

Städtebauliche Testplanung

Mett-Zentrum Süd

Biel

Programm



Bienne, 16.12.2022

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Mett Zentrum Süd	1
1.2	Auslöser und Absicht	1
2	Bestimmungen zum Verfahren	2
2.1	Veranstalterin	2
2.2	Organisation und fachliche Begleitung:	2
2.3	Verfahrensart.....	2
2.4	Teilnehmer und Teambildung	3
2.5	Sprache	3
2.6	Beurteilungsgremium	3
2.7	Vergütung	4
2.8	Absichtserklärung und Weiterbearbeitung	4
2.9	Verbindlichkeitserklärung	5
2.10	Selbstdeklaration	5
2.11	Urheberrecht.....	5
2.12	Eröffnung, Rechtsmittel, Gerichtsstand.....	6
2.13	Genehmigung durch den SIA	6
3	Termine	7
4	Aufgabenstellung	9
4.1	Perimeter der Testplanung.....	9
4.2	Das Planungsgebiet heute	9
4.3	Umfang der Testplanung.....	10
4.4	Zielsetzung	10
5	Rahmenbedingungen	12
5.1	Eigentumsverhältnisse, bekannte Entwicklungsabsichten einzelner Teilbereiche, Planungsvoraussetzungen	12
5.2	Städtebauliche Vorstudie	17
5.3	Vorstudie Coop.....	17
5.4	Bau- und zonenrechtliche Bestimmungen.....	17
5.5	Hochhauskonzept	18

5.6	Verkehr und Erschliessung	18
5.7	Entwicklungen im näheren Umfeld	22
5.8	Ortsbildschutz und Denkmalpflege	24
5.9	Dienstbarkeiten.....	24
5.10	Altlasten.....	24
5.11	Wohnnebennutzungen und Aussenräume	25
5.12	Wohnhygiene.....	25
5.13	Lärm.....	25
5.14	Störfall.....	25
6	Beurteilung	27
6.1	Beurteilungskriterien	27
6.2	Zwischenbesprechung	28
6.3	Schlussbeurteilung.....	29
7	Anforderungen Zwischenbesprechung	30
7.1	Form der Zwischenpräsentation	30
8	Anforderungen Schlussabgabe	31
8.1	Form der Schlussabgabe	31
8.2	Geforderte Unterlagen	31
9	Studienunterlagen	35
9.1	Abgegebene Unterlagen	35
9.2	Weiterführende Unterlagen	35
10	Genehmigung	37

1 Einleitung

1.1 Mett Zentrum Süd

Das als «Mett-Zentrum Süd» bezeichnete Gebiet wird definiert durch den von Mühlestrasse, Mettstrasse, Orpundstrasse und den Bahnhof Mett umfassten Stadtraum. Es bildet den südlichen Teil des Quartierzentrums von Mett, welches durch die Bahngleise getrennt wird. Es soll als Lebensraum und Ort des Austausches gestärkt werden und neben Wohnraum auch ein vielseitiges Dienstleistungsangebot bereithalten, um den alltäglichen Bedürfnissen der Quartierbevölkerung gerecht zu werden. Die Stärkung als Quartierzentrum und die Anbindung des weiteren Quartiers nördlich und südlich der Geleise an den Bahnhof sind die Hauptziele der vorliegenden Testplanung.

1.2 Auslöser und Absicht

Die mittel- bis langfristig vorsehbaren Entwicklungen im ganzen Quartier Mett erfordern gegenwärtig gesamthafte Überlegungen zur zukünftigen Gestaltung des Quartierzentrums. Im Juni 2022 wurde für das Gebiet eine Planungszone mit einer Dauer von zwei Jahren erlassen. Innert dieser Frist müssen die baurechtlichen Vorgaben für das Gebiet überprüft und wo notwendig angepasst werden. Um die Ziele der Stadtplanung und die Bedürfnisse der Grundstückseigentümer gleichermaßen zu berücksichtigen und eine qualitätsvolle Entwicklung des Gebiets zu ermöglichen, wird die folgende Testplanung durchgeführt.

Der Testplanung erlaubt es, ein städtebauliches Konzept als Grundlage für die Neustrukturierung und die teil- und schrittweise Neubebauung des Areals zu erarbeiten. Auf dieser Basis kann im Anschluss die baurechtliche Grundordnung angepasst werden.

2 Bestimmungen zum Verfahren

2.1 Veranstalterin

Veranstalterin ist die Einwohnergemeinde Biel. Die Präsidialdirektion der Stadt Biel, vertreten durch die Abteilung Stadtplanung, übernimmt die Federführung des Verfahrens.

Präsidialdirektion der Stadt Biel
Abteilung Stadtplanung
Zentralstrasse 49
Postfach
2501 Biel/Bienne

Schalterzeiten der Abteilung Stadtplanung (5. Stock):
Mo - Fr 8:00 - 11:45 Uhr und 14:00 - 16:30 Uhr

2.2 Organisation und fachliche Begleitung:

Die Vorbereitung, Organisation und fachliche Begleitung der Testplanung (Studiensekretariat) erfolgt durch:

Abteilung Stadtplanung
Zentralstrasse 49
Postfach
2501 Biel/Bienne
vinzenz.gurtner@biel-bienne.ch

Unterstützt wird das Studiensekretariat durch:

Rolf Hähnle Raumplanung Städtebau
Plattenweg 7
2502 Biel/Bienne

2.3 Verfahrensart

Beim vorliegenden Verfahren handelt es sich um eine städtebauliche Testplanung im Einladungsverfahren.

Mit der Stadt Biel als Auftraggeberin unterliegt die städtebauliche Testplanung dem öffentlichen Beschaffungswesen. Massgebend sind neben dem Gesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (ÖBG) und der Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen (ÖBV) sowie

das Programm, die Fragenbeantwortung und das Protokoll der Zwischenbesprechung. Der massgebende Schwellenwert für die Vergabe im Einladungsverfahren gemäss Anhang 2 IVöB ist eingehalten. es gilt die Ordnung 143, Ausgabe 2009.

2.4 Teilnehmer und Teambildung

Folgende vier Teams mit den Fachrichtungen Städtebau (Federführung) und Landschaftsarchitektur wurden zur Bearbeitung der Testplanung eingeladen:

- Gebert Architekten, Biel mit (Landschaftsarchitekt noch offen)
- Salewski Nater Kretz, Zürich mit Stefan Rotzler BSLA, Gockhausen
- ARGE Studio DIA, Bern/Zürich und MERETT Architekten, Zürich mit Skala Landschaftsarchitekten, Zürich
- Raum 404, Zürich und Chippis mit Böe Studio, Zürich

Den Teams steht es frei, sich mit weiteren Spezialisten zu verstärken. Eine Mehrfachteilnahme von Fachplanern ist nicht zulässig.

Die Teamzusammensetzung ist mit der Teilnahmebestätigung (vgl. Ziffer 2.10 Selbstdeklaration) anzugeben.

2.5 Sprache

Die Sprache der Testplanung ist Deutsch. Sämtliche Unterlagen (Programm, Fragebeantwortung usw.) werden nur in deutscher Sprache abgegeben. Die Beiträge der Teilnehmer sowie deren Präsentationen können sowohl in deutscher wie in französischer Sprache verfasst werden.

2.6 Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremium setzt sich aus folgenden Teilnehmern zusammen:

Fachpreisrichter (mit Stimmrecht)

- Han van de Wetering, Architekt und Städtebauer (Vorsitz)
- Stephanie Bender, Architektin und Raumplanerin
- Andy Schönholzer, Landschaftsarchitekt
- Florence Schmoll, Raumplanerin, Leiterin Abteilung Stadtplanung Stadt Biel

- Christian Stucki, Architekt, Stv. Leiter Abteilung Hochbau Stadt Biel

Ersatzmitglieder

- Sarah Gäumann, Co-Leiterin Dienststelle Planung und Stadtraum, Abteilung Stadtplanung Stadt Biel
- Vinzenz Gurtner, Landschaftsarchitekt, Co-Leiter Dienststelle Planung und Stadtraum, Abteilung Stadtplanung Stadt Biel

Fachexperten (ohne Stimmrecht)

- Fritz Schär, Schär Buri Architekten, Bern, Vertreter Victor Martinez, Coop Immobilien AG
- Marc Bercovitz, Rechtsanwalt, Vertreter Hussein Dabaja, Eigentümer GB 4792
- Reto Rey, Rey Allround AG, Vertreter GB 4800, 8120 und 11074
- Dany Frey, Vertreter WBG Vogelsang
- Jürg Zahnd, Vertreter WBG Sonniger Hof
- Félicien Gygax, Co-Leiter Bereich Verkehr, Abteilung Infrastruktur Stadt Biel
- Beat Bommer, Leiter Abteilung Liegenschaften Stadt Biel
- Hans Heeb, SBB Infrastruktur, Netzentwicklung Region Mitte

Weitere Fachexperten ohne Stimmrecht können nach Bedarf beigezogen werden.

Verfahrensbegleitung (ohne Stimmrecht)

- Rolf Hähnle, rolf hähnle raumplanung städtebau, Biel

2.7 Vergütung

Für die auftrags- und fristgerechte Durchführung der Testplanung werden die teilnehmenden Büros mit einer Pauschale von CHF 50'000 (exkl. MwSt.) entschädigt.

2.8 Absichtserklärung und Weiterbearbeitung

Das Resultat der Testplanung wird als Grundlage für die nachfolgenden Planungsarbeiten, insbesondere für die Überarbeitung der baurechtlichen Grundlagen verwendet.

Das Beurteilungsgremium kann eines oder mehrere Projekte als Grundlage für die weiteren Umsetzungsschritte empfehlen. Ein Folgeauftrag wird nicht in Aussicht gestellt.

Im Schlussbericht zum Testplanungsverfahren kann das Beurteilungsgremium zudem Empfehlungen zur vertieften Weiterbearbeitung der Ergebnisse und zu deren Umsetzung abgeben.

Das Beurteilungsgremium kann die Testplanung, falls es sich als notwendig erweist, mit einem Teil der teilnehmenden Büros zwecks Vertiefung und Weiterentwicklung verlängern. Dies würde separat entschädigt.

2.9 Verbindlichkeitserklärung

Durch die Teilnahme an der Testplanung anerkennen die Teilnehmer die Studien- und Programmbestimmungen, sowie die Entscheide des Beurteilungsgremiums in Ermessensfragen.

Die Studienteilnahme gilt als Abschluss eines Vertrages zwischen Auftraggeber und Teilnehmer. Das vorliegende Programm und die Fragenbeantwortung bilden die verbindliche Rechtsgrundlage für die Auftraggeber, das Beurteilungsgremium und die Teilnehmer.

2.10 Selbstdeklaration

Die abgegebenen Formulare, Selbstdeklaration (nur Federführung) und Teamzusammensetzung (vgl. Unterlage 17) sind wahrheitsgetreu durch die zur Teilnahme an der Testplanung eingeladenen Teams ausgefüllt zum in Ziffer 3 definierten Termin einzureichen (Teilnahmebestätigung). Mit der Abgabe der ausgefüllten Formulare bestätigen die Teams ihre Teilnahme an der Testplanung. Die verlangten Nachweise müssen nicht eingereicht werden, können jedoch vor der definitiven Auftragserteilung durch den Auftraggeber eingefordert werden.

2.11 Urheberrecht

Das Urheberrecht an den Beiträgen zur Testplanung verbleibt bei den Verfassern.

Die eingereichten Unterlagen gehen in das Eigentum der Auftraggeber über. Auftraggeber und Teilnehmende besitzen ab der Freigabe durch den Auftraggeber das Recht zur Veröffentlichung, wobei Auftraggeber und Projektverfasser stets zu nennen sind.

Die Studienergebnisse können als Grundlage für weitere Planungsschritte durch Dritte verwendet werden. Mit der Entschädigung erwirbt der Veranstalter das Verwertungsrecht im Sinne von Art. 26.3 der Ordnung SIA 143 (2009).

2.12 Eröffnung, Rechtsmittel, Gerichtsstand

Entscheide des Beurteilungsgremiums in Ermessensfragen können nicht angefochten werden.

Ausschliesslicher Gerichtsstand ist Biel-Nidau.

2.13 Genehmigung durch den SIA

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

3 Termine

- 16.12.2022** **Versand des definitiven Studienprogramms**
Versand des definitiven Programms und der Unterlagen in elektronischer Form an die Teilnehmenden.
- Eine Startveranstaltung und eine gemeinsame Begehung des Perimeters sind nicht vorgesehen. Das Gelände ist grösstenteils öffentlich zugänglich und kann jederzeit individuell besichtigt werden.
- Ab 16.12.2022** **Modellausgabe**
Die Modelle können bei [guido wolczek architekturmodellbau](mailto:guido.wolczek@bluewin.ch), juravorstadt 6, 2502 biel-bienne abgeholt werden. Bitte Abholtermin vereinbaren (guido.wolczek@bluewin.ch, 079 393 393 8)
- Im NMB Neuen Museum Biel, Seevorstadt 52, 2502 Biel ist ein Stadtmodell im Massstab 1:1'000 ausgestellt. Es kann während der Öffnungszeiten besichtigt werden (Eintritt für Teilnehmer frei, bitte Verfahren und Büro beim Kassenteam melden).
- 23.12.2022** **Teilnahmebestätigung**
Bestätigung der Teilnahme durch die Teams mittels Einsendung der ausgefüllten Formulare Selbstdeklaration und Teamformular an das Studiensekretariat.
- 16.01.2023** **Fragestellung**
Schriftliche Fragestellung (Email an das Studiensekretariat vinzenz.gurtner@biel-bienne.ch). Es werden keine mündlichen Auskünfte erteilt.
- 30.01.2023** **Fragebeantwortung**
Schriftliche Zustellung der Fragebeantwortung vom Preisgericht an die Teilnehmer (Email).
- 24.03.2023** **Zwischenbesprechung**
Pläne für die Zwischenbesprechung in Papier- und elektronischer Form und das Arbeitsmodell (nur Einsatz) werden durch die Teilnehmer zur Besprechung mitgebracht.

- 14.04.2023** **Empfehlung für die Weiterbearbeitung**
Versand der Empfehlung durch das Beurteilungsgremium (Email).
- 05.06.2023** **Schlussabgabe Pläne**
Abgabe der Pläne per Post oder beim Studiensekretariat gemäss den Anforderungen im Ziffer 8. Massgebend für den Empfang ist der Poststempel.
- 20.06.2023** **Schlusspräsentation (und Modellabgabe)**
Das Modell und allfällige Präsentationen werden durch die Teilnehmer zur Schlusspräsentation mitgebracht. Die Pläne werden durch das Studiensekretariat aufgehängt.
- offen** **Eröffnung des Studienresultats, Schlussbericht und Ausstellung**
Die Stadt Biel wird das Resultat der Testplanung schnellstmöglich mitteilen und öffentlich kommunizieren. Die Teilnehmer sind verpflichtet, ihre Beiträge erst nach der Kommunikation der Stadt zu veröffentlichen.

4 Aufgabenstellung

4.1 Perimeter der Testplanung



Der Perimeter wird definiert durch den von Mühlestrasse, Mettstrasse, Orpundstrasse und der S-Bahn-Station Mett umfassten Stadtraum

4.2 Das Planungsgebiet heute

Das Quartier Mett ist ein stark wachsendes Quartier der Stadt Biel. Ein grosses Entwicklungspotenzial liegt in den vielzähligen Wohnbaugesellschaften im Quartier, welche sich nun schrittweise erneuern.

Das Gebiet Mett-Zentrum nimmt durch seine zentrale Lage in der Stadtlandschaft (Schnittstelle der Ausfallachse nach Süd-Osten und den Verbindungen nach Norden) eine Schlüsselrolle ein. Diese räumliche Bedeutung geht über seine funktionale Rolle als Quartierzentrum und Wohn- und Gewerbegebiet hinaus.

Aufgrund der Begrenzung durch Strassen mit starker Trennwirkung und der Bahnlinie im Norden wird das Gebiet Mett-Zentrum-Süd als Insel wahrgenommen. Diese isolierte Lage schwächt seine ihm zukommende Bedeutung im Stadtgefüge und den Zusammenhalt mit dem ursprünglichen Zentrum nördlich der Bahnlinie.

Eine generelle städtebauliche Betrachtung des Areals führt zur Feststellung eines heterogenen Siedlungsteils ohne verbindende räumliche Merkmale und mit relativ schwacher Prägung. Dies steht im Widerspruch zur Funktion des Studiengebietes als wichtige stadträumliche Schnittstelle. Demgegenüber ist jedoch der Gebrauchswert des Gebietes als intakt zu bezeichnen. Annehmbare Wohnqualitäten, das Vorhandensein eines guten Einkaufsangebotes sowie die Potenziale für kleineres bis mittleres Gewerbe schaffen eine stabile funktionale Grundstruktur.

Wesentlichen Einfluss kommt dem nördlich des Gebietes gelegenen Bahnhof zu, welcher eine gute und rasche Anbindung des Gebietes an das Stadtzentrum gewährleistet. Der Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr wird durch die Busverbindungen auf der Mett- und Orpundstrasse zusätzlich gestärkt.

4.3 Umfang der Testplanung

Es handelt sich um eine Testplanung auf städtebaulicher Ebene, d.h. es geht um

- eine volumetrische Bebauungsstudie;
- die Plausibilisierung der vorgeschlagenen baulichen Volumen in Bezug auf die Nutzbarkeit (Vorschlag eines Nutzungskonzeptes) sowie unter Berücksichtigung des Folgebedarfs (Aufenthalts- und Spielflächen, Nebenräume, Parkierung, usw.);
- die Anordnung und Gestaltung der Aussenräume sowie der Erschliessung.

4.4 Zielsetzung

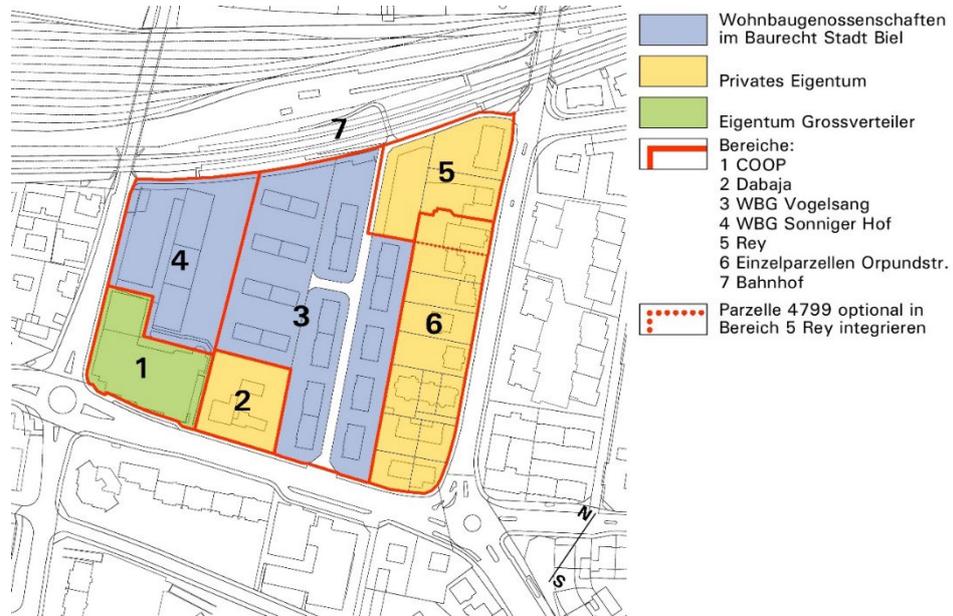
Ziel des Testplanungsverfahrens ist die Entwicklung eines städtebaulichen Konzepts, welches als Grundlage für die Überarbeitung der baurechtlichen Vorgaben für den Sektor «Mett-Zentrum Süd» dient. Dabei gelten folgende inhaltliche Anforderungen und Grundsätze:

- Die künftigen Entwicklungen im Gebiet Mett-Zentrum-Süd fördern den Zusammenhalt des gesamten Zentrums von Mett nördlich und südlich der Bahn, welches als stadträumliche Einheit betrachtet wird.

- Veränderungen der Siedlungsstrukturen sind auf eine stärkere Ausprägung des räumlichen Gefüges auszurichten.
- Durch eine angemessene bauliche und funktionale Dichte wird der Lage des Studiengebietes im Stadtgefüge entsprochen. Dies impliziert die Prüfung von städtebaulich verträglichen Verdichtungsmöglichkeiten entsprechend einem haushälterischen Umgang mit dem Boden.
- Die räumliche Inwertsetzung des Bahnhofs Mett sowie seine Einbindung in das zu stärkende Erschliessungs- und Zirkulationsnetz sind zusätzliche Ansatzpunkte für eine städtebauliche Konsolidierung des Gebietes. Durch die Anordnung öffentlichkeitsbezogener Nutzungen in seiner Nachbarschaft wird seine Stellung weiter hervorgehoben.
- Mit einer funktionell und sozial durchmischten Nutzungsstruktur mit Schwerpunkt auf Wohnen sowie der Förderung von Quartierzentrumfunktionen wächst das Gebiet zum wichtigen Baustein des gesamten Quartiers von Mett heran.
- Durch die Schaffung klar definierter, qualitätsvoller Aussenräume mit Differenzierung in solche mit öffentlicher, gemeinschaftlicher oder privater Widmung wird Gebrauchswert und Identität des Quartiers gestärkt.
- Die Ermöglichung einer über einen mittel- bis langfristigen Zeitraum verlaufenden, etappierten baulichen Entwicklung in unabhängigen, aber aufeinander abgestimmten Modulen berücksichtigt die unterschiedlichen Absichten der Grundeigentümer sowie eine sozial verträgliche Verdichtung und Aufwertung des Quartiers.
- Die erforderliche Parkierung für Fahrzeuge ordnet sich der städtebaulichen und aussenräumlichen Quartiergestaltung unter.
- Die Schaffung einer das Nachbarschaftsleben begünstigenden Siedlungsstruktur ist insbesondere durch attraktive Begegnungs- und Aufenthaltsräume sowie positive Bezüge zwischen Bebauung und öffentlichen Räumen, z.B. durch entsprechende Ausbildung und Nutzung der Erdgeschosse, zu fördern.
- Im Rahmen der zu erarbeitenden Konzepte für Siedlung und Aussenraum sind den Anforderungen der Nachhaltigkeit, der Ökologie, der Biodiversität und des Klimas Beachtung zu schenken.
- Im Interesse einer realisierbaren Umsetzung haben die städtebaulichen Konzepte auf die vorhandenen Eigentumsverhältnisse (vgl. Ziffer 5.1) Rücksicht zu nehmen.

5 Rahmenbedingungen

5.1 Eigentumsverhältnisse, bekannte Entwicklungsabsichten einzelner Teilbereiche, Planungsvoraussetzungen



1 Bereich Coop

Der bestehende Flachbau enthält einen Supermarkt mit Einstellhalle im Untergeschoss.

Für die Coop Immobilien AG besteht aufgrund der Sanierungsbedürftigkeit des vorhandenen Verkaufsladens Handlungsbedarf. Beabsichtigt ist die Beibehaltung des Standortes für den Verkauf mit einem Ersatzneubau und zusätzlicher Realisierung von Mietwohnungen. Gegenüber einer Koordination mit dem benachbarten Bereich 2 besteht Offenheit. Konkret werden folgende Nutzungsansprüche formuliert:

- Verkaufsfläche 1'300 m² (nicht im Untergeschoss), Nebenfläche 500 m², Technik 70 m², Büro und Sozialräume 80 m².
- Mietwohnen, Art und Mass nach städtebaulichem Konzept. Parkplätze nach Richtwerten gemäss Ziffer 5.6.
- Anlieferung mit Warenumschatz im Innern für Anhängerzug 18.75 m (gemäss Richtlinien Coop, Unterlage 10)

- Während der Realisierung des Ersatzbaus muss innerhalb des Bereichs Coop oder Dabaja ein Provisorium mit 500 m² Verkaufsfläche und 300 m² Nebenflächen sichergestellt werden können. Dies ist in den Überlegungen zur Etappierung aufzuzeigen.

Planungsvoraussetzungen: Die städtebauliche Studie ist demnach auf einen Ersatzneubau auszurichten. Synergien (Infrastruktur, Erschliessung, Parkierung, Doppelnutzung etc.) mit den benachbarten Bereichen, insbesondere mit 2 Dabaja und 4 WBG Sonniger Hof, sind aufzuzeigen.

2 Bereich Dabaja

Die vorhandenen Bauten werden vornehmlich für das Autogewerbe genutzt.

Der Grundeigentümer deponierte im April 2022 eine Voranfrage mit dem Zweck der Realisierung eines Bauvorhabens. Damit ist die Absicht zum Bau eines gemischt genutzten Vorhabens mit Schwerpunkt Wohnen manifest. Gegenüber einer Verbindung mit einem Vorhaben auf dem benachbarten Bereich Coop besteht Offenheit.

Planungsvoraussetzungen: Die städtebauliche Studie ist demnach auf einen Ersatzneubau auszurichten. Synergien mit den benachbarten Bereichen, insbesondere mit 1 COOP und 2 WBG Vogelsang, sind aufzuzeigen.

3 Bereich Vogelsang

Die genossenschaftliche Wohnüberbauung umfasst 92 Wohnungen, grösstenteils in Form von 2 – 3 Zi-Wohnungen. Bauperiode: frühe 1950-er-Jahre.

Die Resultate der im Rahmen von drei Workshops mit Vertretern der Wohnbaugenossenschaft „Im Vogelsang“ geführten Diskussionen können wie folgt zusammengefasst werden:

- Ein integraler Erhalt der bestehenden Siedlung ist langfristig kaum zweckmässig, da die Struktur der Bauten nicht den künftig erwarteten Ansprüchen bautechnischer und sozialer Art entspricht.
- Ein in einem Durchgang erfolgreicher Ersatz der Bauten („tabularasa-Strategie“) wird als finanziell und sozial nicht verträglich erachtet. Ein etappenweiser über längere Zeit erfolgreicher Ersatz der Bauten entspricht demgegenüber einer zweckmässigen Strategie.

- Der Notwendigkeit und Wünschbarkeit der Zukunftstauglichkeit der Siedlung ist bei einer etappenweisen Transformation durch die Schaffung von qualitativen Mehrwerten zu begegnen.

Planungsvoraussetzungen: Für die städtebauliche Studie ist demnach von einer langfristig angelegten, etappenweisen, räumlich und sozial verträglichen Transformation des Gebietes in Form von Ersatzneubauten auszugehen. Synergien sind insbesondere mit Bereichen 1, 2 und 5 (Parkierung, Doppelnutzung) sowie Bereich 4 (Aussenraum) aufzuzeigen.

4 Sonniger Hof

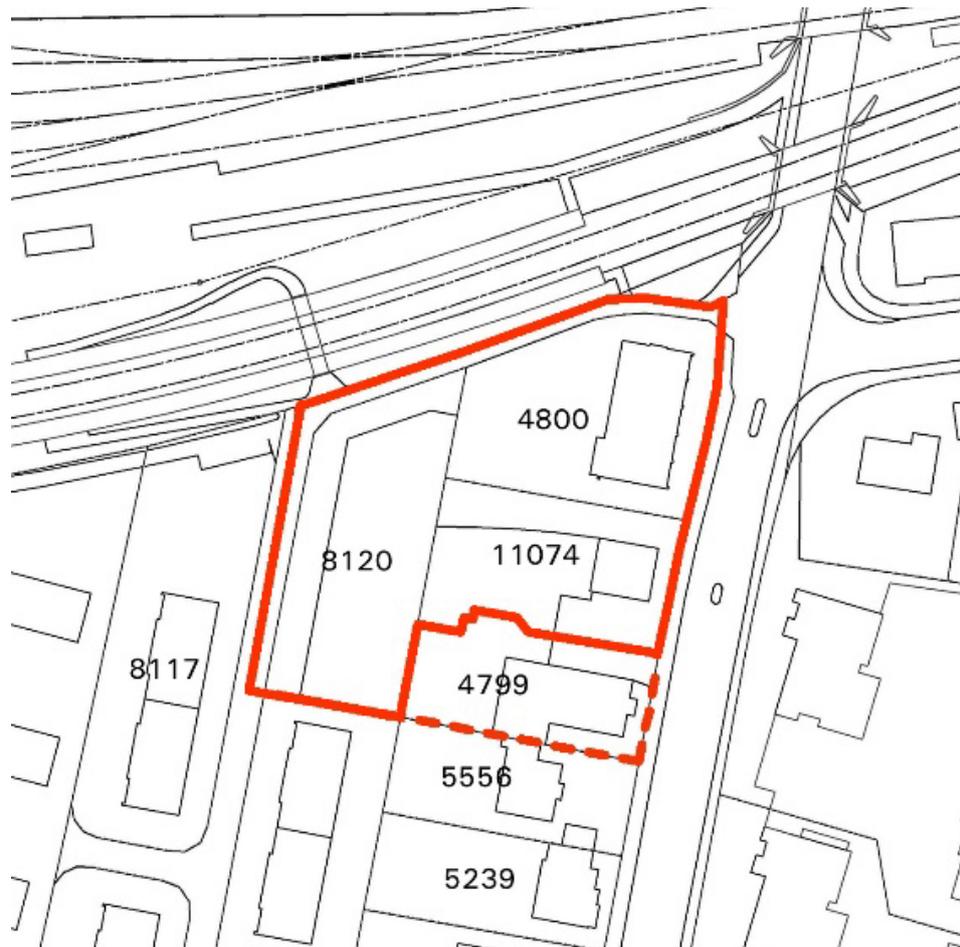
Die Wohnzeile Mühlestrasse 61 – 65 umfasst 96 Wohnungen mit 1 – 5 Zimmern. Bauperiode: frühe 1960-er-Jahre.

Das Gebäude befindet sich in gutem Zustand (Sanierung in den 2000-er-Jahren). Ein Ersatzneubau wird als nicht zweckmässig erachtet. Sanierungsbedarf besteht bei der Einstellhalle. Gegenüber einem Zusammenwirken mit dem Bereich 1 COOP (Parkierung) und dem Bereich 3 Vogelsang (Aussenräume, inkl. offenem Sockelgeschoss) besteht Offenheit.

Planungsvoraussetzungen: Ein Veränderungsspielraum besteht im Aussenraum, der Parkierung und der Durchwegung. Das Wohngebäude ist in seinem Grundbestand zu erhalten. Synergien sind insbesondere mit Bereich 1 und 2 (Parkierung) sowie Bereich 3 (Aussenraum) aufzuzeigen.

5 Bereich Rey

Bereich 5 wird grösstenteils von der Firma Rey (Haushaltgeräte) genutzt. Vorhanden sind u.a. Lagerräume (vor allem Parzelle 8120), Werkstatt Räume (Parzelle 11074) sowie Büro- und Verkaufsflächen (Parzelle 4800). Auf den Parzellen 4800 und 11074 bestehen zudem Wohnungen.



Ein Zusammenlegen der Gebäulichkeiten auf den Parzellen 8120 und 11074 wird als denkbar bezeichnet. Wegleitend gilt folgendes Nutzungsprogramm:

Bauliche Nutzungen:

- a) Werkstatt, Schreinerei
 - b) Verkaufsfläche «Grill Shop»
 - c) Gastwirtschaftsbetrieb mit Küche
 - d) Sanitär-, Neben- und Aufenthaltsräume
- | | |
|---|----------------------|
| – Flächen total a) bis d) | 1'000 m ² |
| – Lagerfläche für Grossgeräte: | 1'500 m ² |
| – Wohnnutzungen, Art und Mass nach Ermessen des städtebaulichen Konzeptes | |

Erschliessung:

- Lastwagenrampe
- Rampe für Lieferfahrzeuge 3.5 t
- Kurzzeit-, bzw. Umschlagsparkplätze Kunden

- Dem Betrieb dienende Parkplätze PW unterirdisch, Anzahl gemäss Richtwerten in Ziffer 5.5.
- Parkplätze für Lieferwagen, Be- und Entladungsfläche für Kunden

Eine Absicht zur Transformation oder Ersatz des Wohn- und Gewerbegebäudes auf Parzelle 4800 wird höchstens langfristig als Option betrachtet. Als mindestens zu ersetzende Nutzungen sind folgende Werte anzunehmen:

- | | |
|-------------------------|--------------------|
| – Verkaufsfläche | 265 m ² |
| – Büroflächen | 265 m ² |
| – Wohnen | 530 m ² |
| – Lager für Kleingeräte | 265 m ² |

Planungsvoraussetzungen: Die städtebauliche Studie soll eine bauliche Optimierung auf den Parzellen 8120 und 11074 aufzeigen. Das vorgegebene Nutzungsprogramm ist dabei zu überprüfen. Zwecks Erhöhung des Planungsspielraums ist ein Zusammenschluss mit der Parzelle 4799 anzustreben.

Das Potenzial einer möglichen Transformation der Parzelle 4800 ist als langfristige Option zu untersuchen. Dabei sind die Erweiterung und Akzentuierung öffentlicher Flächen im Umfeld des Bahnhofs und seiner Zugänge gegen aussen massgebendes Kriterium.

6 Einzelparzellen Orpundstrasse

Der Bereich 6 enthält vorwiegend dem Wohnen dienende Bauten. Spezifische Absichten sind nicht bekannt. Es wurden auch keine entsprechenden Kontakte aufgenommen.

Planungsvoraussetzungen: Für die kleineren Einzelparzellen im Perimeter «Orpundstrasse» sollen Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie diese baulich weiterentwickelt werden können. Dies aber unter Berücksichtigung der kleinteiligen Bebauungs- respektive Parzellenstruktur und der Tatsache, dass aktuell keine grösseren Entwicklungsabsichten der Grundeigentümerschaft bekannt sind. Die Schaffung von städtebaulichen Zusammenhängen mit dem Gesamtkonzept Mett-Zentrum Süd ist anzustreben.

7 Bahnhof SBB

Die Publikumsanlagen für Biel-Mett werden in den kommenden Jahren bezüglich Barrierefreiheit angepasst. Die Inbetriebnahme ist auf Ende 2027 geplant. (vgl. auch Ziffer 5.6).

Planungsvoraussetzungen: Die städtebauliche Studie soll die Verbesserung des Bahnhofumfeldes südlich der Bahnlinie, sowie die Anbindung an das Busnetz und das Langsamverkehrsnetz aufzeigen.

5.2 Städtebauliche Vorstudie

Im Rahmen der Abstimmung von genossenschaftlichen Liegenschafts-erneuerungen und Stadtentwicklung wurde in Zusammenhang mit der Betrachtung der Genossenschaftssiedlung "Im Vogelsang" und entsprechenden Kontakten zwischen Stadt und Wohnbaugenossenschaft eine städtebauliche Vorstudie erarbeitet. Diese hatte insbesondere zum Zweck, mögliche Entwicklungsszenarien für die Wohnsiedlung aufzuzeigen und diese in einen gesamtheitlichen städtebaulichen Rahmen zu stellen. Damit sollte eine Basis für die Entscheidungsfindung über eine langfristige Erneuerungsstrategie geschaffen werden.

Mit dem Bekanntwerden von konkreten Bauabsichten im Studiengebiet (vgl. Ziffer 5.1, insbesondere Bereiche 1 und 2) und dem darauf basierenden Entscheid zur Durchführung einer städtebaulichen Testplanung wird die Vorstudie unabhängig der ursprünglichen Absicht als Unterlage mit informativem Charakter betrachtet.

Die Vorstudie ist in Unterlage 8 ersichtlich.

5.3 Vorstudie Coop

Im Auftrag der Coop Immobilien AG wurde durch Gebert Architekten AG eine Machbarkeitsstudie für den Perimeter Coop erarbeitet. Die Rahmenbedingungen entsprachen nicht den Anforderungen der Testplanung. Die Studie hat daher rein informativen Charakter.

Die Vorstudie ist in Unterlage 9 ersichtlich.

Es wird festgehalten das Gebert Architekten nicht unzulässig vorbe-fasst sind und an der Testplanung teilnehmen dürfen

5.4 Bau- und zonenrechtliche Bestimmungen

Neben den im Programm aufgeführten Grundlagen sind auch nicht aufgeführte massgebende Gesetze, Verordnungen und Weisungen auf Stufe Bund, Kanton Bern und Stadt Biel/Bienne so wie massgebende Normen, Richtlinien und Empfehlungen, sofern sie ortsüblich und als Regeln der Bautechnik allgemein anerkannt sind, einzuhalten.

Dabei sind insbesondere folgende Gesetze und Richtlinien stufengerecht zu berücksichtigen:

- Baugesetz des Kantons Bern (BauG)
- Bauverordnung des Kantons Bern (BauV)
- Verordnung über die Begriffe und Messweisen im Bauwesen (BMBV)
- Baureglement, Bauverordnung und Baulinienreglement der Stadt Biel/Bienne

Die geltenden Baulinien müssen für die Testplanung nicht berücksichtigt werden. Auch eine Anpassung der Gebäudehöhe und Geschosshöhe ist auf Basis der Resultate der Testplanung denkbar.

5.5 Hochhauskonzept

Am 29. Oktober 2014 hat der Bieler Gemeinderat die Grundlage zur Beurteilung von Vorhaben für höhere Häuser und Hochhäuser, auch als Hochhauskonzept bezeichnet, genehmigt. Der Perimeter liegt in einem definierten "Eventualgebiete", in denen die Integration solcher Bauten geprüft werden kann.

Die Überprüfung des realen Potenzials erfolgt im Rahmen der vorliegenden Testplanung.

5.6 Verkehr und Erschliessung

Verkehrliche flankierende Massnahmen (vfM) A5 Ostast

Damit der neu eröffnete Autobahnabschnitt Ostast seine entlastende Funktion erfüllen kann, sind in der Stadt Biel verkehrsflankierende Massnahmen (vfM) zur Lenkung des motorisierten Individualverkehrs notwendig. Die Strassenräume sollen besonders für nachhaltige Fortbewegungsarten angenehm und benutzerfreundlich gestaltet und der öffentliche Raum aufgewertet werden. Für die Umsetzung wurden verschiedene Strassenabschnitte zu vfM-Bereichen zugeordnet. Für die einzelnen Abschnitte werden im Moment spezifische Gestaltungs- und Betriebskonzepte erarbeitet und anschliessend umgesetzt.

Einer der Fokuse der geplanten Massnahme liegt auf der sogenannten Südachse (Madretschstrasse – Mettstrasse - Orpundstrasse), welche südlich am Perimeter der Testplanung vorbeiführt (Unterlage 11). Ebenfalls liegen die Post-, Mühle-, Mett- und Orpundstrasse im Bereich «vfM Mett-Zentrum». Für diesen Bereich läuft parallel zur vorliegenden Testplanung eine Studie zu Prüfung und Anpassung des

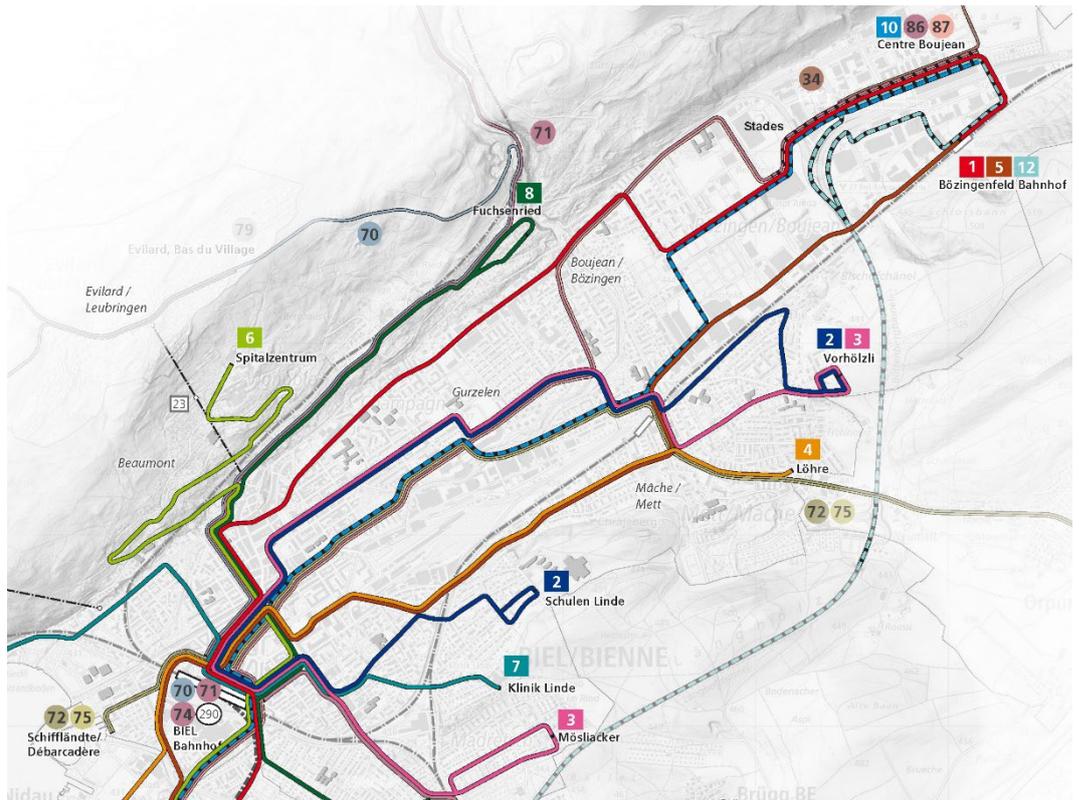
Verkehrsregimes. Erste Resultate können mit der Fragenbeantwortung den Teilnehmern zur Verfügung gestellt werden und sollen nach Möglichkeit in die Konzepte integriert werden (Unterlage 12).

Bahnhof Mett

Der Bahnhof Biel Mett liegt auf der Linie S20 Biel-Solothurn-Olten und wird je Richtung in einem Halbstundentakt bedient. Langfristig wird die Bedienung im Viertelstundentakt angestrebt. Die Publikumsanlagen für Biel-Mett werden in den kommenden Jahren bezüglich Barrierefreiheit angepasst. Für die Unterführung sind kurz bis mittelfristig keine baulichen Anpassungen vorgesehen. Die Ankunftssituation im Bereich des heutigen Hirtenwegs, der Übergang ins Quartier, die Ausrichtung auf das nördliche und das südliche Quartierzentrum und die Anbindung an das Busnetz bedarf aber einer Neukonzeption. Der Bahnhof soll zukünftig als Mobilitätshub zum Bus- und Veloverkehr dienen. Die möglichen Massnahmen dazu sind im Gesamtperimeter der Testplanung aufzuzeigen.

Die Bushaltestellen Bahnhof Mett und Orpundplatz sind heute schlecht am Bahnhof angebunden. In der Testplanung können auf konzeptioneller Ebene Vorschläge für eine bessere Anbindung der beiden Haltestellen am Bahnhof gemacht werden. Die definitive Lage der Bushaltestellen wird in der parallel laufenden verkehrlichen Studie definiert.

Das ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel (Unterlage 13) dient als Orientierung der künftigen Busnetzentwicklung. Im Perimeter sind eine Angebotsverdichtung und eine neue Organisation der urbanen und regionalen Buslinien gemäss folgender Abbildung geplant. Die Bushaltestellen rund um dem Bahnhof Mett sollen künftig auch als Umsteigepunkte zwischen die verschiedenen Buslinien konzipiert werden.



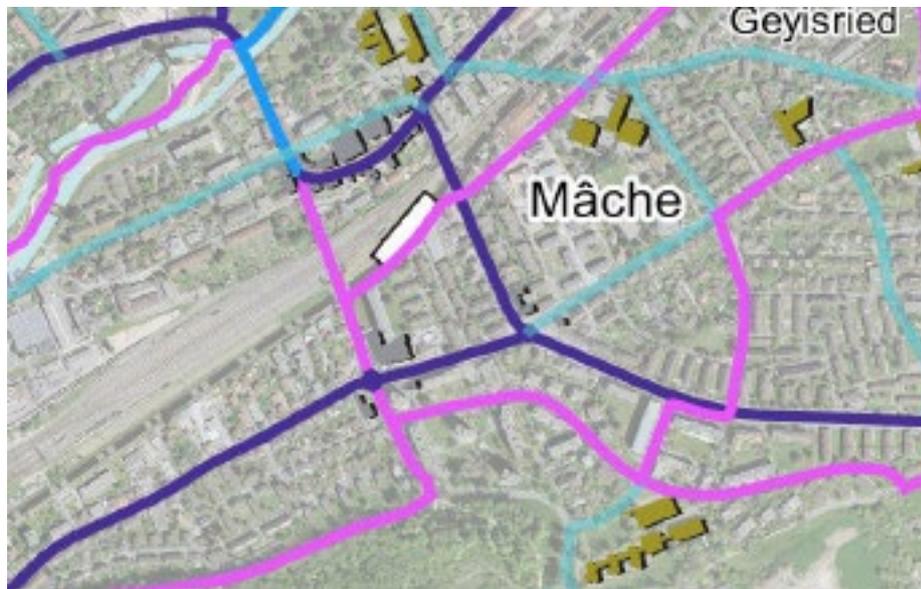
Auszug aus dem ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel (Version für die öffentliche Mitwirkung)

Fuss- und Veloverkehr

Wegen der Funktion als Quartierzentrum und ÖV-Umsteigepunkt ist die Erreichbarkeit des Studiengebietes zu Fuss (attraktives, kohärentes Wegnetz, sichere und gut lesbare Fussgängerquerung) von grosser Bedeutung, insbesondere für Süd-Nord-Bewegungen vom Battenberg-Quartier zum Einkaufszentrum, zum Bahnhof Mett und zum Quartierteil nördlich der Gleise, sowie von den ÖV-Haltestellen (Orpundplatz, Orpundstrasse) aus.

Der betroffene Perimeter wird von den im Sachplan Velo (Unterlage 14) enthaltenen Velorouten (Direkt- und Komfortroutes) durchquert und umfahren. Der Hirtenweg (Südseite Bahnhof Mett) ist als Komfortroute im Sachplan Velo definiert. Die Massnahme 49 des Sachplans Velo ist mit diesem Abschnitt verbunden. Der Zugangsweg zum Bahnhof Mett ist aktuell für den Fussgänger- und Veloverkehr nicht breit genug (ca. 2.50 m und sollte eine Mindestbreite von 4. 50 m haben). Die Schwachpunkte auf diesem Abschnitt sind vor allem die Einmündung in die Orpundstrasse mit Treppenstufen und die unkomfortable Querung der Orpundstrasse, welche die Fortsetzung der Komfortroute

Richtung Mettlenweg darstellt. Auch die Einmündung in die Mühlestrasse ist heute unattraktiv, dabei ist die Mühlestrasse als Komfortroute vorgesehen. Eine Verbreiterung und attraktivere hindernisfreie Ausgestaltung des Wegs sollte berücksichtigt werden.



Auszug aus dem Velonetz des Sachplans Velo (blau: Direktroute, rosa: Komfortroute)

Der Abschnitt Orpundstrasse zwischen Mettlenweg und Orpundplatz ist als Direktroute im Sachplan Velo bezeichnet (Massnahme 50). Dieser Abschnitt ist von den vfM betroffen. Es handelt sich um eine Achse mit starkem MIV-Verkehrsaufkommen. Lediglich in Süd-Nord-Richtung besteht eine geteilte Busspur, während in entgegengesetzter Richtung keine Veloinfrastruktur besteht. Am Orpundplatz ist die Kreisverkehrsanlage ein Velo-Unfallschwerpunkt. Der Durchmesser ist gross, die Mitte aber zu klein. Die Kreisgeometrie ist für den Veloverkehr komplex und gefährlich. Gezielte Verkehrsberuhigungsmassnahmen und punktuelle Massnahmen an der Kreuzung Orpundplatz werden im Rahmen des vfM-Projekts vorgenommen.

Die Mettstrasse v.a. der Abschnitt zwischen Orpundplatz und Kreis Mettstrasse/Scholl-Strasse/Mühlestrasse ist als Direktroute im Sachplan Velo bezeichnet (Massnahme 41). Dieser Abschnitt ist Teil der Süd-Achse und ist ebenfalls von den vfM betroffen. Auf die Strecke bestehen relativ hohem MIV-Verkehrsaufkommen. Es handelt sich auch um eine bedeutende Velo- und öV-Achse, die stellenweise Busspuren aufweist. Eine Umnutzung der Fahrbahn und Punktuelle Massnahmen an der Kreuzung sollten im Rahmen der vfM-Projektierung vorgenommen werden.

Standorte für qualitativ hochwertige und gut gelegene öffentliche Veloabstellplätze müssen im Studiengebiet berücksichtigt werden. Ein

Standort für eine Bikesharing-Station sollte ebenfalls vorgesehen werden.

Dazu wäre eine bessere Integration des Strassennetzes mit dem Studiengebiet wünschenswert, um die Trennwirkung für den Fuss- und Veloverkehr zu verringern.

MIV, Anlieferung und Parkierung

Die Erschliessung des Studiengebietes ist aufzuzeigen. Dies impliziert die Überprüfung des Hirtenweges als heutige Haupteinschliessung. Die Anlieferungen der Gewerbebetriebe und die Zufahrten zu Einstellhallen haben von den drei aussenliegenden Strassen zu erfolgen. Notfallzufahrten und Güterumschlag muss gewährleistet sein.

Bei der Platzierung der Parkplätze ist auf die Vereinbarkeit dieser mit dem Aussenraum zu achten. Dabei sind sowohl die Auswirkungen oberflächiger Parkierung (z.B. Platzbedarf, Verkehr), wie auch unterirdischer Parkierung (z.B. fehlender Bodenaufbau für Vegetation und natürlicher Versickerung) einzubeziehen.

Im Zeitwandel anpassungsfähige Lösungen wie z.B spätere Umnutzungen und die Schaffung von Synergien durch den Vorschlag gemeinsamer Lösungen und Mehrfachnutzungen von Parkplätzen sind zu fördern.

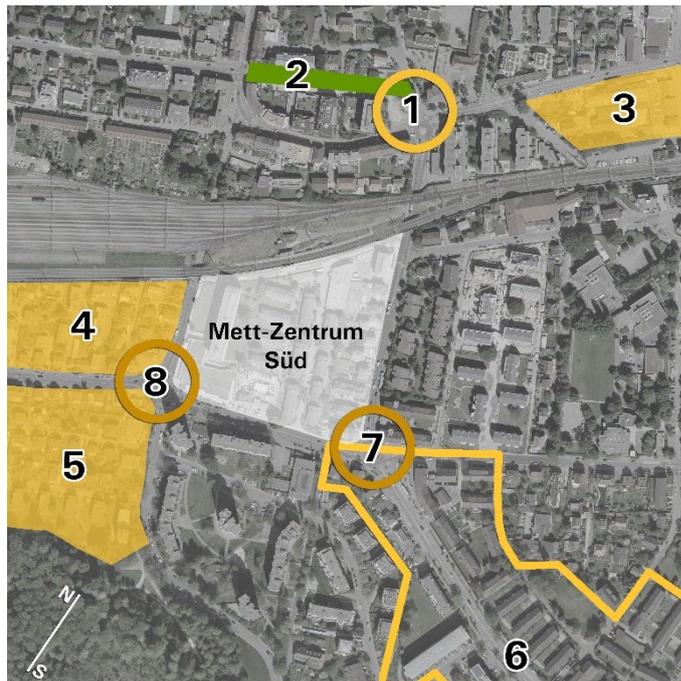
Für die baurechtlich notwendigen Parkplätze ist von der Inanspruchnahme des minimalen Bedarfs nach kantonaler Bauverordnung auszugehen. Für die Testplanung sind folgende Richtwerte massgebend:

Wohnen:	1 P auf	170 m ² GfO
Verkauf:	1 P auf	40 m ² GfO
Gewerbe:	1 P auf	125 m ² GfO

5.7 Entwicklungen im näheren Umfeld

Im Umfeld des Studiengebietes sind konkrete Veränderungen im Mett-Zentrum-Nord im Gange (Realisierung Hochhausbebauung nordwestlich Bärenplatz **[1]**) oder in Vorbereitung (Promenade zwischen Poststrasse und Friedhofbereich **[2]**).

Darüber hinaus besteht in verschiedenen Bereichen im direkten Umfeld erhebliches Transformationspotenzial: zwischen Längfeldweg und Bahn **[3]**, in den Gebieten "Mettfeld Nord" **[4]**, "Am Wald" **[5]** sowie um die Orpundstrasse («Geyisried Süd») **[6]**.



Übersicht der Projekte und Transformationsgebiete im Umfeld

Der Bereich zwischen Längfeldweg und Bahn **[3]** ist heute teilweise durch Bahninfrastrukturen, teilweise durch Lager- und Industriehallen belegt. Ziel ist hier eine mittel- bis langfristige Neubebauung mit gemischter Nutzung; es soll insbesondere weiterhin Raum für kleingewerbliche Aktivitäten bestehen.

Das Gebiet «Mettfeld-Nord» **[4]** ist ein längerfristiges Umstrukturierungsgebiet. Die sehr kleinteilige, gewerblich geprägte Bebauungsstruktur soll mittel- bis langfristig neu organisiert und verdichtet werden.

Der Bereich «Am Wald» **[5]** ist aktuell Gegenstand einer städtebaulichen Studie. Ausgelöst von Entwicklungsabsichten von Wohnbaugenossenschaften im Quartier wird sich dieses Gebiet mittelfristig wandeln. Im Vordergrund steht gemäss aktuellem Wissensstand eine Neustrukturierung und Verdichtung vor allem der Bereiche entlang der Mettstrasse. Im Inneren des Quartiers, zum Wald hin sollen die bestehenden Qualitäten, insbesondere die Durchlässigkeit und Kleinteiligkeit, trotz Erneuerung und massvoller Verdichtung erhalten bleiben.

Das Gebiet «Geyisried Süd» **[6]** war im Jahr 2021 Gegenstand eines Ideenwettbewerbs im Rahmen von europan 16. Gemeinsam mit acht im Perimeter angesiedelten Wohnbaugenossenschaften macht sich die Stadt in diesem Bereich Gedanken, wie das Quartier nachhaltig erneuert und verdichtet werden kann. Die Genossenschaftssiedlungen aus den 1940er bis 1970er Jahren weisen Sanierungsbedarf auf, insbeson-

dere sollen die Gebäude und Wohnungen an die aktuellen und zukünftigen Anforderungen angepasst werden (Stichworte Energie, Wohnungsmix, Behindertengängigkeit usw.). Gleichzeitig soll das Quartier unter Wahrung des stark durchgrünten Charakters verdichtet werden, sodass zusätzlicher gemeinnütziger Wohnraum geschaffen werden kann. Die Lebensqualität im Quartier soll erhöht werden, neben der Qualität der Wohnungen und Aussenräume sind hier vor allem die Lärmbelastung und die Mobilität wichtige Themen. Nach Abschluss des European-Wettbewerb wird als nächster Schritt gemeinsam mit den acht Genossenschaften ein Quartierentwicklungskonzept erarbeitet.

Eine wichtige Rolle spielen schliesslich die beiden Kreuzungssituationen bei den beiden Kreiseln Orpundplatz [7] und Mettstrasse/Mühlestrasse [8]. Sie bilden wichtige Schnittstellen und sind als Auftakt des Zentrums Mett aufzuwerten (grosszügige Vorplätze, aktive Erdgeschosses, repräsentative Bebauung usw.). Insbesondere beim Kreisell Orpundstrasse besteht aus Sicht der Verkehrssicherheit (Velo) Handlungsbedarf.

5.8 Ortsbildschutz und Denkmalpflege

Innerhalb des Studiengebietes bestehen keine geschützten, schützenswerten Objekte, Baugruppen oder Strukturgruppen. Objekte im weiteren Umfeld sind im Geoportal des Kantons Bern ersichtlich (vgl. dazu Beilage 7 ISOS und Link im Kapitel 9),

5.9 Dienstbarkeiten

Für die Grundstücke im Perimeter der Testplanung bestehen diverse Dienstbarkeiten. Es handelt sich mehrheitlich um Näher- und Grenzbaurechte, welche die heutige bauliche Situation abbilden. Zudem bestehen verschiedene Weg-, Fussweg- und Durchfahrtsrechte. Für die Testplanung ist davon auszugehen, dass im Bedarfsfall neue Regelungen getroffen werden können.

5.10 Altlasten

Das Gebiet ist nicht im Kataster der belasteten Standorte des Kantons Bern als Altlastenverdachtsfläche eingetragen und es liegen keine Altlastenuntersuchungen vor. Für die Testplanung müssen deshalb bezüglich der Altlastensituation keine speziellen Rahmenbedingungen berücksichtigt werden.

5.11 Wohnnebennutzungen und Aussenräume

Für Wohnnutzungen gelten die Vorgaben der kantonalen Baugesetzgebung bezüglich der notwendigen Nebennutzungen und Aussenräume: Namentlich ist der Bedarf an angemessenen Aufenthalts- und Spielflächen (Art. 42 ff BauV), Abstellräumen (Art. 47 ff BauV), und Abstellflächen für Fahrzeuge (Art. 49 ff BauV), zu decken. Innerhalb der Bereiche mit hoher Wohnnutzungen ist auch eine, für den Gesamtperimeter gemeinschaftlich genutzte, grössere Spielfläche (600m²) nach Art. 46 BauV vorzusehen.

5.12 Wohnhygiene

Bezüglich der Anforderungen für Wohn- und Arbeitsräume gelten die Vorgaben der kantonalen Baugesetzgebung (Art. 62 ff BauV)

5.13 Lärm

Aufgrund der Verkehrsbelastung der Orpund- und der Mettstrasse werden heute die Immissionsgrenzwerte für die Empfindlichkeitsstufe III (Mischzone B) von 65 db(A) tagsüber und 55 db(A) nachts teilweise überschritten. Für die Mühlestrasse hingegen sind die Immissionsgrenzwerte eingehalten.

5.14 Störfall

Das Planungsgebiet liegt wegen möglicher Zwischen- und Störfälle auf der Bahnlinie etwa zur Hälfte in einem sogenannten Konsultationsbereich gemäss Karte des Kantons Bern. Aufgrund der Bestimmungen hinsichtlich empfindlicher Nutzungen innerhalb des Konsultationsbereichs ist davon auszugehen, dass Nutzungen im Planungsgebiet als "risikorelevant" gelten.



Auszug Konsultationsbereichskarte Störfallverordnung Kanton Bern

Mögliche raumplanerische Massnahmen zur Risikominderung sind z.B. der Verzicht auf sensible Nutzungen (Gesundheitseinrichtungen, Altersheime oder -wohnungen, Bildungseinrichtungen, Kinderspielplätze, usw.) oder die Vermeidung einer hohen Nutzungsdichte innerhalb des Konsultationsbereichs. Aus Gründen haushälterischer Bodennutzung ist jedoch Letzteres nicht zweckmässig. Mögliche bauliche Massnahmen sind die Erstellung von gegenüber der Bahnanlage abgewandten Fluchtwegen aus Gebäuden, die widerstandsfähige Ausbildung von den Bahnanlagen zugewandten Fassaden und Fenstern, die Ausrichtung von Spielplätze und Begegnungszonen im Freien auf der anlagenabgewandten Seite usw. (vgl. Links in Kapitel 9.2)

Die Teilnehmer werden gebeten auf die Störfallvorsorge im städtebaulichen Massstab nur soweit sinnvoll und verhältnismässig zu reagieren. Vorgesehen ist die Vermittlung weiterer Informationen anlässlich der Zwischenbesprechung.

6 Beurteilung

6.1 Beurteilungskriterien

Das Beurteilungsgremium wird die Projektvorschläge hinsichtlich folgender Kriterien beurteilen. Die Reihenfolge der Kriterien ist kein Hinweis auf die Prioritäten. Das Beurteilungsgremium kann diese bei Bedarf ergänzen.

Bewertet werden insbesondere:

Städtebauliche Grundhaltung:

- Stichhaltigkeit der gewählten Grundhaltung im Rahmen der abgesteckten Zielsetzungen (vgl. Ziffer 4.4) und Rahmenbedingungen (vgl. Ziffer 5).
- Stimmigkeit der Grundhaltung im übergeordneten städtebaulichen Kontext.

Bebauung:

- Übereinstimmung mit der städtebaulichen Grundhaltung.
- Qualität und Ausdruck der hervorgerufenen räumlichen Stimmung
- Stimmigkeit der Bebauungsstruktur in sich und hinsichtlich Einbettung in den weiteren Quartierkontext.
- Flexibilität in Bezug auf die angestrebte Nutzungsmischung in Bezug auf die aktuellen und die längerfristig möglichen Bedürfnisse.
- Auswirkungen auf den Charakter des öffentlichen Raumes.
- Wirkung auf die angestrebte soziale Mischung (vgl. Ziffer 4.4, Zielsetzungen).
- Etappierbarkeit der vorgeschlagenen Transformationen. Massgebend ist dabei die Möglichkeit unabhängig voneinander zu realisierender, aber aufeinander abgestimmter Module sowie die Qualität von absehbaren Zwischenzuständen.

Quartiernetz, Erschliessung:

- Stichhaltigkeit und Differenzierung des Charakters der Durchwegung.
- Logik und Zweckmässigkeit des Netzes in Bezug auf die erforderlichen Funktionen und die Anbindung an das umliegende Weg- und Strassennetz.

- Qualität und Potenzial der gestalterischen Ausprägung des Quartiernetzes, insbesondere hinsichtlich des sozialen Austauschs und des Aufenthaltserlebnisses.
- Eingliederung der vorgesehenen Parkierung in das vorgeschlagene bauliche und aussenräumliche Gefüge.

Aussenraum:

- Zusammenspiel der Aussenräume mit Bebauungsmuster und Quartiernetz. Präzise Hierarchisierung der Aussenräume und stufenweise Übergänge zwischen öffentlich und privat im Zusammenspiel mit den EG-Funktionen.
- Qualität und Potenzial der gestalterischen Ausprägung der Freiräume, insbesondere hinsichtlich des sozialen Austauschs, der Aufenthalts- und Nutzungsvielfalt und des Aufwertungspotenzial hinsichtlich naturräumlicher Werte (insbesondere Boden, Vegetation, Klima und Wasser).
- Quantitatives Angebot, Nachweis der geforderten Spiel- und Aufenthaltsflächen

Wirtschaftlichkeit:

- Realisierbarkeit und Effizienz der vorgeschlagenen baulichen Massnahmen unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Bauträger.
- Mass der vorgeschlagenen Geschossflächen und Bauvolumen.
- Nachhaltigkeit des vorgeschlagenen Gesamtkonzeptes hinsichtlich Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

6.2 Zwischenbesprechung

An der Zwischenbesprechung präsentiert jedes Team separat seine Zwischenergebnisse dem Beurteilungsgremium. Danach werden die Ergebnisse mit dem Team diskutiert. Die Empfehlungen des Beurteilungsgremiums zur Weiterbearbeitung werden den Teams in Form eines Zwischenberichtes zugestellt (allgemeine Rückmeldung an alle sowie projektspezifisch separat an jedes Team).

Für die Zwischenpräsentation ist pro Team ein Zeitfenster von einer Stunde vorgesehen. Dieses setzt sich zusammen aus 30 Minuten Präsentation und 30 Minuten Fragestellung und Diskussion mit dem Beurteilungsgremium. Danach findet die Diskussion intern im Beurteilungsgremium statt.

6.3 Schlussbeurteilung

Vorprüfung

Die Schlussabgaben werden vor der Beurteilung einer allgemeinen Vorprüfung durch das Studiensekretariat unterzogen. Die Vorprüfung dient zur Überprüfung der Einhaltung der Programmbestimmungen.

Schlusspräsentation

Die Schlusspräsentation findet im selben Rahmen wie die Zwischenpräsentation statt.

7 Anforderungen Zwischenbesprechung

7.1 Form der Zwischenpräsentation

An der Zwischenbesprechung präsentieren die Teams ihre Projektidee auf folgender Basis:

Pläne

Ziel der Zwischenbesprechung ist die Diskussion der Projektideen auf volumetrischer Ebene. Es sind die zum Verständnis notwendigen – auf die Volumen und den Aussenraum beschränkten – Pläne an der Zwischenbesprechung abzugeben. Es gelten die gleichen formellen Anforderungen wie für die Schlussabgabe (vgl. Ziffer 8); die Pläne müssen jedoch nur einfach und ungefaltet eingereicht werden.

Varianten sind im Rahmen der Zwischenpräsentation zugelassen.

Arbeitsmodell

Für die Zwischenbesprechung muss die Modellgrundlage mit einem einfachen, volumetrischen Arbeitsmodell mitgebracht werden. Die vorgängige Abgabe des Modells ist nicht notwendig.

Bildschirmpräsentation

Die Art der Präsentation im Rahmen der Zwischenbesprechung ist den Teams freigestellt. Als thematischer Leitfaden dienen die geforderten Inhalte für die Schlussabgabe.

Die Pläne und Präsentationen müssen dem Studiensekretariat auch in elektronischer Form bei der Zwischenbesprechung abgegeben werden.

8 Anforderungen Schlussabgabe

8.1 Form der Schlussabgabe

Es sind maximal 4 A0-Poster zugelassen, textliche Erläuterungen sind darin zu integrieren. Für die Poster ist ausschliesslich Papier im Format DIN A0 quer zu verwenden. Die Poster werden an Stellwänden ausgestellt, jeweils zwei Poster übereinander.

Sämtliche Dokumente sind im Originalformat zweifach abzugeben. Ein Satz ungefaltet in Mappen sowie ein Satz gefaltet. Die gefalteten Pläne dienen der Vorprüfung.

Sämtliche Bestandteile der Abgabe und deren Verpackung sind mit dem Projekttitel und dem Namen des Verfassers zu bezeichnen.

Die Pläne sind so zu orientieren, dass die im Süden verlaufende Mettstrasse waagrecht ist (Norden oben rechts, Orientierungsachse vgl. abgegebener Katasterplan Unterlage 2). Die Pläne sind bezüglich Farbwahl und Kontrast so zu gestalten, dass sie reproduzierbar sind. Der Massstab ist mittels Massstabsleiste auf den Plänen anzugeben.

Alle Pläne sind auf weissem Papier dazustellen. Hochglanzoberflächen oder auf feste Materialien aufgelegene Pläne sind nicht zulässig.

8.2 Geforderte Unterlagen

Schwarzplan, Richtmassstab 1:5'000

Auf Basis des gelieferten Schwarzplanes der Stadt Biel (vgl. Unterlage 3) mit den bestehenden und projektierten Bauten. Der Ausschnitt kann frei gewählt werden.

Situationsplan 1:1000

Plan auf Basis des Katasterplanes (vgl. Unterlage 2) mit den (Neu)bauten, Frei- und Verkehrsräumen. Darzustellen sind bestehende, abzubrechende und projektierte Bauten. Die Zeichnung des Geometers muss erkennbar bleiben.

Entwurfplan 1:500 mit schematischen Grundrissen des Erdgeschosses inkl. Aussengestaltung und Erschliessung

Schematische Darstellung des Erdgeschossgrundrisses inkl. Aussenraum. Darstellung der Grundzüge der Aussenraumgestaltung (Belag, Bepflanzung) sowie der Schnittstellen und Verbindungen mit den bestehenden öffentlichen Aussenräumen im Umfeld. Darstellung der Zufahrten und Zugänge, Fahrwege und Parkieranlagen für den motorisierten Individualverkehr, die Anlieferung und den Langsamverkehr. Es muss der Nachweis erbracht werden, dass angemessene Aufenthalts- und Spielflächen (inkl. grössere Speifläche) für die vorgesehenen Wohnnutzungen vorhanden sind.

Ausgewählte Grundrisse, Fassaden und Schnitte in geeignetem Massstab

Die zum Verständnis notwendigen Grundrisse, Fassaden und Schnitte mit Eintrag

- der Gebäudehöhen gemessen gemäss Baureglement der Stadt Biel (Art. 23)
- des bestehenden und veränderten Terrains in den Schnitten und Fassaden
- der Schnittlinien in den Grundrissen

Angaben zu weiteren Gebäudegrundrissen sind soweit zu machen, als sie die Erschliessungsweise der Bauten aufzeigen, den Umgang mit der Lärmsituation erklären, der Plausibilisierung der vorgeschlagenen Bauvolumen dienen oder die Anpassbarkeit der Gebäudestrukturen an sich wandelnde Bedürfnisse belegen.

Angaben zur Beschaffenheit und Gestaltung der Fassaden sind soweit zu machen, als sie konstituierende oder wesentlich unterstützende Elemente der städtebaulichen Konzeption sind. Dabei werden nur grundlegende Hinweise zum Charakter der Fassaden erwartet.

Nutzungskonzept, Massstab frei

Schematische Darstellung des Nutzungskonzepts mit Angabe der Geschossflächen oberirdisch (GF_o) pro Nutzungstyp und Geschoss unter Berücksichtigung des Raumbedarfes für die Parkierung (Motorfahrzeuge und Velos) sowie der notwendigen Nebenräume (insbesondere Abstellräume Wohnnutzungen).

Freiraumkonzept, Massstab frei

Darstellung des Freiraumkonzeptes mit Angabe von Zweck und Charakter der massgebenden Freiräume sowie ihrer sozialräumlichen Wirkung.

Etappierungsschema, Massstab frei

Aufzeigen der möglichen Etappierungsschritte unter Berücksichtigung des Bestands. Darstellung der Gebäude und der Aussenräume inkl. Erschliessung.

Erläuterungen

In die A0-Poster integrierter Beschrieb in knapper und verständlicher Form. Er enthält insbesondere Angaben

- zur städtebaulichen Eingliederung des Projekts
- zum Nutzungskonzept
- zur Etappierung
- zum Erschliessungskonzept
- zum Aussenraumkonzept
- zur Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit und Ökologie
- zu den grundlegenden Konzeptelementen in Form von städtebaulichen Leitlinien

Berechnungen

Jeweils im Format DIN A4 auf Basis der abgegebenen Excel-Vorlage (vgl. Unterlage 16):

- die vereinfachten ober- und unterirdischen Geschossflächen, beschränkt auf eine reine Volumenberechnung ohne jegliche Abzüge beispielsweise für Loggien.
- die kubische Berechnung gemäss SIA-Ordnung 416 auf Basis der vereinfachten Geschossflächenberechnung.

Verkleinerungen

Ein kompletter Plansatz in reproduzierbarer Qualität, massstabsfrei auf Format DIN A3 verkleinert ist den Plänen beizulegen. Dieser dient der Biddokumentation im Schlussbericht.

Digitale Projektdokumentation

Eine digitale Fassung (pdf, Berechnungen auch als xls sowie Situationsplan als dwg/dxf) aller abgegebenen Unterlagen muss der Schlussabgabe beigelegt werden. Sie dient der Vorprüfung sowie der Bilddokumentation im Schlussbericht. Die Dateinamen sollen an erster Stelle den Projekttitel beinhalten.

Formulare

Die Formular Selbstdeklaration (nur durch Büro Federführung) und Teamzusammensetzung (vgl. Unterlage 17) sind bereits vorgängig als Teilnahmebestätigung einzureichen (vgl. Terminplan Ziffer 3).

Modell

Einfaches, kubisches Gipsmodell auf der gelieferten Grundlage in Weiss. Zwischenzustände mittels der Herstellung austauschbarer Modelleinsätze sollen dargestellt werden.

Visualisierungen (Hinweis)

Visualisierungen im Sinne von Renderings sind nicht erwünscht. Zur Ermittlung der Entwurfsidee oder der gesuchten Stimmung sind skizzenhafte Perspektiven denkbar.

9 Studienunterlagen

9.1 Abgegebene Unterlagen

Die folgenden Unterlagen werden allen Teilnehmenden in elektronischer Form abgegeben.

1. Programm der Testplanung (pdf)
2. Katasterplan mit Studienperimeter und Orientierungsachse (pdf, dwg, dxf)
3. Schwarzplan der Stadt Biel (pdf, dwg, dxf)
4. Orthophoto Ausschnitt (pdf, jpg)
5. Modellgrundlage (pdf, dwg, dxf)
6. Hochhauskonzept (pdf)
7. ISOS - Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung, Aufnahme Stadt Biel (pdf)
8. Vorstudie «Hirtenweg», Rolf Hähne Raumplanung Städtebau (pdf)
9. Machbarkeitsstudie Coop, Gebert Architekten AG
10. Anlieferung Coop
11. Vorstudie Südachse vFM, Metron AG
12. Schlussbericht Verkehrsstudie vFM Mett-Zentrum (in Bearbeitung, wird voraussichtlich mit dem Zwischenbericht abgegeben)
13. ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel
14. Sachplan Velo (pdf)
15. Pläne der Gebäude im Studienperimeter (pdf)
16. Formular Berechnungen (pdf, xlsx)
17. Formulare Selbstdeklaration und Teamzusammensetzung (pdf, docx)

9.2 Weiterführende Unterlagen

- Geoportal WebGIS Stadt Biel (insbesondere Zonenpläne und Baulinienplan): WebGIS — Biel-Bienne

- Baurechtliche Grundlagen der Stadt Biel (Baureglement, -verordnung, Baulinienreglement): Planung und Stadtraum – Stadt Biel (biel-bienne.ch)
- Gesetzessammlung des Kantons Bern (insbesondere Baugesetz und Bauverordnung): <https://www.belex.sites.be.ch/>
- Geoportal des Kantons Bern: <http://www.be.ch/geoportal>
- Bauinventar Online, Denkmalpflege des Kantons Bern: http://www.erz.be.ch/erz/de/index/kultur/denkmalpflege/bauinventar/bauinventar_online.html
- Planungs- und Arbeitshilfe Bund/Kanton zu Störfallvorsorge: Planungshilfe Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge (admin.ch)

https://www.raumplanung.dij.be.ch/content/dam/raumplanung_dij/dokumente/de/Arbeithilfen/arbeitshilfe%20stoerfallvorsorge%20in%20der%20raumplanung-de.pdf

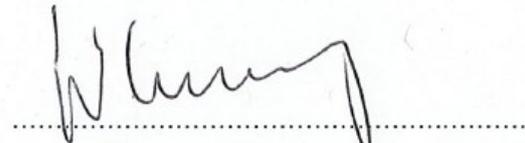
10 Genehmigung

Das Programm der Testplanung wurde von den Auftraggeberinnen und dem Preisgericht genehmigt.

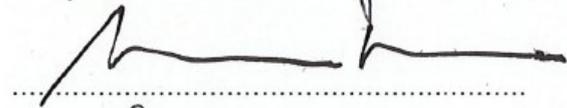
Biel, den 6. Dezember 2022

Sachpreisrichter

Han van de Wetering



Stephanie Bender



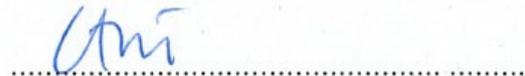
Andy Schönholzer



Florence Schmoll

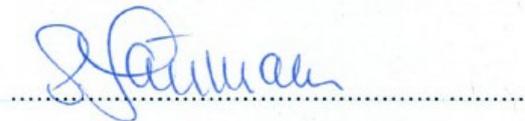


Christian Stucki



Ersatzmitglieder

Sarah Gäumann

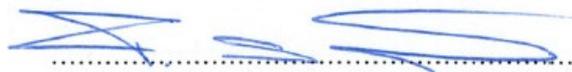


Vinzenz Gurtner

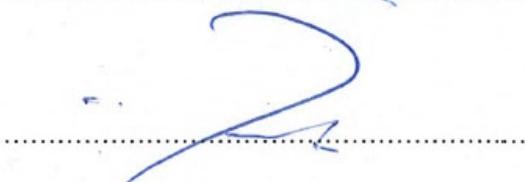


Fachexperten (ohne Stimmrecht)

Fritz Schär



Marc Bercovitz/ Hussein Da-
baja

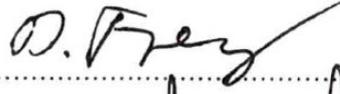


Reto Rey



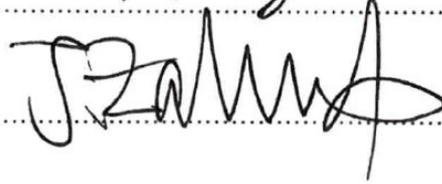
.....

Dany Frey



.....

Jürg Zahnd



.....

Félicien Gygax



.....

Beat Bommer



.....

Hans Heeb



.....