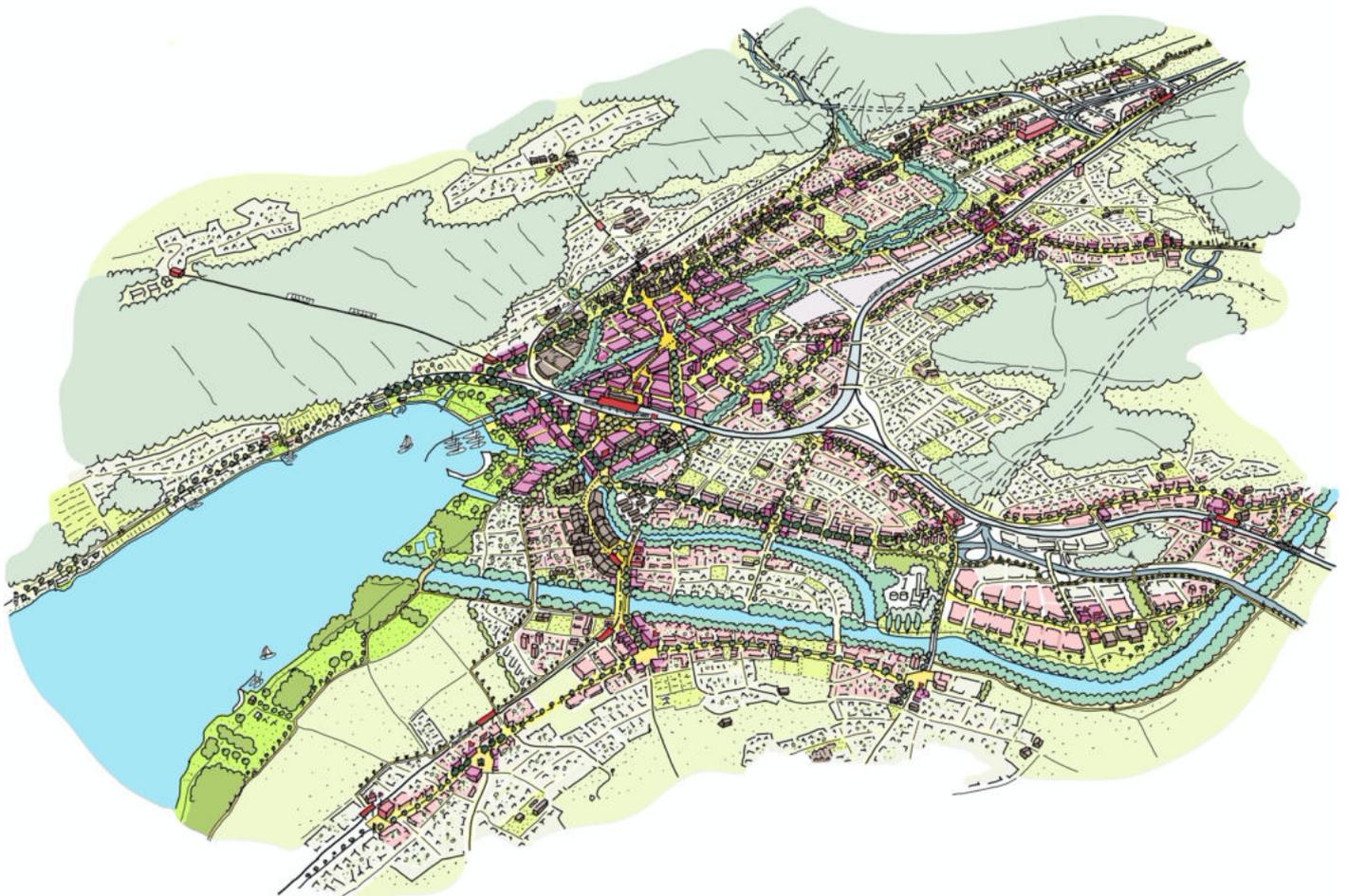


# Zukunftsbild

Bereinigt nach dem Rendez-Vous 2021



## Impressum

### **Auftraggeber**

Espace Biel/Bienne.Nidau  
Tiefbauamt des Kantons Bern  
Nationalstrassenbau  
Reiterstrasse 11  
3011 Bern

### **Autoren**

Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH (Lead)  
Birmensdorferstrasse 55  
8004 Zürich  
+41 44 245 46 09  
han@wetering.ch

*Han van de Wetering, Dipl. Ing. TU Städtebau / Architekt SIA*

bürokobi  
Bärenstutz 11K  
3110 Münsingen  
+41 31 721 96 39  
kobi.fritz@bluewin.ch

*Fritz Kobi, dipl. Bauing. ETH/SIA/SVI*

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>4</b>
1.1	<i>Zukunftsbild Dialogprozess</i>	4
1.2	<i>Rendez-Vous: Mitwirkung mit Bevölkerung, Verwaltung und Behörden</i>	4
1.3	<i>Kenntnisnahme durch die Behördendelegation espace biel/bienne.nidau</i>	5
<b>2.</b>	<b>Erkenntnisse Rendez-Vous</b>	<b>6</b>
2.1	<i>Allgemein</i>	6
2.2	<i>Verwaltungsworkshop</i>	6
2.3	<i>Mitwirkung Bevölkerung</i>	7
<b>3.</b>	<b>Zukunftsbild</b>	<b>9</b>
3.1	<i>Allgemein</i>	9
3.2	<i>Agglomerationsprogramm als Grundlage</i>	9
3.3	<i>Bereinigtes Zukunftsbild und Leitideen</i>	11
<b>4.</b>	<b>Fazit und Empfehlungen</b>	<b>26</b>

# 1. Ausgangslage

## 1.1 *Zukunftsbild Dialogprozess*

Von 2019 bis 2020 fand der Dialogprozess zum Autobahnprojekt A5-Westast statt. Eine zentrale Grundlage zur Entscheidungs- und Lösungsfindung bezüglich des Umgangs mit dem Autobahnprojekt ist das Zukunftsbild. Es ist eine gemeinsame Zielvorstellung für Stadt und Region.

Dieses erste Zukunftsbild zeigt grundsätzliche Vorstellungen, die aber konkret räumlich verortet werden. Auf deren Basis sind die Stossrichtungen im Umgang mit Städtebau und Verkehr in der Region und die damit verknüpften kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen (stufenweise Umsetzung) definiert.

Das Bild zeigte, dass das Projekt Westast nicht mit den Entwicklungsvorstellungen der Region kompatibel ist. Dies hat vor allem damit zu tun, dass das Zukunftsbild nicht das Thema Verkehr im Vordergrund stellte, sondern gleichwertig behandelte wie die Themen Städtebau, Stadtentwicklung, Freiraum oder Stadtklima. Demnach war es eine wichtige Grundlage für die gemeinsame Empfehlung des Dialogprozesses, das Projekt Westast nicht weiterzuverfolgen.

## 1.2 *Rendez-Vous: Mitwirkung mit Bevölkerung, Verwaltung und Behörden*

Das Zukunftsbild des Dialogprozesses mit den sechs Leitbildern wurde von der kleinen Kerngruppe entwickelt und in der grösseren Dialoggruppe diskutiert, ergänzt und verabschiedet. Die Vertretenden von unterschiedlichsten Interessensgruppen konnten sich einbringen. Das Bild ist somit zwar breit abgestützt, ist in der breiteren Öffentlichkeit jedoch noch wenig oder nicht bekannt. Für Personen, die nicht Mitglied einer Interessensgruppe oder Institution waren, konnten die Inhalte nur indirekt vermittelt werden. Ausserdem fehlte ein intensiver, gezielter Austausch mit den betroffenen Behörden und Verwaltungen (Gemeinden, Region, Kanton). Für viele sind die Inhalte nur grob bekannt.

Aus diesem Grunde wurde in der Projektorganisation das Durchführen eines öffentlichen «Rendez-Vous» vom 1. bis 3. November 2021 zur Festigung des Zukunftsbildes beschlossen. Am ersten Tag erfolgte dies in einem Workshop mit den MitarbeiterInnen aus den Verwaltungen der involvierten Gemeinden und des Kantons. Die Mitglieder des Grossen Rates und die Gemeinderäte aus der Region wurden zudem mittels einer Führung über die Leitbilder informiert. An den beiden weiteren Tage konnte die interessierte Bevölkerung die Ausstellung besuchen und Inputs zu den Leitideen machen (etwa 350 Besuchende). In der Ausstellung standen Mitarbeitende des Tiefbauamtes des Kantons, der Gemeinden und die beiden Verfasser dieses Berichts den Besucherinnen und Besucher für Auskünfte und Gespräche zu Verfügung.

Am Abend des 2. November fand zudem ein öffentlicher Informationsanlass mit Renate Amstutz, bis 30.9.2021 Direktorin des Städteverbandes, und Yves

Delacrétaz, Professor für Mobilität und Verkehr an der « Haute école d'ingénierie et de gestion du canton de Vaud (HEIG-VD) », zu den Themen «Zukunftsfähige Stadtentwicklung» und Zukunftsfähiger Umgang mit der Mobilität» statt. Anwesend waren auch die Mitglieder der Behördendelegation.

### **1.3    *Kenntnisnahme durch die Behördendelegation espace biel/bienne.nidau***

Das bereinigte Zukunftsbild mit seinen 7 Leitideen ist ein sehr breit abgestimmtes Zielbild. Das Bild stammt nicht aus einem üblichen Planungsvorhaben (z.B. kommunaler Richtplan, Ortsplanungsrevision, Agglomerationsprogramm). Es wurde zwar von den regionalen und kommunalen Behörden unterstützt, ist aber im Rahmen eines Dialog- und Mitwirkungsprozesses entstanden. Es ist ein «Bottom-up»-Produkt, jedoch mit genauen und strategischen Aussagen, auch auf regionaler Massstabsebene. Entsprechend ist es ein besonderes, schweizweit einmaliges Planungsprodukt. Der Stellenwert und die Verbindlichkeit lassen sich darum nicht so klar definieren (z.B. Behördenverbindlichkeit). Weil das Zukunftsbild aber sehr breit abgestimmt ist, wird empfohlen, die Inhalte ernst zu nehmen und als Grundlage und Inspiration für die Folgeplanungen zu nutzen. Es soll als «Leitlinie» für die zukünftige Entwicklung der Region und der Gemeinden dienen.

Die Behördendelegation hat das Zukunftsbild am 30. Mai 2022 zur Kenntnis genommen.

## 2. Erkenntnisse Rendez-Vous

### 2.1 Allgemein

Nachfolgend werden die wichtigsten Inputs und Erkenntnisse aus dem Rendez-Vous zusammengefasst. Generell betreffen viele Inputs und Erkenntnisse Hinweise auf laufende Planungen und Entwicklungen der verschiedenen Gemeinden. Wichtig ist auch eine Präzisierung und Schärfung, weil das erste Zukunftsbild aus dem Dialogprozess teilweise recht grob und abstrakt war. Gewünscht wird zudem eine leichte Erweiterung des Perimeters. Detailliertere Informationen zum Rendez-Vous sind im Synthesebericht beschrieben. Im Gegensatz zum Dialogprozess steht das Autobahnprojekt A5-Westast in den Diskussionen nicht mehr im Vordergrund. Die Ausgangslage ist neu, entsprechend geht es vielmehr um allgemeine Vorstellungen zur Zukunft der Mobilität und Stadtentwicklung in der Region.

### 2.2 *Verwaltungsworkshop*

Obwohl die Aussagen im Zukunftsbild auf bestehende Planungen und Projekte basiert, bedeutet vor allem die Verabschiedung vom Projekt Westast eine völlig neue Ausgangslage. Das Projekt hat bisher jahrelang viele Planungen für Mobilität und Stadtentwicklung auf allen Massstabsebenen dominiert. Diese Planungen wurden mit dem Verzicht auf den Westast die Grundlage entzogen. Viele Planungen und Projekte müssen überprüft und revidiert werden. Die betroffenen Verwaltungen stehen deshalb vor grossen organisatorischen und sachlichen Herausforderungen. Weil der Westast für viele Planungen aber ein enges Korsett bedeutete, ist der Wegfall gleichzeitig eine neue Chance. Es gibt mehr Möglichkeiten und weniger Abhängigkeiten.

Die wichtigsten Inputs und Erkenntnisse aus dem Verwaltungsworkshop lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Das Zukunftsbild aus dem Dialogprozess passt grundsätzlich gut. Es basiert auf dem aktuellen Agglomerationsprogramm und folgt wichtigen kommunalen Planungen (z.B. Richtpläne, Gesamtverkehrskonzepte von Biel und Nidau), entsprechend stimmt die Zielrichtung. Viele der bereits angedachten Massnahmen unterstützen die Vorstellungen im Zukunftsbild. Wichtig ist darum auch das Thema der Umsetzung.
- Der Wegfall des Westastes mit seinem zentrumsnahen Autobahnanschluss ist sachlich richtig, dennoch bleibt die Frage zum Umgang mit dem MIV («Wo sind in Zukunft die Autos?»). Folgende Lösungen und / oder Alternativen stehen im Vordergrund:
  - Für den Agglomerationskern braucht es nachhaltige, zukunftsfähige Mobilitätskonzepte. Mit Push- und Pullmassnahmen (z.B. autoarmes Wohnen, Parkplatzbewirtschaftung, attraktiver ÖV usw.) soll der Modal-Split beeinflusst werden.

- Die Priorität liegt beim ÖV. Er hat eine sehr hohe Kapazität, ist äusserst platzeffizient, bietet eine gute Zugänglichkeit und liefert einen Beitrag zur urbanen Qualität (z.B. Förderung von Zentralität).
- Ein zentrales Thema sind die Hauptachsen als Verkehrs- und Lebensorte. Die Hauptstrassen sollen mit einem gesamtheitlichen Ansatz in ihrer Funktion als öffentlicher Stadtraum gestärkt werden.
- Zum Porttunnel und zur Entlastung des Stedtlis Nidau braucht es Alternativen, eine gesamtheitliche Sicht (Städtebau und Verkehr, verschiedene Massstäbe) ist unerlässlich.
- Grundsätzlich soll in Zukunft das Planen und Bauen im Bestand im Vordergrund stehen. Der Fokus soll nicht mehr auf neue grosse Projekte gelegt werden.
- Für eine zukunftsfähige Entwicklung der Region darf die Abstimmung von Städtebau und Verkehr nicht nur ein Schlagwort sein, sondern muss gelebt werden!
- Auch die Stadtentwicklung soll darum einen gezielten Beitrag leisten. In den Quartieren müssen Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf sowie weitere häufig aufgesuchte Geschäfte und Dienstleistungen attraktiv und in kurzer Distanz zu Fuss erreicht werden können. Dadurch kann der Autoverkehr reduziert werden.

### **2.3 Mitwirkung Bevölkerung**

Die wichtigsten Inputs und Erkenntnisse aus dem Rendez-Vous (öffentliche Mitwirkung) lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Grundsätzlich werden die Aussagen des Zukunftsbilds des Dialogprozesses nicht hinterfragt.
- Er gibt verschiedene Präzisierungs- und Ergänzungswünsche. So sollen innerhalb der Quartiere mehr Grünflächen bereitgestellt werden. Auch ist die Zentrenstruktur zu ergänzen und differenzieren (z.B. auch kleine Quartiertreffpunkte, Schulanlagen, Sportzentren usw.). Die Hubs als Umsteigeorte sollen differenziert werden (auch der Bahnhof Biel ist ein Umsteigeort). Gleichzeitig dürfen sie die Quartierzentren inkl. ihre Einkaufsmöglichkeiten nicht konkurrenzieren.
- Nicht der MIV, sondern der ÖV, Velo- und Fussverkehr sollen gefördert werden. Wie im Zukunftsbild vorgesehen braucht es eher eine Zukunft, die Verkehr vermeidet: kleine, vielfältige Strukturen, kurze und sichere Wege, Durchmischung, Temporeduktion.
- Zur Notwendigkeit der «langfristigen Lösung» gibt es unterschiedliche Meinungen. Dennoch gibt es einen Konsens darüber, dass ein allfälliges grosses, teures, verkehrsinfrastrukturelles Bauwerk nur gebaut werden darf, wenn es wirklich Sinn macht und lokale Mehrwerte bringt (z.B. Entlastung der Zentren und Quartiere). Deshalb ist das vorgesehene

«Monitoring und Controlling» (regelmässige Überprüfung des Bedarfs) zielführend.

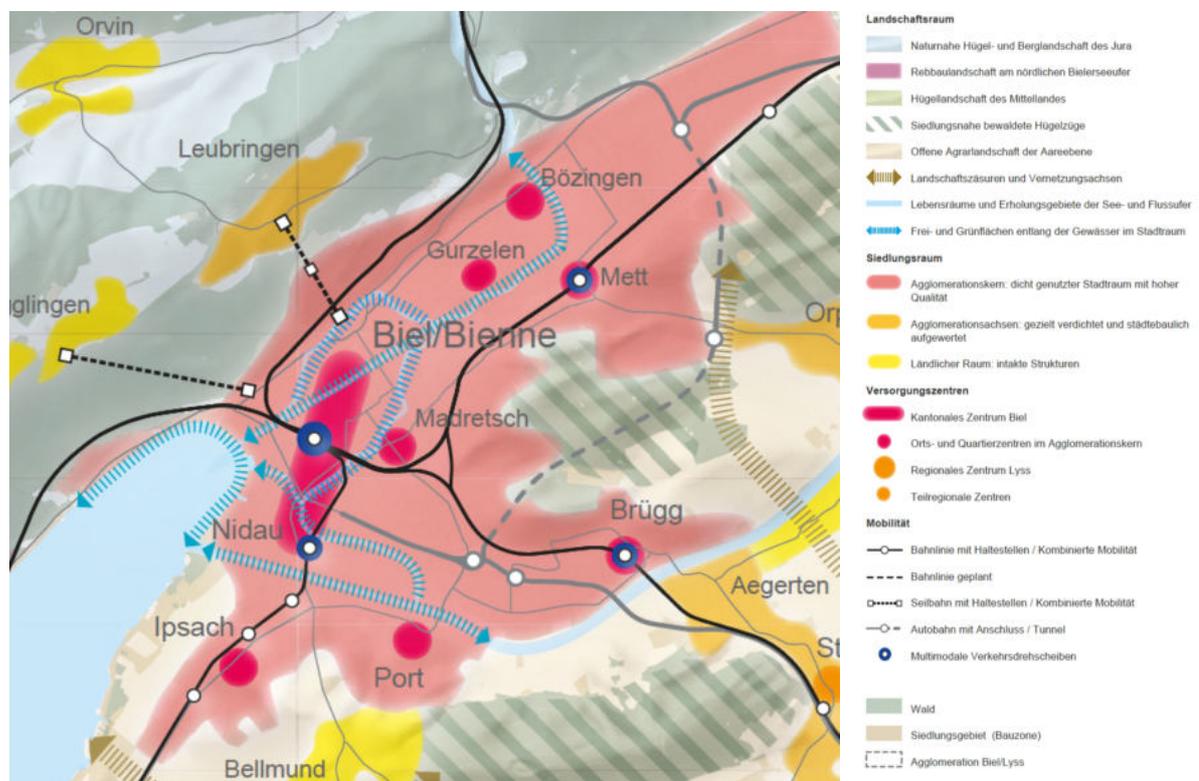
- Der Porttunnel wird sehr kritisch betrachtet, es braucht Alternativen. Öfters gewünscht wird das Regiotram resp. die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs.
- Die Bedeutung des Prozesses soll stärker behandelt werden. Es geht einerseits um die kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung, insbesondere in Bezug auf dem Porttunnel und die «langfristige Lösung». Andererseits soll die Mitwirkung gestärkt werden.

### 3. Zukunftsbild

#### 3.1 Allgemein

Anhand der ergänzenden Erkenntnisse aus dem Rendez-Vous wurde das Zukunftsbild aus dem Dialogprozess bereinigt und angepasst. Dazu wurden auch die wichtigsten Inhalte aus dem aktuellen Agglomerationsprogramm integriert. Resultat ist das bereinigte Zukunftsbild. Mit seinen sieben Leitideen zeigt es, wie sich die Region zukünftig entwickeln soll.

#### 3.2 Agglomerationsprogramm als Grundlage

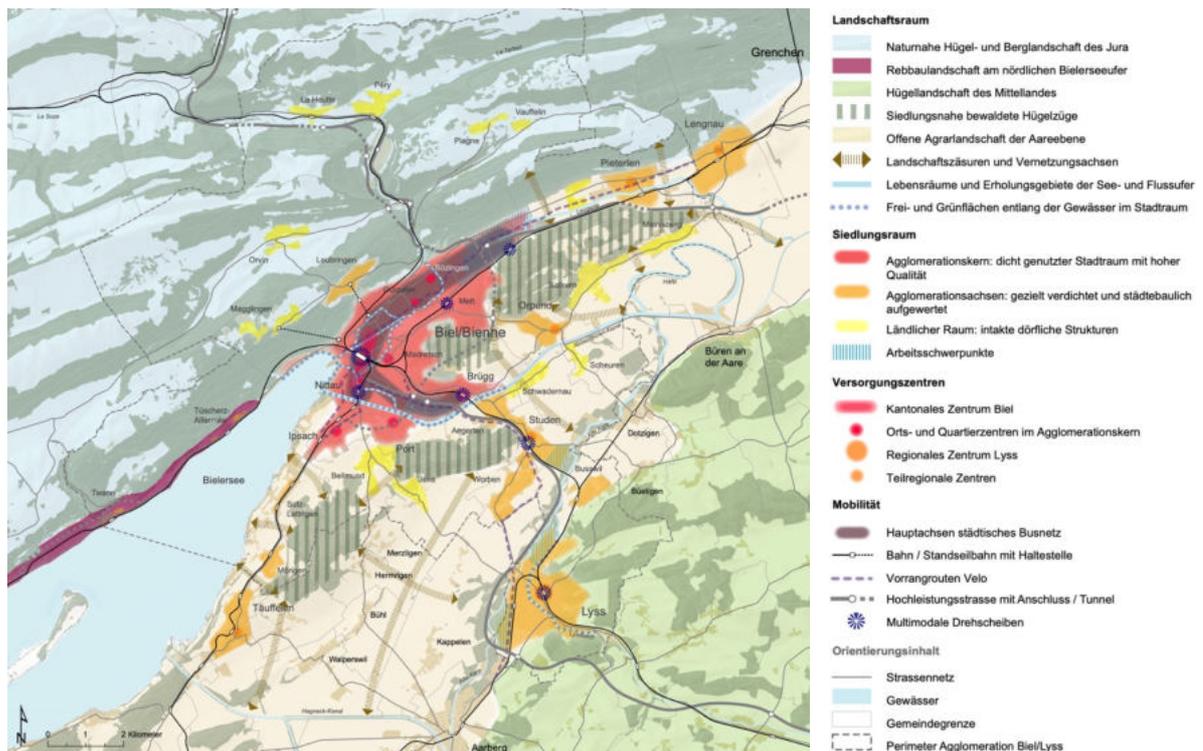


Ausschnitt Zukunftsbild aus dem 4. Agglomerationsprogramm der Region Biel-Seeland, Stand Frühling 2020

Basis des Zukunftsbildes des Dialogprozesses ist das Zukunftsbild für die Region aus dem 4. Agglomerationsprogramm (Stand Frühling 2020). Darin werden folgende wichtige Inhalte definiert:

- Der Agglomerationskern umfasst die Städte Biel und Nidau und die direkt angrenzenden Gemeinden im ersten Agglomerationsgürtel wie Ipsach, Port und Brugg. Dieses Kerngebiet ist ein dicht genutzter Stadtraum mit hoher Qualität.
- Das Gebiet zwischen den beiden Altstädten von Biel und Nidau gilt als «Kantonales Zentrum Biel» und hat eine zentrale Versorgungsfunktion für die gesamte Region.

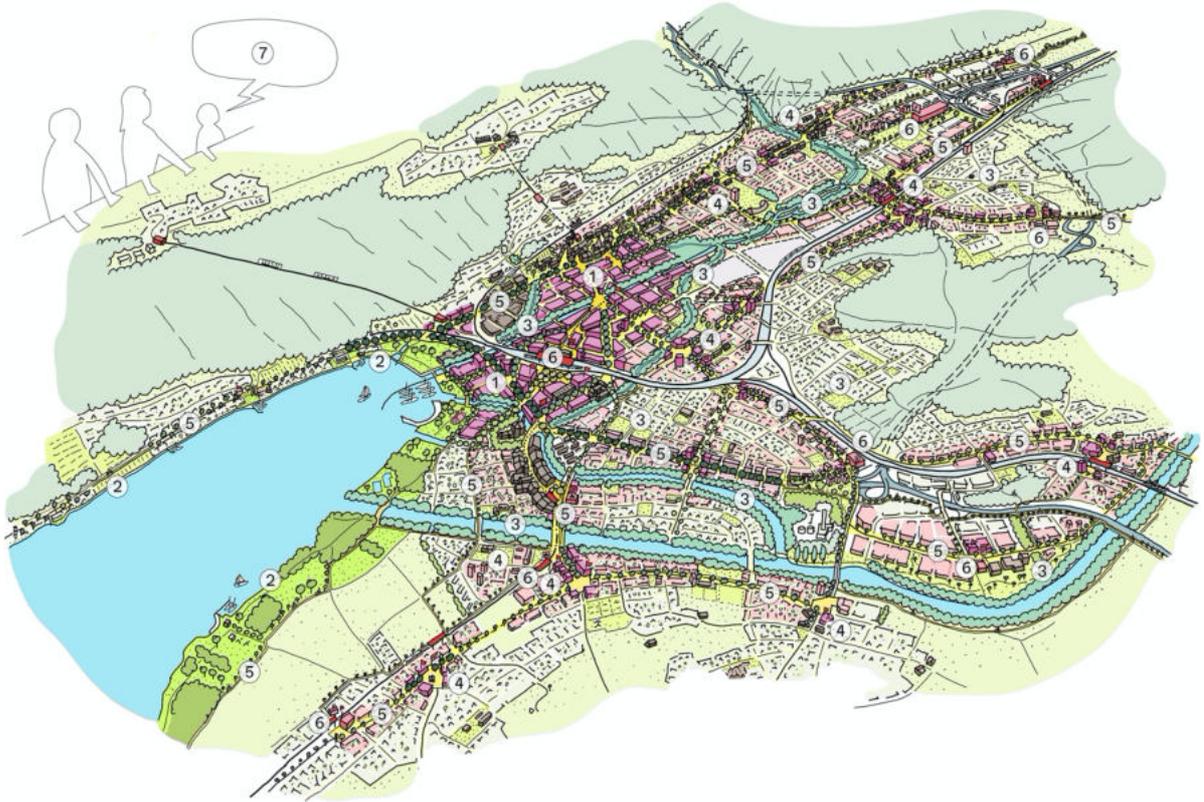
- Ergänzend zum «Kantonales Zentrum» gibt es verschiedene Orts- und Quartierzentren. Es entsteht eine polyzentrische Agglomeration.
- Eine zentrale Rolle für die Strukturierung des Stadtraums haben die Frei- und Grünflächen entlang der Gewässer (Seeufer, Aare, Schüssarme usw.).
- Der Hauptbahnhof von Biel gilt als zentrale multimodale Verkehrsdrehscheibe. Die Haltestellen Nidau, Mett und Brügg sind ergänzende Drehscheiben.



Ausschnitt Zukunftsbild aus dem 4. Agglomerationsprogramm der Region Biel-Seeland (Schlussversion, Juni 2021)

Das Zukunftsbild des 4. Agglomerationsprogramms wurde, u.a. auch in Zusammenhang mit den Resultaten des Dialogprozesses, ergänzt und präzisiert. Entsprechend sind die beiden Zukunftsbilder (Dialogprozess und Agglomerationsprogramm) inhaltlich gut aufeinander abgestimmt.

### 3.3 Bereinigtes Zukunftsbild und Leitideen

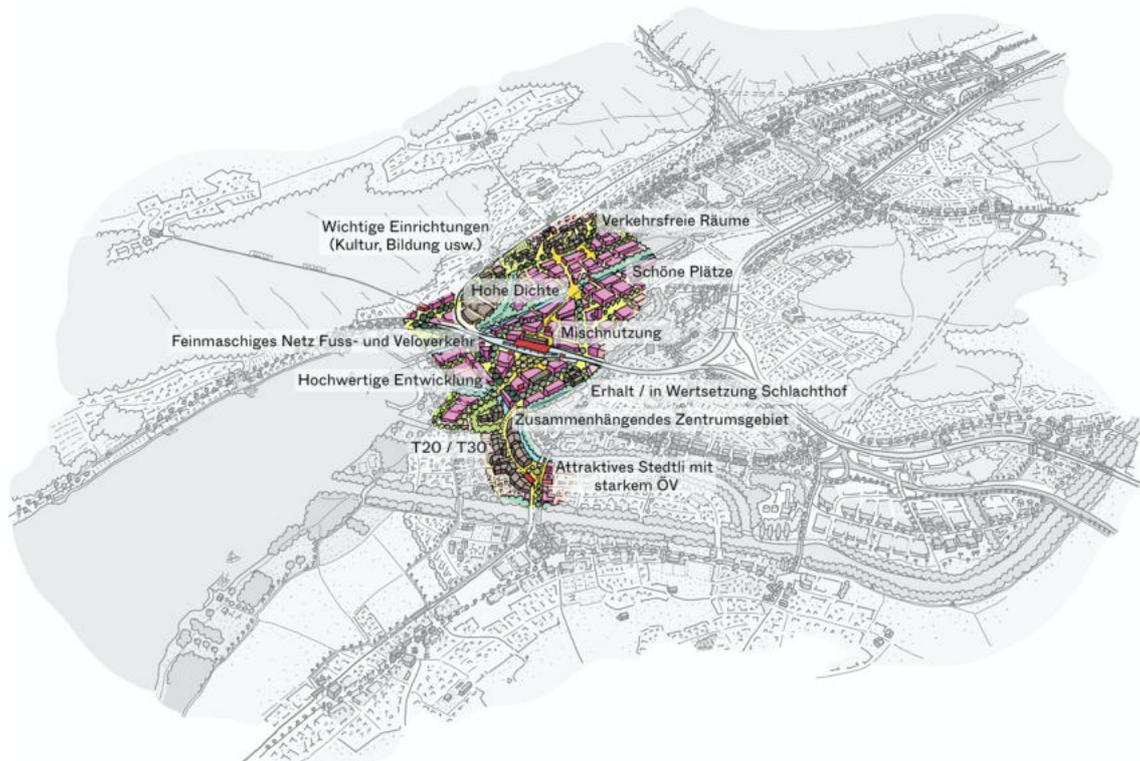


Das bereinigte Zukunftsbild (Darstellung Van de Wetering)

Das bereinigte Zukunftsbild beschreibt sieben übergeordnete Leitideen, deren Auswirkungen (auf Stufe Quartier und Stadtraum, im Prozess) nachfolgend erläutert werden:

- 1: Zusammenhängendes Zentrumsgebiet zwischen Biel und Nidau
- 2: Durchgehendes Seeufer, Stadt am See
- 3: Natur in der Stadt, Gewässerräume als grünes, verbindendes Netz
- 4: Vielfältige Quartier- und Zentrenstruktur
- 5: Attraktive Hauptachsen für Alle
- 6: MIV-Erreichbarkeit MIV, Hubs und Dosierung
- 7: Die Entwicklung geht weiter

Ein strategisches Gebiet für die zukünftige Stadtentwicklung ist die Landreserve Güterbahnhofareal.

**Leitidee 1: Zusammenhängendes Zentrumsgebiet zwischen Biel und Nidau**

Neues Zukunftsbild: Idee eines zusammenhängenden Zentrumsgebiets zwischen Biel und Nidau

Das engere Kerngebiet zwischen den beiden historischen Zentren von Biel und Nidau wird zum Zentrumsquartier und urbanen Herz der Region. Die Nutzungsdichte ist hoch. Es ist Wohn- und Arbeitsort, es gibt vielfältige Einkaufsmöglichkeiten. Ferner konzentrieren sich hier wichtige öffentliche Einrichtungen, Kultur- und Bildungsangebote. Es gibt feinmaschig vernetzte, attraktive urbane, aber durchgrünte öffentliche Räume mit vielen schönen, repräsentativen Stadtplätzen. Es sind beliebte Treffpunkte, Aufenthaltsorte und Veranstaltungsorte.

Der Fokus liegt auf platzsparenden, emissionsarmen Verkehrsarten wie der Fuss- und Veloverkehr, der öffentliche Verkehr und die Mikromobilität. Als urbane Verkehrsarten tragen sie zudem zur Interaktion mit Erdgeschossnutzungen bei und stärken somit die Zentrumsfunktion des Gebiets. Auf den Hauptstrassen im Zentrumsgebiet gelten niedrige Geschwindigkeiten (T20, T30), es gibt aber auch viele verkehrsfreie Räume. Südlich des Bahnhofs entsteht ein dichtes, durchmischtes, hochwertiges Stadtquartier. Es gibt eine starke Interaktion mit den verschiedenen bestehenden Medien- und Bildungsinstituten (Berner Fachhochschule, Switzerland Innovation Park, Communication Center). Das Quartier bietet unterschiedliche Wohnangebote und hochwertige, wertschöpfende Arbeitsplätze, die von den repräsentativen öffentlichen Räumen als Begegnungsorte profitieren (Front- und Backoffices, Dienstleistungen, Verwaltungssitze, Kreativindustrie, Innovation und Start-ups, Medien,

Bildungsinstitutionen, Hotels usw.). Der Schlachthof bleibt erhalten und wird in Wert gesetzt mit neuen Angeboten und Nutzungen.

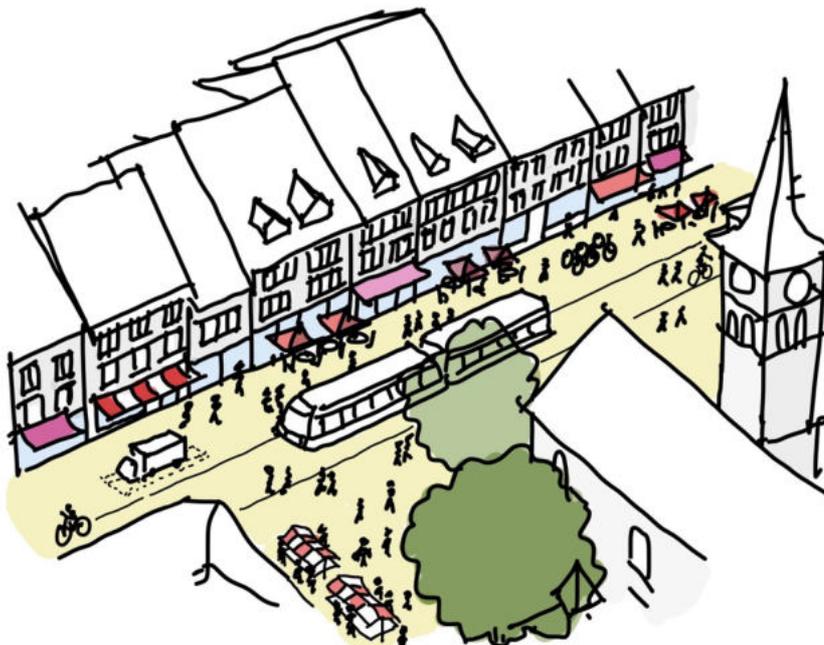


*Zentrumsgebiet: Strasse als Flanierzone, Fokus auf den Fuss- und Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr, die Mikromobilität, niedrige Geschwindigkeiten und die Reduktion des MIVs.*

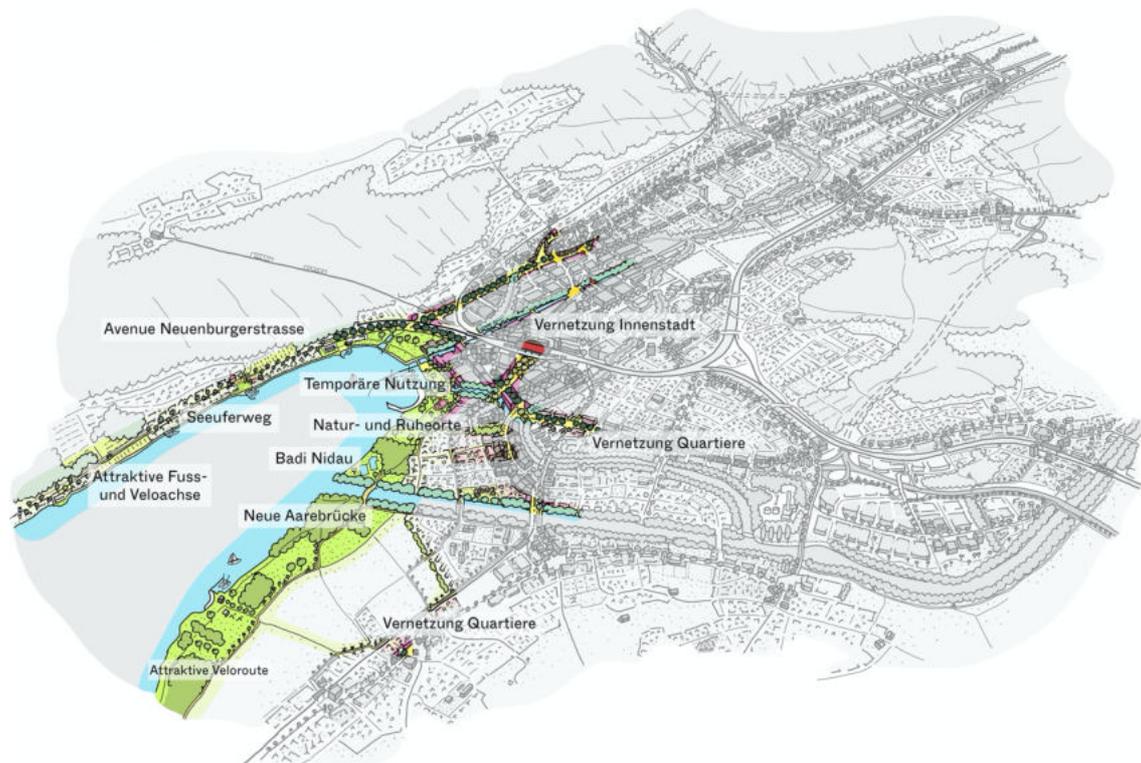


*Hohe Dichte und starke Nutzungsdurchmischung (aktive Erdgeschosse mit Gewerbe- oder Publikumsnutzungen, Wohnen in den Obergeschossen); Sicherung der Anlieferung, keine oberirdischen Parkplätze.*

Das Stedtli Nidau, als integraler Bestandteil des zusammenhängenden Zentrumsgebiets, profitiert vom öffentlichen Verkehr. Die Führung des öffentlichen Verkehrs durch das Stedtli belebt das Zentrum. Durch die konzentrierten Fussverkehrsfrequenzen wird mit dem ÖV Laufkundschaft generiert. Damit wird nicht nur die Zentrumsfunktion gestärkt, sondern auch die gute Erreichbarkeit gesichert. Wegen des geringen Platzbedarfs des ÖVs entstehen breite Gehbereiche und Vorzonen, die durch die angrenzenden Geschäfte angeeignet werden können.



*Stedtli Nidau, Profitieren vom Verkehr: die konzentrierten Frequenzen des ÖVs tragen zur Belebung des Zentrums bei und schaffen Laufkundschaft.*

**Leitidee 2: Durchgehendes Seeufer, Stadt am See**

*Neues Zukunftsbild: Idee eines durchgehenden Seeufers mit der Orientierung der Stadt zum See*

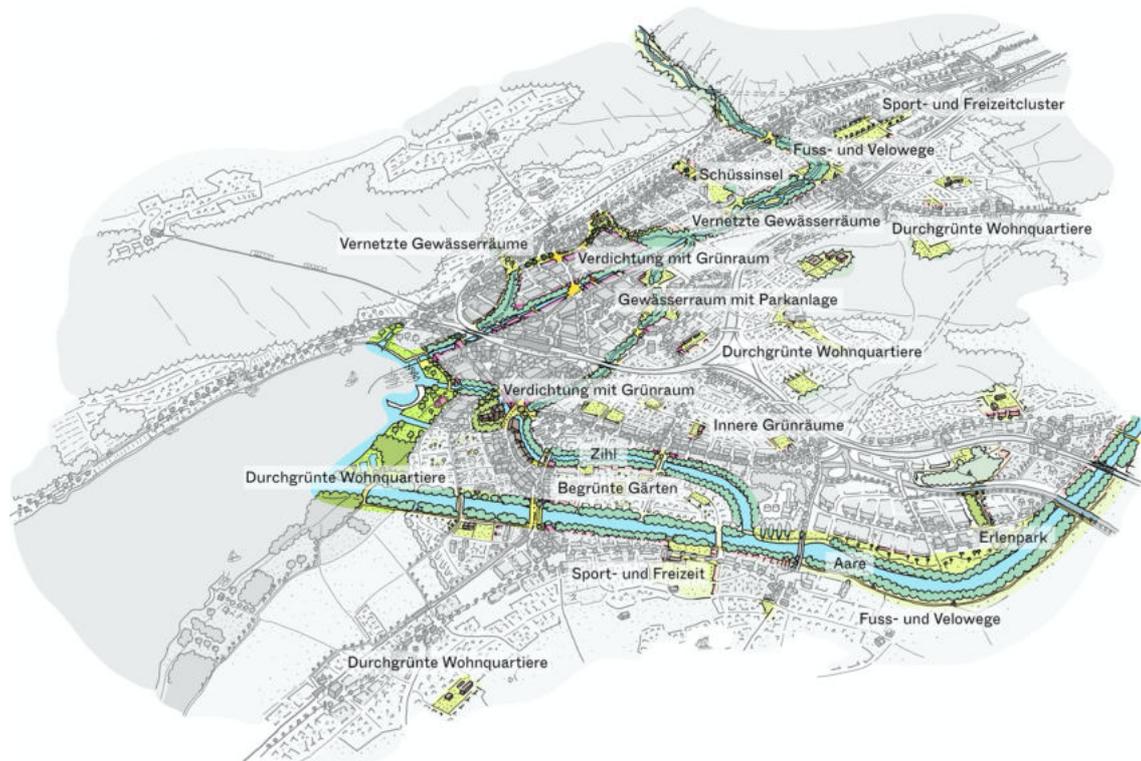
Die Region, und insbesondere die Städte Biel und Nidau, liegen am Bielersee. Als Teil der Wohn- und Lebensqualität wird das Seeufer als durchgehender Freiraum aufgewertet. Der See wird damit zum strukturierenden Element der Ortsentwicklung. Ein wichtiges Thema ist das Zusammenspiel zwischen Bebauung und Freiraum: Zur Belebung des Seeufers braucht es auch Bebauung. Sie hat aber eine kleinteilige Struktur und reagiert somit auf die bestehenden Quartiere, neue Entwicklungen respektieren zudem die Grosszügigkeit des Seeufers. Wichtig sind die Themen Belebung, Bespielung und temporäre Nutzungen.

Bei der Gestaltung sind die verschiedenen Bedürfnisse Rechnung zu tragen. Es braucht Platz für Veranstaltungen und Aktivitäten, aber auch Natur- und Ruheorte. Generell ist die Gestaltung grün und naturnah, es gibt nur wenige versiegelte Flächen.

Der Seeufer ist ein bedeutender Verbindungsraum. Es gibt direkte, durchgehende regionale Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr, bei stark frequentierten Abschnitten sind Fuss- und Veloverkehr zu trennen. Wichtig ist die Quervernetzung zu den rückwärtig gelegenen Quartieren und zur Innenstadt. Auch am linken Seeufer gibt es einen Seeuferweg und eine gute, sichere, attraktive Fuss- und Veloverbindung.



Seeufer als durchgehender, parkartiger Freiraum, Städte und Quartiere mit Gesicht zum See, feinmaschige Vernetzung mit den rückwärtig gelegenen Ortsteilen. Zwischen den Seegemeinden entsteht eine attraktive regionale Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr. Bei stark frequentierten Abschnitten werden Fuss- und Veloverkehr getrennt geführt.

**Leitidee 3: Natur in der Stadt, Gewässerräume als grünes, verbindendes Netz**

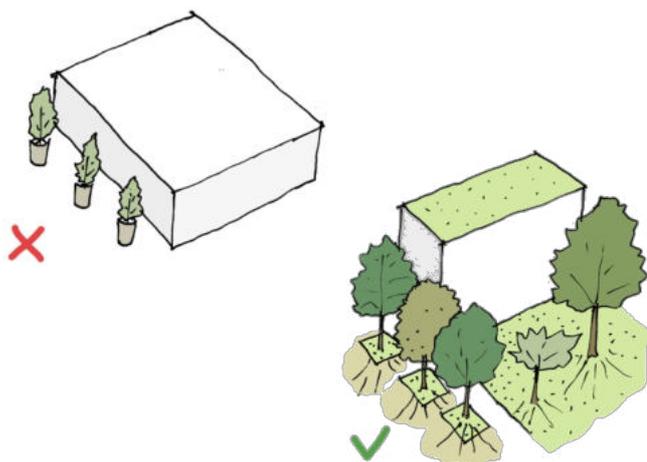
*Ausschnitt Zukunftsbild: die verschiedenen Gewässerräume strukturieren als durchgehende Grünräume die Region und schaffen ein Netz von Fuss- und Veloverbindungen. Innerhalb der Quartiere gibt es viele öffentlich zugängliche und private Grünräume.*

Eine grosse Qualität sind die vielen Grün- und Gewässerräume innerhalb des Siedlungsgebiets. Die Gewässerräume sind mit einem Fuss- und Veloverkehrsnetz überlagert und mit Park-, Grün-, Schul- und Sportanlagen verknüpft. Die Gewässer sind möglichst zugänglich, ein attraktives Beispiel ist die Schüssinsel.

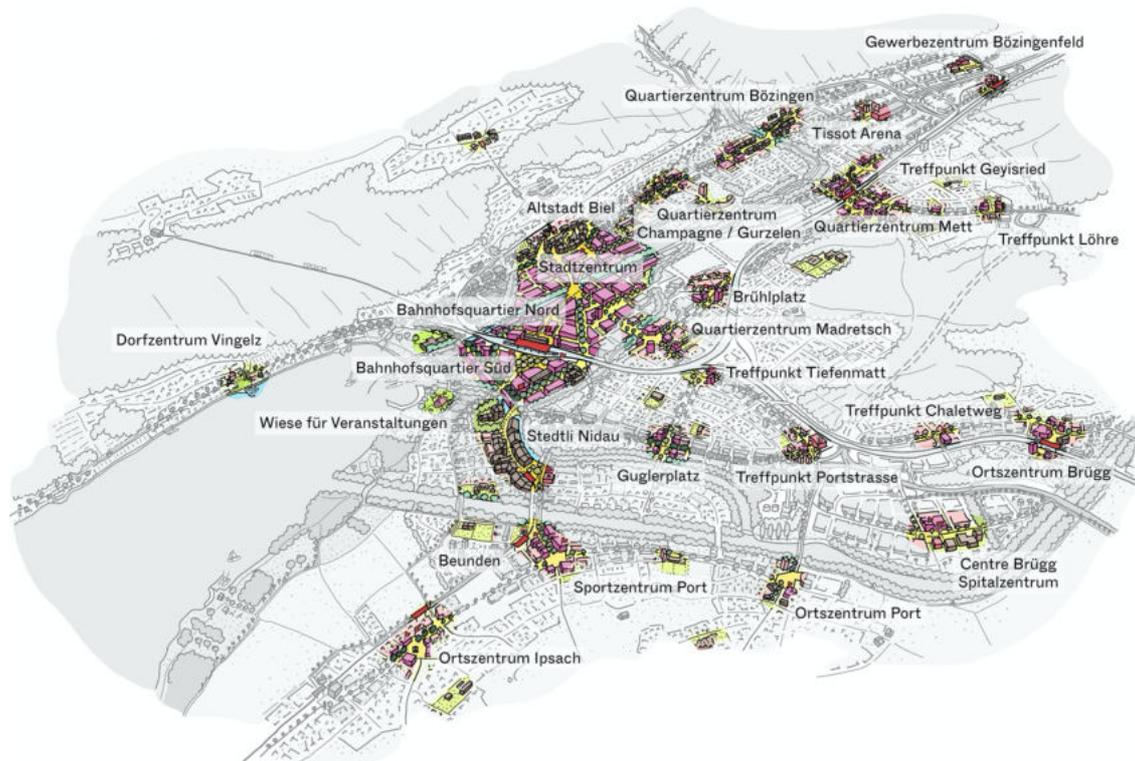
Die kohärente, durchgehende Struktur von Grünräumen vernetzt die verschiedenen Quartiere und Landschaftsräume. Sie spielt eine zentrale Rolle bei der ökologischen Vernetzung, trägt bei zu einem angenehmen Stadtklima und hat eine wichtige Naherholungsfunktion. In Zusammenhang mit baulichen Verdichtungen werden gleichzeitig neue, vernetzte, begrünte, wasserdurchlässige Räume geschaffen, die eine hohe Biodiversität fördern. Es gibt auch bei dichten Überbauungen grüne Gärten, je nach Grösse der Entwicklung gibt es zudem öffentlich zugängliche Grünanlagen.



Die Gewässerräume werden zu vollwertigen Grünräumen und strukturieren die verschiedenen Quartiere und Orte. Verknüpft mit durchgehenden Fuss- und / oder Velowegen wird das Gewässer zum städtischen Verbindungselement.



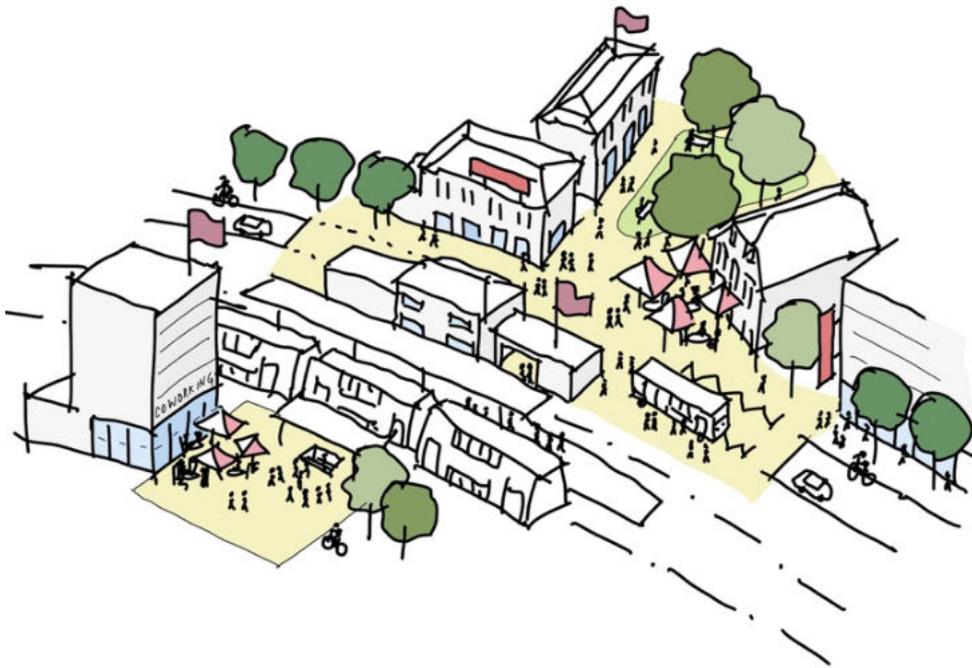
Verdichtung und Freiraum sind keine Widersprüche. Mit einer guten, qualitativen Verdichtung können auch neue Grün- und Naturräume entstehen, wichtige stadtklimatische Massnahmen lassen sich so integrieren.

**Leitidee 4: Vielfältige Quartier- und Zentrenstruktur**

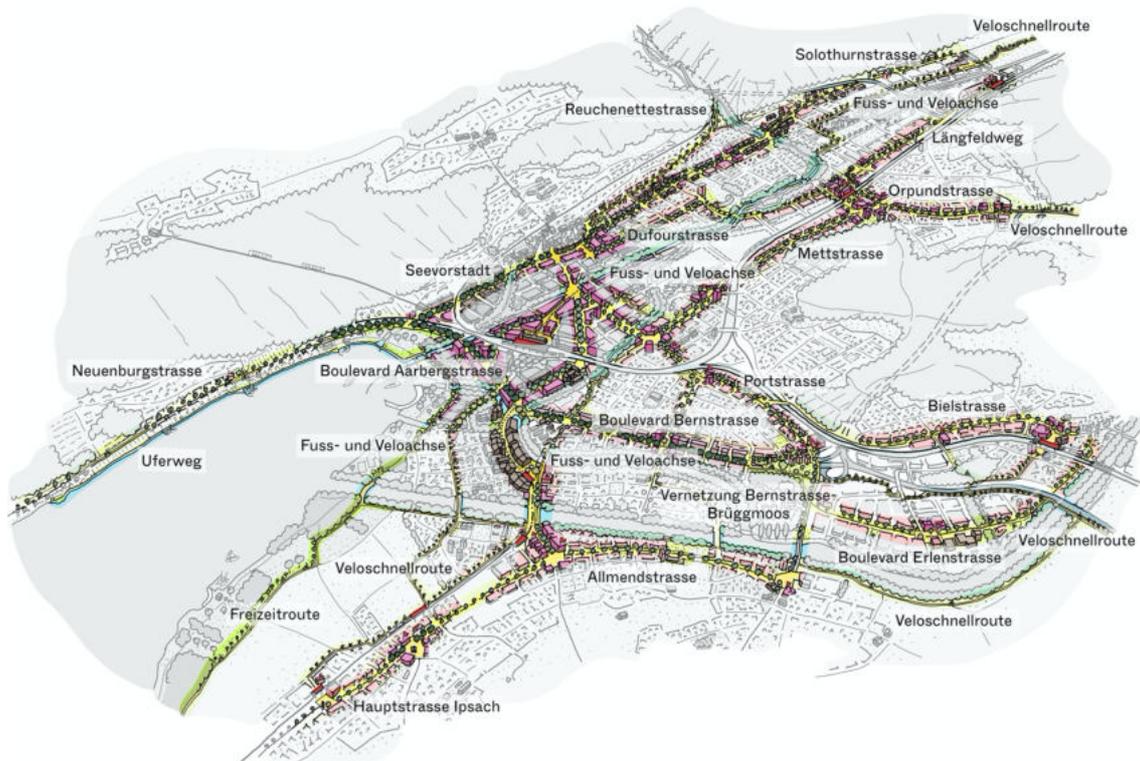
*Region der kurzen Wege: Schaffung von attraktiven Treffpunkten, Orts- und Quartierzentren in der gesamten Region*

In der gesamten Region gibt es eine polyzentrische Struktur von gut vernetzten Stadt-, Orts- und Quartierzentren. Diese sichern die Nahversorgung in Fussgängerdistanz. Dazu gibt es weitere kleine Treffpunkte, Schul- und Sportzentren.

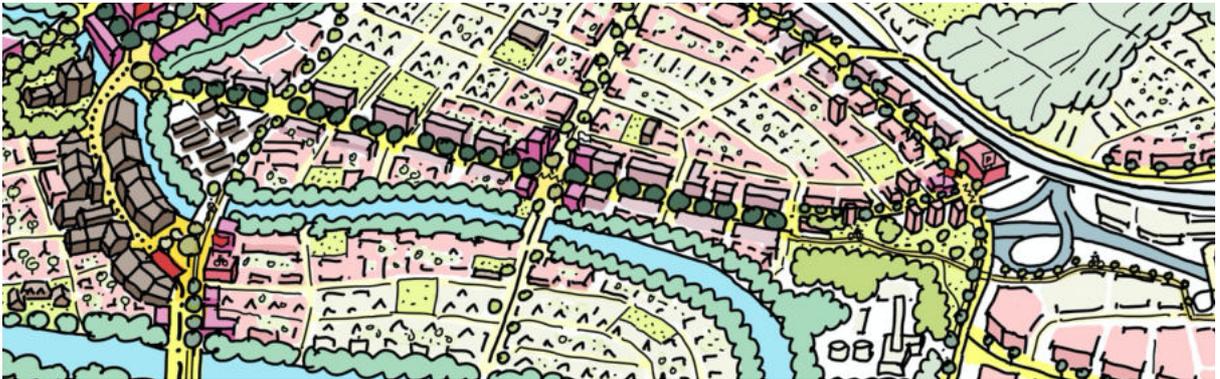
Als frequentierte und oft historisch gewachsene Orte sind die Zentren wichtige Identitätsträger. Zum Teil können sie zur Stärkung der Funktion als Zentralität und zur neuen Identitätsbildung auch gezielt (z.B. mit einem Hochhaus) verdichtet und erneuert werden. Mit diesen Zentren entsteht eine «Region der kurzen Wege». Es gibt attraktive Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität und eine gute fussläufige Vernetzung mit den umliegenden Quartieren. Durch die konsequente Verknüpfung der Zentren mit ÖV-Haltestellen können Geschäfte (Nahversorgung, Gastronomie, Gewerbe, Dienstleistungen) von der guten Erreichbarkeit und den konzentrierten Fussverkehrsfrequenzen («Laufkundschaft») profitieren.



*Belebtes Bahnhofsgebiet und Ortszentrum mit Nahversorgungsangebot und attraktiven öffentlichen Räumen mit Aufenthaltsqualität. Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Bahn, Bus) sind Anziehungspunkte und generieren Laufkundschaft.*

**Leitidee 5: Attraktive Hauptachsen für Alle**

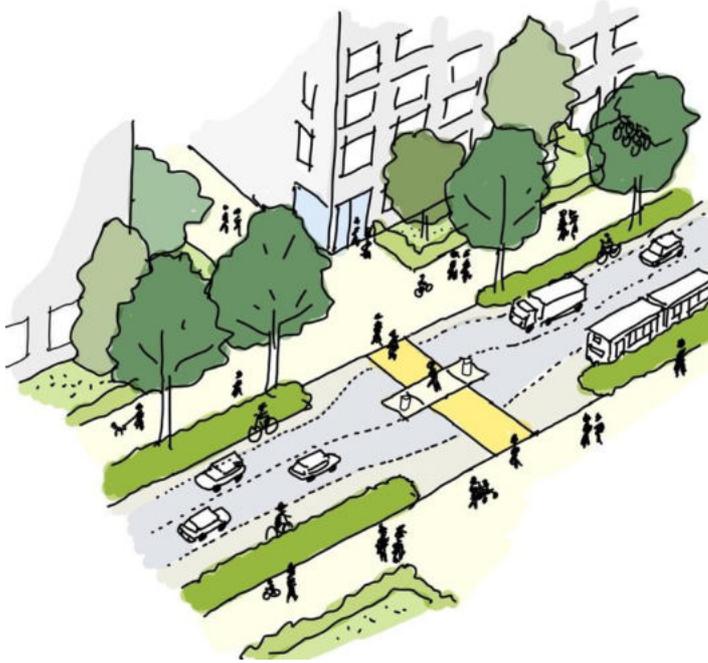
*Eine wichtige Rolle spielen die verschiedenen Hauptachsen. Es betrifft in erster Linie die Hauptverkehrsstrassen. Es sind vollwertige Freiräume und haben eine Funktion als Verkehrs- und Lebensort. Das Hauptachsennetz wird durch Quartier-, Fuss- und Veloachsen ergänzt.*



*Im Rahmen der Innenentwicklung sollen attraktive, innere Natur- und Freiräume entstehen. So kann auch die Bernstrasse durch eine gezielte Verdichtung zu einem attraktiven, durchgrüntem Strassenraum umgestaltet werden.*

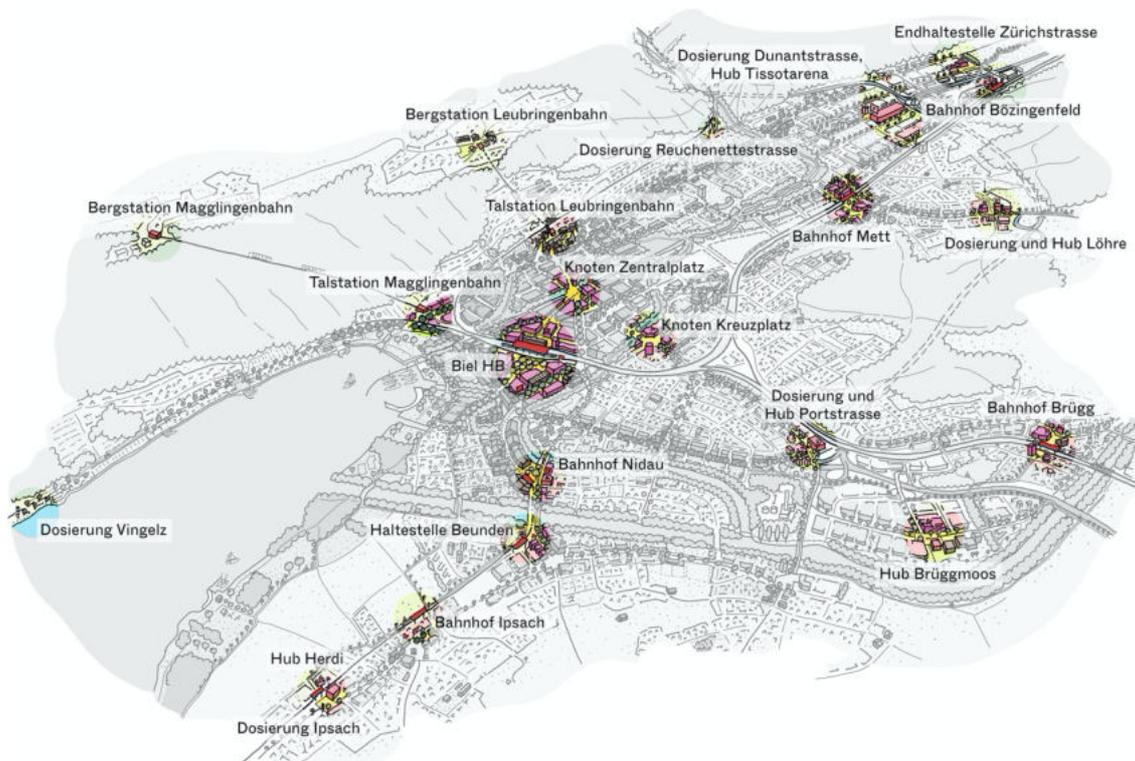
Die Gemeinden und Quartiere sind über ein kohärentes Netz von attraktiven, lebendigen Hauptachsen miteinander verbunden. Hier überlagern sich Quartieridentitäten, Verkehrsfunktionen und Nutzungen. Die Achsen sind wichtige öffentliche Räume. Es gibt breite Gehbereiche und Vorzonen, die gut gestaltet und möglichst begrünt sind. Die Achsen sind zudem schöne, repräsentative Adressen. Die angrenzenden Wohn- oder Geschäftshäuser haben einen starken Bezug zur Strasse. Mit einer klaren Setzung der Bauten werden die Achsen zu kohärenten Stadträumen. Dies unterstützt eine gute Orientierung und Wegfindung.

Gleichzeitig schützen die Bauten die rückwärtig gelegenen Quartiere und Grünräume vor Lärm. Die Nutzung und Gestaltung der Erdgeschosse sind auf den Kontext abgestimmt. Eine wichtige Rolle spielt die Verkehrsfunktion. Grundsätzlich bieten die Hauptachsen Platz für alle Verkehrsmittel. Insbesondere in den dichten, zentralen Teilen der Region haben aber die aktiven, kompakten, leistungsfähigen Verkehrsmittel Priorität. Von grosser Bedeutung ist eine gute Querbarkeit der Strasse. Die Hauptachsen werden durch weitere wichtige Quartier-, Fuss- und Veloachsen ergänzt.



*Eine grüne Hauptstrasse für alle Verkehrsträger, Promenade und Begegnungsort, gute, sichere Querungsmöglichkeiten, repräsentative Adresse der Stadtentwicklung.*

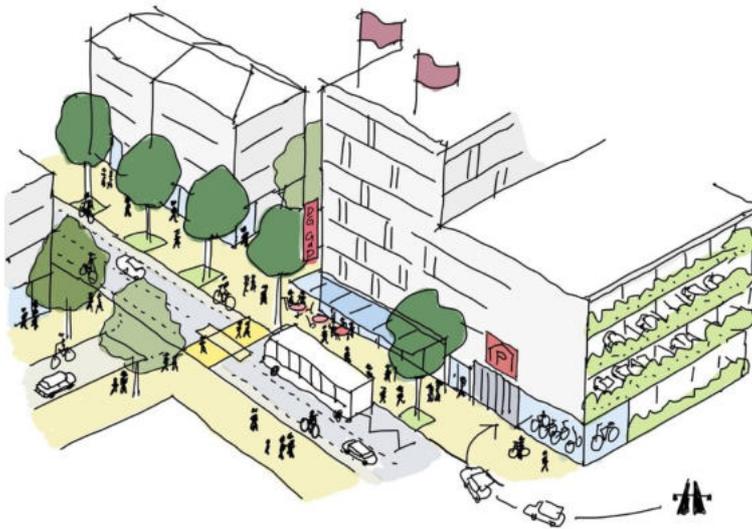
Die Achsen spielen nicht nur für die Vernetzung, sondern auch für die Stadtentwicklung eine grosse Rolle. So ist die Verdichtung kein Selbstzweck, sondern soll bewusst zur Aufwertung der Quartiere beitragen. So führt die gezielte Verdichtung entlang einer Hauptstrasse zu einer Investition in diese wichtigen, oft schwierigen Räume und damit auch zur deren Aufwertung. Ausserdem kann der Mehrnutzen mit spezifischen Anforderungen verknüpft werden. So kann eine Baulinie angepasst werden, womit Spielraum für den Strassenraum entsteht. Wichtig ist immer, dass der Strassenraum selber nicht als Fremdkörper wirkt, sondern als in das Quartier integrierter Stadtraum gestaltet ist. Nur so wird sie zur Saumlinie und zum vollwertigen Freiraum.

**Leitidee 6: MIV-Erreichbarkeit, Hubs und Dosierung**

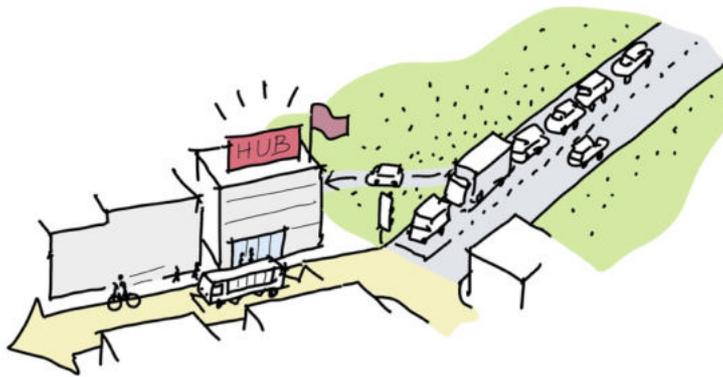
*Die Region bleibt auch mit dem MIV gut erreichbar. Es gibt ein System von Hubs, diese ermöglichen ein angenehmes Umsteigen auf kompakte, urbane Verkehrsangebote (ÖV, Velo, Mikromobilität). Zur Attraktivität gehört auch ein Dienstleistungsangebot. Die Hubs sind möglichst mit einer Dosierung verknüpft. Damit wird das Umsteigen gefördert und die Verkehrsbelastung der Zentren und Quartiere beschränkt.*

Der Agglomerationskern (gemäss 4. Agglomerationsprogramm) ist auch mit dem MIV gut erreichbar. An Orten, wo Autobahnanschlüsse oder Einfallsstrassen mit dem Stadt- und Quartiernetz verknüpft sind (Bahnhaltstellen, wichtige Buslinien, Velo- und Fusswegnetz), gibt es attraktive Umsteigehubs. Bei diesen Hubs steht das Umsteigen vom MIV auf urbane, kompakte Verkehrsmittel (ÖV, Velo) im Vordergrund. Zur Stärkung der Lenkungswirkung sollten die Hubs möglichst mit einer Dosierung verknüpft werden. Ergänzend zu den Hubs gibt es weitere Umsteigepunkte, wo das Umsteigen zwischen verschiedenen ÖV-Systemen oder beispielsweise zwischen ÖV und Veloverkehr wichtig ist.

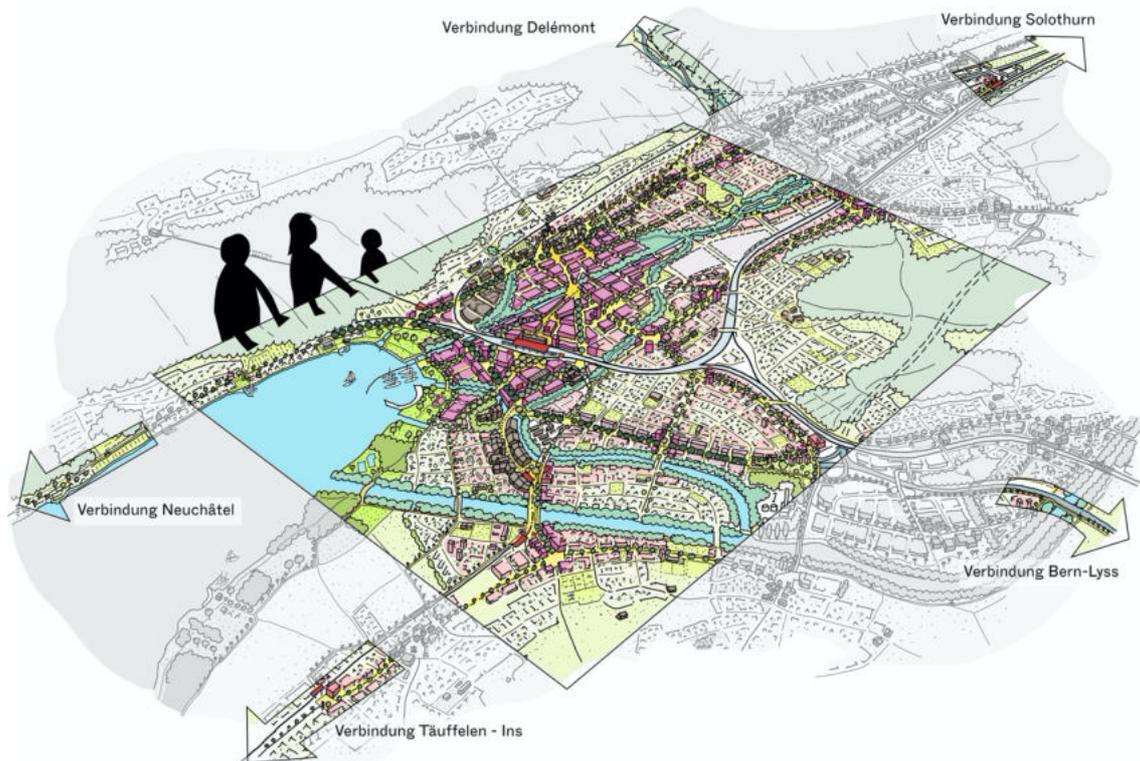
Je nach Lage und Umsteigefunktion gibt es ergänzende Services und Nutzungen. Auch die Autoverkehrsfrequenzen der Hubs können somit zum Mehrwert werden, weil die Hubs potenzielle Kundschaft generieren. An diesen Standorten können Einrichtungen und Nutzungen konzentriert werden, die für die ganze Region interessant sind (Möbelgeschäfte, Budgethotels, Citylogistik-Anlagen), die in den zentralen Siedlungsbereichen oder Wohnquartieren aber keinen Platz haben.



Beispiel Umsteigehub Brüggmoos / Portstrasse: mit der Gestaltung eines Hubs als Quartiertreffpunkt wird von den Frequenzen des Autoverkehrs profitiert. Es gibt spezielle Angebote (z.B. Möbelgeschäft, Budgethotel) und attraktive ÖV- und Veloverbindungen ins Zentrum.



In Kombination mit einer Dosierung kann die Wirkung eines Hubs und das Umsteigen auf urbane, kompakte, nachhaltige Verkehrsmittel gestärkt werden.

**Leitidee 7: Die Entwicklung geht weiter**

*Bei der weiteren Entwicklung der Region spielt der Einbezug der Bevölkerung (Mitwirkung) eine zentrale Rolle. Ein wichtiges Thema ist der Umgang mit den Zeithorizonten (kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen) und die langfristige Ausgestaltung der übergeordneten Verbindungen (z.B. Verbindung Neuchâtel – Solothurn).*

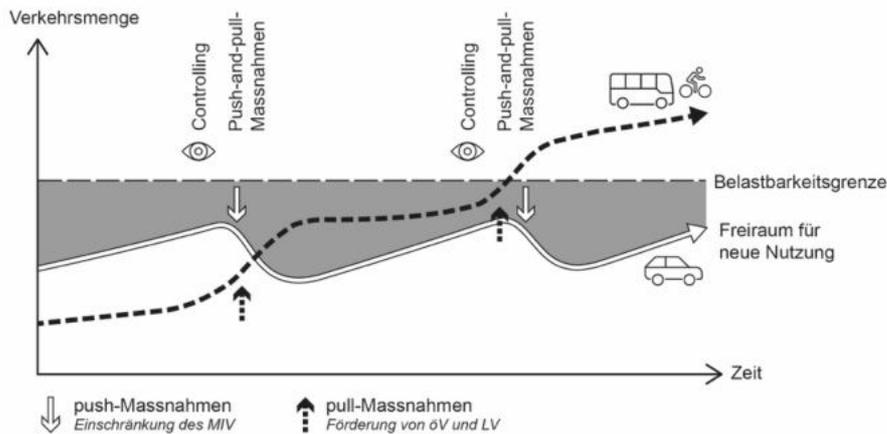
Die Region wird gemäss Prognosen weiterwachsen, die Bevölkerung und die Zahl der Arbeitsplätze nimmt zu, und damit auch der Verkehr. Der regelmässige Einbezug der Bevölkerung mit guten Mitwirkungsprozessen unterstützt dabei eine qualitative, ortsbezogene Weiterentwicklung der Region.

Bei der Weiterentwicklung ist der Faktor Zeit ein wichtiges Thema. Es gibt kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen, die gut aufeinander abgestimmt sind. Dabei hat sich gezeigt, dass die Region Biel heute bezüglich Verkehrsprobleme - im Vergleich zu anderen Regionen - gut dasteht. Die Verkehrsbelastungen auf dem Basisnetz sind, mit einzelnen Ausnahmen, nicht sehr hoch. Zudem haben Auswertungen gezeigt, dass nicht der Durchgangsverkehr die Probleme schafft, sondern diese weitgehend selbstgemacht sind (Ziel- und Quellverkehr, Binnenverkehr). Einen Hinweis gibt u.a. die Verfügbarkeit von Parkplätzen bei der Arbeitsstätte: Über 50 % dieser Parkplätze werden gratis zur Verfügung gestellt (in der Stadt Bern sind es nur 35%). Mit dieser Ausgangslage lässt sich Zeit gewinnen, die für eine abgestimmte, stufenweise Entwicklung genutzt werden kann.

Mit einer kurz- und mittelfristigen Umgestaltung von Strassen, einer Verbesserung des Fussweg-, Velo- und ÖV-Netzes und diversen nicht-baulichen Massnahmen (Verkehrsmanagement, Parkplatzbewirtschaftung, Raumplanung) lassen sich viele der heutigen Verkehrsprobleme entschärfen. Aber auch längere Stadtentwicklungsprozesse können zur Lösung der Verkehrsprobleme beitragen.

So unterstützt eine gezielte Verdichtung einen platzsparenden, nachhaltigen Modal-Split (mehr ÖV, Fuss- und Veloverkehr, weniger Autoverkehr), zudem werden die Wege kürzer.

Für die weitere Entwicklung ist eine angebotsorientierte Verkehrsplanung angesagt. Massgebend ist dabei die sogenannte Belastbarkeit einer Strasse, d.h. jene Verkehrsbelastung, die noch verträglich mit dem Umfeld, den andern Strassenbenützern, der Umwelt und dem Klima ist. Damit diese Belastbarkeit nicht überschritten wird, ist ein Monitoring & Controlling notwendig. Nähert sich die Verkehrsbelastung der Belastbarkeitsgrenze, müssen rechtzeitig «Push- und Pullmassnahmen» umgesetzt werden, damit der Autoverkehr nicht weiter zunimmt. Erst wenn diese Massnahmen zur Bewältigung des Verkehrs nicht mehr ausreichen, sind die «langfristige Massnahmen» umzusetzen.



*Belastbarkeitsgrenze:  
Monitoring und Controlling  
als Grundlage für das  
rechtzeitige Umsetzen von  
«Push- und Pullmassnahmen»  
(Darstellung F. Kobi).*

## 4. Fazit und Empfehlungen

### *Abschluss, Verbindlichkeit*

Das Zukunftsbild hat keine planungsrechtliche Verbindlichkeit. Mit diesem Bericht ist die Überarbeitung des Zukunftsbilds abgeschlossen. Die Inhalte sollen aber in den weiteren Planungen in der Region und in den Gemeinden einfließen, womit auch die Verbindlichkeit von bestimmten Inhalten geregelt werden kann. Das Zukunftsbild dient den Gemeinden, der Region und dem Kanton als Grundlage für ihre zukunftsorientierte Gemeinde- und Stadtentwicklung, der Orts- und Verkehrsplanung sowie der entsprechenden Projekte.

### *Qualitätssichernde Prozesse*

Eine Erkenntnis aus der Bereinigung des Zukunftsbildes ist die Komplexität einer integralen städtebaulichen und verkehrlichen Planung. Es gibt äusserst vielfältige, teilweise widersprüchliche Interessen. Die Planungen betreffen ausserdem immer unterschiedliche Zeithorizonten und Massstabsebenen. Wegen der hohen Komplexität sollen bedeutende Städtebau- und Verkehrsprojekte möglichst im Rahmen von qualitätssichernden Verfahren (wie z.B. Wettbewerbe, Studienaufträge, Testplanungen) entwickelt werden. Damit werden die Entwicklung von hochstehenden, ortsbezogenen Planungen und die Realisierung von zukunftsfähigen Projekten gewährleistet.

### *Mitwirkung, Prozess und Umgang mit langfristigen Massnahmen*

Bei der Bereinigung des Zukunftsbildes auf Basis der Rückmeldungen aus dem Rendez-Vous gibt es zwar viele Ergänzungen, aber keine grossen inhaltlichen Änderungen. Die grösste Erneuerung ist die letzte Leitidee «Die Entwicklung geht weiter». Damit wird einerseits das Thema der Mitwirkung stärker betont. Die Bevölkerung wird deshalb konsequent mitgenommen. Auch zum Schlussresultat des Zukunftsbilds soll die Bevölkerung in der Region nochmals informiert und für die konstruktive Mitwirkung bedankt werden.

Andererseits soll die Entwicklung viel stärker als Prozess verstanden werden. Es gibt kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen, die gut aufeinander abgestimmt sind. Auch soll Zeit gewonnen werden, in dem wichtige nicht-bauliche Massnahmen (Verkehrsmanagement, Parkplatzbewirtschaftung, Raumplanung) rasch umgesetzt werden. Das heisst auch, dass «langfristige Massnahmen» erst umgesetzt werden, wenn die kurz- und mittelfristigen Massnahmen zur Bewältigung des Verkehrs nicht mehr ausreichen.

### *Angebotsorientierte Verkehrsplanung und Förderung ÖV*

Die Kantons- und Gemeindestrassen in der Region werden nach dem Prinzip der angebotsorientierten Verkehrsplanung erstellt, umgestaltet und betrieben. Das Monitoring und Controlling gewährleistet das Umsetzen von «Push- und Pullmassnahmen», sobald sich ein Überschreiten der Belastbarkeit abzeichnet. Insbesondere die Stärkung des öffentlichen Verkehrs als kompaktes, sehr

leistungsfähiges, effizientes, inklusives, nachhaltiges Verkehrsmittel spielt dabei eine zentrale Rolle. Aber auch der Fuss- und Veloverkehr sollen gefördert werden.

#### *Die Aufwertung von Hauptverkehrsstrassen als Schwerpunktthema*

Eine weitere Erneuerung im Zukunftsbild ist der verstärkte Fokus auf das Thema «Hauptachsen» (Leitidee 5). Innerörtliche Hauptverkehrsstrassen bilden bedeutende Schnittstellen zwischen Städtebau und Verkehr und spielen eine wichtige Rolle für die qualitative Innenentwicklung. Die integrale Aufwertung von Hauptverkehrsstrassen zu attraktiven Stadträumen hat darum Priorität. Hier lassen sich mit einer guten Planung viele Konflikte lösen und Qualitäten generieren. Für die Gemeinden und die Region sollen diese Hauptachsen darum zum planerischen Schwerpunktthema werden. Eine zentrale Bedeutung spielt die Achse Neuenburgstrasse – Bruggmoos. Im Rahmen eines Qualitätsverfahrens und kombiniert mit einem Mitwirkungsprozess soll für diese Achse möglichst rasch ein integrales Konzept entwickelt werden.

#### *Strategie Hubs und Dosierung*

Zur Bewältigung und Lenkung des Verkehrs spielen die Hubs (attraktive Umsteigeorte vom MIV auf urbane, kompakte Verkehrsmittel wie beispielsweise ÖV oder Veloverkehr) ebenfalls eine grosse Rolle. Die Bedeutung wird mit der Leitidee 6 betont. Damit die positiven Auswirkungen auch auf lokaler Ebene zum Tragen kommen, ist die genaue Lage, Funktion und Ausgestaltung der einzelnen Hubs noch zu präzisieren. Die Lenkungswirkung des Hubs ist dabei mit einer Dosierung zu stärken.

#### *Qualität und mehr grün*

Der Dialog- und Mitwirkungsprozess (Rendez-Vous) haben gezeigt, dass nicht Quantitäten, sondern Qualitäten Priorität haben. Erwünscht sind «schöne» und «attraktive» Orte, die Lebensqualität steht im Vordergrund. Neben Themen wie Nahversorgung oder Einkaufsmöglichkeiten sind insbesondere mehr Grünraum und mehr Begrünung gewünscht. Die Themen Stadtklima und Biodiversität werden auffallend oft genannt, entsprechend wird dies auch im Zukunftsbild mehr behandelt (Leitidee 3, generell stärkere Durchgrünung). Bei Planungen und Projekten ist dies viel mehr zu Rechnung zu tragen.

#### *Bedeutung der angrenzenden Räume*

Eine Erkenntnis des Rendez-Vous ist schliesslich die Bedeutung von einzelnen angrenzenden Räumen. Teilweise handelt es sich um funktionale Räume mit spezifischen Herausforderungen. Wegen der geografischen Ausdehnung und spezifischer Fragestellung ist eine Darstellung im ursprünglichen Perimeter nicht zielführend. Der Perimeter des Zukunftsbildes wurde dennoch leicht erweitert, um auf diese Räume aufmerksam zu machen. Abgesehen von der Erweiterung nach Osten (Bruggmoos mit neuem Spitalzentrum) als integraler Bestandteil des Zukunftsbildes, geht es um folgende wichtige Räume, die eine eigene Betrachtung brauchen:

- Rechtes Bielerseeufer: Obwohl ein wesentlicher Teil integraler Bestandteil des Zukunftsbilds ist (südliche Agglomeration mit den Gemeinden Ipsach, Nidau und Port) braucht es hier wegen den spezifischen Fragestellungen eine eigene Betrachtung. In erster Linie geht es um die Linienführung des Porttunnel. Problematisch ist insbesondere die stärkere Verkehrsbelastung des Ortszentrums von Ipsach. Im Zukunftsbild ist darum der ursprüngliche Porttunnel nicht mehr dargestellt. Eine weitere Frage ist die Führung und Bedeutung des öffentlichen Verkehrs (insbesondere in Zusammenhang mit der BTI-Bahn und dem Stichwort Regiotram). Es braucht in diesem Raum eine starke, strukturierende ÖV-Achse. Es geht um eine schnelle, zuverlässige, komfortable ÖV-Linie mit hoher Frequenz. Es wird empfohlen, für diesen Raum (genauer Perimeter zu prüfen, evt. bis Täuffelen) ein eigenes, integrales «Zielbild» zu erarbeiten.
- Linkes Bielerseeufer: dieser Raum zwischen Jura und Bielersee bildet einen eigenen Funktionsraum, mit einer kleinteiligen Siedlungsstruktur und einer sehr wertvollen Natur- und Kulturlandschaft. Für eine Verbesserung der Verkehrssituation und Lebensqualität braucht auch diesen Raum (genauer Perimeter zu prüfen) ein eigenes Zielbild.