

Mobilität

Siedlung und Verkehr sind aufeinander abzustimmen. Davon ausgehend, dass das umliegende Strassennetz lang-fristig (auch mit einem Westast Autobahn A5) sehr gut ausgelastet ist, kann es hinsichtlich Verkehrsabwicklung von entscheidender Bedeutung sein, dem Gebiet AggloLac eine städtische Verkehrsidentität anzudienen. Als Zielgrösse schlagen wir vor, dass mittel- bis langfristig max. 40% der Anwohner und Arbeitswege auto-basiert stattfinden, also zu viele Autoabstrände von der Stadtnähe profitieren und öfter zu Fuss, mit dem Velo oder mit Bus und Bahn unterwegs sind. In diesem Sinn ist es möglich, Dichte, Stadt, hoher Nah-erholungswert und attraktive verkehrliche Rahmenbedin-gungen unter einen Hut zu bringen.

Modalsplit
Langfristiges Ziel: Eine Verlagerung des Verkehrs-anteils vom MIV hin zur sanfteren Mobilität (Fussver-kehr, Veloverkehr, ÖV).

Verkehrsaufkommen und Parkplatzangebot
Nach wie vor wirkt sich das Parkplatzangebot direkt auf die Verkehrserzeugung aus. Ist ein attraktiver Ver-kehrsträger (Westast A5) in unmittelbarer Nähe und sind zudem Parkplätze kein knappes Gut, ist eine hohe Verkehrserzeugung mit entsprechender Mehrbelas-tung der anliegenden Knoten vorpro-grammiert.

Weitere Massnahmen zur Reduktion der Verkehrs-erzeugung:

- Attraktive, sichere und direkte Fuss- und Veloerschliessung, inklusive genügend Abstellplätzen
- Zeitlich und räumlich attraktive Erschliessung mit öffentlichem Verkehr
- CarSharing-Angebot
- Freiraum und Naherholung in der Nähe
- Wirtschaftlichkeit

Anzahl Parkfelder
Rund 600 Parkfelder für Anwohner/Gewerbe befinden sich in den Baufeldern integriert auf Erd- geschoss-niveau. Zusätzlich kann an zwei max. drei Standorten Car-Sharing angeboten werden (5 - 10 Car-Sharing Fahrzeuge decken die automobilen Grundbedürfnisse von rund 100 autoam ausgerich- teten Haushalten). Insgesamt können für Besucher und Kunden innerhalb des Areals rund 400 Park- felder angeboten werden. Diese, gegenüber dem Programm reduzierte Anzahl Besucherparkplätze betrachten wir immer noch als hoch.

Motorisierter Individualverkehr
Die Haupterschliessung des Areals erfolgt von der Aar-bergstrasse über die Dr.-Schneider-Strasse, von welcher Stichstrassen die Feinerschliessung sicher- stellen und dem Anlieferungsverkehr dienen.

Es besteht diskussionsbedarf bezüglich des Bereit- stellens eines Parkplatzangebotes für Spitzentage im absehbar dicht genutzten Siedlungsgefüge. Zufahrten zu den Parkplätzen bei den Badeanstalten sind allen- falls mit Bezahlschranken auszustatten, um den Such-verkehr an Sommertagen zu verringern.

Veloverkehr
Mit der Realisierung der Nidau-Büren-Brücke wird die übergeordnete Veloroute „Bieler-See“ an das Senefer- verlegt. Der Bahnhof ist via Dr.-Schneider-Strasse und Kanal optimal mit dem Areal resp. Velo- route „Bieler-See“ verbunden.

Für die Wohnnutzung sind rund 2000 gut zugäng- liche und mindestens zur Hälfte gedeckte Veloab- stellplätze vorzusehen. Zusätzlich sind rund 500 Abstellplätze bei den Badeplätzen und im öffentli- chen Raum zu schaffen.

Fussverkehr
Auf direkte und komfortable Anbindung an die Alt- stadt Nidau und den Bahnhof Biel wird Wert gelegt, ebenso auf die engmaschige Durchwegung der Bau- felder. Eine neue zentrale Fusswegespitze zwischen Bade- anstalt und Schloss wird etabliert. Entlang der Dr.-Schneider-Strasse (Abschnitt Schloss- bis Aar- bergstrasse) ist seeseitig ein breiter und kombi- nierten Fuss-, Velo- und Strassenweg als Hauptverbin- dung zum Bahnhof vorstellbar.

Öffentlicher Verkehr
Zur besseren Erschliessung des Areals und als direkten Zubringer für Besucher/ Badegäste, wird die Buslinie 4 neu über die Dr.-Schneider-Strasse und weiter zum Bahnhof Nidau geführt.

Langsamverkehr (Fuss und Velo)

- Hauptachsen Fussgänger
- Hauptachsen Fuss und Velo
- Feinerschliessung Fussgänger
- Veloabstellplätze
- Veloroute "Bieler See"

MIV-Verkehr

- Basisserschliessung
- Erschliessung Anlieger
- Parkplätze
- Öffentlicher Verkehr



Erschliessung und Parkierung
1:1000