



STADTLABOR
LABORATOIRE URBAIN
BIEL / BIENNE



Zukunftsbild Weidteile

Thematische Arbeitsgruppen

Stadtlabor Biel/Bienne – Laboratoire urbain Biel/Bienne

Impressum

Auftraggeber

Das Stadtlabor handelt auf eigene Initiative und unabhängig.
Es begleitet oder bereitet Planungen dialogbasiert vor und fördert den
Einbezug verschiedener Disziplinen und Interessen in die
Stadtentwicklung.

Beteiligte und Autoren

Architekturforum Biel
Berner Heimatschutz
Berner Fachhochschule, Architektur, Holz und Bau
Bund Schweizer Architekten BSA
Bund Schweizer Landschaftsarchitekten BSLA
Verband freierwerbender Schweizer Architekten FSAI
Fachverband Schweizer Raumplaner FSU
Fussverkehr Kanton Bern
Netzwerk Bielersee
Pro Natura Seeland
Pro Velo
Regionale Verkehrskonferenz RVK
Schul- und Sozialarbeitende Weidteile
sia Regionalgruppe Biel-Seeland | Berner Jura
Schweizerischer Werkbund SWB
TCS Sektion Biel/Bienne-Seeland
Verkehrs-Club Schweiz VCS
Wirtschaftskammer Biel-Seeland

Summerschool «What do buildings do?»
Zusammenarbeit BFH Joint Master of Architecture
und HES-SO, HETS-FR, 2022

Moderation & Redaktion

Berner Fachhochschule
Institut Siedlungsentwicklung und Infrastruktur
und Fachbereich Architektur

Kontakt

Stadtlabor Biel/Bienne
c/o Berner Fachhochschule
Aarbergstrasse 112
2502 Biel-Bienne

T +41 34 426 42 33
stadtlabor@bfh.ch
stadtlabor-bielbienne.ch

13. Juli 2023



STADTLABOR
LABORATOIRE URBAIN
BIEL / BIENNE

Inhaltsverzeichnis

Ausgangslage	
Ein Quartier mit Sanierungsbedarf und Potenzial	Seite 4
Zielsetzung	Seite 5
Von der Stadtautobahn zur Stadtstrasse – ein Paradigmenwechsel	Seite 6
Die Umgestaltung: Fünf Handlungsschwerpunkte	Seite 8
Fokusraum Weidteile	Seite 15
Leitfragen der sechs Themengruppen	Seite 20
Analyse der Themengruppen	Seite 21
Beteiligtge	Seite 42

Ausgangslage: Ein Quartier mit Sanierungsbedarf und Potenzial

Die Bernstrasse dient seit längerem als Autobahnzubringer und ist eine räumliche Zäsur, die eine kaum überwindbare Schneise durch die Stadt, durch Lebensräume und Freiräume bildet. Täglich fahren im Durchschnitt bis zu 20'000 Fahrzeuge von und in Richtung der Autobahnen A5 und A6. Die Qualität dieses Quartiers ist durch diese Lärm- und Luftbelastung stark minimiert.

Die ursprünglich qualitätsvolle Weidteile-Überbauung liegt nahe an der Zihl, einem Naherholungsgebiet und nahe am Bahnhof Biel sowie der Altstadt Nidau. Das Quartier besteht heute vor allem aus Wohnbauten. Kommerzielle- wie auch Freizeitangebote, welche auch für ein lebendiges Stadtquartier notwendig sind, sind kaum vorhanden. Die Weidteile sind heute somit sanierungsbedürftig und werden grösstenteils von einer einkommensschwachen Bevölkerung oft mit Migrationshintergrund bewohnt. Es besteht hoher Handlungsbedarf zur Stärkung gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Infrastrukturen und Angeboten, um einen adäquaten, städtischen Nutzungsmix zu erreichen.

Die Wohnhäuser in den Weidteilen sind bedeutende Zeitzeugen der 60er Jahre und stehen heute in einem fragmentierten Aussenraum voller Zäsuren. Den Erdgeschossen fehlen publikumsorientierte Nutzungen mit direktem Bezug zu den potenziell qualitätsvollen Aussenräumen, die auf eine Aktivierung und Nutzung als Begegnungs- und Interaktionsräume warten. Die Quartierstrassen sind vorwiegend dem Verkehr und der Parkierung gewidmet. Die Flächen sind daher meist versiegelt und die Nutzung der Quartierstrassen als soziale und ökologische Interaktionsflächen wird erschwert.

Durch die Schaffung einer Stadtstrasse mit urbanen Qualitäten kann der Strassenraum wiederbelebt, die Vernetzung mit den umliegenden Quartieren und die Interaktion der quartiertypischen Scheibenhochhäuser, entsprechend ihrer ursprünglichen Idee, reaktiviert werden.



Bernstrasse heute, stadtauswärts fotografiert. Foto: André König

Zielsetzungen

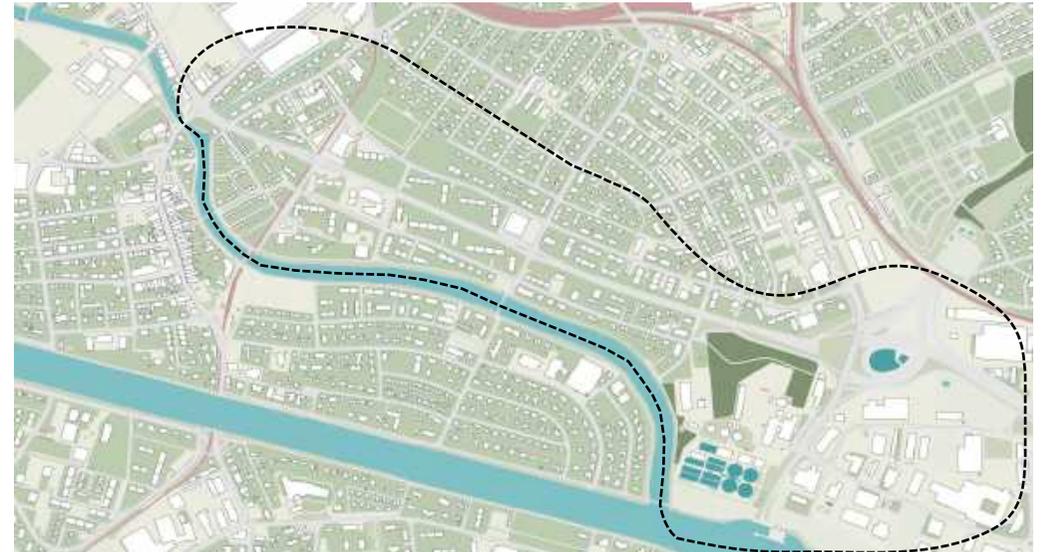
Ausgehend von einer eingehenden Auseinandersetzung mit den Qualitäten und Defiziten des Quartiers haben die Teilnehmenden des Stadtlabors ein neues Zukunftsbild und Handlungsschwerpunkte für die Weidteile erarbeitet.

In einem mehrmonatigen dialogbasierten, interdisziplinären Prozess mit Vertreter*innen von Fach- und Interessensverbänden, der Fachhochschule und lokalen Akteuren wie Sozialarbeitenden und Lehrern wurde das Zukunftsbild aus dem Dialogprozess Westast, mit Fokus auf das Gebiet zwischen Guido-Müller-Platz und Brüggmoos, weiterentwickelt.

Mit der vorliegenden Arbeit verfolgen die Beteiligten folgende inhaltliche Ziele:

- Die Umgestaltung bezweckt eine städtebauliche Aufwertung des Weidteilequartiers mit einer stark verbesserten Durchmischung der sozialen Schichten und der Nutzungsvielfalt.
- Unter Berücksichtigung einer weiterhin hohen Verkehrsbelastung soll die Bernstrasse so umgestaltet werden, dass ihre Trennwirkung vermindert und die Aufenthaltsqualität stark erhöht wird.
- Die Umweltbelastungen sollen vermindert und die Biodiversität erhöht werden.

Zudem wird den Behörden eine partizipativ und interdisziplinär erarbeitete Grundlage für ihre weiteren Planungen zur Verfügung gestellt. Insbesondere soll die Arbeit dem espace Biel.Bienne.Nidau für die Erarbeitung des Pflichtenheftes für das Betriebs- und Gestaltungskonzept der Bernstrasse die Basis bilden.



Bearbeitungsperimeter der thematischen Arbeitsgruppen



Erarbeitungsprozess: In dialogbasierten interdisziplinären Workshops, Stadtlabor 2022

Von der Stadtautobahn zur Stadtstrasse – ein Paradigmenwechsel

Die bisher einseitige Funktion der Bernstrasse als Stadtautobahn mit ihren starken negativen Folgen auf das Quartier muss einer neuen, städtebaulichen Idee weichen. Eine Umwidmung der Bernstrasse von einer Stadtautobahn zu einer Stadtstrasse stellt einen Paradigmenwechsel dar, mit dem ein planerischer Perspektivenwechsel einher geht und eine einschneidende Entwicklung und Revitalisierung, über die Grenzen der Weidteile hinaus, auslösen wird. Durch die Schaffung einer Stadtstrasse mit urbanen Qualitäten kann der Strassenraum wiederbelebt, die Vernetzung mit den umliegenden Quartieren und die Interaktion der quartiertypischen Scheibenhochhäuser, entsprechend ihrer ursprünglichen Idee, reaktiviert werden. Eine Reduktion des individuellen Strassenverkehrs wird angestrebt, der Durchfahrtswiderstand erhöht und die Geschwindigkeit soll reduziert werden. Trotzdem wird die Strasse weiterhin eine bedeutende Verbindungsachse mit erheblichem Verkehr bleiben. Die Verlegung der Buslinie von der Aegerten- in die Bernstrasse verbessert die ÖV-Anbindung erheblich und aktiviert niveaufreie Querungen und Kreuzungen.

Der öffentliche Raum entlang der Stadtstrasse wird rekonstruiert und mit dem Strassenraum verbunden und so wiederbelebt. Die charakteristischen schräg aufgespannten Freiräume brauchen eine neue Freiraumgestaltung, welche den Ansprüchen an soziale Interaktion und Biodiversität gerecht wird. Die Häuser, die sich heute zu den Parallelstrassen orientieren, erhalten gegen die Bernstrasse eine Aufwertung. Die Bernstrassenseiten werden zu den Hauptfassade und zum Gesicht des Quartiers.

Die Nutzungs- und Angebotsdichte wird durch Reaktivierung der Erdgeschossnutzungen und Sockelerweiterung und Neubauten erhöht. Die zurückgewonnenen Freiräume führen zu einer weiteren Belebung des Raums.

Die neue Rückseite erhält eine deutliche Aufwertung der Aufenthaltsqualität mit Aufenthaltsräumen, indem die Parkierung und die Zufahrten von der Bernstrasse her erfolgen.

Die neuen Querungen über die Bernstrasse für den Fuss- und Veloverkehr mindert die verkehrliche Zäsur deutlich. Mit gefassten und identitätsstiftenden Kreuzungen als Plätze wird eine «Demokratisierung» des Raumes erzeugt. Die Querstrassen werden gekammert, um zusätzlichen Durchgangsverkehr in die Quartiere zu vermeiden (Fahrverbote mit Zubringer gestattet).

Durch die beschriebenen Aufwertungsmaßnahmen wird die Wahrnehmung des städtischen Raumes umgedeutet. Der gefühlte Stadtbeginn verschiebt sich vom Guido-Müller-Platz hin zum Anfang der Bernstrasse (Querung Heideweg). Neue, Nutzungsdurchmischte und dichte Bebauungen sowie ein attraktiver Mobilitätshub mit vielfältigen Nutzungen und Umsteigemöglichkeiten unterstützen die Wirkung des neuen Stadtbeginns räumlich wie funktional und schaffen die Verbindung und Einbindung zum Gewerbegebiet Brüggmoos. Eine so beschriebene Aufwertung der Weidteile führt jedoch auch unvermeidlich zu sozialen Veränderungen. Diese Auswirkung gilt es sowohl als Pflicht wie auch als Chance zu betrachten und zu begleiten.



Von der Stadtautobahn zur Stadtstrasse – ein Paradigmenwechsel



Die Umgestaltung: Fünf Handlungsschwerpunkte

Stadtstrasse mit urbanen Qualitäten

Der Autobahnzubringer (heute 80, bzw. 60km/h) wird zur Stadtstrasse mit urbanen Qualitäten. Es entsteht ein von Bäumen gesäumter lebendiger Stadtraum mit belebten Erdgeschossen und regelmässigen Bezügen zu grünen, parkähnlichen Freiräumen mit hoher Aufenthaltsqualität. Die Aufwertung der ÖV, Velo- und Fussverbindungen verändert den Modalsplit. Der DTV sinkt demzufolge unter 15'000, der Durchgangsverkehr wird deutlich reduziert.

Freiraum- und Bebauungspotentiale

Die charakteristische Schrägstellung der Kernbebauungen spannt die Freiräume wieder diagonal über die Bernstrasse auf. Die Freiräume werden rekonstruiert und ökologisch und funktional aufgewertet. Die Freiräume, auch jene «hinter» den Bebauungen, werden zu zugänglichen und vielfältig nutzbaren Räumen für alle Altersgruppen sowie für die Biodiversität. Die Gebäude gewinnen an Qualitäten, was Instandstellungs- und Investitionsmassnahmen auslöst und eine qualitätsvolle Weiterentwicklung des Gebäudeparks in Gang setzt. Als bedeutendes Naherholungsgebiet soll das Ufer und die Wege entlang der Zihl aufgewertet werden.

Vernetzung und Querungen

Das Gebiet wird weiträumig und kleinteilig mit seinem direkten Kontext, den Zentren Nidau und Biel und den Naherholungsgebieten an der Zihl, Aare und See vernetzt. Die à Niveau geführten Querungen verbessern die Verbindungen der Quartiere beidseitig der Bernstrasse und dienen der Revitalisierung der Kreuzungen für gut erschlossene, publikumsorientierte Zentrumsfunktionen. Angemessene Platzgestaltungen und Aufwertung der Randbebauungen führen zur Stärkung der Nutzungs- und Interaktionsdichte.

Quartierleben und Nutzungsdiversität

Infolge bessere Vernetzung und Zugänglichkeit wird die vorhandene Zäsur aufgehoben und aufgrund der Aufwertung der Freiräume entstehen neue Nutzungen, Angebote und Aktivitäten. Die Umgestaltung der Erdgeschossbereiche für publikumsorientierte Nutzungen generieren neue Aufenthalts- und Begegnungsorte welche die Strassenräume beleben. Das Gebiet Weidteile muss und wird dadurch nutzungsdurchmischt und Wohnen, Arbeiten und Freizeit am Ort wird ermöglicht.

Neues Stadttor

Durch Aufwertungsmassnahmen an der Bernstrasse wird die Wahrnehmung des städtischen Raumes umgedeutet. Dadurch verschiebt sich auch der gefühlte Stadtbeginn vom Guido-Müller-Platz hin zum Anfang der Bernstrasse (Querung Heideweg). Neue, nutzungsdurchmischte und dichte Bebauungen sowie ein attraktiver Mobilitätshub mit vielfältigen Nutzungen und Umsteigemöglichkeiten unterstützen die Wirkung des neuen Stadtbeginns räumlich wie funktional und schaffen eine Verbindung zum Gewerbegebiet Brüggmoos.

1. Handlungsschwerpunkt

Stadtstrasse mit urbanen Qualitäten

Der Autobahnzubringer (heute 80, bzw. 60km/h) wird zur Stadtstrasse mit urbanen Qualitäten. Es entsteht ein von Bäumen gesäumter lebendiger Stadtraum mit belebten Erdgeschossen und regelmässigen Bezügen zu grünen, parkähnlichen Freiräumen mit hoher Aufenthaltsqualität. Die Aufwertung der ÖV, Velo- und Fussverbindungen verändert den Modalsplit. Der DTV sinkt demzufolge unter 15'000, der Durchgangsverkehr wird deutlich reduziert.

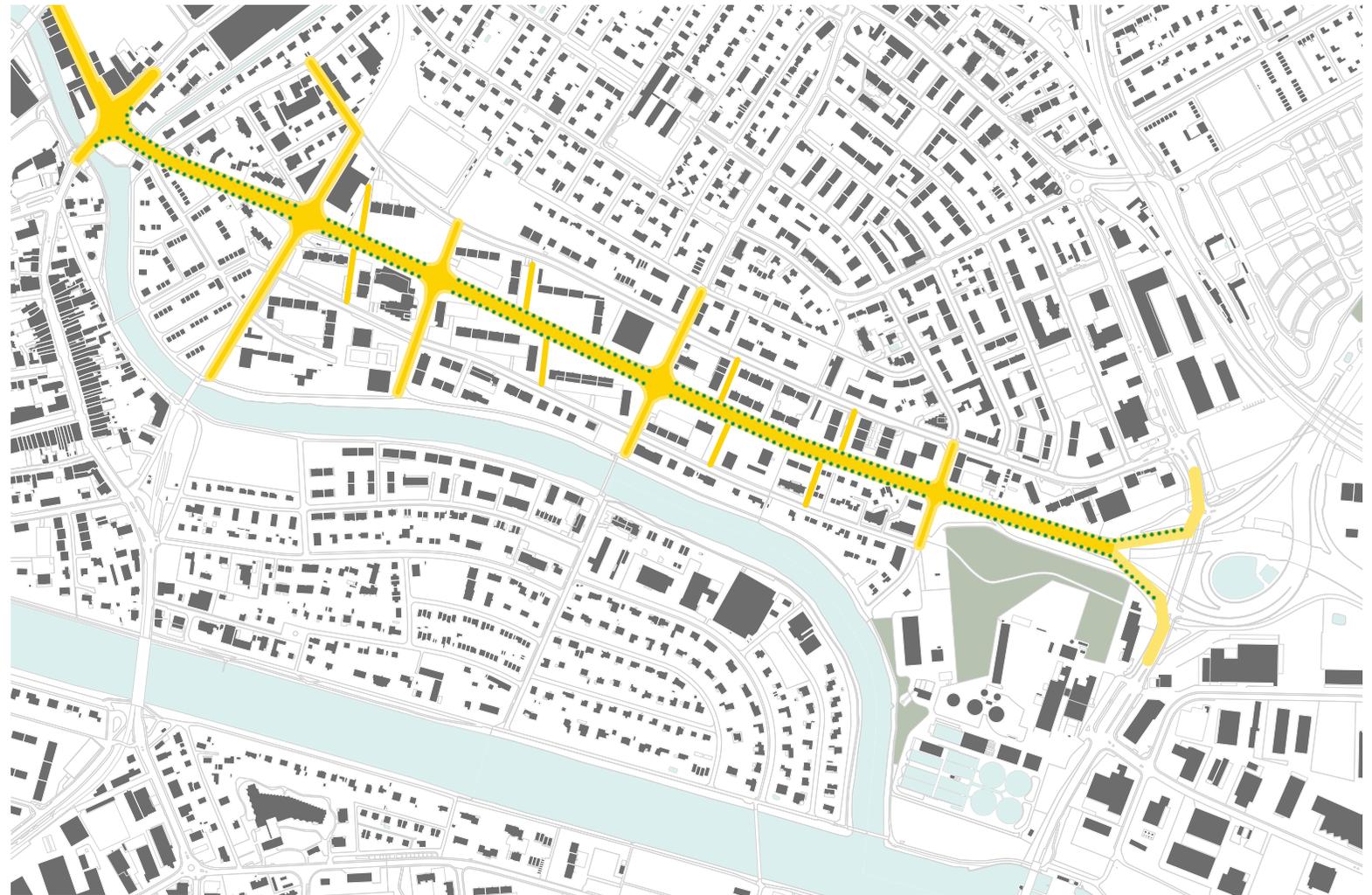
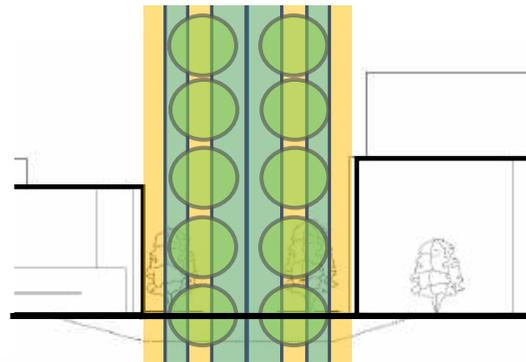
Potential

Erhöhung des Durchgangswiderstands und Temporeduktion.

Niveaufreie Ausgestaltung und vermehrte Quartierverbindungen mit Kreuzungen und Plätzen.

Strassenraumfassung durch Gebäude und städtischen Fassaden.

Die Stadtstrasse bekommt Spuren für den MIV und den Langsamverkehr, dazwischen ein Grünstreifen mit den Bäumen.



2. Handlungsschwerpunkt

Freiraum- und Bebauungspotentiale

Die charakteristische Schrägstellung der Kernbebauungen spannt die Freiräume wieder diagonal über die Bernstrasse auf. Die Freiräume werden rekonstruiert und ökologisch und funktional aufgewertet. Die Freiräume, auch jene «hinter» den Bebauungen, werden zu zugänglichen und vielfältig nutzbaren Räumen für alle Altersgruppen sowie für die Biodiversität. Die Gebäude gewinnen an Qualitäten, was Instandstellungs- und Investitionsmassnahmen auslöst und eine qualitätsvolle Weiterentwicklung des Gebäudeparks in Gang setzt. Als bedeutendes Naherholungsgebiet soll das Ufer und die Wege entlang der Zihl aufgewertet werden.

Potential

Die Vor- und Rücksprünge der Gebäudefluchten werden gestaltet und aufgewertet und bilden die neue Vorderseite des Quartiers. Biel und Nidau erhalten ein neues Gesicht.

Mikroarchitekturen und neue Erdgeschossnutzungen ergänzen den Bestand und generieren erhöhte Interaktion und Frequenz.

Die abgewandten Seiten der Bernstrasse erhalten eine neue Rolle gegenüber dem Quartier: beruhigte Quartierstrassen.

Die Biodiversität entlang dem Wasser und im Raum Brüggmoss wird gestärkt. Querverbindungen schaffen eine biologische Vernetzung. Naturkorridore verbinden Wald, Hügel, Flussraum.

Freilegen der oberflächlichen Parkieranlagen (Verlegung in Gebäude, Reduktion Gesamtzahl PP).



3. Handlungsschwerpunkt

Vernetzung und Querungen

Das Gebiet wird weiträumig und kleinteilig mit seinem direkten Kontext, den Zentren Nidau und Biel und den Naherholungsgebieten an der Zihl, Aare und See vernetzt. Die à Niveau geführten Querungen verbessern die Verbindungen der Quartiere beidseitig der Bernstrasse und dienen der Revitalisierung der Kreuzungen für gut erschlossene, publikumsorientierte Zentrumsfunktionen. Angemessene Platzgestaltungen und Aufwertung der Randbebauungen führen zur Stärkung der Nutzungs- und Interaktionsdichte.

Potential

Die Stadtstrasse mit den Querungen verbessert die Verbindung der Quartiere beidseitig der Bernstrasse und dient der Revitalisierung der Kreuzungen, Plätze. Aufenthaltsqualität und hohe Interaktionsdichte entstehen.

Die Brücke Heideweg und die Unterführungen werden zurückgebaut.

Die Bernstrasse wird östlich an die Portstrasse geknüpft. Die Anbindung und Vernetzung mit Industrie- und Gewerbegebiet wird möglich.

Der ÖV wird auf die Bernstrasse verlagert. Die Haltestellen werden durch Querstrassen und «ÖV»-Trampelpfade an das Quartier in der 2. Reihe angebunden. Zudem die neue ÖV-Achse die ÖV-Anbindung des Quartiers Aalmatten verbessern.

Die Quartierstrassen werden beruhigt, indem Zufahrten ab der Bernstrasse mit einem 2-teiligen Fahrverbot / Zubringer gestattet" versehen werden.



4. Handlungsschwerpunkt

Quartierleben und Nutzungsdiversität

Infolge bessere Vernetzung und Zugänglichkeit wird die vorhandene Zäsur aufgehoben und aufgrund der Aufwertung der Freiräume entstehen neue Nutzungen, Angebote und Aktivitäten. Die Umgestaltung der Erdgeschossbereiche für publikumsorientierte Nutzungen generieren neue Aufenthalts- und Begegnungsorte welche die Strassenräume beleben. Das Gebiet Weidteile muss und wird dadurch nutzungsdurchmisch und Wohnen, Arbeiten und Freizeit am Ort wird ermöglicht.

Potential

Durch die verbesserte Vernetzung und ÖV Anbindung werden wichtige Voraussetzungen für eine Aktivierung des städtischen Lebens gegeben.

Die bestehenden Quartiertreffpunkte wie Einkaufszentrum, Schulhaus, Judoclub werden gestärkt. Durch die bessere Anbindung an die Stadt wird es für neue Nutzungen attraktiver.

In den Erdgeschossen sollen publikumsorientierte Nutzungen ermöglicht und gezielt gefördert werden. Sie unterstützen eine Belebung des Quartiers.

Durch die neu geschaffenen Verbindungen zur Zihl steigt der Nutzungsdruck des Flussufers. Freizeitnutzungen werden erhöht nachgefragt werden.

Legende:

- Soziale Treffpunkte und Zentrumsfunktionen
- Freizeitnutzungen Erholung, Sport
- Potential öffentliche Nutzung



5. Handlungsschwerpunkt

Neues Stadttor

Durch Aufwertungsmassnahmen an der Bernstrasse wird die Wahrnehmung des städtischen Raumes umgedeutet. Dadurch verschiebt sich auch der gefühlte Stadtbeginn vom Guido-Müller-Platz hin zum Anfang der Bernstrasse (Querung Heideweg). Neue, Nutzungsdurchmischte und dichte Bebauungen sowie ein attraktiver Mobilitätshub mit vielfältigen Nutzungen und Umsteigemöglichkeiten unterstützen die Wirkung des neuen Stadtbeginns räumlich wie funktional und schaffen eine Verbindung zum Gewerbegebiet Brüggmoos.

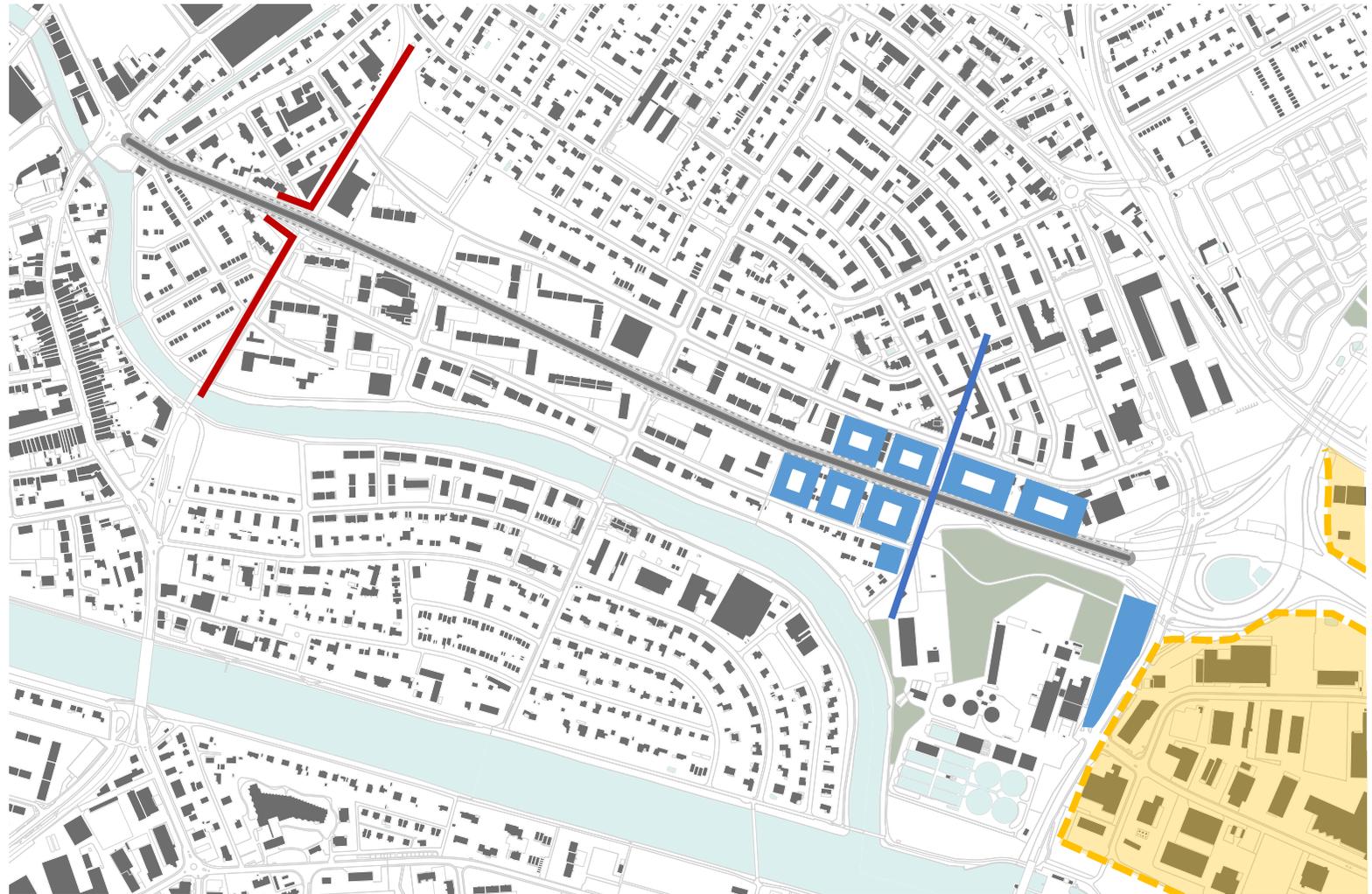
Potential

Der bisherige Stadtanfang beim Bahnübergang (rot) verschiebt sich zur Querung Portstrasse (blau). Dort entstehen neue Bebauungen und städtische Infrastrukturen wie ein Mobility Hub zum Umstieg auf ÖV und e-Mobilität.

Die Anbindung und das Entwicklungspotenzial des Gewerbe- und Industriegebietes im Brüggmoos spielt hier eine potenzielle Rolle und wird als weiterführender Handlungsraum identifiziert.

In Bezug auf den gefühlten Stadtbeginn birgt das Gebiet hinsichtlich der identitätsstiftenden Hochhausbauten ein grosses Potenzial.

Legende:
Gefühlter Beginn Stadt heute
Neuer Stadtbeginn
Städtebauliche Potenzialzone Brüggmoos



Die Umgestaltung: Fünf Handlungsschwerpunkte



Fokusraum Weidteile

Überblick



Anschluss Brüggmoos und das Weidteile Quartier heute. Berner Fachhochschule, 2018

Fokusraum Weidteile

Historisches zur Weidteile

aus: Sozialraumstudie Weidteile, Matthias Drilling, 2015.
geringfügig angepasst durch das Stadtlabor Biel

Die Geschichte der Weidteile beginnt Ende des 18. Jahrhunderts, als das damals unter dem Begriff "Weid" benannte Gebiet aus einzelnen Landparzellen bestand. Jedem Haus in Nidau gehörte eine solche Parzelle, welches mit einem Hausverkauf ebenfalls mitverkauft wurde. Erst ab den 1950er und vor allem ab den 1960er Jahren wurde das Land als Bauland genutzt.

Zur Deckung der enormen Wohnungsnachfrage sollte in den Weidteilen verdichteter neuer Wohnungsbau entstehen. 9 Hochhäuser mit mehr als 8 Stockwerken (sog. Schindlerhöfe), 16 Häuser mit 4 bis 8 Stockwerken, zahlreiche Mehrfamilien- und Einfamilienhäuser, zudem ein kleines Einkaufszentrum (wo aktuell Migros und ehemals das Restaurant Belmondo eingemietet sind), das Café Bambi, 2 Gewerbebetriebe und die Schulanlage Weidteile wurden errichtet. Als erstes wurde in den 1950er Jahren die Bernstrasse als kantonale Autostrasse nach Bern erstellt.

Die Bebauung hatte zum Ziel, die Hochhäuser nach dem Prinzip der Raumstadt zu errichten, bei dem die Zeilenbauten rechtwinklig zueinander gestellt wurden, um so eine hohe Siedlungsdichte bei gleichzeitig sozialer Interaktionsdichte in den Freiräumen zu unterstützen. Zur Zeit der Errichtung der neuen Hochhäuser standen die Wohnüberbauungen für Fortschritt und Optimismus, einen komfortablen Lebensraum, gute Schulräume und moderne Einkaufsmöglichkeiten. Sie galten als Modellsiedlungen.

Heute ist die Wahrnehmung eine andere: Insbesondere wird die hohe Wohndichte als Problem wahrgenommen. In Medienberichten von lokalen Zeitungen ist von einem Problemquartier die Rede.

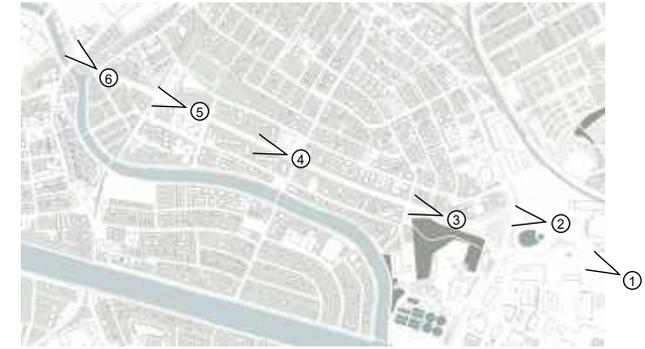
Als Hauptverkehrsstrasse wurde die Bernstrasse zunehmend von der angrenzenden Bebauung abgegrenzt (eingezäunt), was zu einer starken Trennung der Quartierbereiche führte. Mit dem Bau des Ostastes erhielt die Strasse endgültig den heutigen Charakter einer Hochleistungsstrasse.



Bilder: Archiv

Fokusraum Weidteile

Eindrücke A6 - Bernstrasse



A6 Brügg (1)



A6 Brüggmoos (2)



Bernstrasse - Heideweg (3)



Bernstrasse Höhe Schindlerhöhe (4)



Bernstrasse - Keltenstrasse (5)



Bernstrasse - Guido-Müller-Platz (6)

Fokusraum Weidteile

Eindrücke Weidteile

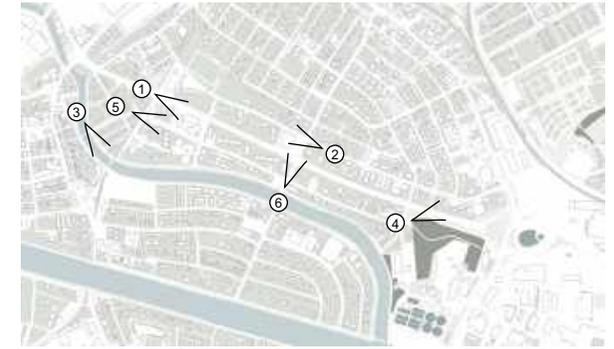


Bild: Karen Widmer

Bernstrasse (1)



Bielstrasse - Guglerstrasse (2)



Bild: Karen Widmer

Zihlraum Reckweg (3)



Bild: Karen Widmer

Überbauung Aegertenstrasse (4)



Lyss-Strasse (5)

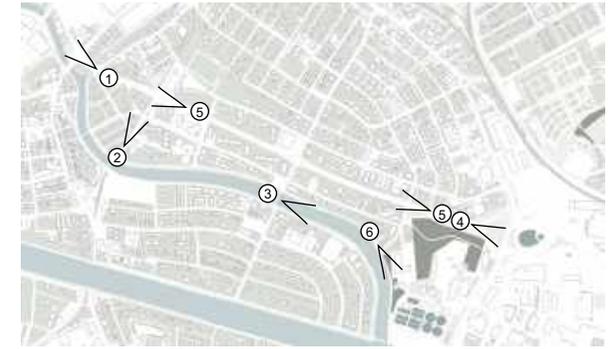


Bild: Karen Widmer

Guglerstrasse (6)

Fokusraum Weidteile

Eindrücke Weidteile Schnittstellen



Guido-Müller-Platz (1)



Keltenstrasse, räumliche Trennung Bahnlinie (2)



Zihl Höhe Guglerstrasse (3)



Radweg Bernstrasse Richtung Brüggmoos (4)



Radweg Brüggmoos Richtung Bernstrasse (5)



Fussweg entlang Zihl Höhe Mooswald (6)

Leitfragen der sechs Themengruppen

BAUKULTUR

- Wo liegt der Stadteingang und wie ist der Übergang von Nidau und Biel?
- Wie kann die Quartierstruktur (Bebauungsmuster und Aussenräume) weiterentwickelt werden?
- Wie sieht die grobe Nutzungsverteilung aus? Wie kann eine adäquate Nutzungsdurchmischung erreicht werden?
- Wie werden die Gebäude genutzt und wie könnten Nutzungsentwicklungen das Quartier und die Aussenräume beleben?
- Welches Potenzial steckt in der Bausubstanz und welche Gebäude haben einen baukulturellen Wert?

FREIRAUM

- Wie funktionieren die Aussenräume heute? Wie werden sie genutzt? Welche Qualitäten sollen gestärkt werden?
- Wie funktionieren die Parkierung? Wo wird Sport betrieben? Wie ist die Naherholung? Welchen Stellenwert hat der Wald?
- Wo sind die Freiräume zusammenhängend? Wo trennend?
- Welche qualitativ hochstehender Strukturbilder sind vorherrschend? Welche negativen Strukturen?
- Was sind die Potentiale?

UMWELT

- Wie ist der ökologische Wert des Gebietes? Was sind Defizite und wo gibt Potenzial?
- Welche Flächen, Biotop und Lebensräume gibt es und wie sind sie zu charakterisieren?
- Gibt es Vernetzungskorridore für Flora und Fauna? Wo gibt es unüberwindbare Grenzen?
- Was sind geeignete strategische und bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Lebensräume?
- Wie ist der Zustand und die Auswirkungen der gebauten Umwelt (Gebäude, Infrastruktur) auf die Lebensräume?

GESELLSCHAFT

- Was sind die Bedürfnisse der Bewohner*innen?
- Was ist das soziale Angebot? Wo sind die Begegnungsorte und gesellschaftlichen Treffpunkte?
- Wie gut ist der Freiraum im Quartier nutzbar?
- Wie könnte das Verhältnis zwischen Wohnen und Arbeiten verbessert werden?
- Wie könnte die Integration gefördert werden? (Welche Integration??? Städtebaulich nach Biel und Nidau, kulturell?)

MOBILITÄT

- Wie kann eine Hochleistungsstrasse zu einer Stadtstrasse werden?
- Wie kann die Durchlässigkeit und Erreichbarkeit im Quartier und zu den Zentren verbessert werden?
- Wie kann der ÖV, der Fuss- und Veloverkehr attraktiviert werden?
- Wie kann der Modalsplit verbessert werden?
- Wie wird sich die Nachfrage der Mobilität in Zukunft entwickeln?

WIRTSCHAFT

- Wo gibt es heute welche wirtschaftlichen Aktivitäten?
- Wo kaufen die Bewohner*innen ein, was sind die Bedürfnisse und wo wird das Geld ausgegeben?
- Gibt es Möglichkeiten wirtschaftlicher Entwicklungen im Quartier und welche?
- Ist der Standort und seine Gebäudebestand heute wirtschaftlich attraktiv und was ist dessen das Potential?
- Ist das Potential des Verkehrsknoten und Gewerbegebiets Brüggmoos ausgenutzt?

Analyse der Themengruppen

BAUKULTUR

Eindrücke Baukultur



Schindlerhöfe (Foto: Archiv) (1)



Ecole Primaire Peupliers (2)

Bild: Karen Widmer



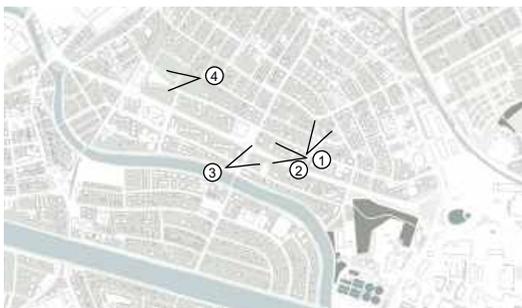
Hochhaus Kreuzung Bernstrasse - Guglerstrasse (3)

Bild: Karen Widmer



Typisches Erdgeschoss mit Aussenraum, Bielstrasse 18-22 (4)

Bild: Karen Widmer



Analyse der Themengruppen

BAUKULTUR

Stichworte aus den Workshops:

- Getrennter Stadtteil / Zäsur durch Autostrasse
- Entwicklungsgebiete mit Potenzial:
 - Autobahnknoten Brüggmoos
 - Guido-Müller-Platz/Bernstrasse
- Dichte im Gebiet ist hoch, gefühlt aber tief
- Fehlendes Quartierzentrum, Zollhaus Paoluzzo hat Potenzial
- Im Gebiet sind bedeutende und identitätsstiftende Bauten vorhanden (Schindlerhöfe)
- Hohe Häuser mit Bezug zu Jura, Stadt und See
- Wohnungen mit guter Sicht auf Jura, Stadt und See
- Hoher Investitions- und Instandstellungsbedarf
- Erdgeschoss unbelebt und Nutzungsmix problematisch
- Fehlender Bezug zu Frei- und Aussenräumen auch aufgrund Einstellhallenbauten



Legende Bestandsanalyse:

Hohe Qualität vorhanden

Mittlere Qualität, Entwicklungspotenzial

Wenig Qualität, hoher Handlungsbedarf

Analyse der Themengruppen

BAUKULTUR

Qualitäten

- Weidteile-Überbauung Schindlerhöfe (basieren auf Sonderbauvorschriften 1958) sind ein typisches und qualitätsvolles Bebauungsmuster der 60er Jahre, bei dem liegende Zeilenbauten rechtwinklig zu Hochhäuser gestellt wurden und rechtwinklige Aussenräume zu schaffen, die schräg zur Bernstrasse gestellt sind
- Das Konzept sollte Siedlungsdichte bei gleichzeitig sozialer Interaktionsdichte in den Freiräumen unterstützen
- Hochhäuser Lysstrasse 43, 61,75: interessante Typologie, Mischung aus Geschoss und Maisonette-Wohnungen
- Lysstrasse 51-57, 65-71: Langgestreckte Mehrfamilienhäuser, teilw. mit offenen EG
- Scheiben-Hochhaus Bielstrasse 16-22: Architekturikone mit Attika und offenem Sockelgeschoss
- Hochhaus Lysstrasse 11, 16: grosszügige Eingangshalle
- Schulanlage Weidteile von hoher Qualität (Setzung, Typologie, Architektur) und Lage am Wasser
- Ausstellungshalle Zollhaus Paoluzzo
- Zihlraum als unmittelbarer Erholungsraum
- Eisenbahnersiedlung Hofmatten

Handlungsbedarf

- Zäsur Bernstrasse aufheben
- Schindlerhof Bauten beidseitig der Bernstrasse müssen zusammen mit dem Verkehrsraum in ein einheitliches und zusammenhängendes Quartier überführen (siehe auch Aussenraum)
- Offene Erdgeschosse wiederherstellen (vergl. Sonderbauvorschriften 1958) und Programmierung mit öffentlichen Nutzungen
- Aufwertung und Attraktivierung der Wohnungsbauten durch Nachholen der aufgeschobenen Unterhaltsarbeiten und Sanierungen
- Qualitäten und Potenziale der Bestandesbauten erkennen und Umsetzungsmassnahmen lancieren
- Stärkung des Quartierankers Zollhaus Paoluzzo durch öffentliche Nutzung
- Schaffen von Quartier-Zentrumsfunktionen mit belebender Nutzungen und Ausstrahlung auf die Aussenräume
- Nutzungsdurchmischung (Arbeiten, Wohnen, Angebote des täglichen Bedarfs) im Quartier erreichen, inkl. Orte für Aufenthalt und Aktivitäten im Aussenraum

Entwicklungsmöglichkeiten

- Entwicklungspotenzial gibt es in drei Bereichen:
- Zur Stärkung der Wahrnehmung des Stadteingangs beidseitig der Einfahrt Bernstrasse. Potenzial als Entwicklungsbereich für Mischnutzungen
- Das gesamte Gewerbegebiet Brüggmoss am Autobahnkreuz
- Im Bereich Guido-Müllerplatz Ost. Potenzial als Entwicklungsbereich für Mischnutzungen
- Die Stadträumliche Anbindung des Brüggmoos an den Stadtkörper
- Einstellhallen punktuell für den Wurzelbereich der Bäume nutzen

Analyse der Themengruppen

FREIRAUM

Eindrücke Freiraum



Freiraum Süd Schindlerhöfe (1)



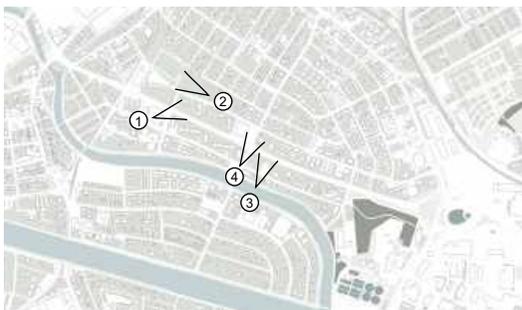
Freizeitfläche Champ du Moulin (2)



Vorherrschende Freiräume entlang Lyss-Strasse (3)



Freiraumzäsuren entlang Bernstrasse (4)

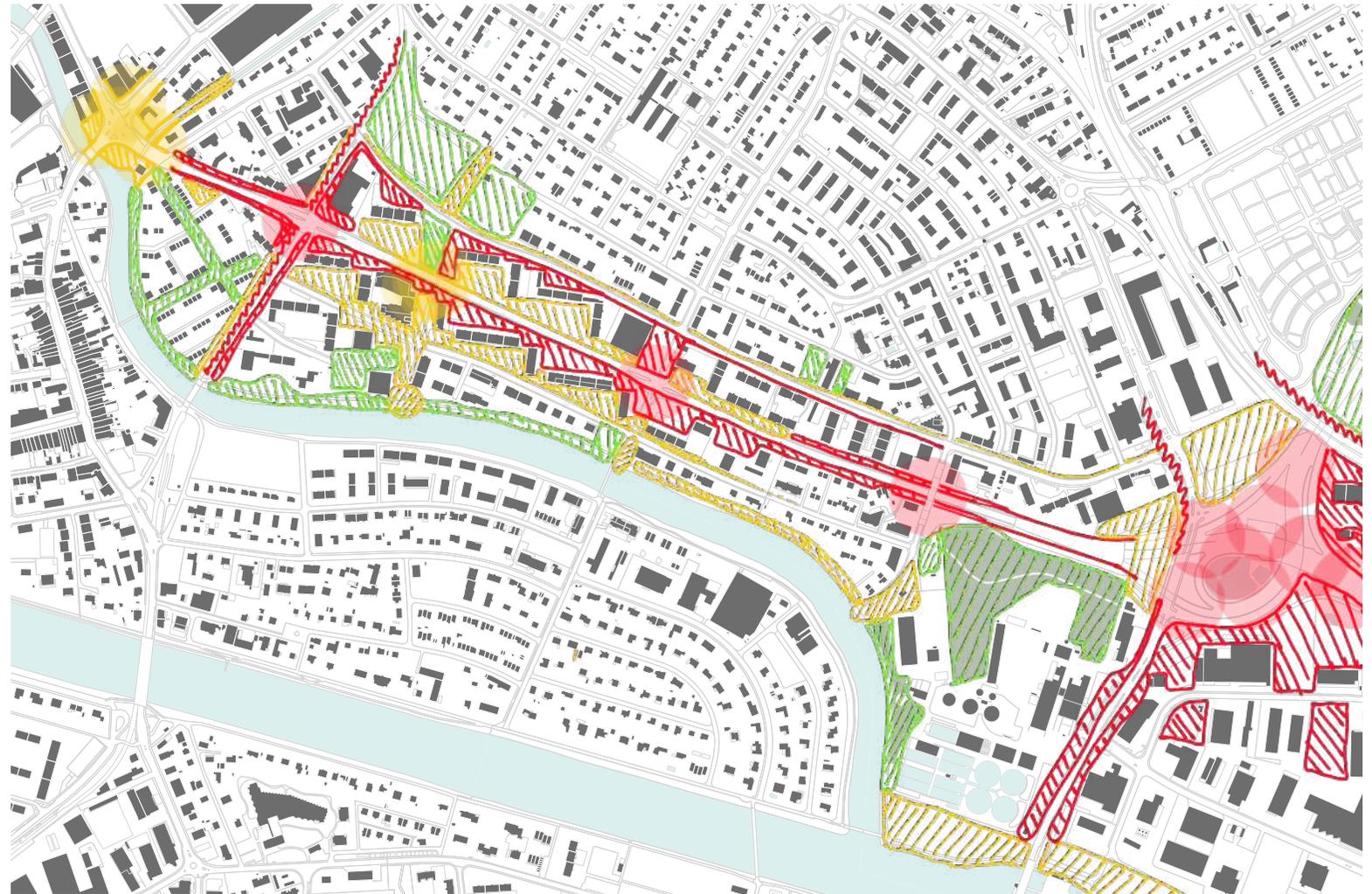


Analyse der Themengruppen

FREIRAUM

Stichworte aus den Workshops:

- Bereich der Bernstrasse nur Lärm und Abfall
- Quartierstrassen sind mit Autos zugestellt
- Grosszügige und übersichtliche Strassenräume vorhanden
- Trennung der Freiräume hinter und vor den Gebäuden durch Hecken und Zäune
- Wenige Erdgeschossnutzungen die einen Bezug zum Freiraum und deren Belebung ermöglichen
- Keine Aktivierung des Aussenraumes vorhanden
- Zählraum ist nicht zugänglich aufgrund privater Bootsplätze
- Freiraumpotenzial der Querungen und Kreuzungen ungenutzt



Legende Bestandsanalyse:

Hohe Qualität vorhanden

Mittlere Qualität, Entwicklungspotenzial

Wenig Qualität, hoher Handlungsbedarf

Analyse der Themengruppen

FREIRAUM

Qualitäten

- Qualitätsvolles Siedlungsmuster im Bereich der Schindlerhöfe, das eine soziale Interaktionsdichte in den Freiräumen unterstützen kann
- Gebiet des Zihlraumes mit grossem noch nicht ausgenutzten Aufenthaltspotenzial als angrenzendes Naherholungsgebiet
- Sportplatz Mühlefeld an der Bielstrasse als Treffpunkt sehr beliebt bei Jugendlichen
- Schulanlage Weidteile als qualitätsvolle Anlage mit guten Aussenräumen

Handlungsbedarf

- Die Bernstrasse ist von einer Durchgangsstrasse in eine Erschliessungsstrasse umzuwandeln
- Zugänglichkeit zu den Häusern durch Aufwertung der Aussenräume sicherstellen
- Schindlerhöfe sollen in einem durchgängigen Park stehen, städtebauliche Grundidee wiederherstellen und ebenerdige Querungen der Bernstrasse und des Quartiers ermöglichen
- Erdgeschosse sind vermehrt für soziale und wirtschaftliche Interaktionen und Aktivitäten zu nutzen
- Stärken der vorhandenen Zentrumsfunktion am Milanweg durch geeignete Nutzungsentwicklungen und Verkehrsberuhigende Massnahmen
- Herausarbeiten eines Quartierzentrums im Bereich der Migros und Autohaus Paoluzzo
- Allgemein muss mehr Raum für kommerzielle Nutzungen zur Verfügung gestellt werden.
- Den Zihlraum und das Ufer zugänglich machen, Konzept Gewässerraum und Aussenraumgestaltung
- Massnahmenkatalog Stadtklima entwickeln

Entwicklungsmöglichkeiten

- Freiräume übergreifend vernetzen
- Bernstrasse mit Stadttor beim Brüggmoss und grosszügigem Boulevard als Stadteingang
- Autobahnanschluss Brüggmoss als hocherschlossenes Zentrumsstrasse entwickeln mit Freiräumen mit Aufenthaltsqualität und städtebaulichem Anspruch
- Neuentwicklung der Freiräume und Siedlungsstrukturen im südlichen Bereich (Lysstrasse bis Zihl)
- Zihlraum für Stadt und Quartier erlebbar und nutzbar machen. Regelmässige Erschliessung und kommerzielle Freizeitnutzungen entwickeln
- Untergenutzte private Aussenräume zu halböffentlichen oder öffentlich zugänglichen Räumen aufwerten

Analyse der Themengruppen

UMWELT

Eindrücke Umwelt



Uferpark am Guido-Müller-Platz (1)



Bild: Karen Widmer

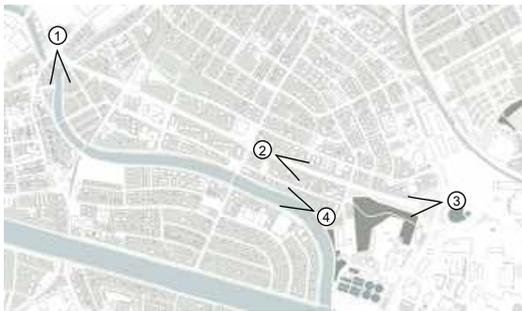
Schützenswerte Bäume an der Bernstrasse sowie Hecken (2)



Ruderalfläche am Autobahnkreuz mit Mooswald (3)



Reckweg entlang der Zihl (4)



Analyse der Themengruppen

UMWELT

Stichworte aus den Workshops:

- Viele Flächen entlang und parallel zur Bernstrasse sind versiegelt
- Viele reine Rasenflächen in den Aussenräumen der Scheibenhochhäuser
- Etliche wilde, ungepflegte Flächen deren Wert für Biodiversität hinterfragt wird
- Hoher Bestand schützenswerter Bäume vorhanden
- Hochwertige natürliche Räume entlang der Zihl vorhanden
- Potenzial von grösseren Flächen in Zihl nähe sind nicht ausgeschöpft
- Kein gleichwertig guter, durchgehender Grün-Korridore (vom Längholz zur Zihl und Aare)



Legende Bestandsanalyse:

Hohe Qualität vorhanden

Mittlere Qualität, Entwicklungspotenzial

Wenig Qualität, hoher Handlungsbedarf

Analyse der Themengruppen

UMWELT

Qualitäten

- Das Zihlufer ist zum Grossteil bepflanzt und bildet einen Waldstreifen. Schilf sowie die Untiefen sind wertvolle Biotop für die lokale Fauna
- Grosser Bestand schützenswerter Bäume vorhanden
- Entlang der Bernstrasse bilden Grünstreifen lebendige Hecken, die aus verschiedenen Baum- und Straucharten zusammengesetzt sind
- Die bestehenden Strassenachsen, Bernstrasse, Autobahnkreuz Biel-Ost und die Eisenbahnlinie, machen es schwierig, mögliche neue Lebensräume zu verbinden, ohne auf das Strassensystem einzuwirken.
- Das Autobahnkreuz hat die Schaffung neuer Ruderalflächen ermöglicht
- Reste des historischen Mooswaldes sind noch vorhanden

Handlungsbedarf

- Der Stadtteil Weidteile hat derzeit nur einen geringen ökologischen Wert
- Die Grünflächen rund um die Gebäude können als «Abstandsgrün» bezeichnet werden, da sie hauptsächlich aus einigen Sträuchern und intensiv gemähtem Rasen bestehen. Wenig ökologischer Wert
- Zu viele Flächen entlang und parallel zur Bernstrasse sind versiegelt und müssen begrünt werden
- Grosses Umweltpotenzial bei Gebäuden, Heizung und Dachflächen für Begrünung und PV
- Hoher Anteil Grünflächen schaffen, Massnahmen zur Verbesserung der Umwelt auf die Verbesserung und Schaffung neuer Lebensräume konzentrieren
- Auswirkungen von Straßen verringern, um die Vernetzung von Biotopen zu fördern
- Orte mit Handlungsbedarf: Seeufer, Korridore für Fauna, Problemzonen Stadtklima

Entwicklungsmöglichkeiten

- Im Freiraumkonzept der Schindlerhöfen liegt Potenzial um ein Naturerlebnis in der Stadt zu schaffen
- Sensibilisierung privater Eigentümer, insbesondere Unternehmen, um die großen ungenutzten Flächen um ihre Gebäude herum zu attraktivieren
- Potenzial von grösseren Flächen in Zihl nahe ist nicht ausgeschöpft
- Schaffen von mittel- bis langfristig attraktiven Bedingungen für die Anpflanzung von Bäumen, z. B. Verlegung von Leitungen, um das Wurzelvolumen der Bäume zu vergrößern.

Analyse der Themengruppen

GESELLSCHAFT

Eindrücke Gesellschaft



Guglerstrasse mit Freiraum und Verbindung über Zihl (1)



Weiterführung Milanweg mit Robison Spielwiese (2)

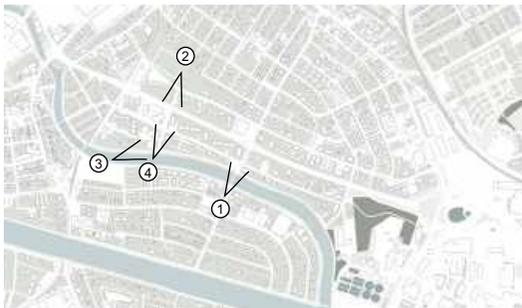


Freiraum an der Zihl, Milanweg (3)



Fussgänger-Velounterführung am Milanweg (4)

Bild: Karen Widmer



Analyse der Themengruppen

GESELLSCHAFT

Stichworte aus den Workshops:

- Sehr durchmischtes Quartier betreffend Nationalitäten
- Sehr homogen betreffend Einkommensschichten
- Identität vom Quartier, der Bewohnenden und deren Bedürfnisse kennen lernen
- Freizeitanlagen Spiel und Sport sind beliebt
- Schulen als Freizeittreffpunkte, aber Alternativen fehlen
- Cafes/Restaurants fehlen; warum geschlossen? Liegt es am Angebot oder an der Nachfrage?
- Kein kulturelles Angebot sichtbar
- Potenzial für Freizeitflächen am Fluss vorhanden



Legende Bestandsanalyse:

S: Spiel, Sport und Schule

R= Restaurant/Cafe

E: Einkaufen, Döner

Hohe Qualität vorhanden

Mittlere Qualität, Entwicklungspotenzial

Wenig Qualität, hoher Handlungsbedarf

Analyse der Themengruppen

GESELLSCHAFT

Qualitäten

- Die Lage als Wohnquartier und Lebensraum ist ausgezeichnet. Nähe zu Zentren, Bahnhof und Zihl. Die Emissionen der Bernstrasse fallen aber stark ins Gewicht.
- Die Schindlerhöfe haben Potenzial für qualitativollen Wohnraum und Wohnumfeld
- Die zwei frequentierten Orte sind der rote Sportplatz bei der Schule Weidteile und der Sportplatz Mühlefeld.
- Die Achse Milanweg (von der Zihl zum Sportplatz Mühlefeld) hat eine hohe Bedeutung für das Quartier und darüber hinaus.
- Hier reihen sich für das Quartier wichtige soziale Orte, wie der Spielplatz, das Kulturcafé und die Schule. Diese Orte sind allerdings hauptsächlich an Familien gerichtet.

Handlungsbedarf

- Es fehlen qualitätsvolle Verbindungen in die Quartiere und die Stadtzentren
- Die Bausubstanz hat Qualitäten die für die Bewohnenden des Quartiers freigespielt werden müssen
- Jugendliche verbringen einen grossen Teil ihre Freizeit innerhalb des Quartiers. Für dieses Altersgruppe fehlt ein spezifisches Freizeit- und Erholungsangeboten mit angemessener Qualität, insbesondere für Mädchen.
- Der Schulsportplatz ist in schlechtem Zustand und der Fussballplatz ist «kahl». Beide Orte sind quasi «monofunktionale Angebote» und richten sich in primär an eine spezifische Nutzergruppe.
- Wie äussert sich die Wirkungsmacht/-steuerung der städtischen Entwicklung?
- Grundeigentum aktuell -> Verwaltungen?
- Die Wirkung der Gemeindegrenze hinsichtlich Orientierung und Zugehörigkeit muss berücksichtigt werden
- Die Gemeindegrenze darf nicht eine koordinierte Entwicklung/Planung verhindern

Entwicklungsmöglichkeiten

- Öffnen und Verbinden des Quartiers zu den anliegenden Quartieren
- Soziale Durchmischung und Nutzungs-/Angebotsspektrum erweitern.
- Stärken des sozialen Zusammenhalts innerhalb des Quartiers durch Entwicklung qualitativoller Freiräume und niederschwellige Freizeitangebote.
- Das Jugendzentrum JANU in Nidau wird frequentiert. Dies ist jedoch mit Zusatzaufwand verbunden. Ein Jugendzentrum im Quartier wird als Wunsch geäussert.
- Jugendzentrum, von den Jugendlichen selbst mitgestaltet und eingerichtet. Synergien zu Fussball-Infrastruktur (Umkleide, Sanitäreanlagen) nutzen
- Für Jugendliche gibt es wenig Orte um zu verweilen, keine informellen Freiflächen zur Aneignung. Es müssen Begegnungs- und Aufenthaltsorte für alle Altersgruppen geschaffen werden

Analyse «Summerschool Social Work & Architecture»

GESELLSCHAFT

Fusswege nach Altersgruppen

Methode

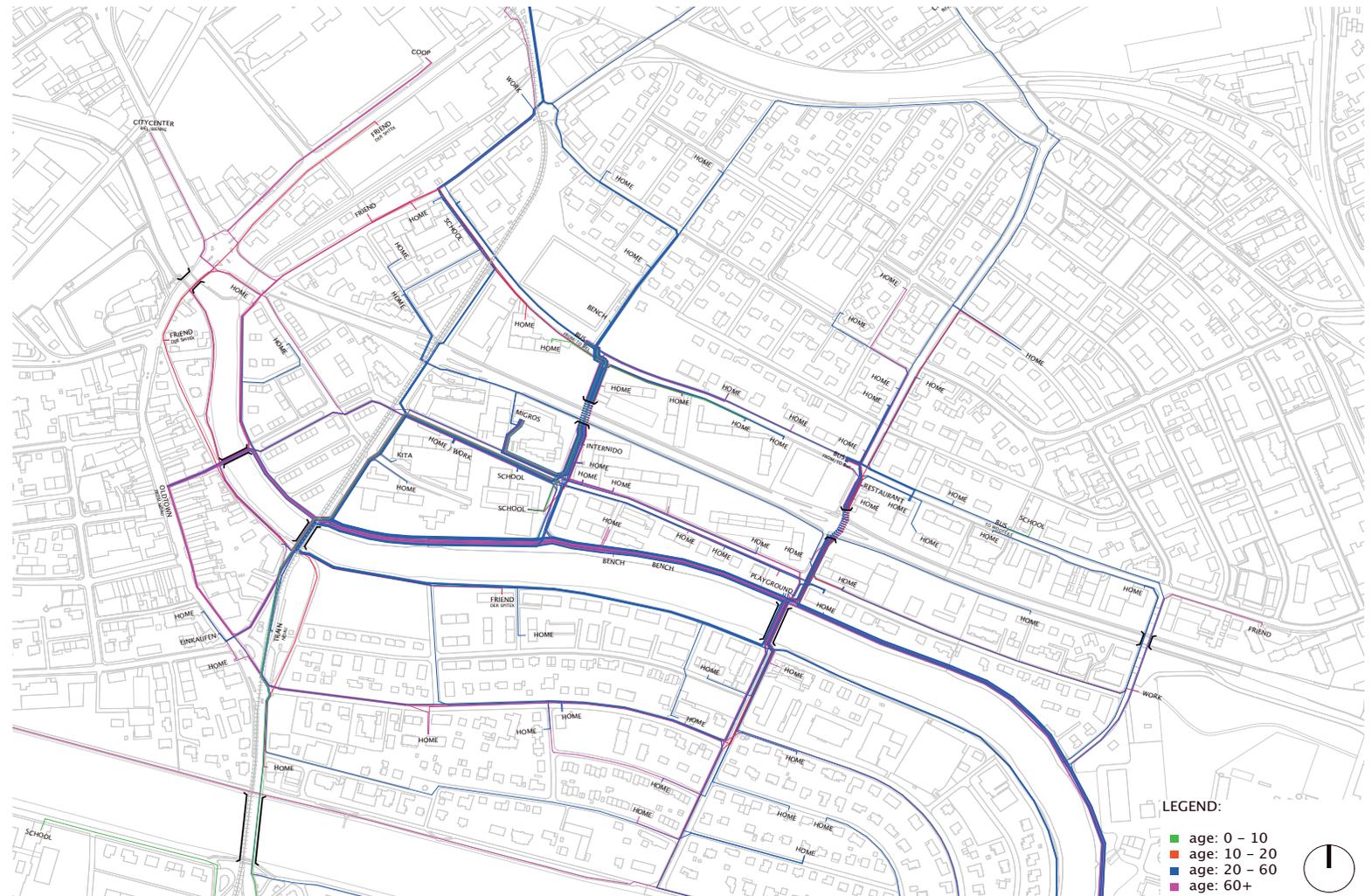
Kartierung von 93 Wegen durch direkte Beobachtung und Interviews

Haupterkenntnisse

Das Quartier ist trotz Zäsur relativ gut durchwegt, sowohl für Bewohnende wie auch für Passanten. Die Qualität der Wege variiert allerdings stark. Es gibt unterschiedliche Nutzungsmuster nach Alter. Kinder sind fast ausschliesslich auf den Schulwegen unterwegs. Für Jugendliche steht die logistische Verbindung im Vordergrund. Für Erwachsene ist der Weg an der Zahl mit hoher Qualität verbunden. Für Senioren ist die Verbindung zur Altstadt Nidau wichtig.

Empfehlungen

- Geschwindigkeitsbegrenzung Lys-Strasse auf 30km/h
- Aufwertung der Unterführungen für alle Bevölkerungsgruppen
- Neugestaltung Bushaltestelle Milanweg, Potenzial für Treffpunkt



Analyse «Summerschool Social Work & Architecture»

GESELLSCHAFT

Nutzung und Bedürfnisse der Jugendlichen

Methode

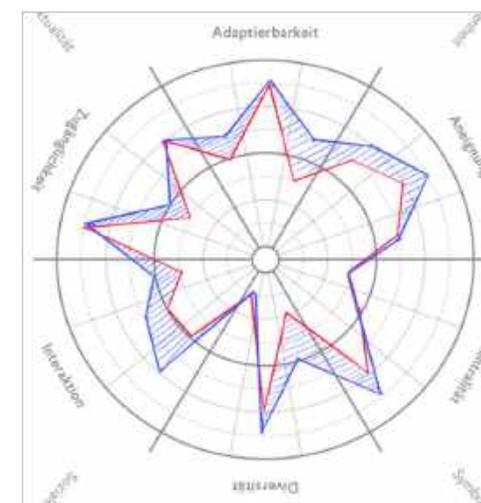
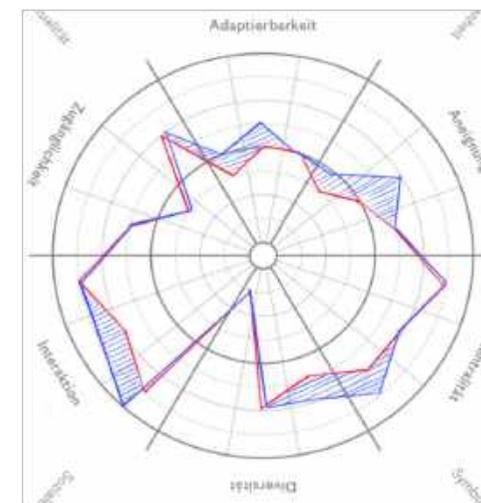
Nutzer- und Experteninterviews und direkte Beobachtungen

Hauptkenntnisse

Die zwei meistfrequentierten Orte sind der Spiel- und Sportplatz der Schule Weidteile und die Fussballplätze Champs-du-moulin. Die Orte sind in schlechtem Zustand, monofunktional ausgerichtet und bedienen primär spezifische Nutzergruppen. Der Bedarf nach einem Jugend- und Quartierzentrum ist vorhanden.

Empfehlungen

- Erneuerung und Verbesserung der Anlagen
- Ergänzung der Anlagen mit Sitzgelegenheiten, Sonnenschutz
- Prozess zur partizipativen Entwicklung und Mitgestaltung eines Jugendzentrums bei den Fussballplätzen
- Synergien mit Fussballnutzung (Umkleide, Sanitäranlagen)



Spiel-Sportplatz Weidteile

Jugendzentrum

Analyse «Summerschool Social Work & Architecture»

GESELLSCHAFT

Freiräume für Menschen

Methode

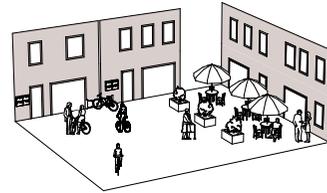
Nutzerinterviews, direkte Beobachtungen, Kartierung und Urbane Qualitätsanalyse

Haupterkenntnisse

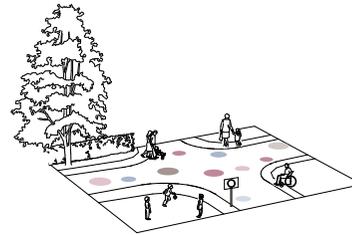
Der Milanweg mit einzelnen kommerziellen Nutzungen und Freiraumangeboten spielt eine wichtige Rolle als formell und informell genutzter Stadtraum. Viele Freiräume sind ungenutzt und verwahrlost. Gute Freiräume haben wenig Anziehungskraft für kinderlose Bevölkerung.

Empfehlungen

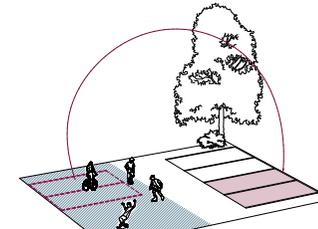
- Mehr Freiraumangebote für alle Altersklassen und speziell für junge Erwachsene
- Verkehrsberuhigung im Quartier und speziell an Kreuzung zu Lyss-Strasse (Begnungzone)
- Erdgeschosse mit Vorzonen verbinden und aufwerten
- Umprogrammierung der Räume, Zäune entfernen, Parkplätze auflösen/verschieben



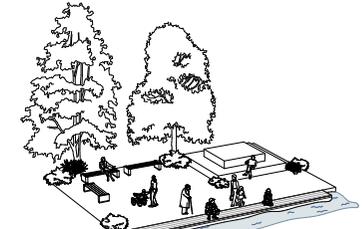
use and appropriation of space



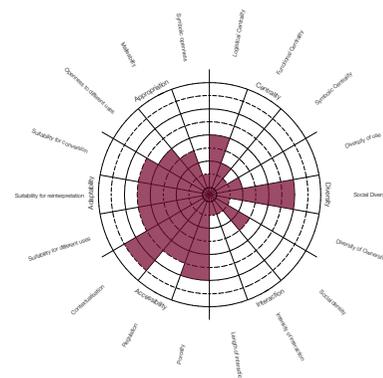
traffic calming



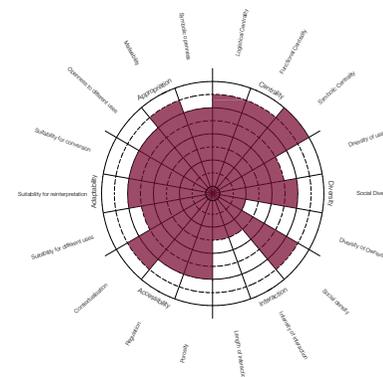
reprogramm space



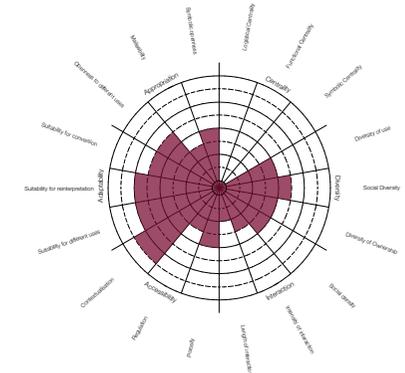
set sitting-spots



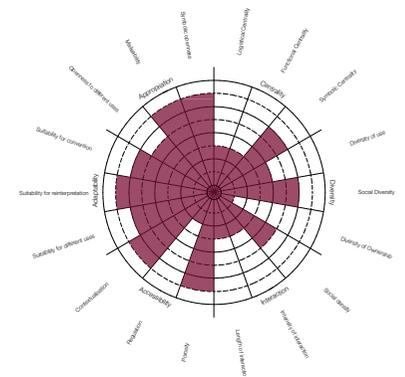
1) Robinson front-area



3) School area



2) Kulturcafé area



4) Fountain area

Analyse der Themengruppen

MOBILITÄT

Eindrücke Mobilität



Bernstrasse Richtung Brüggmoos (1)



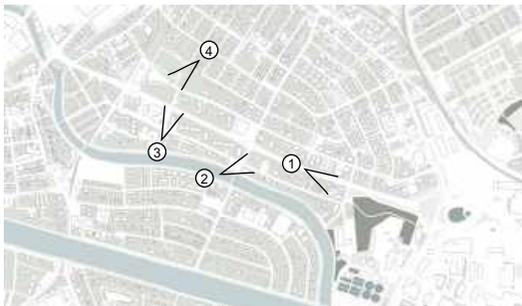
Garanzufahrt Seite Lyss-Strasse (2)



Bernstrasse Auswirkung räumliche Trennung (3)



Haltestelle Milanweg (4)



Analyse der Themengruppen

MOBILITÄT

Stichworte aus den Workshops:

- Niveaufreie Querungen als quaterverbindende Elemente fehlen
- Erschliessung und Querungen mit Platzgestaltung (Kreuzungen) am Milanweg und Guglerstrasse haben grosses Potenzial zur Aufwertung
- ÖV-Achse neu auf der Bernstrasse ansiedeln zur Unterstützung und Aufwertung der Stadtstrasse
- Mobilitätshub Brüggmoos hätte Potenzial zur Förderung der Intermodalität und des ÖV
- Das ganze Quartier und die Bewohnenden sind stark MIV und Autobahn-orientiert
- Verkehrsinfrastruktur muss auf ortsverträgliches, beschränktes Angebot ausgerichtet werden
- Massnahmen auf Fussverkehr, Fahrrad und ÖV ausrichten und dadurch die Einbindung in die Stadt fördern



Legende Bestandsanalyse:

Hohe Qualität vorhanden

Mittlere Qualität, Entwicklungspotenzial

Wenig Qualität, hoher Handlungsbedarf

Analyse der Themengruppen

MOBILITÄT

Qualitäten

- Bestehende Bernstrasse ist für den Durchgangsverkehr MIV optimiert und ermöglicht hohen Verkehrsdurchfluss
- Eigentrassierte Velowege entlang der Bernstrasse vorhanden
- Gestaltung Bernstrasse: Zeitzeuge einer epochalen Strassenraumgestaltung
- Rasche Erreichbarkeit übergeordneter Verkehrsziele (Autobahn nach Bern und Solothurn) per MIV aus dem Quartier Weidteile heraus
- Fusswegdistanz vom Quartier zu den Zentren, Bahnhöfen und zur Naherholung
- Quartierstrassen sind bereits grösstenteils verkehrsberuhigt
- Überraschend viele Velo- und Fussgänger nutzen die bestehende Unterführungen
- Nähe zur BTI Bahn

Handlungsbedarf

- Reduktion Durchgangsverkehr (Zielort nicht Biel oder Nidau) um 50%, auf 10'000 DTV
- Beeinträchtigung der Lebensqualität durch Emissionen der Bernstrasse reduzieren
- Aufenthaltsqualität auf Quartierstrassen erhöhen
- Fehlende und vernachlässigte Trottoirs aufwerten
- Die vielen räumlichen Barrieren reduzieren und Durchwegung ermöglichen
- Starke Trennung der BTI-Bahn durch Statuswechsel von Bahn zu Tram auflösen
- ÖV Infrastruktur wie Haltestellen erneuern und dessen zentralen Charakter in der Quartierplanung berücksichtigen (Multi-Use, Mini-Hubs)
- Potenzial ÖV, Velo- und Fussverkehr durch Anreize ausschöpfen
- Oberflächliche Parkierung mit viel Platzanspruch auf den Quartierstrassen reduzieren
- Quartier-Querungen hinsichtlich neuen Quartier-Zentrumsfunktionen optimieren
- Quartier-Trampelpfade (auch zu ÖV) pflegen und ausbauen

Entwicklungsmöglichkeiten

- Herausforderung Herabstufung der Bernstrasse zur Stadtstrasse annehmen
- Stadttor neu ab Bruggmoos, MIV ist zu dosieren
- Zielvorgabe MIV: DTV unter 20'000
- Push and pull: Durchfahrwiderstand für MIV, LKW auf allen Biel-querenden Achsen erhöhen (Nordachse, Bernstrasse, Allmendstrasse)
- Dafür Attraktivierung ÖV, Fuss- und Veloverkehr für Modalsplit-Änderung
- Verbesserung der Längsverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr (vgl. Normalprofilvorschläge)
- Verminderung der Trennwirkung der Bernstrasse, Optimierung der Querung und Knoten für den Fuss- und Veloverkehr. Neue Querungsmöglichkeiten schaffen
- Für Parkierung muss eine Lösung für das ganze Quartier gefunden werden
- Vielfältiger HUB im Bruggmoos entwickeln und verbinden mit Quartier-Parkierung
- Kammerung Quartier Erschliessungsstrassen bei Knoten (Zubringerdienst gestattet, ansonsten 2-teiliges Fahrverbot)
- Neue ÖV Achse Bernstrasse

Analyse der Themengruppen

MOBILITÄT

Bemerkungen zu Friktionen

- Push and pull-Strategie: Reduktion MIV zugunsten ÖV, Fuss- und Veloverkehr
→ politisch umsetzbar: eigentlich Gebot der (Klima-) Stunde!
- Unbestritten ist, dass das Quartier wohnlicher werden muss. Dennoch muss darauf hingewiesen werden, dass heute und auch in mittlerer Zukunft (insb. wegen fehlendem Westast, bzw. Verbindungsalternative) die Qualifikation im Rahmen der Netzstruktur/Strassenhierarchie, die Bernstrasse noch lange Zeit als Hauptverkehrsachse, bzw. als verkehrsorientierte Strasse zu dienen hat. Sie gilt weiterhin als Autobahnzufahrt -ausfahrt!
- Zudem gilt es zu beachten, dass es bei Fortführung der Autobahn durch einen Regimewechsel auf der Bernstrasse zu Stau kommen kann. Ist Stau am neuen Stadttor und im Stadtteil Weidteile vertretbar?
- HUB Gestaltung + Biodiversität + Ersatz-Funktion
- Plätze niveaufrei gestalten dafür mit Platzumrandung/Fassung: Gestaltungsaufgabe
- Genügend Platz für die versch. Verkehrsträger schaffen: Querschnitt
- Anzahl Spuren auf der Bernstrasse?
- Brücken-Ausbau Quartier Aalmatten: ÖV Anbindung verbessern
- Taktung ÖV-Halte optimieren
- Attraktive Längsführung Veloverkehr versus Querungen

Analyse der Themengruppen

WIRTSCHAFT

Eindrücke Wirtschaft



Autobahnanschluss Gewerbezone Brüggmoos (1)



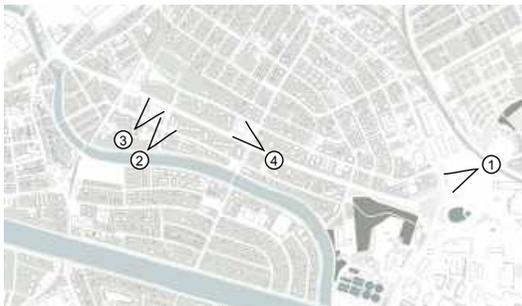
Erdgeschossanbindung an Milanweg (2)



Kommerzielle Nutzungen Lyss-Strasse – Milanweg (3)



Potenzial für publikumsorientierte Nutzungen (4)



Analyse der Themengruppen

WIRTSCHAFT

Stichworte aus den Workshops:

- Wirtschaftlich/kommerziell niedrig genutztes Areal (vorwiegend Wohnen, aber kaum kommerzielle Infrastruktur wie Läden, Services, Büros, etc.)
- Zu geringe Anzahl Arbeitsplätze
- Potential des Autobahnanschlusses ist wirtschaftlich ungenügend genutzt
- unattraktive Erd- und Obergeschosse
- Niedrige Einkommensstruktur und somit tiefe Kaufkraft und Steuersubstrat (hohe Sozialfallquote, kaum Durchmischung)
- Gut, zentral gelegen in Nähe zu Bahnhof, Autobahn, Wasser
- Qualität der Wohnlage bisher unterschätzt
- Für anliegende Quartiere kein Anreiz des Besuchs weil kein Angebot



Legende Bestandsanalyse:

Hohe Qualität vorhanden

Mittlere Qualität, Entwicklungspotenzial

Wenig Qualität, hoher Handlungsbedarf

Analyse der Themengruppen

WIRTSCHAFT

Qualitäten

- Sehr gut und zentral gelegen (Nähe zu Zentrum Biel und Nidau, Bahnhof, Autobahn, Naherholung)
- Hohe Lagequalität vorhanden aber unterschätzt. Potential wirtschaftlich vorhanden aber nicht genutzt
- Potential des Autobahnanschlusses ist wirtschaftlich kann besser genutzt werden
- Schulhäuser und Sportanlagen vorhanden
- Günstige Wohnungen

Handlungsbedarf

- Mischnutzungen/Nutzungsdurchmischung verbreitet ermöglichen
- Firmen und Angebote anziehen und ansiedeln durch Schaffung attraktiver Bedingungen
- Läden attraktivieren (z.B. Migros)
- Quartiertreff: Angebote attraktivieren für alle Bieler/Nidau Bewohner (Anziehung schaffen)
- Evaluation von möglichen kommerziellen Nutzungen direkt am Autobahnanschluss
- Planungsüberprüfung: was kann neu erstellt werden und ist für Stadt, Bewohnende und Investoren attraktiv
- Aussenraum muss attraktiviert werden um als solcher auch gelesen, gelebt und erlebt werden zu können. Die Weidteile soll ein qualitativ gutes Stadtquartier werden
- Bekanntheit erhöhen und die positiven Aspekte adressieren, Wohnungsmarketing
- Wohnungsmix so aufbauen, dass auch ein Mietermix entsteht

Entwicklungsmöglichkeiten

- Quartier aufwerten für alle Bewohnenden sowie der anliegenden Quartiere (Aussenräume, Wohnungsangebot, aber auch an Freizeitmöglichkeiten, Angebote UND Arbeitsplätze)
- Nutzungs- und Bevölkerungsdurchmischung ermöglichen, fördern und fordern
- Potential des Autobahnanschlusses prüfen und nutzen
- Attraktive Erd- und Obergeschosse ermöglichen, fördern und einfordern
- Baulich notwendige Anpassungen für die wirtschaftliche Nutzungsflexibilität ermöglichen
- Kuratierungsmassnahmen (Anreize) überprüfen

Beteiligte

Thematische Arbeitsgruppen Stadtlabor

Yves Baumann (SIA), Peter Bohnenblust (TCS), Laurent Erard (BSLA), Sven Harttig (SIA), Jonas Inhelder (ehem. Berner Fachhochschule), André König (ProVelo), Reto Mosimann (BSA), Catherine Preiswerk (Heimatschutz), Ivo Thalman (Heimatschutz), Karen Widmer (Vertretung WIBS), Tobias Baitsch (Berner Fachhochschule), Jürg Bühler (ehem. Berner Fachhochschule), Joachim Huber (Berner Fachhochschule), u.v.m.

Summerschool «What do Buildings do?»

Zusammenarbeit BFH Joint Master Architektur und HES-SO, HETS-FR
Team: Tobias Baitsch, Marcel Jäggi, Sweta Rao Dhananka, Marie-Hélène Greusig. Studierende: Braun Ismaël, Cueni Andreas Martin, Dessarzin Benoît, Errassas Leila, Favre Jérémie, Imhof Andrina Barbara, Maier Marina Beatrice Gaby, Monziona Jonathan, Ruflin Michael, Sauter Katja, Sinaci Silan, Thiébaud Angéline, Trifari Anna Chiara, Zayakh Lamyae

Redaktion

Yves Baumann, William Fuhrer, Sven Harttig, André König, Reto Mosimann, Catherine Preiswerk, Ivo Thalman, Karen Widmer, Stanislas Zimmermann

Moderation

Stanislas Zimmermann und William Fuhrer, Berner Fachhochschule



Erarbeitungsprozess: Begehung der Weidteile, Stadtlabor 2022

Das Stadtlabor ist eine Initiative der Bieler Fach- und Interessenverbände, der Stadt Biel/Bienne und der Berner Fachhochschule.

Le laboratoire urbain est une initiative des associations professionnelles et d'intérêts biennoises, de la ville de Biel/Bienne et de la Haute école spécialisée bernoise.

FACH- UND INTERESSENVERBÄNDE
ASSOCIATIONS PROFESSIONNELS ET
GROUPES D'INTERET

