



STADTLABOR
LABORATOIRE URBAIN
BIEL / BIENNE



Zukunftsbild Weidteile – Kurzfassung

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

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

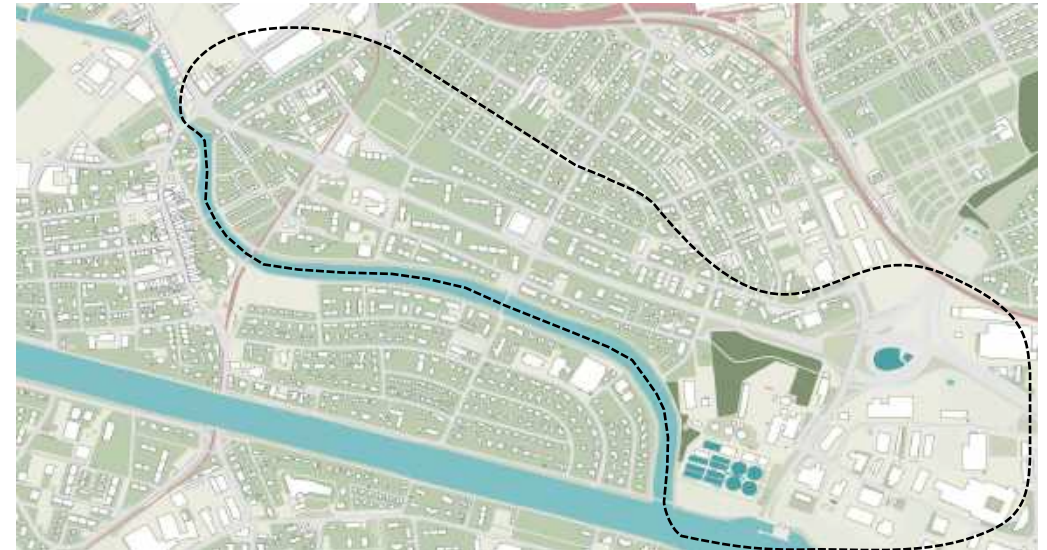
Ausgehend von einer eingehenden Auseinandersetzung mit den Qualitäten und Defiziten des Quartiers haben die Teilnehmenden des Stadtlabors ein neues Zukunftsbild und Handlungsschwerpunkte für die Weidteile erarbeitet.

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

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

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, auslöst 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 Stadtbegins 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.

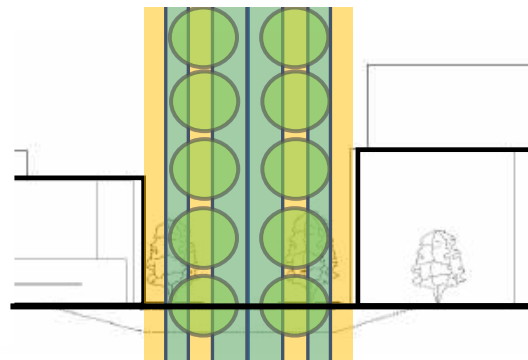
Potential

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.

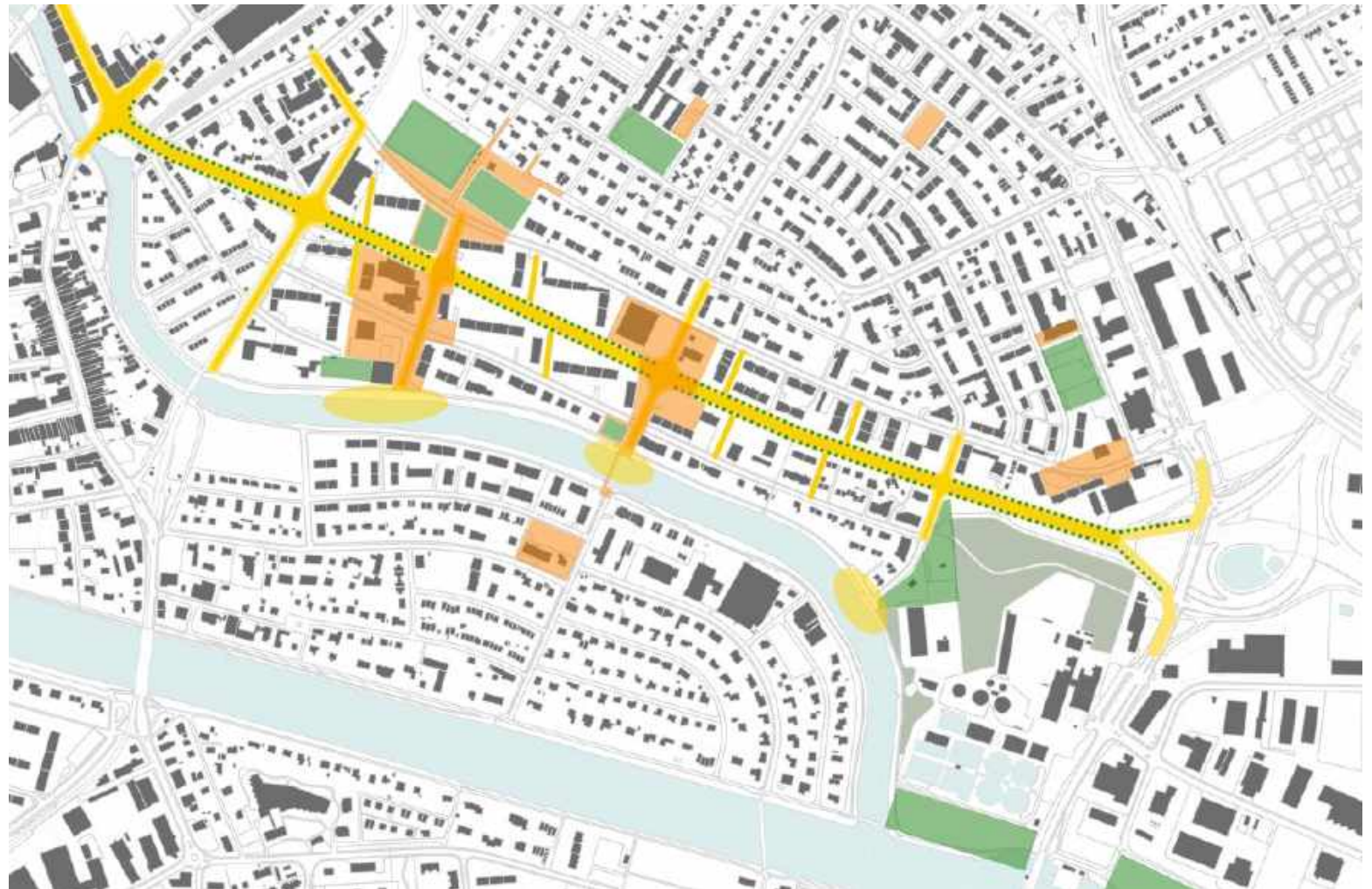
Die bestehenden Quartiertreffpunkte wie Einkaufszentrum, Schulhaus, Judoclub werden gestärkt. Durch die bessere Anbindung an die Stadt wird es für neue Nutzungen attraktiver.

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.

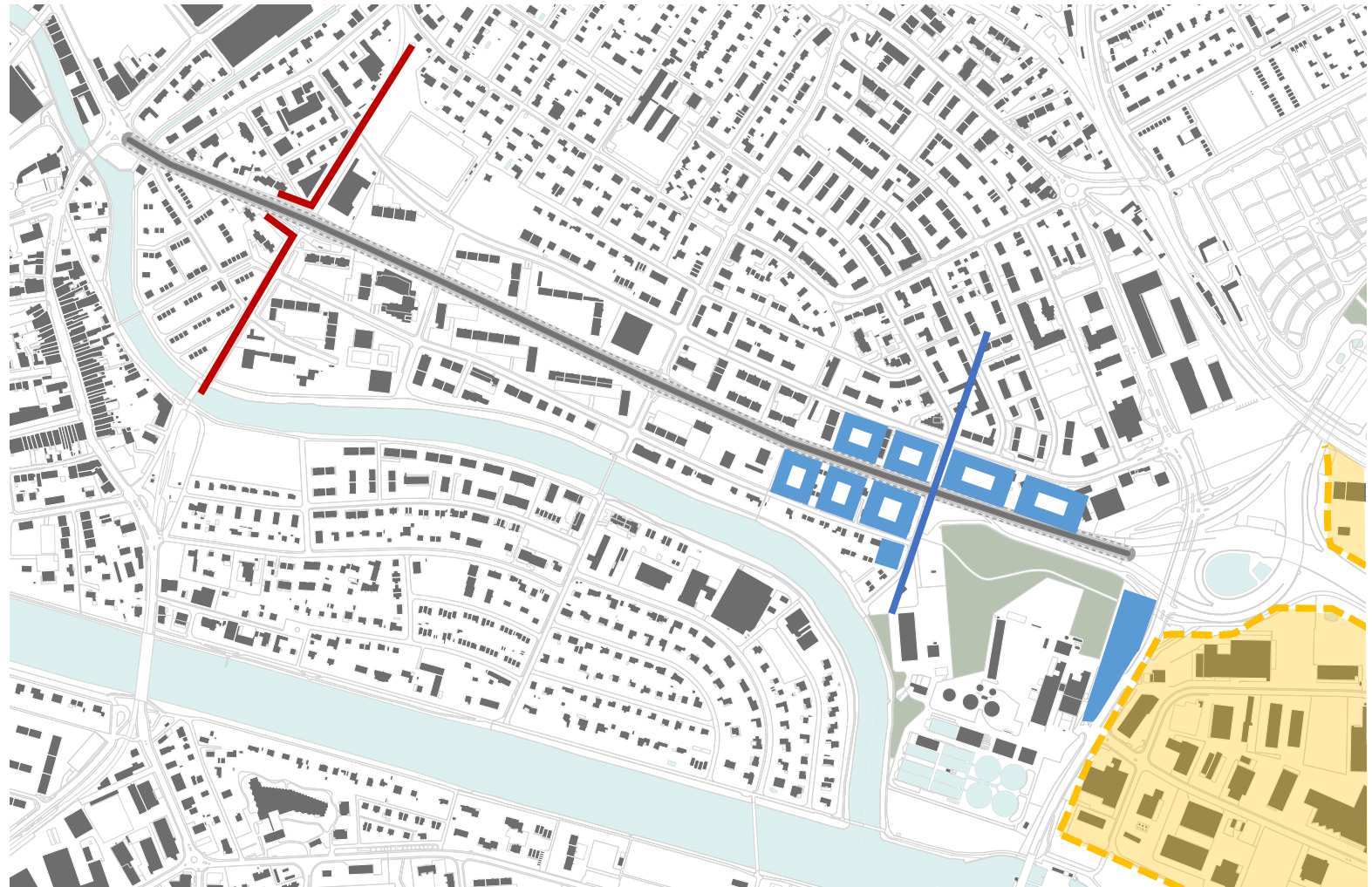
Potential

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

