

Mobilität in Zeiten der Dichte

Abgestimmte Stadtentwicklung an Beispiel der Agglomeration Biel

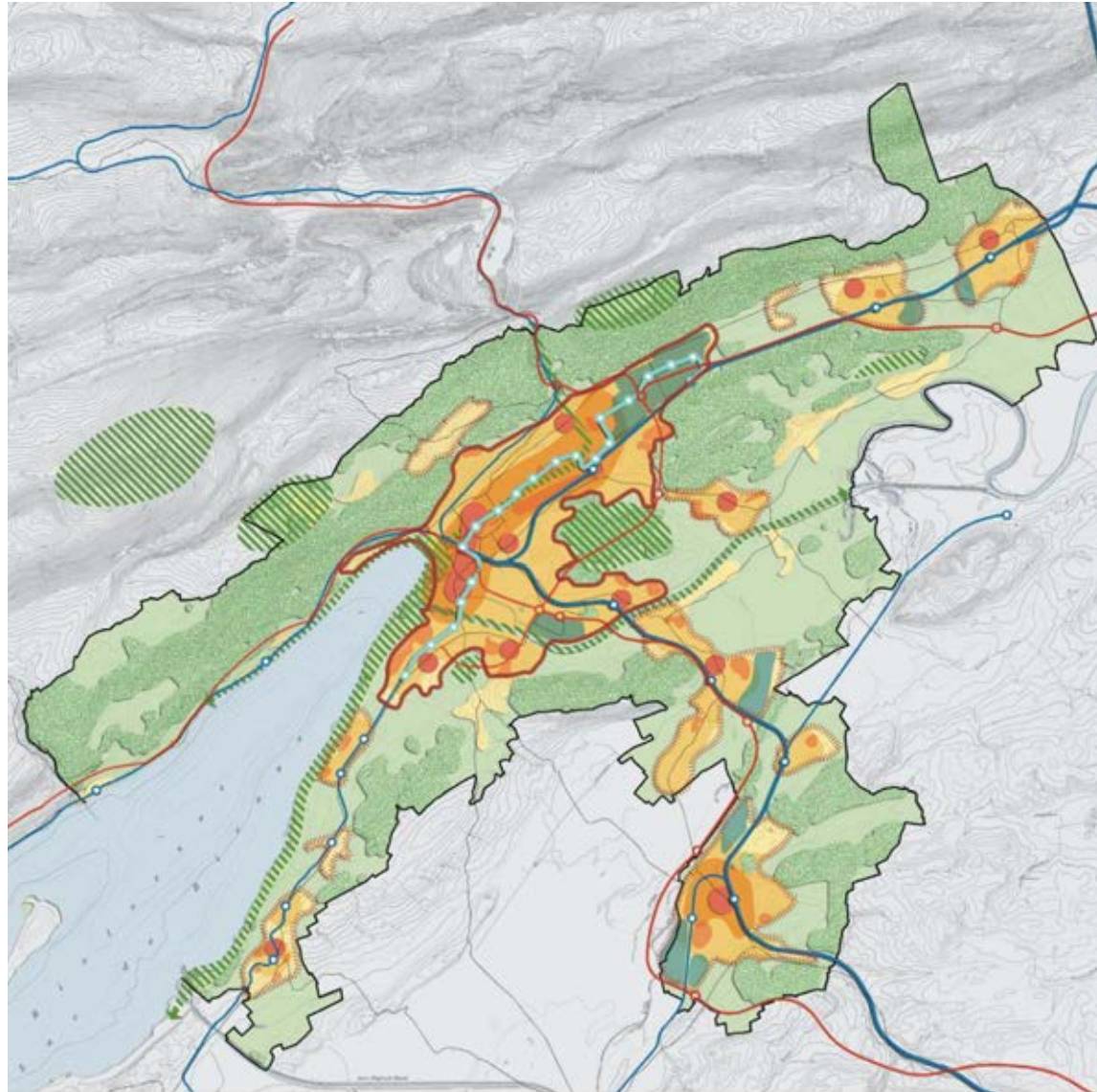


SVI Region Bern, 5. Juni 2018

VERDICHTUNGSGEBIETE IM AGGLOMERATIONSKERN



Agglomeration Biel/Bienne - Lyss



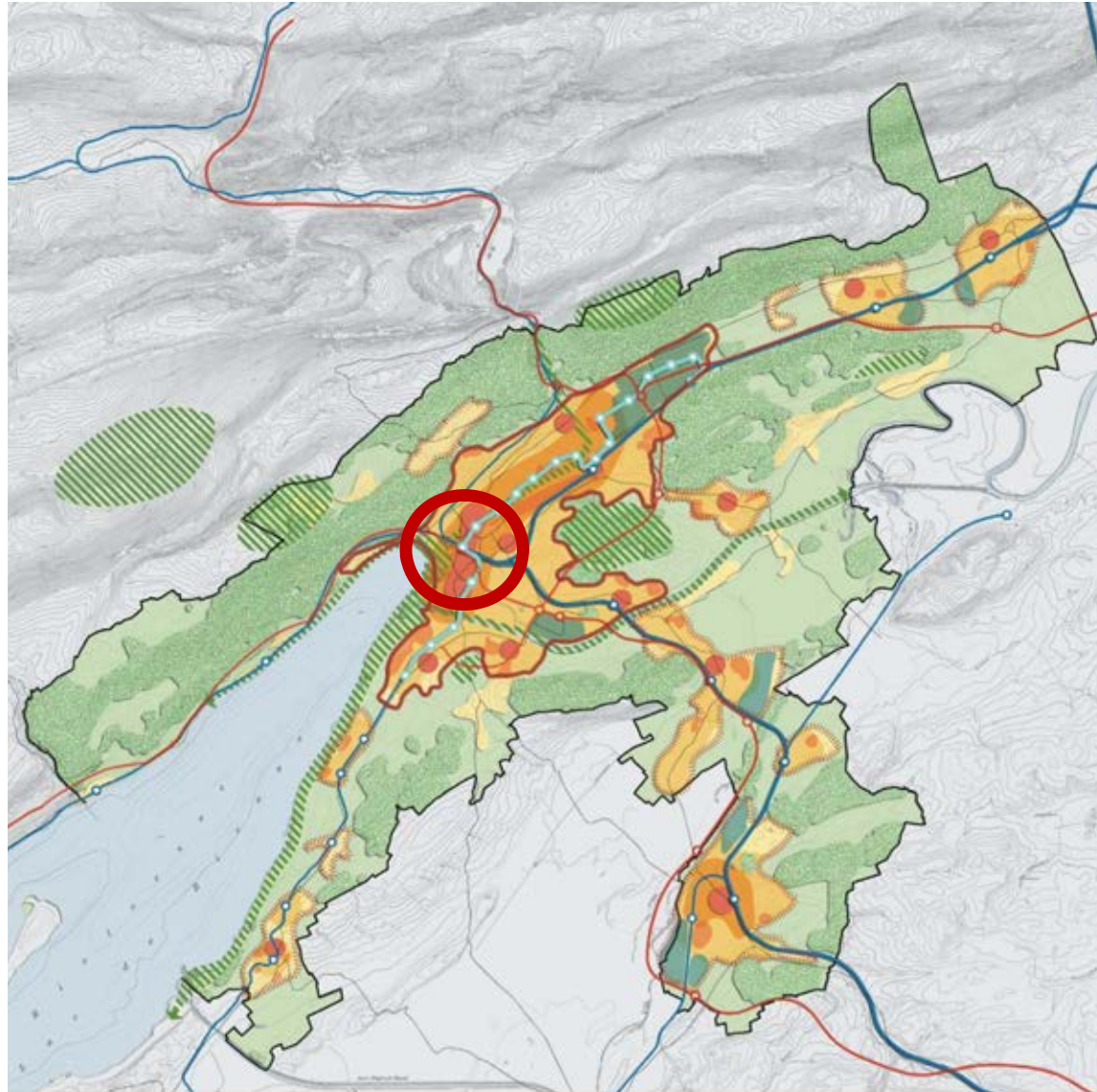
Zukunftsbild (2015)

-  *Hauptsächliche Entwicklungs- und Verdichtungsgebiete*
-  *Erneuerung und Verdichtung der Siedlungsstruktur*
-  *Siedlungsgebiete*
-  *Entwicklungsgebiete Arbeiten*
-  *Entwicklungsgebiete Wohnen und Mischnutzung*
-  *Versorgungszentren*
-  *Landschafts- und Naturräume, Wald*
-  *Erholungsgebiete von regionaler Bedeutung*
-  *Eisenbahnnetz, Haltestellen*
-  *Regiotram (Option)*
-  *Autobahn, Autobahnanschlüsse, Zubringer rechtes Seeufer*

Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan

-  *urbane Kerngebiete der Agglomerationen*
-  *Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen inkl. Zentren 4. Stufe*
-  *übrige Zentrumsnahe ländliche Gebiete*

Agglomeration Biel/Bienne - Lyss



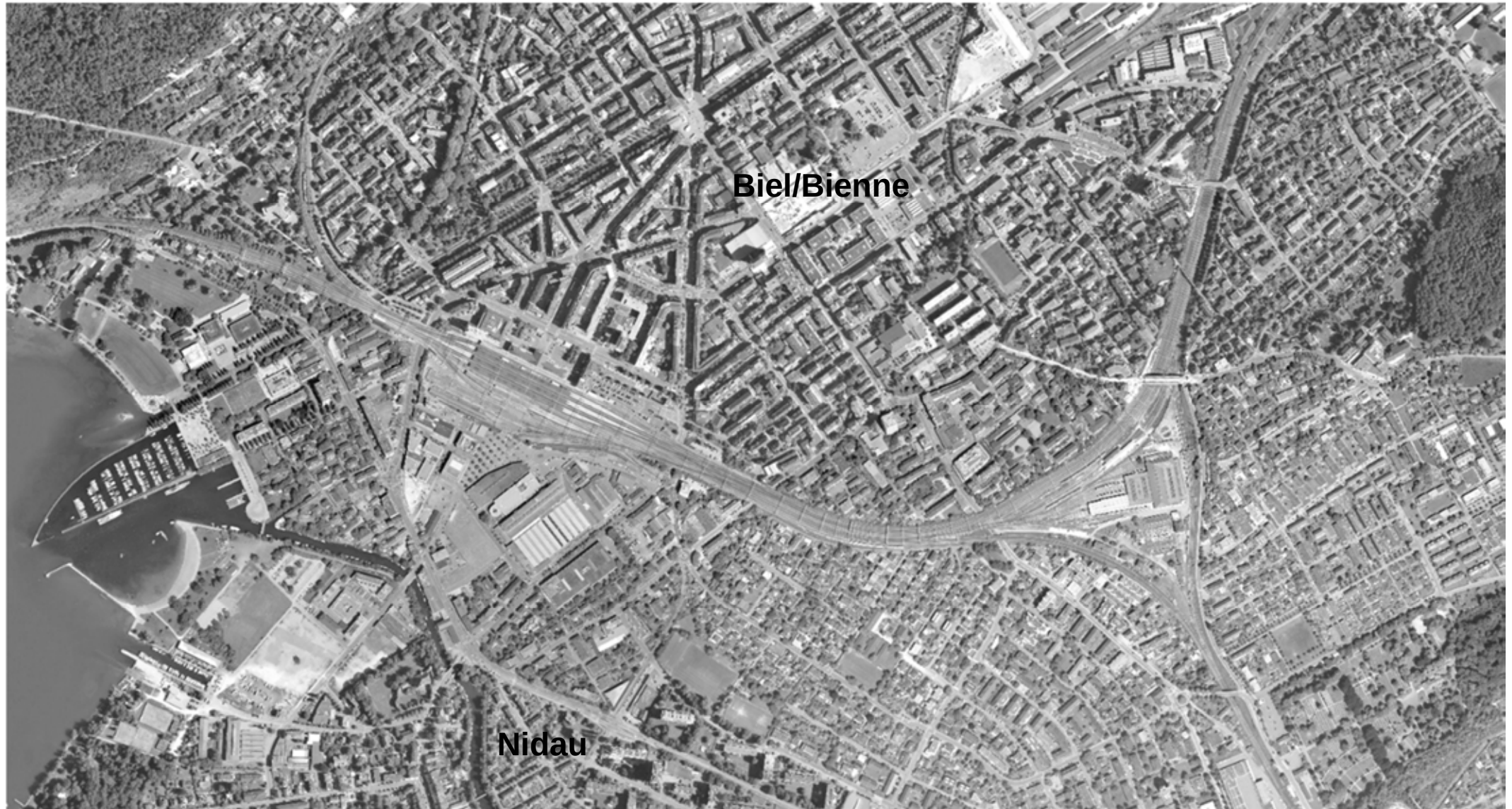
Zukunftsbild (2015)

-  *Hauptsächliche Entwicklungs- und Verdichtungsgebiete*
-  *Erneuerung und Verdichtung der Siedlungsstruktur*
-  *Siedlungsgebiete*
-  *Entwicklungsgebiete Arbeiten*
-  *Entwicklungsgebiete Wohnen und Mischnutzung*
-  *Versorgungszentren*
-  *Landschafts- und Naturräume, Wald*
-  *Erholungsgebiete von regionaler Bedeutung*
-  *Eisenbahnnetz, Haltestellen*
-  *Regiotram (Option)*
-  *Autobahn, Autobahnanschlüsse, Zubringer rechtes Seeufer*

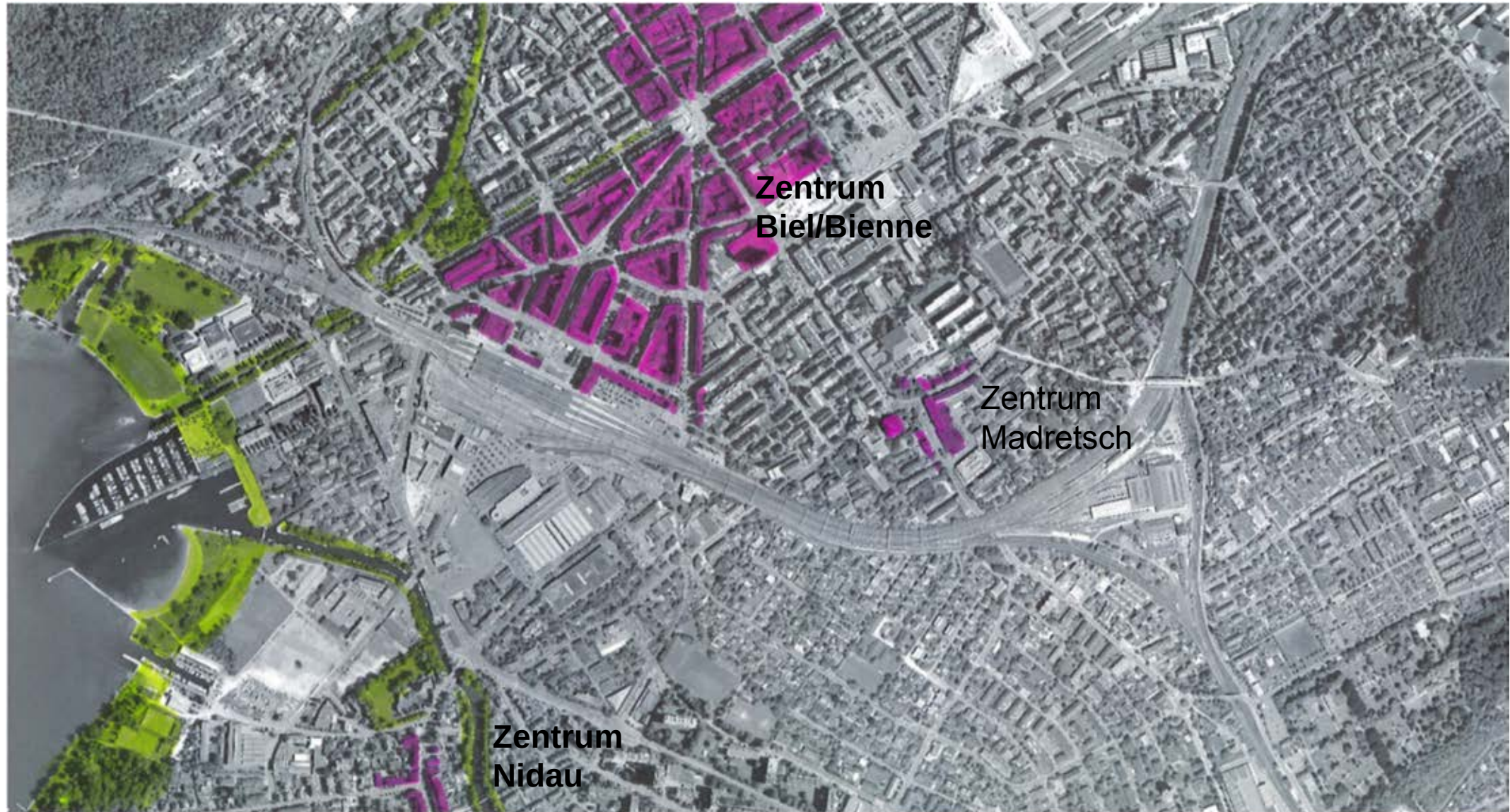
Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan

-  *urbane Kerngebiete der Agglomerationen*
-  *Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen inkl. Zentren 4. Stufe*
-  *übrige Zentrumsnahe ländliche Gebiete*

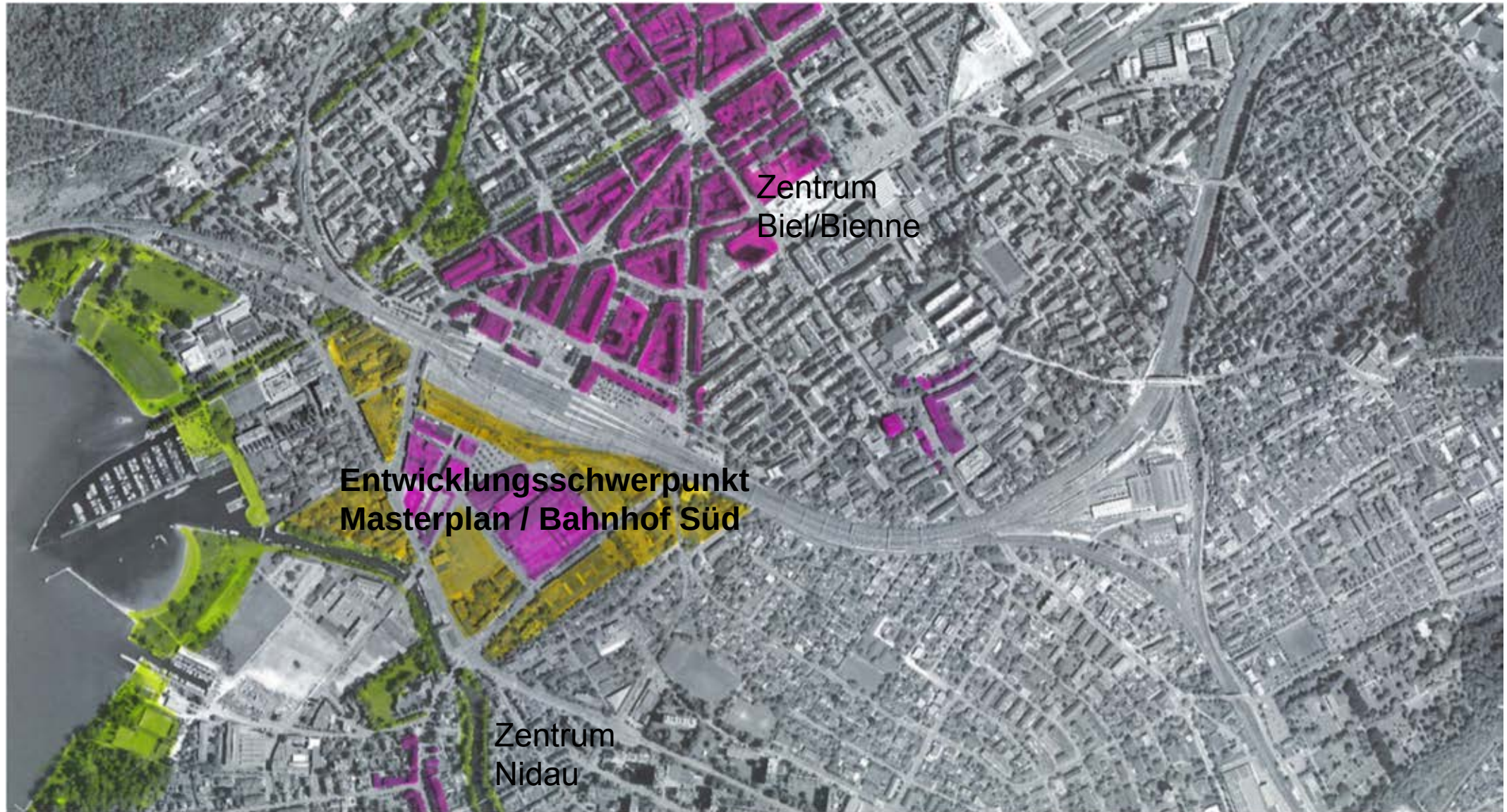
Agglomerationskern



Agglomerationskern



Entwicklungsschwerpunkte im Agglomerationskern

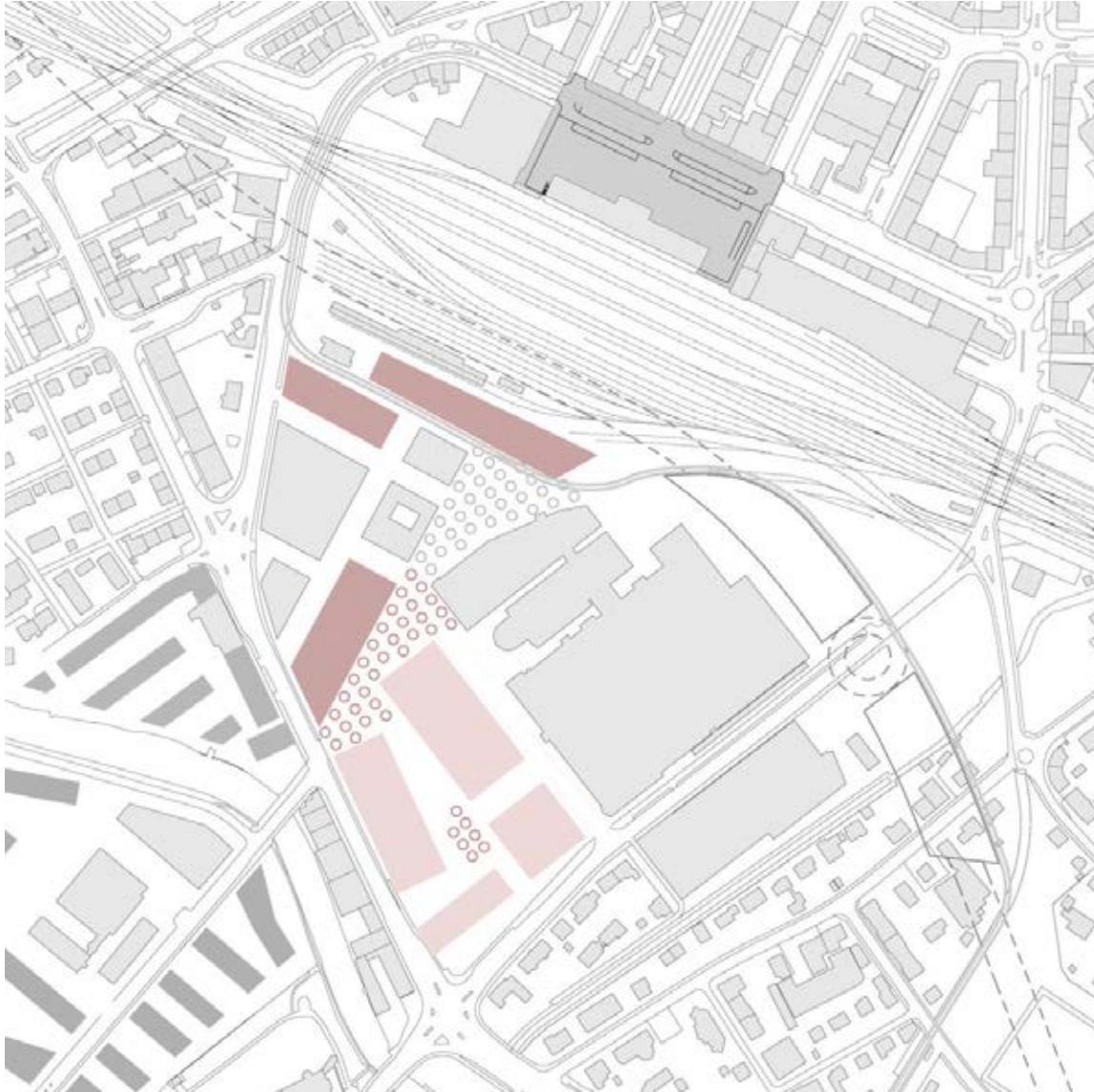


Entwicklungsschwerpunkte im Agglomerationskern



Aktuelle Planungsvorhaben Biel

Kerngebiet Masterplan



Öffentlicher Raum

"Autofreies" Areal

Aufwertung M.-Chipot-Strasse

Campus Biel/Bienne

Grundordnung vom Februar 2014

Wettbewerb bis Ende Juni 2015

Realisierung 2018 – 2021

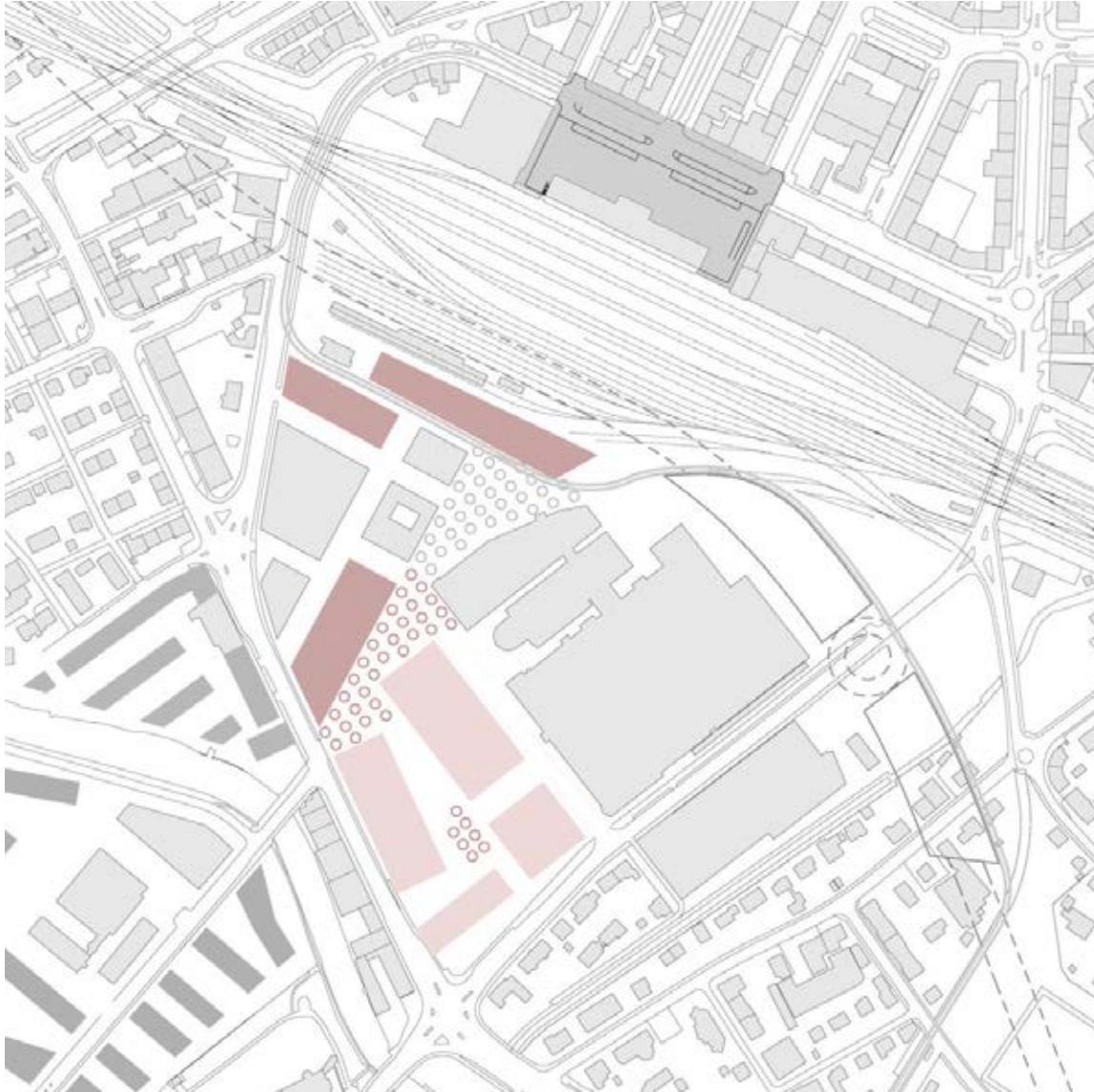
Innocampus

TU-Wettbewerb bis Ende 2016

Realisierung ca. 2020

Aktuelle Planungsvorhaben Biel

Kerngebiet Masterplan



TCS Dienstleistungszentrum

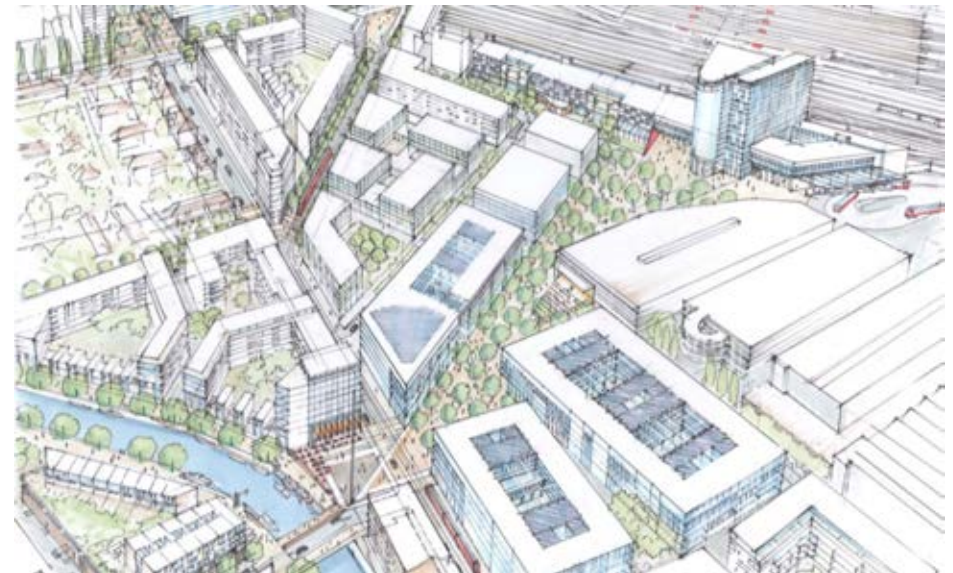
Studienauftrag bis April 2015

Realisierung 2016 - 2017

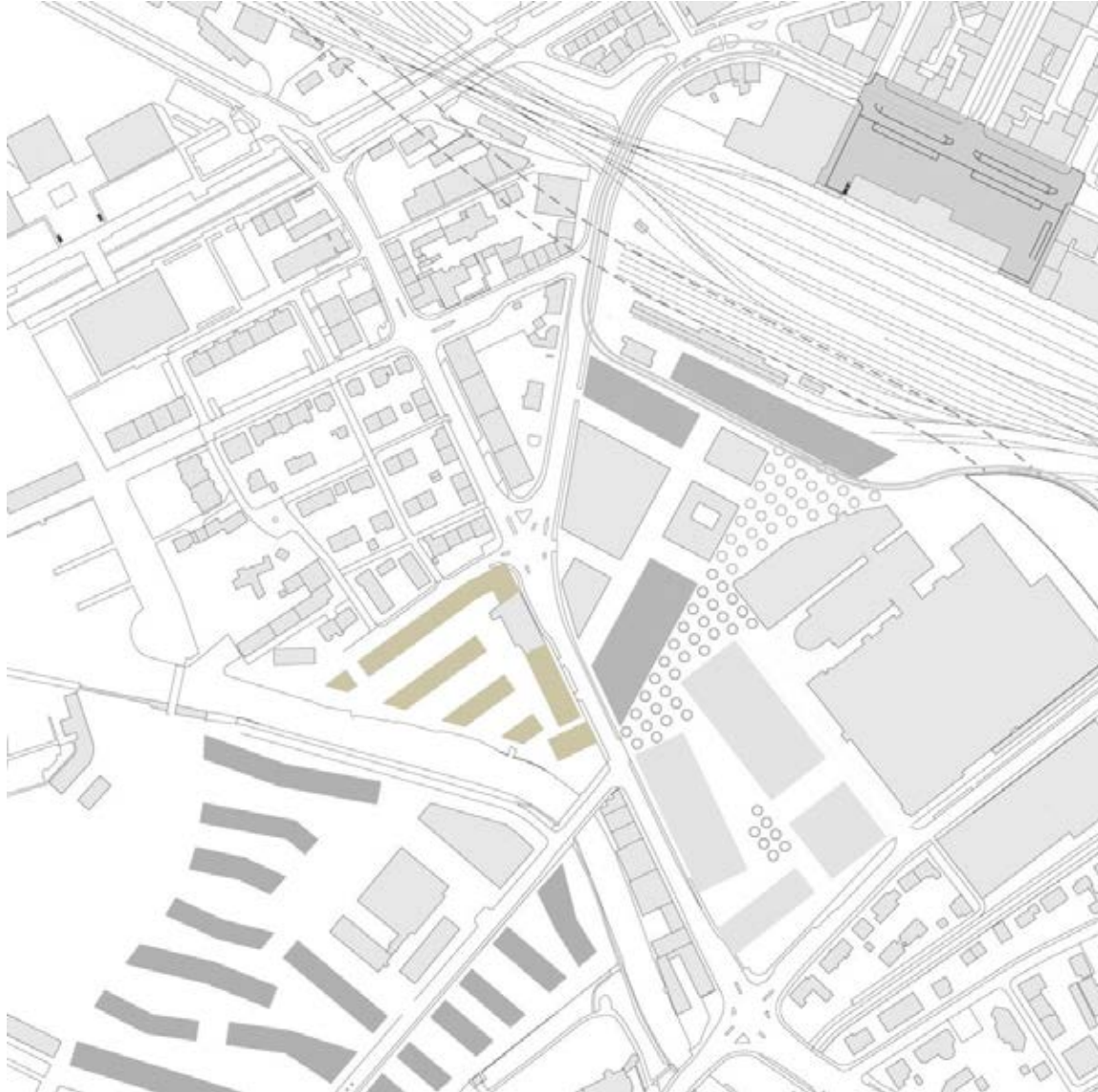
Baufeld "Bahndamm"

Aufwertung Bahnhoffront Süd

Koordination mit A5 Westast



Aktuelle Planungsvorhaben Biel *Isabellenweg*

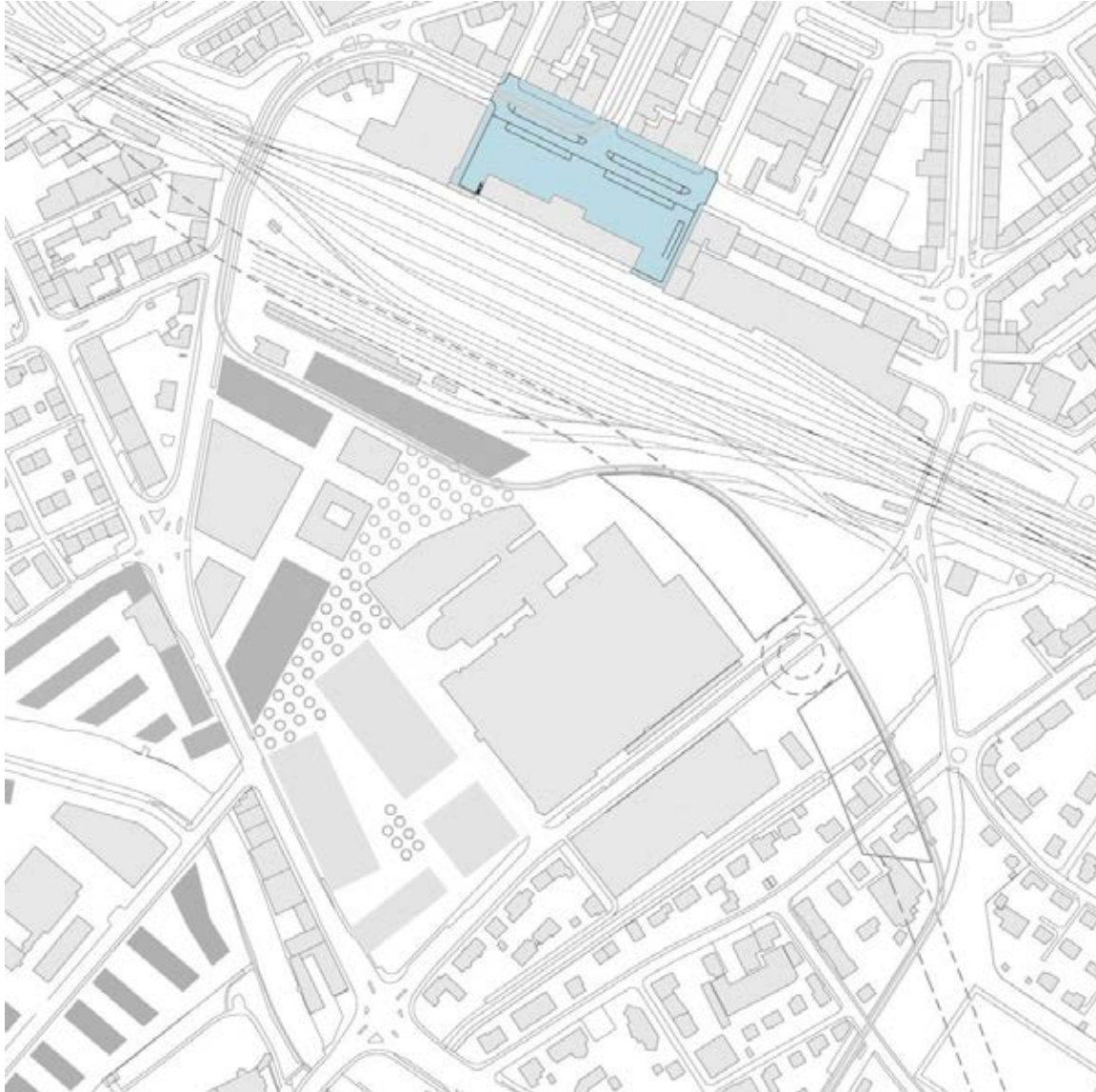


Verdichtung und Aufwertung
Wohnquartier mit Hotel an der Zihl
Realisierung eines öff. Platzes
Termine unabhängig der A5



Aktuelle Planungsvorhaben Biel

Bahnhofplatz

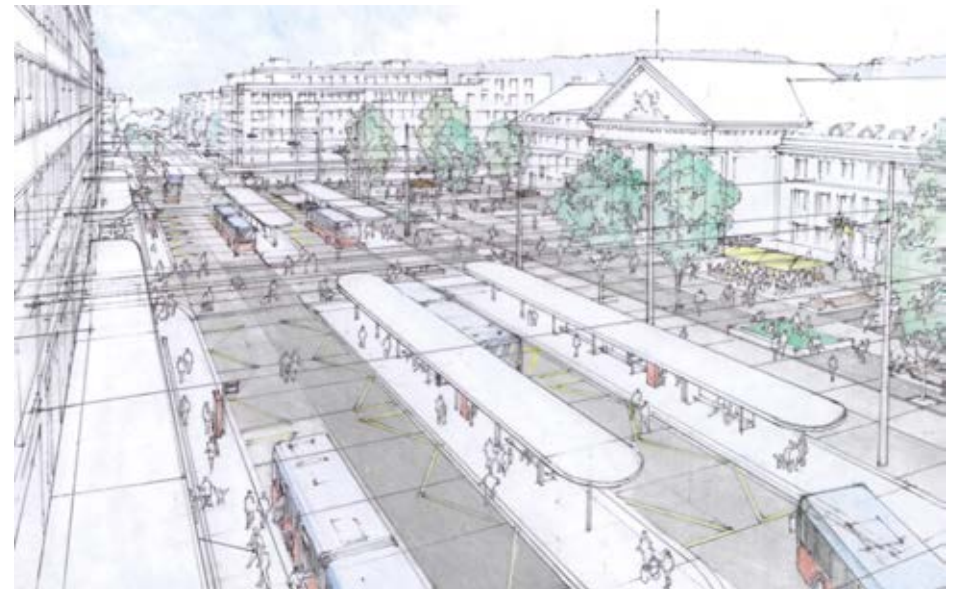


Neugestaltung

Projektwettbewerb: 2004

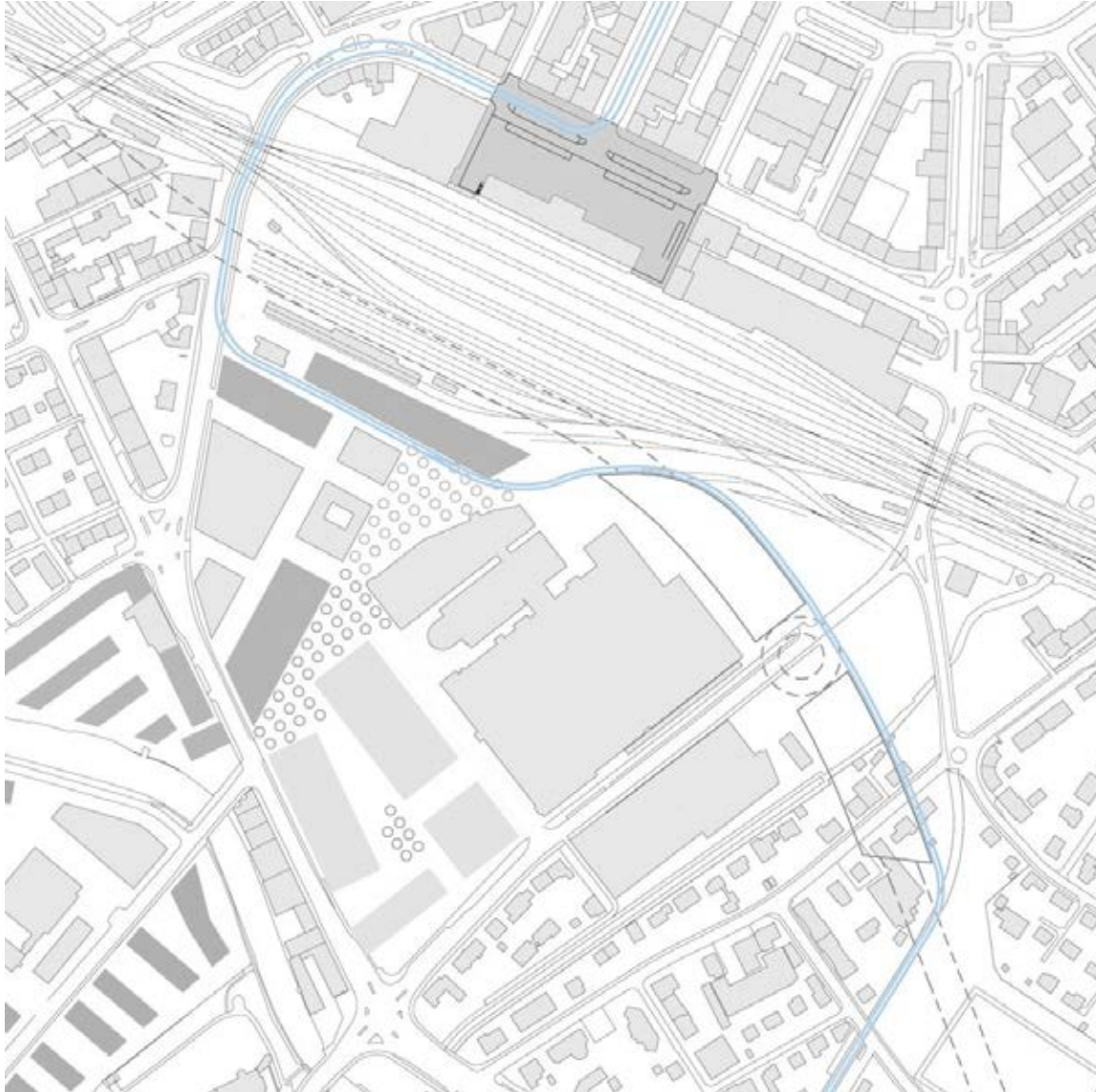
Überarbeitung 2012 - 2014

Volksabstimmung: 5. März 2015



Aktuelle Planungsvorhaben Biel-Nidau

Regiotram



Projekt des Agglo'programmes

Im AP 2. Generation als B-Massnahme

Mögliche A-Massnahme für die 3.

Generation des AP

Mögliche Realisierung ab 2020



Aktuelle Planungsvorhaben Nidau-Biel

AGGLOlac

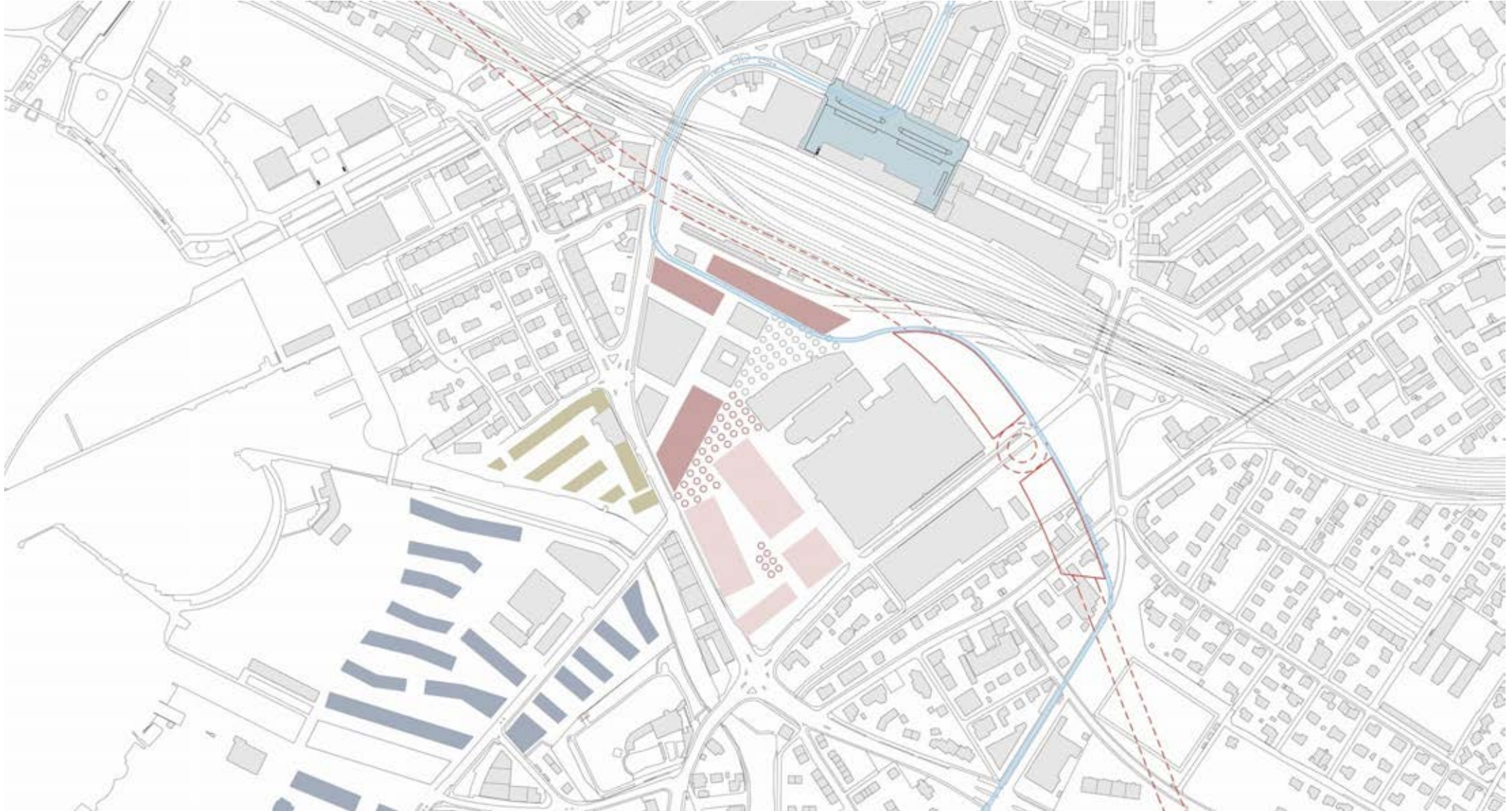


Quartier und öff. Freiräume am See
Wettbewerb und Testplanung bis 2015
Volksabstimmungen 2016/17
Projektierung 2017 - 2020
Realisierung ab 2020
Nutzung, Betrieb ab 2025



Aktuelle Planungsvorhaben Biel

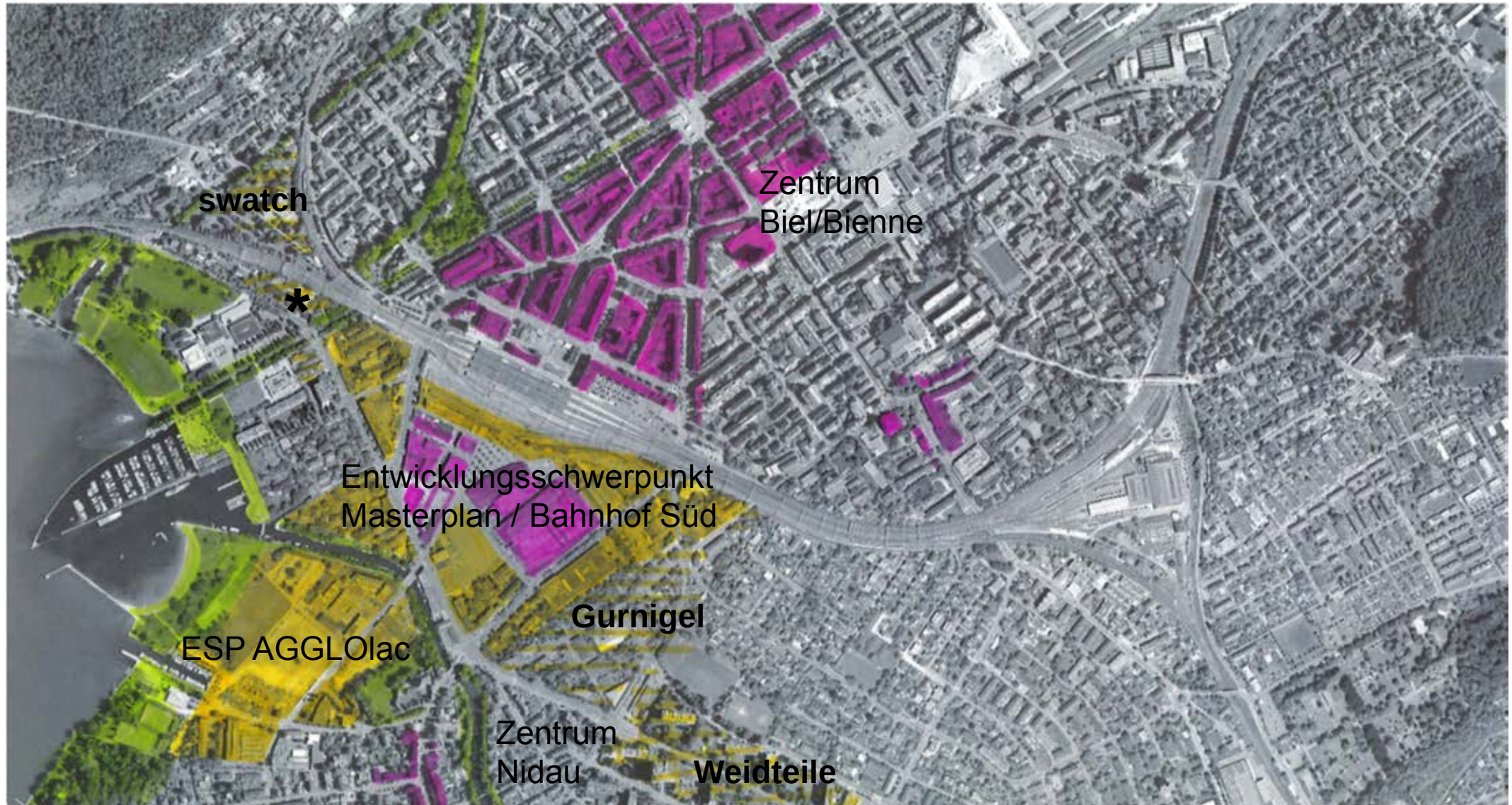
Biel und Nidau



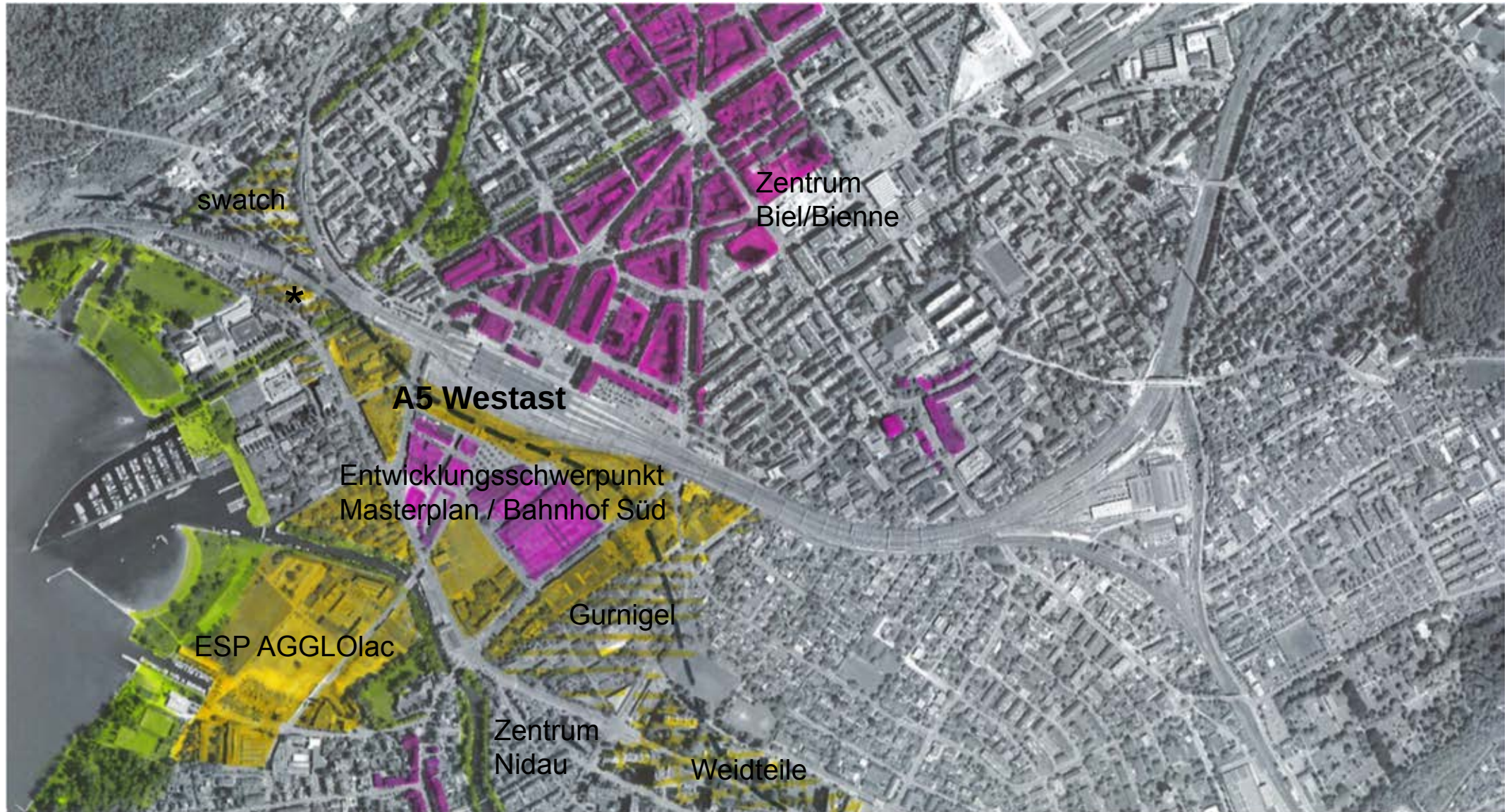
Entwicklungsschwerpunkte im Agglomerationskern



Verdichtungs- und Auswertungsgebiete im Agglomerationskern



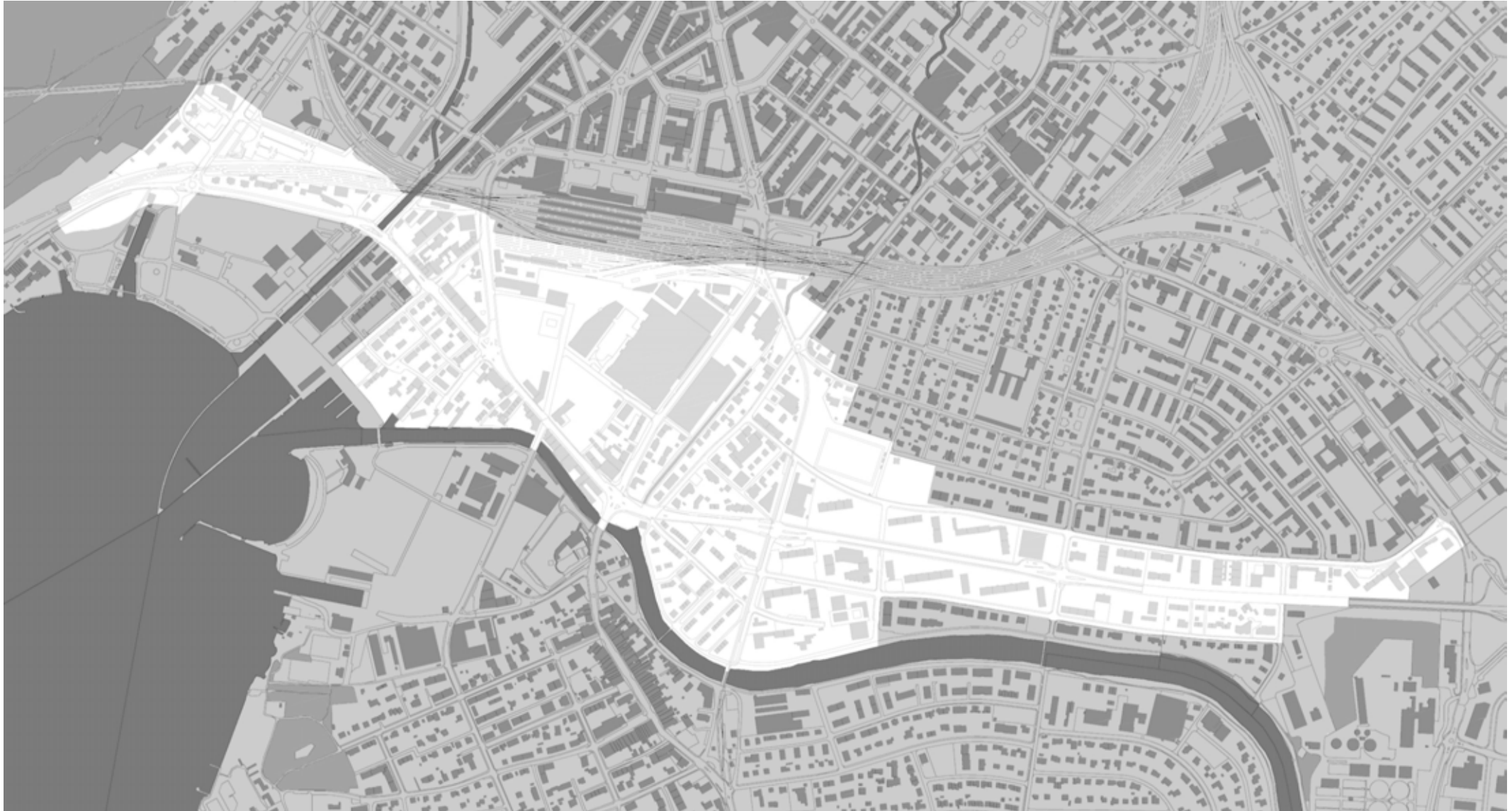
Entwicklungskontext im Agglomerationskern



Entwicklungskontext im Agglomerationskern



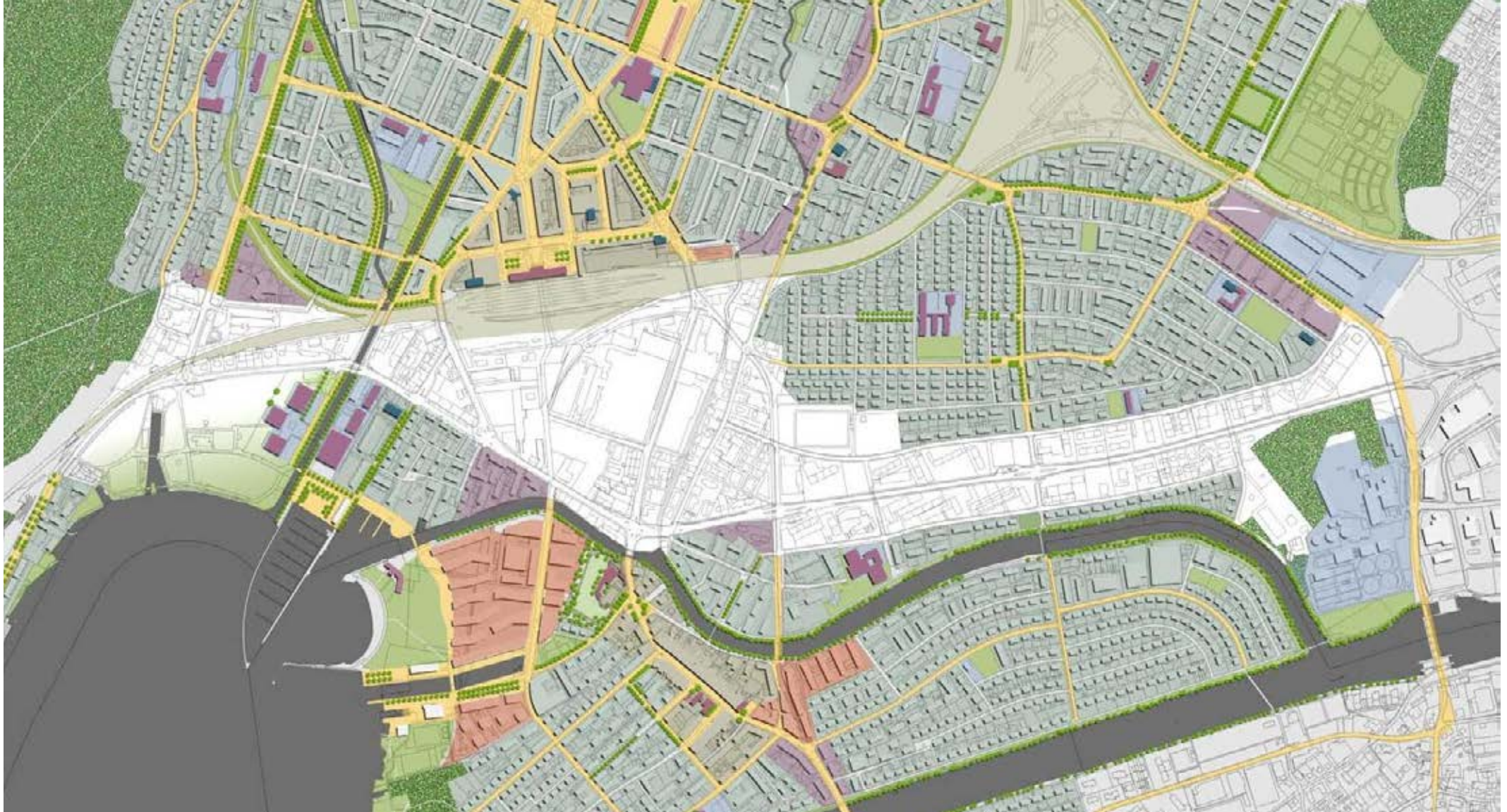
Ein Autobahnprojekt im Agglomerationskern





Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast Biel Nidau

Rückblick Planungsprozess



Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast Biel Nidau

Planungsablauf

2010: Anstoss der Planung

Entscheid regionale Arbeitsgruppe für die sog. Stossrichtung 2 (Vollanschluss Bienne Centre, Halbanschluss Seevorstadt)

2010 – 2014: Phase 1

- Bearbeitung parallel zum Generellen Projekt A5 Westast (Genehmigung Bundesrat 2014)***
- Fokus auf Anschlussbereiche***

2015 – 2017: Phase 2

- Bearbeitung parallel zum Ausführungsprojekt A5 Westast (öffentliche Auflage April/Mai 2017)***
- Ausweitung und Vertiefung der Ergebnisse Phase 1***

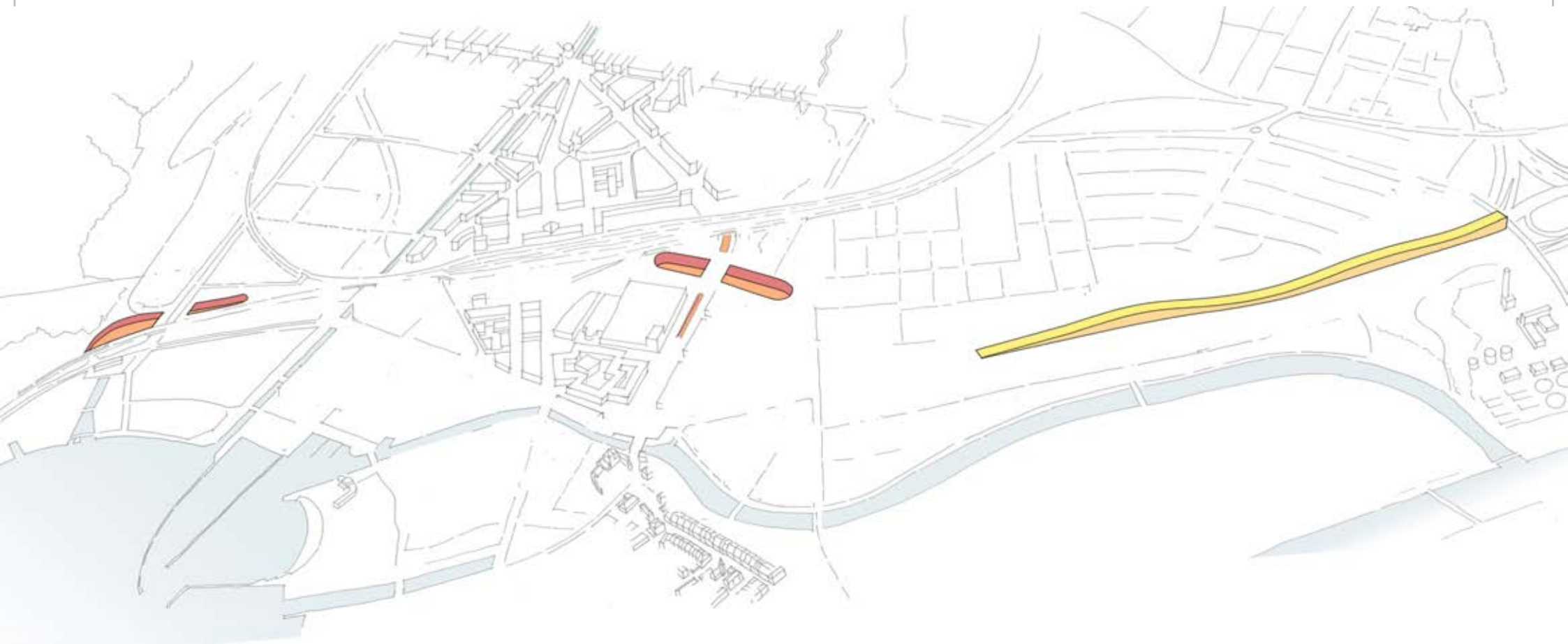
Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast Biel Nidau

Bearbeitungsobjekt: A5 Westast als räumliches Bauwerk



Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast Biel Nidau

Bearbeitungsobjekt: A5 Westast als räumliches Bauwerk



Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast Biel Nidau

Erste Phase 2010 - 2014

Planungsgrundlagen (Rahmenplan 2010)

Testplanung 2011

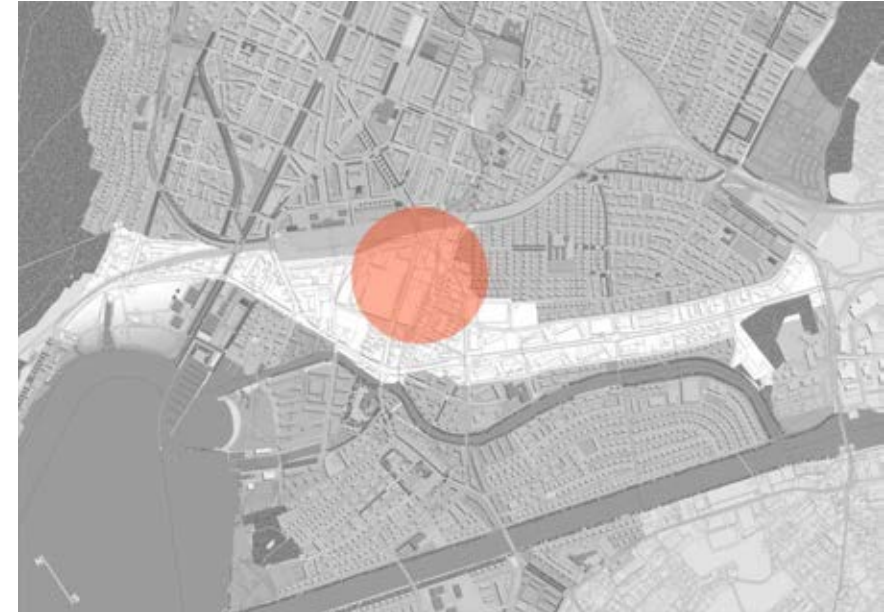
Richtplan Städtebau

- Mitwirkungsverfahren 2012

- Genehmigung 2014

Regionale Arbeitsgruppe 2009 / 10

Vorgabe Anschluss Bienne Centre



Referenzzustand optimierte
Variante P (ZMB 2010)

Testplanung 2010 / 2011

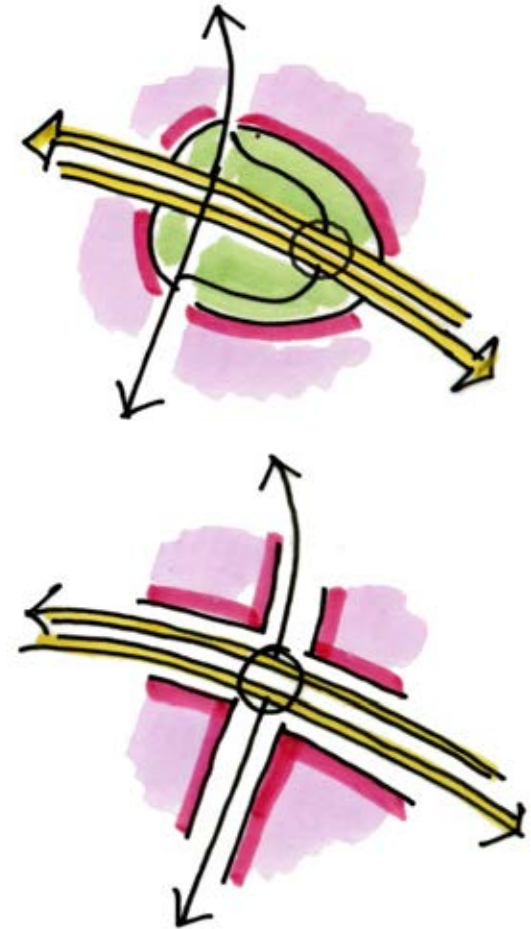
Erkenntnisse zum Anschluss Bienne Centre

Präsentation von alternativen Anschlusslösungen

**Vorschläge mit Berücksichtigung der
vorgegebenen Anschlussgestaltung setzen
den Anschlussbereich in einen Freiraum.**

**Vorschläge, welche eine stadträumlich
kompakte Lösung anstreben, führen zu einer
veränderten Ausgestaltung des Anschlusses.**

**Entscheid für eine urban ausgeprägte
Entwicklung**



Testplanung 2010 / 2011 Bienne Centre
*Ergebnisse zum Anschluss Bienne Centre unter
Berücksichtigung
der Vorgabe*



Variante «Hohlraum»

Testplanung 2010 / 2011

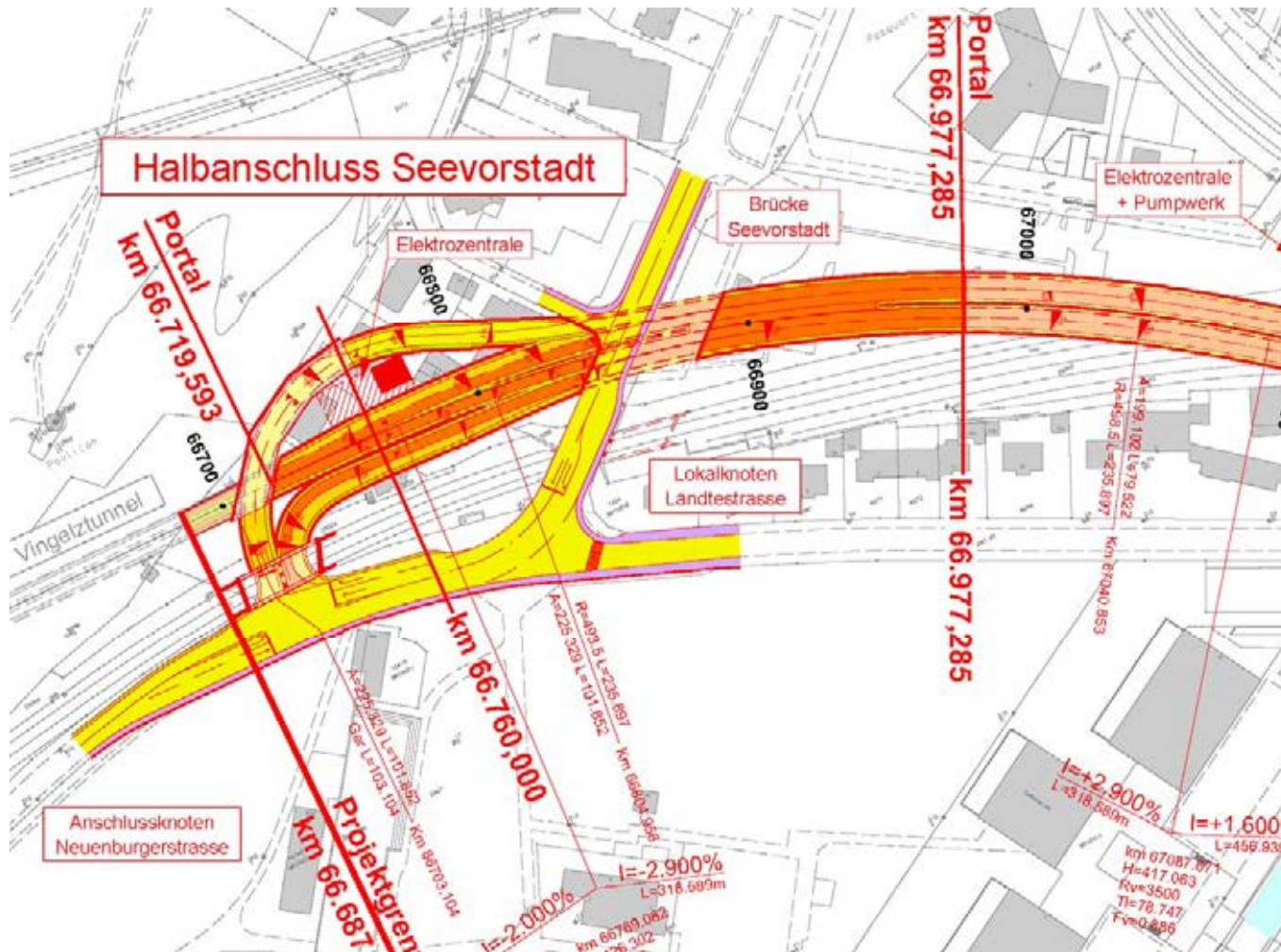
***Ergebnisse zum Anschluss Bienne Centre mit alternativer
Anschlusslösung / Vorschlag zur Weiterbearbeitung***



Variante «Masse»

Regionale Arbeitsgruppe 2009 / 10

Vorgabe Anschluss Seevorstadt



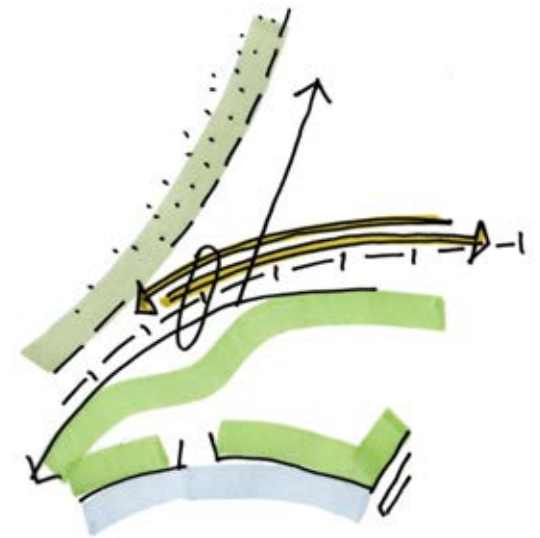
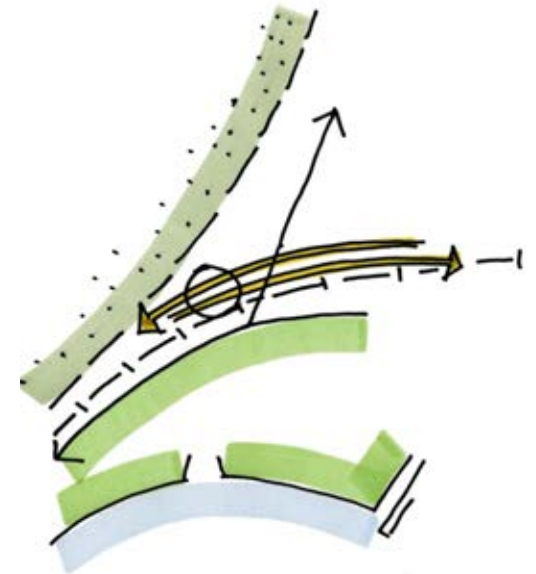
Testplanung 2010 / 2011

Erkenntnisse zum Anschluss Seevorstadt

**Landschaftliche Prägung des Raumes
Seevorstadt, nur punktuelle Ergänzung
Bausubstanz.**

**Präsentation von alternativen
Lösungsvorschlägen.**

**Antrag zur Prüfung einer stadtseitig des
Bahndammes angeordneten
Anschlusslösung.**





Testplanung 2010 / 2011 **Ergebnisse zum** **Anschluss Seevorstadt**

Vorschlag mit
Berücksichtigung
der Vorgabe



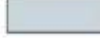
Alternativvorschlag

Synthese städtebauliche Begleitplanung

Grundlage städtebaulicher Richtplan 2014

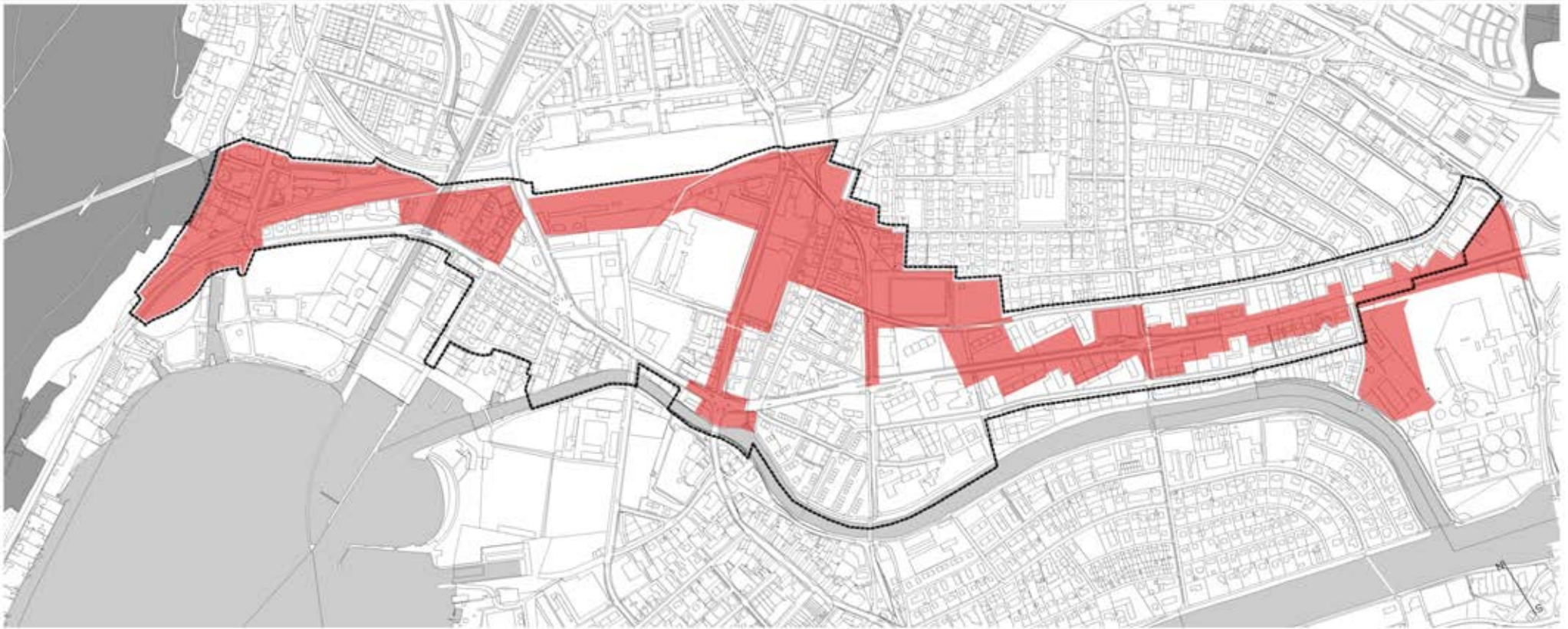


-  Espaces urbains publics marquants, à revaloriser et renforcer
-  Espaces verts publics marquants, à revaloriser et renforcer
-  Milieux bâtis importants du point de vue urbanistique / Déjà existant
-  Milieux bâtis importants du point de vue urbanistique / Réaménagement

-  Secteurs pour le réaménagement des milieux bâtis
-  Réaménagement des espaces de loisirs des milieux bâtis (quartier «Weidteile»)
-  Autoroute A5

Richtplan Städtebau A5 Westast 2014

Auszug sog. «Sektor A»



Auszug Richtplantext:

Die Sektoren A umfassen Gebiete, in welchen zur städtebaulichen Integration der Autobahn eine umfassende Neustrukturierung erforderlich ist.

Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast Biel Nidau

Zweite Phase 2015 - 2017

Leitvorstellung Landschaft 2015
(Parallelplanung mit 6 Teams)

Konzeptvertiefungen 2016

- Konzeptaufträge Bienne Centre und Seevorstadt***
- Testplanung Weidteile / Mühlefeld Süd***

Entwurf planungsrechtliche Grundlagen

Mitwirkungsverfahren 2017

Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast Biel Nidau

Zweite Phase 2015 – 2017: Leitvorstellung Landschaft



6 Konzepte



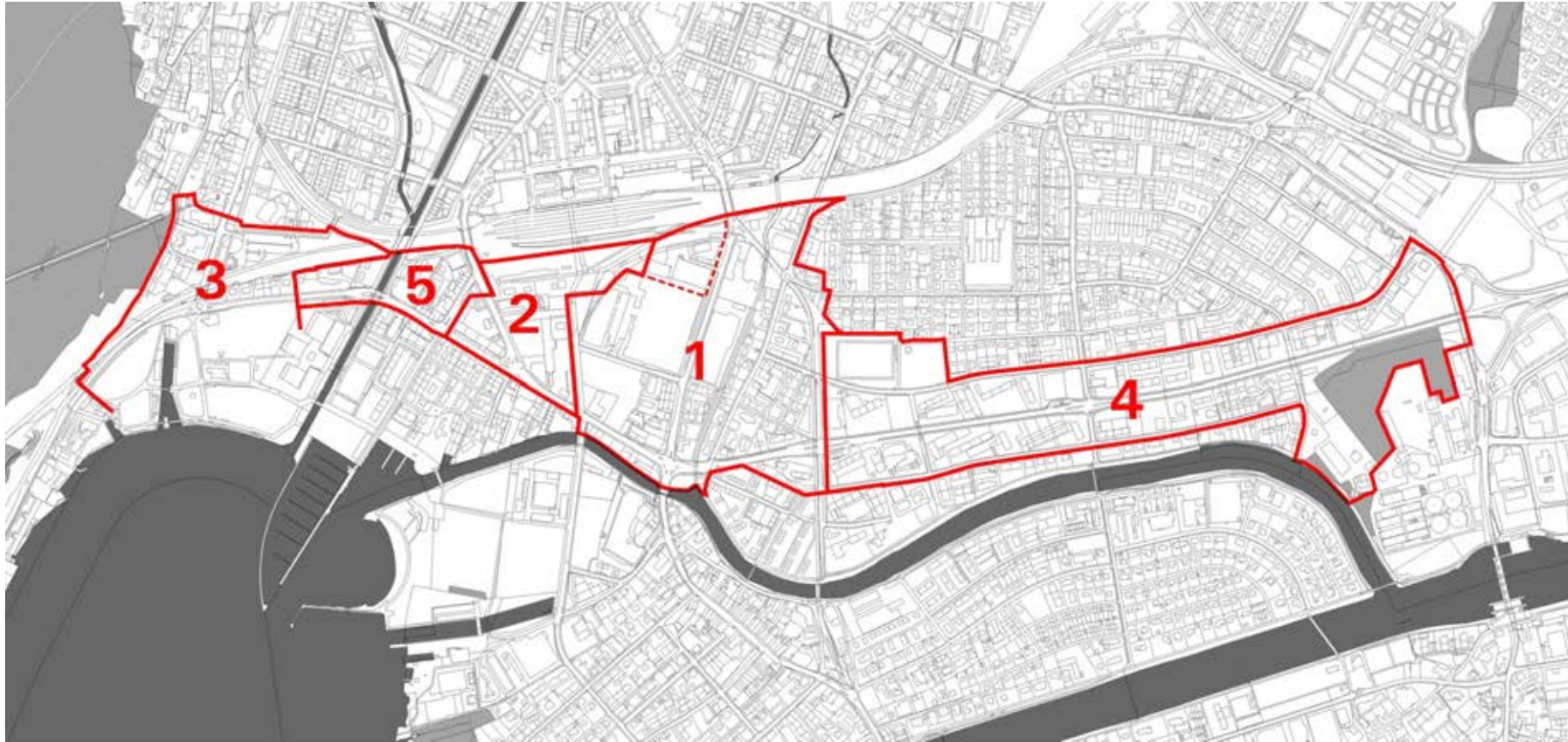
-  Espaces de liaison urbanistiques à valoriser ou à créer
-  Espaces de liaison urbanistiques à valoriser ou à créer, en premier lieu pour la mobilité douce
-  Transformations urbanistiques visant au développement structures bâties compacte et très urbaines
-  Transformations urbanistiques visant au développement de structures bâties intégrées à des espaces verts
-  Espaces verts publics structurants d'envergure régionale

-  Tracé de la branche Ouest de l'A5
-  Espaces de liaison structurants dans les environs du périmètre de planification, à valoriser
-  Quartiers proches du périmètre de planification, structures bâties compactes
-  Quartiers proches du périmètre de planification, structures bâties intégrées à des espaces verts

Synthese

Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast Biel Nidau

Zweite Phase 2015 – 2017: Teilgebiete



1 Bienne Centre

2 Bahnhof Süd

3 Seevorstadt

4 Weidteile Mühlefeld Süd

5 Wydenau / Ländtesstrasse

Konzeptvertiefung als Einzelauftrag

Einsetzung Koordinationsgruppe

Konzeptvertiefung als Einzelauftrag

Testplanung mit 4 Teams

Konzeptvertiefung in einem spätere Zeitpunkt

Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast Biel Nidau

Zweite Phase 2015 – 2017: Teilkonzept Bienne Centre

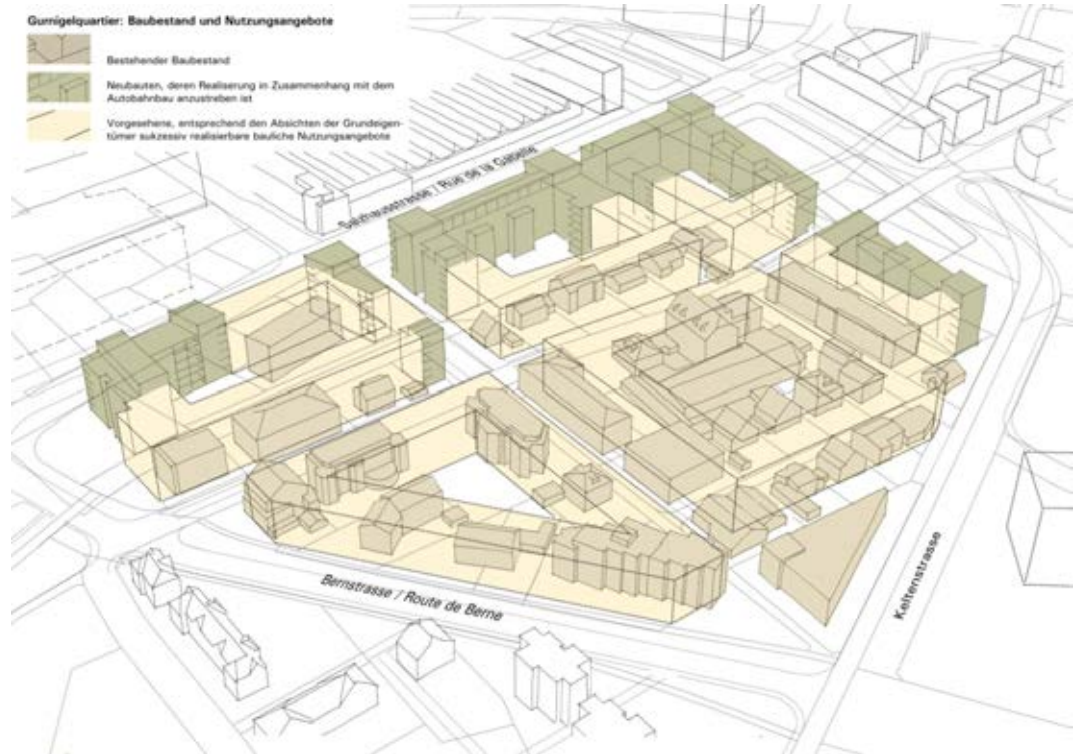


Ausgewählte Konzeptinhalte:

- *Blockrandbebauung*
- *Räumliche Akzentuierung Salzhausstrasse*
- *Integration Madretsch-Schüss in das Quartier*
- *Schaffung Platzraum G.-M.-Müller-Platz*
- *Differenziertes Quartiernetz*

Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast Biel Nidau

Zweite Phase 2015 – 2017: Teilkonzept Bienne Centre



Überlegungen zur Etappierung:
Erster Schritt zur Rekonstruktion nach Bau der
Autobahn

Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast Biel Nidau

Zweite Phase 2015 – 2017: Teilkonzept Seevorstadt



Ausgewählte Konzeptinhalte:

- ***Verlängerung Promenade Seevorstadt («Rambla»)***
- ***Bereich Seefels mit Einzelbaukörper***
- ***Ersatz Parking Krautkuchen, u.U. als Provisorium***
- ***Koordinationsbedarf Strandboden***

Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast Biel Nidau

Zweite Phase 2015 – 2017: Teilkonzept Weidteile / Mühlefeld-Süd



Ausgewählte Konzeptinhalte:

- Einbindung des «Baukörpers Autobahn» durch eine modulierte Parklandschaft***
- Freiraum als einheitlicher, zusammenhängender Park***
- Propagierung eines auf der Einheit von Siedlung, Architektur und Landschaft beruhenden Städtebaus***

Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast Biel Nidau

Zweite Phase 2015 – 2017: Teilkonzept Weidteile / Mühlefeld-Süd



Etappierung:

Schrittweise Erweiterung der Parklandschaft und der Verdichtung im Falle baulicher Umstrukturierungen gemäss Bedarf.

Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast Biel Nidau

Zweite Phase 2015 – 2017: Teilkonzept Weidteile / Mühlefeld-Süd



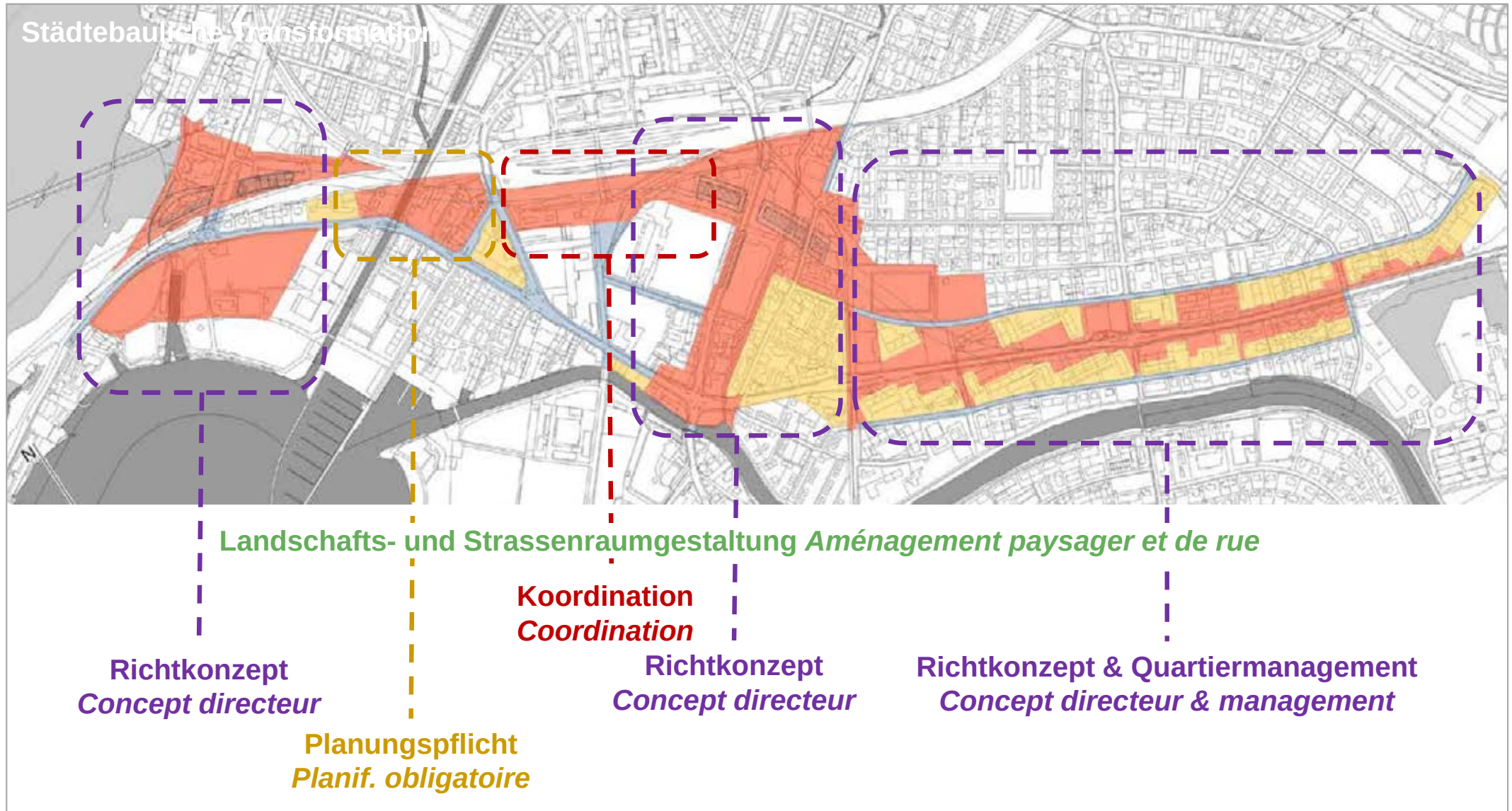
Weitere Konzepte

Städtebauliche Begleitplanung A5 Westast Biel Nidau

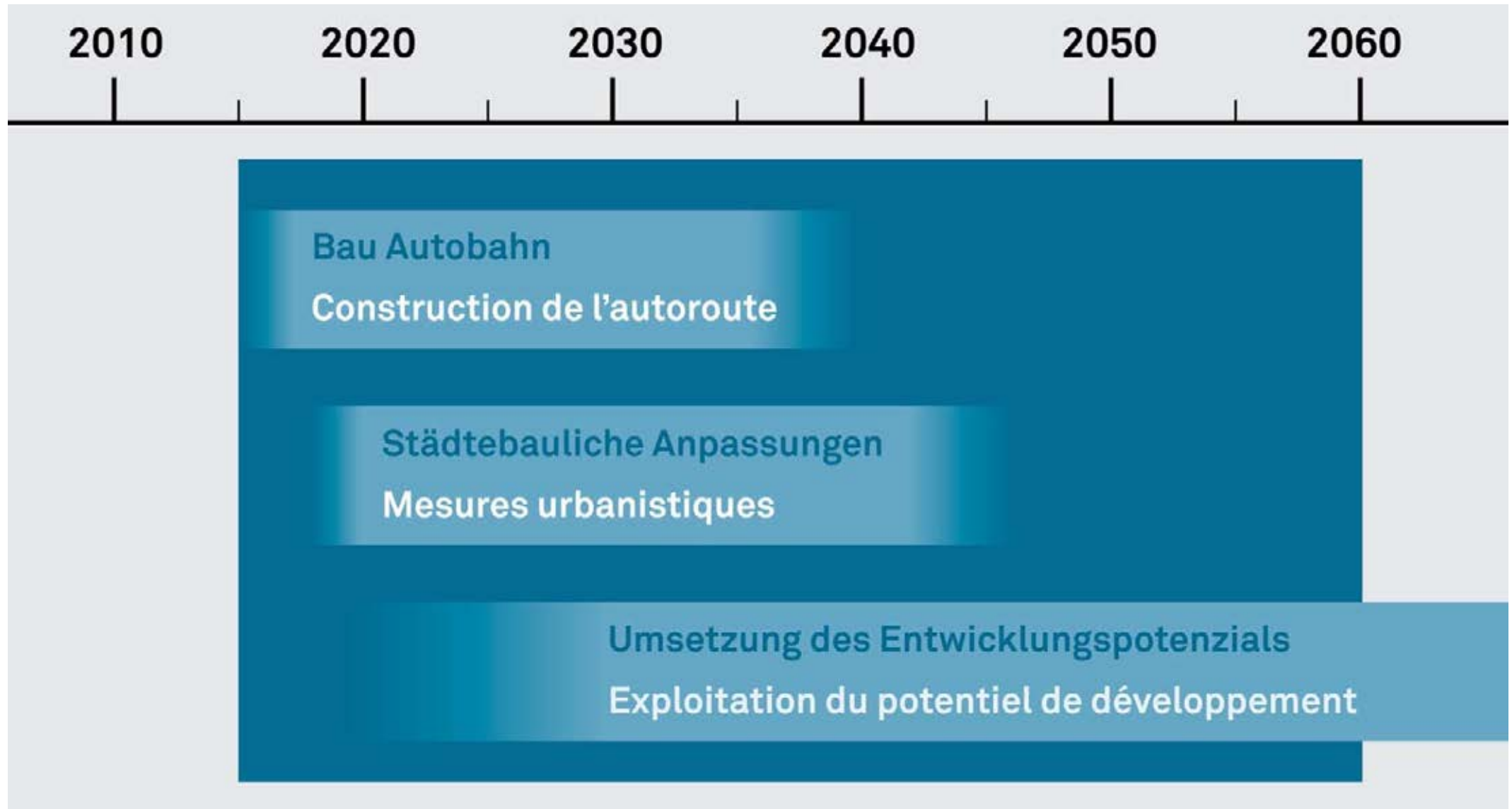
Zweite Phase 2015 – 2017: Städtebauliche Übersicht Horizont 2050 /



Städtebauliche Abstimmung: wie weiter?



Kritische Erfolgsfaktoren: Zeitpläne, Koordination und Kontinuität



**Kritische Erfolgsfaktoren:
Interessenlage, Strategische Ebene und Koordination**

Entwicklung von Biel und Nidau über die kommenden 35 Jahre

Städtebauliche Begleitplanung
A5 Westast

**Le développement
de Bienne et Nidau
au cours des 35
prochaines années**

Planification d'accompagnement
urbanistique de la branche
Ouest de l'A5



Entwicklungsschwerpunkte im Agglomerationskern





SVI-Tagung «Mobilität in Zeiten der Dichte»

Das Beispiel AGGLOlac

Inputreferat Jürg Mosimann

Biel, 5. Juni 2018

Ausgangslage: AGGLOlac - Umfeld



Ausgangslage: Ideale Voraussetzung für Verdichtung

Zentralität



Eigentumsstrukturen



Politischer Wille



Unternutzung



Übergeordnete Instrumente

**Richtplan Kanton Bern
Richtplan 2030**

RRB 1032/2015
vom 02. September 2015

Genehmigt vom Bundesrat
am 4. Mai 2016

Standortattraktivität



Die Vision Agglolac

Agglolac liegt in einem Kantonalen Wohn-ESP

Als Eckwerte der Vision wurden 2008 definiert
Städtebauliche Aufwertung

Verdichtung eines gut erschlossenen Areals

Grundstücksaufwertung

Schaffung eines attraktiven Wohnquartiers für die
Stadt Nidau und die Region

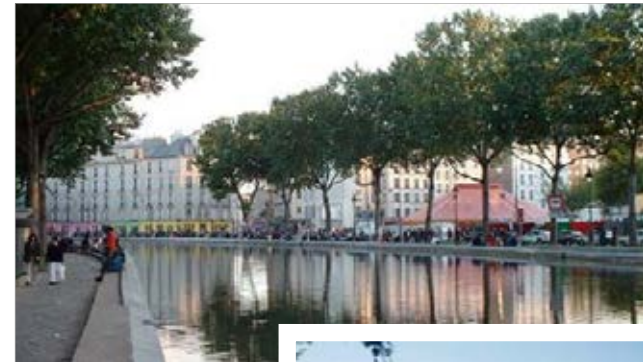
Verbesserung der Lebensqualität

Aufwertung des städtischen Brachlandes

Aufwertung der ökologischen Lebensräume

Dekontamination von verschmutztem Untergrund

**Politisch und administrativ breit abgestützte
Vision**



Mobilität – Verankerung in der Vision

Innenverdichtung: Geringes MIV-Wachstum dank Zentrumsnähe
(Versorgungsmöglichkeiten, ÖV)

Schaffung eines attraktiven Wohnquartiers: d.h. u.a., gute Steuerzahler anzusiedeln
(Vorgaben der Städte zu Zielpublikum und Nutzungsmix)

Grundstücksaufwertung: Städte wollen notwendige Investitionen zur Aufwertung der Uferzone aus Grundstücksverkauf finanzieren. Der vereinbarte Grundstückspreis steht in Zusammenhang mit dem angestrebten Nutzungsmix und Marktsegment
(Geschossfläche ca. 120'000 m²)

Fazit: Bedeutende Veränderung in Dichte reduziert Preis und
verunmöglichen/schränkt die Realisierung der Infrastrukturanlagen

Vision - Städtebauliches Konzept



Vision - Marina



Immer diese Parkplatzfrage...

Mobilität war von Anfang an in der Planung ein bedeutendes Thema:

Mobilitätsfachmann ab Start ins Projekt eingeschlossen

Planungsstufen

- (BauG): ca. 1 PP je 80 m² maximal
- Ideenwettbewerb: 1 PP je 110 m² GF;
Massnahmen zur Minimierung Mehrverkehr
- Testplanung: 1 PP je 130 m²
Ansätze Mobilitätskonzept
- Richtprojekt / Zonenplanung: 1 PP je 170 m² = **ca. 0.7 PP je Wohnung**,
zahlreiche Studien
- Forderung OIK in Vorprüfung: 1 PP je 400 m² = **ca. 0.3 PP je Wohnung**

⇒ **Moderiertes Verfahren mit kantonalen Ämtern**

⇒ **Rahmenmobilitätskonzept auf Stufe Zonenplanung**

⇒ **Gemeinsame Definition der zugrunde gelegten Annahmen und den daraus abgeleiteten Massnahmen**

⇒ **Das Rahmenkonzept legt Massnahmen auf verschiedenen Ebenen fest: Agglolac (in Teilzonenordnung verankert) und Biel / Nidau / Region (in Richtplänen, flankierenden Massnahmen etc. verankert)**

⇒ **Zeitlich und Finanziell aufwändig (CHF 150 - 200k direkte Kosten für Mobilitätsstudien)**

Autoarm / Autofrei schön und gut, aber...

Wir sind in der Zonenplanung => Enorme Unsicherheiten bezüglich Nutzung, Terminen, etc.

Agglolac wird ein **Quartier**, keine Siedlung:

=> Grösse des Quartiers muss bei Beurteilung berücksichtigt werden

Grösse der Agglomeration muss berücksichtigt werden

Autoarme Siedlungen sind fast ausschliesslich genossenschaftlich organisiert.

Im Stockwerkeigentum sind in der Schweiz nur 2 autoarme Siedlungen bekannt

ÖV als Erfolgsfaktor autoarmen Siedlungen: Die geplante ÖV-Anbindung für Agglolac reicht höchstens knapp, um einem überdurchschnittlichen Anteil autoloser Haushalte zu erreichen.

Die Mischung von Wohnungsangeboten wird durch den Markt vorgegeben, vom Investor gewünscht und von den Städten gefordert. Das bedeutet, dass sowohl autoarme oder autofreie Siedlungen im Quartier entstehen, damit für andere – MIV-anspruchsvollere Segmente – genügend Parkplätze zur Verfügung stehen.

Was wollen eigentlich die Nutzer?

Anzahl Autos pro Haushalt	Bevölkerungsgrösse (2015)	Gütekategorie A	Gütekategorie B	Gütekategorie C
Biel	54'163	0.6	0.8	0.8
Thun	43'500	0.7	0.9	1.0
Lugano	63'583	0.6	0.9	1.0
St.Gallen	75'538	0.7	0.8	0.9
Luzern	81'295	0.5	0.8	0.9

Anteil autofreie Haushalte	Bevölkerungsgrösse (2015)	Gütekategorie A	Gütekategorie B	Gütekategorie C
Biel	54'163	47%	34%	38%
Thun	43'500	48%	29%	21%
Lugano	63'583	50%	25%	23%
St.Gallen	75'538	39%	33%	31%
Luzern	81'295	54%	37%	28%

1 PP je 170 m² GF = 0.7 PP je Wohnung = ca. 10 % unter dem Bieler Durchschnitt für ÖV Güteklasse B = Ambitiös angesichts

Wer verzichtet eigentlich auf's Auto?

Je geringer das Haushaltseinkommen, desto höher die Wahrscheinlichkeit, dass der Haushalt autofrei ist.

Es gibt wenige Haushalte, welche bewusst auf ein Auto verzichten, obwohl sie das notwendige Einkommen dafür hätten.

	Schweiz ÖVG A	Schweiz ÖVG B	Biel ÖVG A+B	Kleinstädte ÖVG B
< CHF 4000	61%	45%	61%	50%
CHF 4001 bis 6000	37%	28%	27%	32%
CHF 6001 bis 8000	27%	15%	19%	21%
CHF 8001 bis 10000	27%	12%	8%	12%
> CHF 16000	17%	8%	12%	13%

Personen mit überdurchschnittlich hohem Einkommen, die explizit auch als Zielgruppen angezogen werden sollen, erwarten ein Mobilitätsangebot, das ihren Bedürfnissen entspricht.

Die Jungen wollen ja gar nicht mehr fahren...

Abkehr der Jungen weg vom MIV klar erkennbar. ABER: Führerschein wird später doch erworben

Führerscheinbesitz in %

	1994	2000	2005	2010
18-24 Jahre	70.7	68.8	62.7	58.7
25-44 Jahre	88.9	89.9	90.8	89.1
45-64 Jahre	79.5	85.8	88.3	89.8
65-79 Jahre	50.6	59.5	68.5	73.9
80 Jahre und mehr	19.7	27.9	34.1	39.3

Die zurückgelegte Tagesdistanz steigt nach wie vor praktisch in allen Altersgruppen

Fahrzeugbesitz pro Haushalt seit 20 Jahren stabil

Welche Auswirkungen haben der Trend zur Shared Economy oder Selbstfahrende Autos?

Kein Investor in Agglolac will zu viele Parkplätze erstellen. Die Kosten für Tiefgaragenplätze übersteigen die Erträge bei weitem. Die berechnete Anzahl Parkplätze sind jedoch notwendig für den Verkauf der Wohnungen.

Das Rahmenkonzept Mobilität

AGGLOlac weist durch die Lage, öV-Anbindung günstige Voraussetzungen für einen reduzierten PP-Bedarf aus.

AGGLOlac wird in einem Gebiet mit überlasteten Verkehrsnetz erstellt und erzeugt dort zusätzlichen Verkehr.

Die bestehende Netzüberlastung mit der Eröffnung des Ostasts der A5 (2017) zu. Daher hohe Anforderungen an die Steuerung des Verkehrs generell und auch an die Organisation des durch AGGLOlac erzeugten Verkehrs.

AGGLOlac kann die bestehenden Probleme nicht lösen, leistet aber einen Beitrag in dem die Verkehrserzeugung minimiert wird

Nach Eröffnung Westast der A5 (2035) deutliche Entlastung auf dem umliegenden Strassennetz erwartet.



Das Rahmenkonzept Mobilität

Schlüsselerkenntnisse

- AGGLOlac weist durch die zentrale Lage mit guter öV-Anbindung und guter Einbindung in das Fuss- und Veloverkehrsnetz günstige Voraussetzungen auf für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr.
- AGGLOlac ist ambitioniert, weil es im Bereich eines überlasteten Verkehrsnetzes erstellt wird und zwangsläufig zusätzlichen Verkehr verursacht.
- AGGLOlac kann die bestehenden Probleme der Region nicht lösen, leistet aber einen Beitrag in dem eine unterdurchschnittliche Verkehrserzeugung generiert wird.
- Die bestehende zeitweise Netzüberlastung durch den MIV nimmt im Zwischenzustand zu. Daher hohe Anforderungen an die Steuerung des Gesamtverkehrs generell und im Speziellen auch an die Organisation des durch AGGLOlac erzeugten Verkehrs.
- Nach Eröffnung Westast deutliche Entlastung auf dem umliegenden Strassennetz zu erwarten.

Das Rahmenkonzept Mobilität: MIV

MIV

Fahrtenkontingent von 3'800 Fahrten (Jahresmittel Werktag) für öffentliche und private Fahrten. Zur Überprüfung wird ein Fahrtenmonitoring durchgeführt.

Private PP:

- Im Durchschnitt aller Teil-ZPP ist im Maximum pro 170 m² oGF ein privater Parkplatz gestattet.
- Im Rahmen eines übergeordneten Verkehrsmanagements Nidau West können Fahrtendosierungen anordnet werden, soweit dies aufgrund einer Überlastung des Strassennetzes erforderlich ist, das Fahrtenkontingent nicht anderweitig eingehalten werden kann, sich die Massnahmen als wirksam erweisen und nicht zu unverhältnismässigen Einschränkungen führen

Öffentliche Parkplätze:

- Im Baureglement werden bis zu 200 öffentliche (davon 100 oberirdische), gebührenpflichtige PP festgelegt. Unter Einhaltung des Fahrtenkontingentes und mit einer fundierten Bedarfsbegründung können später bis zu maximal 400 öffentlichen

Ein Wort zur Akzeptanz von Fahrtenregeln für Wohnungen...



Schlussgedanken

Was wäre, wenn wir 800 Wohnungen am Rande der Agglomeration bauen würden?

Spielball zahlreicher Interessen (Durchsetzung flankierende Massnahmen)?

Und all das auf der Basis von Modellen?

Spielt der Nutzer eine Rolle?

Backup – Grösste autoarme / autofreie Siedlungen

Siedlung	Jahr	ÖV-Gütekategorie	Wohnungen	Parkplätze	Quote
Zürich-Leutschenbach, mehr als wohnen	2015	Gütekategorie B (nahe A)	370 Wohnungen und Gewerbe	111 PP (88 für Bewohner, 23 für Besucher)	0.3
Zürich-Leimbach, Sihlbogen	2013	Gütekategorie B	220 Wohnungen	64 PP für Bewohner und Besucher	0.3
Winterthur, Giesserei	2013	Gütekategorie C	155 Wohnungen und Gewerbe	49 PP (30 für Bewohner, 18 für Besucher inkl. Kunden, 1 Car-Sharing)	0.3
Ostermundigen, Oberfeld (Stockwerkeigentum)	2014	Gütekategorie A	100 Wohnungen (Miete und Eigentum)	10 PP für Bewohner und Besucher	0.1
Bern-Bümpliz, Burgunder	2011	Gütekategorie B (nahe A)	80 Wohnungen	12 PP für Besucher	0.2
Zürich, Kalkbreite	2014	Gütekategorie A	55 Wohnungen und Gewerbe	2 PP für Menschen mit Behinderung	0.1
Biel, FAB-A	2014	Gütekategorie A	20 Wohnungen	0 PP	0

in der Stadt Zürich (u. a. Biel) bestehen für 1.000 Wohnungen und rund 500 Arbeitsplätze Mobilitätskonzepte zur Unterschreitung des PP-Pflichtbedarfs
 Agglolac ist Quartier, keine Siedlung: 30 % von ca. 850 Wohnungen autofrei
 = 220 Wohnungen!

Entwicklung AGGLO lac im Kontext Gesamtverkehr

Betrachtung aus Sicht Gesamtverkehr

Entwicklung erfolgt in einem gesättigten System
(GMP, Stedtli Nidau, Belastungsziele überschritten)

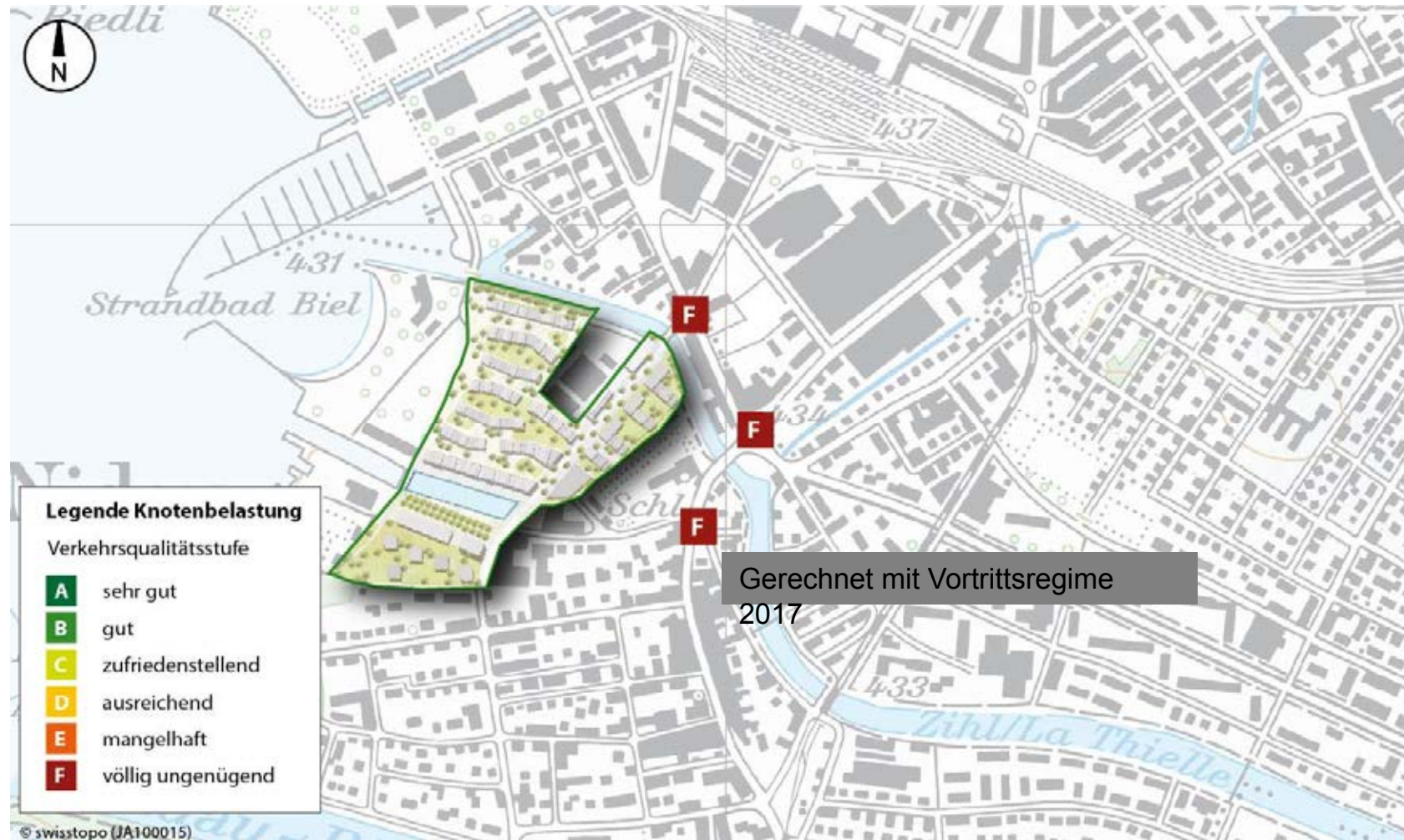
Verkehrserzeugung Szenario 'Mittel' rund 2800 Fahrten
(Zunahme gegenüber heute + 2500 Fahrten)

Öffentliche Parkierung etwa wie heute (1'000 Fahrten)

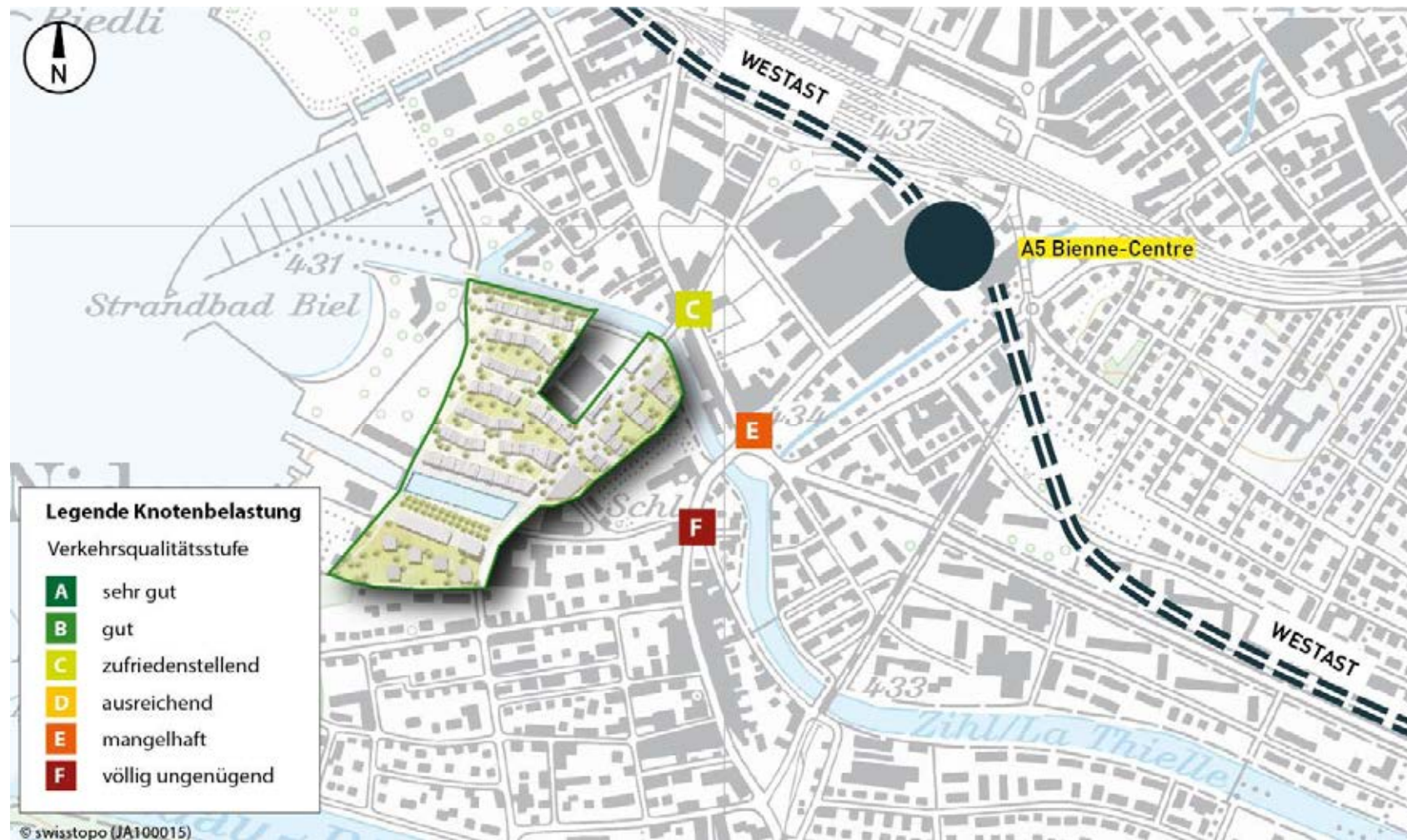
Entwicklung an Standorten mit guter öV-Anbindung ist zu bevorzugen.

Bestehende Fahrten im Gesamtsystem (Stadt und Region) sollen reduziert werden.

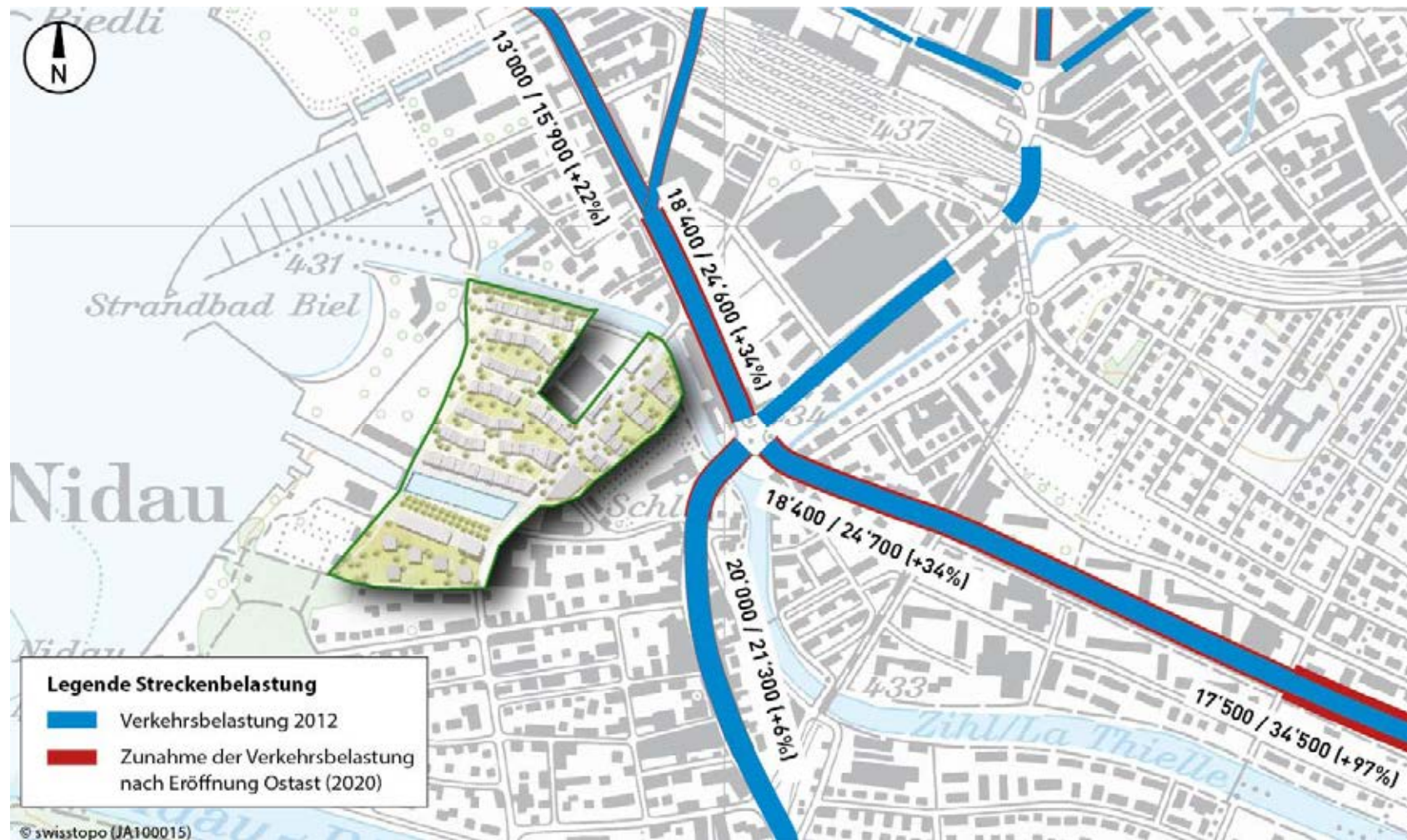
Gesamtverkehr inkl. Ostast (ohne Westast & Porttunnel)



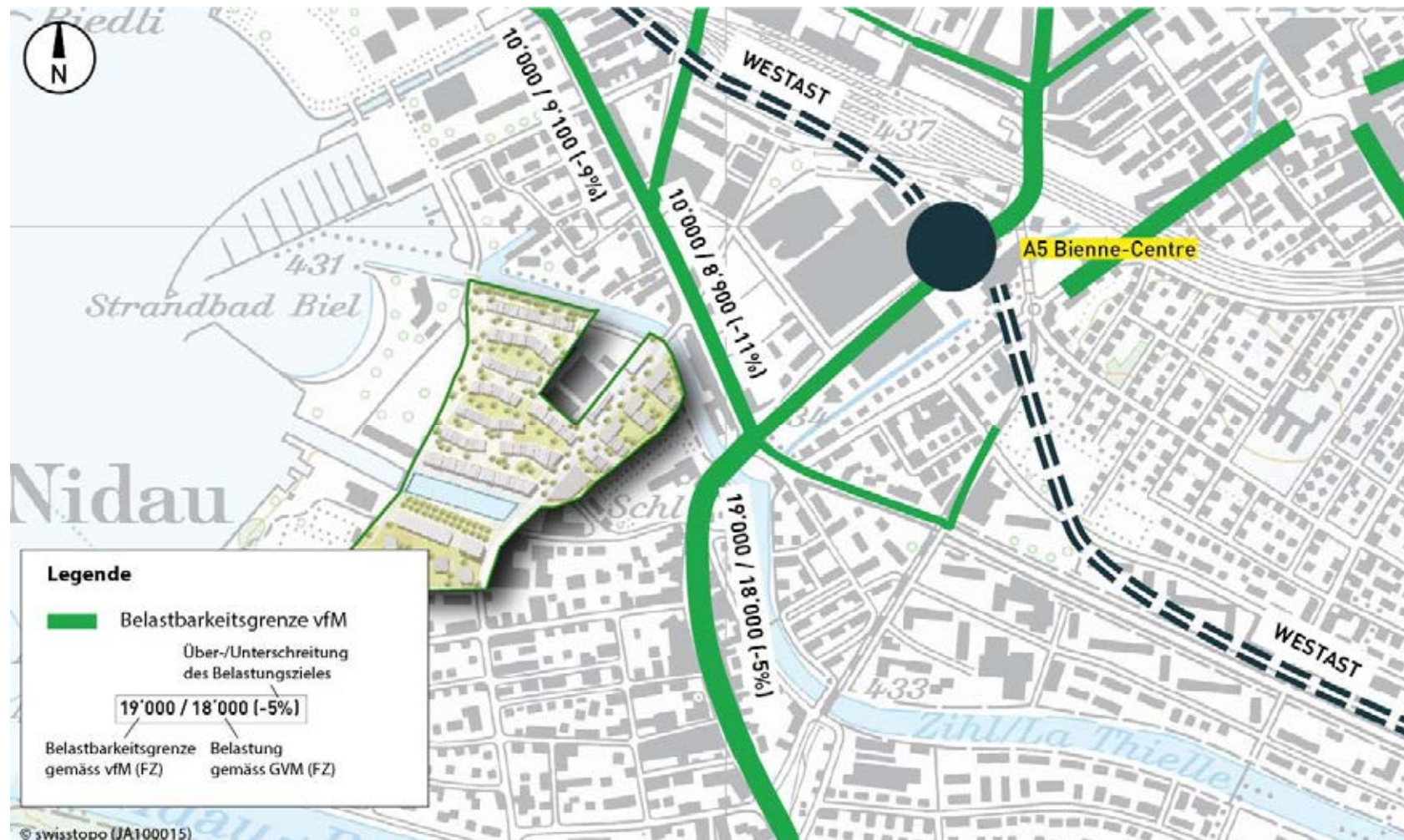
Gesamtverkehr inkl. Westast



Belastungszunahme – inkl. Ostast



Belastbarkeiten und progn. Belastungen – inkl. Westast



Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern (GVM)

Basisdaten des GVM

(SR-Messungen, Dauermessstellen, BFS Modellrechnungen, Befragungen zu Gütertransport, HAFAS)

GVM bietet die besten Planungswerte, welche im Moment zur Verfügung stehen

Kritisch hinterfragen:

- Geplante Fahrten für die anderen Entwicklungsgebiete
- Verkehrszunahme 5% bis 2030 (sollte nicht eine Plafonierung stattfinden?)
- Sollten die Massnahmen gemäss Gesamtmobilitätsstrategie Kt. Bern nicht verstärkt werden, damit keine Verkehrszunahme stattfindet (VVV)?

Diskussion und Betrachtungsraum und Akteure

Grundsätze zur Verkehrsbeurteilung:

Die Genehmigungsvoraussetzung von AGGLOlac bezieht sich auf die Situation Westast A5 in Betrieb

Die Situation ohne Westast A5 gilt als Übergangsphase

Die heutigen Verkehrsprobleme (Situation mit Ostast) kann nicht AGGLOlac allein lösen.

Zu klärende Punkte:

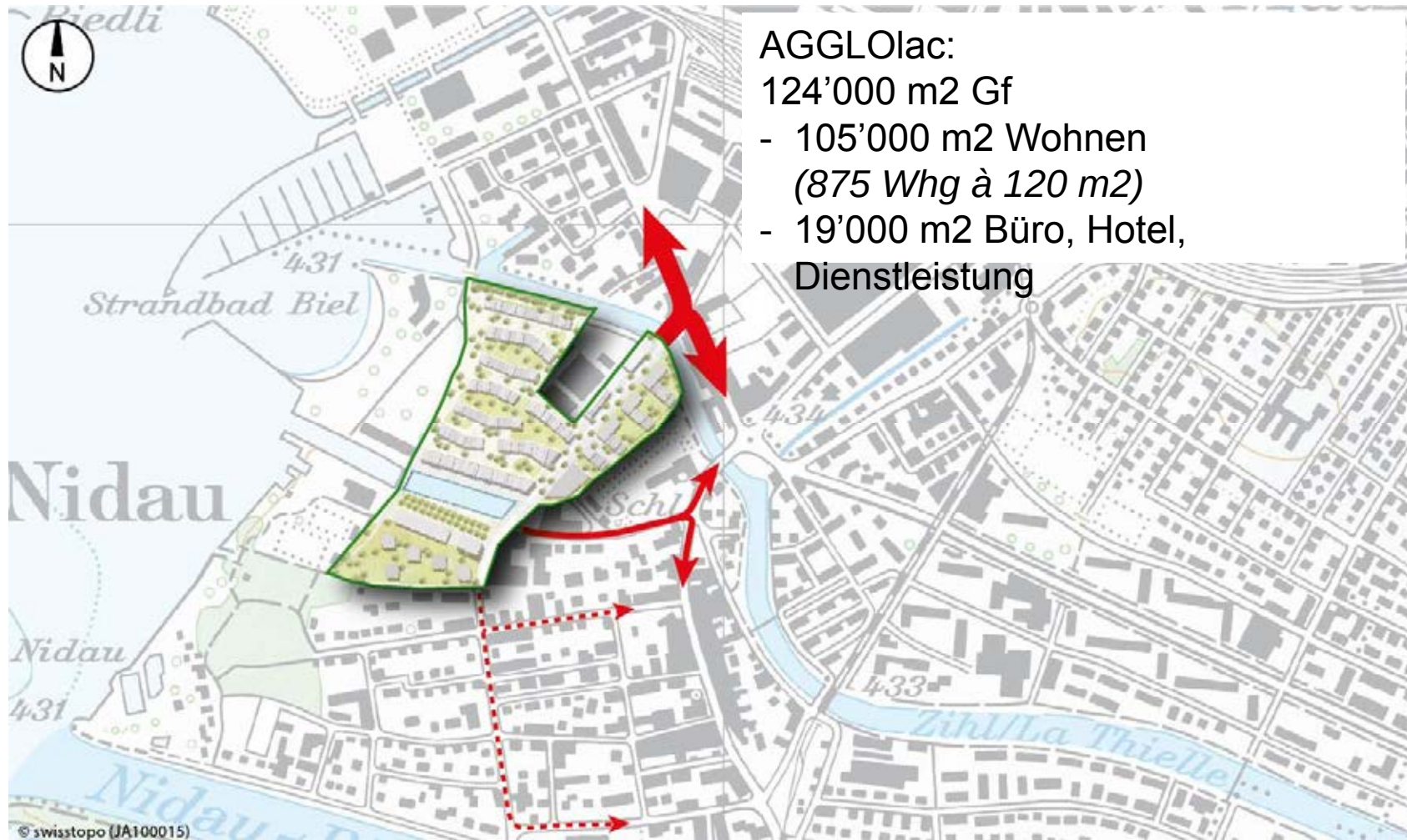
Der Betrachtungsraum wird weit gefasst - stimmen die Annahmen

Die Verkehrsberechnungen stützen sich auf die Zahlen aus dem GVM

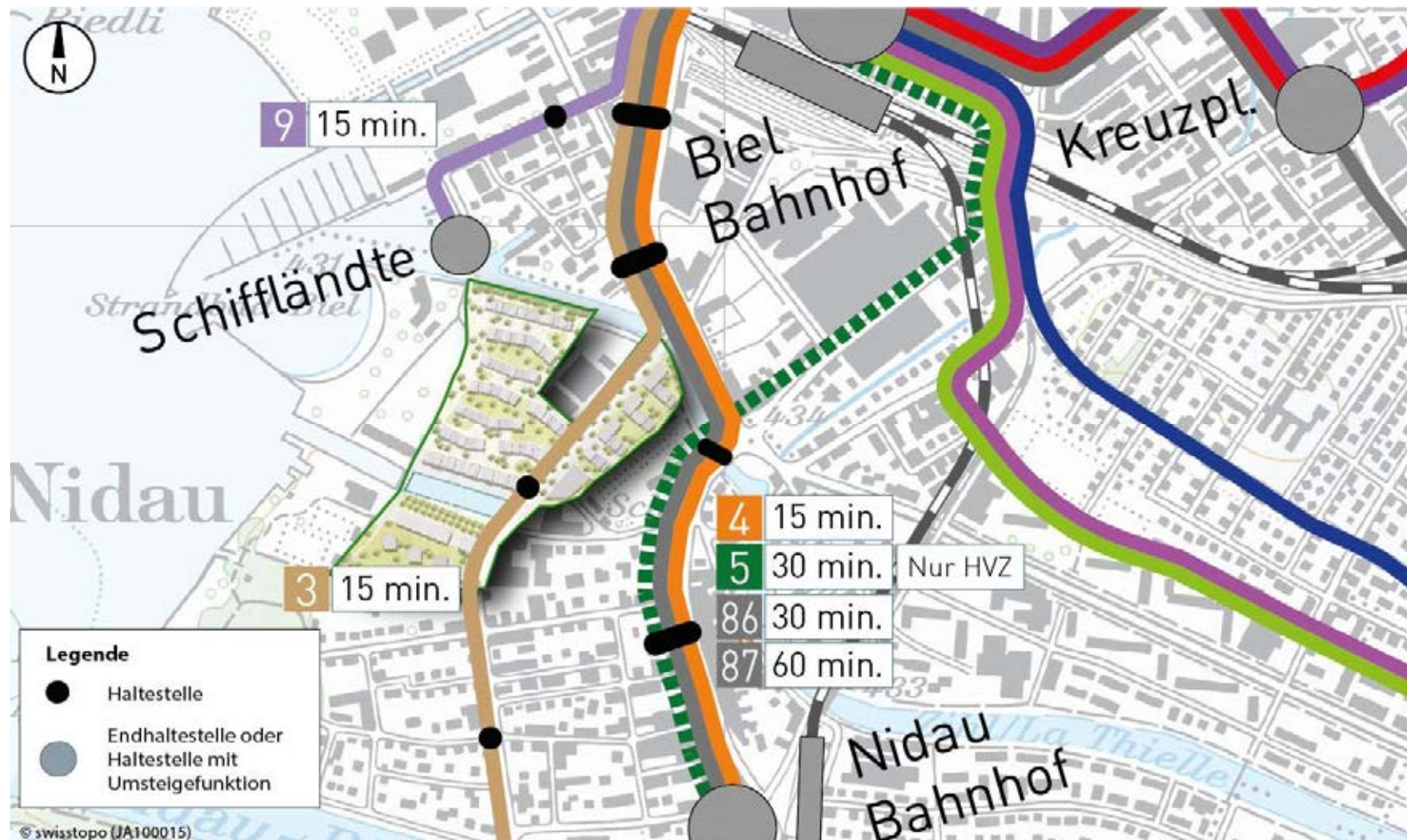
Unterschiedliche Qualitätsbeurteilung bei verschiedenen Zuständen:

- ohne Westast → Funktionsfähigkeit des Strassennetzes
- mit Westast → Funktionsfähigkeit des Strassennetzes und Belastbarkeiten
gemäss Richtplan vfM

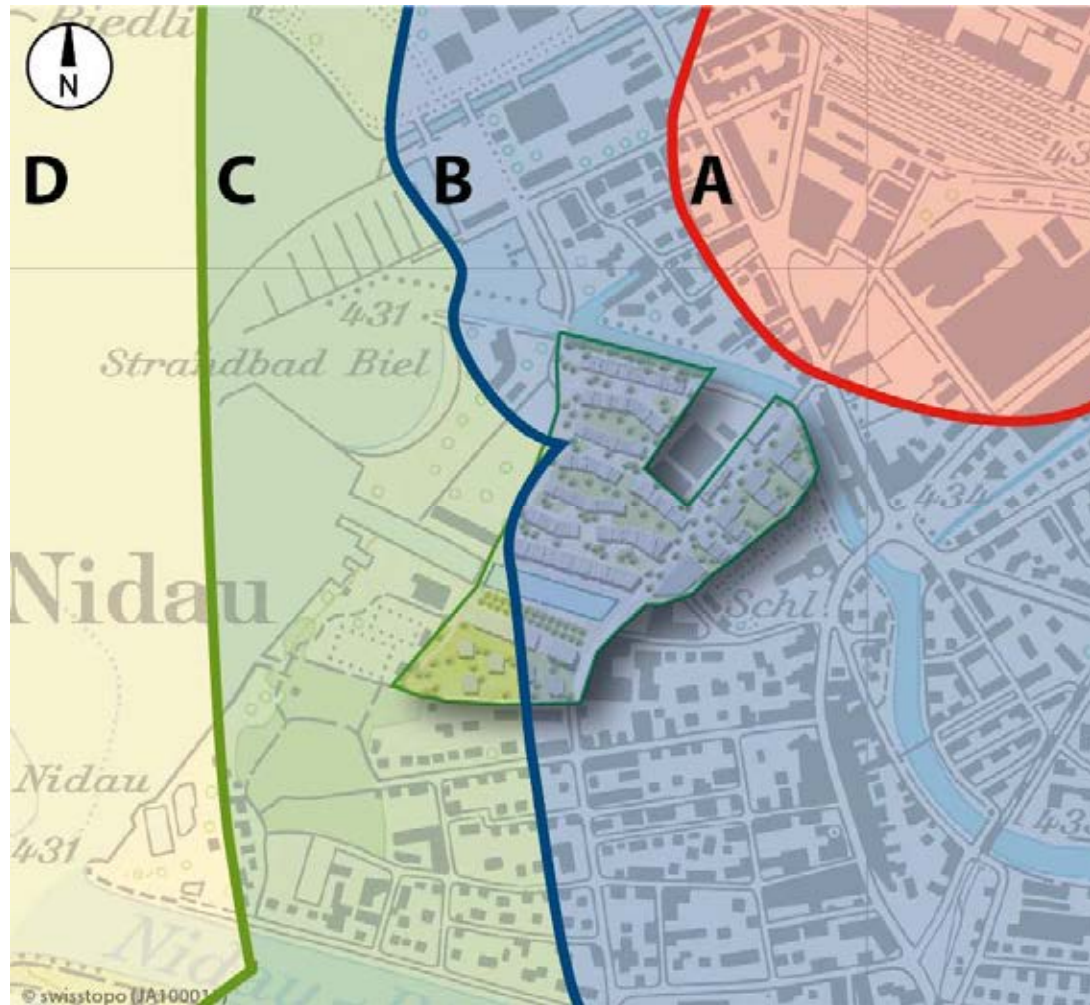
Situation AGGLOlac



Situation AGGLOlac – öV Konzept 2020



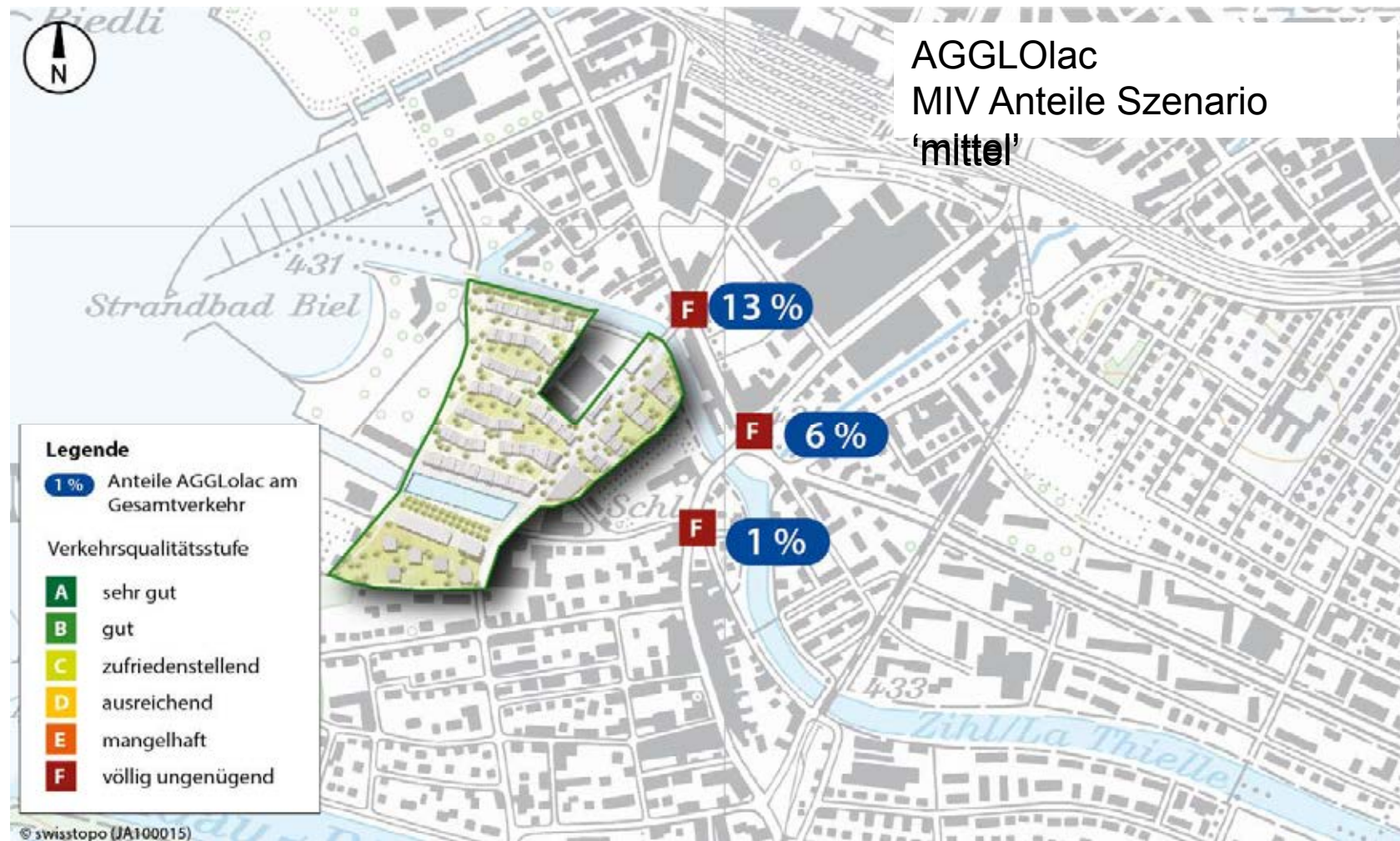
Situation AGGLOlac – öV Güteklasse



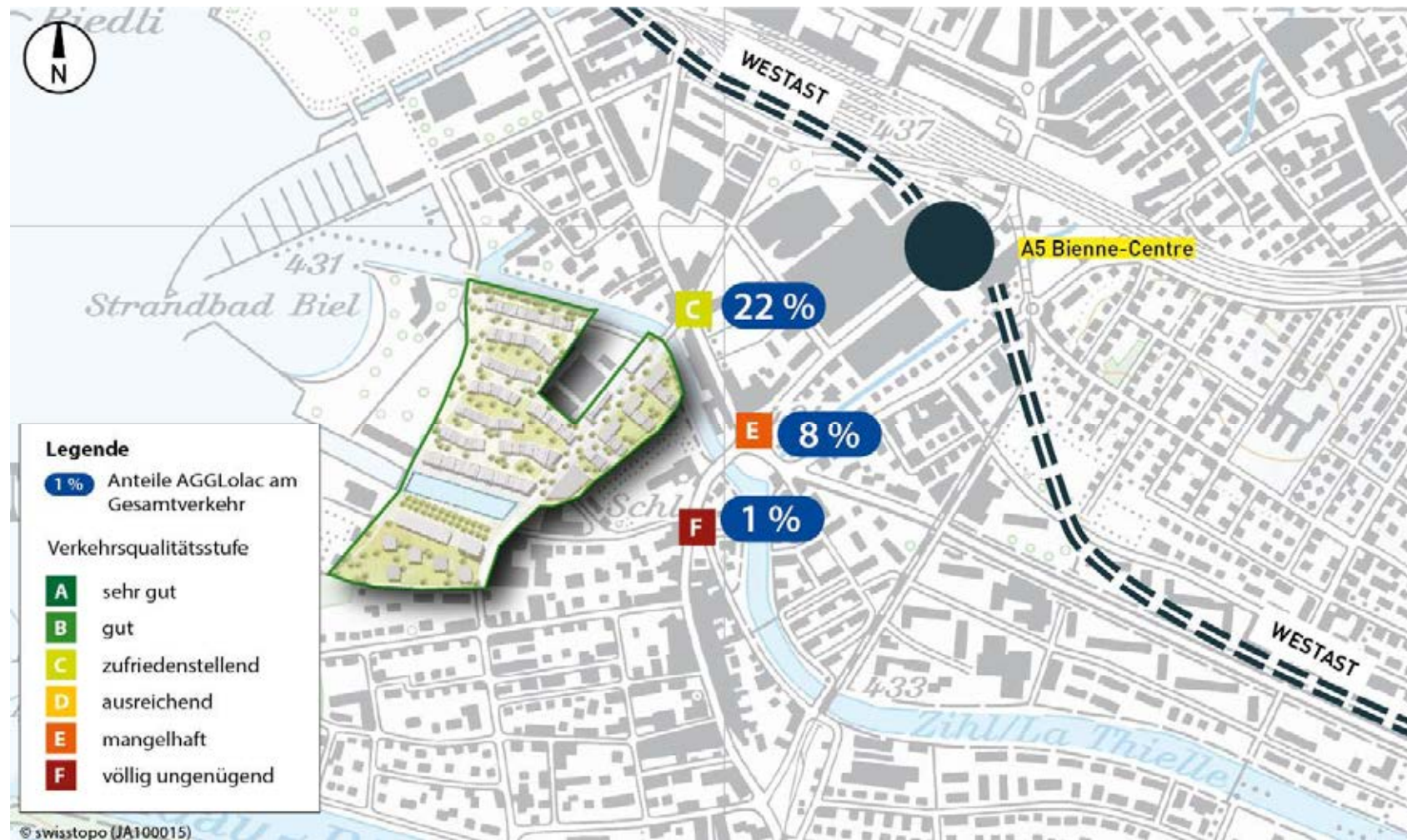
Güteklasse-ÖV-Erschliessung:

- AGGLOlac-Gebiet ist schon heute grossmehrheitlich in Güteklasse B
- Mit neuer Buslinie 3 ergibt sich Qualitätssteigerung (auch wenn sich dies in der berechneten Güteklassenbewertung nicht niederschlägt)
- Unabhängig der Güteklasse von Bedeutung ist die Nähe zum Bahnknoten Biel und den Geschäftszentren von Biel und Nidau

Situation AGGLOlac – mit Ostast, ohne Westast



Situation AGGLolac – mit Westast



Parkplatzangebot AGGLOlac (private und öffentliche PP)

Szenario sehr hoch 1 PP pro 110 m2 GF	Szenario hoch 1 PP pro 130 m2 GF	Szenario mittel 1 PP pro 170 m2 GF	Szenario tief 1 PP pro 230 m2 GF	Szenario sehr tief 1 PP pro 400 m2 GF
- ursprüngliche Vorgaben Wettbewerbsprogramm 2013 - PP pro Whg höher als Empfehlungen Studie Zimmerli/mrs (max. 1 PP pro Whg)	- Vorgaben Phase Testplanung - PP pro Whg im Rahmen Empfehlung Studie Zimmerli/mrs	- Total PP etwa gem. Projektstand Agglolac Ende 2015 (730 PP priv. 400 PP öff.) - PP pro Whg entspricht Minimum Empfehlungen Zimmerli/mrs (min. 0.7-0.8 PP pro Whg)	- Empfehlung Studie Zimmerli/mrs unterschritten - Anforderungen Anzahl öffentliche PP unterschritten	- Empfehlung Studie Zimmerli/mrs stark unterschritten - Anforderungen Anzahl öffentliche PP stark unterschritten
BauV Art. 51 erfüllt (0.5 - 2 PP pro Whg)	BauV Art. 51 erfüllt (0.5 - 2 PP pro Whg)	BauV Art. 51 erfüllt (0.5 - 2 PP pro Whg)	BauV Art. 51 erfüllt (leicht über unterem Wert der Bandbreite von 0.5 PP pro Whg)	BauV Art. 51 deutlich unter Minimalwerten (zulässig mit Art. 54, 54a, 54b autoarmes Wohnen)

Kennwerte zum Parkplatzangebot

Szenario 'Mittel': 1 PP pro 170 m² Geschossfläche

→ ergibt bei einer Wohnungsgrösse von 120 m² Gf ca. 0.71 PP/Whg
(PP-Mass pro Wohnung AGGLOlac entspricht Empfehlung aus der Studie Zimmerli/mrs mit Städtevergleich und Erschliessungsqualität)

→ übrige Nutzungen Faktor n gem. BauV Art. 52 = 70-80 (entspricht Nutzungen mit eher wenig Verkehr, keine verkehrsintensiven Nutzungen möglich)

Fahrtenerzeugung (Berechnungsannahmen für PP-Szenario mittel)

Wohnnutzung	3.5 Fahrten pro PP (620 PP → 2'160 Fahrten)
übrige Nutzen	5.5 Fahrten pro PP (110 PP → 620 Fahrten)
öffentliche Parkierung	2.5 Fahrten pro PP (400 PP → 1'000 Fahrten)

Total 3'780 Fahrten, davon 2'480 Neuverkehr

Diskussion zu den Annahmen und Einschätzungen

Annahmen:

Dimensionierung PP stützt sich (u.a.) auf die Empfehlungen der Studie Zimmerli / mrs mit Städtevergleich und Referenzbeispielen.

- Sind diese nachvollziehbar und akzeptiert?

0.7 PP pro Wohnung bedeutet rechnerisch, dass 70% der Wohnungen 1 PP erhalten und 30% über keinen PP verfügen.

- so betrachtet resultiert im neuen Stadtteil AGGLOlac (total 875 Whg) eine grössere autoarme Siedlung mit rund 260 Wohnungen.

Die öV-Erschliessungsqualität ist gut und entspricht einer durchschnittlichen städtischen Situation, auch langfristig.

- Keine besonderen Verhältnisse für weitergehende PP-Reduktion, oder doch?

Erfahrungswerte Fachstellen:

Auf welche Erfahrungswerten und/oder rechtlichen Vorgaben stützen sich Forderungen zur PP-Reduktion ab (Kant. Vorprüfung)?

Rahmenkonzept Mobilität

Was sind die Inhalte des Rahmenkonzept Mobilität?

- Übersicht Gesamtverkehrssystem mit Einbettung Neuprojekt
- Verkehrsabwicklung Neuprojekt
- Eck-/Zielwerte für die (zusätzliche) Verkehrserzeugung MIV
- Massnahmenansätze Neuprojekt (Akteur Neuprojekt)
- Massnahmenansätze Umfeld (andere Akteure)

Was ist das Ziel?

- Basis für allfällige Vereinbarungen und Festlegungen
- Baustein für die Genehmigungsfähigkeit Neuprojekt (ZPP-Festlegungen)

Was sind die weiteren Schritte nach dem Rahmenkonzept Mobilität?

- Konkretisierung im Rahmen Projektfortschritt
- Sicherstellung der festgelegten Massnahmen

Handlungsfelder

Gesamtregion

Kanton, (Region, RVK)

Massnahmen zur
Mobilitätsbewältigung
(RGSK, AP,
Gesamtmobili-

Beispiele:

Verkehrsmanagement,
Dosierung Zufahrt Biel,
Reduktion Parkfelder,
Priorisierung öV,
Durchgehende
Veloverbindungen

Umfeld AGGLOlac

Standortgemeinden

Massnahmen zur
Mobilitätsbewältigung

Beispiele:

Öffentliche PP – Anz.
und Bewirtschaftung,
Infrastruktur öV,
Taktverdichtung L3/L4
Infrastruktur Fuss-
/Veloverkehr, Monitoring
& Controlling

AGGLOlac

Grundeigentümer/Invest
or/Planungsbehörde

Mobilitätsabwicklung

Beispiele:

Mobilitätskonzept,
Anreize zur Benützung
von öV und Velo,
Anzahl PP,
Ausfahrtdosierung,
gutes Fuss-
/Veloangebot,

Monitoring & Controlling

Diskussion Rahmenkonzept „Mobilität AGGLOlac“

Vorgehensweise:

Sind die drei Handlungsfelder für die Beurteilung der Auswirkungen sowie für die Herleitung und Abstimmung der erforderlichen Massnahmen richtig gewählt?

Ist es richtig, dass verschiedene Akteure einen Beitrag für einer verträgliche Verkehrssituation mit AGGLOlac leisten müssen.

Weitere Anliegen an die Verkehrsplaner:

Fehlen aus Ihrer Sicht noch Elemente für eine Gesamtbeurteilung?

Weiteres Vorgehen

Nächste Schritte:

Erarbeiten Rahmenkonzept Mobilität AGGLOlac: März / April 2017

Zweiter Workshop Verkehr AGGLOlac: 11. Mai 2017

Thema: Ergebnisse aus dem Rahmenkonzept Verkehr

Abschluss Rahmenkonzept Verkehr: Ende Mai 2017

Abschliessende Vorprüfung: ca. ab Mitte Juni 2017

Geplante Massnahmen - 1

Massnahmenübersicht				
Nr.	Beschrieb		Umsetzung ab	Instrument
Sofortmassnahmen (bis Eröffnung Ostast, 2017)				
1	Einsetzen Taskforce Verkehr		3.Q 2016	Aktionsplan
2	Sofortmassnahmen (insbesondere pragmatisches Verkehrsmanagement)	Planung und Umsetzung von Sofortmassnahmen in den Bereichen vFM, VM und Parkierung	4.Q 2016/ 2017	Aktionsplan
3 (MC1)	Erstellen Monitoringkonzept	Kernagglomeration Biel/Bienne	4. Q 2016	Aktionsplan
	Vorher-Erhebung	Erhebung Referenzzustand	2. Q 2017	Aktionsplan
4 (Ü1)	Projektübergreifende Kommunikation	Massnahmen Ü1.1 bis Ü1.5	2017	Aktionsplan
5 (Ü2)	Mobilitätsmanagement	Konzept erstellen	4.Q 2016	Aktionsplan
6 (M5)	Parkierung (Bewirtschaftungskonzept)	Konzept erstellen	2017	Aktionsplan
7 (M3)	Verkehrsmanagementsystem	Erarbeiten Steuerungs- und Betriebskonzept	4.Q 2016	Aktionsplan
Massnahmen bis 2020				
Massnahmen öV				
Ö1.1b	Linie 3: Erschliessung Nidau/Beunden	(10'-Takt während HVZ resp. 15'-Takt während NVZ)	2019	AK 18-21, RGSK: B4
Ö1.2b	Linie 4: Port/Brüggmoos	(10'-Takt während HVZ und NVZ)	2019	AK 18-21 RGSK: B4
Ö1.3	Linie 6: Erschliessung Port/Bellevue	(30'-Takt)	2017	AK 18-21 RGSK: B4
Ö1.4	Linie 5: Verlängern der Spitallinie bis Ipsach/Oberdorf	(30'-Takt während HVZ)	2019	AK 18-21 RGSK: B4
Ö1.5	Linie 12: Tangentiallinie Ostast	Verbesserung Tangentiale (30'-Takt während HVZ)	2017	AK 18-21 RGSK: B4
Ö2.1	Linie 4/5: Fahrbahnhaltestelle Hauptstrasse (Beunden)		2018	RGSK: B5
Ö2.3	Buspriorisierung Knoten Allmendstrasse/Wehrbrücke		2019	RGSK: B5
Massnahmen Veloverkehr				
V1	Durchgängige Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum		2018	RGSK: B11/XI
V2	Durchgängige Veloverbindung Port-Nidau-Biel Zentrum		2019	RGSK: B11/XII
V3	Anbindung Nidau		2019	RGSK: B11 LV
V5.1	500 gedeckte und diebstahlsichere Veloabstellplätze auf dem Robert Walser-Platz		2019	RGSK: B11/VIII
V5.2	Generelle Erweiterung Angebot Veloabstellplätze als intermodale Schnittstellen		2018	RGSK: B11 LV

Geplante Massnahmen - 2

Nr.	Beschrieb	Umsetzung ab	Instrument
Massnahmen MIV			
M1	vFM Ostast	Umsetzen der vFM	2017 RGSK: B7
M2	vFM Brugg/Biel Süd	Umsetzen der vFM	2017 RGSK: B7
M5	Reduktion des Angebots an Oberflächenparkfeldern insbesondere in den Städten Biel und Nidau		2018 RGSK: B9
M6	Erhöhung der Parktarife (insb. in den Parkings) sowie verstärkte Kontrollen		2018 RGSK: B9
Massnahmen Siedlungsentwicklung			
S1	Mobilitätskonzepten bei Planungsvorgaben ab einem Schwellenwert von 50 Parkfeldern (Normbedarf ohne Reduktion)		2018 RGSK: B1
S2	Reduktion Parkplatzbedarf	Abhängigkeit M5	2018 RGSK: B9
Übergeordnete Massnahmen			
Ü2	Mobilitätsmanagement	Beinhaltet Ü2.1 bis 2.6 (Beginn 4. Q 2016)	2017 GMK Z0 RGSK: B1
Monitoring & Controlling			
MC 1.1	Erfassen Verkehrsaufkommen auf wichtigen Achsen inkl. Vergleich mit Referenzzustand vor Eröffnung Ostast		2017 GMK Z0
MC 1.2	Funktionalität MIV	Rückstaubeobachtungen	2017 GMK Z0
MC 1.3	öV-Betrieb	Auswertung Fahrzeitverlusten	2017 GMK Z0
MC 1.4	Situation Fuss- /Veloverkehr	Auswertung von Rückmeldungen zur Situation	2017 GMK Z0
MC 2	Wirkungsanalyse Ostast	Koordination mit Kanton Bern	2017 GMK Z0
Massnahmen nach 2020			
Massnahmen öV			
Ö1.7	BTI-Linie: neue Haltestelle Kettenstrasse		2022 AK ab 2022
Ö1.8	BTI-Linie: Verschiebung Haltestelle Beunden	Abhängig von Strassenbahn-/Bahnbetrieb	2022 AK ab 2022
Ö1.9	BTI-Linie: Bewältigung Kapazitätsprobleme in der Morgenspitze	Früherlegung dreier Kurse in MSP	2017 AK 2018-21
Massnahmen Veloverkehr			
V4	Erstellung einer ostseitigen Bahnhofsunterführung		2022 RGSK: B11/III
Massnahmen MIV			
M3	Verkehrsmanagementsystem	Umsetzung / Inbetriebnahme	2021 RGSK: B7/III
M4	Aufwertung Ortsdurchfahrt Nidau	vFM N3	2021 RGSK: B7
Massnahmen Siedlungsentwicklung			
S5	Planerische Nutzungsvorgaben	Vorgaben zum Nutzungsmix, Realisierungszeitpunkt und Nutzungsmass	2020 RGSK: B1
Legende			
AK	Angebotskonzept		
GMK Z0	Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast		
RGSK	regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept		