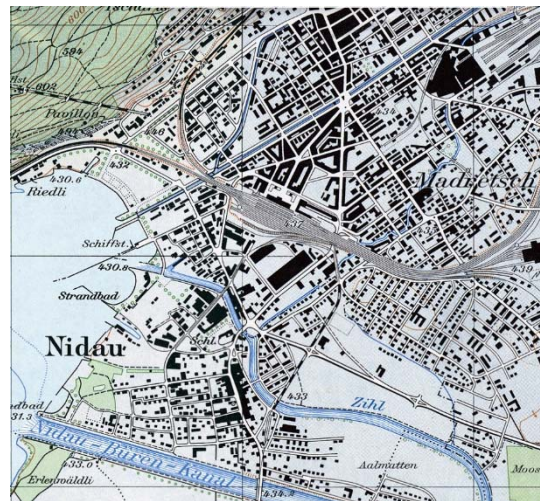
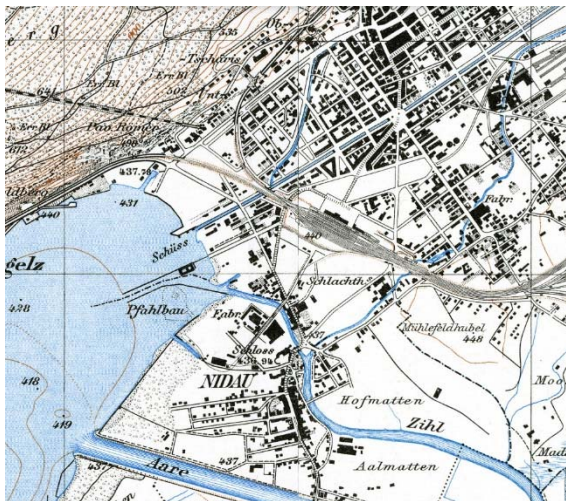
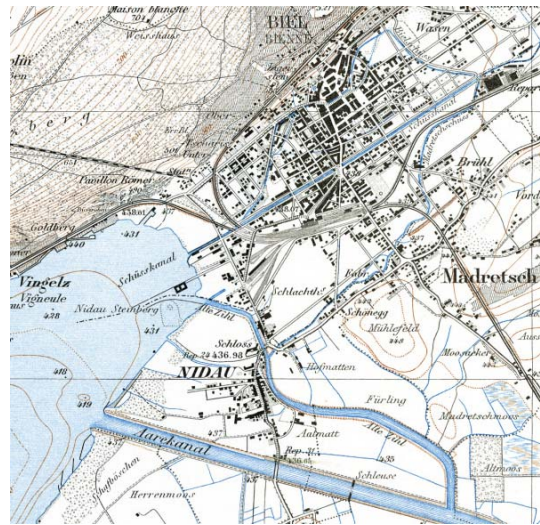


Standortbestimmung Städtebau

Die Standortbestimmung Städtebau betrachtet den gesamten Raum der Agglomeration Biel. Die Aussagen richten sich gezielt auf den Handlungsraum zwischen Biel und Nidau (Achse Brüggmoos-Rusel). Neben einer generellen Analyse des Gebiets bilden die wesentlichen regionalen und städtischen Planungen von Biel und Nidau, sowie wichtige laufende Projekte und Entwicklungen im Handlungsraum, die Grundlage. Die Standortbestimmung ist breit um das Thema Städtebau ausgelegt und behandelt auch die Schnittstellen zu Themen wie Freiraum, Stadtentwicklung und Mobilität.

Historische Betrachtung



Situationen in den Jahren 1864, 1915, 1930 und 1958 (Quelle: Swisstopo)

Das Gebiet zwischen Biel und Nidau ist bis in die 1850er-Jahre ein grüner Zwischenraum zwischen beiden Städten. Erst mit dem Bau des ersten Bahnhofs der Stadt Biel im Jahr 1864 im Bereich des heutigen General-Guisan-Platzes wird das Gebiet für die Stadtentwicklung aktiviert. Zwischen Bahnhof und Schüsskanal entsteht ein dichtes, urbanes Bahnhofsquartier. Südlich des Bahnhofs konzentriert sich die Entwicklung entlang der Ländte- und Aarbergstrasse. Die ehemalige Tramlinie 2 resp. die Bahnlinie Biel-Täuffelen-Ins führt über die Aarbergstrasse und durch die Altstadt

von Nidau und strukturiert die Entwicklung südlich des Bahnhofs Biel. Ein weiterer Entwicklungskorridor ist die Achse Gurnigel- und Alfred-Aebi-Strasse, wo auch der Schlachthof steht. Aufgrund der vielen Anschlussgeleise, der schwierigen Erschliessung und der Planung der neuen Streckenführung der Bahn inklusive neuem Bahnhof bleibt das Gebiet direkt südlich des Bahnhofs aber unternutzt.

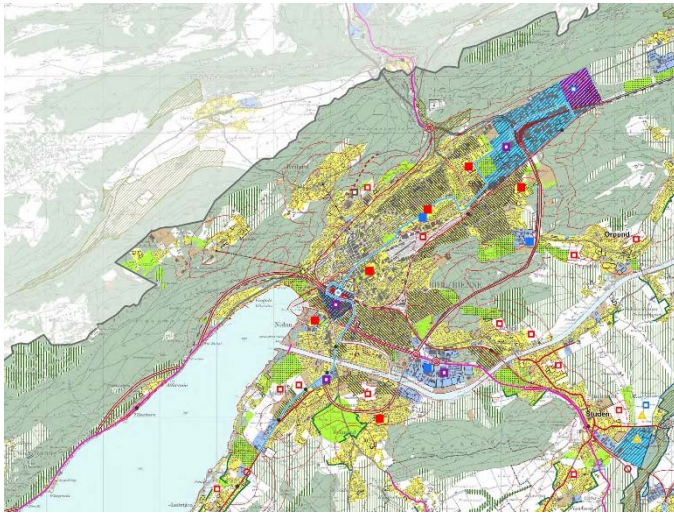
Mit dem Bau des heutigen Bahnhofs im Jahr 1923 wird das gesamte Gebiet nochmals wesentlich neustrukturiert. Das ehemalige Gleisfeld des alten Bahnhofs wird zum integralen Bestandteil des Bahnhofsquartiers. Interessant ist dabei die Reparatur der Murtenstrasse als direkte, durchgehende Achse zwischen Schlachthof und Zentralplatz. Ab den 1940er-Jahren wird stufenweise auch die Südseite des Bahnhofs mit einem Fokus auf industriellen und gewerblichen Nutzungen aktiviert.

Bereits in den 1950er-Jahren wird die Bernstrasse realisiert. Auffallend ist dabei die bewusste Ausgestaltung als Überlandstrasse. Ausser bei der Autogarage an der Guglerstrasse gibt es keinen Bezug zwischen Bebauung und Strasse, was für die damalige Zeit eher ungewöhnlich ist. Die Siedlung Weidteile entsteht in den späten 1960er-Jahren als letzte grosse Entwicklung im Gebiet an der Grenze zwischen Biel und Nidau. Seit den 1970er-Jahren gibt es nur kleinräumige Änderungen und Erneuerungen. Eine Ausnahme ist der Bau des Gymnasiums auf dem Strandboden zwischen 1975 und 1982. Das Gebiet ist zwar fast durchgehend bebaut, ist für seine strategische, zentrale Lage aber eher unternutzt. Die fehlende Entwicklungsdynamik ist frappant. Seit dem Jahr 2000 gibt es nur im direkten Bahnhofsumfeld nennenswerte neue Entwicklungen.

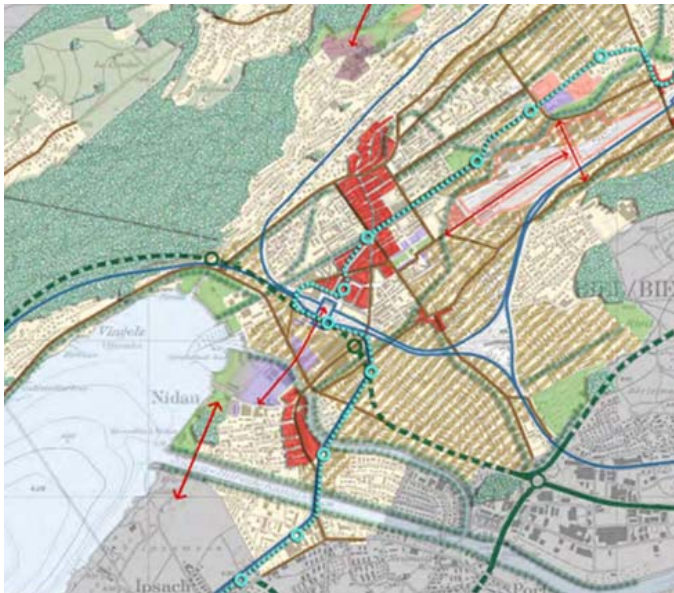
Fazit, Interpretation für den Handlungsraum Brüggmoos-Rusel

Interessant ist die historische Bedeutung der Achse Ländte- und Aarbergstrasse als wichtige Verbindung zwischen Biel und Nidau. Die Führung des ehemaligen Trams auf einem Teil dieser Achse hat dabei den strukturierenden Charakter gestärkt. Diese Achse hat bis in die 1950er-Jahre aber auch die Ortsentwicklung zwischen den beiden Städten strukturiert. Erstaunlich ist gleichzeitig die lange fehlende Entwicklungsdynamik im Gebiet zwischen den beiden Städten. Teilweise kann diese fehlende Dynamik auf die Planungsunsicherheit in Zusammenhang mit grossen verkehrsinfrastrukturellen Bauprojekten (neuer Bahnhof im Jahr 1923, Westast) zurückgeführt werden.

Regionale Betrachtung



Ausschnitt Richtplankarte: grosse Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten im Bereich des Ostasts N5/N6 (Quelle: RGSK Biel-Seeland)



Teilgebietskonzept für den Bereich zwischen den Städten Biel und Nidau (Quelle: Agglomerationsprogramm 3. Generation, 2016)

Bei der regionalen Betrachtung stehen der „Regionaler Richtplan / RGSK Biel-Seeland“ des Vereins seeland.biel/bienne und das integrierte Agglomerationsprogramm 3. Generation aus dem Jahr 2016 im Vordergrund.

In der Richtplankarte fallen bezüglich Städtebau und Stadtentwicklung die sehr grossen (kantonalen) Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten inklusive verkehrsentensive Einrichtungen und strategische Arbeitszonen im Bereich des Ostasts N5 / N6 auf. Die Lage am Siedlungsrand entlang der Autobahn, teilweise ohne hochwertige ÖV-Erschliessung, deuten auf industrielle, autoorientierte Nutzungen oder Arbeitsplatznutzungen mit einem grossen Schwerverkehrsanteil hin. Eine Ausnahme bei den Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten ist das Gebiet Bahnhof Biel. Hier wird der Fokus, aufgrund der zentralen Lage in der Stadt und der hohen ÖV-Erschliessungsqualität, explizit auf Dienstleistungen gelegt. Direkt angrenzend an das Bahnhofsgebiet liegen zudem noch die zwei wichtigen regionalen Wohnschwerpunkte «AggloLac» und «Esplanade».

Im Teilgebietskonzept für den Bereich zwischen den beiden Städten fallen die beiden Zentrumsbereiche von regionaler Bedeutung auf. Es handelt sich dabei um das zusammenhängende Zentrumsgebiet von Biel, mit Altstadt, Neustadt und Bahnhofsquartier, und das Städtli von Nidau. Es sind beides dicht bebaute, stark durchmischte Stadtgebiete mit einer Konzentration von Publikumsnutzungen. Hier stehen Erhalt und Aufwertung im Vordergrund. Das Gebiet «Bahnhof / See» hat eine überregionale, strategische Bedeutung und ist Standort für verkehrsintensive Einrichtungen. Dies betrifft eher städtisch geprägte Einrichtungen, die von einer guten ÖV-Erschliessung und zentralen, urbanen Lage profitieren. Auffallend ist die östliche Führung des Regiotrams, das wichtige Entwicklungsgebiet AggloLac wird nicht erschlossen. Das gesamte Gebiet zwischen Bahn und Zihl wird als Vorranggebiet für Siedlungsverdichtung bezeichnet, dies vor allem im Zusammenhang mit dem Projekt Westast.

Fazit, Interpretation für den Handlungsraum Brüggmoos-Rusel

Die Region Biel verfügt über eine grosse Kapazität von Arbeitsplatzzonen, die vor allem am Stadtrand entlang der Autobahn gelegen sind. Hier kann der Fokus auf autoorientierte oder industrielle, gewerbliche Arbeitsplatznutzungen gelegt werden. Beim Gebiet Bahnhof Biel liegt der Fokus auf Dienstleistungen. Dabei handelt es sich um urbane, siedlungsorientierte Arbeitsplatznutzungen und wichtige öffentliche Einrichtungen für Bildung und Kultur. Die zentrale Lage und gute ÖV-Erreichbarkeit spielen hier eine wichtige Rolle. Hochwertige Arbeitsplätze erfordern dichte Strukturen, attraktive öffentliche Räume und eine gute feinmaschige Vernetzung mit den angrenzenden Stadtquartieren.

Die Nord-Süd-Vernetzung zwischen Biel und Nidau und die Erschliessung resp. städtebauliche Einbindung des Entwicklungsgebiets AggloLac werden wenig behandelt. Das Vorranggebiet Siedlungsverdichtung reagiert nicht auf die bestehende innere Logik des Gebiets und ist nur in Zusammenhang mit dem Projekt Westast zu verstehen. Eine integrale Planung auf Basis des Bestands ist gefragt.

Stadtentwicklung Biel

Für das Thema Stadtentwicklung der Stadt Biel bildet der zusammenfassende Präsentationsbericht „Update! Stadtentwicklung Biel/Bienne“ aus dem Juli 2019 die wichtigste Grundlage. Die Stadt Biel kennt ein stetiges Wachstum, insbesondere bezüglich der Wohnbevölkerung (von etwa 50'000 EW im Jahr 2005 zu 56'000 EW im Jahr 2018). Biel wird als „High Tech Zentrum“ und „Stadt der Kommunikation“ bezeichnet. Die Uhrenindustrie und der Kommunikations- und Dienstleistungssektor konzentrieren sich dabei innerhalb der dicht bebauten Stadtteile (Innenstadt, Bahnhofsumfeld). Die Automobil- und Präzisionsindustrie liegen eher am Stadtrand im Gebiet Bözingerfeld.

Für die Stadt Biel stehen vier Entwicklungsschwerpunkte im Vordergrund. Es sind die Gebiete Bahnhof / See, Esplanade, Gurzelen und Bözingerfeld. Auffallend ist die Grösse des Gebiets Bözingerfeld. Entsprechend wird in Zusammenhang mit dem Bözingerfeld erwähnt, dass «Keine Stadt der Schweiz an der Peripherie über derart grosse Landreserven verfügt wie Biel». Ein wichtiges Thema ist auch das «Attraktivierte Stadtbild», womit insbesondere die Aufwertung des gesamten Zentrumsbereichs der Stadt gemeint ist. Seit 1996 wurde im Rahmen der Strategie „Sparen und Investieren“

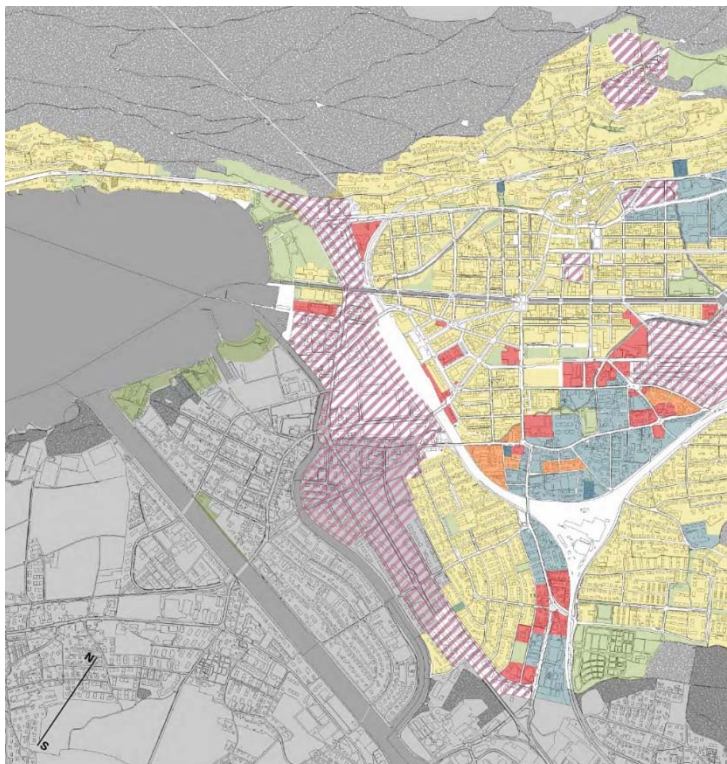
sowie mit der Landesausstellung Expo-02 eine Serie von Attraktivierungsschritten realisiert, wie zum Beispiel die Umgestaltung der Achse Altstadt – Zentralplatz – Bahnhof, die neue Verbindung Bahnhof-See mit dem Robert-Walser-Platz oder auch die Sanierung des Kongress- und Volkshauses. Im Jahr 2004 wurde die Stadt Biel mit dem Wakkerpreis ausgezeichnet. Darin wurden die Aufwertung des öffentlichen Raums und der Umgang mit der Baukultur des 20. Jahrhunderts besonders gelobt.

Fazit, Interpretation für den Handlungsraum Brügmoos-Rusel

Das Gebiet Bözingerfeld ist aufgrund seiner Grösse und peripheren Lage eine planerische Besonderheit. Insgesamt hat Biel viele und grosse Landreserven. Diese liegen aber mehrheitlich am Stadtrand. Zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes ist darum eine Differenzierung, klare Profilierung und qualitative Entwicklung dieser Landreserven von grosser Bedeutung. Insbesondere sollen an den zentralen Entwicklungsorten, beispielsweise dem Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof / See, bewusst hochwertige, urbane Arbeitsplatznutzungen gesucht werden.

Ausserdem verpflichtet die Auszeichnung mit dem Wakkerpreis eine Gemeinde zu weiteren qualitativen Entwicklungen. Die Stadt Biel soll entsprechend die qualitative Entwicklung weiterführen. Aktuelle Hauptthemen wie Verdichtung, Klimawandel und Mobilität sind darin zu berücksichtigen.

Hochhauskonzept



Ausschnitt Karte Hochhauskonzept, innerhalb der roten Schraffur ist die Zweckmässigkeit von Hochhäusern im Rahmen besonderer Planungsverfahren zu bestimmen (Quelle: Stadt Biel, Hochhauskonzept 2014).

Ein wichtiges Planungsinstrument der Stadt Biel ist das Hochhauskonzept aus dem Jahr 2014. Das Konzept ist die Entscheidungsgrundlage für den Bau von „höheren Häusern“ und „Hochhäusern“. Das Konzept basiert auf einer konventionellen Negativplanung. Die Definition von Ausschlussgebiete (z.B. ISOS-Perimeter) bildet die Grundlage. Es werden zudem sechs „Bereiche mit besonderen Planungen“ definiert. Dort ist die Zweckmässigkeit von Hochhäusern und hohen Häusern im Rahmen

besonderer Planungsverfahren zu bestimmen. Der grösste Bereich betrifft die „städtebauliche Begleitplanung A5 Biel-Nidau Westast“.

Fazit, Interpretation für den Handlungsraum Brüggmoos-Rusel

Im Hochhauskonzept gibt es kaum Aussagen zur städtebaulichen Rolle von Hochhäusern. Die Verortung der Hochhausstandorte ist mit den Eventualgebieten unpräzise. Wie positive Aspekte von Hochhäusern (z.B. Orientierung, Zentralität, Massstäblichkeit des Stadtraums) zur Geltung kommen können, wird nicht geregelt. Schwierig im Perimeter Bahn-See ist die Abhängigkeit vom Projekt Westast. Die Auslegung dieses Bereiches ist ohne Westast nicht zu verstehen. Es fehlt die Auseinandersetzung mit der bestehenden Situation. Daher ist auch nicht nachvollziehbar, warum das Hofmatten-Quartier Teil dieses Bereiches ist.

Strategie Biel 2030 – die Stadt der Möglichkeiten

Die Strategie Biel 2030 beschreibt fünf grundlegende Leitlinien zur Entwicklung der Stadt. Die Aussagen sind sehr allgemein. Bezüglich Stadtentwicklung sind drei Aussagen erwähnenswert. So soll Biel bei ihrem weiteren Wachstum ihren urbanen Charakter betonen. Auch soll die Stadt vielfältige, attraktive, öffentliche Räume als Begegnungsorte und Quartierzentren schaffen. Dazu gehören die Aufwertung der Schüss bis zur Seebucht und die Entlastung vom motorisierten Individualverkehr durch eine Förderung einer nachhaltigen, innovativen, platzsparenden Mobilität. Schliesslich soll Biel vorbildlich für das Klima handeln.

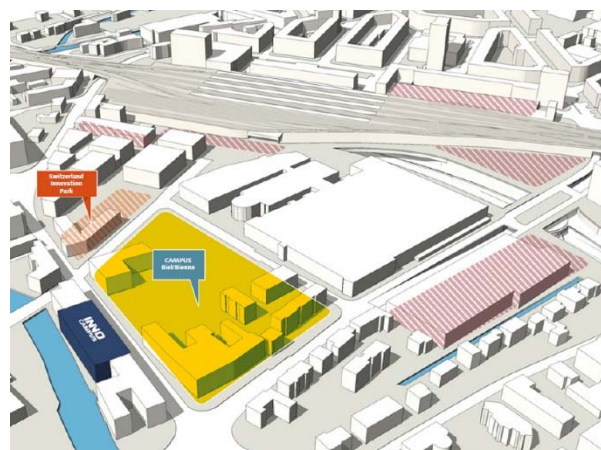
Fazit, Interpretation für den Handlungsraum Brüggmoos-Rusel

Die Aussagen der Strategie Biel 2030 sind zwar sehr allgemein gehalten und weisen einen breiten Interpretationsspielraum auf, für den Handlungsraum Brüggmoos-Rusel verpflichten sie die Stadt aber zu einem Paradigmenwechsel, insbesondere im Umgang mit dem Verkehr.

Entwicklungsschwerpunkte Bahnhof / See und Campus



Übersicht Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof / See (Quelle: BVE Kanton Bern)



Projekt Campus innerhalb des Entwicklungsschwerpunkts Bahnhof / See (Quelle: BVE Kanton Bern)

Der Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof / See und Campus besteht aus verschiedenen laufenden Planungen und Projekten im Bereich zwischen dem Bahnhof Biel und dem

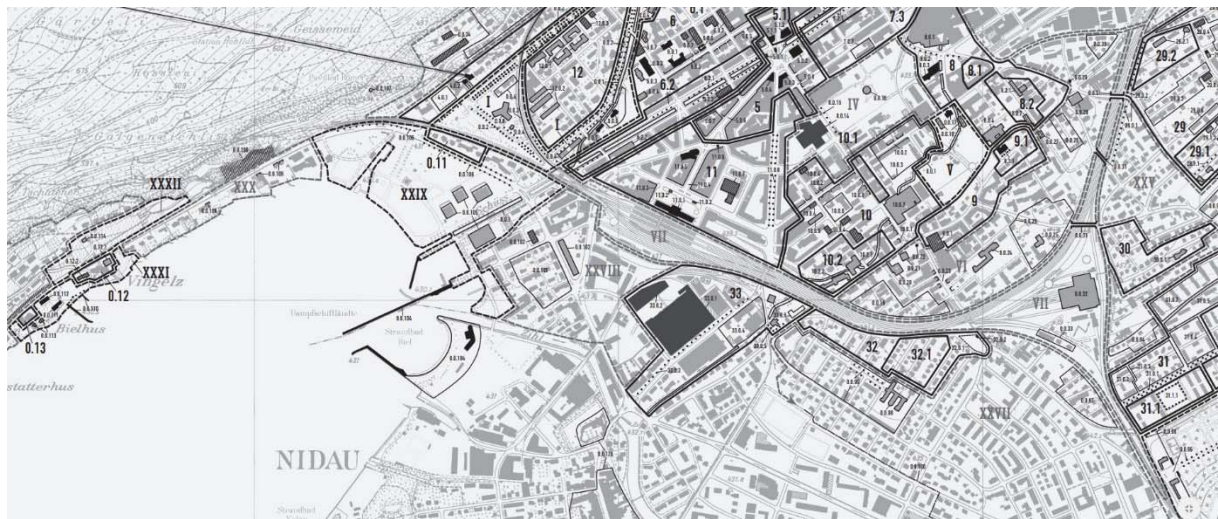
Städtli Nidau. Ein grosses Projekt ist AggloLac in Nidau direkt am Seeufer, mit etwa 130'000m² Geschossflächen für Wohnen (etwa 1'700 Einwohnende), Dienstleistungen und Gastronomie. Ab dem Jahr 2027 soll das Gebiet in Betrieb genommen werden. Zudem sollen das Strandbad und die Schiffländte aufgewertet werden (bessere Vernetzung für den Langsamverkehr, Nutzbarkeit ausserhalb der Saison). Teil des Entwicklungsschwerpunkts sind auch die Zentrumsbereiche von Biel und Nidau. Erhalt und Aufwertung haben hier Priorität.

Ein weiteres wichtiges Projekt ist der Entwicklungsschwerpunkt Campus. Das Campusquartier ist ein urbaner Verbindungsraum zwischen Innenstadt und See. Neben mehreren Bildungsinstituten (kaufmännische Berufsschule, Schule für Gestaltung und Lehrwerkstätten des Berufsbildungszentrums) gibt es das „Communication Center“ und die Seniorenresidenz „Au Lac“. Im Jahr 2020 soll der „Switzerland Innovation Park“ fertiggestellt werden. Im Jahr 2022 entsteht der „Campus Biel/Bienne“, wo die technischen Disziplinen der Berner Fachhochschule untergebracht werden.

Fazit, Interpretation für den Handlungsraum Brüggmoos-Rusel

Das Gebiet zwischen Bahnhof und See wird zu einem urbanen, intensiv genutzten Stadtteil. Mit dem Fokus auf Bildung stehen eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖV und eine zentrale, gut vernetzte Lage im Vordergrund. Die Rolle als Verbindungsraum zwischen Innenstadt und See erfordert bereits heute eine urbane Behandlung der Aarbergstrasse. Eine Chance ist diesbezüglich die Lage der Entwicklungen entlang der Aarbergstrasse. Mit den Neubauten soll auch die Rolle der Strasse als frequentierter, vollwertiger öffentlicher Raum gestärkt werden.

ISOS Stadt Biel



Ausschnitt ISOS-Karte, Perimeter Handlungsraum (Quelle: ISOS)

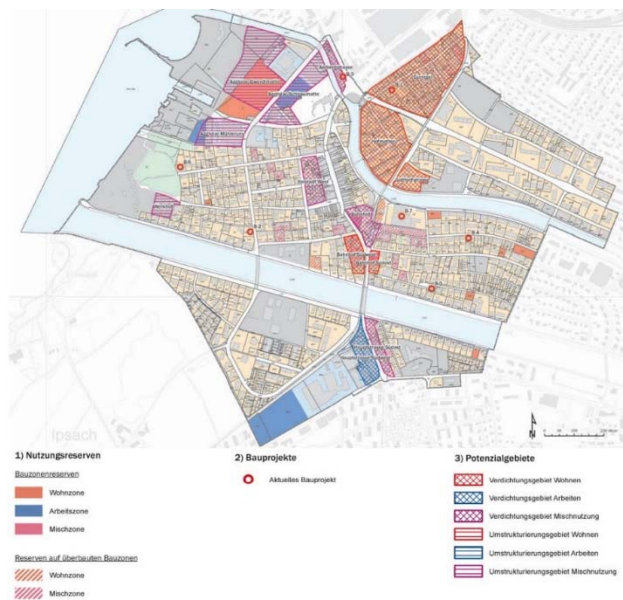
Im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Stadt Biel sind im Umfeld des Bahnhofs resp. im Bereich des Handlungsraums viele Elemente, Ensembles und Gebiete mit dem höchsten Erhaltungsziel (Erhaltungsziel A) eingetragen. Nördlich des Bahnhofs betrifft dies das „Neue Bahnhofsquartier“. Das Quartier hat eine hohe räumliche, architektonische und historische Qualität und eine grosse Bedeutung für die Stadt. Südlich des Bahnhofs wird das Industriegebiet Salzhausstrasse, mit unter anderem dem städtischen Schlachthof, der ehemaligen Montagehalle und den Wagenlagergebäuden

der GM, mit dem Erhaltungsziel A bezeichnet. Teil des Ensembles ist auch die Baumreihe an der Salzhausstrasse. Ein weiteres grossräumiges Gebiet mit Erhaltungsziel A ist das Gebiet Strandboden mit vielen verschiedenen Einzelementen (z.B. Baumallee und Musterhäuser Ländtestrasse). Östlich des Bahnhofs liegt das „Stadtviertel Zentral- / Zukunftsstrasse“ mit dem Erhaltungsziel B.

Fazit, Interpretation für den Handlungsraum Brüggmoos-Rusel

Die zwei grossen, zusammenhängenden Gebiete mit Erhaltungsziel A im Bereich des Handlungsraums (Industriegebiet Salzhausstrasse und Strandboden) sollen in der Entwicklung des Gebiets als wertvolle bestehende ortsstrukturierende Elemente berücksichtigt werden. Wichtig ist auch ein sensibler Umgang mit den erhaltenswerten Gebieten nördlich des Bahnhofs. Dies betrifft nicht nur bauliche Interventionen, sondern auch den Umgang mit dem Stadtraum (Gestaltung des öffentlichen Raums, Führung des Verkehrs).

Ortsentwicklung Nidau



Potentialstudie SEIN (Quelle: Stadt Nidau, 2019)



Ausschnitt Projekt AggloLac (Quelle: Stadt Nidau)

Die bestehende baurechtliche Grundordnung der Stadt Nidau stammt aus dem Jahr 1980 und weist Erneuerungsbedarf auf. Im Bereich des Handlungsraums entlang den Verkehrsachsen fallen die Immissionsgebiete auf. Diese behandeln nur Beschränkungen. Es werden keine qualitativen Aussagen gemacht oder erweiterte Nutzungsmöglichkeiten genannt. Neben der Kernzone des Städtlis gibt es in vielen zentralen Orten WG3-Zonen. In den weiter entfernten Gebieten sind W2 und W3-Zonen vorhanden.

Das städtebauliche Leitbild „Lebensraum Nidau“ aus dem Jahr 2013 und die Potenzialstudie SEIN Nidau aus dem Januar 2019 sind wichtige Grundlagen und Vorarbeiten zur Revision der Ortsplanung der Stadt Nidau. Bedeutende Aussagen des städtebaulichen Leitbilds sind die Festigung von Nidau als Kernstadt und die Definition von Interventionsgebieten, in welchen grössere Veränderungen ermöglicht werden. Im Handlungsraum handelt es sich um die Gebiete AggloLac, das Quartier Gurnigel und die

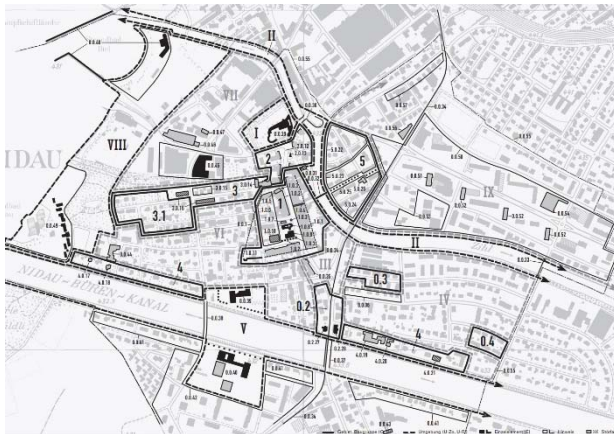
Achse Bernstrasse / Gebiet Weidteile. Ein wichtiges Ziel ist auch die Nutzung des Verkehrs für Urbanität, insbesondere in Rahmen der flankierenden Massnahmen zum A5-Westast. Ein zentrales Element des Leitbildes ist die Achse zum Bahnhof. Zwischen dem Bahnhof Biel und der Altstadt Nidau wird eine „würdige Raumabfolge“ angestrebt. Die Ausbildung von urbanen Räumen und Verbindungen als Boulevard oder Allee steht im Vordergrund.

Das Grossprojekt AggloLac ist das wichtigste Entwicklungsgebiet der Stadt und stellt, auch in Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung (1'700 Einwohnende), eine ausserordentliche Herausforderung dar. In der Potenzialstudie SEIN werden die Verdichtung und Entwicklung generell im Grenzbereich zur Stadt Biel (Gurnigel, Hofmatten, Aarbergstrasse) und entlang der Hauptstrasse resp. um den Bahnhof Nidau gesucht. Mit dem Perimeter Vorstadt-West wird eine Stärkung der Altstadt angestrebt.

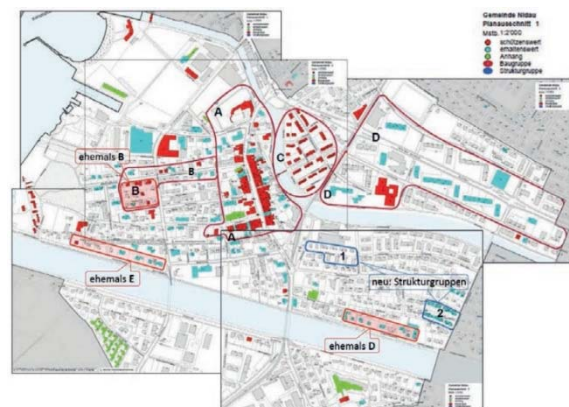
Fazit, Interpretation für den Handlungsraum Brüggmoos-Rusel

Die gezielte Verdichtung an zentralen, gut mit dem ÖV erreichbaren Orten und die Verortung der Verdichtung an „schwierigen“ Orten wie der Haupt- und Aarbergstrasse sind zielführend. In einzelne Quartieren ist aber eine Verdichtung zu hinterfragen, wie z.B. im Quartier Hofmatten. Teilweise sind Verdichtungen nur in Zusammenhang mit dem Projekt Westast zu verstehen. Beim Projekt Agglo-Lac stellt sich die Frage, wie die ÖV-Erschliessung und die Einbindung im Stadtraum (z.B. eine attraktive Verbindung zum Bahnhof Biel, Querbarkeit Aarbergstrasse) angedacht sind.

Bauinventar und ISOS Stadt Nidau



Auszug ISOS Gemeinde Nidau (Quelle: ISOS)



Übersicht Bauinventar Gemeinde Nidau (Quelle: Gemeinde Nidau)

Die Altstadt, die Vorstadt, das Schloss mit Schlosspark, die Gartenstadtsiedlung Hofmatten, der Flussraum des Zihls und das Seeufer werden im ISOS für die Stadt Nidau als Erhaltungsziel A bezeichnet. Interessant ist die unterschiedliche Betrachtung des Quartiers Weidteile im kommunalen Bauinventar und im ISOS. Im ISOS hat das Quartier kein Erhaltungsziel. Im Bauinventar gilt das Quartier als erhaltenswert. Im ISOS wird die Autogarage an der Gugler- / Bernstrasse als guter Zweckbau erwähnt.

Fazit, Interpretation für den Handlungsraum Brüggmoos-Rusel

Das Ensemble Altstadt, Vorstadt, Schloss mit Schlosspark, Gartenstadtsiedlung Hofmatten und Flussraum des Zihls ist im Bestand zu pflegen. Eine gezielte Verdichtung des Quartiers Hofmatten, wie in der Potenzialstudie SEIN vorgesehen, ist zu hinterfragen. Beim Quartier Weidteile ist hingegen eine Erneuerung oder Umstrukturierung denkbar.

Freiraumentwicklung Nidau

Eine wichtige Planungsgrundlage der Stadt Nidau ist das Landschaftsinventar aus dem Jahr 2019. Eine grosse Bedeutung haben das Seeufer und die Gewässerräume Zihl, Madretsch und der Nidau-Büren-Kanal. Auch werden historische Wege, wie die Verbindung Hauptstrasse – Städtli Nidau – Gurnigelstrasse, betont. Innerhalb des Siedlungsgebiets spielen die Baumbepflanzungen (Baumreihen, Einzelbäume) im Erlebnis und Verständnis der „gebauten Landschaft“ eine zentrale Rolle.

Fazit, Interpretation für den Handlungsraum Brüggmoos-Rusel

Neben dem Gewässerraum des Zihls als besondere freiräumliche Qualität, mit vielen inventarisierten Objekten wie beispielsweise die Einzelbäume am Guido-Müller-Platz, fallen im Bereich des Handlungsraumes der Madretsch und die Gurnigelstrasse als wichtige strukturierende landschaftliche und freiräumliche Elemente auf.

Handlungsempfehlungen

Die Stadtentwicklung ist sehr stark auf das Projekt Westast ausgelegt. Beispielsweise sind das Hochhauskonzept oder auch die Verdichtung im gesamten Gebiet der Weidteile ohne Westast nicht nachvollziehbar. Die Abhängigkeiten und damit auch die Planungsunsicherheiten sind gross. Aufgrund der langen Planungs- und Bauzeit von grossen verkehrsinfrastrukturellen Bauwerken sollte viel mehr aus dem Bestand heraus gedacht werden. Bereits heute besteht im Raum ein grosser Handlungsbedarf. Es braucht in erster Linie dringend Lösungen für die nächsten 10 bis 25 Jahre.



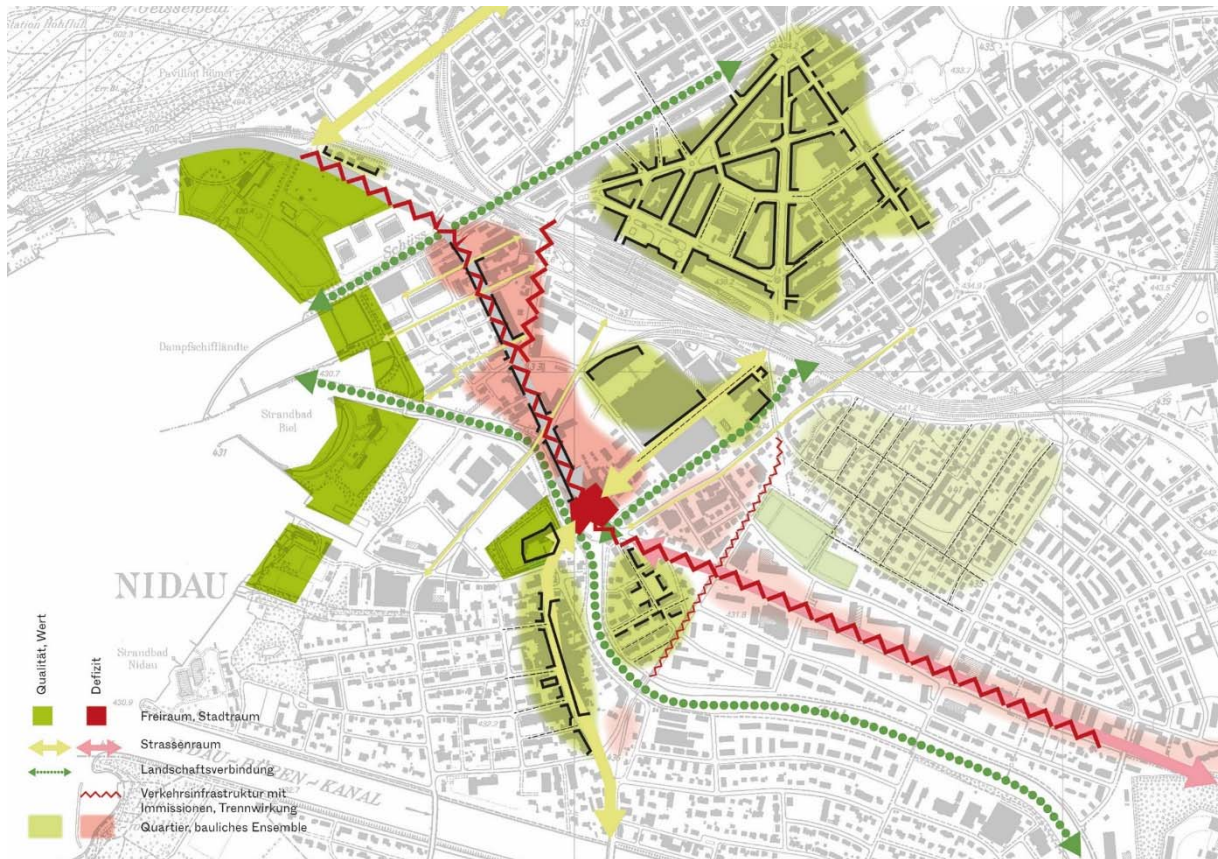
*Bereits heute gibt es Handlungsbedarf:
Querungsbeziehung über die Ländtestrasse (Foto
vdw)*

Aus Sicht der Gesamtregion ist das Entwicklungsgebiet Bahnhof / See bewusster als urbanes Entwicklungsgebiet mit Dienstleistungen, Bildung, Mischnutzungen und attraktiven öffentlichen Räumen zu betrachten. Die ÖV-Erschliessung und die feinmaschige Anbindung an die angrenzenden Stadtquartiere haben Priorität und sollen die Profilierung des Gebiets stärken.

Der Handlungsraum Bruggmoos-Rusel ist ein städtebaulich sensibler Raum mit vielen wertvollen, erhaltenswerten Gebieten und Elementen und vielen besonderen Freiräumen. Ausserdem ist die äusserst besondere Entwicklung des Gebiets, mit zwei unterschiedlichen Bahnstandsstandorten, noch sehr gut lesbar. Für Entwicklungen im Gebiet (sowohl bauliche als auch verkehrliche) sollen der Bestand und die historische Struktur viel stärker berücksichtigt werden.

Der Verkehr wird in der Behandlung des Stadtraums generell zu stark als Problem und nicht als Chance wahrgenommen. Aus der historischen Entwicklung war der Verkehr aber auch Katalysator einer qualitativen Ortsentwicklung. Wichtig sind darum die integrale Betrachtung von Verkehr und Städtebau und die Betonung der positiven Aspekte des Verkehrs (Sichtlage, Frequenzen, gute Erreichbarkeit etc.).

Die beiden Städte und die Region haben sich, insbesondere auch zum Thema Klima und Mobilität, ambitionierte Ziele gesetzt (z.B. Strategie Biel 2030). Der Dialogprozess soll dazu genutzt werden, sich mit einer nachhaltigen, innovativen, platzsparenden Mobilität und deren Auswirkungen auf das Projekt Westast auseinanderzusetzen.



Übersicht: Verortung der Qualitäten und Defizite im Raum Bruggmoos-Rusel



Übersicht: Verortung Handlungsbedarf Städtebau und Stadtentwicklung im Raum Bruggmoos-Rusel