Der See wird zugänglich

Biel und Nidau sind zu einer städtischen Agglomeration zusammen gewachsen. Beide haben Seeanstoss mit qualitätsvollen öffentlichen Räumen unterschiedlichsten Charakters und unterschiedlicher Nutzung. Im Bereich Strandboden Nidau fehlte bisher noch ein Stück Stadt, welches Biel und Nidau auch in Seenähe miteinander verknüpft. Leitgedanke für das neue Stadtquartier ist, die Durchgängigkeit in beide Richtungen herzustellen – entlang dem Seeufer und von der Stadt zum See. So wird das Seeufer für alle aus allen Richtungen zugänglich.

Die Dr. Schneider-Strasse als direkte Verlängerung der vom Bahnhof Biel herkommenden Marcelin-Chipot-Strasse bildet das städtische Rückgrat des neuen Quartiers. Von dieser führen mehrere – sich räumlich zum See öffnende – Wege kammartig direkt an den Seeuferweg. Dabei werden die bestehenden Verbindungen vom Schlosspark – Uferweg und Schlossstrasse – zu den öffentlichen Nutzungen am See gestärkt.

Vielfalt in der Landschaft

Sorgfältig artikulierte Aussenräume tragen wesentlich zu einer hohen Lebensqualität für das Gebiet «AGGLOlac» bei. Das Wesen des Ortes ist seit jeher geprägt durch Wasser und einer Abfolge von Landstrichen, die zum See Bezug haben. Deshalb werden Baustruktur und Aussenräume auf den See gerichtet sequenziert. Diese «Raumbänder» gewährleisten die Einbindung der neuen Stadt Biel-Nidau ins Stadtgefüge für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Als präzise ausformulierte Abfolge von unterschiedlichen zu gestaltenden Aussenräumen entsteht eine Vielfalt für Erholungs-, Sozial-, Begegnungs- und Kulturräumen im Kontext der Bieler Seebucht.

Den identitätsstiftenden Raum für die Agglomeration am Bielersee schaffen u.a. drei typische Abschnitte zwischen den Strandbäder Nidau und Biel. Eintritt in diesen Stadt-Raum markieren die mit Gehölzen begleiteten Kanäle Nidau-Büren und Aare-Zhil.

Im Abschnitt «Wohnen und Arbeiten» bindet die Docteur Schneider Strasse das Quartier in die Stadt ein und die Baumgruppen der Plätze verweisen über die Wohnstrassen zum See.

Der Abschnitt «Hafen» bietet im Wesentlichen einen zweiteiligen, multifunktionalen Platz. Baumraum und Freiraum mit gut gestaltetem Platzbelag sind komplementär nutzbar und programmierbar, z. Bsp. als Parkplatz, Markt- oder Zirkusplatz.

Im Abschnitt «Freizeitpark» schafft das Seehölzli mit Vogelinsel einen potentiell natürlichen Bruchwald mit Flutrasengesellschaften im See. Diese verbessern die Uferstruktur für Flora und Fauna und kann den Mangel an solchen für die Natur wertvollen Räume verbessern. Als eingeschobenes Landschaftselement gleicht das Seehölzli den Eingriff für den Bootshafen aus und erhöht die Diversität der Natur und die Erlebnisvielfalt für den Menschen. Die Seematte ist als frei zugängliche Stadtwiese mit standortgerechten grossen Landschaftsgehölzen der Volkspark für die Agglomeration Biel.

Nutzungen bringen Leben

Die Dr. Schneider-Strasse wird als städtische Achse gesehen, die über den Bahnhof hinaus bis zum Zentralplatz und weiter bis zur Altstadt von Biel gelesen werden kann. In diesem Sinne wird entlang der Dr. Schneider-Strasse eine dichte, innerstädtische Bebauung vorgeschlagen, deren Anfangs- und Endpunkt mit zwei Hochhäusern markiert wird, die im Spannungsfeld zu den bestehenden Hochpunkten stehen.

Der Schlosspark erhält durch das Baufeld südlich der Dr. Schneider-Strasse einen präzisen räumlichen Abschluss, welche diesen zu einem innerstädtischen Park werden lässt und gute Wohnadressen generiert.

Entlang des Sees wird die bestehende Zonierung in Uferabschnitte unterschiedlichen Charakters und Nutzungen prägend für den Bereich zwischen Dr. Schneider-Strasse und Seeufer. Jeder dieser Sektoren hat seine eigene Nutzungsmischung und Stimmung. Es entstehen zwei Quartierschwerpunkte: eine Wohnzone auf dem Strandboden und eine gemischte Arbeits-, Bildungs- und Freizeitzone um den Barkenhafen.

Der Bootshafen wird im Zusammenhang mit der ökologischen Aufwertung des Seehölzliufers erweitert und das Strandbad Biel wird mittels einer Plattform entlang der Mole vergrössert, die am Ende zu einer vielfältig bespielbaren Aussenbühne im See wird.

Wasserbau

Hafen: Der neue Hafen wird durch je eine senkrecht zum Ufer und eine parallel zur Uferlinie verlaufende Mole begrenzt, so dass der neue Hafen gut von den Welleneinwirkungen geschützt wird. Im Hafeninneren sind Schwimmstege für die Anbindestellen vorgesehen, welche für die üblichen Bootsgrössen ausgelegt sind.

Schüttung: Die Aufschüttung südlich an der neuen Hafenmole erfolgt mit geeignetem Material, so dass eine stabile Schüttung entsteht und die Erosionsprozesse möglichst gering ausfallen.

Plattform: Der in den See hinausragende Arm des Strandbades Biel wird mit einer Plattform und einem Schwimmsteg mit Bootsplätzen für Gastanleger ergänzt. Für die Ausbildung der Plattform eignet sich eine gepfählte Konstruktion.

Hochbauten: In Ufernähe sollen niedrigere Gebäude (3-5 Geschosse, max. 1 UG) entstehen, weiter vom Ufer entfernt werden höhere Bauten mit (5-6 Geschosse, max. 2 UG) entlang der Dr.-Schneider-Strasse sowie zwei Hochhäuser (14-16 Geschosse) erstellt. Es ist davon auszugehen, dass die Gebäude gepfählt ausgeführt werden.

Hochwasserschutz: Der vorgesehene Hochwasserschutz beschränkt sich auf den konstruktiven Objektschutz. Sämtliche Gebäudeöffnungen sollen über dem Stand von HW300 zu liegen kommen. Bei extremem Hochwasser werden Teile der Aussenbereiche überflutet. Im Rahmen eines Material-managements kann der geeignete und saubere Teil des Aushubs wieder verwendet und für eine partielle Niveau-Anhebung eingesetzt werden.

Regenwassermanagement: Die Dachflächen und Aussenbereiche die sind als Retentionsflächen konzipiert. Bei den Quartierstrassen handelt es sich um wenig frequentierte Strassen. Deshalb kann das Strassenabwasser im Bereich der neuen Überbauung ebenfalls als gering belastet beurteilt werden und direkt in einen Vorfluter oder in die Regenentwässerung eingeleitet werden kann.

Nachhaltigkeit wird zum Label

Die Projektgesellschaft AGGLOlac beabsichtigt, das neue Quartier nach DGNB zu zertifizieren. Der Primärenergiebedarf und die Treibhausgasemissionen bilden Schlüsselgrössen für die ökologische Nachhaltigkeit. Als Richtwerte orientieren wir uns an den Zielwerten der 2000-Watt-Gesellschaft. 2000-Watt Areale halten Zielwerte für Treibhausgasemissionen und Primärenergie die Bereich graue Energie, Betriebsenergie und arealinduzierte Mobilität ein. Dieses Zertifizierungssystem korrespondiert ebenfalls gut mit den entsprechenden Zielen in DGNB Neubau Stadtquartiere.

Graue Energie: Die Bauten werden nach dem Konzept der Systemtrennung und in Mischbauweise erstellt: Tragwerk und primäre, trennende Bauteile werden in Massivbauweise erstellt, Aussenhülle und Innenwände in nichttragender Elementbauweise mit hohem Holzanteil. Damit können die Gebäude mit weniger grauer Energie erstellt werden und sind langfristig einfacher und energieeffizienter an neue Bedürfnisse anpassbar.

Betiebsenergie: Der durchschnittliche Heizwärmebedarf soll die gesetzlichen Anforderungen gemäss MuKEn um etwa 20% unterschreiten. Für die Wärmeerzeugung wird der Aufbau eines Anergienetzes (kalte Fernwärme) vorgeschlagen. Die Hauptwärmequelle bildet dabei See- oder Flusswasser. Mit thermische Kollektoren und Photovoltaikanlagen auf Flachdächern, welche nicht als Dachterrassen genutzt werden, und Windenergieanlagen auf den beiden Hochhäusern kann fast die Hälfte der benötigten Energie auf dem Areal produziert werden.

Mobilitätsenergie: Die Energie, welche für die Mobilität der Benutzer benötigt wird, nimmt einen bedeutenden Teil der energetischen Gesamtbilanz ein. Um den Zielwert der 2000-Watt-Areale zu erreichen, muss insbesondere die Anzahl der Autoparkplätze reduziert werden.

Urbane Mobilität ist räumliche Qualität

Das Erschliessungskonzept unterstützt die städtebauliche Absichten der Durchgängigkeit und orientiert sich an den Grundsätzen einer urbanen Mobilität. Diese basiert auf einer feinmaschigen Vernetzung des Langsamverkehrs, der Stärkung des öffentlichen Verkehrs und einer effizienten Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr ohne Durchgangsverkehr. Die Verkehrsräume werden dabei als gestaltete Aussenräume verstanden, in welchen man sich bewegend aufhält.

Das Fuss- und Radwegnetz ist feinmaschig, führt durch attraktive Räume und ist mit den angrenzenden Quartieren gut vernetzt. Die regionale Veloroute 50/64 kann dem See entlang geführt werden. Die Veloabstellplätze befinden sich jeweils in unmittelbarer Nähe beim Ziel. Bei den beiden Strandbäder wird vorgeschlagen, je einen Velospot-Standort vorzusehen.

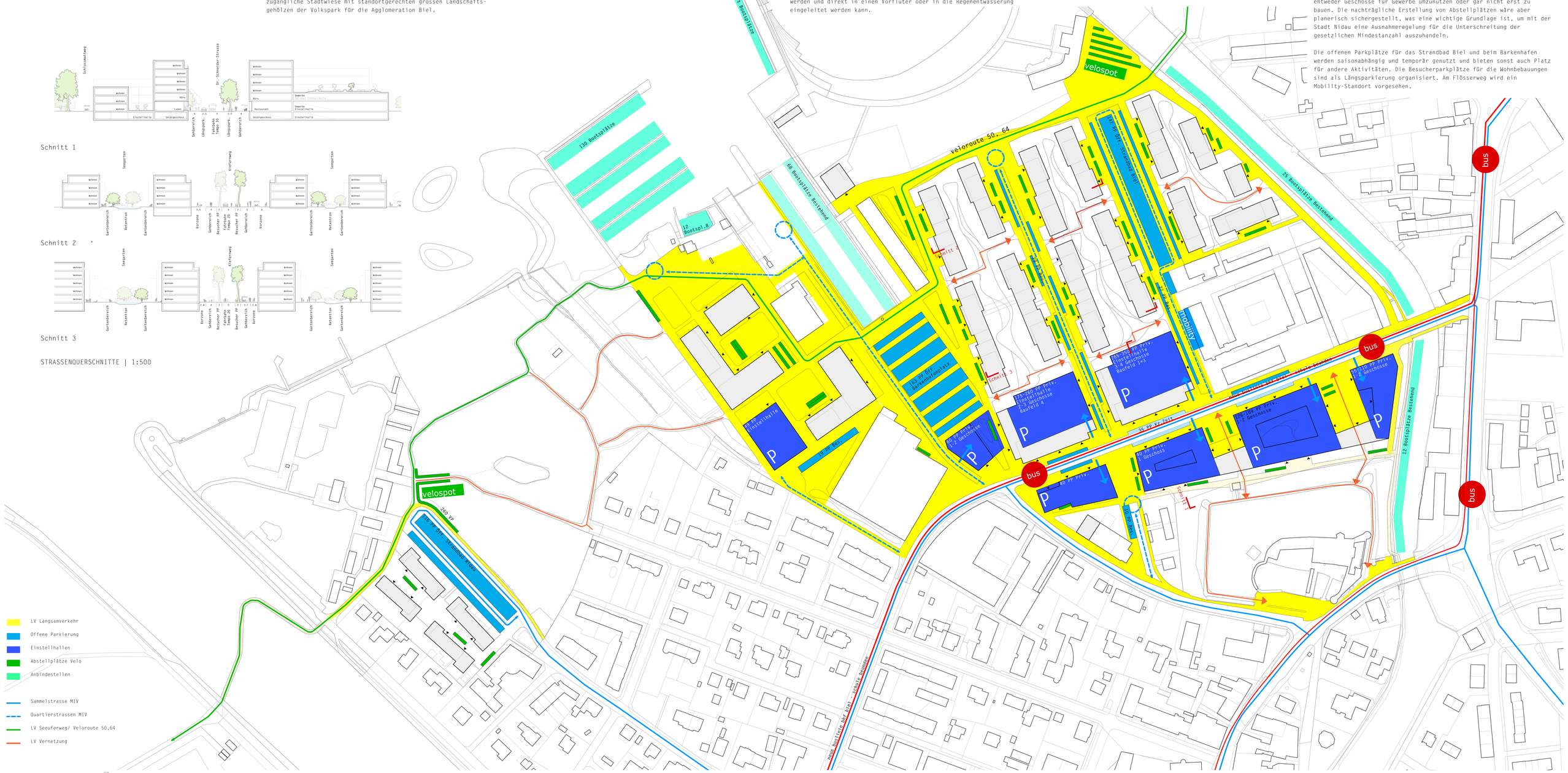
Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr wird durch die vorgesehene Buslinie auf der Dr. Schneider-Strasse gewährleistet. Die Haltestellen sind in unmittelbarer Nähe zu den Nutzungsschwerpunkten angeordnet und decken so das ganze Gebiet ab.

Der motorisierte Individualverkehr wird ab der Sammelstrasse Dr. Schneider-Strasse auf kürzestem Weg zu den Parkierungseinrichtungen geführt. Die Erschliessung für Besucher und Zubringer erfolgt über als Begegnungszonen gestaltete Stichstrassen Richtung See. So wird der Durchgangsverkehr auf die Dr. Schneider-Strasse und die Schlossstrasse beschränkt.

Die gedeckten Abstellplätze für Bewohner und Arbeitsplätze werden zentral jeweils am Kopf jedes Baufelds in ein- bis dreigeschossigen Parkhäusern zusammengefasst. Gemäss Regelungen in anderen Städten und Erfahrungen mit autoarmen Wohnsiedlungen sollte die Anzahl der Abstellplätze stark reduziert werden können. Dann wäre es möglich, entweder Geschosse für Gewerbe umzunutzen oder gar nicht erst zu bauen. Die nachträgliche Erstellung von Abstellplätzen wäre aber planerisch sichergestellt, was eine wichtige Grundlage ist, um mit der Stadt Nidau eine Ausnahmeregelung für die Unterschreitung der gesetzlichen Mindestanzahl auszuhandeln.

Die offenen Parkplätze für das Strandbad Biel und beim Barkenhafen werden saisonabhängig und temporär genutzt und bieten sonst auch Platz für andere Aktivitäten. Die Besucherparkplätze für die Wohnbebauungen sind als Längsparkierung organisiert. Am Flösserweg wird ein Mobility-Standort vorgesehen.

STRASSENQUERSCHNITTE | 1:500



VERKEHRSPLAN | 1:1000