



## Richtplan Verkehr

### B Bericht zum Richtplan Verkehr

Der Richtplan Verkehr besteht aus:

- A Richtplankarte 1:6100
- B Bericht zum Richtplan Verkehr**
- C Massnahmenblätter

**Auftraggeber** Gemeinde Lyss  
Abteilung Bau + Planung  
Beundengasse 1  
3250 Lyss

**Bearbeitung** verkehrsteiner AG  
Hardeggerstrasse 12  
3008 Bern  
Tel. 031 372 70 90 / Fax. 031 372 70 89  
info@verkehrsteiner.ch

## GLOSSAR

BMV	Beeinflussung Mobilitätsverhalten
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Modal Split	Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel
V85	Die Geschwindigkeit v85 ist die Höchstgeschwindigkeit, die von 85 Prozent aller Fahrzeuge nicht überschritten wird

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb 1 Schema zum Aufbau und Vorgehen des Richtplanes, verkehrsteiner AG	15
Abb 2 Bevölkerungsentwicklung 1980-2000, Volkszählung, 2000	18
Abb 3 Bevölkerungsentwicklung 2001-2009, ESPOP, 2009	18
Abb 4 Bevölkerungsentwicklung nach Altersklasse, ESPOP, 2009	19
Abb 5 Wohnungsentwicklung 1950-1999, Gemeindedatenbank, Kanton Bern	19
Abb 6 Wohnungsentwicklung 2000-2007, Gemeindedatenbank, Kanton Bern	19
Abb 7 Arbeitsplatzentwicklung, Space Time Research, NOGA, 2002	20
Abb 8 Pendlerentwicklung, BFS	20
Abb 9 Modalsplit, BFS	21
Abb 10 Zupendler, BFS	22
Abb 11 Wegpendler, BFS	22
Abb 12 Ausschnitt Controllinginstrument, verkehrsteiner AG	45

## INHALTSVERZEICHNIS

### RICHTPLANBERICHT

<b>1</b>	<b>AUSGANGSLAGE</b> .....	<b>4</b>
1.1	Einleitung/Anlass .....	4
1.1.1	Ortsplanung und Richtplan Verkehr 1996 .....	4
1.1.2	Veränderung der Rahmenbedingungen .....	4
1.2	Definition und Bedeutung des Richtplanes .....	4
1.3	Einbettung des Verkehrsrichtplanes in die Raumplanung von Lyss .....	6
1.3.1	Richtplan Verkehr 1996 .....	6
1.3.2	Verkehrskonzept 1999 .....	7
1.3.3	Parkraumplanung 2001 .....	7
1.3.4	Velokonzept 2002 .....	8
1.3.5	Buskonzept 2007 .....	9
1.3.6	Räumliches Entwicklungskonzept REK 2009 .....	9
1.4	Übergeordnete Zielvorgaben und Grundsätze VRP Lyss .....	10
1.4.1	Zielvorgaben kantonaler Richtplan .....	10
1.4.2	Zielvorgaben Gesamtregionaler Richtplan Biel- Seeland – Teilgebiet Lyss / Aarberg .....	12
1.4.3	Agglomerationsprogramm .....	13
1.4.4	Zielvorgaben der Arbeitsgruppe .....	14
1.5	Vorgehen und Aufbau Verkehrsrichtplan .....	15
<b>2</b>	<b>ANALYSE</b> .....	<b>16</b>
2.1	Paradigmawechsel: Lyss entwickelt sich zu einer Stadt .....	16
2.2	Siedlungsverdichtung und Mobilität .....	16
2.3	Statistik (Bestandesaufnahme und Entwicklungsprognose) .....	18
2.3.1	Wohnbevölkerung .....	18
2.3.2	Wohnproduktion .....	19
2.3.3	Entwicklung der Arbeitsplätze .....	20
2.3.4	Pendler .....	20
2.4	Unfallstatistik .....	23
2.5	Analyse differenziert nach Verkehrsträger und Beeinflussung des Mobilitätsverhalten .....	25
2.5.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Koexistenz .....	25
2.5.2	Öffentlicher Verkehr .....	27
2.5.3	Langsamverkehr .....	28
2.5.4	Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens: Mobilitätskonzept und Parkplatzpolitik .....	29
<b>3</b>	<b>ZIELE UND STRATEGIE</b> .....	<b>34</b>
3.1	Strategie .....	34
3.2	Ziele .....	34
3.3	Planungsprinzipien/Grundsätze .....	36
<b>4</b>	<b>MASSNAHMEN UND UMSETZUNG</b> .....	<b>37</b>
4.1	Abstimmung Siedlung und Verkehr .....	37
4.1.1	Die Zielsetzung "Abstimmung Siedlung und Verkehr" .....	37
4.1.2	Umsetzung im neuen Richtplan Verkehr .....	39
4.2	Aufbau und Anzahl der Massnahmenblätter .....	42
4.2.1	Strassennetz .....	42
4.2.2	Öffentlicher Verkehr .....	44
4.2.3	Beeinflussung des Mobilitätsverhalten .....	44
4.3	Umsetzung der Massnahmen .....	45

# 1. Ausgangslage

## 1.1 Einleitung/Anlass

### 1.1.1 Ortsplanung und Richtplan Verkehr 1996



Im Jahr 1996 wurde in Lyss die heute gültige Grundordnung bestehend aus Zonenplan und Baureglement genehmigt. Die Rahmenbedingungen haben sich seither laufend verändert. Baureglement und Zonenplanungen wurden daher verschiedentlich geändert und ergänzt. Ebenfalls 1996 wurde der Richtplan Verkehr in Kraft gesetzt. Die darin vorgeschlagenen Massnahmen konnten seither zu einem grossen Teil umgesetzt werden.



### 1.1.2 Veränderung der Rahmenbedingungen

Die Gemeinde Lyss hat sich seit 1996 erheblich verändert. Die Bevölkerung und die Anzahl Arbeitsplätze hat zugenommen. Diese Entwicklung ist die Folge einer regen Bautätigkeit. Zudem wurde die Zone rund um den Bahnhof zu einem kantonalen Entwicklungsschwerpunkt (ESP). Innerhalb der Region nimmt Lyss die Funktion eines Regionalzentrums wahr.



Die geschilderte Entwicklung sowie der gesellschaftliche Wandel mit steigendem Bedürfnis nach Mobilität wirken sich auf den Verkehr aus. Die positive Siedlungsentwicklung und die wichtigere Position der Gemeinde in der Region sind begleitet von einer bedeutenden Zunahme des Verkehrsaufkommens.

Ziel der Revision des Richtplanes Verkehr ist es die Richtplaninhalte an die neuen Rahmenbedingungen anzupassen und die Entwicklungsabsichten für die nächsten Jahre darin zu verankern.

## 1.2 Definition und Bedeutung des Richtplanes

Ein Richtplan ist ein Instrument der schweizerischen Raumplanung. Er wird auf Gemeinde-, Kantons- sowie Bundesebene geregelt beziehungsweise angewendet (Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung, Artikel 6-12).

Richtpläne legen aufgrund übergeordneter Leitbilder in den Grundzügen fest, wie die Kantone und Gemeinden die Gesamtstruktur ihrer Natur-, Landwirtschafts-, Siedlungs- und Erholungsräume mittel- und langfristig entwickeln sollen.

Richtpläne müssen mindestens aufzeigen, «wie die raumwirkenden Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden» und «in welcher zeitlichen Folge und mit welchen Mitteln vorgesehen ist, die Aufgaben zu erfüllen».

Richtpläne sind behördenverbindliche Arbeits- und Führungsinstrumente der exekutiven Ebene (Bund, Kantone und Gemeinden). Die Behörden richten ihr Handeln auf die Ziele und Massnahmen des Richtplanes aus. Sie koordinieren gestützt darauf ihre Planungen und Projektierungen. Der zeitliche Horizont der Richtpläne ist 15 Jahre; danach sollen sie gesamthaft überprüft und angepasst werden.

Massnahmen in Richtplänen sind behördenverbindlich und werden in folgende drei Verbindlichkeitsstufen eingeteilt:

#### **A Festsetzung**

Realisierbare, aufeinander abgestimmte Vorhaben ohne wesentliche, offene Konflikte. Die Planungsträger, sowie die zustimmenden Amtsstellen, sind im Sinne der Richtplanung an die Lösung gebunden.

Vorbehalten bleibt die Bereinigung untergeordneter Konflikte im Rahmen der Nutzungsplanung oder des konkreten Baubewilligungsverfahrens.

#### **B Zwischenergebnis**

Vorhaben, welche aus übergeordneter Sicht grundsätzlich in Frage kommen, deren Planungsstand aber noch weitere Abklärungen erfordert und/oder deren Realisierung noch durch grundsätzliche Konflikte in Frage gestellt ist.

#### **C Vorankündigung**

Vorhaben, welche noch nicht im notwendigen Masse umschrieben und lokalisiert werden können, um eine Beurteilung und Abstimmung der betroffenen Interessen vornehmen zu können. Die Aufnahme in den Richtplan hat primär den Charakter einer generellen Absichtserklärung.

## 1.3 Einbettung des Verkehrsrichtplanes in die Raumplanung von Lyss

### 1.3.1 Richtplan Verkehr 1996

Der Richtplan Verkehr von 1996 basiert auf dem 1977 vom Gemeinderat genehmigten Richtplan. Die aktuelle Revision knüpft an den Verkehrsrichtplan von 1996 an. Die Zielsetzungen von 1996 sind heute noch aktuell:



#### Motorisierter Individualverkehr (MIV):

1. Kanalisieren des Verkehrs auf Hauptstrassen
2. Optimierung der Verkehrsabläufe, Verflüssigung und Verstärkung des Verkehrs
3. Förderung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer
4. Verkehrsberuhigung in Quartieren; wo notwendig mit Aufwertung der Wohnqualität
5. Verhinderung von Fremdverkehr und Fremdparkierung in Quartieren
6. Offenhalten von langfristigen Optionen (verkehrsarmer Marktplatz)

Mit der Schaffung eines Strassenkonzeptes mit Quartierzellen gemäss der im Kanton Bern üblichen Definition der Strassentypen wurde der Grundstein für die Erreichung dieser Zielsetzungen geschaffen. Im Zentrum wurden die Hauptstrassen als nutzungsorientiert klassiert, womit die Förderung der Koexistenz und die Reduzierung des Verkehrs angestrebt wurde. Nutzungsorientierte Strassen sind nicht nur verkehrsorientiert und haben daher nicht hauptsächlich der Abwicklung des MIV zu dienen. Die Bildung von Quartierzellen unterstützt die Bestrebungen zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren.

#### Öffentlicher Verkehr (ÖV):

1. Optimierung /Attraktivierung des ÖV-Angebotes

Der öffentliche Verkehr soll attraktiver gemacht werden indem das ÖV-Netz regelmässig nach Optimierungsmöglichkeiten untersucht und entsprechend angepasst wird.

#### Langsamverkehr (LV):

1. Attraktivierung, Sicherung und Ergänzung der Fuss- und Radwegverbindungen

Es soll ein möglichst feinmaschiges Netz geschaffen werden, um für alle möglichen Verbindungen kürzeste Wege anzubieten.

### **Lärm / Luft:**

1. Reduktion der Luftbelastung (Verstetigung des Verkehrs)
2. Reduktion der Lärmbelastung

### **Folgender, im Richtplan von 1996 aufgeführter Punkt, ist nach wie vor ein Thema:**

- Anschluss T6: Die Industriezone Nord bzw. der Verkehr aus Richtung Büren und der Kiesgrubenverkehr Bangeter sollen direkt an die Umfahrungstrasse T6 angeschlossen werden.

### **1.3.2 Verkehrskonzept 1999**

Als Ergänzung und Umsetzung des Richtplanes 1996 wurde die Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes angeordnet. Flächendeckend über das ganze Gemeindegebiet wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, welches folgende Aspekte beinhaltet:

- Sicherheit
- Verkehrsberuhigung
- Lärmschutz
- Luftreinhaltung

Das Verkehrskonzept beinhaltet im Wesentlichen Koordinationsblätter mit Massnahmen in den einzelnen Quartierzellen, an Strassenzügen und an Knoten. Ein grosser Teil der Massnahmen wurde in der Zwischenzeit bereits umgesetzt, befindet sich in Realisierung oder es bestehen zumindest Pläne dazu. Die noch offenen Punkte werden in den neuen Richtplan überführt.

### **1.3.3 Parkraumplanung 2001**

Seit dem Inkrafttreten des Parkplatzreglementes und dessen Ausführungsverordnung 2002 verfügt die Gemeinde Lyss über ein rechtlich verankertes Instrument für die Parkraumplanung.

«Das Reglement dient folgenden zwei Zwecken:

a) Ergänzung der kantonalen Gesetzgebung und Hilfsmittel zur deren Umsetzung bei der Bestimmung des Bedarfs an Parkplätzen bei Neubauten, wesentlichen Umbauten und erheblichen Nutzungsänderungen.

b) Bewirtschaftung des Parkraums sowie Regelung der Parkierung auf öffentlichem Grund und in öffentlichen Parkierungsanlagen, insbesondere:

- Minimieren der Fremdparkierung in den ortskernangrenzenden Siedlungsbereichen sowie



- Sicherstellen einer bedarfsgerechten Rotation auf den Parkplätzen des Kerngebiets, zwecks Minderung des Parksuchverkehrs.» (Parkplatzreglement, s. 3)

Das Parkplatzreglement gilt für das gesamte Gemeindegebiet. Für die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze wurde das Gemeindegebiet in 3 Zonen eingeteilt. In der Zone I (Kernzone) werden die öffentlichen Parkplätze mit Parkuhren bewirtschaftet. In der Zone II wird die Parkierung ebenfalls mit Parkuhren geregelt oder es gilt blaue Zone und damit Parkscheibpflicht. In der Zone III resp. im Gebiet ausserhalb der Zonen I und II wird nur eine Nachtgebühr erhoben.



Bei Neubauten wird neben dem Bedarf auch die Lage und Gestaltung der Abstellplätze geregelt. Ausserdem werden Bedingungen aufgeführt für Gemeinschaftsanlagen und die Befreiung von der Parkplatzpflicht. Bei einer Befreiung der Parkplatzpflicht regelt der Artikel "Ersatzabgabepflicht" die Höhe der Abgabe, die es zu entrichten gilt. Das Parkplatzreglement enthält ausserdem einen Artikel, welcher die Sicherstellung der Parkplätze zum Zweck hat. Damit wird wildes Parkieren verhindert, indem für jede Nutzung ein Abstellplatz sichergestellt wird (Anwohner, Besucher, Arbeitnehmer). Desweiteren auferlegt das Reglement die Pflicht zur Erstellung von Fahrradparkplätzen.

Ziel der Parkplatzerstellungspflicht war das Befreien des öffentlichen Strassenraumes von parkierten Autos. Heute ist die Problemlage allerdings etwas vielschichtiger. Um Kapazitätsprobleme zu vermeiden, wird versucht das Verkehrsaufkommen an der Wurzel zu begrenzen. Mit dem Bau von autoarmen Siedlungen kann dies erreicht werden. Autoarme Siedlungen haben einen kleineren Bedarf an Parkplätzen und das durch die Reduktion der Parkplatzanzahl eingesparte Kapital kann in mehr Wohnfläche investiert werden. Damit dies möglich wird, muss das Parkplatzreglement angepasst werden. Die Erstellungspflicht von Parkplätzen und die damit verbundene Abgabepflicht sollen mit einem Artikel zu autoarmen Siedlungen ergänzt werden.

### 1.3.4 Velokonzept 2002

Im Verkehrskonzept von 1999 wurde die Erarbeitung eines Velokonzeptes vorgeschlagen. Aus dem Verkehrskonzept ging folgende generelle Zielsetzung hervor: Der Veloverkehr soll gefördert werden und es sind Anreize zu schaffen, um den hausgemachten motorisierten Individualverkehr anteilmässig zu reduzieren.

Im Rahmen des Velokonzeptes wurde eine Bestandesaufnahme und eine Feldbegehung gemacht. Darauf basierend wurden Massnahmen erarbeitet, die die Sicherheit für Velofahrende erhöhen, sowie Erschwernisse und Hindernisse beseitigen. Zusätzlich wurden Vorschläge ausgearbeitet, die aufzeigen

wie das Velofahren durch Öffentlichkeitsarbeit und Marketing gefördert werden kann.

Das Velokonzept ist bereits zu ca. 95% umgesetzt. Einzelne Daueraufgaben sowie Marketing und Öffentlichkeitsarbeit gilt es weiter zu betreiben.

### **1.3.5 Buskonzept 2007**

Analog zum Velokonzept wurde auch das Erstellen eines Buskonzeptes im Verkehrskonzept von 1999 angeordnet. 2002 wurde ein erstes Buskonzept ausgearbeitet, in welchem die Linienführung für den Ortsbus geplant und mit den Regionallinien abgestimmt wurde. Aufgrund von verschiedenen Planungen und Projektierungen, die eine Veränderung und Ausweitung der Dienstleistungs- und Verkaufsschwerpunkte bewirkten, ergab sich die Notwendigkeit das Buskonzept von 2002 im Jahr 2007 zu überarbeiten. Die optimale Anbindung der künftigen Dienstleistungs- und Verkaufsschwerpunkte war, nebst der Verbindung zwischen den Quartieren und dem Ortszentrum/Bahnhof, Zielsetzung der Überarbeitung. Zwei neue Varianten der Linienführung des Ortsbusses wurden aufgezeigt. Anpassungsoptionen der Regionallinien, welche zusammen mit dem Ortsbus zu einer optimalen Gesamterschliessung führen, wurden aufgezeigt.

### **1.3.6 Räumliches Entwicklungskonzept REK 2009**

In einer ersten Phase der Ortsplanungsrevision wurden die Entwicklungsabsichten im Rahmen eines räumlichen Entwicklungskonzeptes REK ausgearbeitet. Das REK bildet die Grundlage für die Überarbeitung der Ortsplanung bestehend aus Baureglement, Zonenplan und Richtplänen. Es wurde im Dezember 2009 vom Grossen Gemeinderat verabschiedet.

Im REK sind folgende Zielsetzungen bzgl. Verkehr aufgeführt:

1. Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit der Hauptachsen im Zentrum
2. Bessere Führung des Langsamverkehrs längs und quer der Hauptachsen
3. Durchlässigkeit der Bahnlinie für den Langsamverkehr mit vier neuen Bahnunterführungen verbessern
4. An der bisherigen Parkplatzpolitik, bestehend aus oberirdischen und unterirdischen Parkplätzen, festhalten
5. Fortführung der Verkehrsberuhigung in den Quartieren
6. Koexistenz förderendes Regime (T30 oder Ähnliches) auf der Achse Stigli (Coop) - Hirschenplatz – Bahnhof - Lys-sachpark (Migros) einrichten und den erforderlichen Raum für den Busverkehr sichern
7. Versuchsphase des Ortsbusses in ein Definitivum überführen und die Bahnhaltestelle "Austrasse" als langfristige

Option aufnehmen

8. Planung einer neuen Verbindungsstrasse durch die Arbeitszone "Nord" und das Grubenareal vorantreiben

## **1.4 Übergeordnete Zielvorgaben und Grundsätze des Verkehrsrichtplanes Lyss**

### **1.4.1 Zielvorgaben kantonaler Richtplan**

Der kantonale Richtplan, welcher 2002 in Kraft gesetzt wurde, enthält sehr konkrete und wichtige Rahmenbedingungen und Festsetzungen. Die wichtigsten davon werden stark zusammengefasst wiedergegeben.

- > Mobilitätsketten optimieren
- > Kombiniertes Personenverkehr

Das Auto ist das am häufigsten benutzte Transportmittel. Ein Grund liegt in der ungenügenden Optimierung der Mobilitätsketten („Tür zu Tür-Verbindung“). Diese beruht beispielsweise auf Hindernissen im innerörtlichen Fuss- und Velowegnetz oder ungenügenden Abstellmöglichkeiten für Velos und Autos an Bahnhöfen und weiteren wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Auch lange und gefährliche Umsteigewege oder schlechte Fahrplanabstimmungen der verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel sind wichtige Hemmnisse.

- > Berner Modell: Negative Auswirkungen minimieren, Zielkonflikte bereinigen

Die hohe Verkehrs- und Bevölkerungsdichte führt in städtischen Gebieten zu Verträglichkeitskonflikten (Unfälle, Trennwirkung von Hauptachsen, Überschreitungen von Umweltgrenzwerten) und zu einem hohen Gefahrenpotenzial. Es sind Lösungen gefragt, die diese Konflikte reduzieren helfen, die funktional und gestalterisch befriedigen und eine hohe Akzeptanz der Betroffenen finden.

Mit Projekten nach dem "Berner Modell" kann (vor allem) auf Hauptstrassen, anstelle der bisherigen Dominanz des Motorfahrzeugverkehrs, eine "Koexistenz" der verschiedenen Verkehrsträger und Nutzungen erreicht werden (z.B. Sanierung Bernstrasse in Zollikofen, Seftigenstrasse in Wabern, Ortsdurchfahrten Neuenegg und Schönbühl, Ortsdurchfahrt Köniz (vgl. Abb. S. 14 oben)).

Die wichtigsten Elemente des "Berner Modells" sind:

- Klare Festsetzungen der Behörden
- Partizipativer Planungsprozess
- Verstärkung des Verkehrsflusses und Durchlässigkeit des Verkehrssystems für alle Verkehrsarten optimieren
- Verträglichkeitskonflikte abbauen und Siedlungsqualität erhöhen, Verkehrsmanagement
- Wirkungsanalysen

### **Velofahren und zu Fuss gehen fördern**

Die Hälfte aller zurückgelegten Verkehrswege in der Schweiz und ein Drittel aller Autofahrten sind kürzer als drei Kilometer. Es wird geschätzt, dass der Veloverkehr mit gezielten Fördermassnahmen in dichter besiedelten Gebieten um 50% und der Fussverkehr um 20% erhöht werden könnte.

Der Kanton Bern will deshalb den Fuss- und Veloverkehr in den Agglomerationen und Zentren fördern. Dies gilt auch für den Freizeit- und Tourismusverkehr.

### **Abstimmung ÖV-Investitionen auf Siedlungsentwicklung**

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs richtet sich nach der Nachfrage und dem Potenzial. Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr, sowie die Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr regeln im Personennahverkehr, wie gross die Nachfrage sein muss, damit der Kanton ein ÖV-Angebot bestellt.

Der Kanton setzt sich im Richtplan zum Ziel, Investitionsentscheide zum Bereitstellen der teilweise ungenügenden Kapazitätsreserven im Regionalverkehr auf die Ziele der Siedlungsentwicklung abzustimmen. Die Attraktivität des ÖV soll zudem durch eine optimale örtliche und zeitliche Verknüpfung des Bahn- und Busverkehrs sicher gestellt werden. Die Siedlungsentwicklung hat sich in den letzten Jahren von zentralen Standorten mit guter ÖV Erschliessung in peripher gelegene Gemeinden mit – in der Regel – schlechter ÖV-Erschliessung verlagert. Deshalb müssen Anstrengungen unternommen werden, damit in zentrumsnahen Gemeinden attraktive, gut mit ÖV erschlossene Wohnlagen forciert werden können. In periphereren Gebieten dagegen ist die Realisierung neuer Wohnüberbauungen auf Standorte mit sehr guter ÖV-Erschliessung zu beschränken.

### **Qualitative Siedlungsentwicklung**

Im kantonalen Richtplan wird Wert auf eine qualitative Siedlungsentwicklung gelegt: Der öffentliche Raum als Begegnungsraum und Treffpunkt für Menschen soll im Tagesablauf den verschiedenen Funktionen als Verkehrs-, Bewegungs-, Aufenthalts- und Freizeitraum besser gerecht werden und so eine hohe Lebensqualität sicherstellen.

## **1.4.2 Zielvorgaben Gesamtregionaler Richtplan Biel- Seeland – Teilgebiet Lyss / Aarberg**

Für das Teilgebiet Lyss / Aarberg wurde im Auftrag vom Verein seeland.biel/bienne anlässlich eines Workshops im Februar 2010 ein Bericht erarbeitet, der als Diskussionsgrundlage diente. Bericht und Workshop bilden die Basis für die Erarbeitung des gesamtregionalen Richtplanes. Der Bericht umfasst ein räumliches Entwicklungsleitbild und ein Teilgebietskonzept.

Im räumlichen Entwicklungsleitbild wurden folgende Aussagen zu Lyss gemacht:

- Lyss ist ein Schwerpunkt für Wohn- und Mischnutzung
- Lyss ist ein Schwerpunkt für Arbeitsnutzung
- In der Zentralitätsstruktur besetzt Lyss die Funktion eines regionalen Zentrums von kantonaler Bedeutung 3. Stufe
- Die Industriezone Nord soll neu erschlossen werden
- Per Dezember 2011 soll der Fahrplan der S-Bahn Biel-Bern verdichtet werden
- Punktuell soll das Busangebot in der Region erweitert und verdichtet werden

### **Im Teilgebietskonzept wurden die Aussagen wie folgt verfeinert:**

Der Raum Lyss- Aarberg (-Buswil) soll als regionaler Siedlungsschwerpunkt erhalten werden, indem neue Wohn- und Arbeitsschwerpunkte geschaffen, die Kernbereiche aufgewertet und das Versorgungsangebot konsolidiert werden.

Für den Verkehr hat die Konsolidierung als regionaler Siedlungs-, Wohn- und Arbeitsschwerpunkt nicht zu unterschätzende Auswirkungen. Eine weitere Zunahme des Verkehrs ist die logische Konsequenz. Um den Verkehr möglichst verträglich und nachhaltig zu organisieren, sind Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr und eine effiziente Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs unabdingbar. Hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs wird im Teilkonzept Folgendes geäußert:

Auf den Linien Bern-Biel, mit Halt Münchenbuchsee, Lyss und Biel, sowie auf der Linie Lyss-Büren sind Fahrplanverdichtungen Gegenstand der laufenden Bestrebungen zur Angebotsverbesserung. Desweiteren werden die Einführung des Ortsbusses in Lyss und die neue Bahnhaltestelle Lyss – Grien als Massnahmen bezeichnet, die eine namhafte Attraktivierung der örtlichen ÖV-Bedienung bewirken. Weitere Massnahmen sind aufgrund des zu geringen Benützungsgrades nicht möglich.

Zum Strassenverkehr wird wie folgt Stellung genommen:

Für eine Entlastung der Kantonsstrassenverbindung

Solothurn - Lyss wird die Inbetriebnahme des Ostastes der A5-Umfahrung sorgen (voraussichtlich 2017). In diesem Zusammenhang werden folgende Massnahmen in Lyss vorgesehen:

- Ausbau des Autobahnanschlusses Lyss-Nord
- Neuerschliessung der Industriezone Lyss-Nord mit einer Direktanbindung an das übergeordnete Strassennetz

Die Neuerschliessung der Industriezone Nord ist wichtig in Bezug auf die Kategorisierung von Lyss als "Schwerpunkt Arbeiten". Ein "Schwerpunkt Arbeiten" dient der Anbindung industrieller Betriebe an einem verkehrlich geeigneten Standort. Unter diesem Blickwinkel ist die Anbindung an die A5 von grosser Bedeutung.



### 1.4.3 Agglomerationsprogramm Lyss

Die Gemeinde Lyss wird per Definition des Bundes als Einzelstadt bezeichnet und als solche hat sie die Möglichkeit für Verkehrsinfrastrukturmassnahmen innerhalb der Gemeinde ein Agglomerationsprogramm einzureichen. Für die erste Generation der Agglomerationsprogramme, die Ende 2007 eingereicht wurden, verzichtete die Gemeinde Lyss auf die Erarbeitung eines solchen Programmes.



Agglomerationsprogramme der 2. Generation müssen bis Ende 2011 eingereicht werden. Mit einer Eingabe besteht für die Gemeinde die Möglichkeit Beiträge an z.B folgende Infrastrukturmassnahmen zu erhalten:

- Ortsdurchfahrten (Gemeinde- und Kantonsstrassen)
- Massnahmen für das Langsamverkehrsnetz
- Massnahmen zur Erhöhung des Modal- Splits (z.B Velostation)



Um in den Genuss von Bundesbeiträgen zu kommen, muss ein Agglomerationsprogramm aber bestimmte Grundanforderungen erfüllen. Im Bereich Verkehr gibt es Grundanforderungen bezüglich dem Erstellen von Zustandsanalysen "Siedlung und Verkehr". Ausserdem müssen die Massnahmen eines Agglomerationsprogrammes eine positive Wirkung bezüglich folgender Kriterien erzielen: Qualität des Verkehrssystems, Siedlungsentwicklung nach innen, Verkehrssicherheit, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch. Um Beiträge an die Ortsdurchfahrten zu erhalten, muss die Gemeinde Lyss zum Beispiel aufzeigen, wie die geplanten Massnahmen die Umweltbelastung reduzieren helfen. Mit der Verstetigung des Verkehrs durch ein angepasstes Verkehrsregime können beispielsweise die Emmissionen reduziert und die Umweltbelastung gesenkt werden.





#### 1.4.4 Zielvorgaben der Arbeitsgruppe

Die in der Arbeitsgruppe formulierten Zielsetzungen wurden durch das Projektteam ergänzt und nach den vier Schwerpunkten motorisierter Individualverkehr (MIV), Langsamverkehr (LV), öffentlicher Verkehr (ÖV), Massnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens (BMV) strukturiert wiedergegeben.

##### MIV:

1. Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen sicherstellen
2. Verkehrsmenge im Zentrum mit verschiedenen Massnahmen reduzieren: Verkehr auf andere Verkehrsträger verlagern, besser verteilen bzw. auf Alternativrouten umleiten
3. LKW- Anteil im Zentrum reduzieren bzw. soweit möglich über die Autobahn leiten
4. Erschliessung von Sportanlagen und von Neueinzonungen siedlungsverträglich und effizient planen
5. Mobilitätskonzept für die Entwicklungsachse erstellen mit dem Ziel Zusatzverkehr zu vermeiden und die Wahrnehmung als zusammenhängendes, kohärentes Zentrum zu fördern
6. Negative Auswirkungen des MIV in den Quartieren auf ein Minimum beschränken und die Sicherheit auf ein Maximum erhöhen, sodass sicheres Spielen und eine hohe Schulwegsicherheit in den Quartieren ermöglicht wird
7. Siedlungsverträglichkeit und Verkehrssicherheit entlang der Hauptachsen erhöhen

##### LV:

1. Verkehrsanteile des Langsamverkehrs durch attraktivere Fuss- und Veloverbindungen erhöhen
2. Schulwegsicherheit durch Verhaltensschulung der Schüler verbessern / Missachtung der Verkehrsregeln vorbeugen
3. Sichere Führung des LV entlang der Hauptachsen
4. Problematik von Elterntaxis entschärfen (ev. BMV)

##### ÖV:

1. Attraktives, zuverlässiges, gut merkbares, alle wichtigen Ziele erschliessendes ÖV-Angebot sicherstellen
2. Verkehrsanteile des ÖV erhöhen

##### BMV:

1. Nachhaltige Mobilitätsformen mit einem Mobilitätsprogramm fördern, Verkehrsanteile LV und ÖV erhöhen und dadurch Kapazitätsengpässe MIV entschärfen
2. Korrektes Parkieren durch ein sinnvolles Angebot an Parkplätzen und eine bessere polizeiliche Kontrolle sicherstellen
3. Parkplätze bei den Autobahnauffahrten anbieten, um Fahrgemeinschaften zu fördern und wildes, die Sicherheit einschränkendes Parkieren zu unterbinden
4. Parkierung bei Grossanlässen steuern und chaotisches Parkieren verhindern. Parkierungsaufkommen bei Grossanlässen mit gutem ÖV-Angebot reduzieren

## 1.5 Vorgehen und Aufbau Verkehrsrichtplan

Der Verkehrsrichtplan wird in enger Zusammenarbeit mit der Abteilung Bau und Planung, einer Arbeitsgruppe Verkehr und weiteren Beteiligten erarbeitet. In nachstehender Abbildung ist das Vorgehen schematisch dargestellt.

In einem ersten Schritt wurde eine Standortbestimmung gemacht. Die bestehenden Dokumente wurden gesichtet und bezüglich ihrer Relevanz für den neuen Richtplan bewertet. Im vorangehenden Kapitel (1.4) wurden diese Grundlagendokumente, auf die wichtigsten Punkte fokussiert, vorgestellt. In Sitzungen mit der Bauverwaltung und weiteren Beteiligten wurde der Umsetzungsstand der verschiedenen Planungsinstrumente geklärt. Ausserdem wurden sich in Diskussion befindende Zielsetzungen und Massnahmenvorschläge kritisch hinterfragt, wie beispielsweise die vorgeschlagene Führung der Umfahrungsstrasse. Mit der Arbeitsgruppe wurden Ziele formuliert und der Handlungsbedarf geklärt.

In einem zweiten Schritt wurden die Informationen weiter bearbeitet. Sie wurden thematisch sortiert und analysiert, um dann in die Massnahmenblätter "abgefüllt" werden zu können.

Die Erarbeitung der Massnahmenblätter erfolgt strukturiert nach den drei Schwerpunkten:

- Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- Strassennetz (S)
- Strategie "Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens" (BMV)

Da Massnahmen, die den MIV betreffen, oft zum Ziel haben die Bedingungen für den Fuss-und Veloverkehr zu verbessern, werden diese Mobilitätsformen unter dem Begriff Strassennetz zusammengefasst.

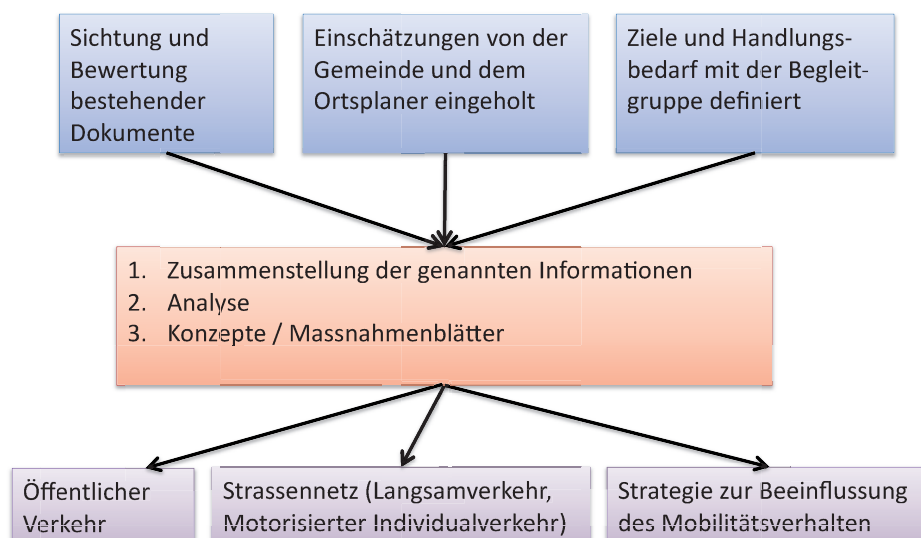


Abb 1: Schema zum Aufbau und Vorgehen des Richtplanes

## 2. Analyse

### 2.1 Paradigmawechsel: Lyss entwickelt sich zu einer Stadt

Lyss steht vor einem Quantensprung vom bisherigen eher ländlichen Regionalzentrum mit einer selbstverständlich weitgehend automobilen Mobilität resp. Dominanz des MIV, zu einer eher städtischen Mobilitätskultur mit einer anzustrebenden Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen.



Diese Entwicklung ist im Bereich grösserer Städte, aber auch wichtiger Vororte bereits im Gange und entsprechende Erfahrungen und Beispiele gemäss Berner Modell können auf Lyss übertragen werden (z.B. Wabern Sanierung Seftigenstrasse oder Umgestaltung Ortszentrum Köniz). Lyss hat dabei aufgrund der ebenen Lage ein enormes Potential für den Fuss- und vor allem auch Veloverkehr. Eine zielgerichtete Förderung des Langsam- und des öffentlichen Verkehrs sind wesentliche Voraussetzungen zur Eindämmung des zunehmenden MIV.

### 2.2 Siedlungsverdichtung und Mobilität

Im Kantonalen Richtplan wird eine Siedlungsverdichtung angestrebt. Dazu werden Gebiete bestimmt, die gut mit dem ÖV erschlossen sind. Wie schon in Kapitel 1.4.2 erläutert wurde, ist Lyss ein Schwerpunkt "Wohnen". Dies bedeutet, dass die Raumplanung von Lyss eine Siedlungsverdichtung an Lagen mit guter ÖV- Erschliessung anstreben muss.



Um trotz Verdichtung eine hohe Wohnqualität sicherzustellen, ist die Eindämmung des MIV von grösster Wichtigkeit. Die oben erwähnte Transformation einer weitgehend automobilen Mobilität, hin zu einer städtischen Mobilitätskultur, stellt daher eine grosse Herausforderung dar.

Eine städtische Mobilitätskultur stellt sich nicht von einem Tag auf den Anderen ein. Ein Gebiet entwickelt sich und die Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze steigen. Das Strassenetz kann nur bis zu einem gewissen Zeitpunkt mit dieser Entwicklung Schritt halten, danach ergeben sich Engpässe im Verkehrsablauf. In Lyss stellt der Hirschenplatzkreisel einen solchen Engpass dar. Zu den Spitzenzeiten ist er während kurzer Zeit überlastet. Gravierende Kapazitätsengpässe bestehen allerdings noch keine. Diese gilt es aber vorausschauend zu verhindern; vor allem im Hinblick auf die angestrebte qualitätsvolle Siedlungsverdichtung.

Es gibt zwei Strategien, um den automobilen Verkehr zu begrenzen:

- 1) Reduktion der Mobilität an der Wurzel: Zweckmässige Mobilitätskonzepte können bei der Erstellung neuer Wohn-Gewerbe- und Dienstleistungsbauten im Zuge von Einzonzonungen einen Teil des motorisierten Individualverkehrs vermeiden und umlagern helfen. Bei dieser Strategie gilt es, durch gute Konzepte das Bedürfnis nach automobiler Mobilität bereits im Vorfeld zu unterdrücken. Damit wird sichergestellt, dass der Bau von neuen Liegenschaften keinen unverträglichen Mehrverkehr verursacht. Dies ist im Hinblick auf die Akzeptanz von Neueinzonzonungen eine wichtige Voraussetzung.
- 2) Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mittels gut abgestimmtem Massnahmenmix: Massnahmen wie Parkplatzbewirtschaftung, zweckmässige ÖV-Linienführung und Haltestellen, Jobtickets, Ökobonus etc. haben sich bereits vielerorts bewährt und führten zu einer erheblichen Verkehrsverlagerung auf den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr.

Durch die Beschränkung der Parkplätze kombiniert mit einer guten Bewirtschaftung können ungewünschte Fahrten mit dem Auto unterdrückt werden, ohne das "gewollte" Fahrten tangiert werden. Automobiler Einkaufsverkehr aus kleinen Ortschaften im Umland von Lyss mit schlechter ÖV- Anbindung soll nicht verhindert werden. Lyss als Regionalzentrum mit wichtigen Versorgungseinrichtungen soll für alle Umlandgemeinden gut erreichbar sein. In dichterem Siedlungsgebiet, wo ein ausreichender Auslastungsgrad des ÖV möglich ist, soll aber versucht werden, mit Hilfe von Anreizen und einem guten Angebot, den automobilen Verkehr auf den ÖV zu verlagern. Insbesondere wesentliche Teile des Pendlerverkehrs sollen verlagert werden. Er ist gut ermittelbar und nicht dispers wie der Freizeitverkehr. Ein gutes ÖV- Angebot, dass den Bedürfnissen der Pendler entspricht ist sicherzustellen. Innerhalb der Gemeinde soll der Langsamverkehr gefördert werden und zusammen mit der Einführung des Ortsbusses kann auch der Freizeit- und Einkaufsverkehr teilweise verlagert werden.

## 2.3 Statistik (Bestandesaufnahme und Entwicklungsprognose)

Um die oben geschilderte Entwicklung und weitere Tendenzen aufzuzeigen, werden im Folgenden Graphiken mit statistischen Daten präsentiert und interpretiert.

### 2.3.1 Wohnbevölkerung

Auf der Abbildung 2 ist ersichtlich, dass die Wohnbevölkerung bei allen Altersklassen kontinuierlich zunimmt ausser bei der Kategorie der 0-19 Jährigen ist zuerst eine geringfügige Abnahme und dann wieder eine Zunahme zu verzeichnen. Insgesamt hat die Bevölkerung aber von 1980 bis 2000 um 22% Prozent zugenommen. 14 % dieses Wachstums fand von 1980-1990 statt und 8.2 % von 1990-2000. Auf der Abbildung 2 ist die Entwicklung von 2001-2009 abgebildet. In diesem Zeitraum hat die Bevölkerung um 7.3 % zugenommen. Diese Entwicklung entspricht der kantonalen Bestimmung, dass Lyss ein Wohn- und Arbeitsschwerpunkt ist.

Auf der Abbildung 4 werden die Altersgruppen (0-19, 20-65, 65+) der verschiedenen Jahre (1980, 1990, 2000) direkt miteinander verglichen. Die Altersgruppen 20-65 und 65+ sind von 1980 bis 2000 gewachsen und die Altersgruppe 0-19 hat leicht abgenommen. Diese Zahlen entsprechen der sich in der Schweiz vollziehenden verstärkten demographischen Alterung der Gesellschaft. Für die Verkehrsplanung bedeutet dies, dass noch in verstärkter Weise den Bedürfnissen der älteren Personen Rechnung getragen werden muss.

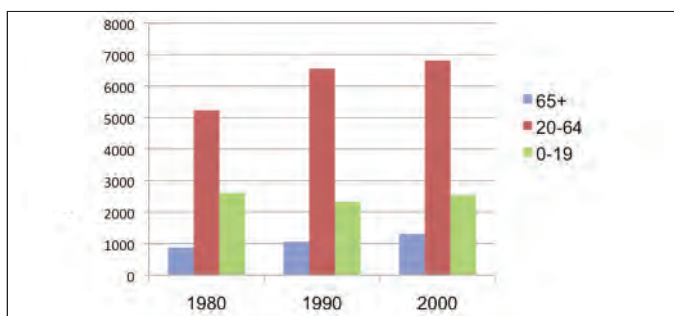


Abb 2: Grafik "Bevölkerungsentwicklung von 1980-2000": Das Bevölkerungswachstum wird für 1980, 1990 und 2000 getrennt nach Altersklassen abgebildet.

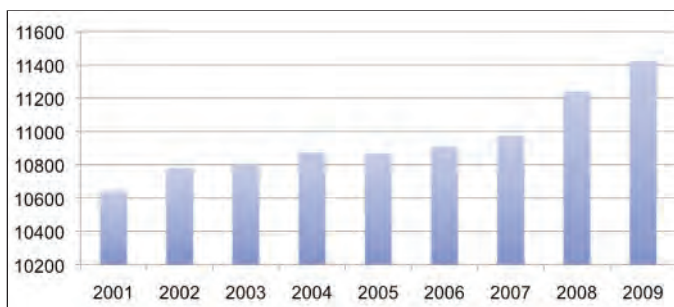


Abb 3: Grafik "Bevölkerungsentwicklung von 2001-2009": Die Grafik zeigt, dass die Bevölkerung von 2001 bis 2009 um ca. 800 Personen gewachsen ist.

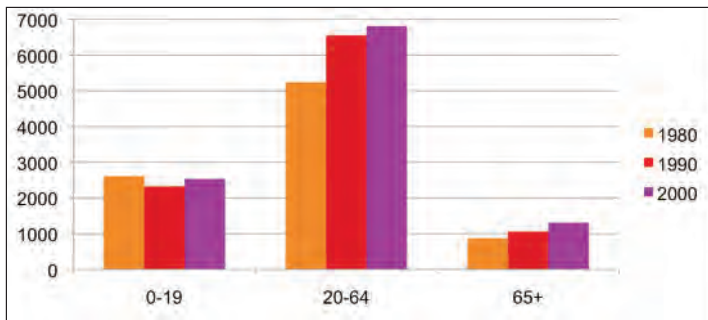


Abb 4: Grafik "Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen": Die Entwicklung der Altersklassen 0-19, 20-64 und 65+ wird von 1980 bis 2000 dargestellt.

### 2.3.2 Wohnproduktion

Wie die Abbildungen 5 und 6 zeigen, fand der grosse Bau-boom von 1960-1990 statt und hielt aber bis 2000 an. Ab 2000 nahm die Wohnproduktion deutlich ab; dies als Folge der Immobilienspekulation und eines weltweiten Einbruchs der Bautätigkeit. Ab 2006 nimmt die Bautätigkeit in Lyss wieder zu. Dies entspricht der gewünschten Entwicklung, dass Lyss als Schwerpunkt Wohnen gestärkt wird.

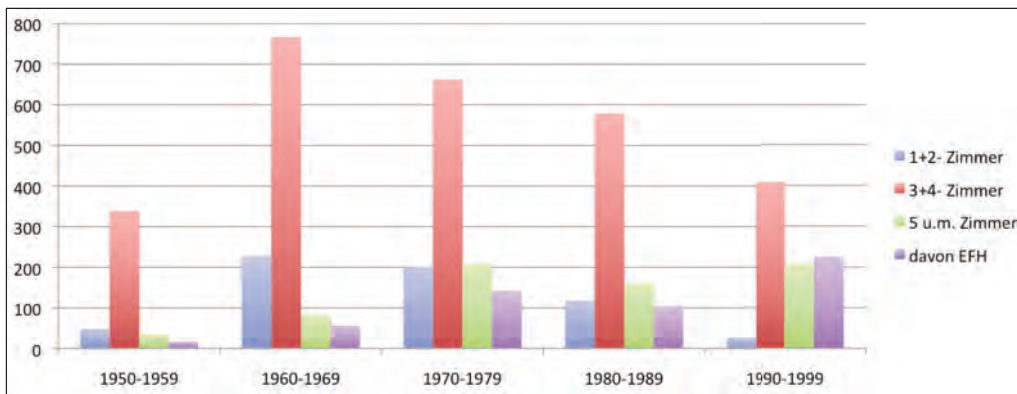


Abb 5: Grafik "Wohnungsentwicklung 1950 - 1999": Die Grafik zeigt die Entwicklung des Wohnungsbestandes differenziert nach verschiedenen Wohnungstypen.

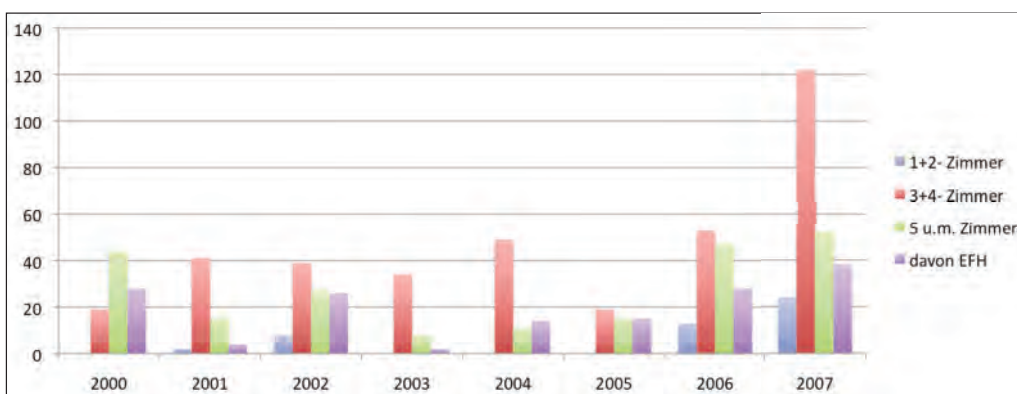


Abb 6: Grafik "Wohnungsentwicklung 2000 - 2007": wie in Abb 5 wird die Entwicklung des Wohnungsbestandes abgebildet, hier aber von 2000 bis 2007.

### 2.3.3 Entwicklung der Arbeitsplätze

Die Abbildung 7 zeigt, dass, ausser beim Primärsektor (Landwirtschaft), die Anzahl Stellen (Vollzeitäquivalent) abgenommen hat. Gemäss Kantonaler Planung ist Lyss ein Arbeitsplatzschwerpunkt. Lyss hat zwei Industriezonen und als Regionalzentrum weist Lyss auch ein breites Spektrum an Dienstleistungen auf. Die Abnahme der Arbeitsplätze im sekundären (Gewerbe, Industrie) und tertiären Sektor (Dienstleistungen) ist vermutlich auf die gesamteuropäisch schlechte Wirtschaftslage zurückzuführen. Damit Lyss als Arbeitsplatzschwerpunkt gemäss Zielsetzung der Region Biel-Seeland konsolidiert werden kann und die Anzahl Arbeitsplätze halten oder gar ausbauen kann, sind gute verkehrliche Rahmenbedingungen sehr entscheidend. Die Attraktivität einer Ortschaft für die Ansiedlung von Betrieben hängt in der globalisierten Welt sensibel von einer guten Erreichbarkeit ab.

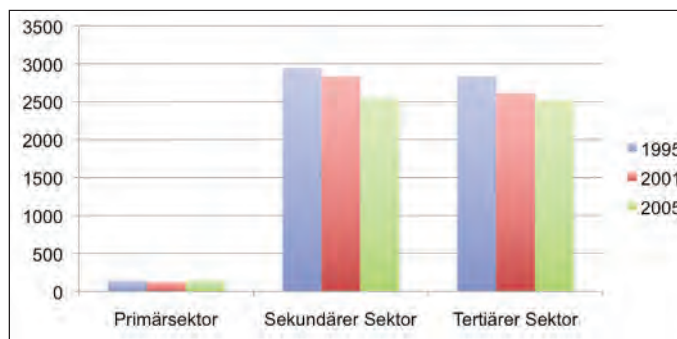


Abb 7: Grafik "Arbeitsplatzentwicklung": Die Entwicklung des Primärsektors, des sekundären und tertiären Sektors wird von 1995 bis 2005 dargestellt.

### 2.3.4 Pendler

Wie die Abbildung 8 zeigt, gibt es bei allen Kategorien Zuwächse zu verzeichnen. Dies obwohl die Anzahl Arbeitsplätze abgenommen hat. Bei der letzten Spalte zeigt sich, dass die in der Gemeinde erwerbstätigen Personen zugenommen haben. Analog zum Bevölkerungswachstum hat auch die Anzahl der erwerbstätigen Einwohner zugenommen. Die Anzahl Zu- und Wegpendler ist auch gestiegen, wobei immer noch ein positives Pendlersaldo resultiert. Dies ein Indiz für

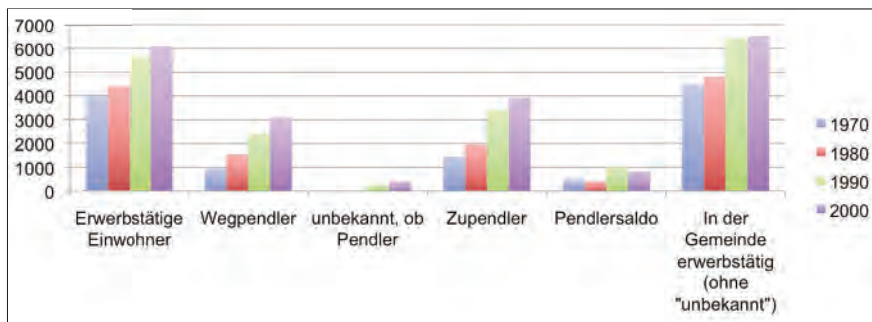


Abb 8: Grafik "Pendlerentwicklung": Die Pendlerbewegungen von 1970 bis 2000 werden in der dargestellt.

den Stellenwert der Gemeinde Lyss als Schwerpunkt Arbeiten. Der Zuwachs an erwerbstätigen Personen in der Gemeinde Lyss gekoppelt mit der Zunahme des Pendlervolumens bewirkt eine Zunahme des Verkehrs. Einerseits nimmt der Binnenverkehr zu, da die Zunahme der Erwerbstätigen in der Gemeinde nicht alleine mit dem positiven Pendlersaldo zu erklären ist. Andererseits verursacht die Zunahme der Pendlerbewegungen ein erhöhtes Verkehrsaufkommen.

Auf welche Verkehrsträger sich diese Zunahme des Berufsverkehrs verteilt, zeigt die Abbildung 9. Es handelt sich um Daten von der Volkszählung 2000, damit ist die Vergleichbarkeit mit der Graphik 7 gegeben. Der Binnenverkehr wird zu mehr als zwei Drittel mit dem Velo oder zu Fuss abgewickelt. Ein Drittel der Personen, die innerhalb der Gemeinde Lyss wohnen und arbeiten fährt mit dem Auto zur Arbeit. Nur 1.1 % der Binnenpendler fährt mit dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit. Diese Zahl dürfte sich mit der Einführung des Ortsbusses verändern und zwar idealerweise aufgrund einer Verlagerung vom MIV auf den ÖV. Oft führen allerdings bessere ÖV- Angebote dazu, dass Menschen die zuvor zu Fuss gegangen sind, den Bus nehmen. Für den Verkehrsrichtplan bedeutet dies, dass einem attraktiven LV-Netz grosse Bedeutung beigemessen werden muss. Ideal sind Langsamverkehrsverbindungen die wichtige, nicht zu weit auseinanderliegende Orte direkt und schnell erschliessen. Im Zusammenhang mit dem Langsamverkehrsnetz soll besonders den Bedürfnissen älterer Personen Beachtung geschenkt werden. Sitzbänke, die zu einer Verschnaufpause einladen sind eine Massnahme, die einfach umgesetzt werden könnte.

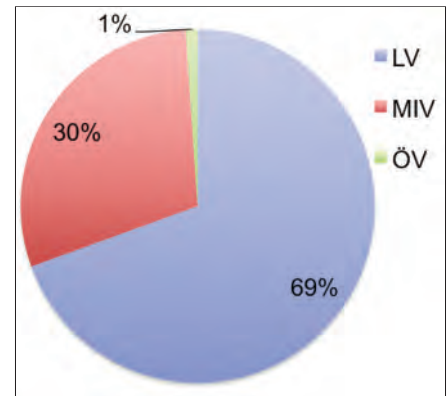


Abb 9: Grafik "Modalsplit"

Bei den Zu- und Wegpendlern zeigt sich ein ganz anderes Bild. Arbeitswege, die über die Gemeindegrenze hinausgehen, werden bei den Wegpendlern zu 57,5 % und bei den Zupendlern zu 78,6 % mit dem Auto realisiert. Nur 1,7 % der Wegpendler und 3,3% Zupendler bewegen sich zu Fuss oder mit dem Fahrrad zur Arbeit. 40,9 % der Wegpendler und 18 % der Zupendler benutzen den öffentlichen Verkehr um zur Arbeit zu gelangen.

Die hohe Zahl der Automobilisten und die geringe Zahl der ÖV-Benutzer bei den Zupendlern, lässt sich dadurch erklären, dass viele Zupendler in Umlandgemeinden mit schlechter ÖV-Erschliessung wohnen. Der hohe Anteil an ÖV- Benutzern bei den Wegpendlern kommt daher, dass viele Lysser an anderen Orten mit guter ÖV- Erschliessung arbeiten, wie z.B in Bern oder Biel.

Die Abbildungen 10 und 11 bestätigen diese Aussagen. Abgebildet sind jeweils jene Gemeinden mit mehr als 50 Zupendlern bzw. Wegpendlern. Bei den Zupendlern hat es 21 Gemeinden aus denen mehr als 50 Personen in Lyss arbeiten. Bei den Wegpendlerdestinationen hat es nur 11 Gemeinden, wo mehr als 50 Personen arbeiten. Unter dem Sammelbegriff andere Gemeinden sind Regionen zusammengefasst, welche nur wenige Pend-

ler aufweisen.

Bei den Zupendlern kommt die grösste Gruppe mit einem Anteil von 9,3% aus Biel. Diese Pendler profitieren sicherlich von den guten Zugverbindungen auf der Linie Bern-Biel. Die zweitgrösste Gruppe mit einem Anteil von 7% kommt aus "anderen Gemeinden" bzw. aus diversen Gemeinden, wo lediglich nur wenige Personen nach Lyss zum Arbeiten kommen. Es handelt sich vermutlich grösstenteils um kleine Gemeinden mit schlechter ÖV-Erschliessung. Bei den weiteren Zupendlergemeinden, die mit einem Anteil von mehr als 3.5 % vertreten sind, handelt es sich um Gemeinden die in der näheren Umgebung liegen und gute ÖV-Verbindungen nach Lyss aufweisen (Aarberg, Grossaffoltern, Seedorf (BE), Busswil, Worben, Bern).

Bei den Wegpendlern arbeitet knapp ein Drittel in Bern (28%). Diese Wegpendlergruppe benutzt vermutlich hauptsächlich den ÖV, da die Zugverbindungen nach Bern gut sind und das Parkplatzangebot in Bern begrenzt ist. 7,2 % der Wegpendler arbeitet in Biel und benutzen aus den gleichen Gründen vermutlich grösstenteils den ÖV. Lediglich 3,4% der Wegpendler arbeitet in "anderen Gemeinden", die wahrscheinlich keine gute ÖV-Erschliessung aufweisen und sind daher eher auf das Auto angewiesen. Bei den restlichen in der Graphik abgebildeten Gemeinden (mit mehr als 50 Wegpendlern) handelt es sich um Gemeinden, die gut mit dem ÖV erschlossen sind und in kurzer Zeit (weniger als 30 min, die meisten sogar in weniger als 15 min) erreicht werden können.

Für die nachhaltige Entwicklung des Berufsverkehrs bedeutet

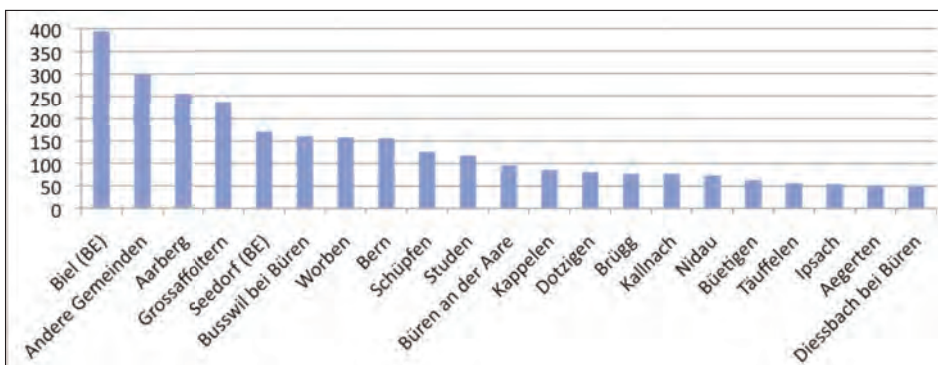


Abb 10 Grafik "Zupendler"

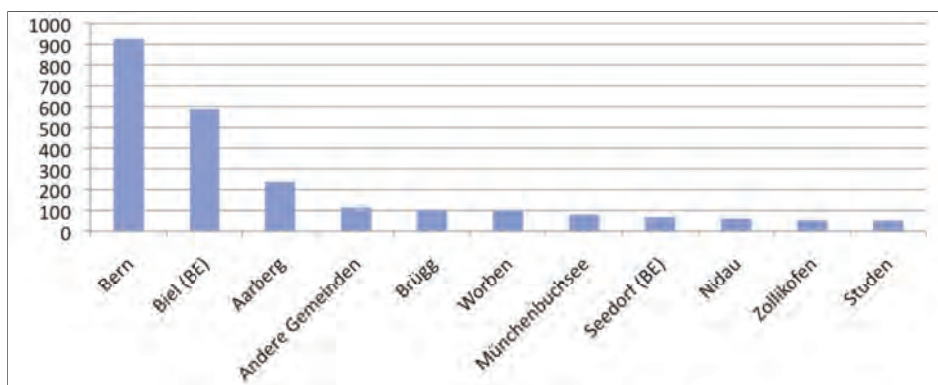


Abb 11 Grafik "Wegpendler"

dies, dass die ÖV-Verbindungen zwischen Lyss und den wichtigen Pendlergemeinden weiterhin attraktiv bleiben und, wo möglich Verbesserungen anzustreben sind. Bei den kleineren, in der Umgebung von Lyss liegenden Gemeinden mit eher schlechten ÖV-Verbindungen sind die LV-Netze sicher und attraktiv zu gestalten. In der Schweiz sind ein Drittel, der mit dem Auto zurückgelegten Distanzen geringer als 3 km und die Hälfte geringer als 5 km. Das sind ideale Velodistanzen. Diese Anteile werden in Lyss nicht viel anders sein. Aufgrund der weitgehend ebenen Topographie sind somit deutlich höhere Veloanteile anzustreben.

## 2.4 Unfallstatistik

Gemäss den Unfalldaten des kantonalen Vermessungsamtes für den Zeitraum vom 01.01.2004 bis 31.12.2009 ereigneten sich, verstreut über das ganze Gemeindegebiet, Unfälle. In den Quartieren sind nur einzelne Unfälle zu verzeichnen. Diese haben sich weitgehend zufällig (Unaufmerksamkeit etc.) ereignet. Es kann aufgrund der geringen Zahl kaum auf Mängel der Verkehrsinfrastruktur geschlossen werden.

Die Unfälle konzentrieren sich auf die Hauptachsen und in besonders starkem Ausmass auf das Zentrum, insbesondere auf den Hirschenplatzkreisel. Bei einem durchschnittlichen Verkehrsaufkommen von über 10'000 Fahrzeugen pro Tag werden jedoch gemäss kantonalen Standards 5 Unfälle pro Jahr als "normal" angeschaut. Nachfolgend werden aber trotzdem Standorte aufgeführt, die eine augenfällige Anhäufung von Unfällen aufweisen:

### **Hauptachsen ausserhalb des Zentrums:**

#### **Standort I "Autobahnausfahrt Lyss Nord":**

Die Hauptunfallursache ist "Richtungswechsel / Abbiegen". Es ereigneten sich 10 Unfälle. In 7 Fällen wurde Richtungswechsel / Abbiegen als Grund angegeben und 3 waren Schleuder / Selbstunfälle. Bei 4 von den 7 Unfällen mit Unfallursache Richtungswechsel / Abbiegen wurden Personen verletzt. Im Rahmen der Standortbestimmung wurde allerdings erklärt, dass es vor allem Probleme mit den Linksabbiegern gab. Das Queren der Mittelzone wurde in der Zwischenzeit unterbunden und damit scheint das Problem an dieser Stelle vorerst entschärft zu sein. Zudem wird der Knoten zu einem Kreisverkehrsplatz umgebaut. Eine Evaluation zu einem späteren Zeitpunkt wäre aber nötig, um sicherzustellen, dass das Unfallrisiko mit dieser Massnahme reduziert werden konnte.

### **Standort II "Kreisel Bielstrasse – unterer Aareweg" (Schachenkreuzung):**

Auch hier sind Richtungswechsel / Abbiegeunfälle die häufigste Unfallursache. Es ereigneten sich 10 Unfälle, 5 davon waren Richtungswechsel/Abbiegeunfälle mit Verletzten und ein Richtungswechsel/Abbiegeunfall führte zu Toten. Desweiteren gab es 2 Auffahrunfälle, ein Schleuder / Selbstunfall und ein Unfall wegen Vorbeifahren/Wechsel. Mit dem Bau eines Kreisels wurde auch hier dieses Problem entschärft. Da bei diesem Standort 6 der 10 Unfälle zu Personenschäden führten, ist es sinnvoll, dass dieser Standort im Auge behalten wird und eine Evaluation durchgeführt wird. Die Überprüfung des Schachenkreisels soll insbesondere nach der vorgesehenen Umgestaltung erfolgen.

Auf den Hauptachsen (Aarbergstrasse, Bernstrasse, Bielstrasse) ausserhalb des Zentrums konzentrieren sich die Unfälle wie bei den Standorten I und II hauptsächlich auf Knoten. Unfälle ereignen sich ausserdem bei Hauseinfahrten. Neben den Standorten I und II gab es aber kaum Standorte mit einer Anhäufung von mehr als 5 Unfällen.

### **Hauptachsen im Zentrum:**

#### **Standort I Hirschenplatzkreisel:**

Es ereigneten sich in 5 Jahren insgesamt 23 Unfälle, welche sich auf folgende Unfalltypen verteilen:

- 6 Auffahrunfälle, davon 1 Unfall mit Verletzten
- 3 Fussgängerunfälle, alle mit Verletzten
- 8 Richtungswechsel / Abbiegen, davon 3 Unfälle mit Verletzten
- 4 Schleuder / Selbstunfall, davon 1 Unfall mit Verletzten
- 1 Vorbeifahren / Wechsel
- 1 anderer Unfall

Die Ereignisdichte ist sicherlich darauf zurückzuführen, dass der Hirschenplatzkreisel der wichtigste Knoten und damit auch der Engpass im Verkehrsnetz ist. Zu den Spitzenzeiten staut sich der Verkehr in den Seitenarmen. Die stehenden Autos behindern die Sichtverhältnisse und stellen ein Sicherheitsproblem dar. Auffahrunfälle sind typisch für Kreisel; gerade wenn sie stark belastet sind. Ausserdem ergeben sich bei Kreiseln Abbiegeunfälle, wenn bei Kreiselein- und ausfahrten falsch geblinkt wird. Bei viel Verkehr ist der Druck hoch in den Kreiseln reinfahren zu können. Dies bewirkt allenfalls risikoreichere Einfahrten in den Kreisel.

#### **Standort II: Kreuzung Hauptstrass- Alpenstrasse:**

Hauptunfallursache sind wiederum Richtungswechsel / Abbiegeunfälle, davon ereigneten sich 4 Unfälle, 2 mit Verletzten. Es

gab einen tödlichen Fussgängerunfall auf einer Fussgängerquerung und 2 Auffahrunfälle mit Verletzten.

Auch im Zentrum konzentrieren sich die Unfälle auf Knoten und Einfahrten. Allgemein sind Unfälle im Zentrum häufiger. Es besteht ein allgemeiner Bedarf die Hauptachsen besser zu gestalten, um das Unfallrisiko zu reduzieren.

## **2.5 Analyse differenziert nach Verkehrsträger und Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens**

In Kapitel 2.1- 2.3 wurden generelle Entwicklungen aufgezeigt. Bei der Interpretation der statistischen Daten konnten bereits Themen ausgemacht werden, wo Handlungsbedarf besteht. Im Folgenden werden Schwachstellen, Potentiale und Handlungsbedarf, differenziert nach den einzelnen Verkehrsträgern, analysiert. Ausserdem wird in Kapitel 2.5.4 "Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens" analysiert, wie nachhaltige Mobilitätsformen und ein weniger auf das Auto fokussierter Lebensstil gefördert werden können.

### **2.5.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Koexistenz**

Die Analyse des motorisierten Individualverkehrs orientiert sich grundsätzlich an drei Fragestellungen:

- Kapazität: Gibt es Engpässe im Strassennetz?
- Verträglichkeit: Gibt es Probleme hinsichtlich der Koexistenz und der Siedlungsverträglichkeit? Beziehungsweise leidet die Siedlungsverträglichkeit unter der Verkehrsbelastung und werden die anderen Verkehrsteilnehmer durch die Dominanz des MIV stark beeinträchtigt?
- Erreichbarkeit und Erschliessung: Sind die wichtigen Standorte gut erreichbar? Ergeben sich unhaltbare negative Auswirkungen durch die Erschliessung von wichtigen Standorten? Sind die Quartiere gut ans Zentrum angebunden und sind sie auch untereinander gut vernetzt?

#### **Kapazität des Strassennetzes**

Die Kapazitätsgrenzen auf dem Strassennetz sind aus rein verkehrstechnischer Sicht in der Regel noch nicht erreicht. Die Ausnahme bildet der Kreisel Hirschenplatz. Er ist mit einer Kapazität von 2'000 Fhz/h der wichtigste limitierende Faktor. Zu den Spitzenzeiten stellt er einen Kapazitätsengpass dar, was zu Rückstau in den Seitenarmen des Kreisels führt. Dies ist aber jeweils nur während kurzer Zeit der Fall.



### Siedlungsverträglichkeit und Koexistenz

Die Herausforderungen im Bereich Siedlungsverträglichkeit und Koexistenz unterscheiden sich je nach Strassentyp. Aufgrund der Netzstruktur lassen sich in Lyss zwei Kategorien unterscheiden: Hauptachsen und Quartierstrassen.

Die Hauptachsen Bielstrasse, Hauptstrasse und Bernstrasse stossen mit 10'000 Fhz/Tag an die Grenze der Siedlungsverträglichkeit. Der Verkehr ist in Lyss aber zu 80% des Verkehrsaufkommens hausgemacht, d.h. 8 von 10 Fahrten haben Ausgangspunkt, Fahrziel oder gar beides in Lyss. Es besteht also eine grosse Chance, dass mit der konsequenten Förderung des LV in Lyss eine beträchtliche Umlagerung des MIV auf den LV stattfindet. Die Bedingungen für den LV entlang der Hauptachsen sind allerdings teilweise noch unbefriedigend. Direkte und sichere LV-Verbindungen, die an der Hauptachse entlang führen sind jedoch wichtig für die Attraktivität des LV und die Verlagerung des MIV auf den LV.

Eine Entlastung des motorisierten Individualverkehrs entlang der Hauptachsen kann zudem durch die Nutzung von Alternativrouten erreicht werden. Dies schafft ebenfalls bessere Bedingungen für den Langsamverkehr. Lyss verfügt mit den beiden Autobahnanschlüssen Lyss Nord und Lyss Süd faktisch bereits über eine Umfahrungsstrasse. Die Autobahn wird aber für diesen Zweck noch zu wenig genutzt.

Beim überregionalen Verkehr hat vor allem die Belastung durch Lastwagen in Ost-West-Richtung unnötig starke Auswirkungen auf die Siedlungsqualität. Zudem führt die unzureichende Erschliessung der Arbeitszone Nord und vor allem des Grubenareals zu unerwünschtem Verkehr im Siedlungsgebiet. In Bezug auf die Verkehrsführung besteht dringender Handlungsbedarf.

Die Richtplanung KLB sieht daher den Bau einer neuen Verbindungsstrasse zwischen der Autobahn und der Hauptstrasse nach Büren vor. Dazu sind allerdings kostspielige Kunstbauten zur Überquerung der Bahnlinie, der alten Aare und der Autostrasse T6 nötig. Ausserdem würde der Auwald von nationaler Bedeutung tangiert.

In den Quartieren konnte mit der bereits weit fortgeschrittenen und flächendeckenden Einführung von T30 Zonen schon einiges erreicht werden in punkto Siedlungsverträglichkeit und Wohnqualität. Bis auf fünf Quartiere wurde Tempo 30 bereits umgesetzt. Die Zonen weisen aber noch Gestaltungsdefizite auf. Mit gestalterischen Massnahmen kann die Erscheinung der Quartierstrassen und damit der Quartiere als Ganzes noch verbessert werden. Ausserdem kann mit dem Einsatz von baulichen flankierenden Massnahmen die Einhaltung der Geschwindigkeit besser sichergestellt werden.

Die Umsetzung der T30 Zonen erfolgte mit einfachen und z.T. provisorischen Massnahmen. Im Zuge von Werkleitungs- und Strassensanierungen besteht also die Möglichkeit durch gestalterische Massnahmen eine Verbesserung zu erzielen: einerseits hinsichtlich des Erscheinungsbildes der Strassen und andererseits bezüglich dem Einhalten der Geschwindigkeit.

### **Erreichbarkeit und Erschliessung**

Grundsätzlich sind die wichtigen Standorte und Quartiere gut erschlossen. Handlungsbedarf besteht aber bei der Erschliessung der Sportanlage Grien, welche durch ein Wohnquartier führt. Im Zusammenhang mit Entwicklungen im Umfeld der Sportanlage ist die Erschliessung zu überprüfen.

Bei Neueinzonungen gilt es, der Erschliessungsfrage die nötige Wichtigkeit beizumessen. Nur durch gute Erschliessungskonzepte kann verhindert werden, dass die angrenzenden Quartiere unter einer spürbaren Verkehrszunahme leiden.

## **2.5.2 Öffentlicher Verkehr**

Bei der Analyse des öffentlichen Verkehrs stehen zwei Schwerpunkte im Vordergrund: Die überregionale Erschliessung und die lokale Erschliessung.

### **Überregionale Erschliessung**

Die Gemeinde Lyss ist bereits gut mit dem überregionalen öffentlichen Verkehr erschlossen. Der Interregio auf der Linie Biel-Bern hält im ½-Takt und mit der S3 sind gute regionale Verbindungen gewährleistet. Gemäss Kapitel 1.4.2 sind ausserdem auf den Linien Bern-Biel mit Halt Münchenbuchsee und Lyss sowie auf der Linie Lyss-Büren Fahrplanverdichtungen geplant. Die S3 wird ausserdem erweitert und wird bis nach Thun fahren. Ein grosser Teil des Siedlungsgebietes liegt im 750m-Radius rund um den Bahnhof und weist daher an sich eine gute bis sehr gute ÖV-Gütekategorie hinsichtlich der überregionalen Erschliessung auf.

### **Lokale Erschliessung**

Die lokale Erschliessung ist nur bei grösseren Gemeinden von Bedeutung. Bei kleineren Ortschaften ist die Verbindung zu Nachbargemeinden und grösseren Ortschaften, welche mit Regionallinien sichergestellt werden, ausreichend.

Lyss zählt mittlerweile zu den grösseren Gemeinden und ist ausserdem Regionalzentrum. Seit der letzten OP-Revision hat die sich die Gemeinde Lyss sogar in noch verstärkter Weise zum Regionalzentrum entwickelt und ist städtischer geworden. Dieser Trend wird sich in der Zukunft fortsetzen. Der Quell-Zielverkehr innerhalb der Gemeinde wird mit Sicherheit zuneh-

men. Die ÖV-Erschliessung auf Gemeindeebene für Fahrten innerhalb der Gemeinde ist aber bisher an die regionalen und Verbindungen gekoppelt. Der ÖV ist bisher primär auf die Erschliessung von Zielorten ausserhalb der Gemeinde gerichtet. Handlungsbedarf besteht also in der lokalen Erschliessung, die mittels Ortsbus sichergestellt werden muss. Ein Ortsbusversuchsbetrieb wird 2010 eingeleitet.



### 2.5.3 Langsamverkehr

Lyss hat bereits ein gut ausgebautes Fuss- und Velowegnetz. Für den Veloverkehr gibt es bereits weitgehend vollständige Alternativrouten zu den stark belasteten Hauptachsen. Diese sind in der Regel sehr attraktiv, verlaufen entlang des Lyssbaches oder anderer Gewässer und sind von Bäumen gesäumt.

Sichere Querungen der Hauptachsen sowie die optimale Führung des Langsamverkehrs entlang der Hauptachsen stellen aber noch eine grosse Herausforderung dar. Im Ortskern, wo das Fussgängeraufkommen gross ist, wirken sich suboptimal gestaltete Knotensituationen und die hohe Dominanz des MIV negativ auf die Aufenthaltsqualität aus. Dies vermindert die Attraktivität des für die Region wichtigen Einkaufs- und Dienstleistungsstandortes Lyss. Bei der Befragung im Rahmen der Erarbeitung des Velokonzeptes 2007 wurden beispielsweise der Hirschenplatzkreisel im Herzen des Ortskerns sowie die Bärenkreuzung stark bemängelt.

Aus dem Velokonzept 2007 lässt sich ausserdem entnehmen, dass im Bereich des Veloverkehrs noch weiterer Handlungsbedarf besteht ("Lyss ist noch kein Veloparadies"). Streckenabschnitte mit einem hohen Auto- und Lastwagenanteil, enge Platzverhältnisse sowie unübersichtliche Situationen lösen besonderes Unbehagen bei den Velofahrern aus. Ausserdem stellen vielenorts Abbiegemanöver heikle Momente dar. Die Bahnlinien stellen starke Barrieren dar und haben eine ungünstige Trennwirkung. Dies beeinträchtigt vor allem den Langsamverkehr. Deshalb sind ergänzende Querungsmöglichkeiten sicherzustellen (z.B Grien, Lyssachpark)

## **2.5.4 Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens: Mobilitätskonzept und Parkplatzpolitik**

Neben der Bereitstellung einer attraktiven Infrastruktur für den Langsamverkehr, eines attraktiven ÖV-Angebotes und einer effizienten Führung des motorisierten Individualverkehrs bedingt es weitere Massnahmen, um die negativen Auswirkungen des MIV zu reduzieren und die Lärm- und Luftgrenzwerte mittel- und langfristig einzuhalten. Wie in Kapitel 2.1 ist in Lyss eine Transformation im Gange von einer ländlichen, stark auf den MIV fokussierten Mobilität hin zu einer eher städtischen Mobilitätskultur. Dies erfordert einen Bewusstseinswandel, welcher einerseits durch lenkende Massnahmen und andererseits durch einen Marketingmix aus Anreizen und Informationskampagnen beschleunigt werden kann.

Es stehen in Lyss bereits zwei etablierte Instrumente zur Verfügung. Einerseits hat Lyss eine Parkplatzpolitik, die in einem Parkplatzreglement ihren Ausdruck findet. Andererseits wurde 2007 ein Mobilitätsprogramm ausgearbeitet. Im Folgenden werden diese beiden Instrumente näher beschrieben.

### **Mobilitätsprogramm**

Das bereits bestehende Mobilitätsprogramm hat zum Ziel, eine intelligente, situations- und umweltgerechte Mobilität zu fördern. Für jede Aktivität soll das beste Transportangebot ausgewählt werden. Intelligente Mobilität bedeutet, dass die verschiedenen Transportmittel im Alltag sinnvoll kombiniert werden. Dies wiederum bedeutet, dass eine Person für unterschiedliche Aktivitäten verschiedene Transportmittel benutzt (Fahrrad um ins Fitness zu gehen, Auto für Grosseinkäufe etc.) oder dass sie verschiedenen Transportmittel kombiniert, um eine Tätigkeit realisieren zu können (mit dem Fahrrad zum Zug, vom Bahnhof zu Fuss zum Arbeitsplatz). Im letzteren Fall geht es darum Mobilitätsketten zu optimieren, wie dies im kantonalen Richtplan gefordert wird (Kapitel 1.4.1).

Wird die intelligente Mobilität wirklich gelebt, dann werden die im Auto zurückgelegten Kilometer automatisch reduziert ohne dass ein Gefühl des Verzichts aufkommt. Die Umsetzung der intelligenten Mobilität soll durch zweckmässige Angebote und Infrastrukturen, intensive Öffentlichkeitsarbeit und ein gutes Marketingkonzept erreicht werden. Einerseits muss das Bewusstsein für die Herausforderungen und Chancen der nachhaltigen Mobilität geschaffen werden. Nur so stellt sich das nötige Engagement in der Bevölkerung ein. Andererseits müssen die potentiellen Benutzer über bestehende Angebote transparent informiert werden, damit sie auch das beste Transportmittel auswählen können.

Im bestehenden Mobilitätsprogramm wurden bereits Sofortmassnahmen und Massnahmen im Bereich des Berufsver-

kehr umgesetzt. Ausserdem wurde ein Ideenkatalog erarbeitet, welcher Vorschläge für neue Dienstleistungen wie etwa ein Velohauslieferdienst enthält. Es sind zudem Massnahmen vorgesehen zur Bewusstseinsbildung und Beratung wie das "Mobilitätsapéro" zur Förderung der Kooperation zwischen der Gemeindebehörde und den Unternehmen oder den "Mobilitätsdurchblick" für eine individuelle Mobilitätsberatung.

Die Bewusstseinsförderung, Information und Entwicklung von neuen Dienstleistungen, welche eine Reduktion der MIV-Belastung bewirken, sind eine Daueraufgabe, und sollten daher Bestandteil der zukünftigen Verkehrsplanung sein.

### **Parkplatzpolitik - Parkplatzreglement**

Die Parkplatzpolitik ist ein Instrument mit dem die Gemeindebehörden das Mobilitätsverhalten beeinflussen können. Werden die Preise von Benutzerparkplätzen erhöht oder die maximale Parkdauer öffentlicher Parkplätze limitiert, so werden die Langzeitparkierer abgehalten im Zentrum von Lyss zu parkieren. Jedes Auto ist nicht nur ein Fahrzeug sondern auch ein "Stehzeug". Ohne Abstellmöglichkeit ist es nicht einsetzbar.

Die Gemeinde hat aber im Interesse der wirtschaftlichen Standortqualität auch auf ein gutes Parkplatzangebot zu achten. Lyss als Regionalzentrum soll für alle Mobilitätsformen gut erreichbar sein. Einkaufsverkehr aus umliegenden Gemeinden mit schlechtem ÖV-Angebot lässt sich beispielsweise am idealsten mit dem Auto verwirklichen. Stehen zu wenig adäquate Parkplätze zur Verfügung besteht ausserdem die Gefahr des Fremdparkierens in den ortskernangrenzenden Siedlungsbereichen.

Lyss betreibt eine Parkplatzpolitik bestehend aus oberirdischen und unterirdischen Parkplätzen. Oberirdische Parkplätze befinden sich in der Regel direkt vor den Läden und sind ein wichtiger Standortfaktor. Andererseits reduzieren sie die Aufenthaltsqualität und stellen oft ein Gefährdungspotential dar entlang der stark befahrenen Hauptachsen. Daher ist es zweckmässig, die oberirdischen Parkplätze nicht auszubauen und mit einem unterirdischen Angebot zu ergänzen. Um den Nutzen der oberirdischen Parkplätze zu optimieren, sollte ein zu langes Parkieren unterdrückt werden. So kann ein reger Wechsel auf den Parkfeldern stattfinden. Um wildes Anhalten bei wichtigen Standorten wie z.B dem Bankautomaten zu verhindern, ist dafür zu sorgen, dass die oberirdischen Parkplätze sich auf solche strategischen Stellen verteilen. In diesem Bereich besteht in Lyss noch Handlungsbedarf.

Was die unterirdischen Parkplätze betrifft ist die Anzahl und die Preispolitik zu überprüfen. Es muss die optimale Mengen- und Preispolitik gefunden werden, mit welcher eine gute

Standortqualität von Lyss gewährleistet und gleichzeitig die Verlagerung vom MIV auf alternative Mobilitätsformen gefördert wird. Der letzte Punkt betrifft insbesondere den Einkaufs- und Freizeitverkehr der Lysser, die dank der mehrheitlich flachen Topographie gute Bedingungen haben, um sich mit dem Velo fortzubewegen. Da ein grosser Teil der unterirdischen Parkplätze privat sind, sind kreative Lösungen gesucht um gemeinsam eine zweckmässige Parkplatzpolitik zu erreichen.

Im Sinne einer hohen Siedlungsqualität ist auch die Anzahl und Anordnung der Parkplätze in den Quartieren zu regeln. Diese leidet unter einer zum Teil schlechten Anordnung der Parkplätze und der damit induzierten dominanten Wirkung der parkierten Fahrzeuge.

Parkplatzfragen stellen sich auch im Zusammenhang mit Neueinzonungen und Überbauungen. Um den Verkehr wirklich an der Quelle zu reduzieren, ist ein "automobilarmer Lebensstil" zu fördern. Mit guten Mobilitätskonzepten kann der Bedarf nach automobiler Fortbewegung und damit die Anzahl Parkplätze von Überbauungen reduziert und der Autobesitz begrenzt werden.

Dies ist eine verkehrsträgerübergreifende Aufgabe und erfordert gut ausgearbeitete Erschliessungskonzepte. Eine hohes Gewicht ist dem ÖV beizumessen. Hier besteht ein direkter Zusammenhang mit dem Ortsbus. Weitere wichtige Elemente sind die quartierübergreifenden Fuss- und Veloverbindungen zum Ortszentrum, zu den Schulen und ÖV-Anschlüssen. Diese müssen attraktiv, sicher und möglichst direkt sein.

Wichtige Aspekte für die Qualität der Aussenräume einer Siedlung sind zudem eine zurückhaltende Feinerschliessung des MIV und eine sinnvolle Anordnung der Parkplätze. Sammelplätze am Ende der Siedlung sind eine gute Möglichkeit, um die Präsenz des Autos in der Überbauung auf ein Minimum zu reduzieren.

Neben den genannten infrastrukturellen Voraussetzungen, kann das Bedürfnis nach ausschliesslich automobiler Mobilität auch durch neue Dienstleistungen wie etwa dem Velohauslieferdienst etc. reduziert werden. Im oben erwähnten Ideenkatalog des Mobilitätsprogrammes sind noch weitere Massnahmen, die in diese Richtung gehen aufgeführt. Mehrere neue Wohn- und Dienstleistungsüberbauungen sind an einer sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lage (z.B Lyssbachpark). Damit bietet sich die grosse Chance, den Anteil des MIV zu reduzieren. Dort besteht somit das Ziel, möglichst "autoarme" Siedlungen zu erreichen, die das Strassennetz mit möglichst wenig zusätzlichem MIV belasten.

Für die Realisierung von eher "autoarmen" Siedlungen wird

ein ganzheitlicher Massnahmenmix benötigt, bestehend aus einer zweckmässigen Erschliessung und einem guten Parkraumkonzept, sowie verschiedene den autoarmen Alltag unterstützenden Dienstleistungen. In Bezug auf die Parkplatzpolitik bedeutet dies, dass Anpassungen und Ergänzungen des Parkplatzreglements nötig sind.

Im Zusammenhang mit der Förderung einer nachhaltigen oder autoarmen Mobilität ergeben sich noch weitere Parkplatzfragen. Einerseits gilt es Mitfahrgelegenheiten zu fördern. In Lyss wird die "Mitfahrgelegenheit" bereits praktiziert und zwar trifft man sich bei den Autobahnauffahrten. Da es keine ÖV-Linie gibt, welche die Autobahnauffahrten erschliesst, wird das Auto benutzt und dann dort tagsüber parkiert. Um wildes Parkieren zu verhindern besteht ein dringender Bedarf im Bereich der Autobahnauffahrten Parkplätze zu schaffen.

Andererseits benötigen auch Velos ein sinnvolles Parkplatzangebot. Unter dem Aspekt der Förderung von Mobilitätsketten sind Veloabstellplätze genauso wie Parkplätze für Autos bei ÖV-Haltestellen anzubieten. Für Velos wird eine Velostation beim Bahnhof im Oktober 2010 fertiggestellt und für Autos besteht ein P+R. Die Kapazität des P+R stösst allerdings an seine Grenzen. Ein Ausbau durch die SBB ist gemäss den Planungsinstrumenten ESP Lyss Bahnhof möglich. Handlungsbedarf besteht bei der Tarifierung (liegt im Zuständigkeitsbereich der SBB). Eine Anpassung der Tarifierung sollte vor allem bewirken, dass Bewohner naheliegender Quartiere mit dem Velo oder zu Fuss zum Bahnhof gelangen statt mit dem Auto. Im Zusammenhang mit der Velostation ist die Tarifierung zu überprüfen.

Schlussendlich ist es auch Aufgabe der Parkplatzpolitik, den negativen Einfluss von parkierenden Autos auf das Erscheinungsbild in den Siedlungsräumen so gering wie möglich zu halten. Dies auch aus Sicherheitsgründen. Parkierende Autos verdecken die Sicht und stellen daher ein Gefährdungspotential dar. Andererseits helfen versetzt parkierte Autos auch den Verkehr in den Quartieren zu beruhigen. Grossanlässe führen in Lyss aber häufig zu chaotischen Umständen und wildem Parkieren. Ein generell gültiges Parkierungskonzept für Grossanlässe gibt es nicht.

### **Ein neuer Trend: Elektrofahrzeuge**

Elektrofahrzeuge (Scooter, Auto, Flyer) helfen zwar nicht den Verkehr auf dem Strassennetz zu reduzieren, aber sie tragen einen Beitrag zur Reduzierung der schädlichen Emissionen bei und helfen so die Luftqualität zu verbessern. Aus diesem Grund gilt es Elektrofahrzeuge zu fördern und die nötige Infrastruktur zu schaffen bzw. Aufladestationen bereitzustellen.

Um an strategisch wichtigen Standorten Aufladestationen für Elektrofahrzeuge erstellen zu können, ist eine Kooperation mit dem Gewerbe anzustreben. Nur durch ein ausreichendes Netz von Aufladestationen werden Elektrofahrzeuge zu einer attraktiven Alternative zum Kraftfahrzeug. Ausserdem sind Elektrofahrzeuge im Rahmen des Mobilitätsprogrammes bekannt zu machen und deren Nutzung zu fördern.

## 3. Ziele und Strategie

### 3.1 Strategie

In den Grundlagen und auch im Rahmen der Analyse werden wichtige Ziele, die es in den kommenden Jahren zu verfolgen gilt, aufgezeigt. Basierend auf den Überlegungen der vorherigen Kapitel kann folgende grundsätzliche Strategie formuliert werden:

Lyss strebt eine nachhaltige und umweltgerechte Konsolidierung als Arbeitsplatzschwerpunkt und eine qualitätsvolle Siedlungsverdichtung zur Festigung des Schwerpunktes Wohnen an. In diesem Sinne setzt Lyss auf die Förderung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs und engagiert sich für eine effiziente Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs und eine siedlungsverträgliche, sichere und attraktive Strassenraumgestaltung. In Übereinstimmung mit dem kantonalen Richtplan setzt Lyss dabei auch auf die drei Prinzipien Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern und Verkehr umweltverträglich gestalten. Die Umsetzung der drei genannten Prinzipien bedingt eine gezielte Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Dies ist im Hinblick auf die Bestrebungen ein Agglomerationsprogramm für die Gemeinde Lyss zu erstellen von besonderer Bedeutung.

### 3.2 Ziele

Die Strategie lässt sich mittels der Formulierung von generellen Zielen verfeinern. Mit dem Verkehrsrichtplan werden folgende Ziele verfolgt:

#### **Motorisierter Individualverkehr / Koexistenz**

Siedlungsverträglichkeit, Koexistenz und Verkehrssicherheit werden verbessert durch:

- Die siedlungsverträgliche und aus Sicht der Verkehrssicherheit und Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden optimierte Strassenraumgestaltung
- Die Förderung von Alternativrouten für den MIV und Schwerverkehr (v.a. Autobahn)
- Den Bau einer Umfahrungsstrasse Industrie Nord / Grubenareal als direkte Anbindung an das übergeordnete Strassennetz (Autobahn)
- Eine effiziente Verkehrsführung mittels zweckmässiger Erschliessung der Wohnquartiere, der Gewerbe- und Industriezonen, sowie der Sport- und Freizeitanlagen.

#### **Langsamverkehr**

Der Fuss- und Veloverkehr wird gefördert durch:

- Die sichere Führung des Veloverkehrs entlang der Hauptachsen

- Ein optimiertes und sicheres Schulwegnetz
- Die optimale Erschliessung aller wichtigen Standorte mit einem feinmaschigen Netz von Fuss- und Veloverbindungen
- Die Reduktion der trennenden Wirkung der Eisenbahnlinie: Einerseits durch den Bau von weiteren Unterführungen. Andererseits durch die gestalterische Aufwertung der bestehenden Unterführungen
- Einen guten Unterhalt des LV-Netzes
- Das Beheben von Sicherheitsdefiziten bei Verkehrsknoten und auf heiklen Strassenabschnitten
- Durch das Schaffen von hindernisfreien Wegen und attraktiven Aufenthaltsbereichen und das Bereitstellen von Sitzbänken (alters- und behindertengerechte Strassenraumgestaltung)

### **Öffentlicher Verkehr**

Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs wird gefördert durch:

- Die Einführung des Ortsbusses
- Den Bau der Bahnhaltestelle Grien
- Das Verfolgen der Option einer neuen Bahnhaltestelle Austraße
- Eine ständige Optimierung des Angebotes bezüglich Merkbarkeit des Angebots, Haltestellenlage, Verdichtung des Angebots und Verlängerung der Betriebszeiten (Abendangebot)

### **Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens**

Ein intelligentes und umweltschonendes Mobilitätsverhalten und ein weniger vom Auto abhängiger Lebensstil wird, neben guten infrastrukturellen Voraussetzungen und einer guten Siedlungsstruktur, gefördert, durch:

- Das Fortführen und Erweitern des Mobilitätsprogrammes
- Eine sinnvolle Parkplatzpolitik

### 3.3 Planungsprinzipien/Grundsätze

Bei der Umsetzung der Zielsetzungen orientiert sich die Gemeinde Lyss an folgenden Planungsprinzipien und Grundsätzen:

1. Zur Lösung von Sicherheitsdefiziten verfolgt die Gemeinde den "Shared Space- Ansatz"<sup>1</sup>. Dies bedeutet, dass sie gestalterische Lösungen anstrebt, die zu einem intuitiv richtigen Verhalten führen und auf die Verantwortungsfähigkeit der Menschen bauen. Ein zu hoch reglementiertes Verkehrssystem überfordert oft die Wahrnehmung und führt schlussendlich zu einem erhöhten Gefährdungspotential. Daher sollen Lösungen angewendet werden, die möglichst ohne technische Hilfsmittel und einer möglichst kleinen Reglementierungsdichte auskommen.
2. Zur Lösung von Kapazitätsproblemen werden keine technisch aufwändigen Infrastrukturlösungen eingesetzt, sondern es wird in erster Linie auf die Selbstregulierung des Strassensystems verbunden mit der Verlagerung auf den LV und ÖV gesetzt. Dies im Sinne einer siedlungsverträglichen Mobilität.
3. Beim Abwägen von Massnahmen entscheidet sich die Gemeinde für jene Massnahme, welche die Verlagerung vom MIV auf den LV oder ÖV begünstigt.
4. Erschliessungstrassen werden so klein wie möglich dimensioniert, um den negativen Einfluss der Verkehrsinfrastruktur in den Siedlungen zu begrenzen und das Geschwindigkeitsniveau tief zu halten.
5. In den Quartieren wird im Zuge von Sanierungen eine gestalterische Aufwertung, z.B durch das Schaffen von Plätzen verfolgt.
6. Senkrecht- und Schrägparkierungen werden auf Haupt- und Sammelstrassen in Zukunft nicht mehr gebaut. Bestehende Schrägparkierungen werden im Zuge von Sanierungen durch Längsparkierungen ersetzt, wenn möglich mit etwas Abstand zwischen den Parkplätzen.

1 Shared Space ("gemeinsam genutzter Raum"), bezeichnet eine Planungsphilosophie, nach der vom Verkehr dominierter öffentlicher Strassenraum lebenswerter, sicherer sowie im Verkehrsfluss verbessert werden soll. Verkehrszeichen, Signalanlagen und Fahrbahnmarkierungen werden mit Zurückhaltung eingesetzt oder fehlen sogar ganz.

## 4. Massnahmen und Umsetzung

In den vorangehenden Kapiteln wurde die Ausgangslage geschildert, im Rahmen einer Analyse der Handlungsbedarf aufgezeigt und wurden die Strategie und die Ziele für den neuen Richtplan formuliert.

Im Rahmen dieses Kapitels wird unter 4.1 auf eine Schlüsselaufgabe des Verkehrsrichtplanes: **das Abstimmen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung** näher eingegangen. In einem ersten Schritt wird die Zielsetzung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung genauer erläutert. In einem zweiten Schritt wird erklärt, wie mit dem Massnahmenkonzept des neuen Verkehrsrichtplanes eine harmonische Siedlungs- und Verkehrsentwicklung unterstützt wird.

In Kapitel 4.2 werden die Überlegungen dargelegt, die zur Struktur der Massnahmenblätter führten und die einzelnen Massnahmenblätter werden tabellarisch aufgeführt.

In Kapitel 4.3 wird das Instrument, dass der Umsetzung der Massnahmen dient, vorgestellt.

### 4.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr

#### 4.1.1 Die Zielsetzung "Abstimmung Siedlung und Verkehr"

Eine wichtige Zielsetzung des Richtplanes Verkehr ist das Sicherstellen einer konsistenten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Dies ist auch in Hinblick auf die Erarbeitung eines Agglomerationsprogrammes eine zwingende Aufgabe und ist ausserdem eine Zielsetzung des kantonalen Richtplanes (Abstimmung ÖV- Investitionen auf Siedlungsentwicklung).

Im Agglomerationsprogramm muss, wie in Kapitel 1.4.3 bereits dargelegt wurde, aufgezeigt werden, inwiefern die geplanten Massnahmen eine positive Wirkung bezüglich folgender Faktoren erzielen:

- Qualität des Verkehrssystems
- Siedlungsentwicklung nach innen
- Verkehrssicherheit
- Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Damit dies erreicht werden kann ist eine zielgerichtete Abstimmung von Siedlung und Verkehr unabdingbar. Diese beiden Bereiche beeinflussen und fördern sich gegenseitig. Nachfolgend werden diese Wechselwirkungen aufgezeigt und der Einfluss auf die beiden Faktoren "Verkehrssicherheit" und "Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch" wird erläutert.

### **Qualität des Verkehrssystems**

Eine hohe Qualität des Verkehrssystems kann nur gewährleistet werden, wenn alle Verkehrsträger, Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr und der motorisierte Individualverkehr optimal genutzt werden können und sich sinnvoll ergänzen. Das Langsamverkehrsnetz muss sicher und attraktiv sein, damit es genutzt wird. Dies erfordert, dass auf den Strassen die negativen Einflüsse des Autoverkehrs so gering wie möglich gehalten und zusätzlich angenehme, schöne Alternativrouten zu den Hauptstrassen angeboten werden.

Die Fortbewegung mit dem Auto wiederum ist nur dann attraktiv, wenn ein reibungsloses Vorwärtskommen gewährleistet wird, das heisst wenig Staus auftreten. Dies wiederum bedingt, dass für Strecken, die problemlos mit dem öffentlichen Verkehr oder zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden können, diese Verkehrsformen auch vermehrt genutzt werden. Das Bereitstellen eines attraktiven ÖV- und LV- Netzes stellt daher eine wichtige Aufgabe zur Sicherstellung eines gut funktionierenden Verkehrssystems dar.

Ein gutes ÖV-Angebot kann allerdings nur sichergestellt werden, wenn ein ausreichender Kostendeckungsgrad erreicht wird. Dies bedeutet, dass eine bestimmte Auslastung erzielt wird. Hier kommt die Siedlungsentwicklung ins Spiel. Der öffentliche Verkehr wird dann genutzt, wenn die Haltestellen sich in der Nähe von Wohn- und Zielort (z.B. Arbeitsort) befinden. Dies bedeutet einerseits, dass neue Siedlungen, Arbeitsplätze, Sport- und Freizeitanlagen in der Nähe von ÖV- Haltestellen geplant werden und andererseits, dass sich aber auch das ÖV- Angebot an der bestehenden Siedlungsentwicklung orientiert.

### **Siedlungsentwicklung nach innen**

Konzentriert sich die Siedlungsentwicklung auf das bestehende Siedlungsgebiet und auf zentrale Lagen, so ist es um einiges einfacher, ein optimales ÖV- Angebot anzubieten. Eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung basiert aber ihrerseits auch auf attraktiven ÖV-Dienstleistungen. Nur wenn es gelingt das Verkehrsaufkommen des MIV im Siedlungsgebiet zu begrenzen wird eine hohe Siedlungsqualität sichergestellt, ist das Wohnen innerhalb der Siedlungsgrenzen auch in Zukunft attraktiv und wird eine Ausdünnung des Siedlungsbereiches verhindert. Das Umsteigen vom Auto auf den ÖV und auch auf den LV ist also eine wichtige Aufgabe um eine hohe Wohn- und Lebensqualität in Lyss zu gewährleisten.

Das Sicherstellen einer qualitativen Siedlungsentwicklung ist wie im Kapitel 1.4.1 "Zielvorgaben kantonaler Richtplan" aufgezeigt wurde, eine Zielsetzung des Kantons. Neben der Reduktion bzw. Verhinderung einer weiteren Verstärkung der MIV- Belastung bedingt eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung, dass der öffentliche Raum aufgewertet wird. Der öffentliche Raum soll so umgestaltet werden, dass er all seinen Funktionen gerecht wird: Ort der Begegnung und Treffpunkt für Menschen, Verkehrs-, Bewegungs-, Aufenthalts- und Freizeit-

raum. Strassen sind per se öffentliche Räume. Gewisse Strassen sind aber aufgrund ihrer Funktion im Strassennetz verkehrsorientiert und haben daher hauptsächlich eine Durchleitungsfunktion für den MIV. Nutzungsorientierte Strassen wie Hauptachsen im Zentrum und Quartierstrassen, müssen jedoch vielen Funktionen gerecht werden: Sie müssen die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und Nutzungen sicherstellen. Gelingt dies, so werden sie ihrer Funktion als öffentlicher Raum gerecht und ausserdem wird eine hohe Verkehrssicherheit gewährleistet.

### **Verkehrssicherheit**

Werden die oben aufgezeigten Herausforderungen gut gemeistert, so resultiert auch eine hohe Verkehrssicherheit:

Wird das stellenweise zu hohe Verkehrsaufkommen reduziert; werden öffentliche Räume, die all ihren Funktionen gerecht werden, geschaffen; besteht ein attraktives Langsamverkehrsnetz mit Alternativrouten zu den Hauptachsen und sicheren Wegen entlang der Hauptachsen, so wird in Lyss eine hohe Verkehrssicherheit gewährleistet und ein höherer LV- Anteil erreicht.

### **Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch**

Eine möglichst geringe Umweltbelastung und ein sorgfältiger Umgang mit den Ressourcen (Kulturland, Treibstoff etc) ist schlussendlich die Konsequenz der obigen Bemühungen.

## **4.1.2 Umsetzung im neuen Richtplan Verkehr**

Wie die genannten Herausforderungen mit dem neuen Richtplan Verkehr angegangen werden, wird nachstehend erläutert. Zuerst wird eine kurze Bilanz gezogen, um aufzuzeigen wo Lyss in den verschiedenen Bereichen steht. Dies kann als eine Art Kurzzusammenfassung von Kapitel 2 "Analyse" angeschaut werden, wobei der MIV und LV, analog zur Struktur der Massnahmenblätter, unter dem Titel "Strassennetz" gemeinsam abgehandelt werden.

Aus der Bilanz ergeben sich die wichtigsten Handlungsfelder und es wird klar, welche Massnahmenblätter den grössten Beitrag leisten für eine konsistente Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr.

### **Strassennetz - Bilanz**

Lyss hat mit der fast flächendeckenden Umsetzung von Tempo 30 Zonen schon Einiges für die Siedlungsqualität in Quartieren gemacht. Die letzten Tempo 30 Zonen sind grösstenteils bereits in Planung. Weitergehende gestalterische Aufwertungen der bestehenden Tempo 30 Zonen sollen im Zuge von Sanierungen oder bei Handlungsdruck umgesetzt werden.

In Quartieren gibt es hauptsächlich aufgrund von Erschliessungsproblemen einen Handlungsbedarf. So führt die

Erschliessung der Sporthalle Grien über ein Wohnquartier und der Erschliessungsverkehr der Industrie Nord und der Kiesgrube belastet gewisse Wohnquartiere.

Im Bereich Langsamverkehr steht die Gemeinde Lyss gut da. Es besteht ein gutes Langsamverkehrsnetz mit attraktiven Alternativrouten zu den Hauptachsen, z.B entlang des Lyssbaches. Entlang der Hauptachsen muss bezüglich Veloführung jedoch eine Verbesserung erzielt werden. Ausserdem ist geplant, dass die Schulwegroute Busswil- Lyss über die Industriezone Nord geführt wird. Der MIV- orientierte Industriering muss velofreundlicher gestaltet werden. Von einer Aufwertung profitiert auch das neben der Industriezone gelegene Wohnquartier.

Im Bereich Langsamverkehr besteht generell Handlungsbedarf bezüglich der Schulrouten. Insbesondere weil in den letzten Jahren die Problematik der Elterntaxis zugenommen hat. Für die Kinder ist es wichtig, dass sie mit dem Velo zur Schule fahren oder zu Fuss gehen, damit diese Mobilitätsformen ihnen vertraut werden und sie ihre Vorzüge schätzen lernen. Ausserdem ist der Schulweg wichtig für die Sozialisierung der Kinder.

#### **Strassennetz – Handlungsbedarf und Umsetzung**

Dringender Handlungsbedarf besteht in Bezug auf die Hauptachsen und die Erschliessung und Strassenraumgestaltung der Industriezone Nord. Die Hauptachsen werden bei der Zielformulierung in der Arbeitsgruppe sowie im REK auch am häufigsten genannt.

Ausserdem zeigt das Beispiel der Erschliessung der Sporthalle Grien, dass die Erschliessung von Wohnquartieren und publikumsintensiven Anlagen zu einer der wichtigsten Aufgaben der Verkehrsplanung gehören. Werden falsche Entscheidungen getroffen, so kann dies schwerwiegende Konsequenzen für die Siedlungsqualität haben. In diesem Zusammenhang sind auch Verbindungs- und Umfahrungsstrassen, welche für eine effiziente Abwicklung des Verkehrs sorgen von grosser Bedeutung.

Im Bereich des Langsamverkehrs sind Massnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und Attraktivierung der Schulwege sehr wichtig und zwar aus folgenden Gründen:

- Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer und müssen am besten geschützt werden.
- Positive Erfahrungen sich zu Fuss oder mit dem Velo zu bewegen beeinflussen zukünftige Mobilitätseinscheidungen und sind aus Sicht der Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens zu fördern.
- Sichere Schulwege verhindern, dass die Schüler per Elterntaxi zur Schule gebracht werden.
- Schulwege sind meistens wichtige Langsamverkehrsverbindungen, da Schulen meist auch in der Nähe von anderen wichtigen Zielpunkten liegen. Sie stellen daher auch attraktive LV- Routen für Erwachsene dar.

Die folgenden Massnahmenblätter gehören gemäss der im Kapitel 4.1.1 erläuterten Zielsetzung zu den Wichtigsten:

- Hauptachsen nutzungs- und verkehrsorientiert
- Quartiere II Erschliessung
- Quartiere III Vernetzung
- Durchlässigkeit Eisenbahnlinie (direkte Wege)
- Schulwegnetz

#### **Öffentlicher Verkehr – Bilanz**

**Die überregionale Erschliessung** der Gemeinde Lyss weist mit dem Interregio und der S3 eine gute Qualität auf. Die S3 und der Interregio fahren im Halbstundentakt und überlagert ergibt sich für die Haltestellen des Interregio ein hinkender Viertelstundentakt. Die beiden wichtigen Zielorte Biel und Bern sind also sehr gut erreichbar. **Die lokale Erschliessung** wird nur über die regionalen Buslinien sichergestellt. Ihr primärer Zweck ist die Vernetzung mit den umliegenden Gemeinden und die lokale Erschliessung hat eine untergeordnete Bedeutung.

#### **Öffentlicher Verkehr – Handlungsbedarf und Umsetzung**

80% des Verkehrsaufkommens in Lyss ist hausgemacht. Damit eine Verlagerung vom MIV auf den öffentlichen Verkehr möglich wird, kommt der lokalen Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr eine zentrale Bedeutung zu. Die Einführung des Ortsbusses stellt daher eine Schlüsselmassnahme im Bereich des öffentlichen Verkehrs dar.

Die wichtigsten Massnahmen sind:

- ÖV- Konzept (beinhaltet die Förderung der Ortsbusbenutzung)
- Ortsbus

#### **Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens – Anlass**

Das Mobilitätsverhalten der Lysser ist, wie für den ländlichen Raum typisch, durch die Benutzung des Autos charakterisiert. Lyss als wichtiges regionales Zentrum, weist heute schon städtische Eigenschaften auf. Diese werden sich in Zukunft noch verstärken und sich in einer erhöhten Mobilität niederschlagen.

#### **Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens – Handlungsbedarf und Umsetzung**

Eine Transformation hin zu einer städtischen Mobilitätskultur wird sich vollziehen müssen, da die Kapazität des Strassennetzes begrenzt ist, wie die Kapazitätsengpässe des Hirschenplatzkreises bereits heute verdeutlichen.

Am wirkungsvollsten für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens ist das Mobilitätsprogramm, wo mit der gezielten Information der Bevölkerung und innovativen Dienstleistungen versucht wird das Verhalten zu beeinflussen. Massnahmen im Bereich der Parkierung können auch Anreize schaffen, um auf alternati-

ve Mobilitätsformen umzusteigen. Ausserdem beeinflusst die Anzahl und Anordnung der Parkplätze auch die Wohnqualität. Das Sicherstellen einer guten Wohnqualität ist gerade im Hinblick der Zielsetzung "Verdichtung nach innen" von Bedeutung. Eine dichte Siedlungsstruktur begünstigt die Benutzung des öffentlichen Verkehrs.

Mit folgenden Massnahmenblättern lässt sich die obige Zielsetzung am effizientesten umsetzen:

- Mobilitätsprogramm
- Parkierung III "Zentrum"
- Parkierung I "Parkplätze in neuen Siedlungen"

## **4.2 Aufbau und Anzahl der Massnahmenblätter**

Die Massnahmenblätter werden nach den 3 Themenblöcken Strassennetz, ÖV, und BMV gegliedert. Im Folgenden werden die Massnahmenblätter pro Themenblock aufgeführt. Es wird jeweils kurz erklärt, welche Überlegungen zur jeweiligen Struktur der Massnahmenblätter führten. In einer Tabelle werden die Massnahmen übersichtlich dargestellt. In der Tabelle werden zudem die Grundlagen/Zielsetzungen, auf die sich das jeweilige Massnahmenblatt stützt, aufgeführt.

### **4.2.1 Strassennetz**

Im Themenblock Strassennetz sind Langsamverkehrsmassnahmen und Massnahmen betreffend den motorisierten Individualverkehr zusammengefasst. Massnahmen, die den MIV betreffen haben oft zum Ziel die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Es handelt sich grösstenteils um betriebliche und gestalterische Massnahmen die auf gewissen Abschnitten im Strassennetz oder im Bereich von Knoten umgesetzt werden sollen.

Wie die Analyse aufgezeigt hat, wird ausserdem das Ziel verfolgt, die drohende Überlastung des Strassennetzes zu verhindern. In der mehrheitlich topographisch flachen Gemeinde Lyss liegt ein grosses Potential in der Förderung des Langsamverkehrs. Auch in dieser Hinsicht sind die beiden Mobilitätsformen miteinander verknüpft und ist eine gemeinsame Abhandlung in einem Themenblock sinnvoll.

Die Strukturierung der Massnahmenblätter orientiert sich einerseits an der im Richtplan 1996 vorgegebenen Netzhierarchie bestehend aus verkehrs- und nutzungsorientierten Hauptachsen und Quartierzellen. Daneben wurden wichtige Themen, die in der Arbeitsgruppe diskutiert wurden, oder aus dem Richtplan Verkehr 1996, dem REK, dem kantonalen Richtplan oder aus weiteren Grundlagen hervorgehen, in einzelnen Massnahmenblättern

abgehandelt. Wenn eine bestimmte Zielsetzung oder Grundlage zur Schaffung eines Massnahmenblattes führte, wird diese hervorgehoben.

Der Themenblock Strassennetz weist folgende Struktur auf:

Nr	Titel	Berücksichtigte Zielvorgaben / Grundlagen
1	<b>Hauptachsen I verkehrsortientiert</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Netzhierarchie Richtplan Verkehr 1996</b> (Hauptachsen und Quartierzellen) und Ziele MIV 2, 3, LV 1, Luft/Lärm 1, 2</li> <li>• <b>Arbeitsgruppe: Ziele LV 1 und 3 und MIV 7</b></li> <li>• <b>REK 1 und 2</b></li> <li>• <b>Kant. Richtplan</b></li> </ul>
2	<b>Hauptachsen II nutzungsorientiert</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Netzhierarchie Richtplan Verkehr 1996</b> und Ziele MIV 2, 3, LV 1, Lärm/Luft 1, 2 (steter Verkehrsfluss)</li> <li>• <b>Arbeitsgruppe: Ziele LV 1,3, MIV 1, 7, 2</b></li> <li>• <b>REK 1, 2 und 6</b></li> <li>• <b>Kant. Richtplan</b></li> </ul>
3	<b>Quartiere I Betrieb und Gestaltung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Netzhierarchie Richtplan Verkehr 1996</b> und Ziele MIV 4, LV 1, Luft/Lärm 1, 2</li> <li>• <b>Arbeitsgruppe: Ziele MIV 6, LV 1</b></li> <li>• <b>REK 5</b></li> <li>• <b>Kant. Richtplan</b></li> </ul>
4	<b>Quartiere II Erschliessung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Netzhierarchie Richtplan Verkehr 1996</b> und Ziele MIV 2, Luft/Lärm 1, 2</li> <li>• <b>Arbeitsgruppe: Ziele MIV 4, 6, LV 1</b></li> <li>• <b>Kant. Richtplan</b></li> </ul>
5	<b>Umfahrungsstrasse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Netzhierarchie Richtplan Verkehr 1996</b> und Ziele MIV 2, Luft/Lärm 1,2</li> <li>• <b>Arbeitsgruppe: Ziele MIV 2, 3, 7</b></li> <li>• <b>REK 8</b></li> </ul>
6	<b>Quartiere III Ver-netzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Richtplan Verkehr 1996: Ziele MIV 2</b></li> <li>• <b>Arbeitsgruppe: Ziele MIV2, LV 1</b></li> <li>• <b>Kant. Richtplan</b></li> <li>• <b>Netzplan Modul öffentlicher Raum</b></li> </ul>
7	<b>Velokonzept</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Richtplan Verkehr 1996: Ziele LV 1</b></li> <li>• <b>Arbeitsgruppe: Ziele LV 1</b></li> <li>• <b>Kant. Richtplan</b></li> <li>• <b>Velokonzept</b></li> </ul>
8	<b>Schulwegnetz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Richtplan Verkehr 1996: Ziele LV 1</b></li> <li>• <b>Arbeitsgruppe: Ziele LV 2 und 4</b></li> <li>• <b>Kant. Richtplan</b></li> </ul>
9	<b>Durchlässigkeit Eisenbahnlinie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Richtplan Verkehr 1996: LV 1</b></li> <li>• <b>Arbeitsgruppe: Ziele LV 1</b></li> <li>• <b>REK 3</b></li> <li>• <b>Kant. Richtplan</b></li> </ul>
10	<b>Hindernisfreie Wege</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Richtplan Verkehr 1996: LV 1</b></li> <li>• <b>Kant. Richtplan</b></li> </ul>

#### 4.2.2 Öffentlicher Verkehr

Wie beim Themenblock "Strassennetz" wurden die Massnahmenblätter aufgrund von verschiedenen Zielvorgaben und Grundlagen strukturiert. Die wichtigste Grundlage stellte das Buskonzept dar und die wichtigste und bedeutendste Massnahme ist neben dem Bau der neuen Bahnhaltestelle Grien die Überführung des Ortsbusses in ein Definitivum. Damit die Benutzung des öffentlichen Verkehrs zunimmt sind neben Verbesserungen des Angebots auch Marketingmassnahmen nötig. Basierend auf diesen Überlegungen wurde das Massnahmenblatt Konzept erstellt.

Nr	Titel	Berücksichtigte Zielvorgaben / Grundlagen
1	<b>Konzept</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtplan Verkehr 1996: ÖV 1</li> <li>• Arbeitsgruppe: Ziele ÖV 1 und 2</li> <li>• <b>Buskonzept</b></li> </ul>
2	<b>Ortsbus</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtplan Verkehr 1996: ÖV 1</li> <li>• Arbeitsgruppe: Ziele ÖV 1 und 2</li> <li>• REK 7</li> <li>• Kant. Richtplan</li> <li>• <b>Buskonzept</b></li> </ul>
3	<b>S-Bahn</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtplan Verkehr 1996: ÖV 1</li> <li>• Arbeitsgruppe: Ziele ÖV 1 und 2</li> <li>• Kant. Richtplan</li> </ul>

#### 4.2.3 Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens

Die Gliederung der Massnahmenblätter beruht hauptsächlich auf der in Kapitel 2.5.4 "Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens: Mobilitätskonzept und Parkplatzpolitik" dargelegten Analyse.

Nr	Titel	Berücksichtigte Zielvorgaben / Grundlagen
1	<b>Mobilitätsprogramm</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Arbeitsgruppe: Ziele BMV 1</b></li> <li>• <b>Mobilitätsprogramm</b></li> </ul>
2	<b>Parkierung I Parkplätze in neuen Siedlungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkraumplanung</li> </ul>
3	<b>Parkierung II Parkplätze in bestehenden Siedlungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtplan Verkehr 1996: MIV 5</li> <li>• Arbeitsgruppe: Ziele BMV 4</li> </ul>
4	<b>Parkierung III Parkplatzangebot im Zentrum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtplan Verkehr 1996: LV 1</li> <li>• Arbeitsgruppe: BMV 2</li> <li>• REK 4</li> <li>• Parkraumplanung</li> </ul>
5	<b>Parkierung IV Parkplatzangebot zur Förderung von Mobilitätsketten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kant. Richtplan</b></li> </ul>
6	<b>Parkierung V Parkplatzreglement- und verordnung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Parkplatzreglement- und verordnung</b></li> </ul>
7	<b>Elektrofahrzeuge</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Arbeitsgruppe</b></li> </ul>

### 4.3 Umsetzung der Massnahmen

Eine Tabelle, die alle Massnahmenblätter und die dazugehörigen Massnahmen enthält, dient als Umsetzungs- und Controllinginstrument. Neben den berücksichtigten Zielvorgaben und Grundlagen enthält die Umsetzungstabelle pro Massnahme folgende Angaben:

- Priorität
- Kosten
- Finanzierung

#### INSTRUMENTENBLATT - MASSNAHMEN / KOSTEN / PRIORITÄT

##### STRASSENNETZ

Bezeichnung Massnahmeblatt	Quelle / Zielvorgaben / Grundlagen	Einzelne Massnahmen	Priorität	Kosten	Finanzierung
1 <b>Hauptachsen I "Verkehrsorientiert"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Netzhierarchie Richtplan Verkehr 1996 (Hauptachsen und Quartierzellen) und Ziele, MIV 2, 3 und LV 1, Ziele Luft/Lärm 1 und 2</li> <li>• Arbeitsgruppe: Ziele LV 1 und 3 und MIV 7</li> <li>• REK 1 und 2</li> <li>• Kant. Richtplan</li> </ul>	<b>S1A</b> Prüfen der Sicherheit (allenfalls Kernfahrbahnen) für Velofahrer			
		<b>S1B</b> Einhaltung der Geschwindigkeitsvorgaben mit. Gestaltung			
		<b>S1.1</b> Bielstrasse/Steinweg > Kreisel (2010/11)			
		<b>S1.2</b> Schulwegsicherheit Gebiet Grentschel			
		<b>S1.3</b> Tonwirkung auf Höhe Einmündung Hardernstrasse			
		<b>S1.4</b> LV Verkehrssicherheit und Gestaltung			
		<b>S1.5</b> Erhöhen Verkehrssicherheit - Kreisverkehrsplätzen			
2 <b>Hauptachsen II "Nutzungsorientiert"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Netzhierarchie Richtplan Verkehr 1996 und Ziele MIV 2, 3, und LV 1 Ziele Lärm/Luft 1 und 2 (steter Verkehrsfluss)</li> <li>• Arbeitsgruppe: Ziele LV 1 und 3, MIV 1, 7, 2</li> <li>• REK 1, 2 und 6</li> <li>• Kant. Richtplan</li> </ul>	<b>S2A</b> Perimeter der nutzungsorientierten Hauptachsen festlegen			
		<b>S2B</b> Einführung eines Regimes das die Koexistenz gewährleistet			
		<b>S2.1</b> Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden			
		<b>S2.2</b> Belebung des Strassenraumes			
		<b>S2.3</b> Platzwirkung Marktplatz/Aarbergerstrasse			
		<b>S2.4</b> Möblierungskonzept Zentrum			
		<b>S2.5</b> Umgestaltung: Tempo 30 / Mittelzone / flächige Querung			
		<b>S2.6</b> Gestalterische und betriebliche Aufwertung			
		<b>S2.7</b> Sinnvolle Kammerung und Rhythmisierung der Bielstrasse			
		<b>S2.8</b> Bielstrasse/Walkenweg: Prüfen LSA			
		<b>S2.9</b> Bessere Sichtverhältnisse für Fussgänger bei Wyhus			
		<b>S2.10</b> Bypass aufheben			
		<b>S2.11</b> Aarberg-/Hauptstrasse Fussgängerstreifen verschieben			
		<b>S2.12</b> Marktplatz im Zuge der Sanierung die Gestaltung verbessern			
		<b>S2.13</b> Betrieb und Gestaltung verbessern			
		<b>S2.14</b> Parkplatzzahl-, aufteilung und anordnung verbessern			
3 <b>Quartiere I "Betrieb und Gestaltung"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Netzhierarchie Richtplan Verkehr 1996 und Ziele MIV 4 und LV 1, Ziele Luft/Lärm 1 und 2</li> <li>• Arbeitsgruppe: Ziele MIV 6, LV 1</li> <li>• REK 5</li> <li>• Kant. Richtplan</li> </ul>	<b>S3A</b> Vollständige Einführung Tempo 30			
		<b>S3B</b> Nachbesserungen Tempo 30 Zone			
		<b>S3C</b> Gestaltungsrichtlinien für Tempo 30 Zonen erstellen			
		<b>S3D</b> Durchführen von Geschwindigkeitskontrollen in Tempo 30 Zonen			
		<b>S3E</b> Verkehrsberuhigte Planung			
		<b>S3F</b> Beim Erschliessen von Neueinzonungen Gestaltung beachten			
		<b>S3G</b> Platzgestaltung, Platz schaffen für Begegnungszone			
		<b>S3.1</b> Kernfahrbahn, angepasstes Geschw. regime, Gestaltung			
		<b>S3.2</b> Gestaltung Tempo 30 Zone			
		<b>S3.3</b> Flankierende Massnahmen zu Geschw. reduktion			
		<b>S3.4</b> Verkehrssicherheit erhöhen (Weg zu Familiengärten)			
		<b>S3.5</b> Erhöhen der Sicherheit für Velofahrer			
4 <b>Quartiere II "Erschliessung"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Netzhierarchie Richtplan Verkehr 1996 und Ziele MIV 2, Ziele Luft/Lärm 1 und 2</li> <li>• Arbeitsgruppe: Ziele MIV 4, 6, LV 1</li> <li>• Kant. Richtplan</li> </ul>	<b>S4A</b> Neue Erschliessungsstrassen verkehrsberuhigt planen			
		<b>S4B</b> Bei Neubausiedlungen Wert auf LV legen, Sammel PP			
		<b>S4C</b> Eingang neuer Siedlungen mit Platz gestalten - Besucher PP			
		<b>S4.1</b> Rückwärtige Erschliessung "Grien" über die Werkstrasse prüfen			
		<b>S4.2</b> Erschliessung Seelandweg			
		<b>S4.3</b> Erschliessung Dreihubel			
		<b>S4.4</b> Erschliessung Rossi			
		<b>S4.5</b> Erschliessung Alpenstrasse			
		<b>S4.6</b> Erschliessung Hübeli Nord			
		<b>S4.7</b> Erschliessung Gerber-Areal			
5 <b>Umfahrungs- / Verbindungsstrasse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Netzhierarchie Richtplan Verkehr 1996 und Ziele MIV 2, Ziele Luft/Lärm 1 und 2</li> <li>• Arbeitsgruppe: Ziele MIV 2, 3, 7</li> <li>• REK 8</li> </ul>	<b>S5A</b> Signalisation der Autobahn als Umfahrung verbessern			
		<b>S5B</b> Promoprogramm zur besseren Nutzung der Autobahn			
		<b>S5.1</b> Weiterverfolgen der koordinierten Planung Lyss/Busswil			

Abb 12 Ausschnitt Controllinginstrument