

Dialogprozess Westast

Grundlagen Mobilität & Verkehr

Sitzung Kerngruppe vom 23. Dezember 2019

Traktanden

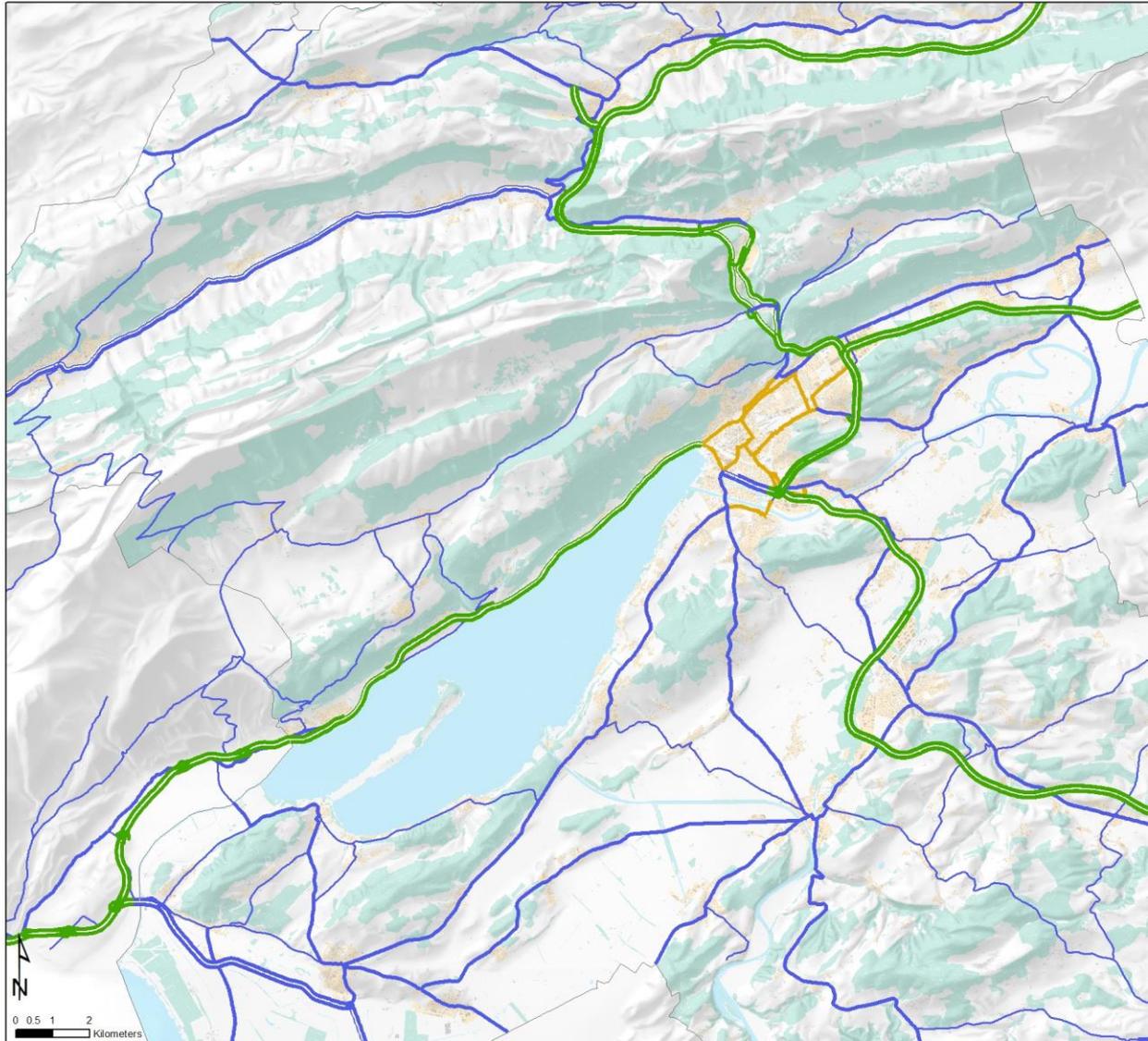
Inhalte

- Grundnetze
- Verkehrsbelastungen
- Spinnenauswertungen
- Verkehrsmittelwahl
- Umwelt
- Umgang mit der Mobilität
- Prognosen Entwicklung Mobilität

Grundnetze

Vorhandenes Grundangebot MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehr

MIV – Ist-Zustand



Grundnetz motorisierter Individualverkehr (MIV)

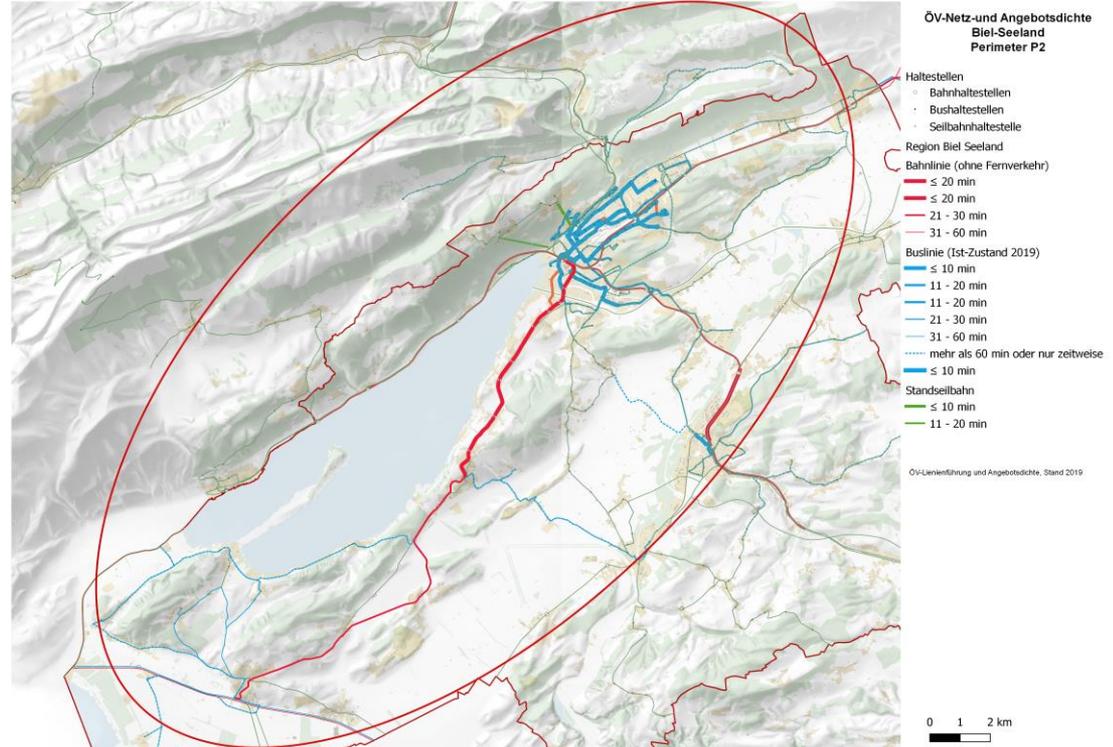
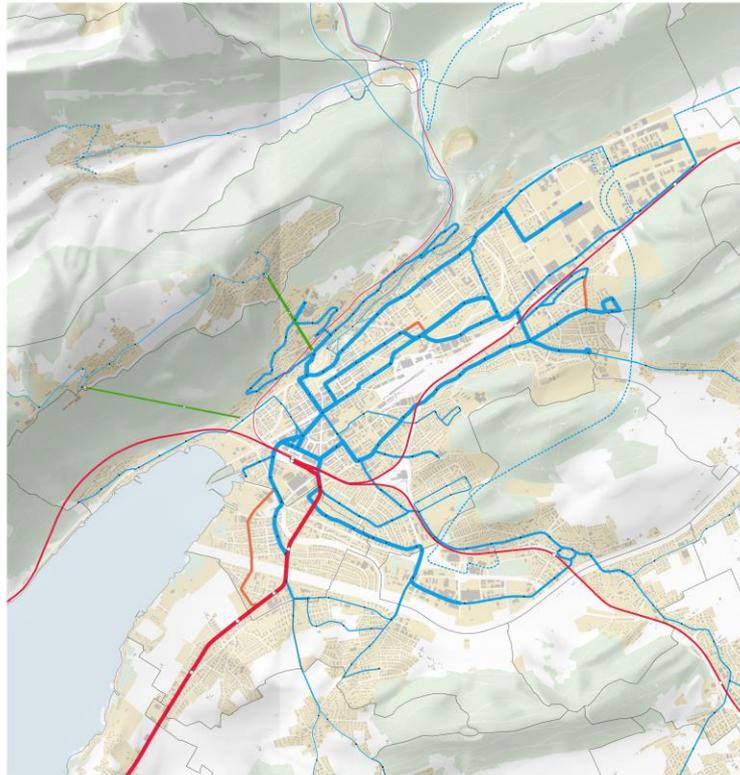
-  Kantonsstrasse Kategorie A (Autobahn, Autostrasse)
-  Kantonsstrasse Kategorie A
-  Kantonsstrasse Kategorie B
-  Kantonsstrasse Kategorie C
-  Kantonsstrasse Rampe
-  Nationalstrasse 1. Klasse
-  Nationalstrasse 2. Klasse
-  Nationalstrasse 3 Klasse
-  Nationalstrasse Zubringer
-  Nationalstrasse Mischverkehr Anschluss
-  Nationalstrasse Rampe
-  wichtige Gemeindestrasse
-  Kantonsgrenze

(Kantonstrassenabschnitte gemäss Kategorien des Strassenetzplans 2014-2029 des Kantons Bern und numérotation des routes cantonales neuchâtelaises)

Quellenangabe:
Geoportal Kanton Bern, Service des ponts et chaussées
Canton de Neuchâtel, Swisstopo.

KONTEXTPLAN AG 19123 / 13.12.2019 / GIC

ÖV – Ist- Zustand



Schwachstellen Bus:

Die Eröffnung des A5-Ostastes und die damit verbundenen realisierten Sofortmassnahmen im Sinne der vFM haben insbesondere im Südosten eine markante Reduktion der Busbehinderungen gebracht. Gleichzeitig gibt es Sektoren, wo die Fahrzeiten aufgrund von Erhöhungen der Verkehrsbelastung tendenziell angestiegen sind (v.a. im Umfeld des Zürich-Kreisels im Bözingenfeld).

Fussverkehr – Wanderroutennetz

Festsetzung

Wanderweg



Hauptwanderroute
Ergänzungsrouten

Zwischenergebnis

Wanderweg



Hauptwanderroute
Ergänzungsrouten

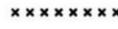
Vororientierung

Wanderweg



Hauptwanderroute
Ergänzungsrouten

Aufhebung nach Routenumlegung

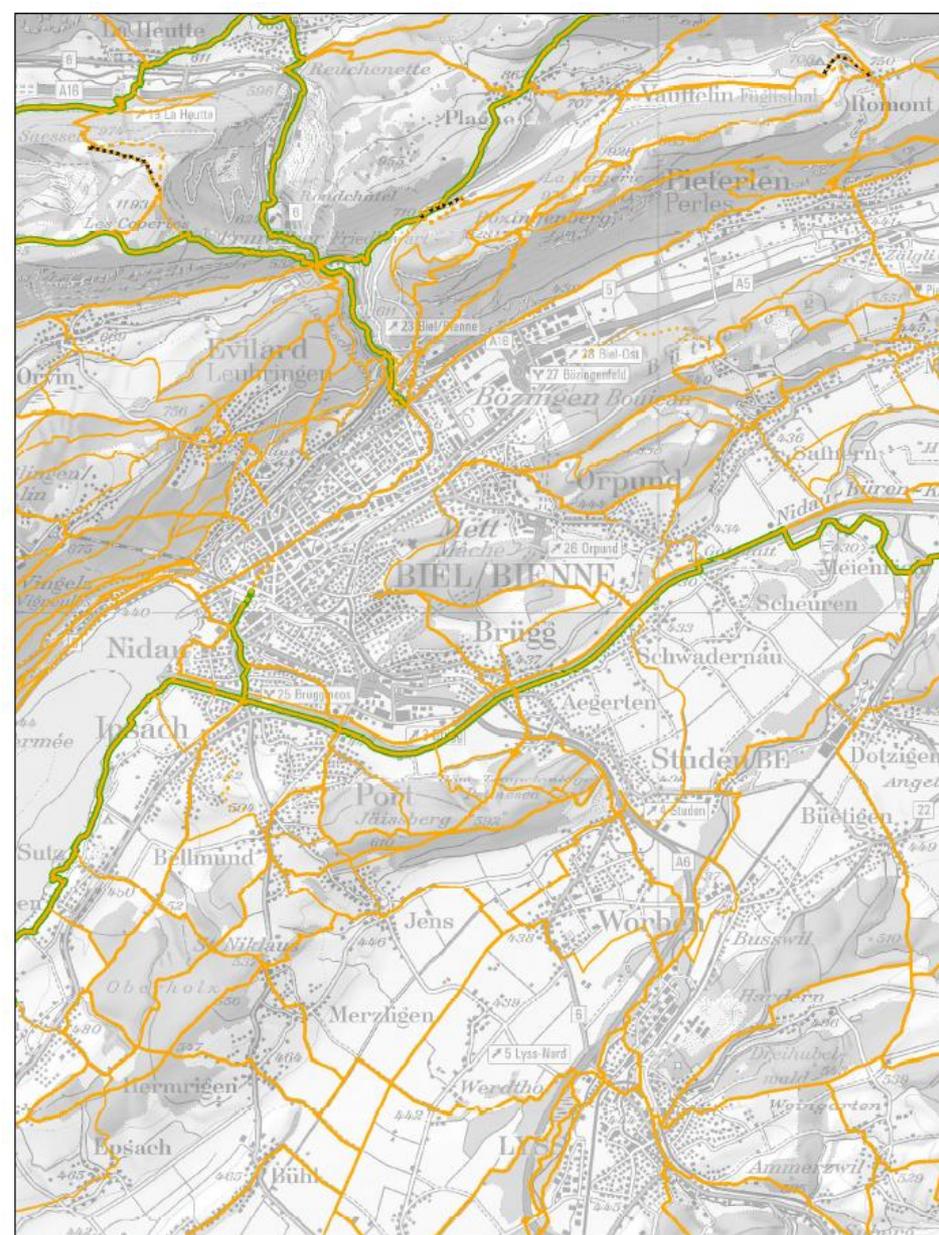


Hauptwander- oder Ergänzungsrouten

Schweizmobil: nat. und reg. Wanderroute



Schweizmobil: nat. und reg. Wanderroute

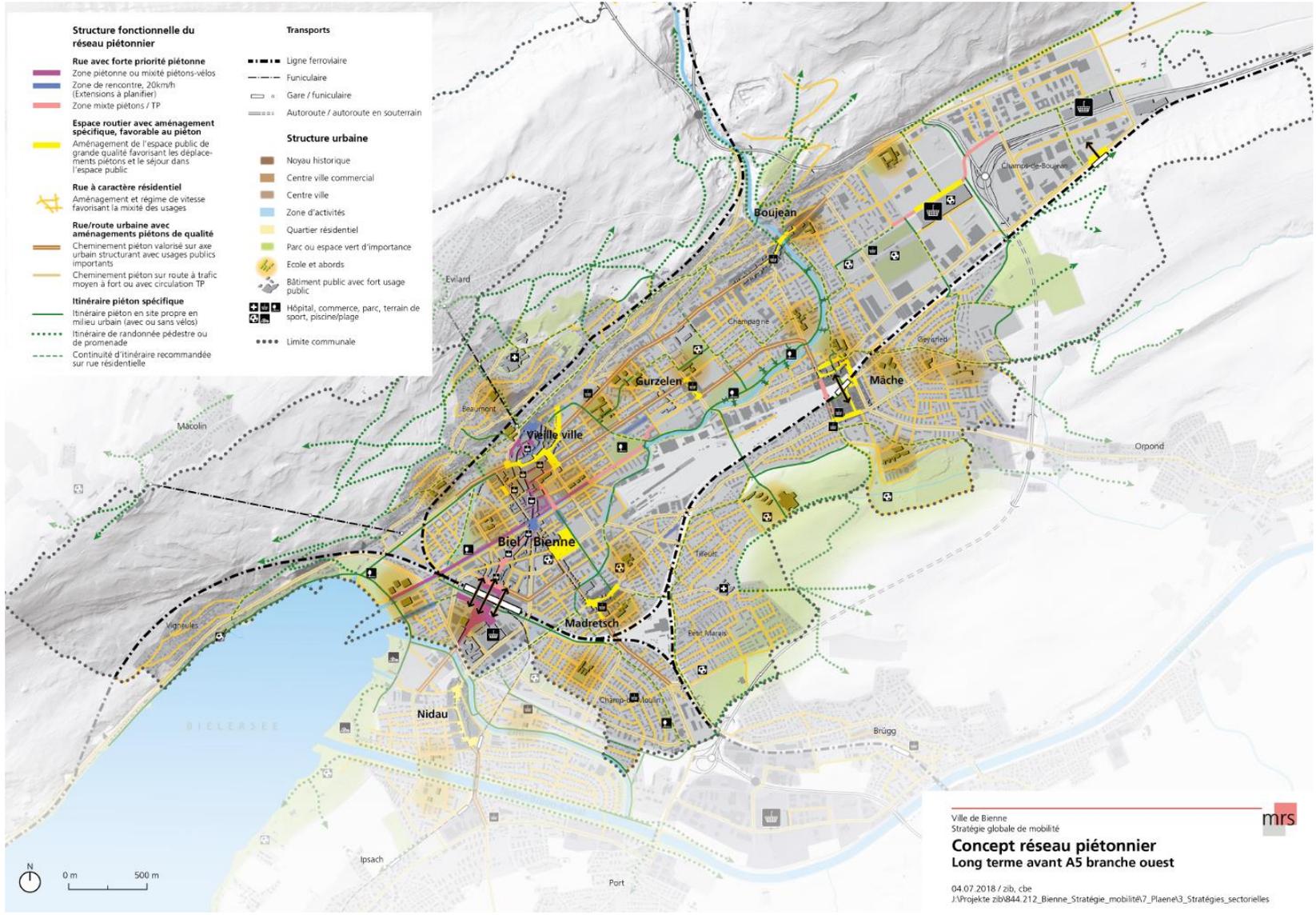


Sachplan Wanderroutennetz des Kantons Bern

Bemerkungen: Freier Text mit max. 120 Zeichen
 Kartentitel: Tiefbauamt des Kantons Bern
 Copyright: © Kanton Bern / © swisslipo
 Detaillierte Angaben zu Copyright und Legende sind dem verlinkten Dokument zu entnehmen:
https://www.map.apps.be.ch/public/infos_weg_de.pdf
 Für Richtigkeit und Vollständigkeit der Daten wird keine Haftung übernommen. Rechtlich verbindliche Auskünfte sind beim Kartenherm einzuholen.

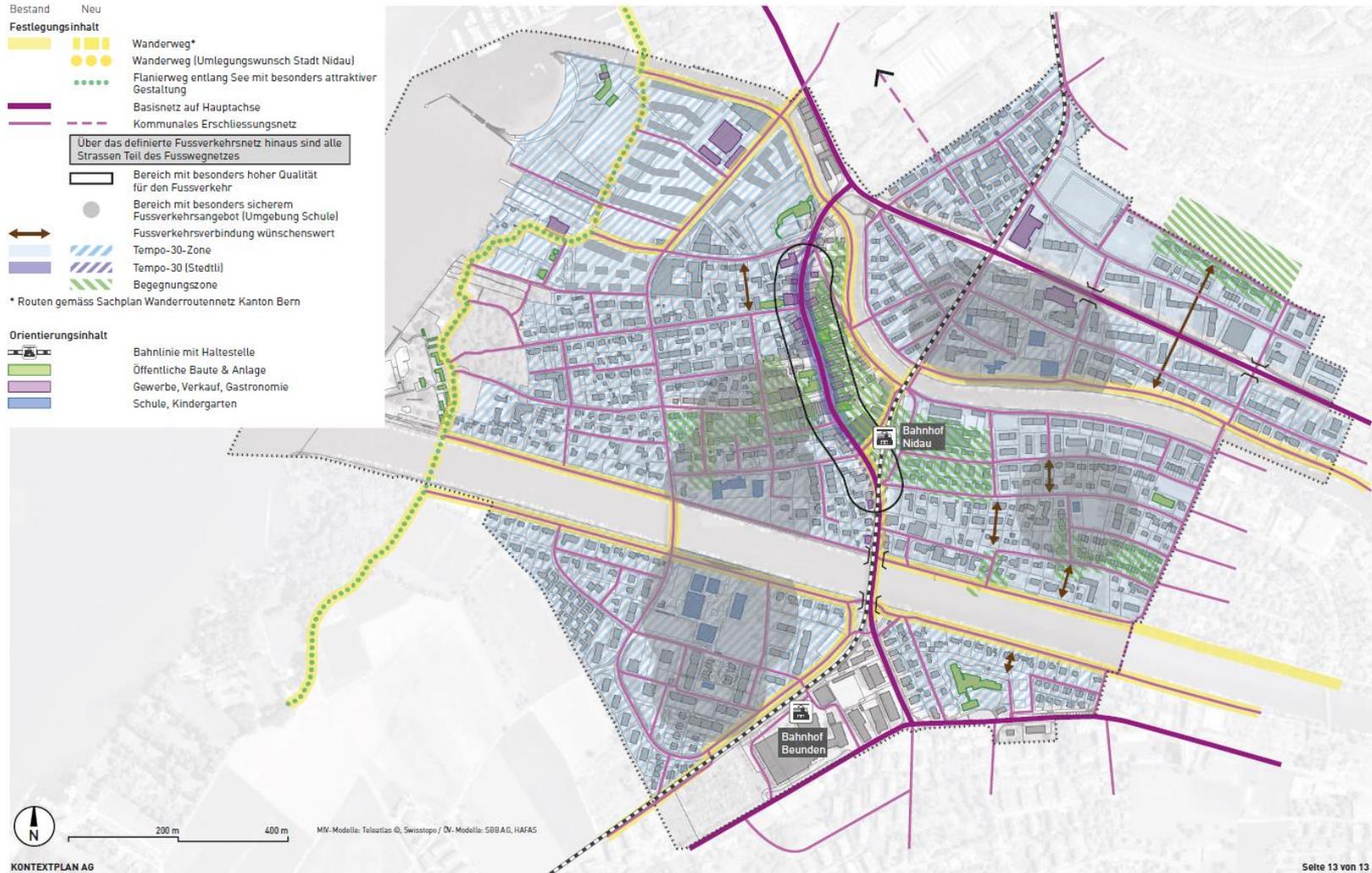
Geoportail des Kantons Bern
 Géoportail du canton de Berne
 N
 Erteilt für Massstab 1:40.000
 Erstellungsdatum 02.12.2019

Fussverkehr – Planzustand Stadt Biel



Fussverkehr – Planzustand Stadt Nidau

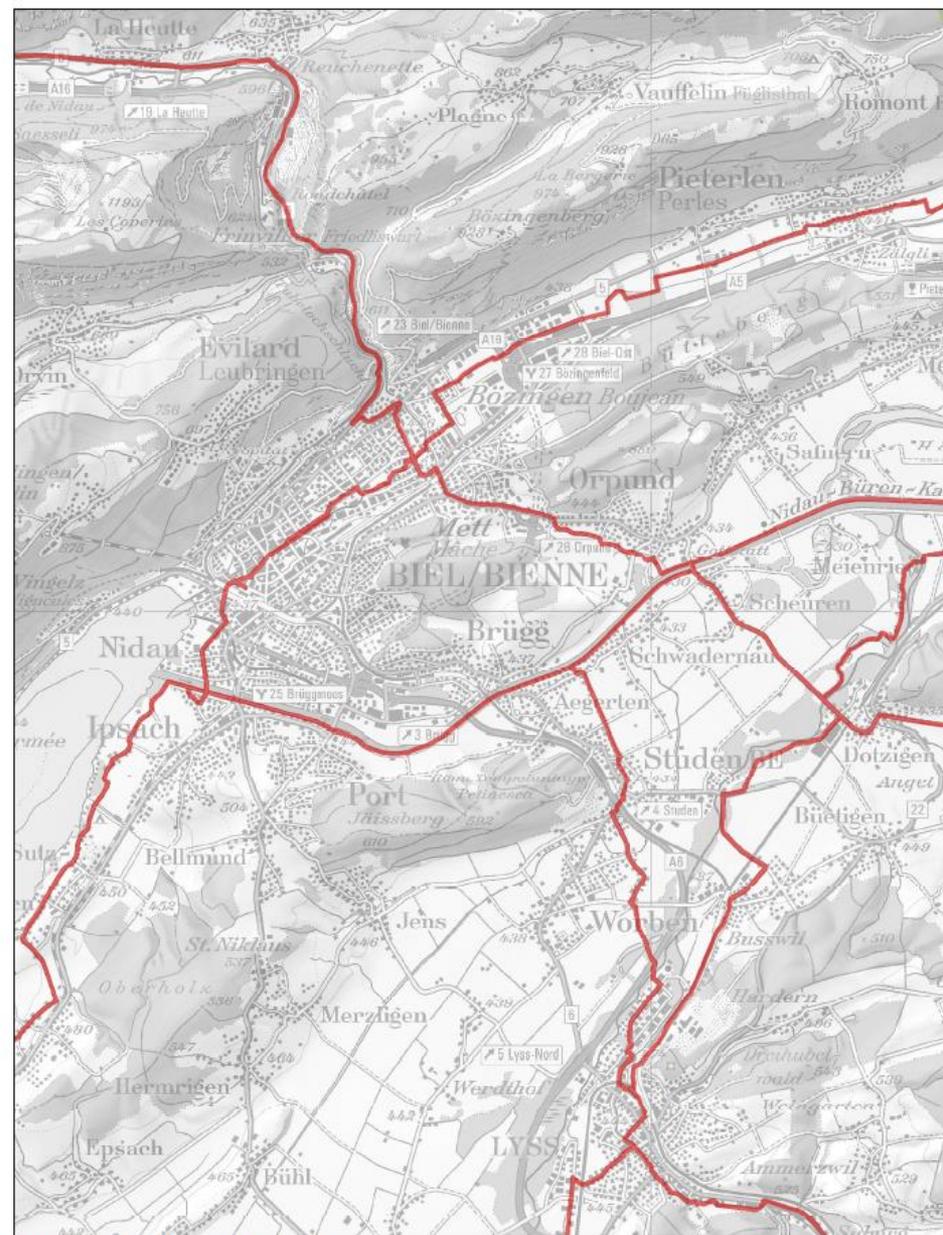
Zielbild Fussverkehr



KONTEXTPLAN AG

Seite 13 von 13

Veloverkehr – SchweizMobil-Routen



Signalisationskatalog Velowandern

 Velowanderrouten

Signalisationskatalog Velowandern des Kantons Bern

Bemerkungen: Folter Text mit max. 130 Zeichen
Kartenherr: Tiefbauamt des Kantons Bern
Copyright: © Kanton Bern / © swisstopo
Detaillierte Angaben zu Copyright und Legende sind dem verlinkten Dokument zu entnehmen:
<https://www.map.sps.se.ch/produkte/legende/leg.pdf>
Für Richtigkeit und Vollständigkeit der Daten wird keine Haftung übernommen. Rechtlich verbindliche Auskünfte sind beim Kartenherm einzuholen.

 Geoportail des Kantons Bern
Géoportail du canton de Berne



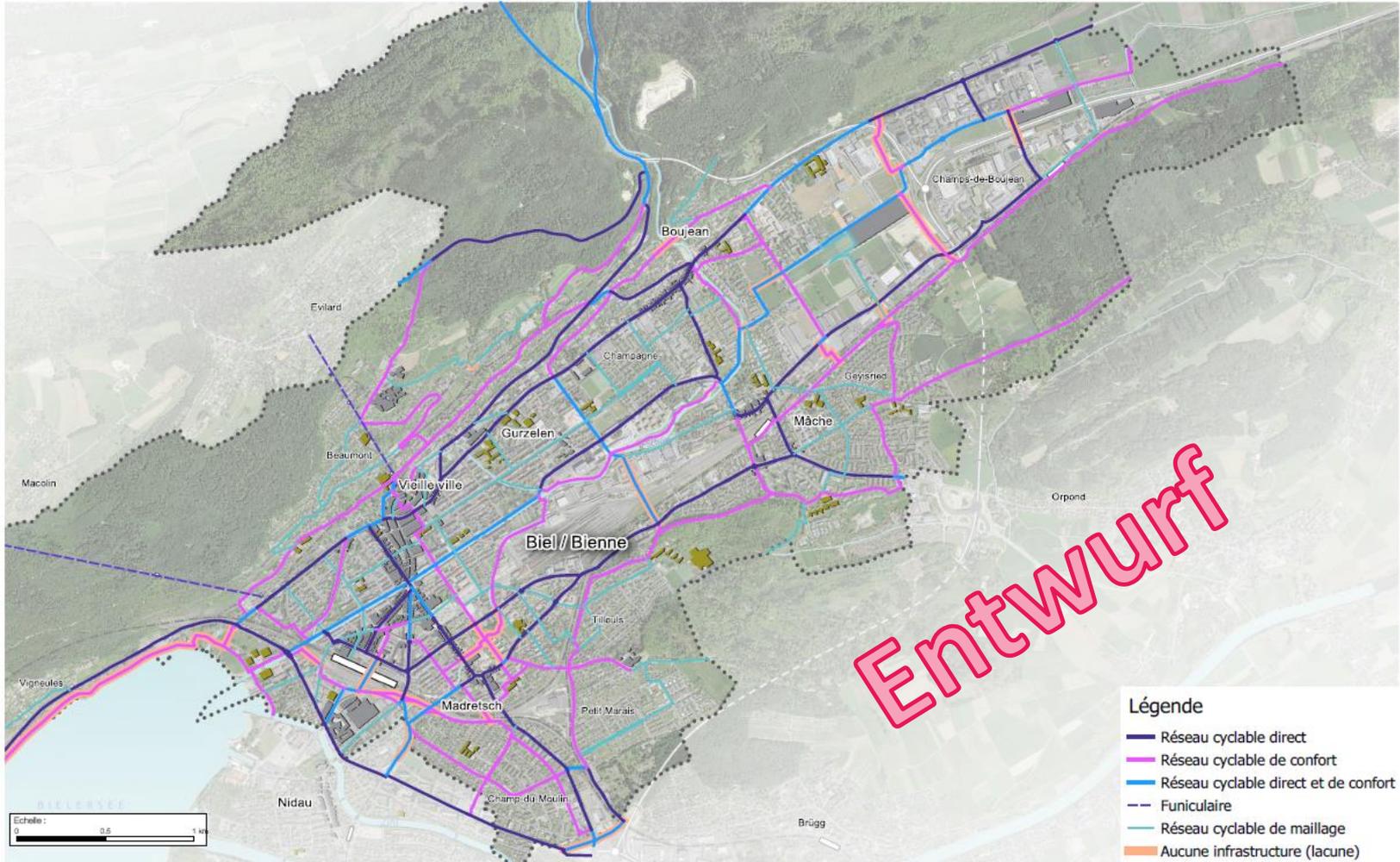
Erstellt für Masstab: 1:40 000
Erstellungsdatum: 02.12.2019

Veloverkehr – Planzustand Stadt Biel

■ Ville de Bienne – Plan sectoriel vélo 2035 / Décembre 2019



Réseau cyclable direct, de confort et de maillage de la ville de Bienne

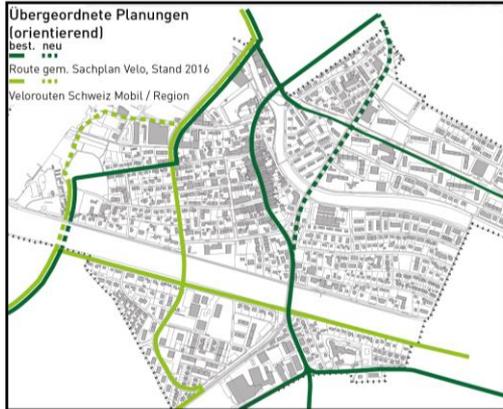
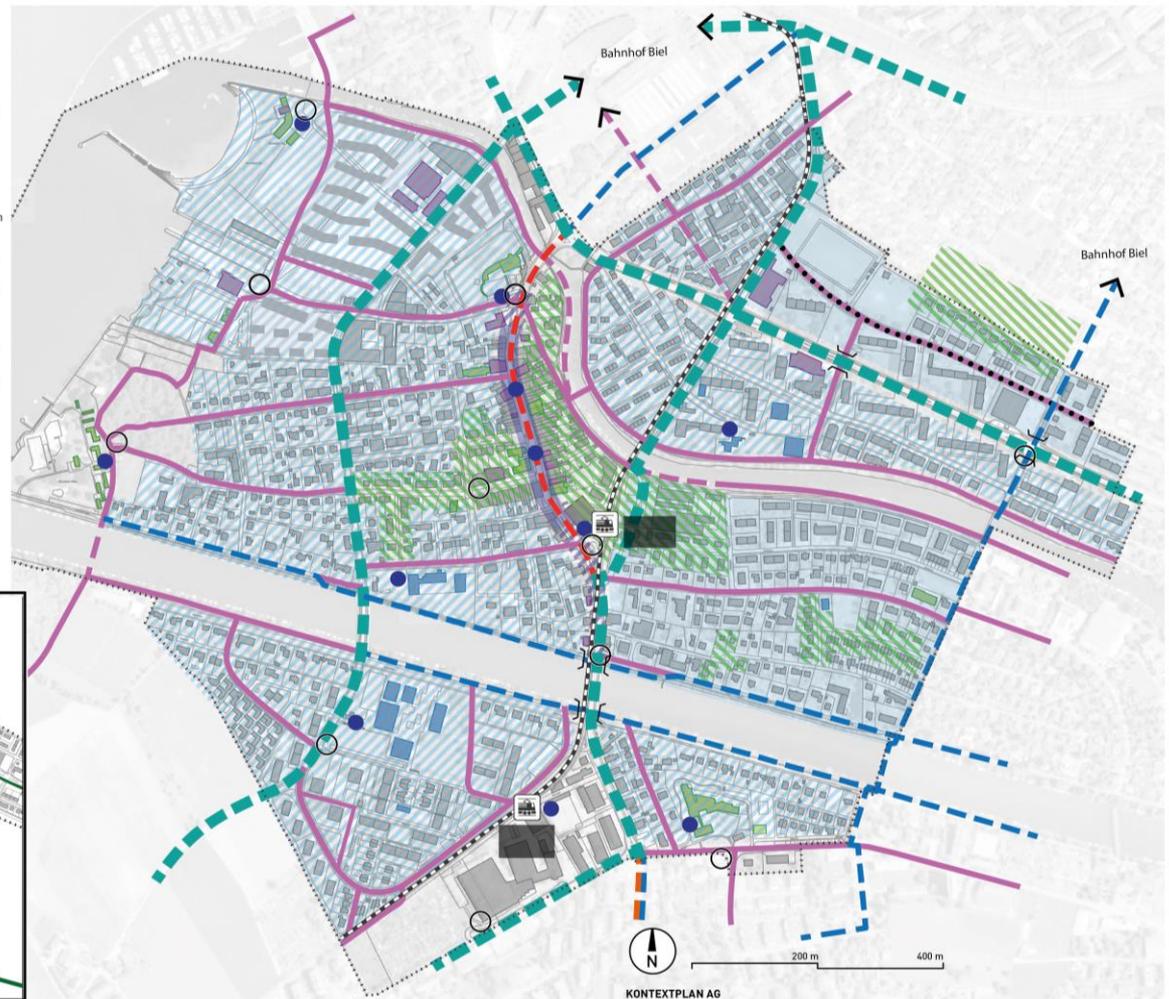


Veloverkehr – Planzustand Stadt Nidau

Zielbild Velo



- Bestand Neu
Festlegungsinhalt
- Velovorrangroute
(Wunsch Stadt Nidau, wobei die Führung auf die Vorrangrouten-Korridore der aktuell laufenden regionalen Velonetzplanung abgestimmt ist. Sind die Vorrangrouten nicht realisierbar, ist die Umsetzung der Routen als Komfort- und Direktlinien wünschenswert.)
 - - - Komfortroute
 - - - Kommunal wichtige Veloverbindung zur Anbindung Stedtl, gute Veloverträglichkeit
 - - - Ergänzende, kommunale wichtige Veloverbindung
 - Wichtiger Handlungsbedarf zur Schaffung von attraktivem Veloangebot auf kommunal wichtigen Veloverbindungen
- Über das definierte Velonetz hinaus sind alle Strassen Teil des Velonetzes
- Veloverleihsystem*
 - Wichtige Veloabstellanlage (Lage ungefähr) mit attraktiver Qualität und Quantität
- An allen Bushaltestellen sind Veloabstellanlagen in attraktiver Qualität und Quantität zu erstellen
- Tempo-30-Zone
 - Tempo-30 (Stedtl)
 - Begegnungszone
- Orientierungsinhalt
- Bahnlinie mit Haltestelle
 - Öffentliche Baute & Anlage
 - Gewerbe, Einkauf, Gastronomie
 - Schule, Kindergarten
- *Neu = Erweiterung Velospotnetz gem. GR-Auszug 2013



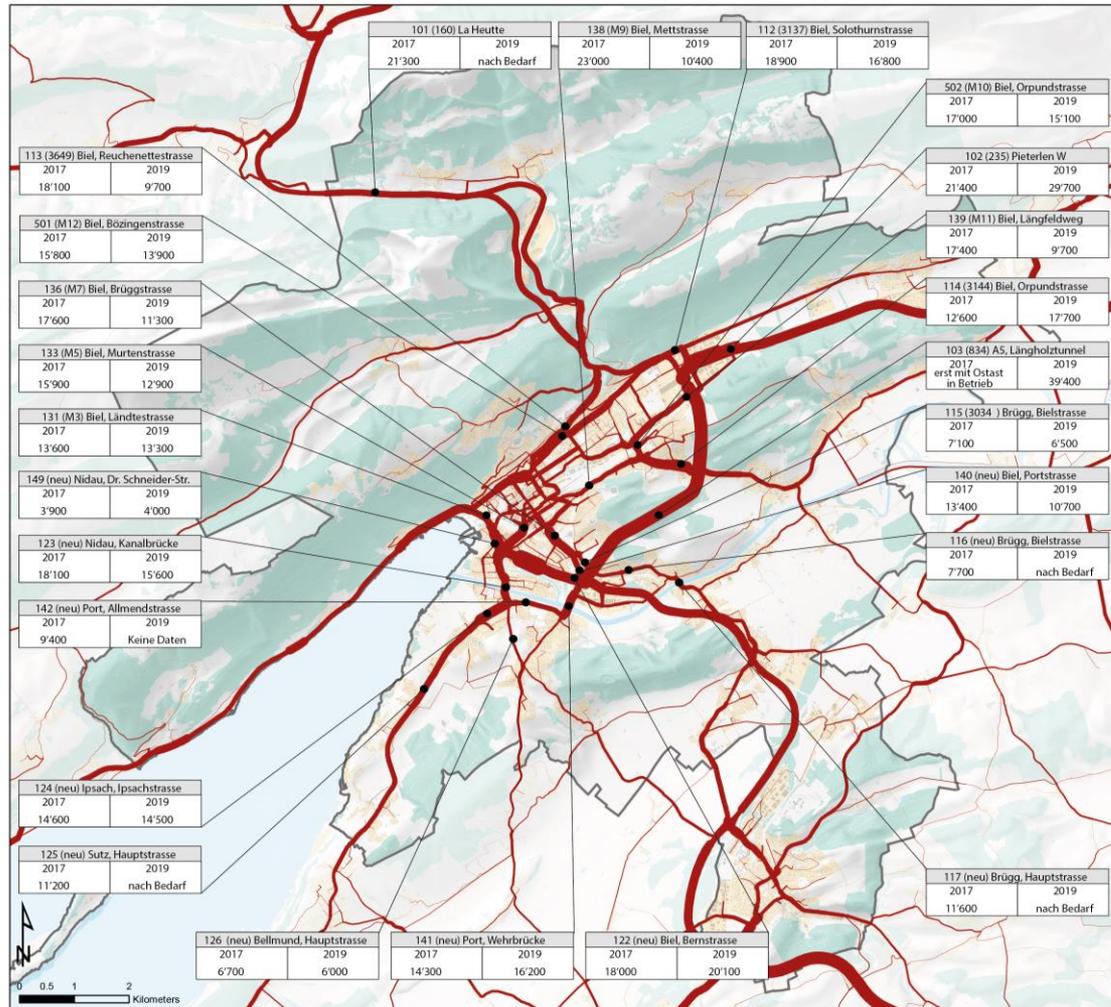
Verkehrsbelastungen

Nach Eröffnung Ostast

MIV – Agglomeration

Biel, Dialogprozess Westast

Übersichtsplan, Verkehrsbelastungen motorisierter Verkehr, DWV



Agglomerationsperimeter

Legende

Verkehrsbelastung

- █ 16'000 DWV
- █ 6'000 DWV
- █ 2'000 DWV

(gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern, Modelldurchlauf 2016, Prognose 2040, Angepasste Version ohne Westast 2019)

| xx (yy) AB | |
|------------|-------|
| 2017 | 2019 |
| 8'000 | 6'500 |

Zählstellennummer * / Name

Messwert

* Beschriftung Messstellen: 100-510 Messstelle M&C Ostast (yy) Messstellen-Nummer Stadt / Kanton /Astra

DWV 2017
DWV 2019

Vorerhebung Monitoring Ostast Aug. 17
Erhebung Monitoring Ostast Sept. 19

Quellenangabe:
Teleatlas copyright, Swisstopo.

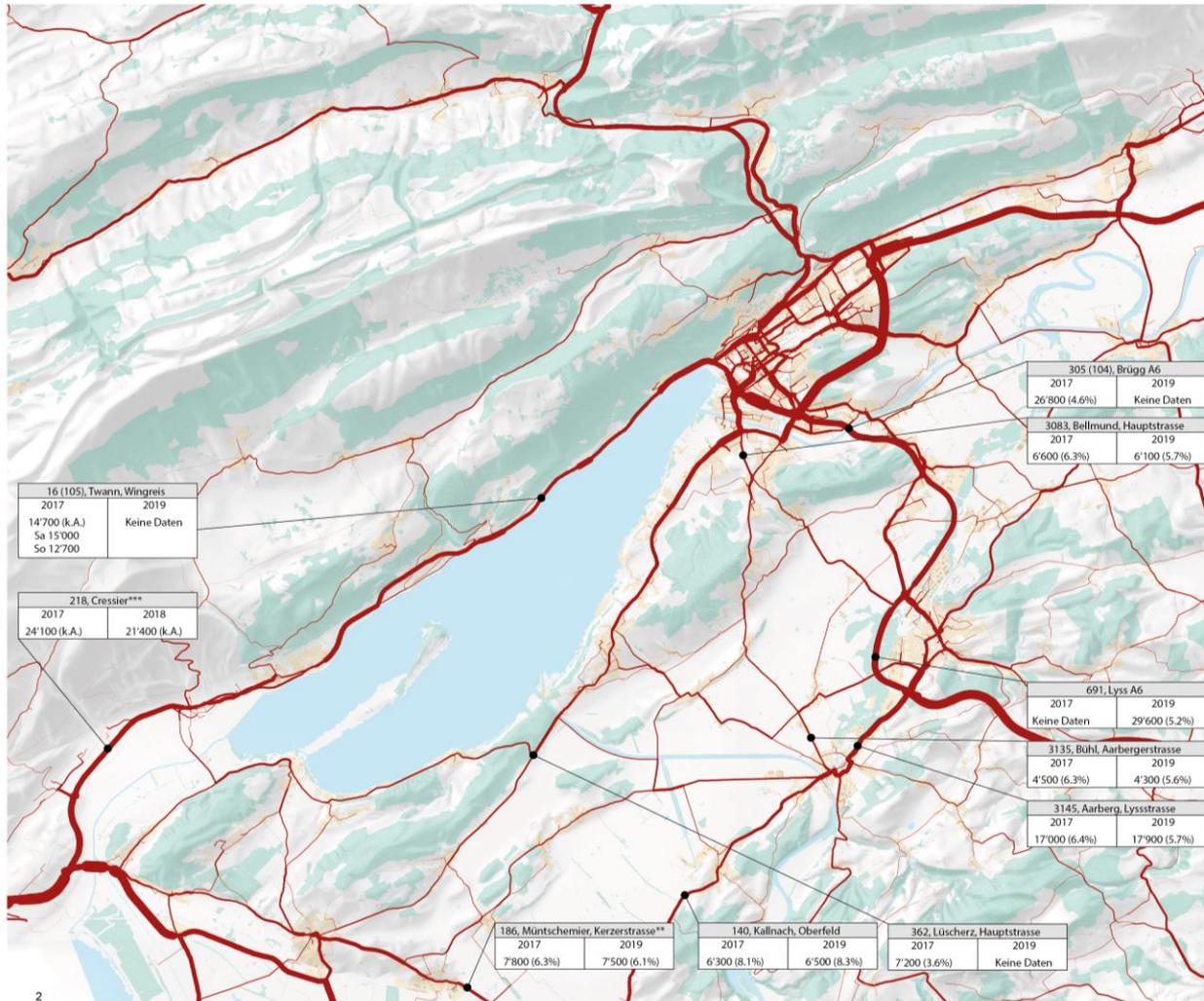
KONTEXTPLAN AG

19123 / 16.12.2019 / GIC, GRP

MIV – Erweiterter Perimeter

Biel, Dialogprozess Westast

Übersichtsplan, Verkehrsbelastungen motorisierter Verkehr, DWV



Regionsperimeter

Legende

- █ 16'000 DWV
- █ 6'000 DWV
- █ 2'000 DWV

(gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern, Modelldurchlauf 2016, Prognose 2040, Angepasste Version ohne Westast 2019)

| xx (yy) AB | | Zählstellennummer * / Name |
|-------------|-------------|--------------------------------------|
| 2017 | 2019 | |
| 8'000 (xy%) | 6'500 (xy%) | Messwert (Schwerverkehrsanteil in %) |

* Beschriftung Messstellen: Messstellen-Nummer Stadt / Kanton /Astra (yy) 100-510 Messtelle M&C Ostast

DWV 2017 Erhebung Juni 17
 DWV 2019 Erhebung Juni 19

** Zählstelle Nr. 186 Daten vom September 2019
 *** Zählstelle Nr. 218 Daten vom Juli 2018

Verkehrsbelastungen

ÖV – Agglomeration

Folgt

ÖV – Erweiterter Perimeter



| Nr. | Linien | Ort, Strasse | Querschnitt zwischen den Haltestellen | Fahrgäste pro Werktag 2017 | Fahrgäste pro Werktag 2019 |
|-----|----------------------------|-------------------------------|--|----------------------------|----------------------------|
| 1 | 11 | Biel, Seedorstadt | Beurivage - Magglingenbahn | 350 | 380 |
| 2 | 4 | Biel, General-Dufour-Strasse | Gurzelen - Staufferstrasse | 4'770 | 4'960 |
| 3 | 2, 4, 7, 72 | Biel, Orpundstrasse | Mett Bahnhof - Orpundplatz/ Büttenbergstrasse | 4'990 | 5'460 |
| 4 | 1 | Biel, Bözingenstrasse | BBZ Biel - Falkenstrasse | 4'960 | 5'250 |
| 5 | 1, 5, 6, 8 | Biel, Zentralstrasse | Brunnenplatz - Zentralplatz | 10'920 | 11'830 |
| 6 | 74, 75 | Biel, Brüggstrasse | Kreuzplatz - Tiefenmatt | 1'610 | 1'790 |
| 7 | 5 (2017) 2 (2018) | Biel, Alexander-Moser-Strasse | Gurnigelstrasse - Laubscherweg | 1'660 | 1'970 |
| 8 | 7, 8 (2017) 6, 7 (2018) | Nidau, Bielstrasse | Gurnigelstrasse - Milanweg | 4'380 | 4'760 |
| 9 | 4, 86, 87 | Nidau, Hauptstrasse | Kirche - Nidau Bahnhof / Nidau Beunden | 2'080 | 2'180 |
| 10 | 290 (asm) | | Biel Bahnhof - Nidau Bahnhof | 4'310 | 4'390 |

Spinnenauswertungen

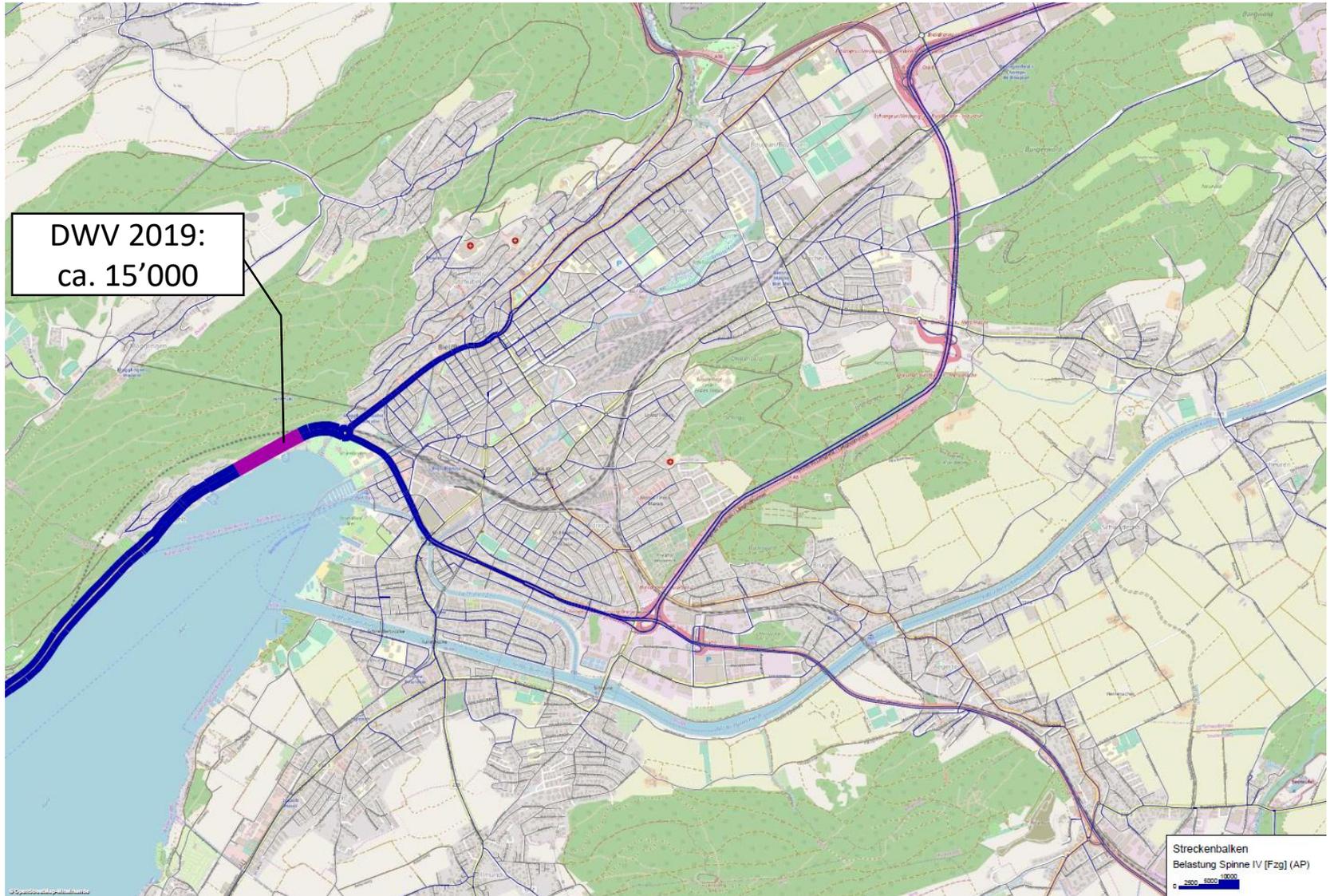
Nach Eröffnung Ostast

Jeweils regionales und lokales Perimeter

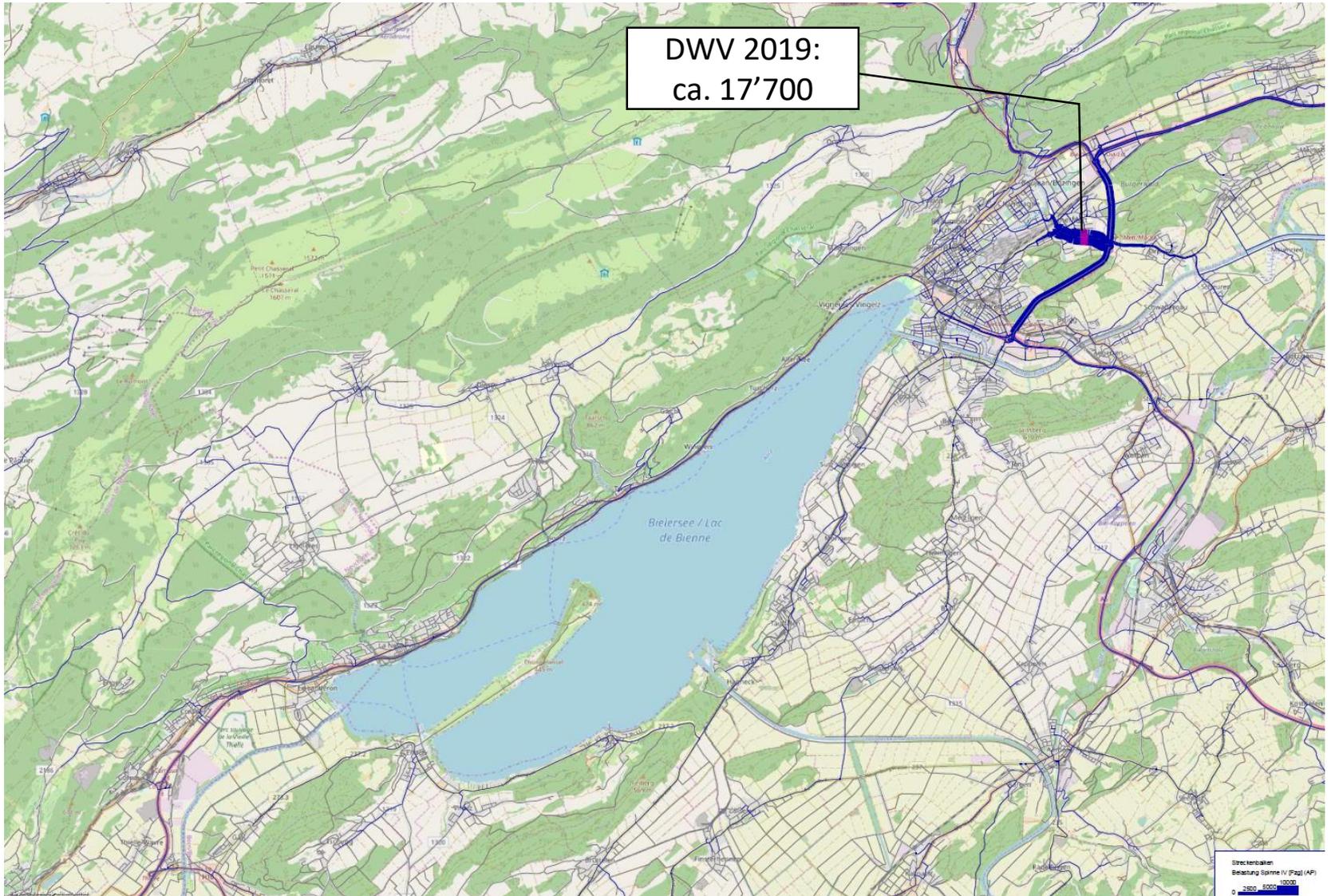
Spinnenauswertung – Region



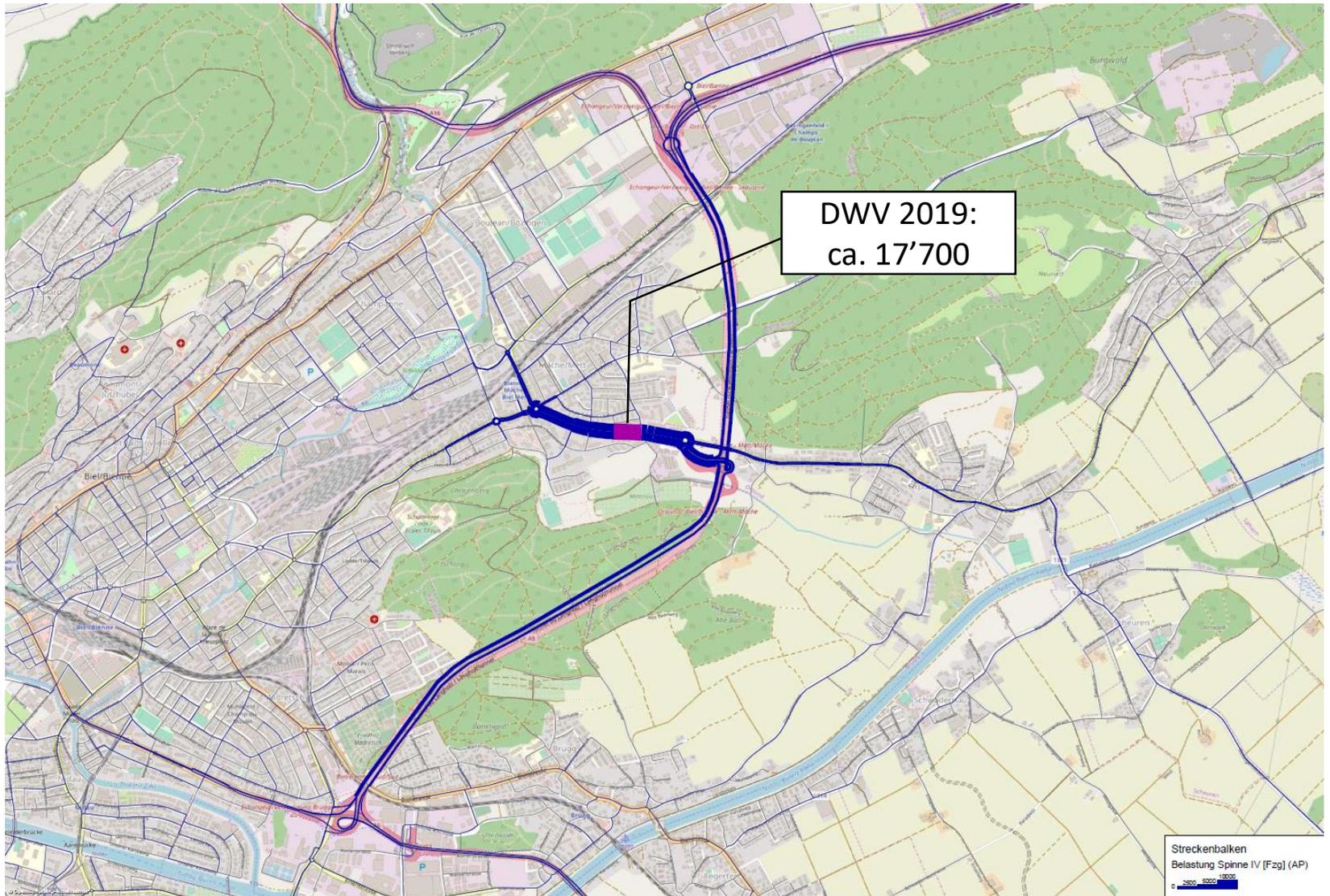
Spinnenauswertung – Stadt Biel



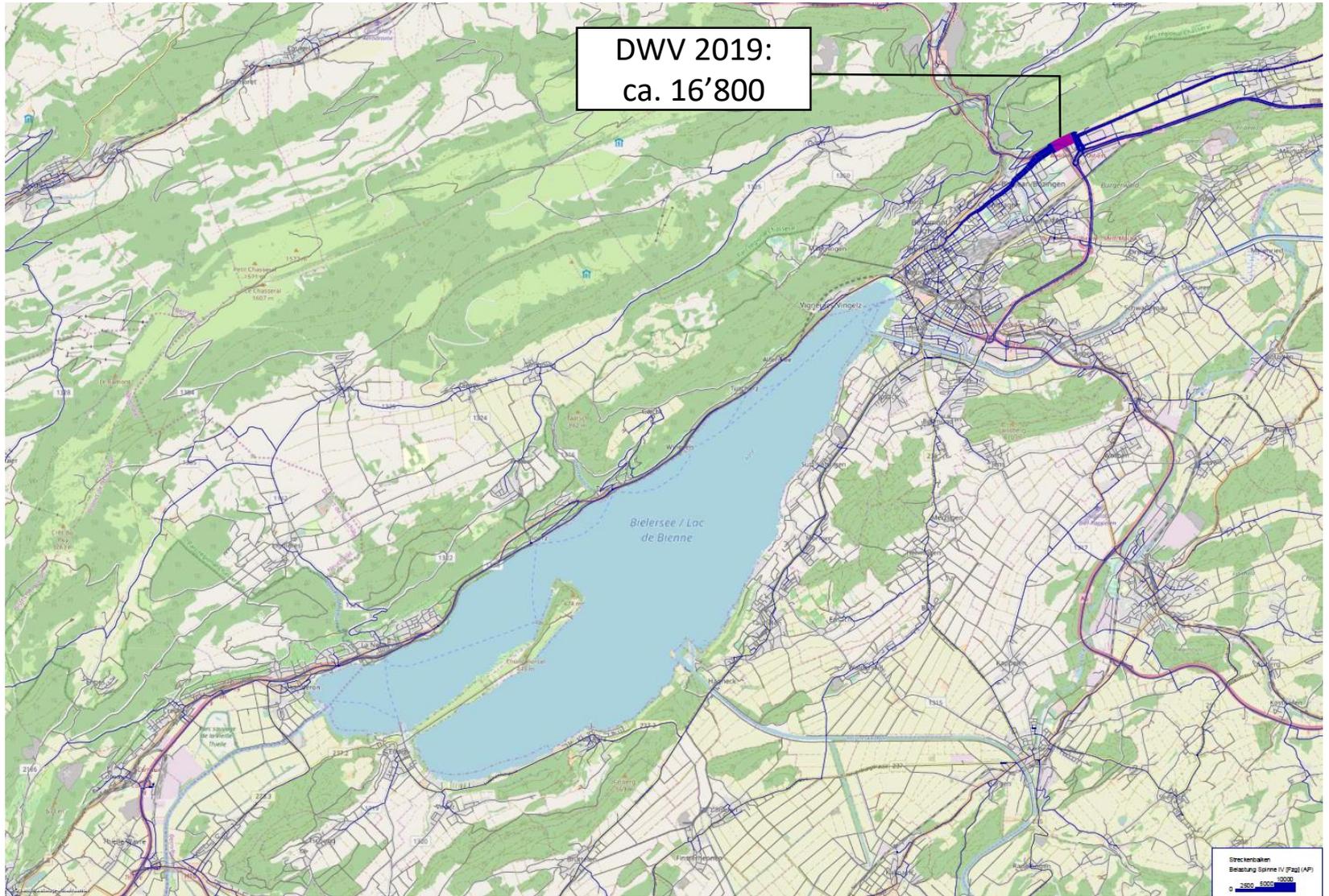
Spinnenauswertung – Region



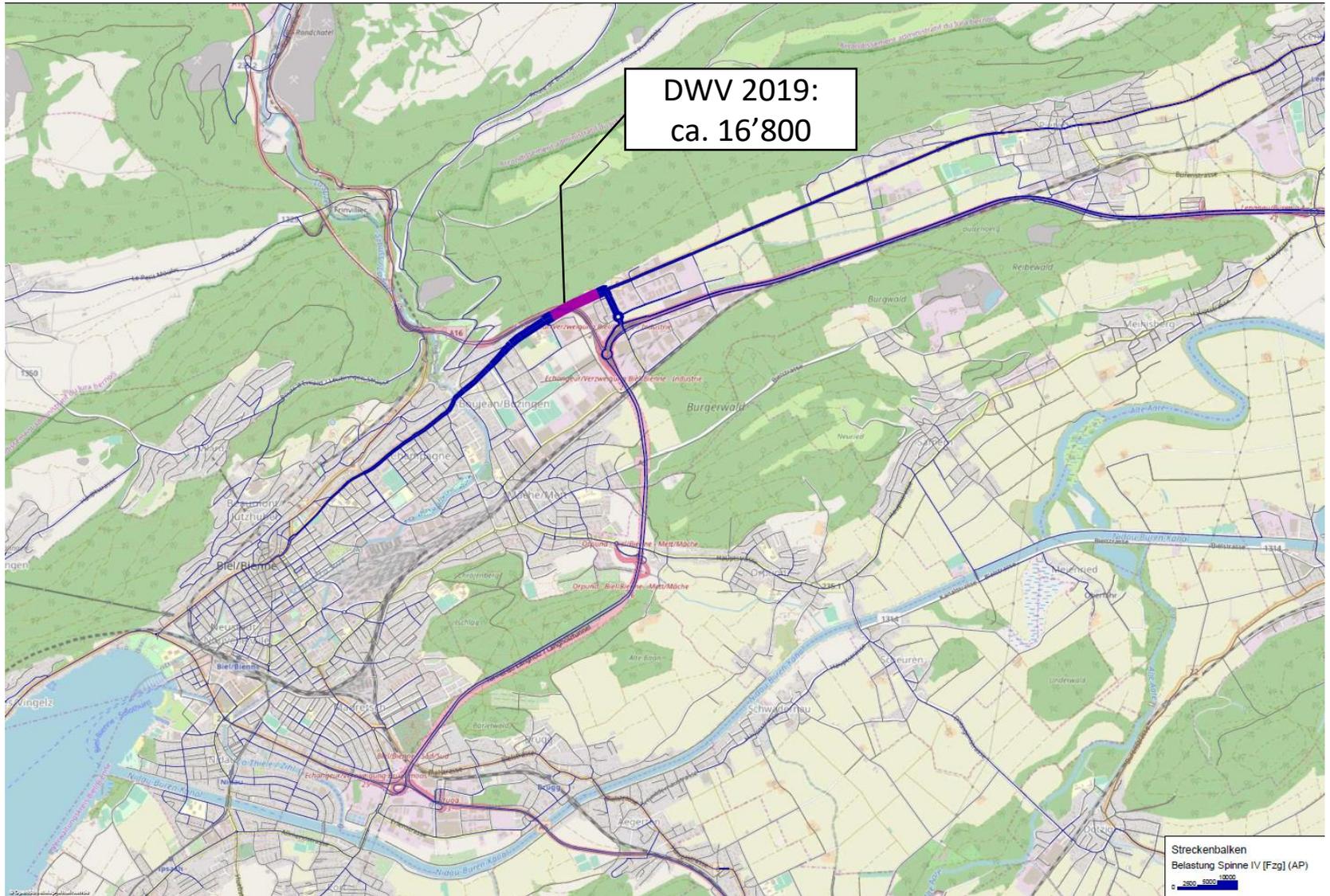
Spinnenauswertung – Stadt Biel



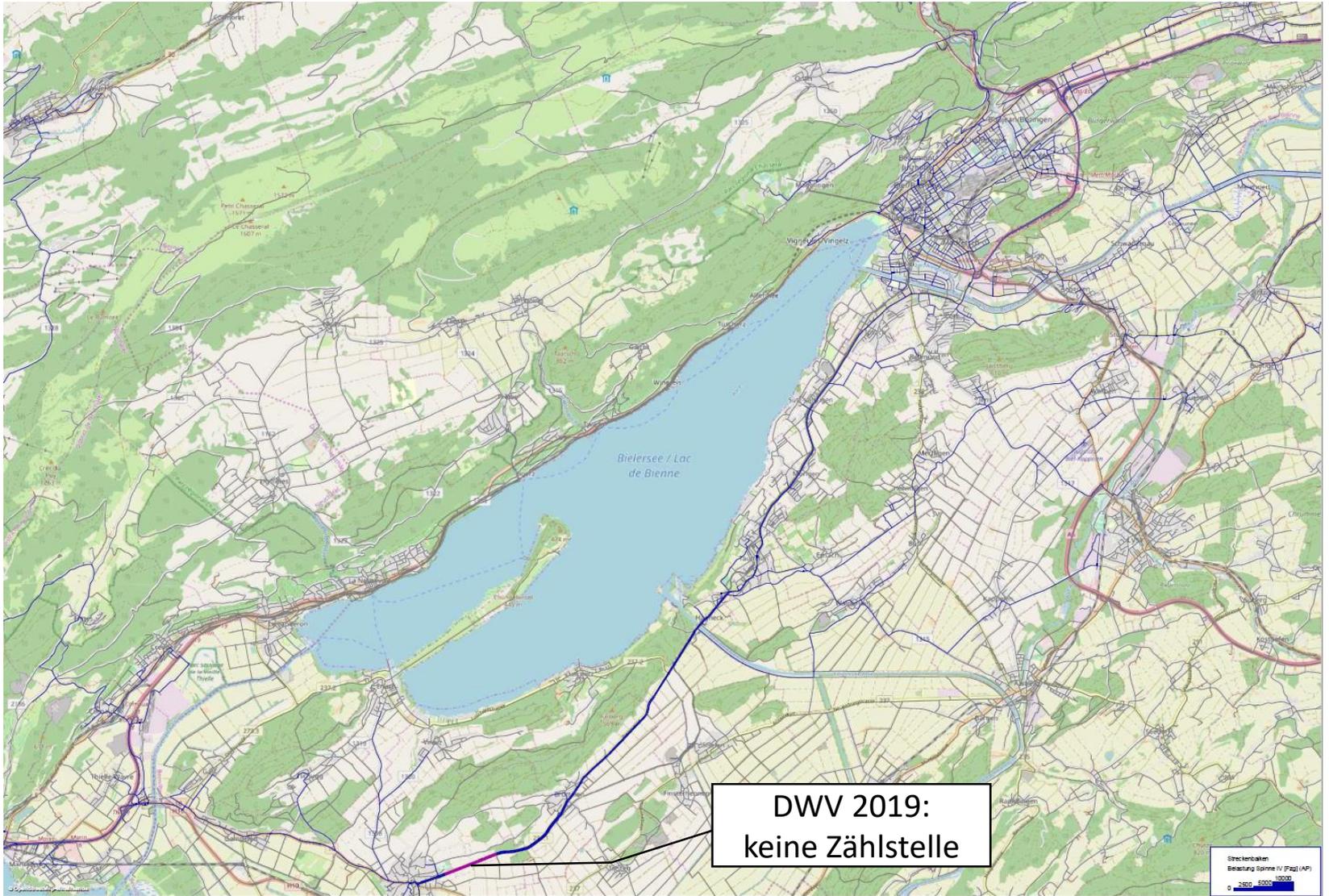
Spinnenauswertung – Region



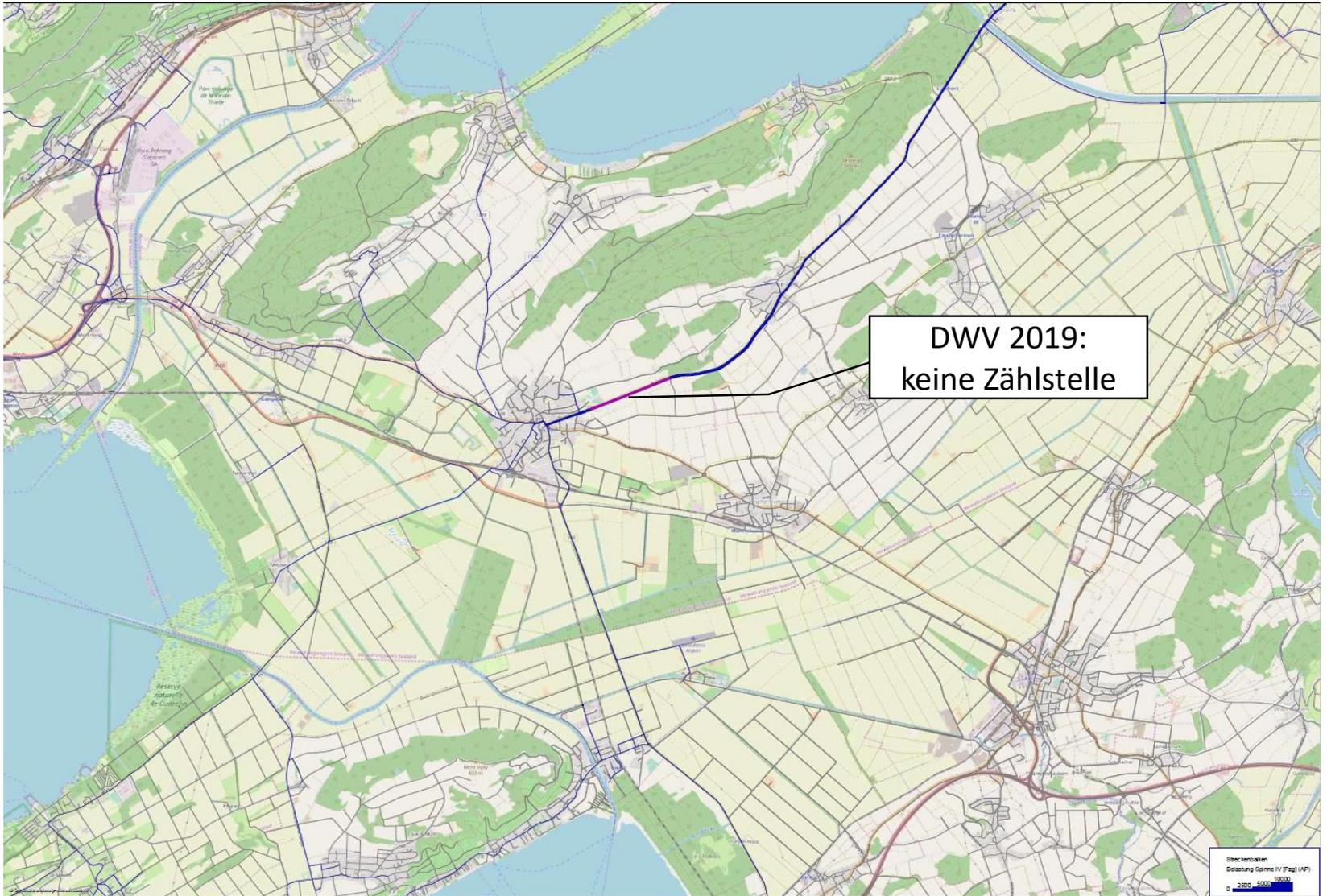
Spinnenauswertung – Stadt Biel



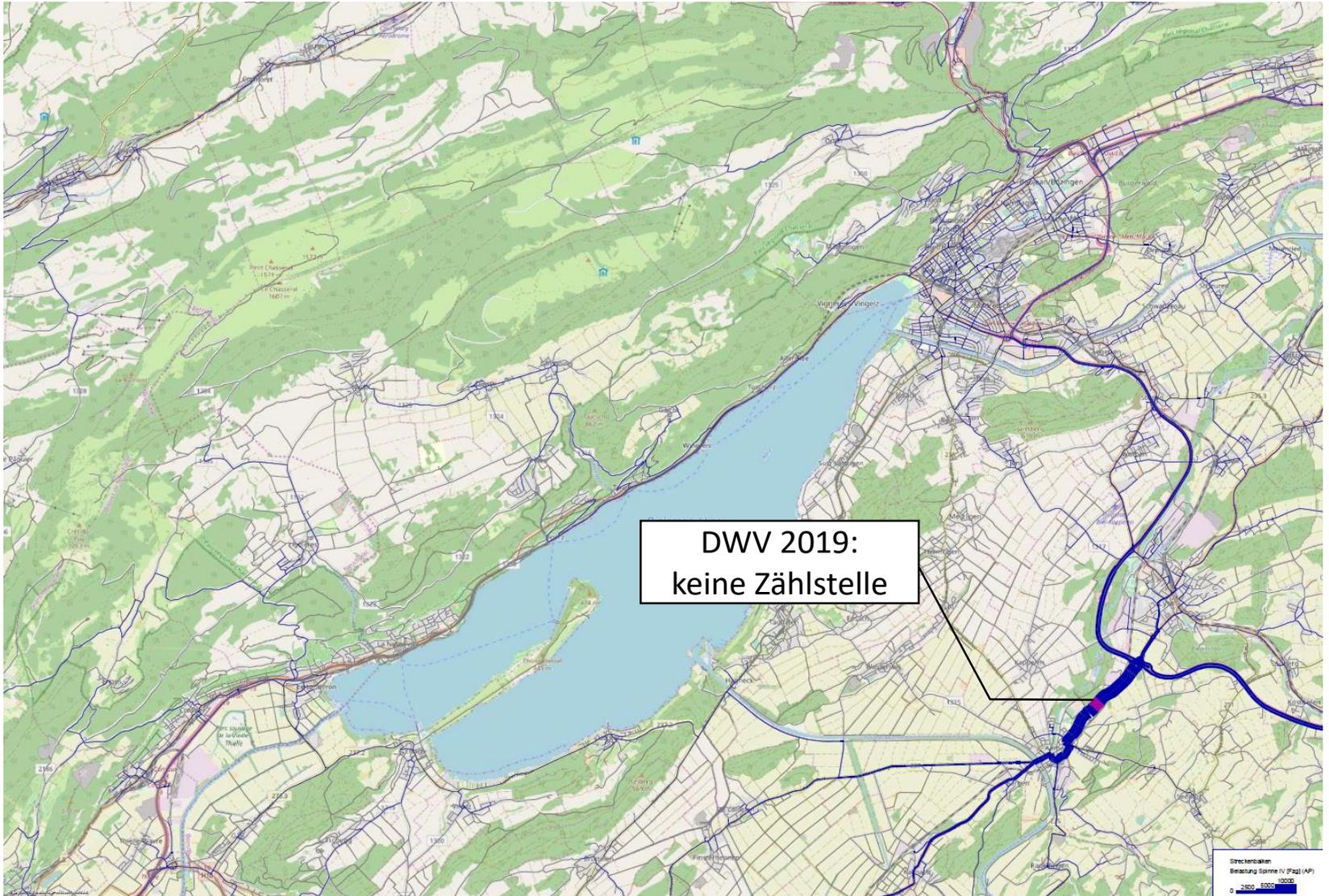
Spinnenauswertung – Region



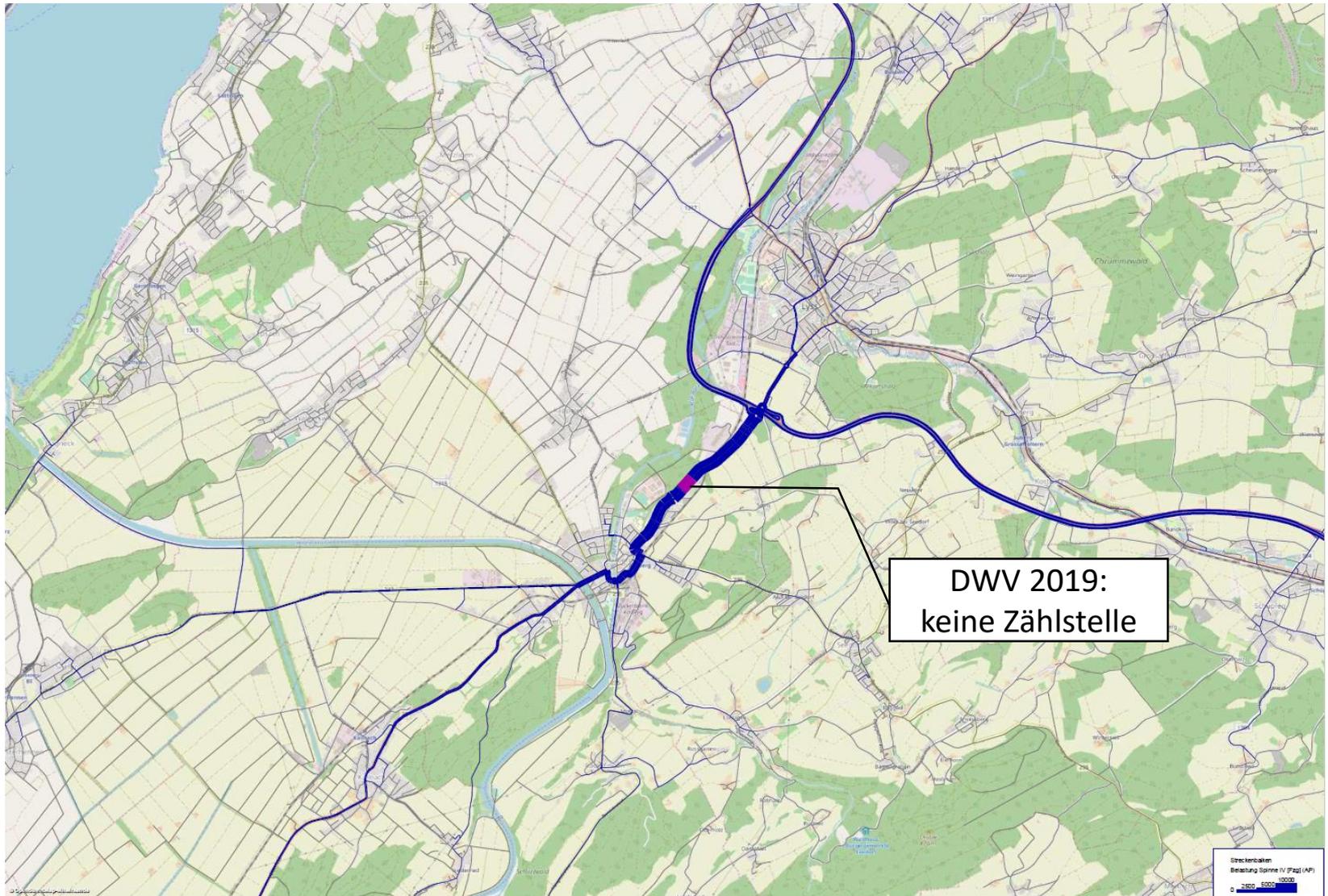
Spinnenauswertung – Lokal



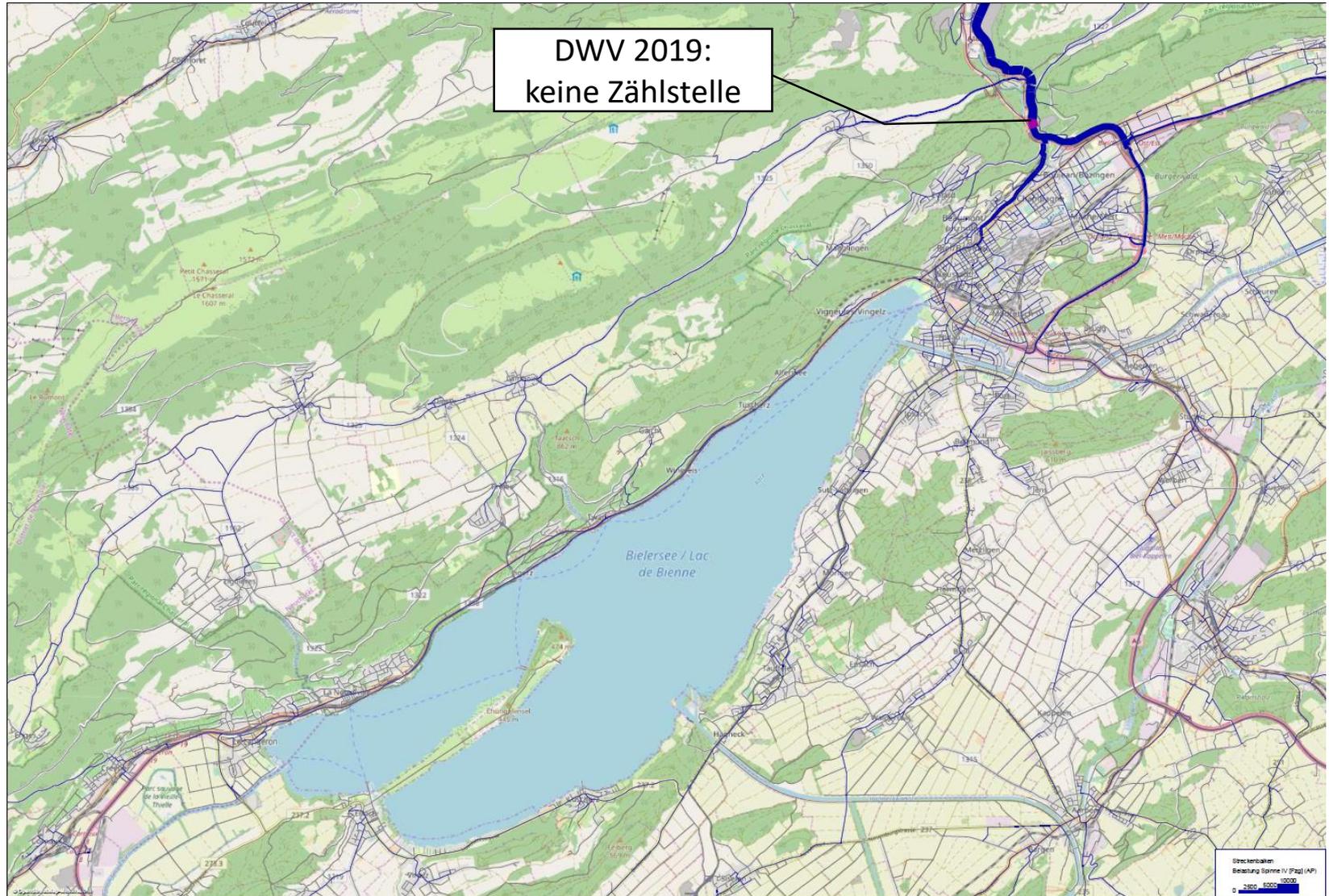
Spinnenauswertung – Region



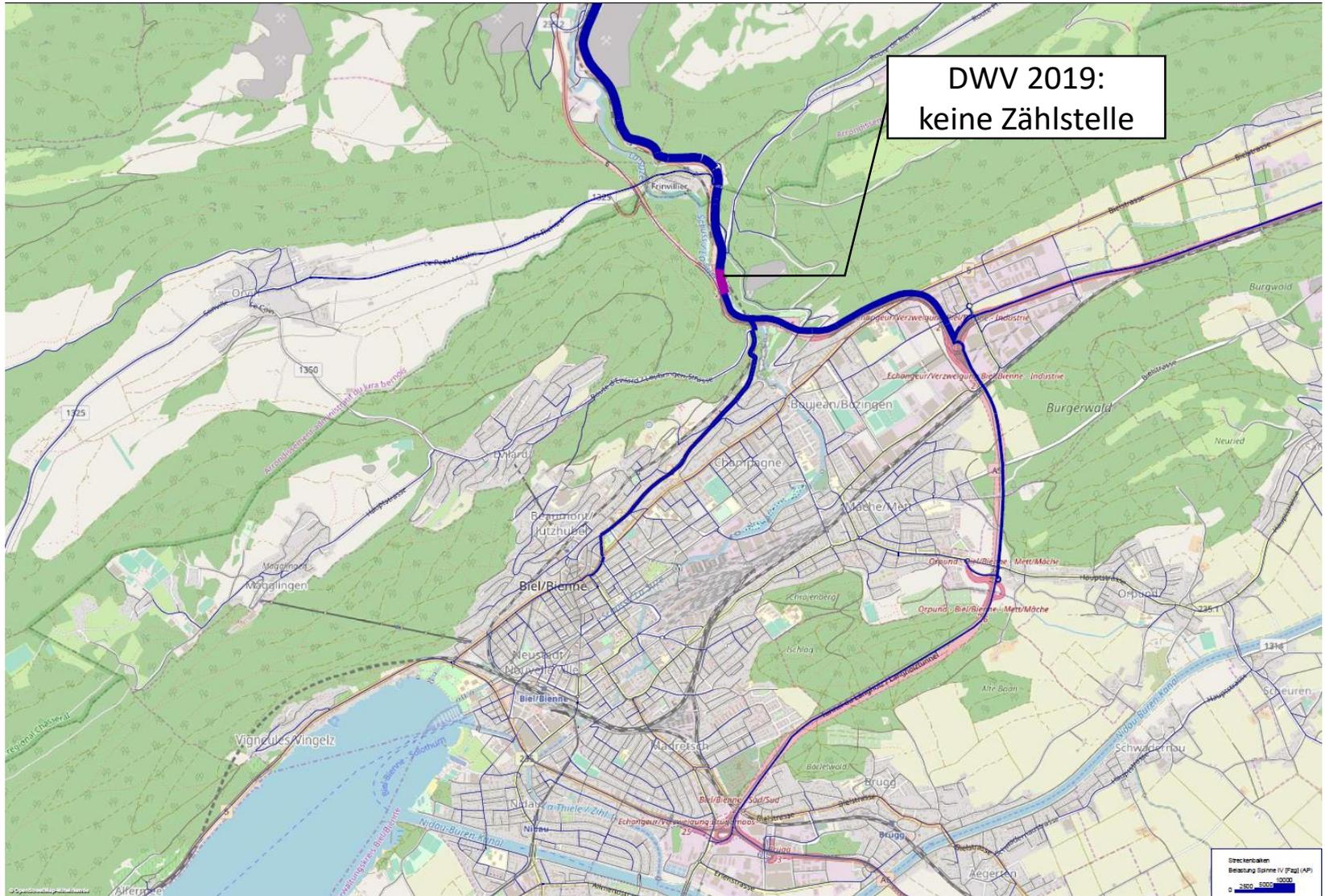
Spinnenauswertung – Lokal



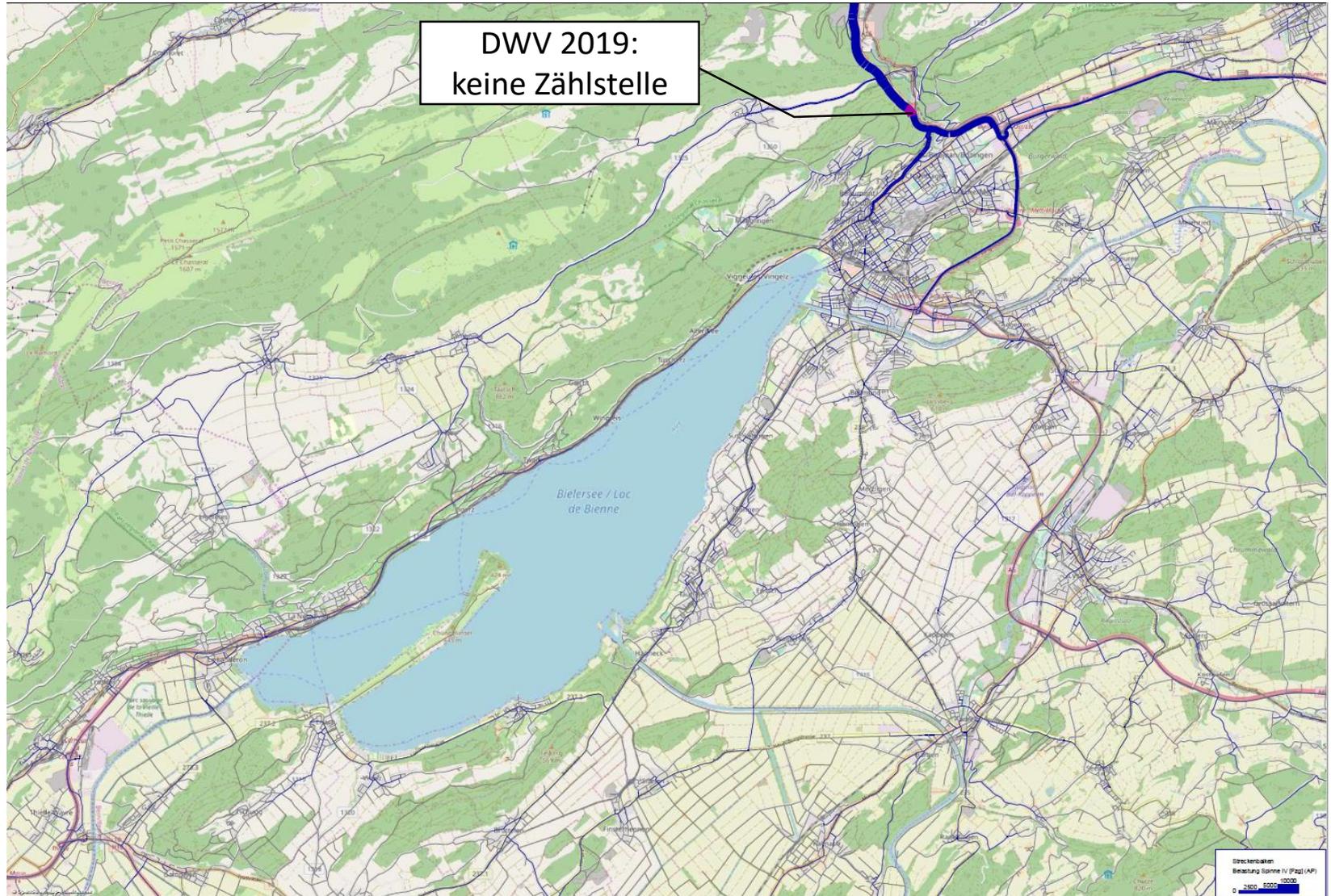
Spinnenauswertung – Region



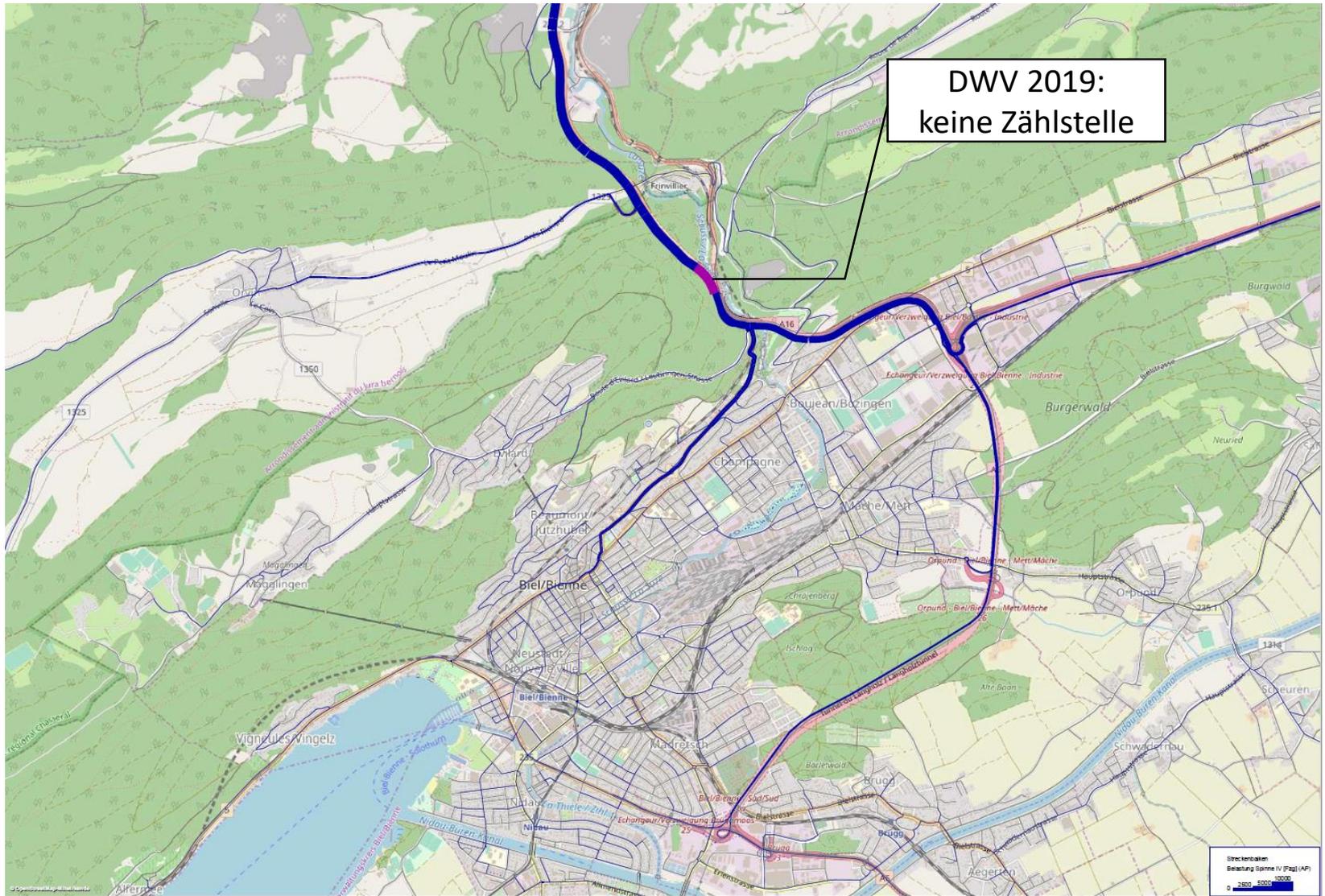
Spinnenauswertung – Stadt Biel



Spinnenauswertung – Region



Spinnenauswertung – Stadt Biel

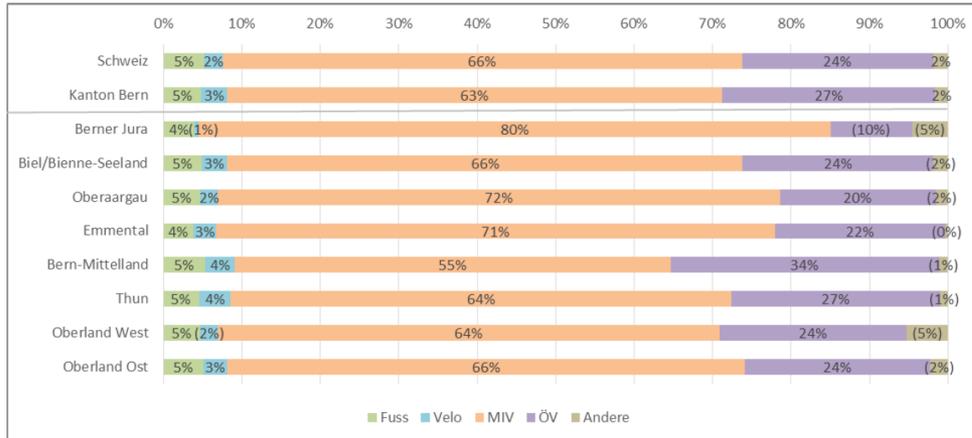


Verkehrsmittelwahl

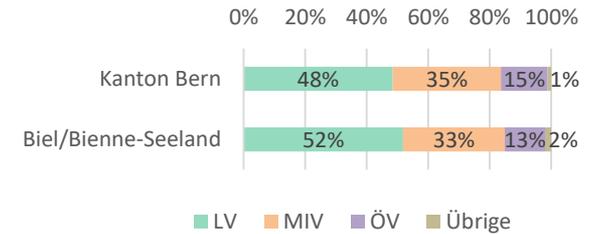
Modal Split, Autobesitz etc.

Verkehrsmittelwahl

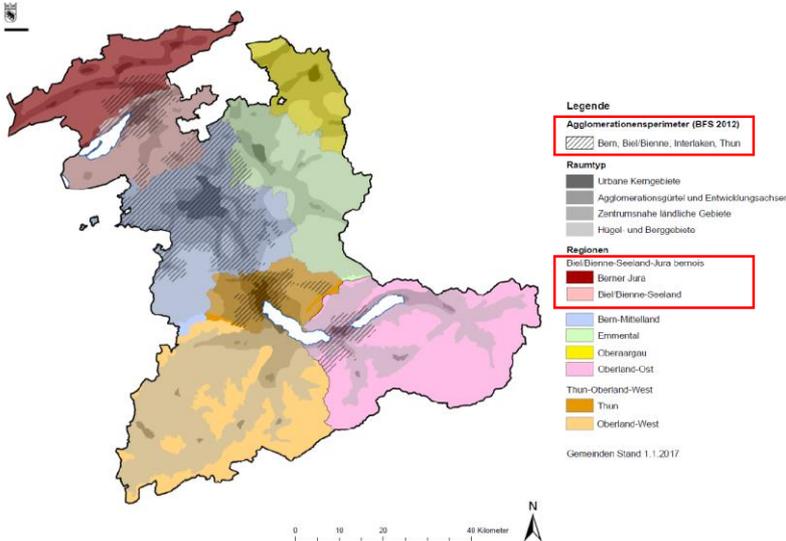
Modalsplit nach Distanz
CH, BE und Regionen



Modalsplit nach Etappen
BE und Agglomeration



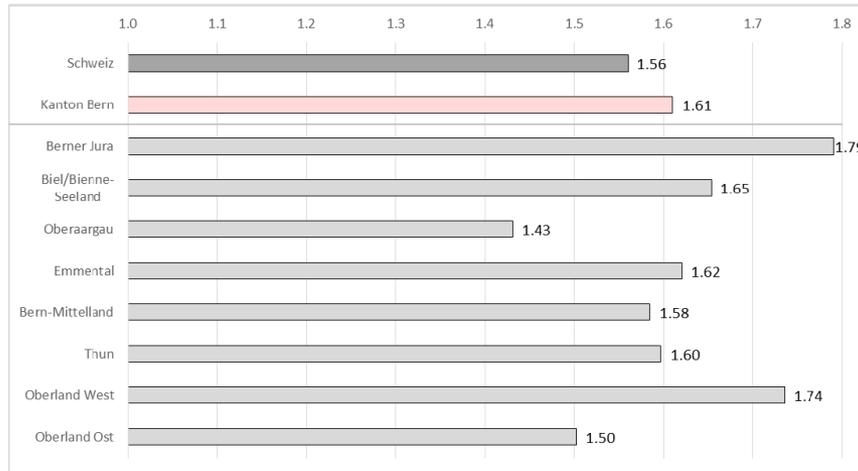
Modalsplit nach Distanz
CH, BE und Agglomerationen



Mikrozensus Mobilität und Verkehr, 2015

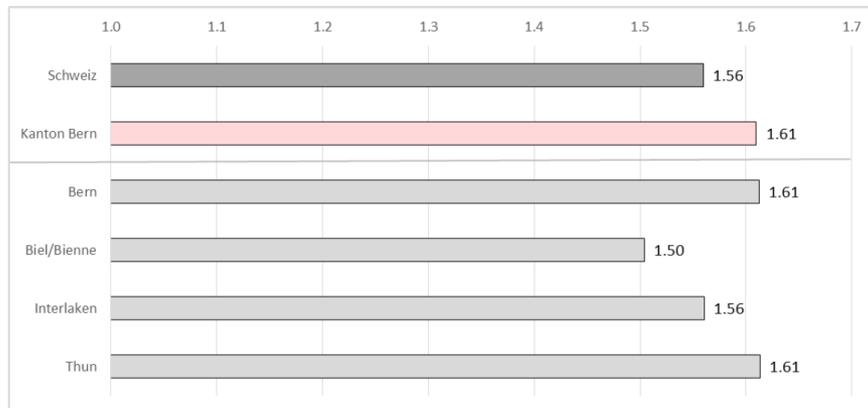
Verkehrsmittelwahl

Besetzungsgrad von Personenwagen (Anzahl Personen)
CH, BE und Regionen (distanzgewichtet)

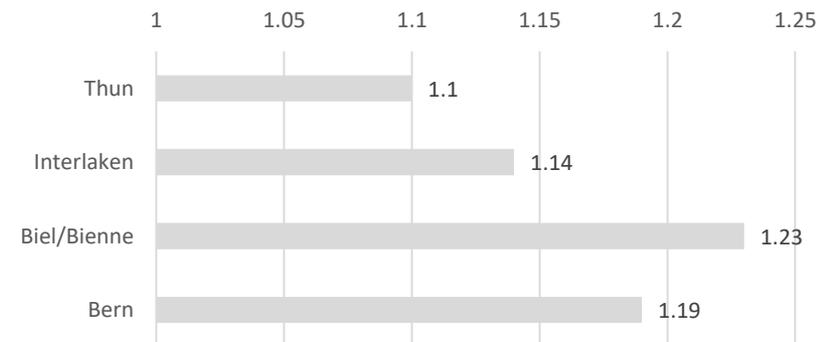


Der Besetzungsgrad von Personenwagen ist für Arbeitsbedingte Wege geringer:

Besetzungsgrad von Personenwagen (Anzahl Personen)
CH, BE und Agglomerationen (distanzgewichtet)



Besetzungsgrad Agglomerationen
Zweck: Arbeit (Distanzgewicht)



Verkehrsmittelwahl

Abbildung 2-3: Fahrzeugbesitz der Haushalte (durchschnittliche Anzahl pro Haushalt) CH, BE und Regionen

| Fahrzeuge pro Haushalt | Autos | Motorräder | Kleinmotorräder | Mofas / Motorfahräder | Velos | Davon langsame E-Bikes | Davon schnelle E-Bikes |
|------------------------|-------|------------|-----------------|-----------------------|-------|------------------------|------------------------|
| Schweiz | 1.16 | 0.14 | 0.03 | 0.04 | 1.66 | 0.07 | 0.01 |
| Kanton Bern | 1.08 | 0.13 | 0.04 | 0.05 | 1.85 | 0.07 | 0.03 |
| Berner Jura | 1.30 | 0.09 | (0.01) | 0.05 | 1.34 | (0.04) | (0.01) |
| Biel/Bienne-Seeland | 1.09 | 0.12 | 0.04 | 0.04 | 1.91 | 0.06 | (0.01) |
| Oberaargau | 1.27 | 0.14 | 0.04 | 0.10 | 1.69 | 0.08 | (0.02) |
| Emmental | 1.29 | 0.16 | 0.04 | 0.06 | 2.25 | 0.12 | 0.03 |
| Bern-Mittelland | 0.94 | 0.12 | 0.03 | 0.03 | 1.83 | 0.07 | 0.04 |
| Thun | 1.09 | 0.15 | 0.05 | 0.05 | 1.95 | 0.09 | (0.03) |
| Oberland West | 1.21 | 0.16 | (0.06) | 0.08 | 1.74 | (0.05) | (0.02) |
| Oberland Ost | 1.00 | 0.12 | 0.03 | 0.06 | 1.68 | 0.05 | (0.03) |

Firmenwagen mit eingerechnet (siehe MZMV 2015, Seite 75)

Abbildung 2-4: Fahrzeugbesitz der Haushalte (durchschnittliche Anzahl pro Haushalt) CH, BE und Agglomerationen

| Fahrzeuge pro Haushalt | Autos | Motorräder | Kleinmotorräder | Mofas / Motorfahräder | Velos | Davon langsame E-Bikes | Davon schnelle E-Bikes |
|------------------------|-------|------------|-----------------|-----------------------|-------|------------------------|------------------------|
| Schweiz | 1.16 | 0.14 | 0.03 | 0.04 | 1.66 | 0.07 | 0.01 |
| Kanton Bern | 1.08 | 0.13 | 0.04 | 0.05 | 1.85 | 0.07 | 0.03 |
| Bern | 0.94 | 0.12 | 0.03 | 0.03 | 1.84 | 0.07 | 0.04 |
| Biel/Bienne | 0.96 | 0.12 | 0.04 | 0.02 | 1.66 | 0.06 | (0.01) |
| Interlaken | 1.07 | 0.15 | (0.02) | (0.05) | 1.88 | (0.07) | (0.01) |
| Thun | 1.01 | 0.16 | 0.04 | 0.04 | 2.01 | 0.09 | 0.03 |

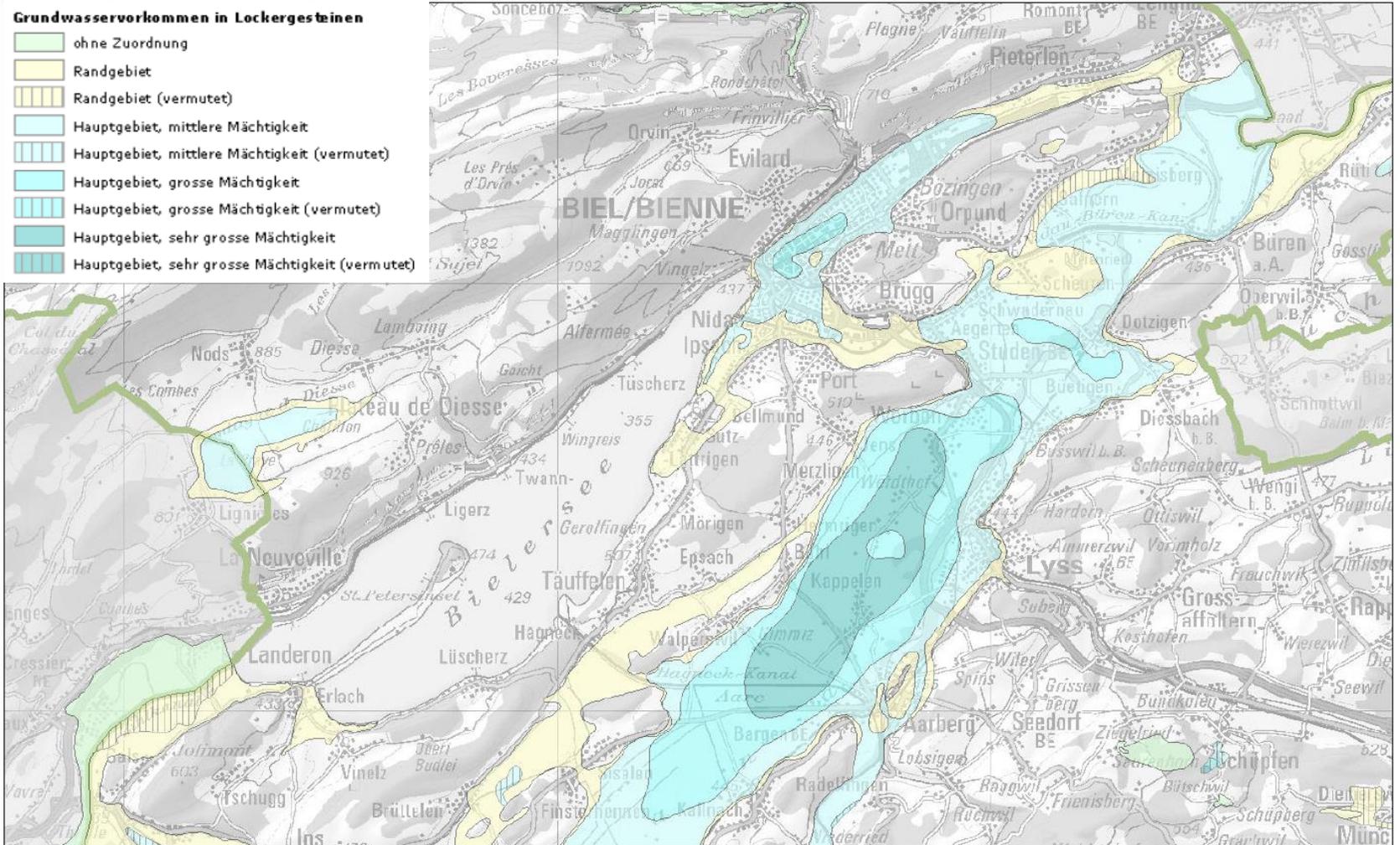
Umwelt

Grundwasser, Schutzgebiete

Grundwasser

Grundwasservorkommen in Lockergesteinen

- ohne Zuordnung
- Randgebiet
- Randgebiet (vermutet)
- Hauptgebiet, mittlere Mächtigkeit
- Hauptgebiet, mittlere Mächtigkeit (vermutet)
- Hauptgebiet, grosse Mächtigkeit
- Hauptgebiet, grosse Mächtigkeit (vermutet)
- Hauptgebiet, sehr grosse Mächtigkeit
- Hauptgebiet, sehr grosse Mächtigkeit (vermutet)



Grundwasserkarte Kanton Bern

Bemerkungen: Freier Text mit max. 120 Zeichen
 Kartenherr: Amt für Wasser und Abfall des Kantons Bern
 Copyright: © Kanton Bern / © swisstopo

Detaillierte Angaben zu Copyright und Legende sind dem verlinkten Dokument zu entnehmen:
https://www.map.apps.be.ch/pub/pub/doku/gw25_de.pdf

Für Richtigkeit und Vollständigkeit der Daten wird keine Haftung übernommen. Rechtlich verbindliche Auskünfte sind beim Kartenherm einzuholen.


Geoportail des Kantons Bern
Géoportail du canton de Berne


 Erstellt für Masstab 1:90 000
 Erstellungsdatum 29.11.2019

Naturschutzgebiete

Fruchtfolgefleichen werden noch ergänzt

Kantonale Naturschutzgebiete

- Naturschutzgebiete**
 Flächendarstellung NSG
- Zonen in NSG**
 Zone A, Innere Zone, Kernzone
 Zone B, weitere Zone

Regionale Inventare

- Botanische Objekte**
 GBO Punktoobjekte
 GBO Flächenobjekte
- Geologische Objekte**
 Geologische Objekte

- Trockenstandorte regional**
 Flächendarstellung TS

- Flachmoore regional (Feuchtbiebt)**
 Flächendarstellung FEUGEB

- Waldnaturlinventar**
 Flächendarstellung WNI

- Potenielle Biotopflächen**
 Biotop Auenlandschaft
 Biotop feucht
 Biotop trocken

Nationale Inventare

- Trockenwiesen und -weiden (TWW)**
 TWW von nationaler Bedeutung

- Trockenwiesen und -weiden (TWW) Anhang 2**
 TWW Anhang 2 von nationaler Bedeutung in Bearbeitung

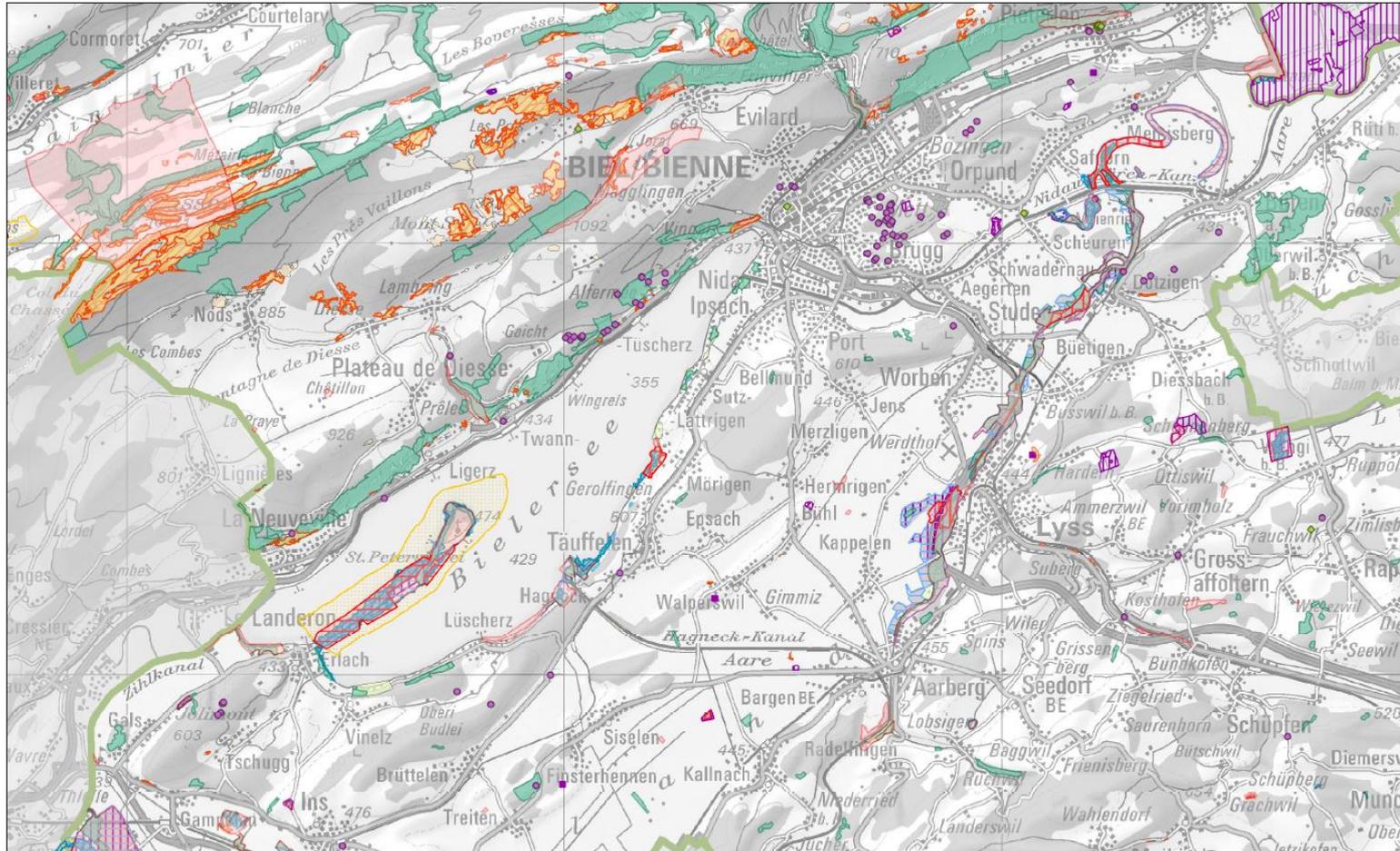
- Flachmoore national**
 Flachmoore national

- Auen**
 Auen

- Amphibienlaichgebiete**
 Wanderobjekte
 Ortsfeste Objekte, Bereich A
 Ortsfeste Objekte, Bereich B
 Amphibienlaichgebiete (Anhang 4)

- Hochmoore**
 Hochmoore

- Moorlandschaften**
 Moorlandschaften



Naturschutzkarte des Kantons Bern

Bemerkungen: Freier Text mit max. 120 Zeichen
 Kartenherr: Amt für Landwirtschaft und Natur des Kantons Bern, Abteilung Naturförderung
 Copyright: © Kanton Bern / © swisstopo
 Detaillierte Angaben zu Copyright und Legende sind dem verlinkten Dokument zu entnehmen:
https://www.map.apps.be.ch/pub/pub/doku/nsg_de.pdf
 Für Richtigkeit und Vollständigkeit der Daten wird keine Haftung übernommen. Rechtlich verbindliche Auskünfte sind beim Kartenherm einzuholen.

Geoportal des Kantons Bern
 Géoportail du canton de Berne

N

Erstellt für Massstab 1:80.000
 Erstellungsdatum 29.11.2019

Umgang mit der Mobilität

Zielsetzungen, Parkierungsreglement, Mobilitätsmanagement

RGSK II / Agglomerationsprogramm Biel / Lyss

3. Generation

Ziele aus RGSK II / Agglomerationsprogramm Biel / Lyss 3. Generation (2016)

- Sicherstellen der Mobilität der Bevölkerung und der Erschliessung und Entwicklung der Region mit gut funktionierenden und sich ergänzenden Verkehrsangeboten.
- Umwelt- und stadtverträgliches Gesamtverkehrssystem: Priorität beim öffentlichen Verkehr und beim Fuss- und Veloverkehr; Führung des motorisierten Individualverkehrs auf immissionsgeschützten Achsen (bestehenden, bzw. künftigen Autobahnumfahrungen in Lyss und Biel); minimale Beeinträchtigungen von Bevölkerung und Landschaft durch Verkehrsanlagen.
- Förderung verkehrsmindernder Siedlungsstrukturen und Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Mobilitätsangebot.
- Bevorzugung kostengünstiger und effizienter Lösungen durch optimale Nutzung von Infrastrukturen und Reduktion und Lenkung der Verkehrsnachfrage.
- Erhöhung der Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr:
 - Prognostiziertes MIV-Wachstum von 1% pro Jahr soll vermieden werden, indem die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse vermehrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel oder dem Langsamverkehr bewältigt werden
 - öV muss je nach Beziehung 25-50% mehr Passagiere bewältigen können und entsprechend ausgebaut werden
 - Langsamverkehrsnetz muss attraktiver und sicherer gestaltet werden

Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel

Ziel: Verantwortungsvolles und nachhaltiges mobilitätsverhalten fördern

Handlungsfelder, Visionen und Ziele aus Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel 2018-2040



Gesamtverkehrskonzept 2035 der Stadt Nidau

Zielbilder aus Gesamtverkehrskonzept 2035 der Stadt Nidau

- ÖV-Angebot in der Fläche auszuweiten und zu verdichten
- Das Kantonsstrassen-Netz übernimmt die Durchleitungsfunktion im Netz.
- Der Abschnitt Stedtli hat eine Zentrumsfunktion und ist als Zentrumsachse mit hohen Anforderungen zu Querbarkeit, Erreichbarkeit FVV und Aufenthaltsqualität zu betrachten.
- Die Quartierserschliessung ergänzt das Kantonsstrassennetz, dabei wird differenziert in Strassen mit Sammelfunktion (Stufe 1) und Strassen mit Durchleitungsfunktion (Stufe 2)
- Bis 2035 soll in den Wohnquartieren im Grundsatz Tempo-30 eingeführt werden.
- Die Hauptstrasse Nord soll im Abschnitt des Stedtli ebenfalls mit Tempo-30 (Zone oder Strecke) organisiert werden.
- Gute Erreichbarkeit des Stedtli für das Velo zentral. Situation soll trotz hohen MIV-Verkehrsmengen möglichst Velo-verträglich gestaltet werden, die Querbarkeit für den Veloverkehr (Vernetzung der beiden Seiten Ost und West) soll attraktiv sein.

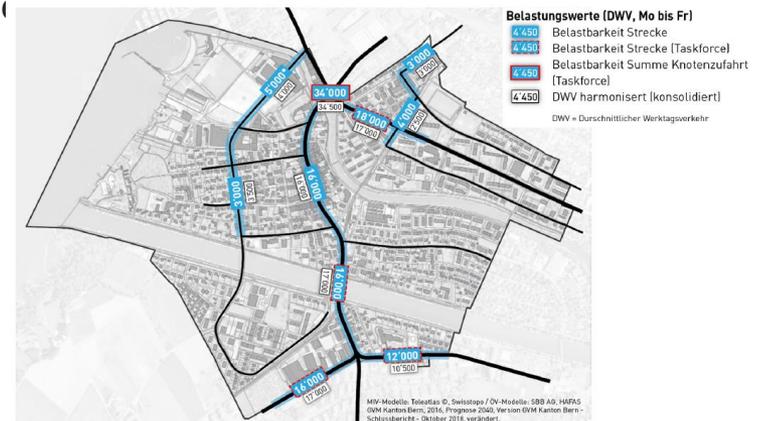


Abbildung 59: Zielbild MIV: Belastbarkeiten durchschnittlicher Werktagsverkehr (Mo bis Fr)
[* Spezialesituation Dr. Schneider Strasse siehe Text unten; Plan in A3 vgl. Dokument 2: Zielbild MIV]

Über die in der Abbildung 59 definierten Belastbarkeiten hinaus gelten zudem folgende generelle Belastbarkeiten:

- Quartierserschliessung Stufe 1 (vgl. auch Zielbild MIV: Abbildung 58):
3'000 Fahrten / Tag (DWV)
- Quartierserschliessung Stufe 2 (vgl. auch Zielbild MIV: Abbildung 58):
1'500 Fahrten / Tag (DWV)

Städtisches Reglement zur Städteinitiative

Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs

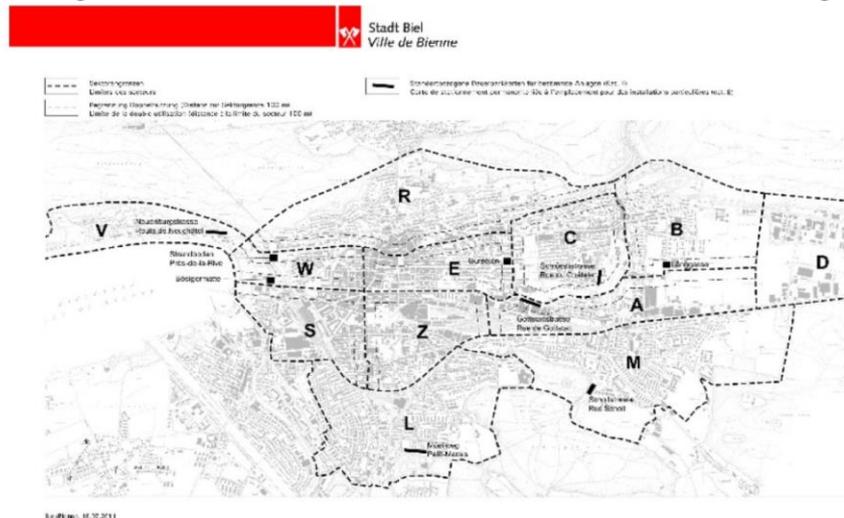
- Die Stadt Biel ist bestrebt, mit der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs den innerstädtischen motorisierten Individualverkehrs nicht mehr steigen zu lassen.
- Sie ergreift dafür die notwendigen Massnahmen im Rahmen ihrer Möglichkeiten und setzt sich bei Partnern und Dritten für diese Zielsetzung ein.

Weitere Grundlagen mit Zielen

- Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast
- Richtplan vfM
- Regionale Velonetzplanung seeland.biel/bienne
- Buskonzept Biel 2020-Realisierung

Parkierungsreglement der Stadt Biel

- Revision des städtischen Parkierungsreglements am 24.09.2017
- Grund: Urteil des Bernischen Verwaltungsgerichts, dass für die Gebühren gewisser Parkkarten keine ausreichende Bemessungsgrundlage enthalten ist.
- Massnahmen:
 - Wohin fliessen die eingenommenen Parkierungsgebühren
 - Tarifrakmen für alle Parkkartenkategorien aufgenommen
 - Klare Bemessungsgrundsätze eingeführt
 - Die bisher im Reglement nicht erfassten Parkkartenkategorien neu geregelt



Parkierungsreglement der Stadt Biel

Das Reglement bezweckt, das Parkraumangebot für Motorfahrzeuge auf dem Gebiet der Stadt Biel im Sinne des Parkraumrichtplanes derart zu optimieren, dass es

- für die Benutzenden eine hohe Qualität aufweist,
- auf die Bedürfnisse des Gesamtverkehrs und der übrigen Verkehrsträger abgestimmt ist,
- den Suchverkehr und andere nachteilige Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs verringert,
- effizient und wirtschaftlich betrieben werden kann,
- zur Aufwertung und Attraktivierung der Stadt und damit zur Hebung der Lebensqualität beiträgt.

Das Reglement legt fest:

- die Grundsätze für die Bewirtschaftung der Parkierungsanlagen,
- die Grundsätze für die Erhebung von Parkierungsgebühren,
- die Finanzierungsmechanismen,
- die Voraussetzungen für die Übertragung von Aufgaben gemäss diesem Reglement,
- die Zuständigkeiten.

Parkierungsreglement der Stadt Nidau

Stand am 24.06.2004

- Das Reglement bezweckt die Verbesserung der Verfügbarkeit von Parkplätzen im gesamten Gemeindegebiet. Die Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner, der Geschäftsbetriebe und deren Kunden sowie weiterer Benützer mit ausgewiesenem Interesse sind dabei angemessen zu berücksichtigen.
- Massnahmen:
 - Zur Erreichung der Zielsetzungen dieses Reglements regelt die Gemeinde das Parkieren auf öffentlichen Parkplätzen mittels zeitlicher und örtlicher Beschränkung sowie mittels Parkieren gegen Gebühr.
 - Die Massnahmen gelten für das gesamte Gemeindegebiet.

Mobilitätsmanagement

Webseite rund-um-biel.ch mit Informationen zur Ostumfahrung:

- Quartierentlastung
- Infrastruktur für ÖV, Fussgänger und Velos
- Mobilitätsangebote in der Region Biel
- Aufwertung des Strassenraums

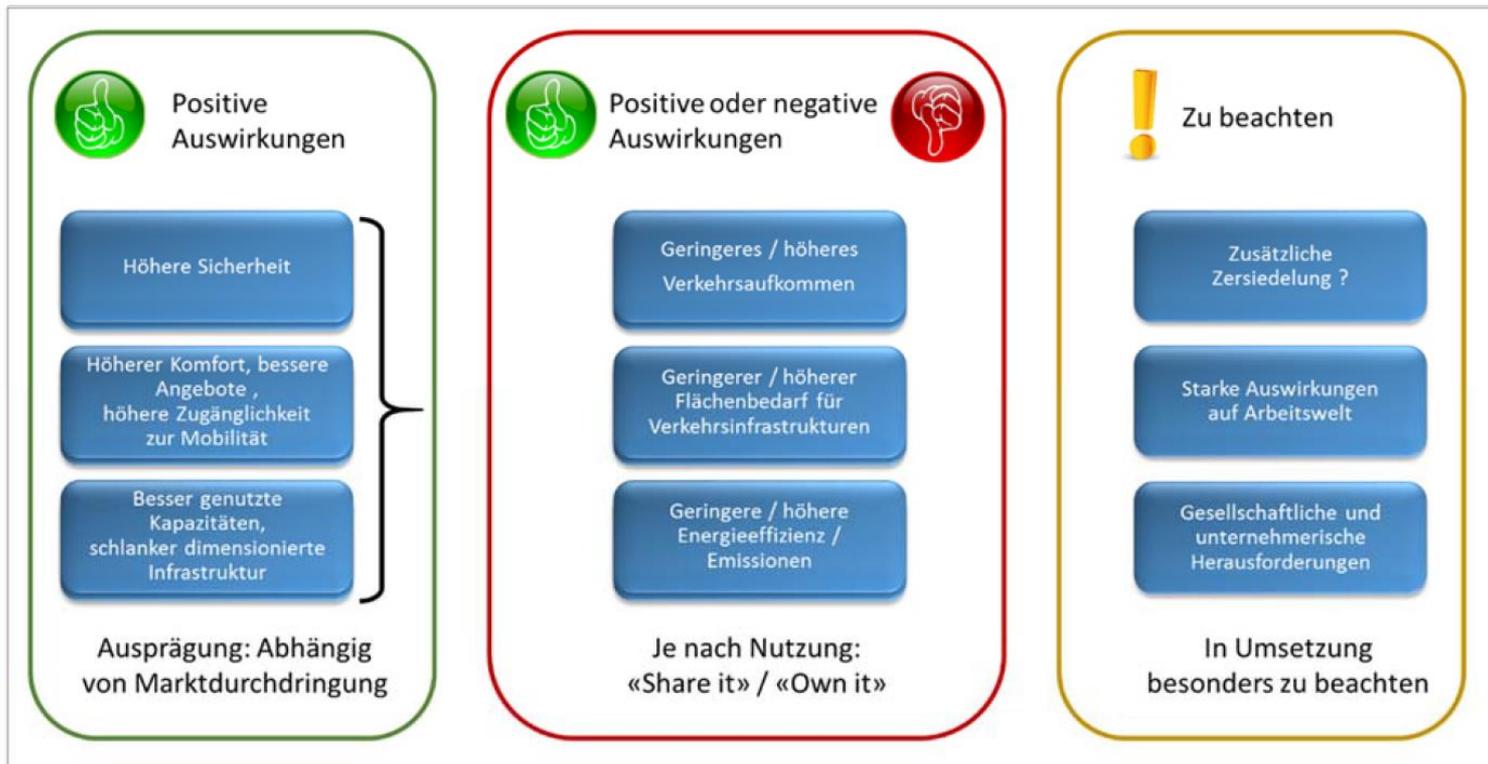
→ Möglichkeit Verkehrsproblem der «Task Force Eröffnung Ostast» direkt zu melden

Prognosen Entwicklung Mobilität

Bericht des Bundesrates, IVT Forschungsprojekt

Automatisiertes Fahren – Folgen und verkehrspolitische Auswirkungen

Übersicht über die möglichen Auswirkungen des automatisierten Fahrens und der weiteren Möglichkeiten der digitalen Welt (Bericht des Bundesrates, 21.12.2016)



Induzierter Verkehr durch autonome Fahrzeuge: Eine Abschätzung

Auswirkungen auf die Mobilität (IVT, Februar 2019)

- Eine Erhöhung der Verkehrskapazität wird aufgrund verschiedener Faktoren (vernetzte autonome Fahrzeuge, reduzierte Anzahl von Unfällen, Infrastruktur) erwartet.
- Die Anzahl der Fahrten aufgrund der induzierten Nachfrage von autonomen Fahrzeugen wird die verfügbare Kapazität verringern:
 - heutige Hindernisse für die Teilnahme am Verkehrsnetz beseitigt
 - Verkehrsverlagerung vom Sammelverkehr wie Busse und Bahnen hin zu autonomen Fahrzeugen, die voraussichtlich kleinere Fahrgastkapazitäten aufweisen werden, wird eine zusätzliche Nachfrage auf dem Netz erzeugen
 - erhöhter Komfort von autonomen Fahrzeugen wird wahrscheinlich mehr Reisen generieren
 - die Phasen, in denen die auton. Fahrzeuge ohne Passagiere fahren, werden Kapazität verbrauchen.

Dies bedeutet, dass durch die Einführung des neuen Reisemittels mehr Fahrten mit unterschiedlichen Eigenschaften unternommen werden und somit das Netz verlangsamt wird, wenn parallel keine weiteren Kapazitätsgewinne stattfinden.

- Da die oben genannten Effekte widersprüchlich sind, ist es nicht klar, ob es im Allgemeinen zu einer Erhöhung oder Verringerung der Strassenkapazität kommen wird.
- Während Kapazitätsveränderungen positiv oder negativ sein können, wird in der Literatur zu AVs ein Anstieg der gefahrenen Fahrzeugkilometer prognostiziert.
- Automatisierte Fahrzeuge sollen in Gebieten mit hohem Verkehrsaufkommen am effizientesten sein (Bischoff und Maciejewski, 2016a), was in städtischen Gebieten der Fall ist.

Induzierter Verkehr durch autonome Fahrzeuge: Eine Abschätzung

Fazit (IVT, Februar 2019)

- Unterschiede der Kosten pro Passagierkilometer werden zwischen den Verkehrsmitteln durch deren Automatisierung deutlich kleiner. Die Studie kommt jedoch nicht zu dem Ergebnis, dass automatisierte Taxis substantiell günstiger sind als das Privatfahrzeug.
- Die Befragungen haben ergeben, dass der Besitz an Personenwagen sich nur dann reduziert, wenn selbstfahrende Fahrzeuge privat nicht erworben werden können. Sollten private selbstfahrende Fahrzeuge zur Verfügung stehen, ändert sich die Besitzrate gemäss den Ergebnissen der Umfrage nicht.
- Es konnte kein signifikanter Effekt auf den ÖV-Zeitkarten-Besitz festgestellt werden. Für die Entscheidung des Besitzes an Mobilitätswerkzeugen sind insbesondere die ÖV-Güteklassen entscheidend.
- Die Modellierung der Verkehrsmittelwahl hat ergeben, dass vor allem der konventionelle Personenwagen durch automatisierte Alternativen ersetzt wird. Die Auswirkungen auf den Anteil zurückgelegter Wege mittels öffentlichen Verkehrs sind dagegen minimal.
- Auf der einen Seite können die weit verbreiteten Resultate nicht bestätigt werden, nämlich, dass das Gros der Reisen durch automatisierte Taxis ersetzt werden kann, und zweitens, dass entsprechend des geringeren zusätzlichen Verkehrsaufkommens Bedenken zum Zusammenbruch des Verkehrssystems deutlich abgeschwächt werden können.
- Die Simulationen zu den Anpassungen der ÖV-Preise haben gezeigt, dass die Entwicklung der automatisierten Fahrzeuge nicht losgelöst vom Einzug der Automatisierung in den ÖV betrachtet werden kann. Können, wie angenommen, dessen Preise auf die Hälfte reduziert werden, bietet dies einen enormen Marktvorteil für die bestehenden Verkehrsbetriebe