

MARAIS P4.4 - Erläuterungsbericht „Mobilität“

Mobilitäts- und Erschliessungskonzept „Smart moBiel am See“

Mit dem Smart, Begegnungszonen, dem Bushalt- und velospot-System entstanden in Biel in den vergangenen 20 Jahren weit beachtete Mobilitäts- und Stadtinnovationen.

Der Neubau von N 5 und das Regiotram eröffnen nun zusammen mit ambitionierten Stadtentwicklungsprojekten Chancen, den Bieler Verkehr nachhaltig zu gestalten.

Für das Quartier „Marais“ formuliert das Mobilitäts- und Erschliessungskonzept Vorschläge auf Basis folgender veränderter Mobilitäts- und Lebensprioritäten:

- In Schweizer Städten erreicht der Anteil autofreier Haushalte 40 bis 55%, in Biel besitzen rund 20% kein eigenes Auto, in Bern 53,2% und in Basel gar 54,9%.¹
- Besonders junge Erwachsene nutzen überdurchschnittlich häufig das GA, jedoch seltener Fahrausweis und eigenen PW, sie fahren weniger PW-Kilometer.²
- Die multimodale Mobilität mit Carsharing, Veloverleih und Lieferservices wächst.²
- In sehr gut erschlossenen Ortschaften sind Ø 29% der Parkplätze nicht vermietet, Credit Suisse plädiert aus Kostengründen für flexiblere Regeln zum Parkraumbau.³
- Komfort- und Pünktlichkeitsansprüche an Mobilitätsanlagen und -services steigen.
- Als Schlüssel für Lebensqualität wachsen Freiluft- und Sportaktivitäten sowie Ansprüche an Bildung, Kultur und persönliche Dienste (Kinder-, Altenpflege).³
- Autofreies Arbeiten und Wohnen finden in Städten steigendes Kundeninteresse⁴: 2008 waren in Bern jeder dritte, in der Agglomeration jeder vierte Haushalt sehr daran interessiert, für die Agglomeration Biel ist ein Potential von mind. 700 Haushalten erkennbar.

Quellen:

¹ „Mobilität in der Schweiz, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, BFS, 2012

² „Mobilität junger Menschen im Wandel – multimodaler und weiblicher“, ifmo München 2008

³ Hediger, D., Credit Suisse Real Estate Management Schweiz, Referat bei Fachtagung: „Wohnen und Mobilität“ der Hochschule Rapperswil 04.12.2012

⁴ Marktstudien „Nachhaltiges Wohnen im Raum Bern; „Nachhaltiges Wohnen - Marktanalyse für Biel Gurzelen und Burgdorf Uferweg“, bfm, 2008

Grundideen

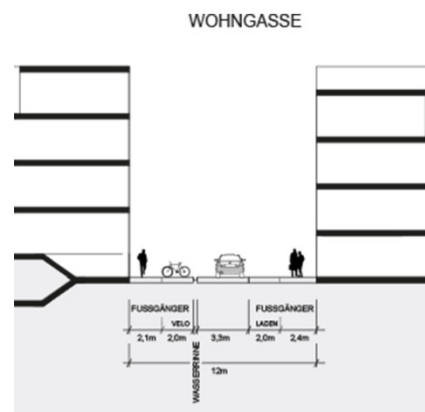
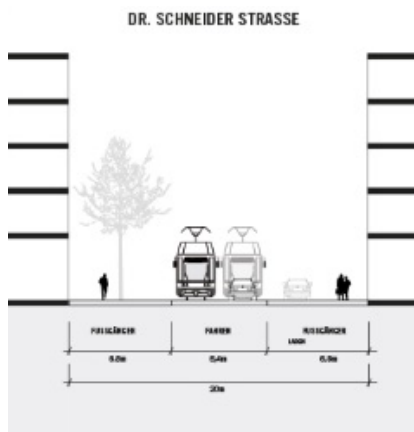
Die zentrumsnahe Lage am See ermöglicht ein beispielhaft nachhaltiges Mobilitätskonzept umzusetzen. Da jede Velo-, Bus-, Bahn- oder Autofahrt mit einem Fussweg beginnt und endet, ist die konsequente fussgänger- und velofreundliche Gestaltung aller Stadträume zum und im Quartier Basis des Konzeptes:

- Durchgehend komfortable Fuss- und Velorouten, eine velotaugliche Bahnquerung mit Perronzugängen und Veloabstellplätzen erleichtern das Gehen und Velofahren.
- Ein Halt des vom Städtli über die Dr.-Schneider-Strasse geführten Regiotram bindet das Quartier hervorragend an Bahnhof, an Nidau und die Region an. Ein saisonaler Halt der Buslinie 8 am Strandbad Nidau ergänzen das Angebot.
- Gezielte Beratung von Bauträgern und Zuziehenden (z.B. durch Quartiersekretariat) zu am Tramhalt, am Bahnhof, saisonal auch an den Badis situierten Mobilitätsdiensten (u.a. Mobility, e-Car2Go, Velostation, velospot) fördern eine vielfältige Alltags- und Freizeitmobilität.
- Für AutonutzerInnen ist das Seequartier über Haupt- bzw. Aarbergstrasse vom Anschluss Biel-Zentrum sowie über die Dr. Schneider-Strasse Süd per Anschluss Port hervorragend an die Region angebunden. Bei Bedarf kann das Städtli Nidau zusätzlich lokal über die Kelten- und Bernstrasse entlastet werden.
- Im Quartier kann nach VSS-Norm 640 281 bei über 25% Fuss- und Velowegen und ÖV-Gütekategorie B auf 50% der Parkplätze verzichtet werden, zudem sind für 30% der rd. 500 Wohnungen für autofreie Bewohner nur 0.1 Plätze/WE nötig. Insgesamt sind rund. 600 PW- und 3350 Veloabstellplätze erforderlich und vorgesehen. Doppelnutzungen der PW-Stellplätze und das Erweitern von COOP/ FH-Parking am Bahnhof stützen das Konzept.
- Die am erweiterten Barkenhafen konzentrierten, reduzierten PW-Parkangebote für BewohnerInnen und Besucher (auch des Strandbades Biel), im Quartier auf Behinderte, Entsorgung, Laden, Liefern und Handwerker beschränkte Angebote sparen Kosten und Verkehrsbelastungen.

- Schloss- und Dr.-Schneider-Str. erschliessen das Quartier für alle Verkehrsarten. Die erwarteten Verkehrsmengen erlauben das Nutzen der Tramtrasse mit Bussen, MIV, Tram und Velo. Bei Bedarf wird das Linksabbiegen für den MIV unterbunden.
- Alle anderen Strassen können Gehende und Velofahrer dank geringem MIV auf gesamter Breite nutzen. Gezielte Abstellangebote und schmale Bewegungsbereiche in der Mitte dämpfen Geschwindigkeiten, an den Verbindungsbereichen zwischen den Gassen können Fahrzeuge wenden.
- In den Gebäude-Eingangsbereichen gibt es ausreichend Veloabstellplätze und Paketfächer für Bewohnerinnen und Bewohner, vor den Gebäuden für Besucher.
- Im Uferbereich minimieren ausreichende Wegbreiten und differenzierte Beläge Konflikte zwischen Fussgängern und Velonutzern.
- Das stufenweise Realisieren des Quartiers erlaubt ein paralleles Reduzieren der heutigen und ein Nachjustieren der künftigen Angebote. In der letzten Ausbaustufe können bei Bedarf im Bereich der heutigen Tennisplätze zusätzliche Parkplätze errichtet werden.

Varianten und Gestaltungsvorgaben:

- Die vorgeschlagene Regiotramtrasse bindet die Entwicklungsachse am östlichen Seeufer, über das Städtli und das Schloss Nidau, das Seequartier und den Robert-Walser-Platz direkt an die Bahnhofsstrasse an und eröffnet am Bahnhofs-Südportal eine Tram-Wendemöglichkeit. Die Attraktivität dieser auf die Stadt- und Quartiersentwicklung abgestimmten Variante legt nahe, deren Nutzen zu konkretisieren. Gegebenenfalls kann die Trolleybuslinie 4 die vorgeschlagene Trasse nutzen, wird jedoch die Attraktivität des Regiotrams nicht erreichen.
- Dr.-Schneider-, Schloss- und Hauptstrasse Nidau werden im Quartier mit Blick auf die beim Robert-Walser-Platz realisierten Standards gestaltet: Die Tramtrasse ist dabei auch zwischen den Halten markant und leicht querbar zu gestalten, um Liefern, Laden, Gehen und Verweilen an den Seiten zu erleichtern.
- Die Knoten Aarberg-/Dr.-Schneider, Dr.-Schneider- und Schlossstrasse sowie Schloss-/Hauptstrasse werden als Begegnungsbereiche gestaltet. Ob die Aarbergstrasse dadurch auch ohne Signalanlage für Fussgängerinnen, Velofahrer und öffentlichen Verkehr ausreichend attraktiv querbar wird, ist noch zu prüfen.
- In den Quartiersstrassen verdeutlichen einheitlich niveaufreie Oberflächen den Vorrang von Nichtmotorisierten. Behinderten-, Liefer-, Lade- und Veloabstellplätze sind farblich dezent bzw. mit Bügeln markiert.



Veloabstell- und Parkplatzangebot

- Der Bedarf an Veloabstellplätze inkl. Motorfahräder (VAP) und Personenwagen-Abstellplätzen (PP) wurde aufgrund Programmvorgaben sowie der VSS-Norm 640 281 ermittelt
- für die Bäder Biel und Nidau wurde der VAP-Bedarf nach Richtwerten des ASTRA-Handbuch "Veloparkierung" abgeschätzt,
- für Wohnen wurden 30% autofreie Wohnungen (Whg.) mit 0.1 PP/Whg. und 70% autoreduzierte Whg. mit 0.5 PP/Whg. in allen Baufeldern unterstellt.
- für weitere Nutzungen wurde der Bedarf gemäss der VSS-Norm 640 281 wg. ÖV-Erschliessungsgüte B und LV-Anteil > 25% um 50% reduziert.
- für das Strandbad Biel stehen durch Doppelnutzung der PP-Angebote für Büro und tw. Gewerbe ausreichend PP am Hafen bereit.

Angebot Kurzzeit	Angebot Langzeit	Bedarf VAP inkl. MF	Nutzungsart	Bedarf PP	Angebot Gebäude	Angebot Strasse
650	1.518	2.168	Wohnen	190	140	50
153	154	307	Büro	215	171	44
160	18	178	Gewerbe	63	51	12
167	19	186	Gastronomie	60	54	6
107	27	134	Hotel	25	23	2
250	4	254	Strandbad Biel	(100)	(85)	(15)
125	2	127	Strandbad Nidau	45	0	45
1.612	1.742	3.354	Summe	598	439	159