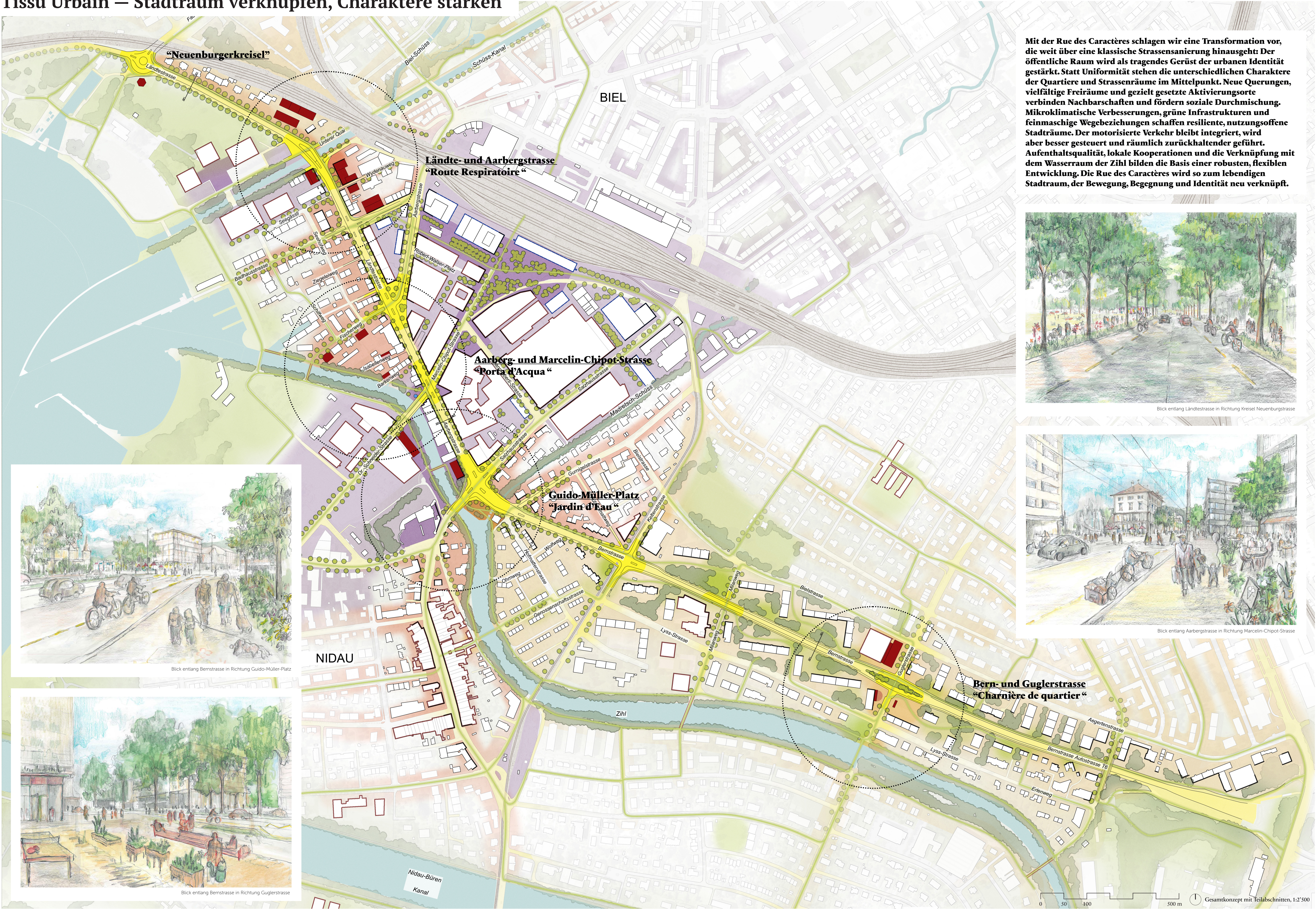


Tissu Urbain — Stadtraum verknüpfen, Charaktere stärken



Mit der Rue des Caractères schlagen wir eine Transformation vor, die weit über eine klassische Strassensanierung hinausgeht: Der öffentliche Raum wird als tragendes Gerüst der urbanen Identität gestärkt. Statt Uniformität stehen die unterschiedlichen Charaktere der Quartiere und Strassenräume im Mittelpunkt. Neue Querungen, vielfältige Freiräume und gezielt gesetzte Aktivierungsorte verbinden Nachbarschaften und fördern soziale Durchmischung. Mikroklimatische Verbesserungen, grüne Infrastrukturen und feinmaschige Wegebeziehungen schaffen resiliente, nutzungsoffene Stadträume. Der motorisierte Verkehr bleibt integriert, wird aber besser gesteuert und räumlich zurückhaltender geführt. Aufenthaltsqualität, lokale Kooperationen und die Verknüpfung mit dem Wasserraum der Zihl bilden die Basis einer robusten, flexiblen Entwicklung. Die Rue des Caractères wird so zum lebendigen Stadtraum, der Bewegung, Begegnung und Identität neu verknüpft.



Blick entlang Ländtestrasse in Richtung Kreisel Neuenburgerstrasse



Blick entlang Aarbergstrasse in Richtung Marcelin-Chipot-Strasse

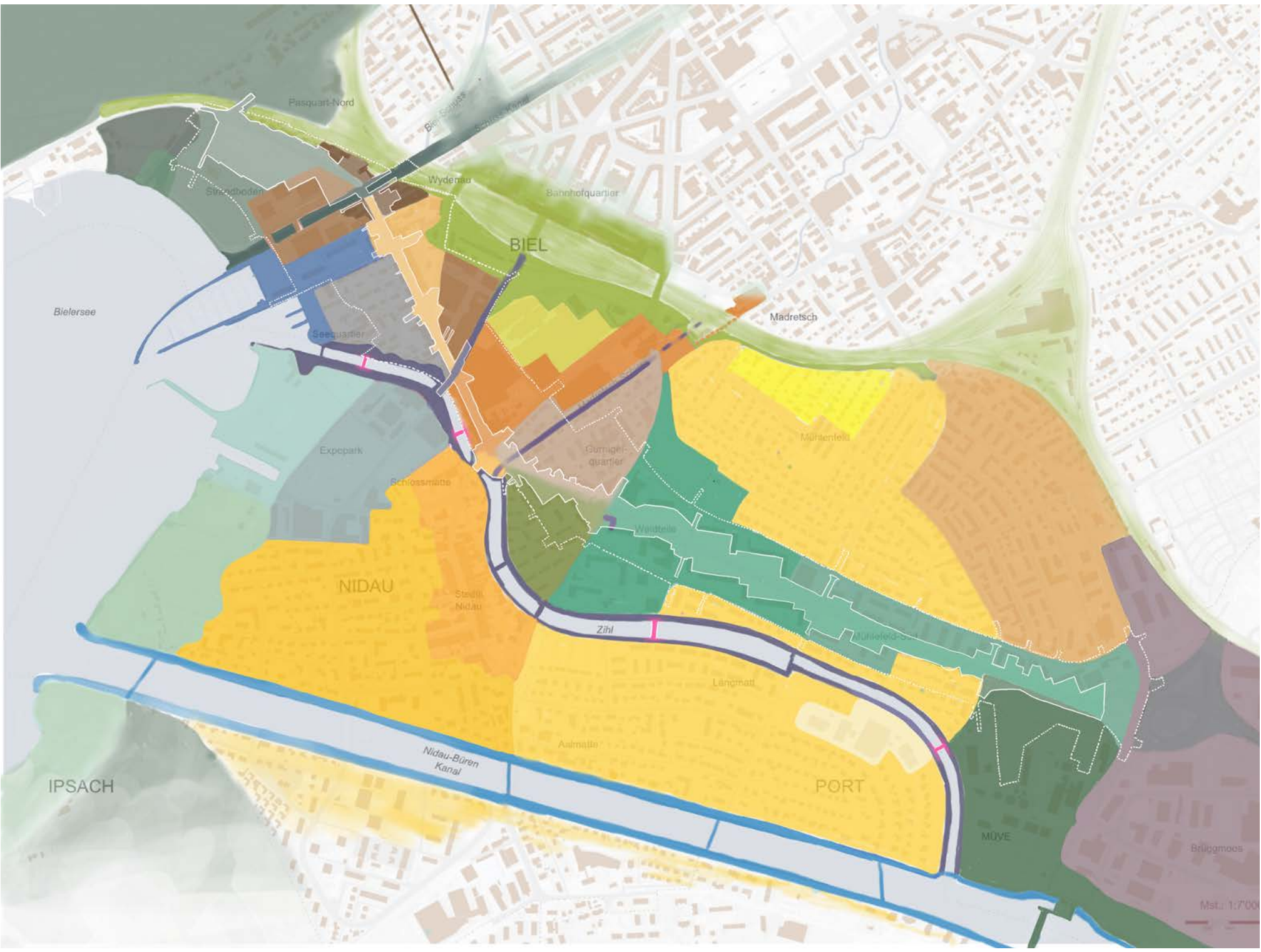


Blick entlang Bernstrasse in Richtung Guido-Müller-Platz



Blick entlang Bernstrasse in Richtung Guglerstrasse

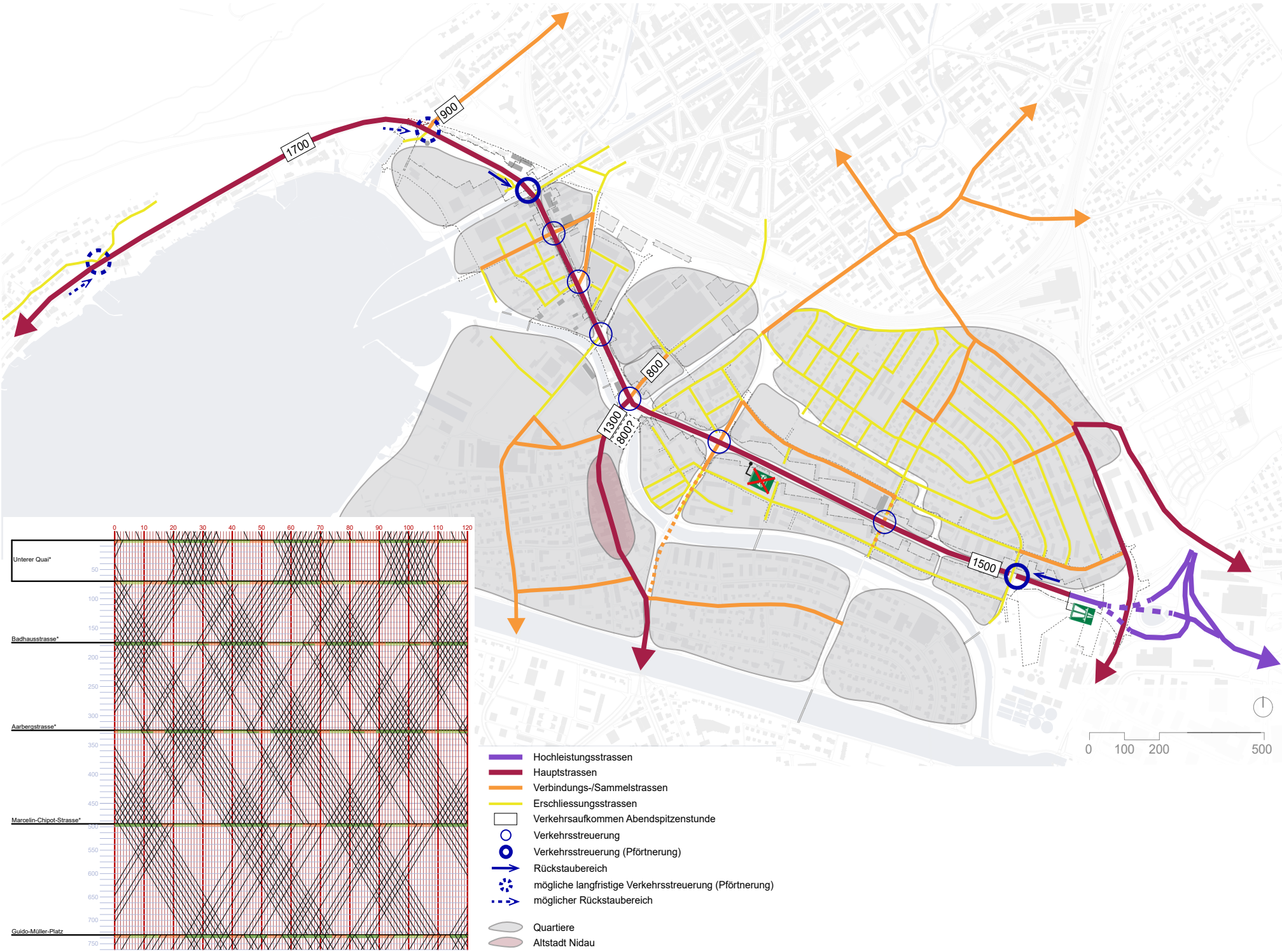




### „Rue des Caractères – Mehr als Strassenprojekt: Fokus öffentlicher Raum“

Die Rue des Caractères versteht sich als mehr als ein Strassenprojekt. Sie bietet die Chance, die Vielfalt der angrenzenden Quartiere, Räume und Nachbarschaften sichtbar zu machen und gezielt weiterzuentwickeln. Jeder Abschnitt der Achse besitzt einen individuellen Charakter, der in direkter Wechselwirkung mit seinem Umfeld steht. Die Strasse fungiert dabei nicht nur als Verbindung, sondern

als gemeinsamer Raum, der Unterschiede anerkennt und Identitäten stärkt. Das städtische Gewebe wird durch prägnante Querbeziehungen und neue Aufenthaltsräume verdichtet, wobei die Heterogenität der Stadträume bewusst lesbar bleibt. So entsteht ein öffentlicher Raum, der Vielfalt nicht nivelliert, sondern als städtebauliches Potenzial nutzt.



### „Konzept motorisierter Individualverkehr zur Abend-spitzenstunde 2035“

In der Strukturkarte MIV ist als Diskussionsgrundlage ein Verkehrsmengengerüst festgehalten, welches sich an den heutigen Nachfragewerten nach orientiert. Am Übergang von der Autobahn im Bruggmoos ist der in die Siedlung hineinfahrende Verkehr zu dosieren. Es wird mit einer Lichtsignalanlage jeweils nur so viel Verkehr in die Siedlung hineingelassen, wie am leistungsbestimmenden Knoten am Guido-Müller-Platz ohne Rückstaus bewältigt werden kann. Ob die Zufahrt auf der Westseite geöffnert werden muss, wird im Projekt noch detailliert zu klären sein.

### „Koordinierte Lichtsignalsteuerung“

Die vier Knoten im Abschnitt Schüss bis Guido-Müller-Platz liegen in einem regelmässigen Abstand. Mit einer koordinierten Verkehrssteuerung mit kurzen zwei-phasigen Abläufen ist eine „Grüne Welle“ in beiden Richtungen mit Tempo 30 möglich.



### Ländtestrasse / Unterer Quai „Route Respiratoire“

Die Fahrbahnbreite und die Allee bleiben wie bestehend. Der Kreisell Neuenburgstrasse soll für den Veloverkehr angepasst werden. Die Lichtsignalsteuerung bei der Schüss kann von

Velofahrenden über die Fussgängerflächen umfahren werden. Südlich der Schüss erhält die Ländtestrasse einen neuen Querschnitt mit Mittelzone.



### „Social Mixer — Neue Brücken schlagen“

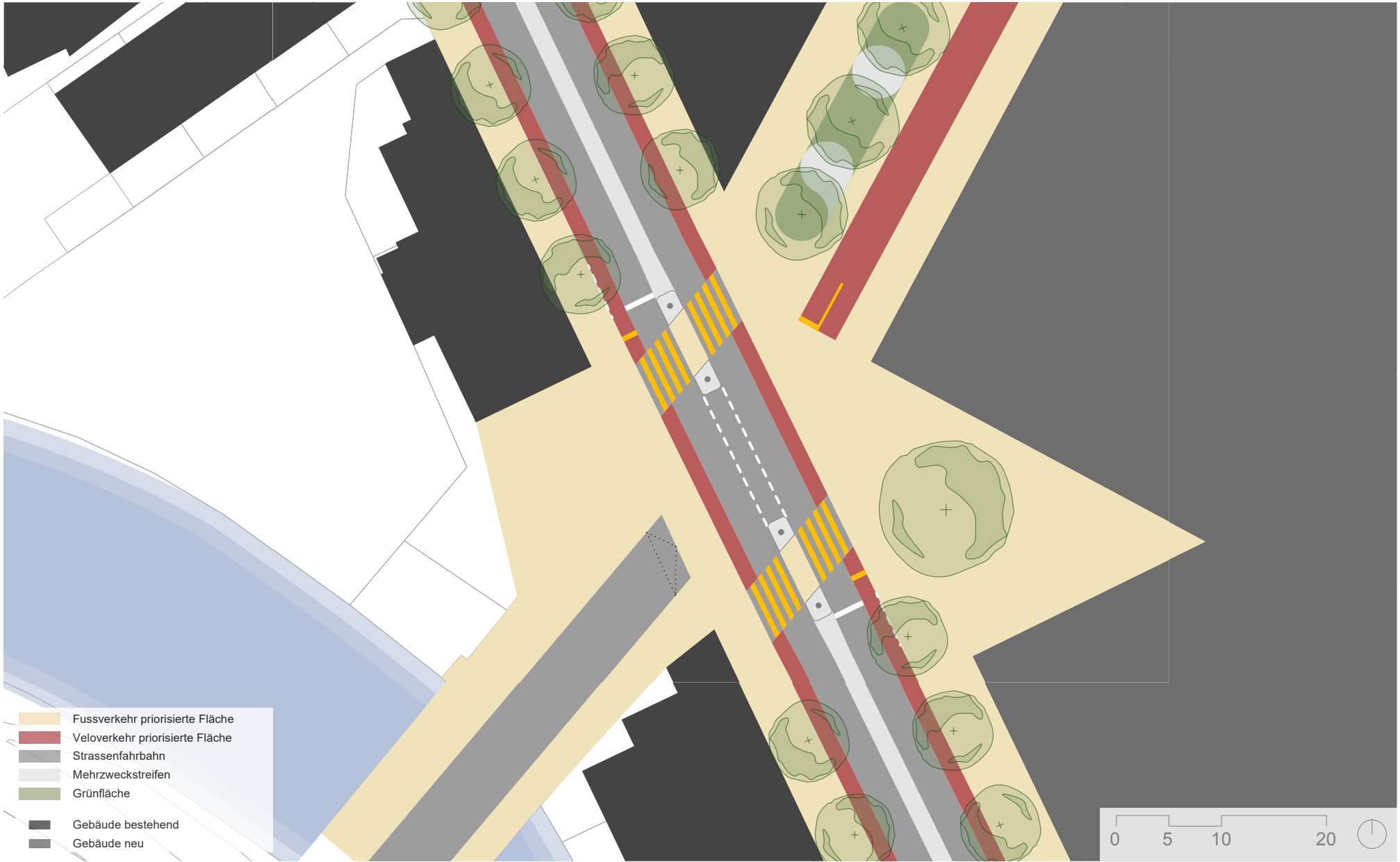
Die Rue des Caractères wird durch prägnante Knotenpunkte strukturiert: Orte, an denen Querungen, Aufenthaltsräume und Bewegungsnetze verdichtet werden. Die Strasse selbst bleibt das zentrale Rückgrat, doch ihr Charakter wird an diesen Schnittstellen neu interpretiert. Neue Querungen, sichere Übergänge und zwei zusätzliche Brücken über die Zihl schaffen mehr Durchlässigkeit und stärken die

Vernetzung der Quartiere. Auch angrenzende Projekte – etwa die verbesserten Querungen bei den Bahngleisen im Rahmen des Nutzungskonzepts Bahnhof Biel – tragen zur übergeordneten räumlichen Verflechtung bei. An den Knoten verschränken sich Strasse, Freiraum und Mobilität zu urbanen Begegnungsorten. So wird die Rue des Caractères vom linearen Verkehrsraum zu einem lebendigen Stadtraum



### „Konzept ÖV-Netz“

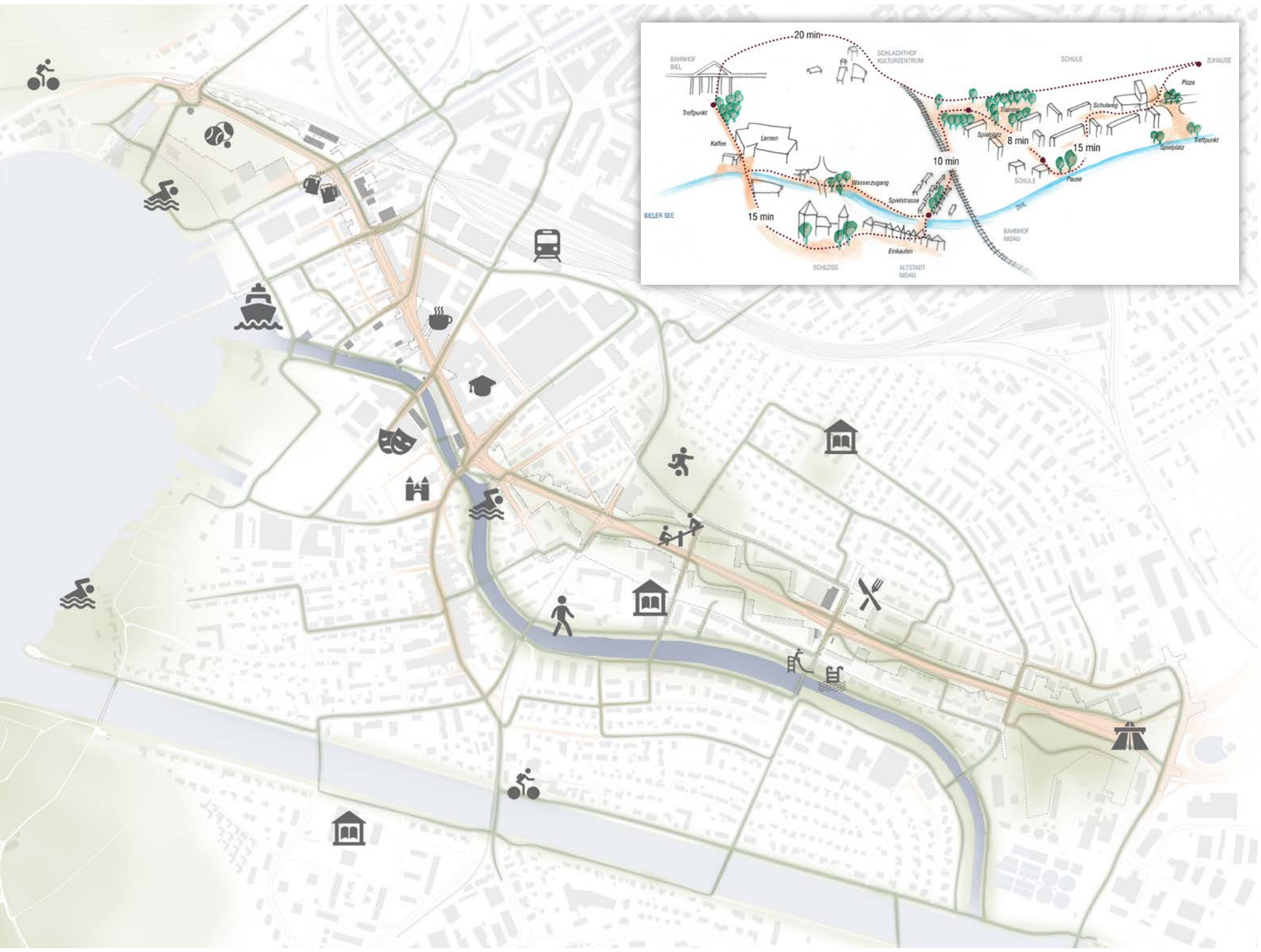
Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden auf die zentralen Orte abgestimmt. Bushaltestellen werden dort platziert, wo die Menschen hinwollen, wo sie sich aufhalten und bewegen. Je nach Verlagerung der Buslinie 1 (heute 2) bekommt die Bernstrasse für den Fussverkehr eine neue Bedeutung. Die Buslinie 4 könnte neu über den Guido-Müller-Platz anstatt über Dr. Schneider-Strasse geführt werden, um die Dr- Schneider-Strasse als Fusswegehauptachse und Begegnungsraum zu priorisieren.



### Aarbergstrasse / Marcelin-Chipot-Strasse „Porta d'Acqua“

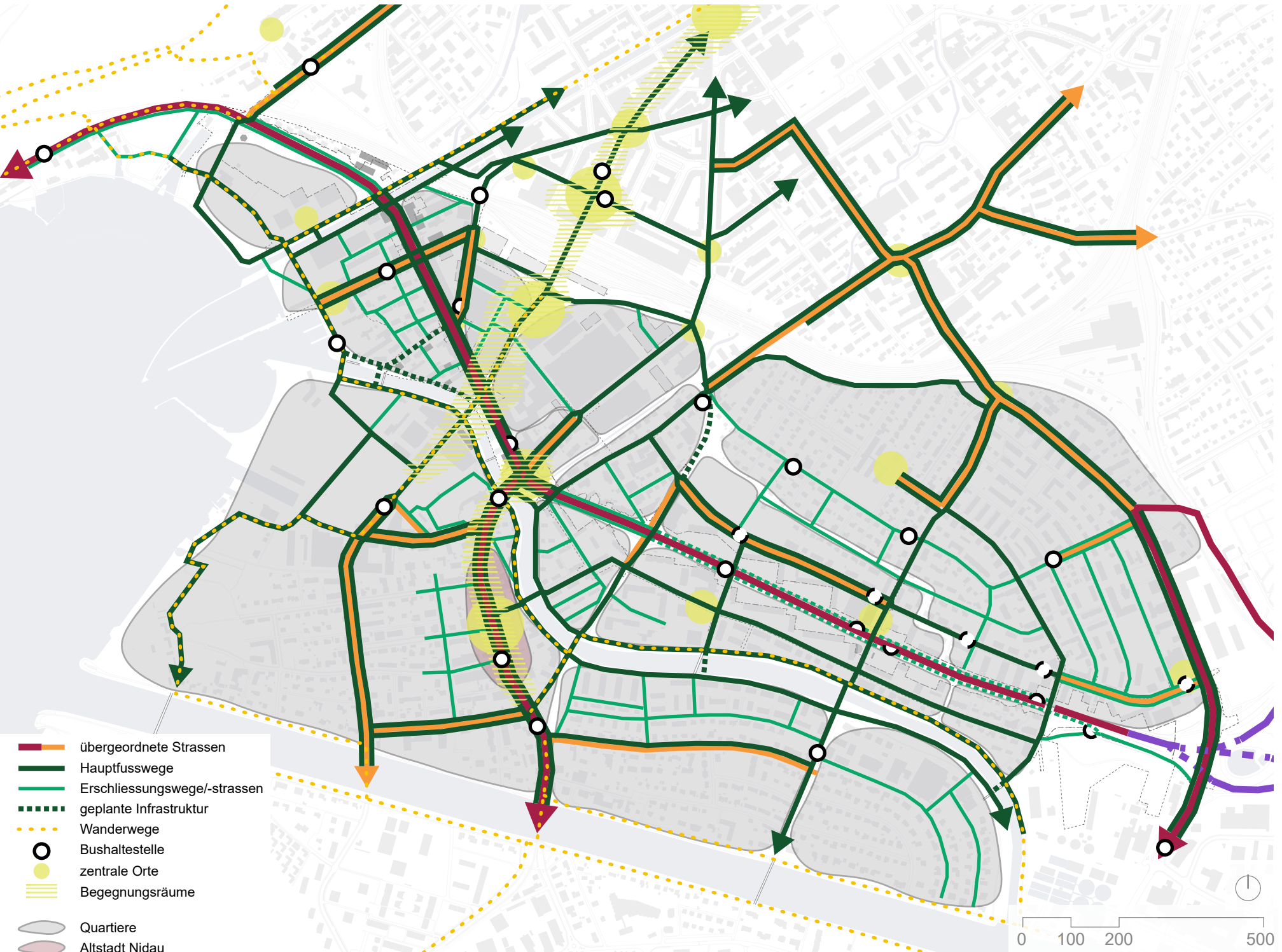
Pro Fahrtrichtung wird eine MIV Spur definiert, damit weitere Ansprüche wie adäquate Flächen für den Fussverkehr, Veloverkehr, Anlieferung, teilweise entsiegelte Bereiche und einzelne Bäume, umgesetzt werden können. Eine Mittelzone

prägt den Strassenraum und enthält Abbiegespuren und Querungsstellen. Die Marcelin-Chipot-Strasse wird für den Fuss- und den Veloverkehr priorisiert und die Dr. Schneider-Strasse kann zur



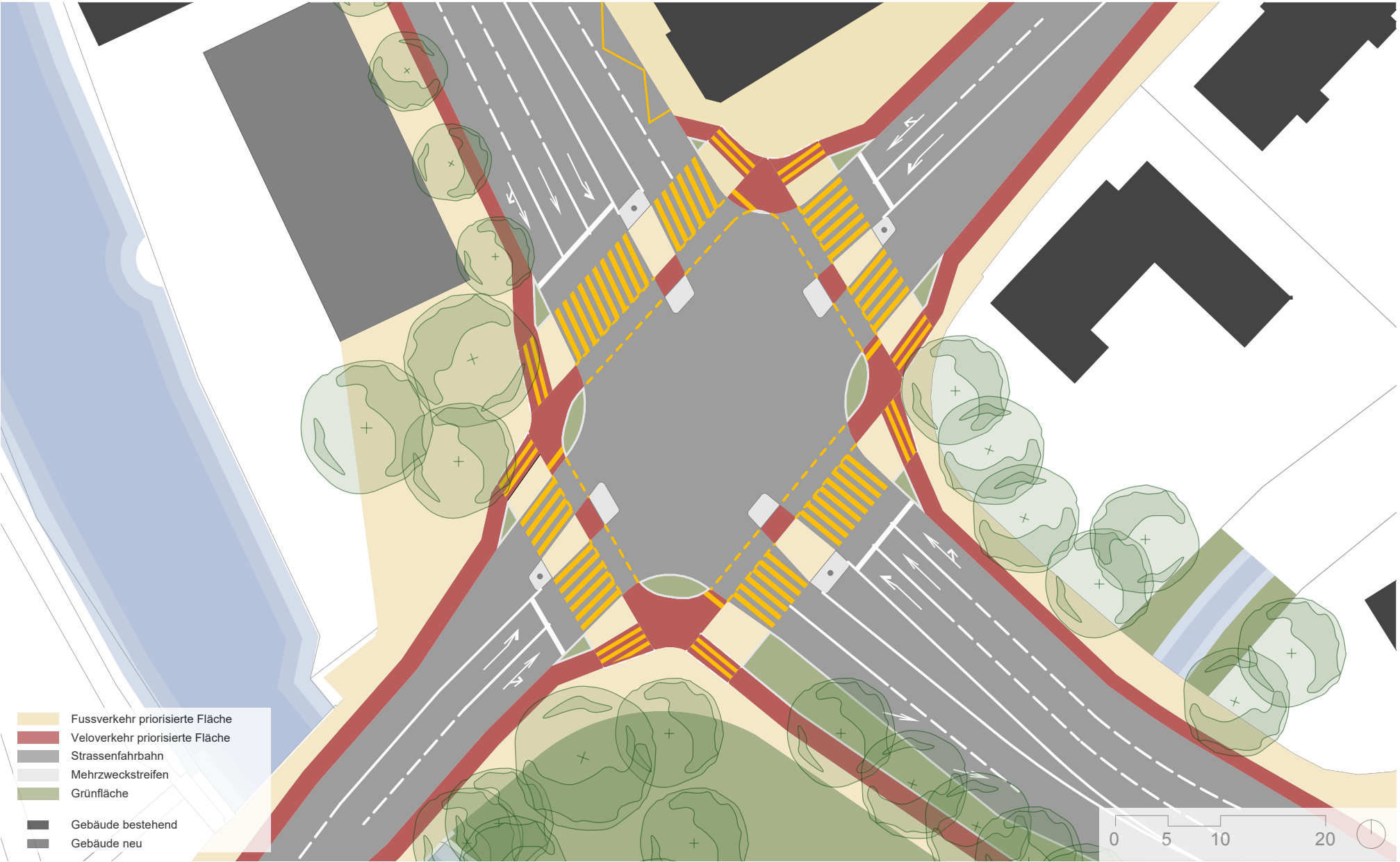
### „Park- und Gartenloops — Spaziergänge nicht nur für Eingeweihte“

Wir verknüpfen prägnante Freiräume über die Gemeindegrenzen in einer ganzheitlichen Erzählung über die urbanen Identitäten und räumlichen Interaktionen. Diese lässt wiederum Rückschlüsse auf Siedlungsstruktur und Strassencharakter zu. Elemente des Nutzungskonzepts Bahnhof (Mosaik, Platzquerung Ländtestrasse) werden integriert.



### „Zentrale Orte und Fussverkehrsnetz stärken“

Hauptfusswege verbinden zentrale Orte und schaffen Begegnungsräume, so im Korridor Guido-Müller-Platz/Nidau Altstadt und Marcelin-Chipot-Strasse/Bahnhof/Zentralplatz Biel.



### Guido-Müller-Platz „Jardin d'Eau“

Der höchstbelastete und somit leistungsbestimmende Knoten erhält mehreren Abbiege-Spuren pro Fahrtrichtung, um die Leistungsfähigkeit der projektierten Verkehrsmengen weiterhin zu gewährleisten. Rundherum werden einheitliche Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und den Veloverkehr

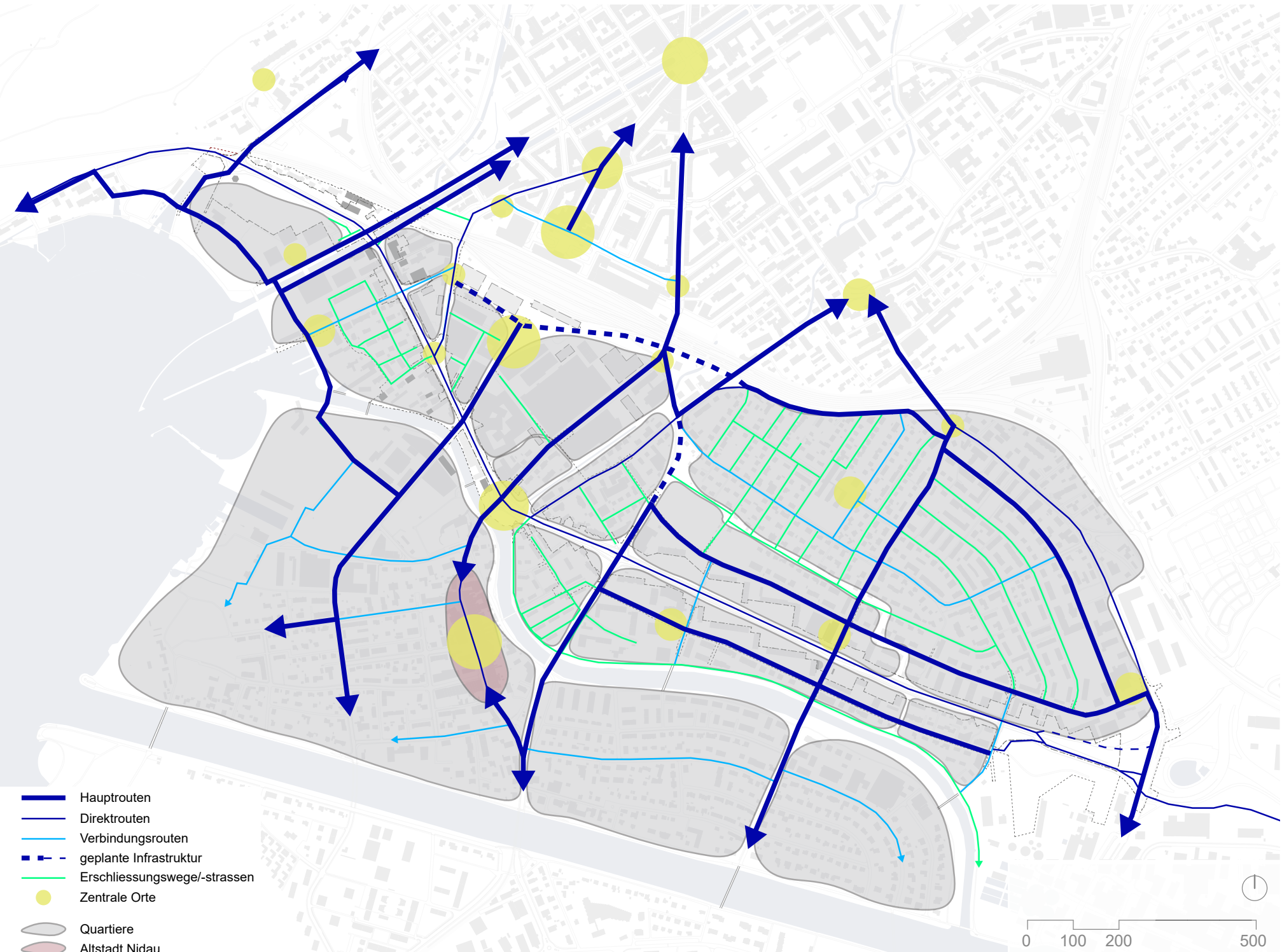
angeboten. Dies umfasst die Aufwertung bestehender städtischer Strukturen und Freiräume, um deren Identität und Funktionalität langfristig zu sichern. Dies umfasst die Aufwertung bestehender städtischer Strukturen und Freiräume, um deren Identität und Funktionalität langfristig zu sichern.



### Stadtklimatische Abschnitte mit mikroklimatischen Verknüpfungen und Identitäten bilden

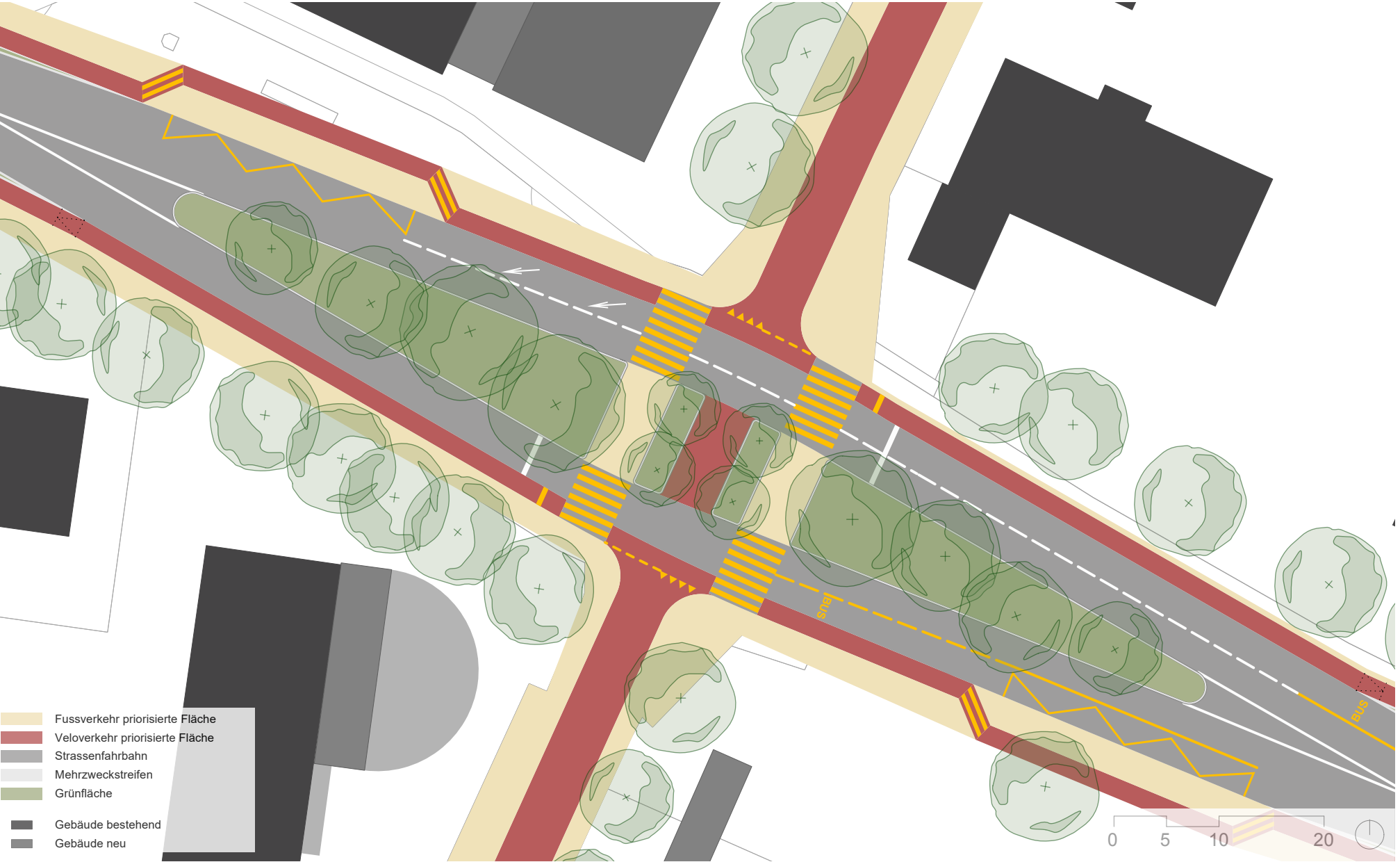
Stadtklimatische Schlüsselgebiete sollen über den Projekt-Perimeter hinaus Beachtung finden, indem strategische Massnahmen übergeordnet miteinander koordiniert werden. Grundlage bilden Klimaprognosen für das Jahr 2060, bestehende Planungsstrategien (z.B. Bahnhofsgelände) und die Standorte von Einrichtungen für vulnerable Bevölkerungsgruppen. Massnahmen zur Stärkung bestehender Grünflächen und Kaltluftentstehungsgebiete

sollen auch entlang der Gartenloops und wichtiger Verbindungswege greifen und identitätsstiftende (z.B. Vegetation) sowie verbindende (Grünkorridore) Elemente für die Quartiere schaffen. In prioritären Zonen steuern gezielte Interventionen an Bauten, Belägen und Aussenräumen die Aufenthaltsqualität an neuralgischen Verkehrsknotenpunkten (durch Verschattung, Schwammstadtelemente, Verdunstung und technische Massnahmen). Im Vordergrund stehen



### „Zentrale Orte und Veloverkehrsnetz stärken“

Haupttrouten verbinden zentrale Orte. Die Bernstrasse ist eine Nebenroute. Haupttrouten queren die Bernstrasse bei der Guglerstrasse, Kellenstrasse, Gurniglistrasse, Dr. Schneider-Strasse, und am Schüss-Quai.



### Bernstrasse / Guglerstrasse „Charnière de quartier“

Die Guglerstrasse wird für den Fuss- und den Veloverkehr priorisiert ausgebaut. Denkmäler sind beschränkte Zufahrten zur Quartiererschliessung. Die Querung der Bernstrasse

wird mittels Lichtsignalanlage ebenerdig erfolgen. Die angrenzenden Quartiere sind verkehrsberuhigt

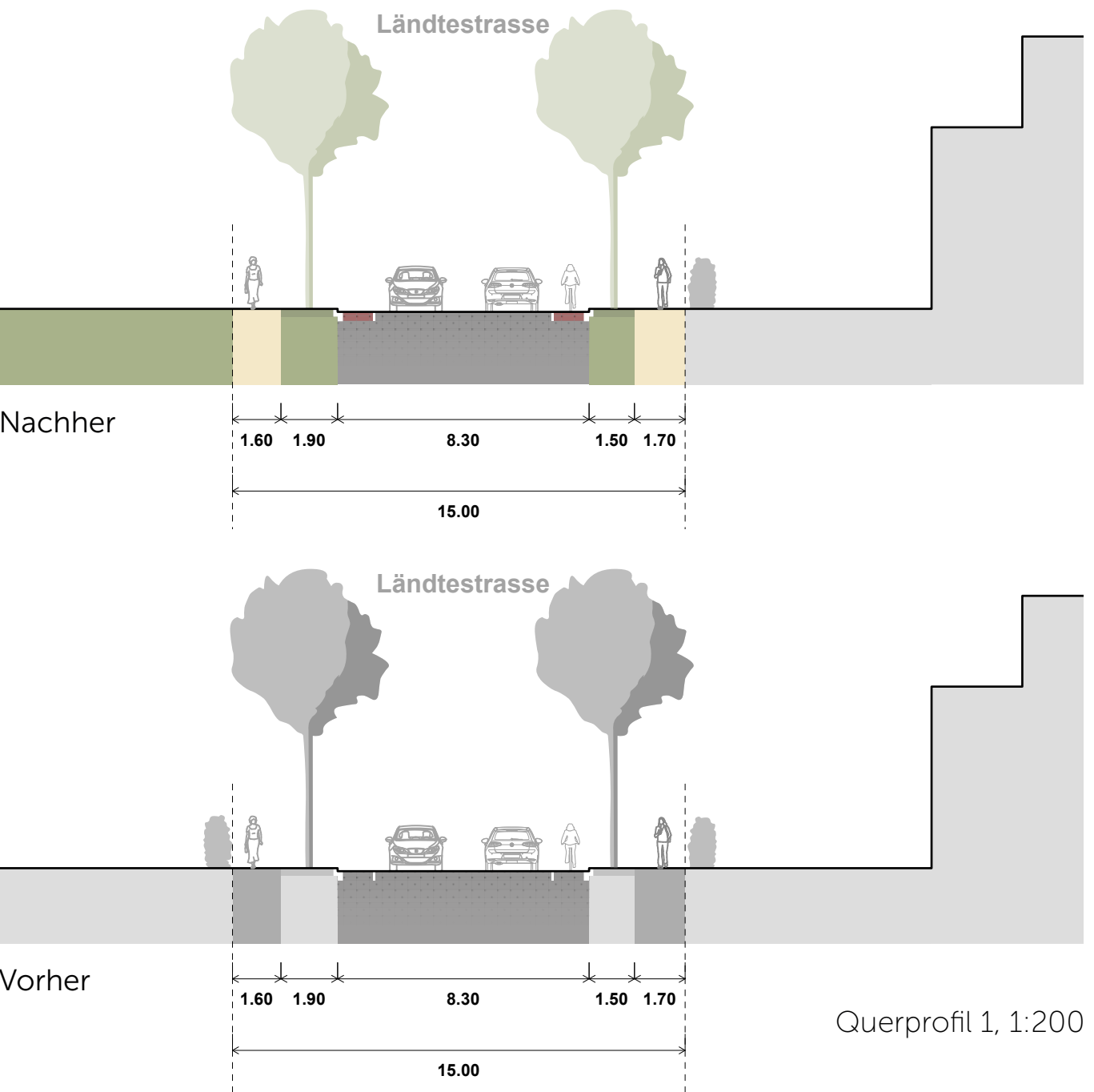


Lände-/Aarbergstrasse als  
“Route Respiratoire” —  
Ein Strassenraum zwischen  
Infrastruktur und  
Quartiersleben



Die Route Respiratoire beschreibt die robuste, schrittweise Umgestaltung einer stark belasteten Durchgangsstrasse im Quartier. Die Verkehrsbelastung bleibt bestehen, doch durch angepasste Querschnitte, Tempo 30 im zentralen Abschnitt und gezielte Querungsangebote wird der Raum quer zur Hauptachse besser durchlässig – insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Der Begriff „atmend“ verweist auf zwei räumliche Prinzipien: eine Abfolge von Verdichtung und Öffnung – räumliche Kompression und Weite – sowie die stärkere Integration grüner Infrastrukturen, die das Mikroklima verbessern und neue Aufenthaltsqualitäten schaffen. Bestehende Elemente wie Vorzonen, die Tankstelle oder die lange Gebäudeflucht an der Ländtestrasse werden pragmatisch eingebunden – die Entwicklung bleibt robust und in Etappen umsetzbar. Ökologisch qualifizierte Randbereiche, Begrünung und Entsiegelung fördern

kleinteilige Aneignung und verbessern die Umweltqualität im Strassenraum. Am Knoten Unterer Sihlquai / Ländtestrasse wird die Querungsmöglichkeit deutlich verbessert. Zukünftige Arealentwicklungen entlang der Achse – etwa mit quaternahen Nutzungen – sollen die Idee der atmenden Strasse unterstützen und weitertragen. Im Bereich des Neuenburgstrassenkreises kann eine kleinteilige Struktur zur Klärung der Eintrittssituation in den Strandboden beitragen – sowohl funktional als auch stadträumlich. Sie schafft eine lesbare Adresse, bringt einen menschlicheren Massstab in den Ort und unterstützt die gewünschte Vielfalt im Übergang zu öffentlichen Nutzungen wie Velostation und Containerstandort. Die Route Respiratoire wird so zu einem nutzungsoffenen, resilienten Stadtraum zwischen Mobilität, Freiraum und Quartiersentwicklung.

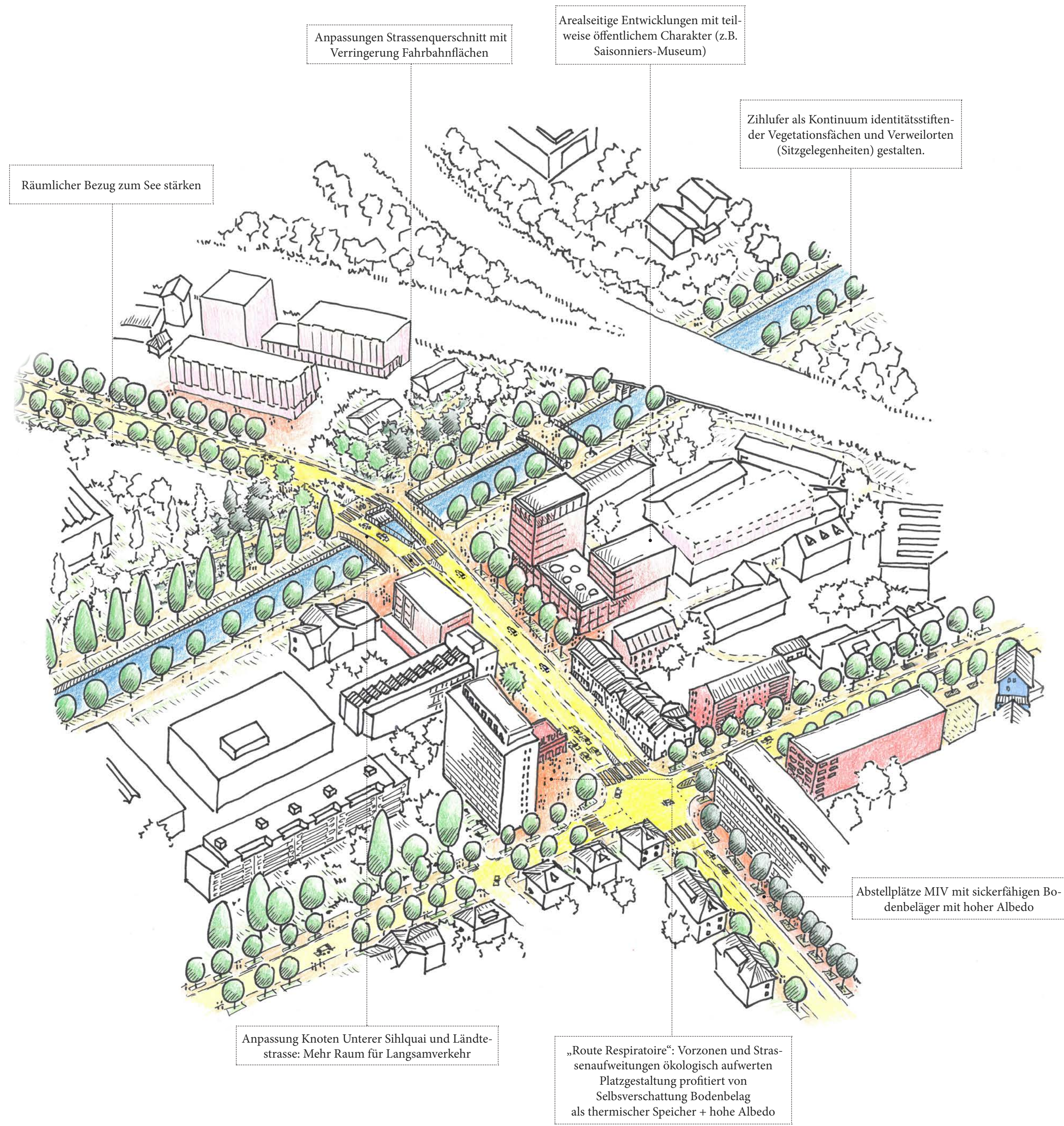


Guido-Müller-Platz als  
„Jardin d’Eau“ —  
Frei- und Verkehrsraum  
am Wasser

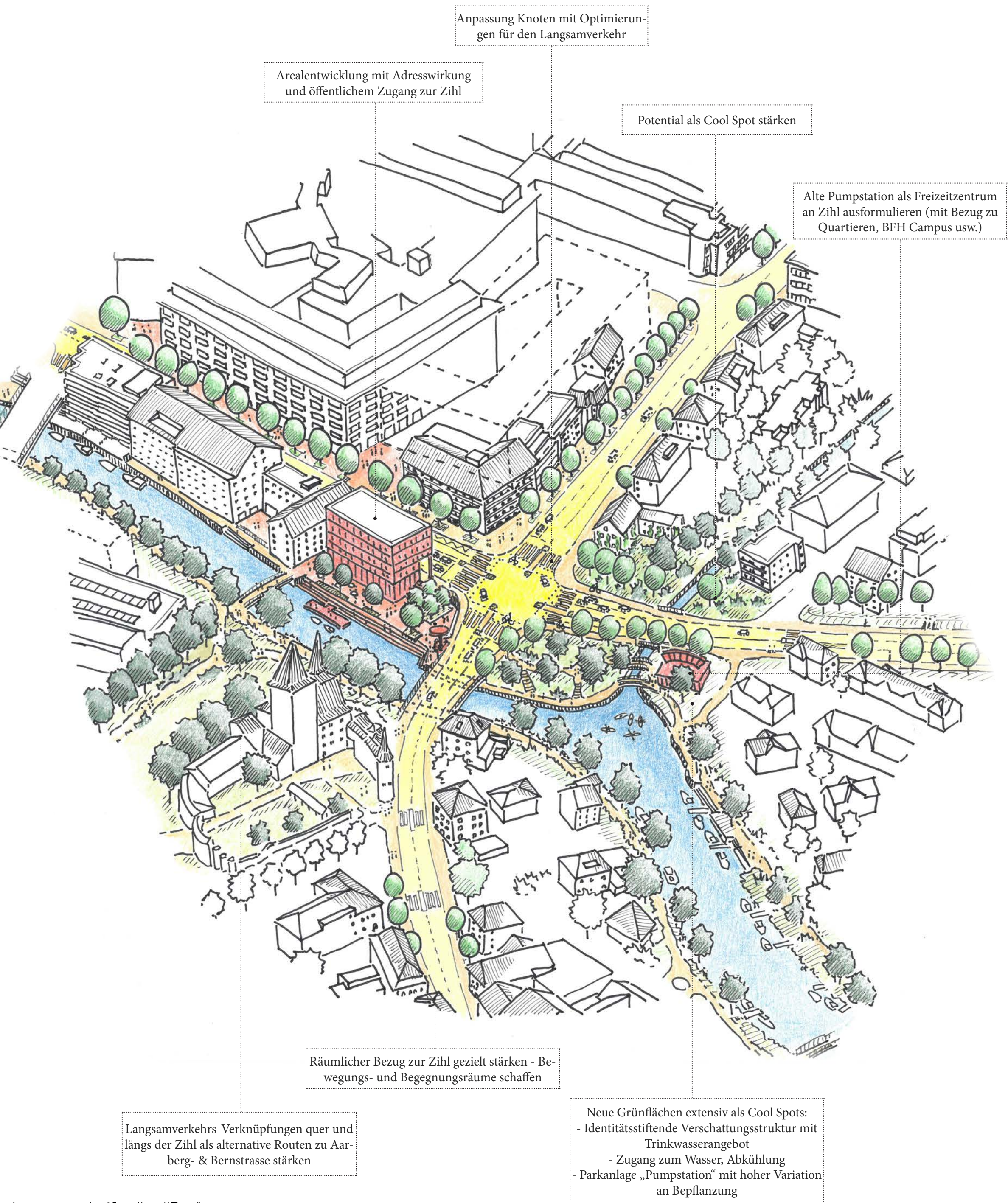
Unter Jardins d’Eau wird eine mögliche Entwicklungsperspektive für den nahe zur Rue de Caractères gelegenen Raum entlang der Zihl verstanden: eine Abfolge thematisch gestalteter Freiräume – als lineares Band lesbar – welche die stadträumliche Qualität, ökologische Vielfalt und klimaresiliente Nutzung stärkt. Die Idee fördert differenzierte Zugänge zum Wasser, ermöglicht temporäre Nutzungen und macht die Zihl als landschaftliches Element besser erfahrbar. Der Guido-Müller-Platz nimmt dabei eine Schlüsselfunktion ein: Als historischer Grenz- und Verbindungsort zwischen Biel und Nidau sowie als Raum, an dem Aarberg- und Bernstrasse, die Zihl und die Madretsch-Schüss aufeinandertreffen, bietet er Potenzial für eine dichte Verknüpfung von Freiraum, Verkehr und Geschichte.



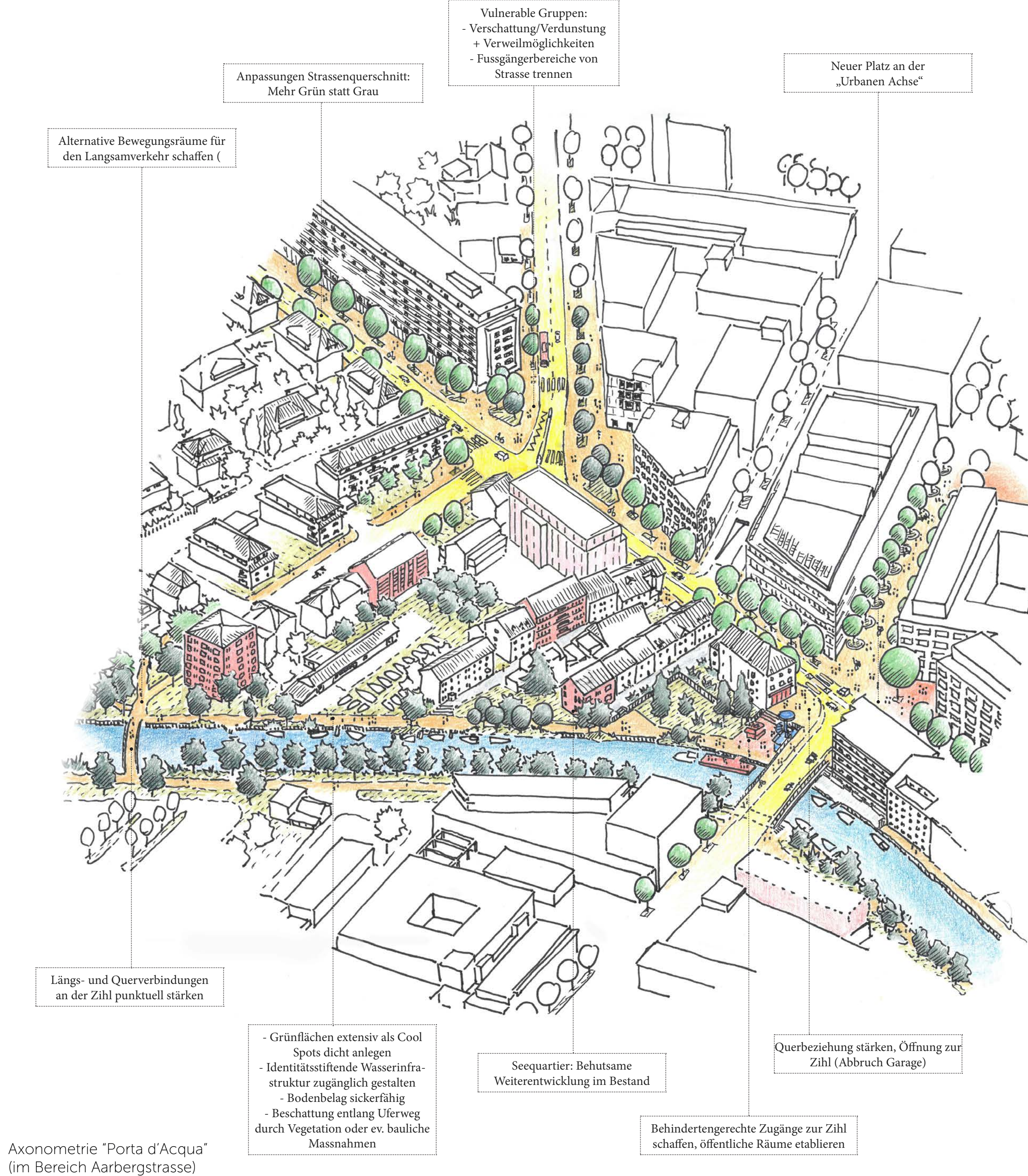
Guido-Müller-Platz, Situation heute:  
- Starke Belastung/Zerschneidungseffekt durch die MIV-Ströme  
- Siedlungsaspekte sind den verkehrlichen Aspekten untergeordnet



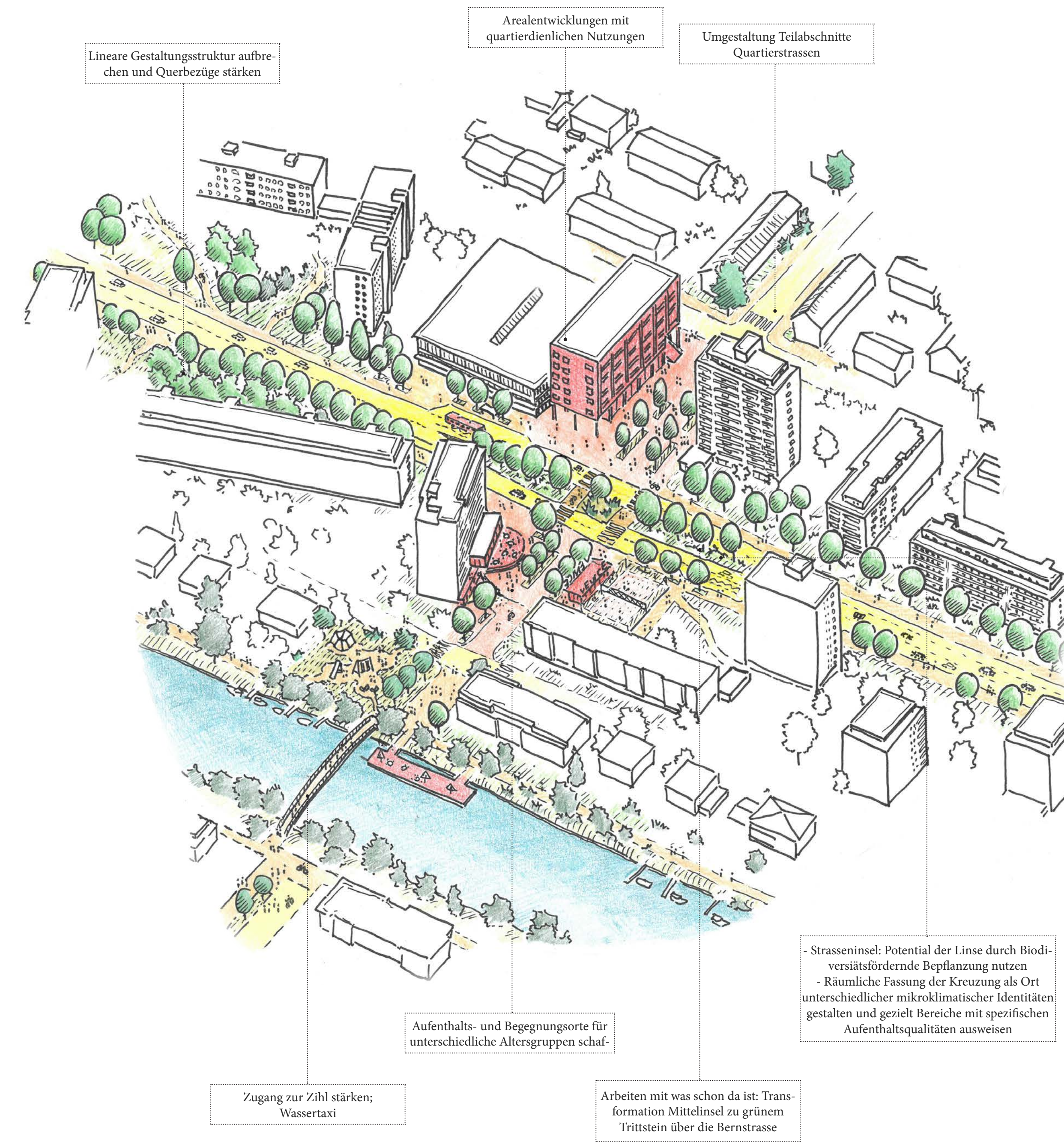
Axonometrie "Route Respiratoire"  
(im Bereich Ländtestrasse)



Axonometrie "Jardin d’Eau"  
(im Bereich Guido-Müller-Platz)



Axonometrie "Porta d’Acqua"  
(im Bereich Aarbergstrasse)



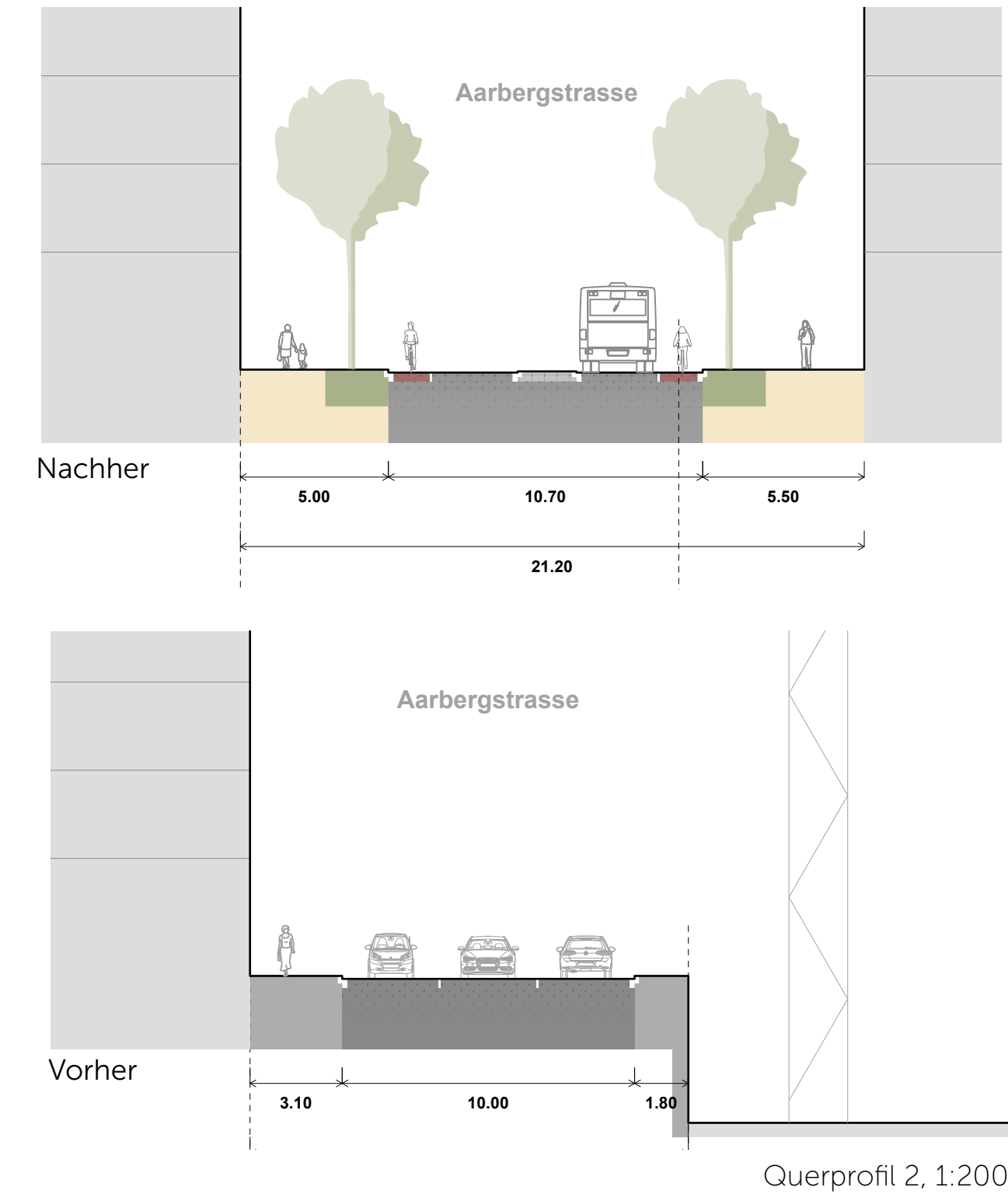
Axonometrie "Charnière de quartier"  
(im Bereich Bernstrasse)

Aarberg- und Marcelin-  
Chipot-Strasse als  
„Porta d’Acqua“ —  
Ein Verbindungsort für  
Stadt, Wasser und Mobilität



Im Übergang zwischen Bahnhof Biel, Seequartier und BFH-Campus entsteht mit der Porta d’Acqua ein neuer Stadtraum mit hoher Adresswirkung. Der heute verkehrsdominierte Knoten an der Aarbergstrasse wird zu einem lebendigen, vernetzenden Ort transformiert. Lichtsignalanlagen regeln den Verkehr im zentralen Abschnitt, die Geschwindigkeit wird gesenkt, Querungen für den Fuss- und Veloverkehr werden verbessert. So entstehen neue Aufenthaltsqualitäten, mehr Sicherheit und ein durchlässiger Stadtraum. Ein angepasster Strassenquerschnitt ermöglicht ökologische Aufwertungen – mehr Grün statt Grau. Mit dem Abbruch der bestehenden Garagenanlage kann

entlang der "Urbanen Achse" ein neuer Platz entstehen. Als Bestandteil des Nutzungskonzepts Bahnhof Biel wird dieser Raum zur neuen Porta d’Acqua – ein Tor zum Wasser, zur Stadt und zur Region. Die räumliche Öffnung zur Zihl schafft Sicht- und Wegebeziehungen und macht den Wasserraum wieder erlebbar. Die Weiterentwicklung des angrenzenden Seequartiers erfolgt behutsam auf Basis bestehender Strukturen. Öffentliche Räume und barrierefreie Zugänge fördern Inklusion und Aneignung. Ein feinschmiesiges Wegnetz („Garten-Loops“) ergänzt die Mobilitätsstruktur und stärkt alternative Bewegungsräume zwischen Quartier, Campus und Bahnhofsgelbiet.

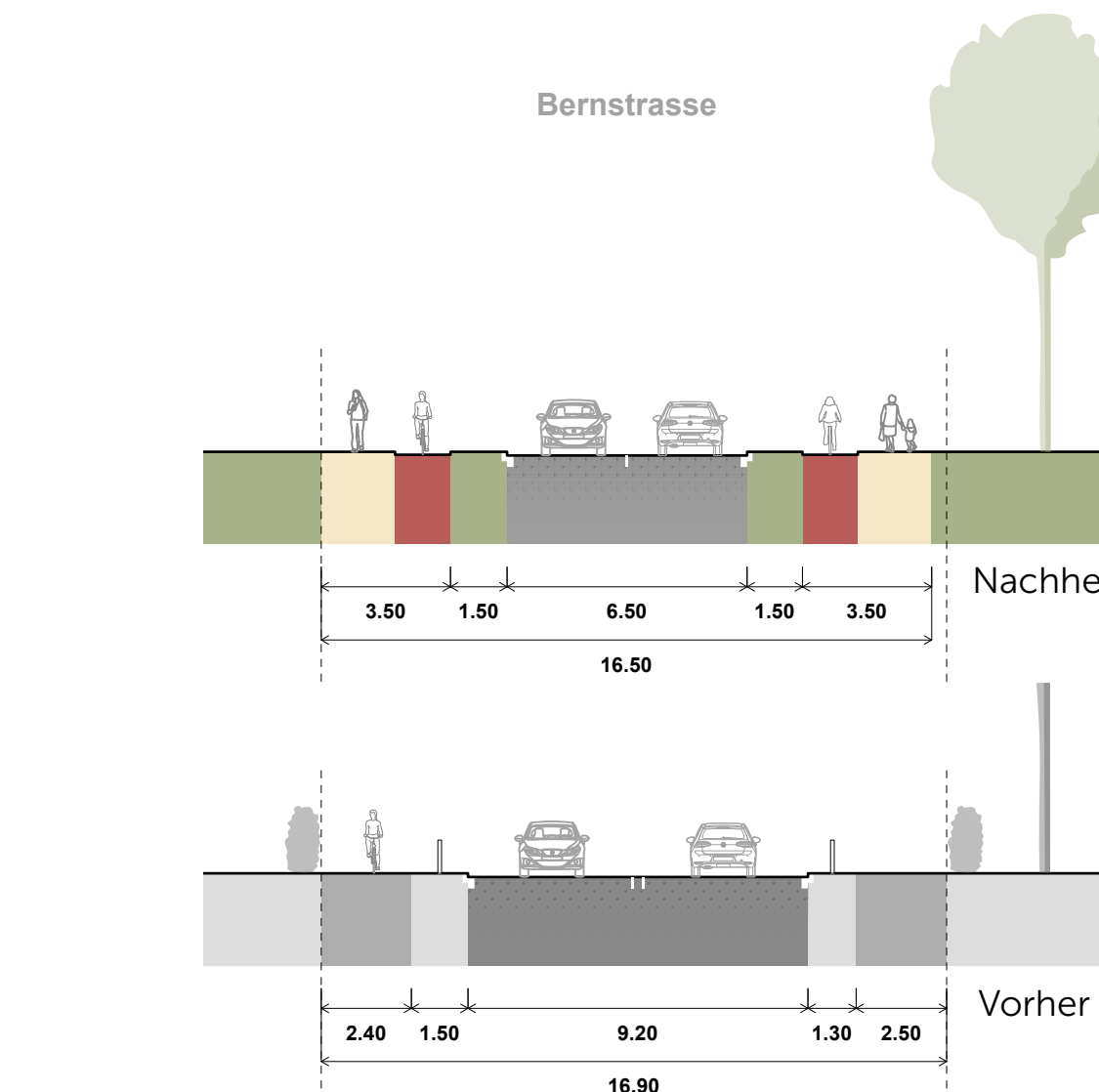


Bern- und Guglerstrasse als  
„Charnière de quartier“ —  
Quer denken, Stadtraum  
schaffen



Die Bernstrasse wirkt im Bereich der Weidteile und in Madretsch Süd heute als starke räumliche Barriere. Mit der Charnière de quartier wird dieser Übergangsraum neu interpretiert: Abbiegebeziehungen von und zur Guglerstrasse werden aufgehoben, die bestehende Personenunterführung entfällt. Stattdessen wird eine neue, ebenerdige Querung geschaffen – übersichtlich, sicher und barrierefrei. Die bisherige Trennung wird damit räumlich wie wahrnehmbar reduziert. Indirekt wird so auch der Zugang zur Zihl gestärkt, die als attraktiver Freiraum künftig besser erreichbar ist. Die Quartiere und die Schnellstrasse wurden historisch nie aufeinander ausgerichtet – diese voneinander abgewandte Beziehung wird nicht grundsätzlich infrage gestellt. Stattdessen liegt der Fokus auf der besseren Nutzung der grosszügigen Zwischenräume zwischen den Bauten: Aufenthaltsbereiche und niederschwellige öffentliche Nutzungen entlang der neuen Quartierachse senkrecht zur Bernstrasse fördern soziale Durchmischung.

Diese Nutzungen sollen möglichst in Partizipation und Kooperation mit den Quartierbewohnenden entwickelt und betrieben werden. Auch bestehende Trennwirkungen durch dichte Vegetation und Zäune sollen gezielt aufgelöst und durchlässiger, dabei nicht weniger grün, gestaltet werden. Die Wegeführung für den Langsamverkehr soll zukünftig nicht nur der Autostrasse folgen, sondern sich an Raumqualitäten und Querbeziehungen orientieren. Teilabschnitte der angrenzenden Quartierstrassen werden neugestaltet, der Strassenquerschnitt der Bernstrasse kann aufgrund reduzierter Geschwindigkeit verschlankt werden. Die Lage der Bushaltestellen kann im Rahmen der Umgestaltung geprüft werden – sowohl eine Verlegung auf die Bernstrasse als auch die Beibehaltung der heutigen Lage lassen sich sinnvoll in das Gesamtkonzept einfügen. Die Charnière de quartier wird so zur robusten Verknüpfungsfigur zwischen Quartieren, Zwischenräumen, Freiraum und Wasser.



Querprofil 3, 1:200