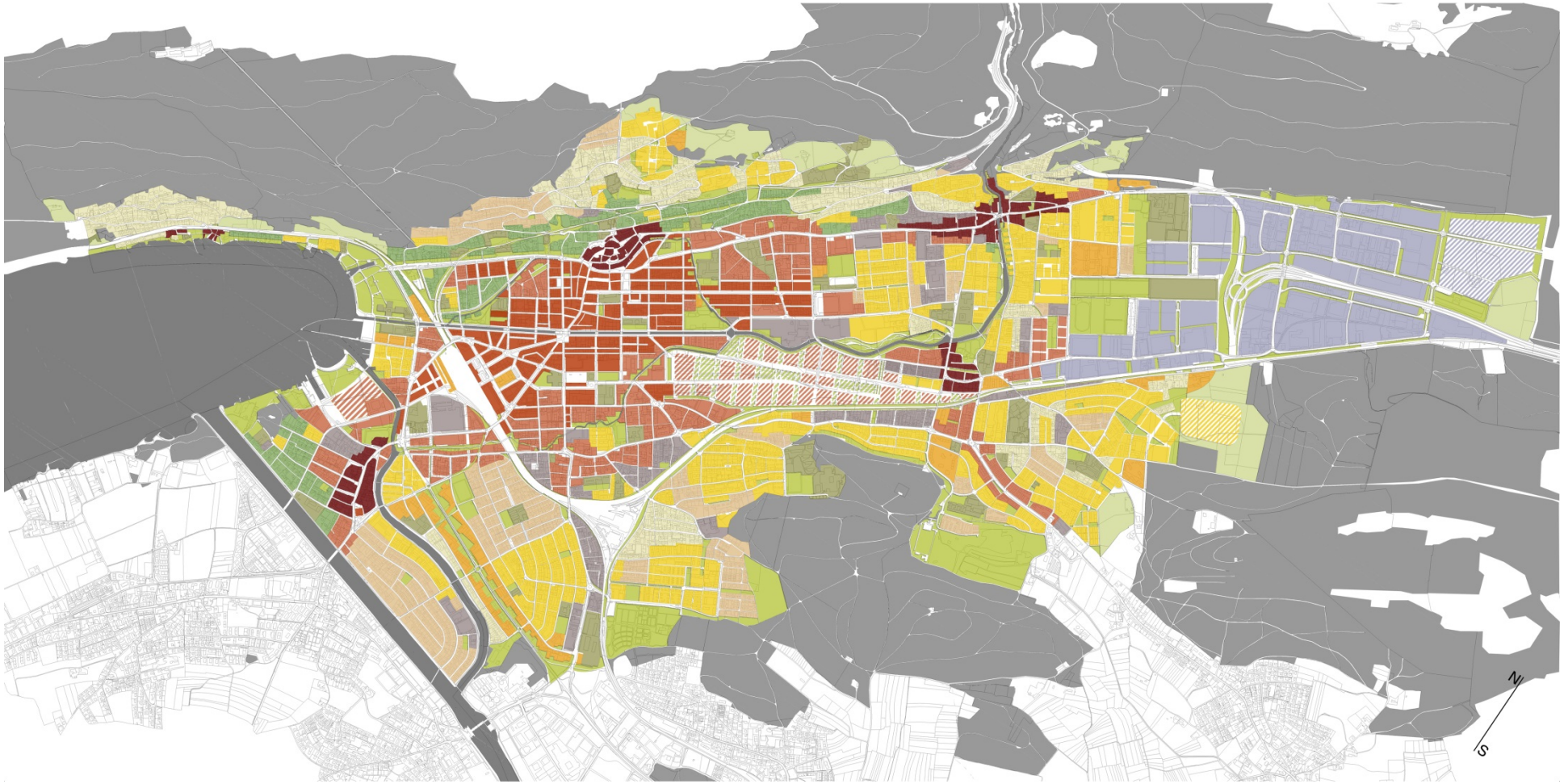
Der Illustrationsplan „Bauliche Struktur" unterscheidet die Bebauungsmuster nach ihrem Stellenwert im Gesamtzusammenhang. Vorgenommen wird folgende Differenzierung:

– *Den stadt- und quartierstrukturierenden Strassenraum prägende Baustrukturen.* Hervorgehoben werden die das primäre Netz (vgl. dazu Illustrationsplan „Öffentlicher Raum") unmittelbar einfassenden Baustrukturen.

Siedlungstypologien

- Historische Siedlungskerne
- Urbane Blöcke, kompakt
- Urbane Blöcke, aufgelöst
- Homogene Siedlungen mit prägendem Grünraum
- Homogene Einzelhausgebiete
- Solitäre in parkartigem Grünraum
- Konglomerate
- Einzelhausgebiete
- Volumetrisch differenzierte Gesamtüberbauungen
- Sonderbauformen
- Öffentliche Bauten und Anlagen
- Siedlungsbezogene Grünräume
- Natur- und Landwirtschaftsräume
- Langfristige Entwicklungsgebiete, optionales Dispositiv (Farbe gem. vorstehenden Typologien)

0 200 400 1'000 m



- *Den stadt- und quartierprägendem Strassenraum prägende industrielle Baustrukturen.* Dargestellt werden Bauten mit Formen industriellen Ursprungs, unabhängig ihrer heutigen Nutzung.
- *Markante Baustrukturen (historische Bausubstanz, funktionell bedeutende Bauten, örtlich prägende Bauten, Hochhäuser).* Aufgrund ihrer besonderen Präsenz im Stadtgefüge werden markante Baustrukturen grafisch hervorgehoben.
- *Quartierprägende Baustrukturen.* Dargestellt werden durch ihre Homogenität oder ihre typische Charakteristik die Quartiere besonders prägende Baustrukturen.
- *Übrige Baustrukturen.* In Bezug auf Lage und Quartierprägung weniger wichtige Baustrukturen.

Zwischen Bestand und Neu (im Illustrationsplan als „Option" bezeichnet) wird nur unterschieden, wenn im Interesse grösserer räumlichen Konsistenz eine Transformation des vorhandenen Gefüges abgeleitet wird. Ebenfalls hervorgehoben werden grössere Transformations- oder Neubaubereiche, die per se Einfluss auf die räumliche Struktur haben.

Demgegenüber werden Differenzen zum realen Bestand grafisch nicht hervorgehoben, wenn sie als Grundform oder Fortschreibung der vorhandenen Siedlungsstruktur zu verstehen sind. Dies ergibt sich aus der Absicht, ein Bild der Stadt zu zeichnen, das sich an einer auf ihren Ursprung zurückgeführten (idealtypischen) Grundstruktur orientiert.

B 3.3.3 Weitere Planinhalte

Grünräume

Dargestellt sind die Grünräume mit siedlungsstrukturierender oder siedlungsbezogener Wirkung wie Parkanlagen, Spielplätze, Sportflächen, Promenaden und dergleichen. Die gekennzeichneten Flächen sind vor allem öffentlicher Art. Enthalten sind jedoch auch private oder halböffentliche Flächen mit prägender Wirkung.

Teil C: Ausblick und Anmerkungen zu ausgewählten Themen

C 1 Zur Verwendung der städtebaulichen Übersicht

Die hier vorgelegten Grundlagen zur räumlichen Stadtentwicklung entstanden ohne präzise Vorstellung über eine Verwendung im Rahmen der stadtplanerischen Tätigkeit. Trotzdem besteht natürlich der Anspruch auf einen diesbezüglichen Nutzen. Dazu sind folgende Vorbedingungen zu erfüllen.

Eine erste Vorbedingung ist die Sicherstellung einer Fortschreibung, d.h. von periodischen Nachführungen städtebaulicher Entscheide oder genehmigter Projekte. Die Entwicklung wird zu anderen städtebaulichen Dispositionen führen, als sie in den Illustrationsplänen enthalten sind. Sollen die Übersichten ihre Tauglichkeit als vergleichende Grundlagen bewahren, müssen sie laufend aktualisiert werden.

Das Vorhandensein weiterer stadtplanerischer Grundlagen stellt eine zweite Voraussetzung dar. Auf die thematische Beschränkung der vorliegenden städtebaulichen Grundlagen wurde bereits hingewiesen. Eine umfassende Basis für die Beurteilung von Veränderungen im Stadtgefüge bedarf der substanziellen Ergänzung durch analoge Überlegungen in zusätzlichen Fachbereichen. Insbesondere Arbeiten zu Mobilität, Stadtökologie, Grünplanung oder zur wirtschaftlichen Stadtentwicklung sind der städtebaulichen Übersicht beiseite zu stellen. Als aktuelle Grundlage ist in diesem Zusammenhang die Mobilitätsstrategie 2018 – 2040 zu nennen.

C 2 Betrachtungen zu ausgewählten Themen

C 2.1 Verdichtung

Zur Thematik

Siedlungsverdichtung ist einer der Kerngrundsätze der nationalen und kantonalen Planungsstrategie. Konsequenterweise verfolgt auch die regionale Planung diese Stossrichtung. Schliesslich liegt es auch im Interesse des Agglomerationskerns, mit dem Territorium sorgsam umzugehen, sowohl aus ökologischen, ökonomischen, gesellschaftlichen und städtebaulichen Gründen. Da abgesehen von den potenziellen Industriereserven im östlichen Teil des Bözingenfeldes nur im Bischofkänel Siedlungserweiterungen in Betracht gezogen werden können, bestehen auch nur begrenzte Alternativen um den zusätzlichen Nutzflächenbedarf abdecken zu können. Die Frage ist demnach, wo und wie Siedlungsverdichtung möglich und sinnvoll ist. Neben allgemein planerischen Regeln und Vorgaben interessieren im Rahmen vorliegender Arbeit siedlungstypologisch begründete Präferenzen für Verdichtungen.

Generelle Einschätzung

Für massivere Verdichtungen weniger geeignet sind Quartiere oder Quartierteile, welche über sensible Siedlungsstrukturen und beschränkte Verkehrskapazitäten verfügen. Dies trifft für die Hanggebiete des Juras, das Lindenquartier, das Mösli oder Mühlefeld-Nord zu. Die engere Innenstadt ist bereits dicht bebaut, dürfte aber trotzdem ein – allerdings begrenztes – Verdichtungspotenzial enthalten. Grössere Verdichtungspotenziale sind in den Gebieten um die engere Innenstadt sowie in den Quartieren Champagne, Bözingen, Mett und Madretsch vorhanden. Zur Präzisierung dieser Einschätzung werden in den folgenden Abschnitten gebietsweise die Verdichtungspotenziale in Zusammenhang mit den Siedlungstypologien beleuchtet und entsprechende Eignungen identifiziert.

Historische Siedlungskerne

Aufgrund ihrer Bedeutung für das Ortsbild und ihres denkmalpflegerischen Wertes und der vorhandenen dichten Bebauung liegen die Verdichtungspotenziale eher im qualitativen, denn im quantitativen Bereich.

Wohl sind strukturgerechte Gebäudeerweiterungen nicht auszuschliessen, wichtiger ist jedoch die Stärkung des Quartierlebens durch die vielfältige Nutzung der vorhandenen Volumen.

Urbane Blöcke, kompakt (engere Innenstadt)

Für die Verdichtung der engeren Innenstadt mit ihren kompakten Baustrukturen sind aus Gründen der Nutzungs- und Gestaltungsvielfalt kleinteilige, spezifisch auf die örtlichen Bedingungen abgestimmte Massnahmen zu bevorzugen. Anzunehmen ist, dass diese gegenüber flächigen Verdichtungen ohnehin der vorwiegend kleinteiligen Grundeigentumsstruktur entsprechen. Hinzuweisen ist auch auf die beschränkten Möglichkeiten zur Erbringung des Folgebedarfes (Bedarf an Aussenraum, Parkierung).

Als Massnahmen denkbar sind etwa Realisierungen von zusätzlichen Volumen bei ungenutzten Gabarits oder die Intensivierung von Dachnutzungen. Massivere Zunahmen der Bauvolumen bergen das Risiko von Massstabsveränderungen, welche zumindest sehr sorgfältig zu beurteilen wären. Das Interesse an der baulichen Homogenität der Innenstadt rät jedenfalls zur Zurückhaltung gegenüber Massstabsveränderungen. Aus dieser Haltung und Einschätzung heraus, ergibt sich die Erwartung eines beschränkten Verdichtungspotenzials. Angesichts der punktuell wahrnehmbaren Leerstände der Erdgeschossnutzungen liegt auch eine Wiederbelebung vorhandener Bauvolumen eher im Vordergrund.

Urbane Blöcke, aufgelöst (innenstadtnahe Quartiere)

In den Quartieren um die engere Innenstadt mit ihren tendenziell aufgelösten Blockstrukturen liegt eine Verdichtung durchaus im Interesse der Stärkung der gebietsspezifischen Charakteristiken. Im Hinblick auf die anzustrebende Konsolidierung der Quartiere sind Verdichtungen an der quartiereigenen Massstäblichkeit (insbesondere Bauhöhe, Körnigkeit der Strukturen) auszurichten. Aus denselben Gründen wie für die engere Innenstadt angeführt, liegen dabei kleinteilige, örtlich angepasste Massnahmen, wie Gebäudeaufstockungen, Lückenfüllungen, eingepasste Gebäudeerweiterungen oder strukturgerechte Ersatzbauten im Vordergrund. Aufgrund der bestehenden vorhandenen räumlichen Spielräume dürfte sich daraus ein beachtliches Potenzial ergeben.

Urbane Blöcke, aufgelöst (verschiedene Quartiere)

Die zwecks Stärkung des gesamtstädtischen Siedlungszusammenhaltes angestrebten Akzentuierungen entlang von Hauptachsen (Bözingenstrasse, Gottstattstrasse, Orpundstrasse, Längfeldweg) legen Transformationen nahe, welche aus städtebaulichen und ökonomischen Gründen nur in verdichteter Form sinnvoll sind. Die daraus folgenden Möglichkeiten zur Realisierung von kompakten baulichen Formen ergeben ein erhebliches Verdichtungspotenzial.

Homogene Siedlungen (Mühlefeld-Süd, Mett, Bözingen, Champagne)

Die homogenen Siedlungen sind durch gleichmässige Gebäudehöhen, aufeinander bezogene Gebäudestellungen und durchlaufende Grünräume charakterisiert. Angesichts zum Teil mässiger Dichten und erneuerungsbedürftiger Wohnangebote spricht nichts gegen Verdichtungen in Form von baulichen Erweiterungen oder Ersatzbauten. Die Bewahrung der Homogenität der Siedlungen und der Durchgrünung dient dabei der Erhaltung und Stärkung des quartierspezifischen Siedlungsgefüges.

Homogene Siedlungen und Einzelhausgebiete (Vingelz, Rebberg, Linde, Mösli, Mühlefeld-Nord)

Die Siedlungsstruktur der Quartiere mit beschränkter Erschliessungskapazität setzt sich vorwiegend aus Einzelhausbebauungen und Siedlungen mittlerer Dichte zusammen, ergänzt durch eine ausgesprochene Durchgrünung. Quartierspezifische Formen der Verdichtungen sind deshalb mehrheitlich punktueller Art oder bestehen in moderaten Transformationen einzelner Kleinsiedlungen. Aufgrund des kleinteiligen und privat geprägten Grundeigentums dürften Verdichtungen zu einem grösseren Teil zur Abdeckung individueller Bedürfnisse realisiert werden und somit eher

zu einer baulichen als zu einer funktionellen oder demografischen Verdichtung beitragen. Begründen lässt sich eine zurückhaltende Verdichtungsstrategie zudem durch das beschränkte Belastungsvermögen des Strassennetzes und das durchschnittliche Erschliessungsangebot des öffentlichen Verkehrs.

Solitäre in parkartigem Grünraum (Jurahangfuss, Pasquart, Vingelz Seeufer, vereinzelte Gebiete)

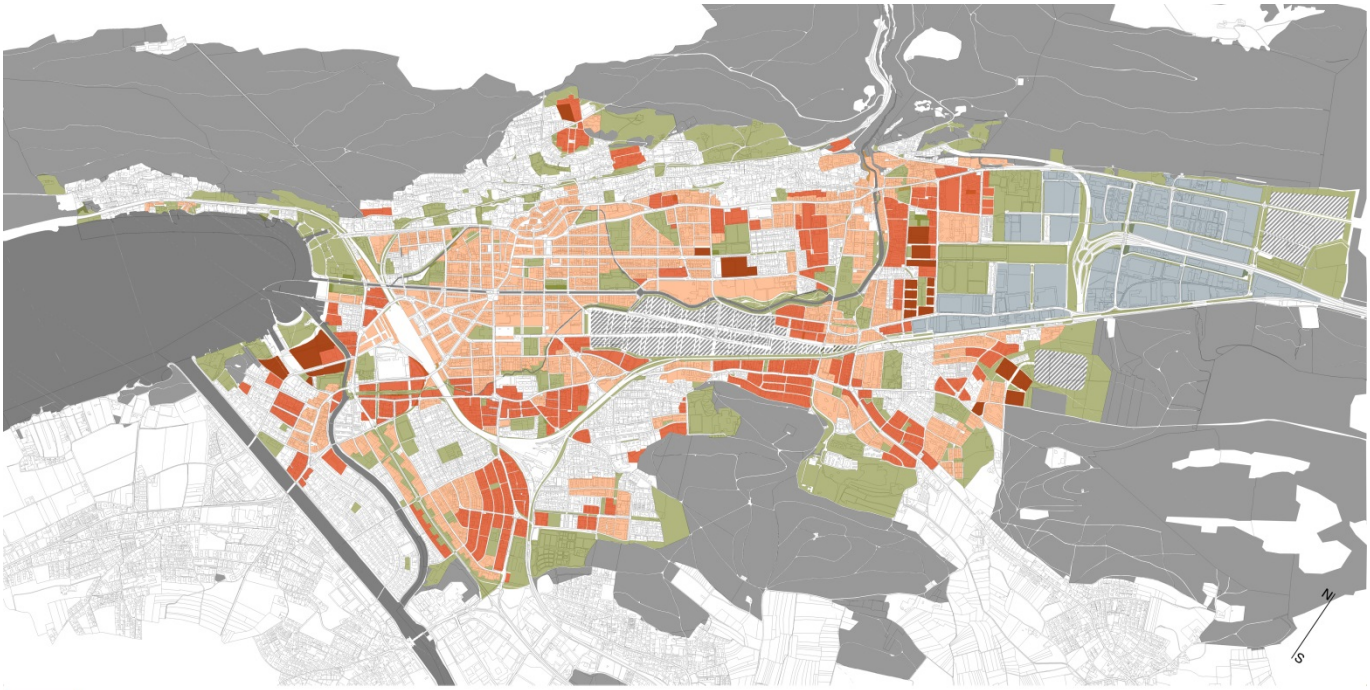
Die mit Einzelbauten durchsetzten parkartigen Gebiete eignen sich per Definition nur für beschränkte Verdichtungen. Massstab ist dabei das ausgewogene Verhältnis zwischen Grünraum, bzw. Vegetation, Gebäudevolumen und Erschliessungsflächen. Dabei führen quartierspezifische Merkmale (insbesondere Körnigkeit der Baustruktur und Erschliessungsmöglichkeiten) zwar zu unterschiedlichen Potenzialen, insgesamt ist den angesprochenen Gebieten hinsichtlich Verdichtungen keine grössere Bedeutung zuzuschreiben.

Konglomerate (verschiedene Gebiete)

Die unterschiedlich zusammengesetzten Siedlungsbereiche enthalten aufgrund ihrer Bestimmung als vielfältige und entwicklungsfähige Gebiete mit Verträglichkeit für unkonventionelle Bau- und Nutzungsformen grundsätzlich ein höheres Verdichtungspotenzial. Dieses ist allerdings gebietsweise auszuloten und kann unterschiedlich hoch ausfallen. Dessen ungeachtet sind Verdichtungen in vielen Fällen geeignet, städtebaulich zweckmässige Transformationen und Weiterentwicklungen zu bewirken.

Volumetrisch differenzierte Gruppenüberbauungen (verschiedene Gebiete)

Volumetrisch differenzierte Gesamtüberbauungen weisen bereits höhere Dichten auf. Abgesehen von einer Ausnahme (Weidteile / Mühlfeld-Süd, wo eine Ausweitung dieses Siedlungsmusters aufgezeigt wird) sind nur in einzelnen Fällen Verdichtungen denkbar, weniger jedoch im Interesse der Verdichtung selber, sondern zwecks Ergänzung des baulichen oder sozialen Angebotes.



Gebiete mit höherer Dichte, Bestand
Grün- und Freiräume, öffentliche Bauten und Anlagen
Sonderbauformen (Verdichtungseignung nicht bestimmbar)
Option Siedlungsreserven
Gebiete mit siedlungstypologisch begründeter Eignung für Verdichtungen
Neubaugebiete

Siedlungstypologisch begründete Eignung für Verdichtungen

Sonderbauformen (Bözingenfeld)

Sonderbauformen sind in hohem Masse funktionell bedingt, womit auch ihr Verdichtungspotenzial von der jeweiligen Zweckbestimmung bestimmt ist. In diesem Sinne besteht kaum ein Zusammenhang zwischen Typus und Verdichtungsmöglichkeit. Unabhängig davon werden seitens der Öffentlichkeit bei der Vergabe von Baurechten Mindestanforderungen an eine rationelle Bodennutzung gestellt.

Zusammenfassung

In der Übersicht zeigen sich siedlungstypologisch begründete Eignungen für Verdichtungen in den „urbanen Blöcken, aufgelöst", den „homogenen Siedlungen" und den „Konglomeraten". In Berücksichtigung der Gebiete mit bereits bestehender höherer Dichte und der –in diesem Zusammenhang nicht qualifizierten – Gebiete mit Sonderbauformen und der optionalen Siedlungsreserven ergeben sich somit insbesondere in den Quartieren Mett, Bözingen, Madretsch, Mühlefeld und Gurnigelquartier Schwerpunkte für Verdichtungseignungen und Neubaugebiete.

C 2.2 Autobahnumfahrung A5

Aufgrund der heutigen Entscheidungslage ist davon auszugehen, dass die ursprünglich vorgesehene Lösung für die Schliessung der Netzlücke im Autobahnnetz entlang des Seeufers nicht mehr in Frage kommt. Im Vordergrund steht offenbar ein Juratunnel [1]). Dessen Form wird Gegenstand künftiger Abklärungen sein. Die vorliegende Arbeit tritt deshalb auf mögliche Auswirkungen eines solchen Bauwerkes nicht ein.

C 2.3 Zur Qualitätsförderung

Qualitätsförderung im Bereich der räumlichen Stadtentwicklung erfolgt in den weitaus meisten Fällen durch die Kontrolle und Beeinflussung von Vorhaben im Baubewilligungsverfahren. Bei Vorliegen besonderer Aufgabenstellungen stellen qualitätsfördernde Verfahren, wie Wettbewerbe und dgl. sinnvolle Instrumente für die Gewährleistung einer positiven Stadtentwicklung dar.

Die Bemühungen um das Erreichen von Qualität bei einzelnen Bauvorhaben ist Sache der Baubewilligungsbehörde und führt in vorliegendem Zusammenhang auch nicht zu weiteren Fragen. Demgegenüber stösst die Durchführung qualitätsfördernder Verfahren in der Praxis auf Hindernisse, welche deren Einsatz einschränken. Einerseits ist die Anwendung von Wettbewerben und dergleichen von der Kooperation der Bauwilligen oder zufälligen Konstellationen, etwa wenn die Bauabsichten Anpassungen planungsrechtlicher Vorschriften bedingen, abhängig. Anderseits stellt der finanzielle und personelle Aufwand eine hohe Hürde dar, insbesondere wenn sie, was ja an sich richtig ist, gemäss den Normen der Fachverbände ausgestaltet werden.

Die Durchsetzbarkeit qualitätsfördender Verfahren ist grundsätzlich mit juristischen Unsicherheiten behaftet und lässt sich hier nicht erörtern. Dagegen berechtigt der meist hohe Aufwand die Art und Weise der Verfahren mit dem Ziel einer differenzierten Anwendung zu überdenken.

Entwicklung eines Leitfadens für die Durchführung qualitätsfördernder Verfahren

Die Form von qualitätsfördernden Verfahren ist einzig durch die Normen des SIA zum Wettbewerbswesen geregelt. Für eine Teil der potenziellen Anwendungsfälle sind jedoch niederschwelligere Verfahren durchaus in Betracht zu ziehen. Es besteht jedoch keine konsolidierte Haltung darüber, welcher Art solche Vorgehensweisen sein könnten. Die Entwicklung von Grundsätzen, Kriterien, Organisationsformen und dergleichen

---

[1]) vgl. Medienmittteilung Bau- und Verkehrsdirektion Kanton Bern, 17. Dezember 2020

drängt sich deshalb auf. Als Diskussionsgrundlage für ein solches Unterfangen werden nachfolgend die aus städtebaulicher Sicht wesentlichen Themen umrissen.

Wesentliche Themen der städtebaulichen Planung

Für die Festlegung stufengerechter städtebaulicher Rahmenbedingungen wird die Bearbeitung folgender Themen als unabdingbar erkannt:

a) Städtebauliche Konfiguration. Die städtebauliche Konfiguration, also die dreidimensionale Anlage der Bauten und Freiräume zeigt insbesondere die Ausformung und Begrenzung des öffentlichen Raumes sowie der Verlauf der Höhenlinie als städtebaulich grundlegende Merkmale auf. Dadurch lässt sich die städtebauliche Bezugnahme zum vorhandenen Quartier beurteilen. Ebenso wird das „vorne" und „hinten" des baulichen Gefüges geklärt, also die sozialräumliche Differenzierung zwischen öffentlichen und privaten Räumen.

b) Verhältnis zum öffentlichen Raum. Die Art und Weise, wie sich Bauten und Freiräume gegenüber dem öffentlichen Raum verhalten, wird als prägend für die zu erzielende Atmosphäre erkannt. Die Ausgestaltung des Übergangs zwischen Öffentlichkeit und Privatheit muss beurteilt werden können. Für die städtebauliche Beurteilung entscheidend sind dabei insbesondere strukturelle Themen, wie die Orientierung der Hauseingänge, das allfällige Vorhandensein von Übergangszonen (Vorgärten) und ihre räumliche Beschaffenheit sowie Nutzung und Dimensionierung der Erdgeschosse.

c) Strassenfronten. Die Fassade gegen Strasse oder Platz vermittelt zwischen öffentlichen Raum und privatem Haus. Sie prägt den Charakter der Strassen und Plätze und bildet das Gebäude gegenüber der Öffentlichkeit gewissermassen ab. Es ist deshalb von Belang, welchen Verlauf, welche Struktur und Materialität, welche Gliederung, welche räumliche Tiefe oder welches Verhältnis von offen und geschlossen sie aufweisen. Allerdings sind für die Phase der städtebaulichen Planung diese Elemente nur in groben Zügen darzulegen.

d) Zugänglichkeit und Durchwegung. Anlage, Status und Funktion der Erschliessung eines Gevierts bestimmen in Ergänzung zur baulichen Konfiguration über die sozialräumliche Differenzierung der Bebauungen und sind deshalb für die städtebauliche Beurteilung von Belang.

e) Freiräume privat/gemeinschaftlich. Nutzung und Gestaltung der nichtöffentlichen Freiräume bestimmen in hohem Masse die räumliche Atmosphäre und somit auch die Abstimmung mit dem Umfeld, selbst dann wenn sie nicht direkt zum öffentlichen Raum in Bezug stehen.

f) Parkierung. Als wegen ihrer oft belastenden Auswirkungen folgenreichste Nebenanlage von Bebauungen ist die Kenntnis von Anlage und Dimensionierung der Parkierung für die Beurteilung der räumlichen und funktionalen Auswirkungen von Bedeutung.

g) Allgemeine Anforderungen. In Beachtung der auf die städtebauliche Planung folgenden weiteren Verfahrens- und Projektierungsschritte kann auf die Bearbeitung von Feinstrukturen, der inneren Grundrissausbildungen und der weiteren architektonischen Gestaltung verzichtet werden. Auch die Dachform ist nicht in jedem Falle relevant. Auch hinsichtlich Genauigkeit der vorzulegenden Pläne und allenfalls Modelle genügen geringere Ansprüche.

Abschliessende Bemerkungen

Mit den vorstehenden Bemerkungen soll die Durchführung der bekannten, im Einklang mit den Anforderungen der Fachverbände stehenden Verfahren in keiner Weise in Frage gestellt werden. Vielmehr sollen damit ergänzende Möglichkeiten für den Fall eines Verzichts auf ein SIA-konformes Verfahren zur Diskussion gestellt werden.

C 2.4 Denkmalpflege und Verdichtung

Anmerkungen zu den denkmalpflegerischen Grundlagen

Die Anwendung der denkmalpflegerischen Grundlagen in der stadtplanerischen Praxis wird nicht von divergierenden Zielsetzungen verschont. Städtebauliche Interessen oder Verdichtungsbestrebungen laufen mitunter Erhaltungsanliegen zuwider. Wichtig ist in jedem Fall eine sorgfältige Analyse der baukulturellen Gegebenheiten oder Interessen in Abwägung etwa zu Erneuerungs- oder Umstrukturierungsanliegen.

Eine vertiefte Erörterung der Frage ist innerhalb der vorliegend behandelten Thematik nicht beabsichtigt und fachlich auch nicht möglich. Aufgrund der gebotenen Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen soll jedoch eine Gegenüberstellung denkmalpflegerischer Grundlagen und Verdichtungspotenzialen Aufschlüsse über allfällige divergierende Interessen geben.

Vergleich Schutz und Verdichtung

Die unter Ziffer C 2.1 gemachten Überlegungen stellen einen Zusammenhang zwischen den potenziellen Verdichtungsgebieten und den siedlungstypologischen Eignungen und städtebaulich wirksamen Akzentuierungen her. Aus der Konfrontation mit den denkmalpflegerischen Vorgaben ergeben sich mögliche Konfliktstellen. Die Resultate des Vergleichs können folgendermassen zusammengefasst werden:

- Zwischen erhaltenswerten Bauten und möglichen Transformationen im Interesse der Verdichtung ergeben sich nur vereinzelt potenzielle Problembereiche (Zeughaus Bözingenstrasse, Entwicklungsgebiet Jakobstrasse). Lösungen sind in einer Interessenabwägung zu suchen, welche auch die konzeptionelle Substanz einer Transformation gegenüber dem Erhaltungsziel berücksichtigt.
- Zwischen den „Gebieten“ und „Baugruppen“ mit Ziel der Substanzerhaltung nach ISOS und möglichen Verdichtungsgebieten sind potenzielle Konflikte häufiger. Insbesondere im Bereich der Siedlungen (Mett-Geyisried, Mösli, Linde) überdecken sich das Ziel der Substanzerhaltung und die Möglichkeit von Akzentuierungen und Verdich-

Schutzziele ISOS und Verdichtung

tungen. Insbesondere im Bereich entlang der Orpundstrasse sind einem Schutzgedanken die gesamtstädtisch bedeutsamen Überlegungen zu Verdichtung und städtebaulicher Kohärenz gegenüberzustellen.

– Den Umgebungszonen nach ISOS mit dem Erhaltungsziel a (Erhalten der Beschaffenheit als Kulturland oder Freifläche) stehen nach der erfolgten Bebauung des Renfer-Areals, des Gebietes zwischen Stämpfli-Strasse und Schüss nur noch im Bereich Gurzelen Entwicklungsabsichten gegenüber. Hier dürfte sich aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstandes und der bisherigen Praxis kein Konflikt ergeben.

C 2.5 Strukturierender Grünbestand

Der aufgrund der thematischen Begrenzung vorliegender Studie geübte Verzicht auf die Bearbeitung landschaftsplanerischer, landschaftsgestalterischer und naturräumlicher Belange bedeutet nicht die Vernachlässigung der Bedeutung des Grünbestandes für das räumliche Gefüge. Im Rahmen der konzeptionellen Überlegungen und der Umsetzung in die Illustrationspläne wurde denn auch eine Stärkung der Konsistenz des Grünbestandes angestrebt. Allerdings bedarf die sich aus den Überlegungen zum Stadtraum ergebende Zusammensetzung der Grünstrukturen der Weiterentwicklung aus Sicht weiterer Sachbereiche, wie Natur, Klima, Artenvielfalt, sozialer oder funktioneller Gebrauch.

Um den aus städtebaulicher Sicht erkannten Grünbestand sichtbar zu machen, werden im Folgenden dessen einzelne Schichten kurz dargelegt.

Räumlich strukturierende Grün- und Landschaftsräume (öffentlich und privat)

Die räumlich strukturierenden Grün- und Landschaftsräume bilden ein Geflecht mit Schwerpunkten im Anschluss an Wälder und Gewässer. Im eigentlichen Siedlungsgebiet ist die räumliche Kontinuität schwächer ausgeprägt. Umso mehr erhalten private Grünräume eine Bedeutung, indem sie mithelfen, Lücken zu schliessen.

Strukturierende Bäume

Wesentlicher Faktor zur räumlichen Gliederung des Siedlungsgebietes durch Grünsubstanz sind die Baumpflanzungen, insbesondere die öffentlichen Strassenraumbepflanzungen. Neben ihrer örtlichen Wirkung für Lesbarkeit und Aufenthaltsqualität sorgen sie für die Verknüpfung der Grünräume.

Siedlungsgebiete mit räumlich wirksamem Grünanteil

Als weiteres Element der räumlichen Strukturierung sind die Siedlungsgebiete mit einer wirksamen Durchgrünung von Belang. Es handelt sich um Quartiere mit aufgelösten Siedlungstypologien und einem zu gewährleistenden höheren Grünanteil.

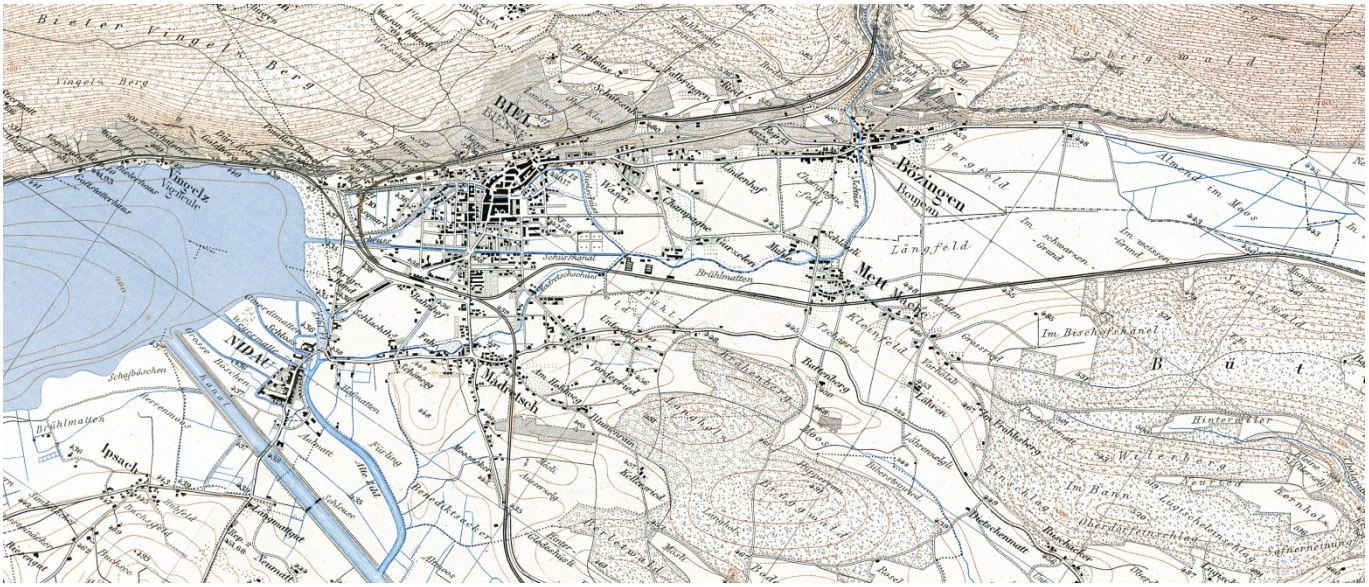
Übersicht „Strukturierender Grünbestand“

In der Übersicht wird deutlich, welchen Stellenwert der Beitrag des privaten Grünbestandes für die räumliche Gliederung und ökologische Vernetzung im Stadtgebiet hat. Insbesondere die durchgrünten Quartiere mit räumlich wirksamem Grünanteil spielen eine wesentliche Rolle. Die Erhaltung und Förderung dieser Form des Grünraumes ist deshalb wichtiges Element der räumlichen Planung.

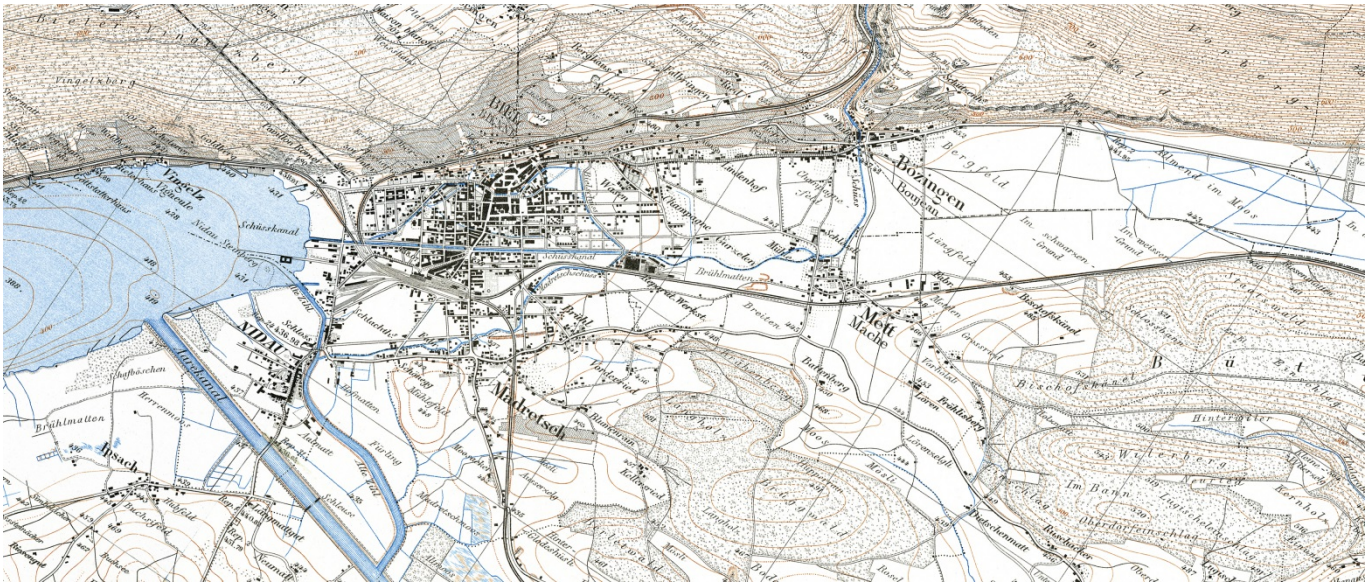
Strukturierender Grünbestand

- Räumlich strukturierende Grün- und Landschaftsräume mit öffentlichem Charakter
- Räumlich strukturierende private Grünräume
- Strukturierende Bäume
- Siedlungsgebiete mit räumlich wirksamem Grünanteil

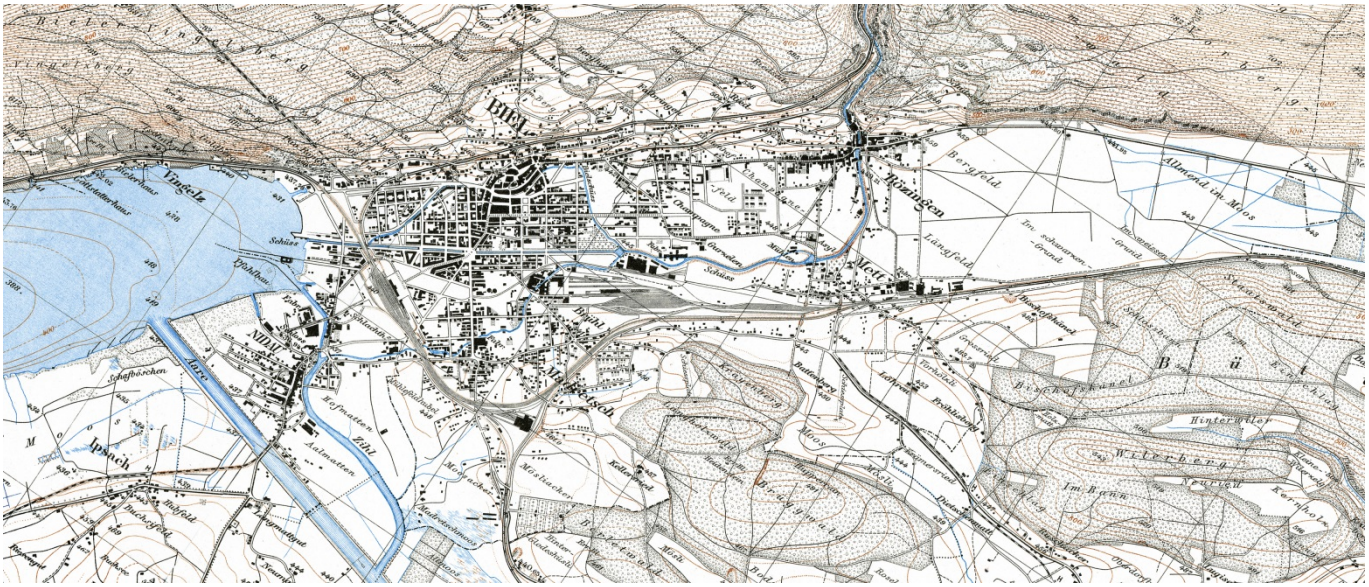
Anhang: Entwicklungspläne



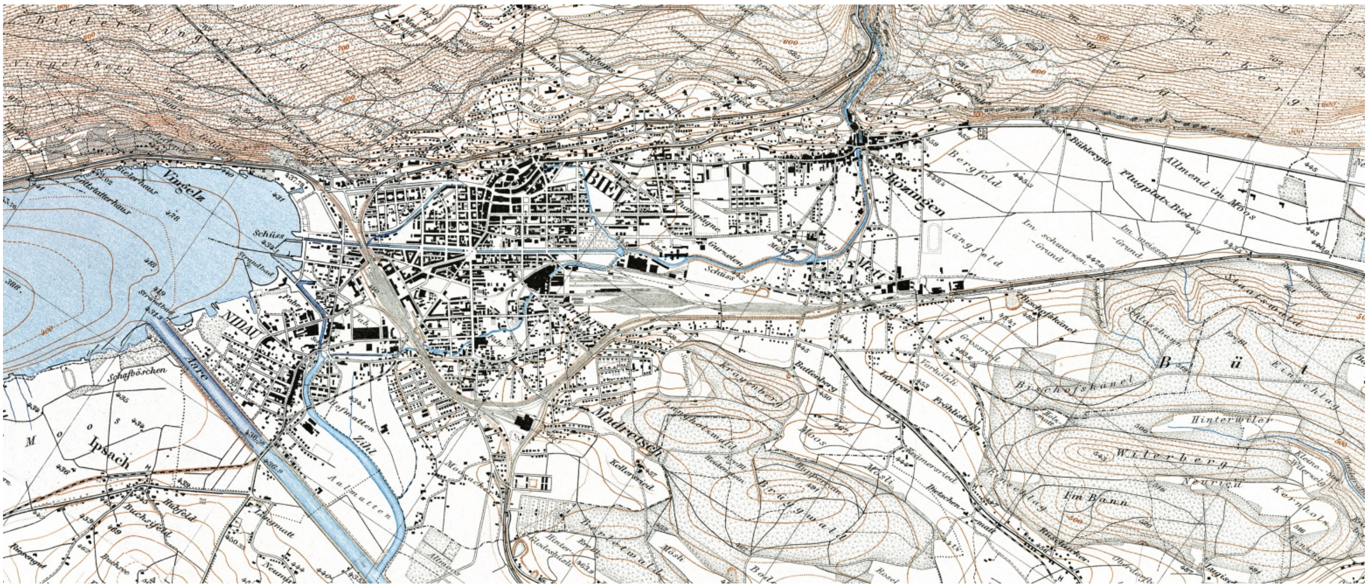
1876/77



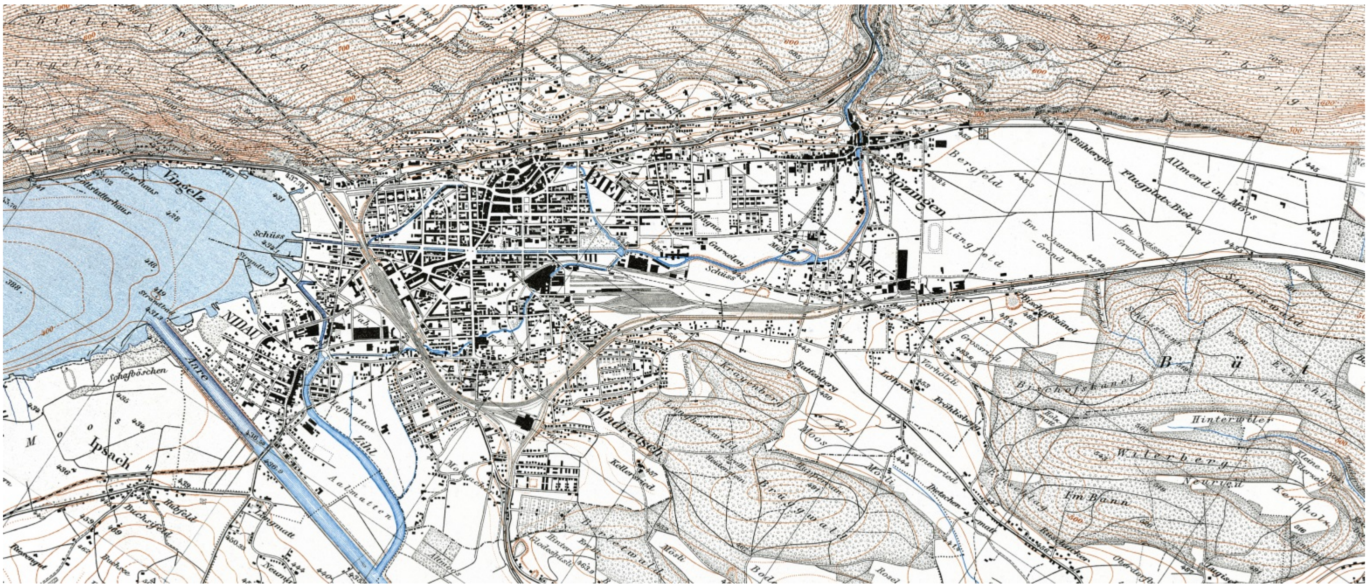
1899/1906



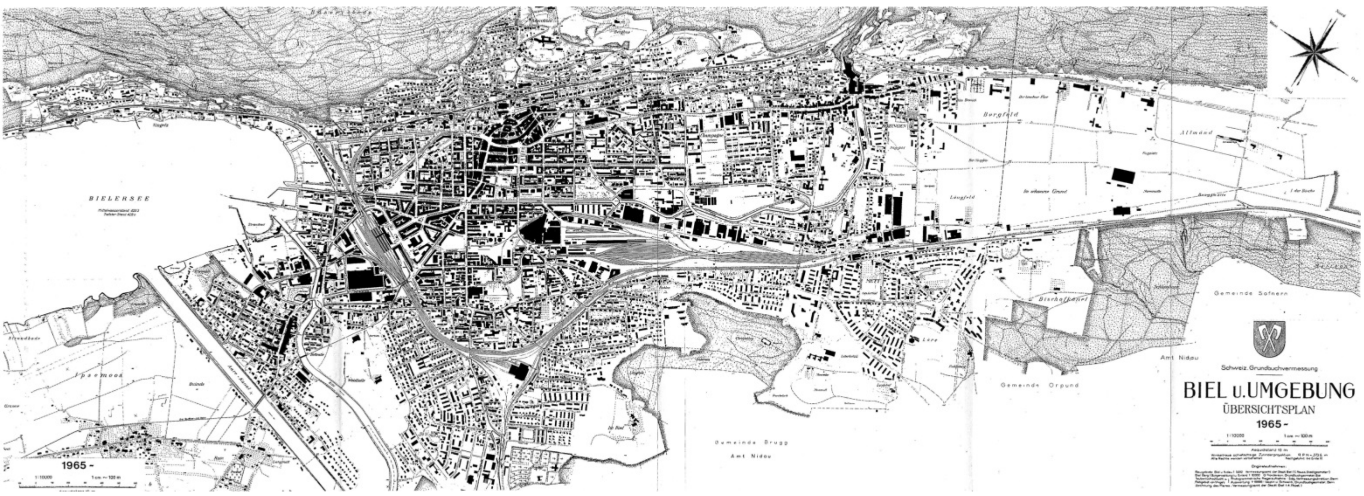
1925/30



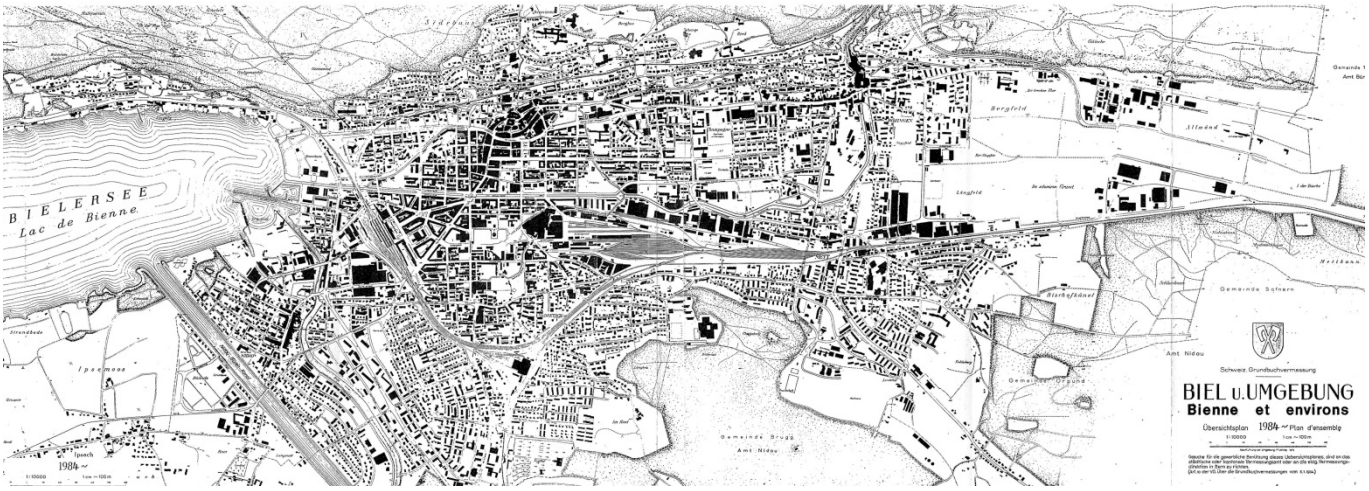
1937/38



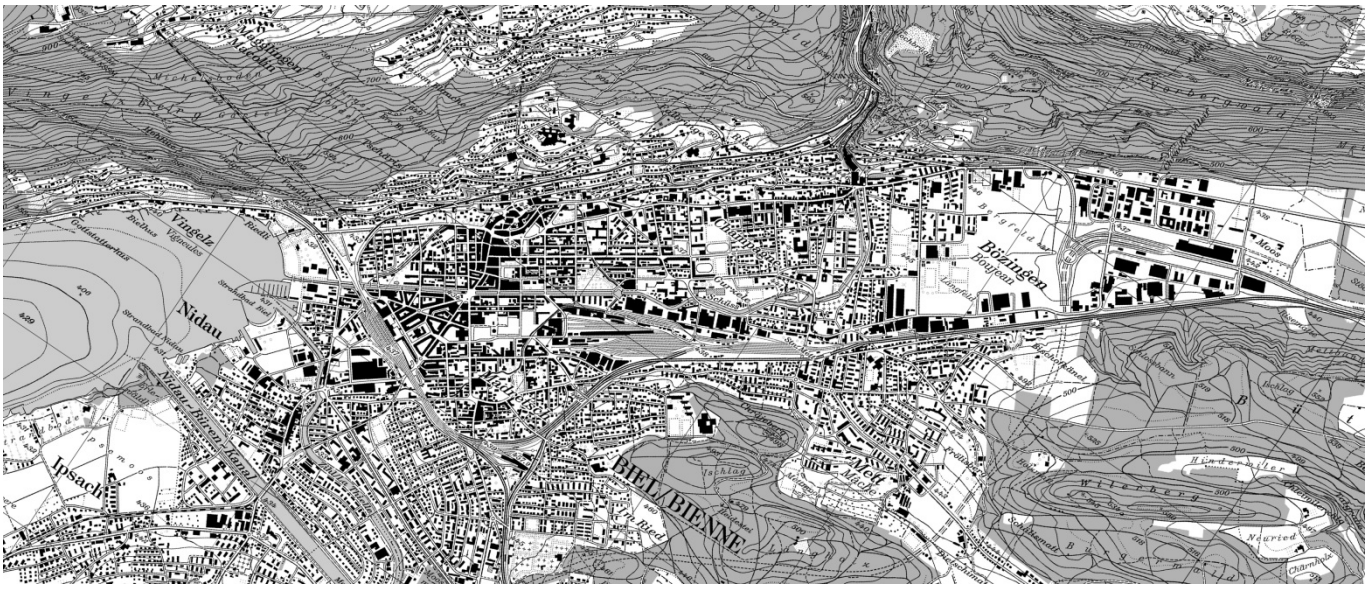
1937/46



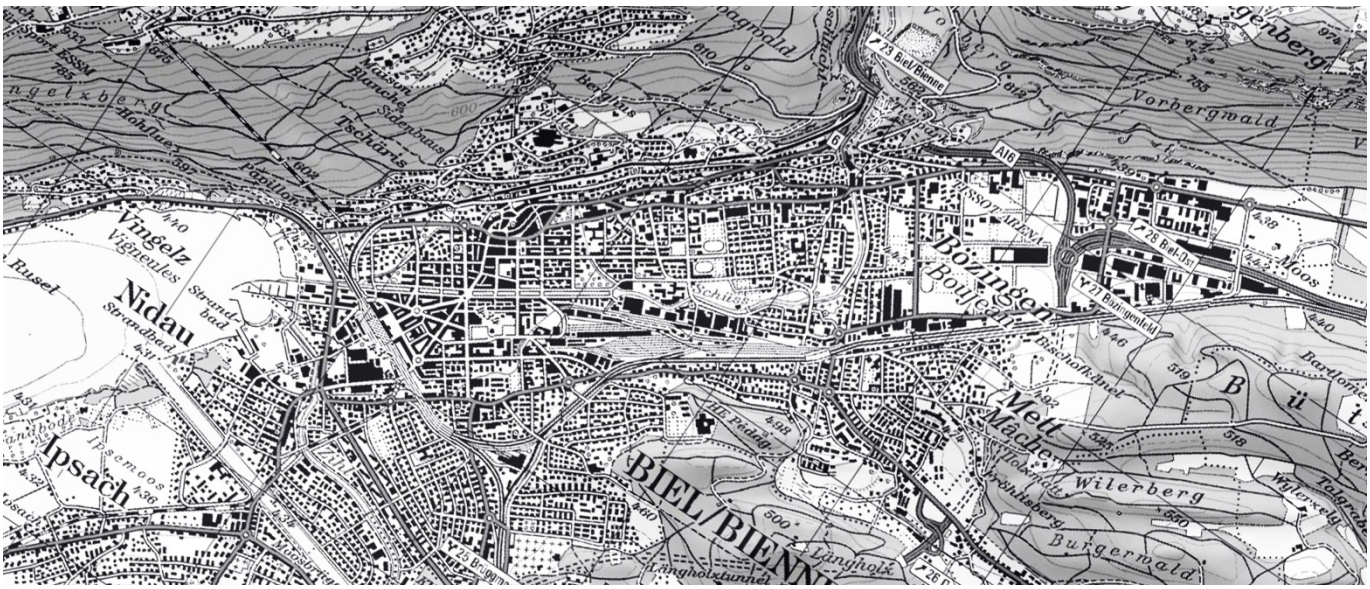
1965



1984



2010



2019