

Das Städtchen Nidau war bis zur Jura-Gewässerkorrektur eine eigentliche Wasserstadt. Das Projekt nimmt diese historische Identität auf und interpretiert sie neu. Im Zentrum steht die Kontinuität des Uferfreiraums, welcher sich im Bereich Agglolac tief in die Bebauung hineinzieht und so einen erweiterten Seeuferbereich aufspannt. Gleichzeitig schafft er im rückwärtigen Bereich der Badi ausreichend öffentlichen Raum und stellt so einen Mittelweg zwischen der Machbarkeitsstudie „Vision AGGLOlac“ und der Initiative „Publilac“ dar. Die Freiraumsetzung ermöglicht eine bebaute urbane Kante mit langer Abwicklung und vielen Durchblicken als zweite Uferlinie.

Der Freiraum nimmt in allen Aspekten der Planung eine zentrale Rolle ein – räumlich, atmosphärisch und funktionell. Er erstreckt sich auf selbstverständliche Weise bis zum Schloss als zentralem Bezugspunkt und dient als Verbindungselement zwischen Stadt und See. Ein neuer Kanal unterstützt diese Geste. Promenade, Wassergärten und Stufen entlang des Kanals erzeugen eine lebendige Achse zwischen Schloss und See. Der Wassergraben um das Schloss wird wiederhergestellt, das erhaltenswerte Trafogebäude inszeniert und das Schloss so wieder aktiver Teil der Seelandschaft.

Eine Promenade verbindet die vielfältigen Freiräume entlang des Seeufers. Vom See aus gesehen entsteht eine Freiraumsequenz von parkartiger Badi im Norden, urbaner Marina und multifunktionalem Eventbereich mit Hotel im mittleren Bereich, Grünraum und Erlenwäldchen sowie der Badi Nidau im Südwesten. Von Biel und Nidau her gesehen schliessen städtische Räume die Wege und Strassen zum See ab und fügen sich als öffentliche Plätze in die Freiraumsequenz entlang des Sees ein. Landschaftliche Bezüge parallel zum See und städtische Wege senkrecht zum See überlagern sich. Die Marina am erweiterten Hafenbecken wird zum zentralen Ort, an dem verschiedene Wege und Funktionen zusammenkommen. Sie liegt am Ende der Schlossstrasse, die zum städtischen Boulevard aufgewertet wird. Am südlichen Ende des Areals dient die Doktor-Schneider-Strasse als Langsamverkehrsachse mit dem Schlossplatz als untergeordneten zentralen Ort. Die klare und einfache Arealdurchwegung und Orte hoher Öffentlichkeit ermöglichen die grossmassstäblichen Bezüge, die das Gebiet wieder zum Treffpunkt der Agglomeration werden lassen.

Die Bebauungsstruktur gliedert sich im Wesentlichen in drei Bereiche: Entlang des zentralen Freiraums und zum See ermöglicht eine offene Struktur von Punktbauten (G4+A) Durchblicke auch aus der zweiten Reihe. Dahinter formen höhere, aufgelöste Blöcke mit leicht urbanerem Charakter (G6) private Hofräume, die jedoch stets offen sind und Bezüge zu Kanal oder See haben. Existierende Bauten wie das Lago Lodge werden selbstverständlich in die neue Quartierstruktur aufgenommen und geben ihr Charakter und funktionale Dichte. Zu den öffentlichen Uferbereichen hin bilden Zeilenbauten (G4+A, bzw. G5+A) mit öffentlichen Funktionen im Erdgeschoss einen klaren Abschluss und schirmen die Wohnareale vom öffentlichen Bereich ab.

In der Verlängerung der Schlossstrasse befindet sich die Marina, an die sich der Eventbereich anschliesst. Dieser wird vom Restaurant La Péniche und vom Hotel eingefasst. In Richtung Nidau befinden sich Wohnbauten mit spezifischen Funktionen, wie Studenten- oder Alterswohnen.

Entlang der Doktor-Schneider-Strasse befinden sich tiefere Baukörper mit Möglichkeiten zur kommerziellen Nutzung. So kann die Überbauung am östlichen Eingang des Areals der Quartiersversorgung dienen. Durch die neue Fachhochschule wird bereits früh eine Nachfrage für Einkaufs- und Gastronomiefunktionen bestehen. Diese Parzelle kann auch für Gewerbe und, in den oberen Stockwerken für hochwertiges Wohnen mit Südausrichtung und Blick aufs Schloss genutzt werden. Eine weitere kommerzielle Nutzung ist im Baufeld an der Kreuzung Doktor-Schneider-Strasse und Schlossstrasse vorgesehen.

Zusammen mit den Freiraumelementen entsteht so ein Standortmosaik vielfältiger Identitäten, das unterschiedliche Nutzungen, soziale Gruppen und Entwicklungsmodelle zulässt und dem Areal eine hohe Resilienz verleiht, die im Kapitel Nachhaltigkeit näher erläutert wird.

Bereits heute sind unterschiedlichste Freiräume mit enormen Qualitäten vorhanden: Wasser in verschiedenen Spielarten, grosszügige Vegetation, geheimnisvoller Wald, weitläufige Strandbäder, kleingliedrige, intime Ufer. Die Typologien und Charaktere der neu geschaffenen Orte bauen auf dem Vorgefundenen auf. Grosszügige Orte im Massstab der Seelandschaft stehen kleinen, intimen Orten gegenüber und steigern dadurch ihre Erlebbarkeit. Die Badi Biel mit ihren grosszügigen Ausblicken, ihrer parkähnlichen Landschaftstypologie und den stattlichen Bäume wird bis zum Schloss und Richtung Bootshafen ausgeweitet. Hingegen wird die wunderschöne, kleinteilige Uferstruktur im Bereich des Erlenwäldchens, die einer Vielzahl von Besuchern gleichzeitig den direkten, persönlichen und intimen Bezug zum See erlaubt, fast nicht verändert. Eine Vielfalt an urbanen Freiraumerlebnissen, insbesondere an der Schnittstelle zwischen Land und Wasser soll zu allen Jahreszeiten ermöglicht werden.

Die Palette von offenem See und linearen Kanälen wird durch den Wassergraben um das Schloss erweitert. Das Schloss wird zum Auftakt, Mittelpunkt und zur Adresse des Agglolac Areals.

Die verschiedenen Kanten des Wassers werden durch ihre Materialisierung zu einer zusammenhängenden Ufergestalt vereint. Eine regionale Steinsorte wird als Leitmotiv ortsspezifisch gestaltet. Mauern, Rampen, Sitzstufen, aus rauen gesägten Findlingen dienen als Palette vom gediegenen Belag eines Stadtplatzes über Bootsrampen bis hin zum ökologischen Seeufer. Die Identität der Freiräume in den Wohngebieten ergibt sich aus der Überlagerung stadträumlicher Platztypen mit den seetypischen Baum- und Pflanzentypen.

Bäume gliedern den Ort mittels freiräumlicher Leitthemen wie Baumreihen, Gruppen und Hainen. Die spezifischen Vegetationsarten dienen auch dem Zusammenhang des Gesamtareals. Die vorhandenen Leitbaumarten wie Erlen, Weiden, Föhren und Pappeln begleiten die neuen Orte. Jeder Ort erhält eine Leitart um eine starke und spezifische Stimmung zu kreieren. Die weiteren Baumarten werden beigemischt.

Das Erlenwäldchen wird als städtischer Wald konzipiert, der hauptsächlich der Erholung dient. Dennoch wird das Angebot an Aktivitäten hauptsächlich an den Rand gelegt, um den Waldboden möglichst zu schützen. Kiesplätze zum Grillieren und Feiern orientieren sich zu den umliegenden Erholungsorten wie Ufer, Sport und Hotel und mindern so den Druck auf die Waldfläche selber.

Ein System von Holzmöbeln wird situativ angewendet. Flosse, Bänke, Stege und Sitzkanten werden je nach Ort und Nutzung aufgestellt.

Umgang mit der Archäologie

Das Projekt ist dahingehend optimiert, dass Grabungen auf zwei Bereiche beschränkt werden können. Zum einen ist dies der Bereich in dem ein neuer Kanal - der Schlosskanal - die Fundstellen quert. Dieser wird so geführt, dass die historischen Schichten minimal tangiert werden. Mit einem entsprechendem Sicherheitsstreifen von 3m seitlich des eigentlichen Kanals und dem Bereich der an den Kanal grenzenden Gebäudegruppe C1 (welche ein UG erhält, s.u.) ergibt dies eine Gesamtfläche von ca. 3'000 m². Dieser Bereich sollte früh ausgegraben werden, so dass für die weitere Entwicklung keine Einschränkungen bestehen.

Der zweite Bereich liegt im zentralen Baufeld B5, vor dem Seebad Biel. Hier soll später eine grosse unterirdische, zweigeschossige Parkgarage für Anwohner und Besucher der Badi entstehen. Dieser Bereich muss auf ca. 3'500 m² ausgegraben werden. Es handelt sich jedoch um eine der letzten Entwicklungsphasen, entsprechend kann hier in der Zwischenzeit die Ausgrabung inszeniert und mit Open-Air-Ausstellungen und Veranstaltungen kombiniert werden. Ein Teil des Badi-Parkplatzes kann wegen den Grabungen nicht genutzt werden. Als Ersatz kann jedoch der Vorplatz der Badi temporär zum Parken dienen.

Abgesehen von den erwähnten zwei Grabungen sind die Bauten über den archäologischen Schichten angeordnet und so dimensioniert, dass keine Beeinträchtigung erfolgt und die Durchdringung der archäologischen Schichten durch Bohrpfähle unter 5% bleibt. Allenfalls grössere Lasten können mit Pfahlherstellungsverfahren, die eine Aufweitung des Pfahlfusses erlauben, fundiert werden. Diese Verfahren ermöglichen ausserdem eine weitere Optimierung der Durchdringungsfläche. Für den Abtrag der Horizontalkräfte werden die Pfähle entsprechend geneigt. Weitere Ausgrabungen sind damit nicht erforderlich.

Geschosse und Bauweise

1. Über den archäologisch wertvollen Schichten:

In diesen Bereichen sind 4 Geschosse, zum Teil mit Attikageschoss geplant. Es wird vorgeschlagen die Obergeschosse oder zumindest das Attikageschoss in Leichtbauweise z.B. im Holzbau auszuführen, so dass die Lasten und damit die totale Pfahlfläche reduziert werden kann. Die vorgegebene maximale Durchdringungsfläche durch die archäologisch wertvollen Schichten von 5% sollte damit problemlos eingehalten werden.

Unter den Gebäuden entlang des Parks (Baufelder B1-3), sind teilweise im Boden versenkte Parkgaragen geplant. Deren Höhe ist dahingehend festgelegt, dass zu den archäologischen Schichten ein Mindestabstand von 1.5m besteht. Durch einen erhöhten, aufgeschütteten Hof zwischen den Gebäuden können ausserdem die Horizontallasten gut in den Baugrund eingeleitet werden.

Unter den Gebäuden entlang des Kanals (C1-3) wird ein volles Untergeschoss ausgeführt, so dass die horizontale Lasten wiederum über den Kellerkasten in den Baugrund eingeleitet werden können. Bei der östlichen Gebäudegruppe wird die Fläche gleichzeitig mit dem Kanal ausgegraben.

2. Ohne archäologisch wertvollen Schichten:

In diesen Bereichen kann höher gebaut werden. Um eine Verschattung zu verhindern und Seesicht zu ermöglichen, wird dies jedoch nur im nördlichen Bereich entlang des Zihl-Kanals und entlang der urbanen Kante bei der Marina und beim Hotel genutzt. Auf der Schlossmatte wird aufgrund der Nähe zum Schloss darauf verzichtet. Parkgaragen werden nach Bedarf mit ein oder zwei Untergeschossen ausgeführt. Wegen

den Gebäudelasten bzw. der erforderlichen Fundation ist eine Ausführung der Obergeschosse in Leichtbauweise sinnvoll. Eine zwingende Vorgabe zur Leichtbauweise lässt sich wegen der uneingeschränkten Pfahlgründung aber nicht ableiten. Die Horizontallasten können über die Untergeschosse oder durch das Schrägstellen der Pfähle in den Untergrund abgetragen werden.

Hochwasserschutz

Alle Eingänge zu den Bauten werden oberhalb der Kote des 300-jährigen Hochwassers (431.30m) ausgeführt. Dies gilt auch für den Eingang zu tieferliegenden Parkgaragen. Falls ein höherer Wasserstand eintreten sollte, könnten diese geflutet oder wie sonstige Bauten temporär gesichert werden.

Im nordwestlichen Bereich sowie beim Hotel im Südosten gibt es einige Bereiche, die heute unterhalb der Kote des 300-jährigen Hochwassers liegen. Der Aushub des Kanals und der Gebäude wird hier für leichte Aufschüttungen verwendet.

Der neue Schlosskanal bildet das Zentrum der Entwicklung. Zur Parkseite hat er eine weiche Kante, welche überflutet werden kann. Der zentrale Fussweg entlang des Kanals wird leicht erhöht über dem 100-jährigen Hochwasser ausgeführt. Gegebenenfalls kann der zentrale Freiraum aber auch geflutet werden. Zusätzliche Schutzbauten für den Hochwasserschutz (Deiche, Schutzmauern) sind so nicht erforderlich.

Das Projekt ist dem Konzept der Triple-bottom Line verpflichtet und strebt einen Ausgleich von sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Zielvorstellungen an. Ziel ist es ein resilientes Stadtquartier am See zu erstellen, das von der Bevölkerung getragen wird, wirtschaftlich machbar ist und die ökologische Vernetzung intakt hält oder verstärkt. Die Transformation des Areals soll schrittweise über eine Reihe von Zwischenzuständen erfolgen, die jeweils in sich stabil, charaktervoll und politisch tragbar sind. Mit zunehmendem Ausbau nimmt die Nachhaltigkeit und Stabilität der Entwicklung zu.

Gesellschaftliche Zielsetzung

Das Areal ist keine klassische Brache, sondern schon heute ein öffentlicher Ort mit hoher, wenn auch informeller Attraktivität. Die Bevölkerung muss daher von Anfang an in die Entwicklungsdynamik einbezogen werden. Dies kann erreicht werden, indem das öffentliche Freiraumsystem früh erstellt wird und Orte hoher öffentlicher Attraktivität wie die Marina sich in der öffentlichen Wahrnehmung verankern können. Brachen werden mit temporären Nutzungen bespielt (Familiengärten, Baumschulen für spätere Entwicklungen, temporäres Studentenwohnen und -arbeiten), so dass das Areal nie leer ist. Durch grosse und kleine Anlässe wird das Gebiet urbar gemacht. Stadt ist Interaktion und soll von Anfang an möglich gemacht werden.

Um eine gute soziale Durchmischung zu erreichen ergänzen sich in Teilarealen hochwertige Punktbauten an den Rändern mit direkter Seesicht und grössere Gebäudevolumen mit Innenhöfen im Innern der Areale, die etwas kostengünstigere und spezifischere Wohnformen beherbergen können, z.B. Clusterwohnungen, Wohnen/Arbeiten oder Erdgeschoss mit Kleingewerbe. Trotz der Durchmischung haben Nutzer klar zugeordnete Aussenräume, immer mit einem Bezug zum Wasser, von öffentlich (Marina und Ufer), zu halb-öffentlich (Innenbereich der Teilareale), gemeinschaftlich (Höfe) und privat (Loggien). Bestehende Quartiersfunktionen (Lago Lodge und Brauerei, La Péniche) bleiben erhalten und werden mit öffentlichen Freiräumen ergänzt.

Diese abgestufte Organisation der Aussenräume wiederum ermöglicht eine hohe Öffentlichkeit der seeseitigen Aussenräume, die ganzjährig zugänglich sind und bespielt werden. Das Freibad funktioniert ohne Zaun, aber mit Vermietung von Stühlen. Das Erlenwäldchen wird mit einem umgehenden Pfad ergänzt. Das Ufer kann auch informell genutzt werden. Natur und Jahreszeiten werden erlebbar. Verschiedene Restaurants und Cafés mit unterschiedlichen Zielgruppen laden zum Verweilen ein und werden mit einem Grillplatz ergänzt. Das Freibad und der Eventbereich können flexibel für formelle und informelle Anlässe genutzt werden. In Zusammenarbeit verschiedener Interessengruppen kann eine Gebietsintendanz für den höchstmöglichen Mehrwert für alle Sorge tragen und den öffentlich – privaten Interessenausgleich ermöglichen.

Die Marina ist der Fokuspunkt der Entwicklung. Sie verbindet den Uferweg mit der Schlossstrasse, Land mit Wassernutzungen, Passanten mit Zielpublikum, Einheimische mit Touristen. Durch Spezialnutzungen werden auch Randstunden belebt. Nidau erhält so ein Stück Stadt am Wasser.

Ökologische Zielsetzung

Das Areal wurde bereits mehrfach überformt: die ursprüngliche Aue wurde zur Pfahlbauersiedlung, zum Städtchen am Wasser, zur niveau-regulierten Seenlandschaft, zur Industriefläche, zur Brache und nun zum Stadtquartier. Das Projekt versucht aus dieser vielfältigen Vergangenheit ein neues, in sich stimmiges, ökologisches Ganzes zu formen.

Grundidee ist die Einstülpung und Verlängerung des Seeufers bis zum Schloss als öffentlicher Korridor, Sichtachse und Grünvernetzung. Das existierende Hafenbecken wird mit einem neuen Kanal mit dem wiederhergestellten Schlossgraben und dem Schlosskanal verbunden. Das Areal wird so der Länge nach durchflossen, das Hafenbecken durchspült und Kreisläufe werden geschlossen. Die Kanalränder werden einseitig abgestuft und bepflanzt und wirken so als Grün- und Wasserkorridor. Die Parkzone wird mit seetypischen Laubbäumen bepflanzt, so dass sich zwischen Wasser und Städtchen ein auch im Sommer angenehmes Klima einstellt. Die Uferzone wird nur minimal verändert und soll in ihrem Charakter erhalten werden. Durch eine Verbuschung des Inneren des Wäldchens, kann die Artenvielfalt erhalten werden. Um den erhöhten Besucherfrequenzen gerecht zu werden, werden klar definierte Plätze geschaffen, an denen intensivere Nutzungen, wie Grillieren, möglich sind.

Unterirdische Bauwerke werden vermieden. Der halb-private Bereich zwischen Gebäuden wird angehoben und ohne Unterkellerung bepflanzt, so dass trotz der zum Teil halb-versenkten Parkiergaragen ein Bezug von EG zum Aussenraum möglich ist. Innenhöfe werden grosszügig bepflanzt und naturnah gestaltet. Die Versiegelung durch Strassen wird auf einem Minimum gehalten und Versickerung grossflächig ermöglicht.

Gebäude sind so proportioniert und orientiert, dass eine aktive und passive Nutzung von Sonnenenergie möglich ist, und sollen mit minimalem ökologischen Fussabdruck idealerweise aus natürlichen Materialien (Holz, Bambus, aber eventuell auch Lehm) erstellt werden.

Wirtschaftliche Zielsetzung

Durch die grundlegende Setzung mit der verlängerten Abwicklung des Seeufers und dem neuen Kanal, der See und Schloss verbindet, werden unterschiedliche Teilareale ausgebildet, die wiederum mit verschiedenen Gebäudetypen bespielt werden. So entstehen differenzierte räumliche und soziale Nischen, unterschiedliche Geschäftsmodelle und über alles eine hohe Resilienz und Adaptierfähigkeit - eine win-win Situation zwischen Ökonomie und Nachhaltigkeit.

Das Budget zur Erstellung von Infrastruktur wird nicht ausgeschöpft. Es bestehen Reserven, die das recht straff berechnete Geschäftsmodell etwas entlasten oder für Anlässe, Inkubations- und Transformationsprozesse eingesetzt werden können.

Das klar strukturierte Freiraumsystem und kleine in sich verständliche Einheiten mit jeweils eigenen Identifikationspunkten erzeugen eine soziale Verankerung, die trotz der hohen Diversität auch eine wirtschaftliche Stabilität erwirkt.

Das Areal wird zum resilienten Standortmosaik, das eine hohe Lebensqualität ermöglicht, indem es gesellschaftliche, ökologische und soziale Anliegen in Einklang bringt.

Umsetzung

Zertifizierung:

Der Projektvorschlag ist so ausgelegt, dass eine Zertifizierung nach dem neusten Standard der deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) möglich ist. Dazu müssen in der folgenden Testplanung Nutzungsstrukturen noch genauer abgestimmt werden.

Verkehr:

Die konkreten Massnahmen werden im Bericht Verkehr genauer beschrieben. Mobilität kann nachhaltig gestaltet werden, indem Fahrten vermieden, Mobilitätsketten ermöglicht und Verkehr gesteuert wird. Fahrten können vermieden werden, wenn tägliche Bedürfnisse lokal gedeckt werden können. Durch das Ausnutzen von Synergien z.B. mit Nachfrage aus dem Bereich der Fachhochschulen kann auch in frühen Etappen eine Quartiersversorgung ermöglicht werden. Mobilitätsketten werden ermöglicht, wenn verschiedene Verkehrsformen gut aufeinander abgestimmt sind und sich ergänzen. Z.B. wird die Langsamverkehrsachse zum Bahnhof Biel gut ausgebildet und werden genügend Veloplätze zur Verfügung gestellt. Verkehr kann gesteuert werden, wenn z.B. die Preisgestaltung der Parkierung Nachfrage-gesteuert erfolgt und so Nachfrage z.B. während der Badesaison auf den öffentlichen Verkehr umgelegt werden kann. Gewerbe kann mit spezifischen Lösungen, wie Parkplatz-Pools und -kontingenten gelöst werden. Ziel ist es, immer alle Verkehrsformen zu ermöglichen, aber platz- und emissionsintensiven Individualverkehr graduell und Nachfrage-gesteuert zu verteuern. Die Zahl der notwendigen Parkplätze soll auf ein Minimum beschränkt werden.

Archäologie, Tiefbau und Aushub:

Spundwände ermöglichen senkrechte Baugrubenwände, so dass Aushub auf ein Minimum reduziert wird. Der Aushub des Kanals und der Gebäude wird für leichte Aufschüttungen verwendet. Baufelder mit Archäologie werden eher spät bebaut, so dass archäologische Funde berücksichtigt und temporär inszeniert werden können.

Betrieb und Erfolgskontrolle:

Die organisatorischen Strukturen des Masterplanprozesses könnten weitergezogen und in eine Arealintendanz überführt werden. Diese hat den Interessenausgleich verschiedener Stakeholder zum Ziel. Das Areal als Leuchtturmprojekt könnte auch eine Ombudsfunktion Nachhaltigkeit beschäftigen, die die Umsetzung von Nachhaltigkeitsstrategien überprüft und Transparenz zur lokalen Bevölkerung schafft. Wo immer möglich sollten solche Strukturen als eine selbstverständliche, öffentlich-private Erweiterung normaler Gemeindefunktionen verstanden werden.

Instrumente:

Es wäre denkbar, gemessen am Zeitrahmen und der Wichtigkeit des Projekts, die Adaptierfähigkeit gesetzlicher Instrumente wie des Bebauungsplans zu hinterfragen. Vielleicht könnte, ermöglicht durch eine erhöhte Transparenz der Prozesse und eine partnerschaftliche Bearbeitung der Transformation, die Flexibilität des Bebauungsplans erhöht werden, so dass einfacher auf zukünftige Herausforderungen eingegangen werden kann.

Netz und Erreichbarkeit

Das Strassennetz ist einfach und zweckmässig und kommt mit einer minimalen Fläche aus. Die Doktor-Schneider-Strasse dient als Haupteerschliessung, die hauptsächlich dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr gewidmet ist, aber dem MiV auch Platz bietet. Sie wird ergänzt durch die Schlosstrasse, die an der Marina endet. Der Langsamverkehr hat generell eine höhere Wegdichte und erschliesst die zentralen Räume auf direktem und klar einsehbarem Weg.

Doktor-Schneider-Strasse:

Das Strassenprofil wird erweitert, so dass ein grosszügiger Raum für den Langsamverkehr mit durchgehenden Velo- und Fussgängerbereichen zur Verfügung steht. Abzweigende Strassen müssen den Gehweg kreuzen. Der Strassenraum wird mit einer durchgehenden Allee aufgewertet.

Schlosstrasse:

Die Schlosstrasse wird zum Boulevard mit Allee aufgewertet und soll als Fortsetzung der neugestalteten Salzhausstrasse verstanden werden, die bis zur Marina weitergeführt wird und dort einen attraktiven, urbanen Abschluss findet. Die Marina wiederum liegt als zentraler Ort an der Seepromenade, so dass sich dort alle wichtigen Wege kreuzen und Öffentlichkeit erzeugt werden kann. Das Hafenbecken hat nur noch eine funktionale Seite, an der alle Anlieferungen und Einwasserungen vorgenommen werden.

Langsamverkehr:

Das Areal hat für den Langsamverkehr eine hohe Durchlässigkeit. Die öffentliche Promenade dem See entlang wird mit mehreren öffentlichen und etwas geschützteren Wegen ergänzt, so dass sich vielfältige Wegbeziehungen ergeben. Je nach Weglage und -richtung mischen sich Anwohner und Spaziergänger auf unterschiedliche Weise.

Öffentlicher Verkehr

Es werden zwei neue Bushaltestellen entlang der Doktor-Schneider-Strasse vorgesehen, so dass eine optimale Erreichbarkeit gegeben ist. Die nördliche Haltestelle 'Schlossmatte' bedient das Quartier entlang des Zihl-Kanals, die südliche Haltestelle 'Barkenhafen' das südliche Quartier, die Marina, den Eventbereich sowie das Hotel. Die bestehende Haltestelle 'Schiffländte' ergänzt das Angebot und erschliesst das Seebad Biel.

Motorisierter Individualverkehr

Die öffentlichen Nutzungen, die Badi und die Marina, werden mit direkten Zufahrten erschlossen. An beiden Stellen steht eine Tiefgarage mit öffentlichen Plätzen zur Verfügung. Der Hafen wird neu nur von einer Seite bedient. So bleiben das Kopfende für öffentliche Nutzungen, die Kanal- oder Badiseite für Badende, Zuschauer oder Spaziergänger frei.

Die Wohnquartiere werden durch je eine Schleife erschlossen, so dass kein Durchgangsverkehr erzeugt wird. Das Strassenprofil ist auf einen Begegnungsverkehr auf teils einspuriger Strasse mit Ausweichmöglichkeiten ausgelegt; die Fahrgeschwindigkeit wird so automatisch auf Wohnstrassenniveau abgesenkt.

Parkieren

Um Quartiere mit hoher Aussenraumqualität zu schaffen, werden Tiefgaragen vorgesehen. Die Gebäude entlang der Parkfront erhalten eigene Garagen in halbversenkten Untergeschossen. Innerhalb der Teilquartiere werden zentrale Parkgaragen vorgesehen, die auch öffentlich zugänglich sind. Durch ihre Grösse wird eine insgesamt geringere Parkplatzzahl ermöglicht, da sich Synergien ergeben und Parkplätze zu unterschiedlichen Zeiten von verschiedenen Zielgruppen genutzt werden können. Gemäss dem Nachhaltigkeitskonzept könnte die Preisgestaltung dabei Nachfrage-gesteuert erfolgen.

Die Parkplätze für das Seebad Biel werden zunächst erhalten. Während der Ausgrabungen auf Baufeld B5 können sie dann in Richtung Badi verschoben werden. Unter dem Baufeld B5 entsteht später eine zentrale Quartiersgarage, die auch von den Besuchern der Badi genutzt wird. Im Sommer sollen 140 Parkplätze dafür reserviert werden; die weiteren 100 Parkplätze können über Synergieeffekte im Campus (insgesamt 100 P) und in der Parkgarage P1 (insgesamt 244 P unter Baufeld A1) zur Verfügung gestellt werden, da davon ausgegangen wird, dass diese im Sommer - insbesondere an den Wochenenden - nicht voll genutzt werden. Um Verkehr zu reduzieren, sollte ein Parkleitsystem eingerichtet werden. Dies kann über elektronische Anzeigen, oder in Zukunft auch über eine Smartphone App geschehen.

Um die benötigte Reduktion der Parkplätze zu ermöglichen, soll ein Car-sharing-System in den zentralen Garagen vorgesehen werden. Im Winter - wenn die Badi nicht in Betrieb ist - kann dieses zusätzliche Fahrzeuge für die Bewohner bereitstellen, da dann das Car-sharing voraussichtlich häufiger genutzt wird. Die zentralen Parkgaragen P2 und P4 werden gleich behandelt und stellen Parkplätze für den Barkenhafen bzw. die Badi Nidau zur Verfügung. Wichtig ist, dass über einen intelligenten und vernetzten Betrieb Synergien arealweit maximal ausgenützt werden können.

Es wird angestrebt, für die Wohnnutzung die Parkierflächen zu reduzieren und autoarmes Wohnen zu fördern. Bei der Berechnung der Parkplätze wurde hierbei einer Reduzierung des Bedarfs um 50% angenommen. Dies wird durch die sehr gute ÖV-Erschliessung und die Langsamverkehrsanbindung ermöglicht, und durch Mobilitätskonzepte (z.B. „Velospot“, Ortsteilbus, Anruf-Sammeltaxis, Mitfahrssysteme wie Taxito) und die Wohnkultur auf dem Areal zusätzlich gefördert.

Um auch eine Rückfallebene zur Verfügung zu stellen, die bei dringendem Bedarf mehr Parkieren zu ermöglicht, können während der Transformation ebenerdig Arealteile zur Parkierung designiert werden. Für die Gebäude entlang des Parks könnte die Parkplatzzahl in der gleichen Gebäudegeometrie problemlos auf 75% des Maximalbedarfs erhöht werden. Auch könnten, mit entsprechenden Mehrkosten, die zentralen Parkiergaragen um ein weiteres Geschoss ergänzt werden.