

AGGLOlac  
AEELOlac

SVI-Tagung «Mobilität in Zeiten der Dichte»

## Das Beispiel AGGLOlac

Inputreferat Jürg Mosimann

Biel, 5. Juni 2018

# Ausgangslage: AGGLOlac - Umfeld

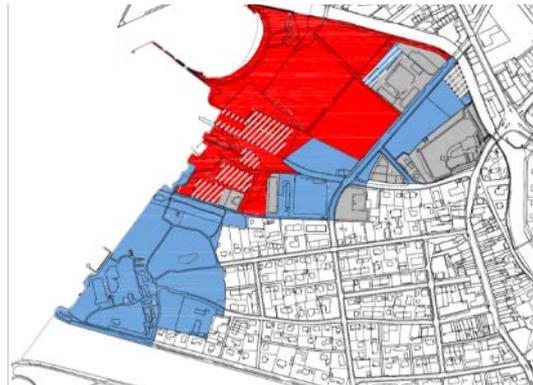


# Ausgangslage: Ideale Voraussetzung für Verdichtung

## 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 m<sup>2</sup>)

**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 m<sup>2</sup> maximal
  - Ideenwettbewerb: 1 PP je 110 m<sup>2</sup> GF;  
Massnahmen zur Minimierung Mehrverkehr
  - Testplanung: 1 PP je 130 m<sup>2</sup>  
Ansätze Mobilitätskonzept
  - Richtprojekt / Zonenplanung: 1 PP je 170 m<sup>2</sup> = **ca. 0.7 PP je Wohnung**,  
zahlreiche Studien
  - Forderung OIK in Vorprüfung: 1 PP je 400 m<sup>2</sup> = **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	<b>0.8</b>	0.8
Thun	43'500	0.7	<b>0.9</b>	1.0
Lugano	63'583	0.6	<b>0.9</b>	1.0
St.Gallen	75'538	0.7	<b>0.8</b>	0.9
Luzern	81'295	0.5	<b>0.8</b>	0.9

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

- **1 PP je 170 m<sup>2</sup> GF = 0.7 PP je Wohnung = ca. 10 % unter dem Bieler Durchschnitt für ÖV Güteklasse B = Ambitiös angesichts des Zielpublikums!**

## Wer verzichtet eigentlich auf's Auto?

- Je geringer das Haushaltseinkommen, desto höher die Wahrscheinlichkeit, dass der Haushalt autofrei ist.
- Es gibt wenige Haushalte gibt, 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...

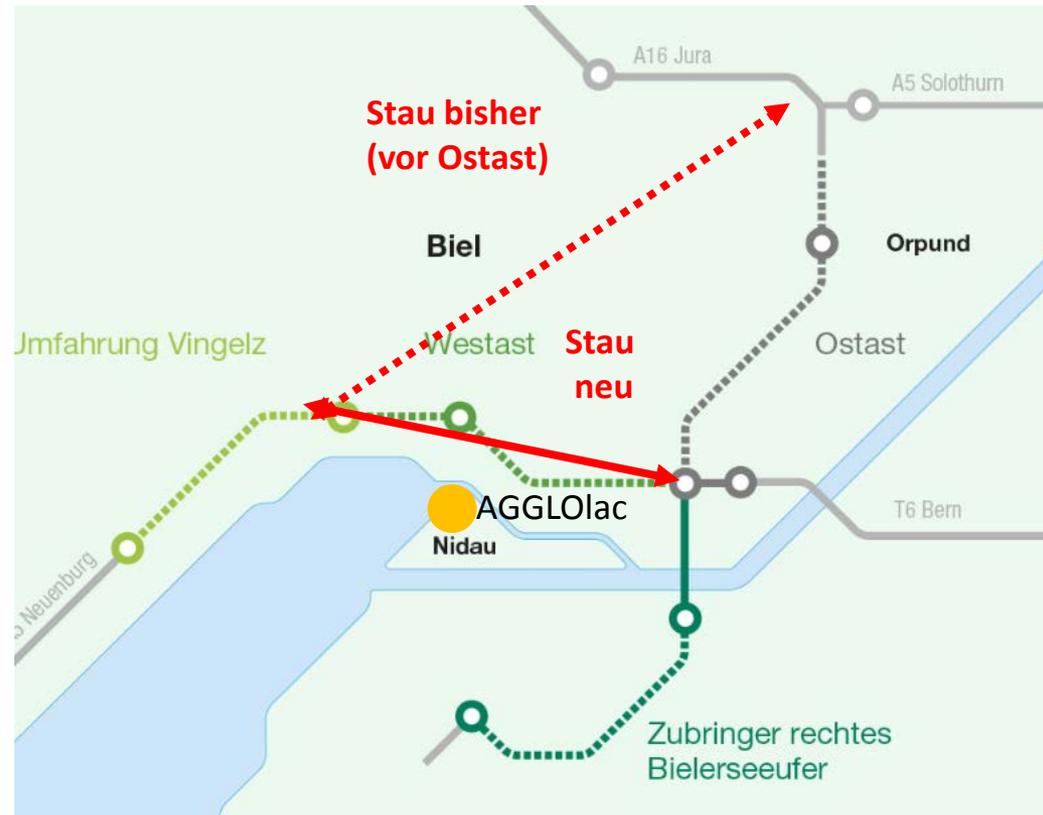
- Abkehr der Jungen weg vom MIV klar erkennbar. ABER: Führerschein wird später doch erworben  
Führerscheinbesitz in %

	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 m<sup>2</sup> 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 PP realisiert werden (die verkehrliche Betrachtung erfolgt aufgrund der Annahme von max. 400 öffentlichen PP).

## Ein Wort zur Akzeptanz von Fahrtenregeln für Wohnungen...



### Absurdes Verkehrskonzept in Neubaussiedlung in Bülach ZH

# Parkplatz darf nur einmal pro Tag verlassen werden

BÜLACH ZH - Stellen Sie sich vor, Sie kaufen sich eine Eigentumswohnung für 35'000 Franken. Dazu einen Parkplatz für 35'000 Franken. Nur: Den Parkplatz dürfen Sie nur einmal pro Tag benutzen. Irrsinn? Tatsache im Neubaugebiet in Bülach ZH.

Der Autor

Dafür gibt es nur einen vulgar-philosophischen Ausdruck: birnenweich!

444 3

Melden



### TCS-Vize Thierry Burkart empört über Bülacher Parkplatz-Regime

# «Das ist ein Aprilscherz!»

Vize Thierry Burkart kritisiert die Tendenz, das Bülacher Gewerbe, so der Verkehrspolitiker.



Hoffentlich ziehen viele freiwillige Feuerwehrmänner ein, die dann leider nicht zu Einsätzen kommen weil sie ihr Auto nicht bewegen dürfen.

50 5

Melden

Ich wäre da erst gar nicht hinziehen wollen. Nun bei einer solchen Geschäftsidee hat jemand genug Geld, Wohnungen jahrelang leer stehen zu lassen.

757 12

Melden

Bravo macht weiter so und schon bald gibts eine Geistersiedlung mehr in der Schweiz. Wir haben ja sowenige davon. Da kauft man für fast eine Million Franken eine schöne Wohnung inkl. Parkplatz und mit dem Kaufvertrag unterschreibt man auch gleich den Bussenkatalog inkl. Enteignung des Parkplatzes. Mit solchen Methoden muss man sich nicht wundern wenn die Wohnungen leer stehen.

2002 25

Melden

## 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?