

Lyss Ue0 Seeland Center

Mobilität und Verkehr





Impressum

Auftraggeber	Burckhardt Architektur AG Laupenstrasse 18a 3001 Bern
Projektleiter	Christof Goldschmid
Projektnummer	24110
Datei	X_24110_Lyss Ue0 Seeland Center_241122.docx
Berichtversion	22. November 2024
Berichtverfasser	Gilles Leuenberger / gilles.leuenberger@kontextplan.ch Seraina Hutter / seraina.hutter@kontextplan.ch

Titelseite: Stimmungsbild an der Bielstrasse *[Quelle: Burckhardt + Partner AG, Dezember 2022]*



Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabe und Kontext	5
1.1 Abschätzung der Situation	5
1.2 Parkplatzbedarf und Fahrtenerzeugung	5
1.3 Arealinterne Verkehrsführung	5
2. Vorhaben	6
2.1 Projektbeschreibung UeO Seeland Center	6
2.2 Weitere Projekte mit Bezug zum Seeland Center	7
3. Situationsanalyse IST	8
3.1 Parkplatzangebot	8
3.2 Fahrtenerzeugung (Erhebung)	9
3.3 Einstellhallen: Einschätzung Gesamtanlage	9
4. Parkplatzbedarf und Fahrtenerzeugung künftig	10
4.1 Parkplatzbedarf und Reduktionsfaktor	10
4.2 Fahrtenerzeugung künftig	11
5. Einschätzung ViV	14
6. Arealinterne Verkehrsführung	15
6.1 MIV	15
6.2 Fussverkehr	15
6.3 Veloverkehr	16
6.4 Anlieferung	17
Anhang	19
A Datenblatt Verkehrserhebung Querschnitt Arealzufahrt, Verkehrsteiner 2024	
B Datenblatt Verkehrserhebung Querschnitt Verbindung ESH, Verkehrsteiner 2024	
C Berechnung PP Bedarf und Fahrten, inkl. Szenarien	
D Anlieferung Schleppkurven	



Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1:	Freiraumkonzept (Quelle: w+s Landschaftsarchitekten, Dezember 2022)	6
Abbildung 2:	Stimmungsbilder der drei Gebäude mit horizontal gegliederten Fassaden	7
Abbildung 3:	Übersicht Parkierung der drei Bereiche Laco Real 2 AG (orange), Hirschenmarkt (grün) und Strassenraum Juraweg (blau), sowie die zwei Standorte der Verkehrsmessungen (schwarz) inkl. den DWV-Werten pro Richtung.	8
Abbildung 4:	Übersichtsplan über die Arealinterne Führung des Fussverkehrs (blau), Veloverkehrs (grün) und MIV (gelb), sowie der Anlieferung (violett)	15
Abbildung 5:	Beispiel aus der Zürcher Altstadt zur Regelung des Vortritts vom Fussverkehr gegenüber dem Veloverkehr mithilfe Hinweisschildern «Schritttempo, Fussgänger haben Vortritt» (Quelle: Altstadt Kurier, August 2021)	17
Tabelle 1:	Fahrtenverteilung gemäss Erhebung. Der DTV für die Wohnnutzung leitet sich aus der geschätzten Fahrtenproduktion von 3 Fahrten pro Parkplatz ab.	9
Tabelle 2:	Berechnung PP-Bedarf der Wohnnutzung und der PP-Bedarf des bestehenden Seeland Center bzw. Hirschenmarkt nach aktueller BauV	10
Tabelle 3:	Fahrtenberechnung nach Szenario	13

Abkürzungen

ASP	Abendspitzenstunde
BauV	Bauverordnung Kanton Bern
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
ESH	Einstellhalle
FV	Fussverkehr
Fzg.	Fahrzeug
KXP	Kontextplan
MSP	Morgenspitzenstunde
PP	Parkplatz
UeO	Überbauungsordnung
ViV	Verkehrsintensives Vorhaben
VV	Veloverkehr



1. Aufgabe und Kontext

Im Zentrum von Lyss, direkt an den Hirschenmarkt angrenzend, befindet sich das Seeland Center, ein Einkaufszentrum mit zwei Verkaufsetagen. Im Rahmen des Projekts «Neues Seeland Center» soll der bestehende Raum effizienter genutzt und zusätzlicher Wohnraum geschaffen werden. Dazu ist vorgesehen, die beiden im Planungserimeter bestehenden Wohngebäude durch Neubauten zu ersetzen, unter anderem mit einem Hochhaus direkt neben dem Seeland Center. Am Seeland Center selbst werden geringfügige Veränderungen im Anlieferungsbereich und an der nordöstlichen Gebäudeecke vorgenommen.

Zur Umsetzung dieses Vorhabens ist eine Überarbeitung der Überbauungsordnung (UeO) notwendig. Als Basis dafür wurde ein Richtprojekt erarbeitet. Das vorliegende Dokument behandelt die verschiedenen Aspekte der Mobilität, die für das Richtprojekt relevant sind.

1.1 Abschätzung der Situation

Zur Klärung des heutigen Verhaltens bezüglich Parkierung und Fahrtenzahl wurde eine Erhebung der Ist-Situation vorgenommen. Die Erhebung erfolgte einerseits durch eine Begehung, andererseits videobasiert über 7 Tage (in KW 33/34, 2024, ausserhalb der Schulferien) an zwei Standorten (Arealanschluss Kantonsstrasse sowie an der Verbindung der beiden Einstellhallen).

Weiter wird im Hinblick auf die Fahrtenzahl (Verkehrsintensives Vorhaben ViV) diskutiert, ob die beiden Einstellhallen bzw. Nutzungen getrennt betrachtet werden können oder ob es sich um eine Gesamtanlage handelt.

1.2 Parkplatzbedarf und Fahrtenerzeugung

Für die Entwicklung werden der Parkplatzbedarf sowie Synergien der bestehenden Anlagen geprüft. Basierend auf Erfahrungswerten und den Erhebungen wird zudem die Verkehrserzeugung ermittelt.

1.3 Arealinterne Verkehrsführung

Es werden die Bereiche mit erhöhtem Konfliktpotential eruiert sowie Lösungsskizzen für die arealinterne Verkehrsführung, mit Schwerpunkt auf diese Bereiche, aufgezeigt. Weiter erfolgen fahrgeometrische Überprüfungen.

2. Vorhaben

2.1 Projektbeschrieb Ue0 Seeland Center

Das Areal «Neues Seeland Center» umfasst die beiden bestehenden Wohngebäude Juraweg 6/8 und 10/12, das Haus Büchler sowie das Einkaufszentrum «Seeland Center». Die Grundeigentümerin Laco Real 2 AG hat das Seeland Center 2013 von der Migros-Genossenschaft Aare erworben und erneuert. Sie beabsichtigt, das Areal mit Neu- und Erweiterungsbauten zu entwickeln. Es wird eine bauliche und nutzungsmässige Verdichtung angestrebt. Das Kernelement bildet dabei ein gegenüber den Strassenräumen etwas zurückversetztes Hochhaus. Das Vorhaben entspricht dem Ziel der Siedlungsentwicklung nach Innen und stärkt den Ortskern. Durch die bessere Ausnutzung des Areals können bahnhofsnahe im Zentrum zahlreiche zusätzliche Wohnungen geschaffen werden, ohne dass Kulturland überbaut werden muss. Ausserdem bietet das Vorhaben das Potenzial einer Aufwertung sowohl des «Seeland Centers» als auch des Hirschenmarkts als Ladenstandorte und schafft an der Bielstrasse einen attraktiven, urbanen Aufenthaltsraum.

Die zwei Wohnbauten am Juraweg werden von Ersatzneubauten abgelöst, und über dem Seeland Center entsteht das Hochhaus. Das Haus Büchler an der Ecke Walkeweg/Bielstrasse wird durch einen öffentlichen Raum mit publikumsorientierter Nutzung ersetzt und öffnet dadurch das Seeland Center hin Richtung Ortszentrum Lyss.



Abbildung 1: Freiraumkonzept (Quelle: w+s Landschaftsarchitekten, Dezember 2022)

Das Einkaufszentrum Seeland Center wird in der Nutzung und der allgemeinen Form nicht verändert. Kleinere bauliche Änderungen sind im Bereich der Anlieferung und dem Haus Büchler vorgesehen, um das Seeland Center auf einen quadratischen Fussabdruck «aufzufüllen».



Im Ersatzneubau am Juraweg 10/12 sind nur Wohnnutzungen zulässig, sowie ein bestimmter Anteil an stillem Gewerbe wie z.B. Coiffeur, Schneider- oder Künstlerateliers, Quartiergeschäfte, Arztpraxen, etc. Solche Nutzungen sind insbesondere im Erdgeschoss gegenüber dem halböffentlichen Aussenraum denkbar.

Hinter dem Seeland Center, am Standort des Juraweg 6/8 ist ein viergeschossiger Sockelbau mit Wohn-, Dienstleistungs- und Verkaufsnutzungen sowie Gastronomie zulässig. Um den Bezug zum Aussenraum sicherzustellen sind im EG nur Läden, Dienstleistungsbetriebe, Gastgewerbe oder ähnliches sowie Gemeinschaftsräume zulässig. Über dem Sockelgeschoss, leicht versetzt Richtung Seeland Center entstehen insgesamt 14 Obergeschosse mit Wohnungen.



Abbildung 2: Stimmungsbilder der drei Gebäude mit horizontal gegliederten Fassaden (Quelle: Burckhardt + Partner AG, Dezember 2022)

2.2 Weitere Projekte mit Bezug zum Seeland Center

Nach Neugestaltung der Bielstrasse und des Marktplatzes, sowie der Sanierung und Neugestaltung der Hauptstrasse sind im Bereich Hirschenplatz weitere Bauarbeiten vorgesehen.

Hirschenkreisel

Das Tiefbauamt des Kanton Bern, OIK III, plant, den Hirschenkreisel in Lyss umfassend zu sanieren. Nebst der baulichen Sanierungsbedürftigkeit werden weitere Schwachstellen wie die Leistungsfähigkeit, das Staupotential, die kleinräumige Ausgestaltung sowie die Unfallhäufung angegangen.

Künftig soll der Kreisel in Form einer Erdnuss die bestehenden Platzverhältnisse optimal ausnutzen. Durch die Form werden die Distanzen zwischen den Einfahrten vergrössert, was zu besseren Sichtverhältnissen und damit einer Verringerung des Unfallrisikos führt. Gleichzeitig wird die Hauptachse Bern-Biel verlängert, wodurch ein Rückstau im Kreisel während der Spitzenstunden nicht direkt den gesamten Knoten blockiert.

Das Projekt lag zwischen dem 5. Juni und 5. Juli 2024 öffentlich auf.

Parkierung Hirschenplatz

Die Parkplätze auf dem Hirschenplatz bleiben, soweit möglich, erhalten. Die Ein- bzw. Ausfahrt wird auf eine Zufahrt konzentriert, so dass das heute flächige Überfahren des Trottoirs nicht mehr möglich ist. Die Manövrierfläche ist entsprechend grösser zu dimensionieren, wodurch voraussichtlich 2 PP wegfallen. Die Umsetzung erfolgt frühestens im Frühling 2026.



3. Situationsanalyse IST

3.1 Parkplatzangebot



Abbildung 3: Übersicht Parkierung der drei Bereiche Laco Real 2 AG (orange), Hirschenmarkt (grün) und Strassenraum Juraweg (blau), sowie die zwei Standorte der Verkehrsmessungen (schwarz) inkl. den DWV-Werten pro Richtung.

Bereich	PP oberirdisch	PP unterirdisch	Summe
Laco Real 2 AG	32	235	267
Hirschenmarkt	17	125	142
Strassenraum Juraweg	8	-	8
Total	47	360	407

Insgesamt stehen auf dem Areal der Laco Real 2 AG und dem Hirschenmarkt 47 oberirdische Parkplätze und 360 Parkplätze in der ESH (Einstellhalle) zur Verfügung. Auf dem Juraweg bestehen weitere 8 Parkfelder zur öffentlichen Nutzung.

Die Parkierung in der ESH Seeland Center / Hirschenmarkt ist für 1.5h gratis, jede weitere Stunde kostet CHF 1.50. Die maximale Parkzeit beträgt 1 Tag.

Die weissen Parkfelder im Juraweg sind 1h gratis nutzbar, jede weitere Stunde kostet ebenfalls CHF 1.50. Die maximale Parkzeit beträgt 3h.



3.2 Fahrtenerzeugung (Erhebung)

An der Arealzufahrt am Knoten Bielstrasse / Walkeweg wurden im Zeitraum vom 16.08.2024 bis 22.08.2024 durchschnittlich 1'300 Fahrzeuge pro Werktag gemessen (DWV) bzw. 1'140 Fahrzeuge pro Tag (DTV). Der Samstag liegt mit rund 1'300 Fahrzeugen im Durchschnitt. Die Anzahl ein- und ausfahrender Fahrzeuge variiert kaum im Wochenverlauf, am Sonntag sind deutlich weniger Fahrzeuge zu verzeichnen (ca. 75 Fzg.). Die Anlieferung bzw. der Schwerverkehr macht 1.4% aus (Angabe zum DWV). In der Morgenspitzenstunde (MSP, 9:45-10:45 Uhr) und Abendspitzenstunde (ASP, 15:45-16:45 Uhr) verkehren je durchschnittlich 140 Fahrzeuge, gleichmässig verteilt auf Ein- und Ausfahrten.

Durch die Verbindung der beiden ESH von und zum Hirschenmarkt verkehren durchschnittlich 500 Fahrzeuge pro Werktag. Im Wochenverlauf ist die Anzahl ein- und ausfahrender Fzg. jeweils am Mittwoch (440 Fzg.) und Samstag (430 Fzg.) leicht unter dem Durchschnitt, Montags etwas darüber (590 Fzg.). Am Sonntag sind deutlich weniger Fahrzeuge unterwegs (ca. 30 Fzg.). Schwerverkehr gibt es keinen. In der MSP und ASP sind jeweils 60 Fzg. unterwegs, gleichmässig verteilt auf Ein- und Ausfahrten.

In Anhang A und B sind die detaillierten Erhebungsergebnisse aufgeführt.

Tabelle 1: Fahrtenverteilung gemäss Erhebung. Der DTV für die Wohnnutzung leitet sich aus der geschätzten Fahrtenproduktion von 3 Fahrten pro Parkplatz ab.

Bereich	DTV
Seeland Center	500
Seeland Center Anlieferung	12
Wohnnutzung	126
Hirschenmarkt (inkl. Wohnen)	500
Total	1'140
ViV relevant	Ca. 1'000

3.3 Einstellhallen: Einschätzung Gesamtanlage

Ein Abgleich der Fahrtenzahl mit dem Parkplatzangebot zeigt eine durchschnittliche Belegung von 2 Fahrzeugen pro Parkplatz und Tag auf: In der ESH Seeland Center kommen auf die 193 PP (235 PP abzüglich der 42 PP der Wohnnutzung) etwas mehr als 650 Fahrten pro Tag¹, was eine Verkehrserzeugung von knapp 3.5 Fahrten bzw. nicht ganz 2 Fahrzeugen pro PP und Tag ergibt. Dieselbe Belegung ergibt sich für die ESH Hirschenmarkt mit rund 500 Fahrten auf 125 Parkplätzen.

Erfahrungswerte zeigen auf, dass für Verkaufs- und Restaurantnutzung rund 8.6 bzw. 8 Fahrten pro PP und Tag generiert werden. Für Wohnnutzung beläuft sich die Fahrtenerzeugung generell auf 3 Fahrten pro PP und Tag. Für die ESH Seeland Center / Hirschenmarkt bedeutet das, dass die ESH nur zu rund 50% ausgelastet ist und ein Teil der bestehenden PP künftig für die Wohnnutzung genutzt werden könnte.

¹ DWV 1'300 Fahrzeuge. Davon werden 500 Fahrten vom Hirschenmarkt abgezogen, sowie 126 Fahrten die durch die 42 PP der Wohnnutzung generiert werden (3 Fahrten pro PP).



4. Parkplatzbedarf und Fahrtenerzeugung künftig

4.1 Parkplatzbedarf und Reduktionsfaktor

Die Berechnung des Parkplatzbedarfs basiert auf den Vorgaben der Kantonalen Bauverordnung (BauV) Kt. Bern. Das Seeland Center erfährt geringfügige bauliche Änderungen. Aufgrund allfälliger Synergien der Parkierung zwischen der geplanten Wohnnutzung und der bestehenden ESH wird nebst dem PP-Bedarf für die neue Wohnnutzung auch der PP-Bedarf für das bestehende Einkaufszentrum berechnet.

Tabelle 2: Berechnung PP-Bedarf der Wohnnutzung und der PP-Bedarf des bestehenden Seeland Center bzw. Hirschenmarkt nach aktueller BauV

Bereich	Nutzung	Bestand	GFo (m2)	Anzahl Whg.	n-Wert	GF/n	Bezugseinheit	PF / Bezugseinheit		Total PF (nach BauV Art. 53)				
								Min	Max	Grundbedarf / Min		Grundbedarf / Max		
										Einkaufen	Wohnen	Einkaufen	Wohnen	
Laco Real 2 AG	Juraweg 6-8 (Turm)	Gemeinschaftsräume	neu	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Restaurant, Café	neu	100	-	15	7	GF	-	-	1		7	
		Wohnen	neu	7'530	82	-	-	Wohnung	0.5	2.0		41		164
	Juraweg 10-12	Wohnen	neu	3'385	28	-	-	Wohnung	0.5	2.0		14		56
	Büchler (ISC Ecke)	Restaurant, Café	neu	245	-	15	16	GF	-	-	6			12
		Wohnen	neu	610	8	-	-	Wohnung	0.5	2.0		4		16
	Seeland Center	EG - Einkaufen, Freizeit	Bestand	2'442	-	20	122	GF	-	-	53			65
		1. OG - Einkaufen, Freizeit	Bestand	2'656	-	20	133	GF	-	-	58			69
		2. OG - Arbeiten, Gewerbe, Dienstl.	Bestand	840	-	50	17	GF	-	-	6			12
	Summe					118		295			124	59	165	236

Bereich	Nutzung	Bestand	GFo (m2)	Total PF bestehend		
				Einkaufen	Wohnen	
Hirschenmarkt	Einkaufen, Freizeit	Bestand			125	
	Wohnen	Bestand			8	
	Hirschenkreisel	Restaurant	Bestand	NA		9
Summe					134	8

	Nutzung	Bestand	GFo (m2)	Anzahl Whg.	Total PF (BauV Art. 53) (Grundbedarf Min / Max + Bestand Hirschenm.)	
					Min	Max
Total	Wohnen Neubau	neu	11'625	118	59	236
	Nicht-Wohnen Neubau	neu	345	-	7	19
	Nicht-Wohnen Seeland Center	Bestand	3'052	-	117	146
	Wohnen Hirschenmatt	Bestand	NA	-	8	8
	Nicht-Wohnen Hirschenmarkt	Bestand	NA	-	134	134
	Summe exkl. Hirschenmarkt					183
	Summe inkl. Hirschenmarkt				325	543

Nach aktueller BauV sind für das gesamte Areal der Laco Real 2 AG mind. 183 PP bis max. 401 PP bereitzustellen. Aufgrund der Nähe zum Bahnhof Lyss (ca. 200m) mit regelmässigen ÖV-Verbindungen, sowie einem erhöhten Fuss- und Veloverkehrsanteil aufgrund der Zentrumslage, kann der Mindestwert der Bandbreite empfohlen werden.

Für die Wohnnutzung sind entsprechend mind. 59 PP anzubieten. Für die EG- und kommerziellen Nutzungen im Turm und an der neuen Ecke Seeland Center (ehem. Haus Büchler) sind weitere 7 PP zu bieten. Damit ergibt sich für die neu geplanten Nutzungen ein Bedarf von insgesamt mind. 66 PP.



Aufgrund der baulichen Änderungen am bestehenden Seeland Center wurde auch dafür der PP-Bedarf nach heutiger BauV gerechnet und beläuft sich auf 117 bis 146 PP.

Die bestehende ESH Seeland Center kann mit den heutigen 235 PP also den PP-Mindestbedarf von 183 PP für das gesamte Areal Laco Real 2 AG abdecken und es bleibt in der bestehenden ESH Seeland Center noch eine Reserve von 52 PP bevor das geforderte Minimum unterschritten wird.

4.2 Fahrtenerzeugung künftig

Für das erwartete Fahrtenaufkommen (für das Seeland Center und den Hirschenmarkt zusammen) wurden drei Szenarien gerechnet (siehe Anhang C). Die Berechnung für die Fahrtenproduktion basiert auf Erfahrungswerten, wie viele Fahrten ein Parkplatz einer bestimmten Nutzung generiert.

1. Keine Attraktivitätssteigerung Seeland Center

Einordnung: Dieses Fahrtenaufkommen entspricht dem Minimalszenario, d.h. mit so vielen Fahrten ist mindestens zu rechnen.

Annahme: **Fahrtenerzeugung wie heute** (für den Hirschenmarkt und das bestehende Seeland Center). Zusätzliche Fahrten werden durch die neu geschaffenen Wohn- und kommerziellen Nutzungen generiert. Die Anzahl PP für die Fahrtenberechnung entspricht dem Mindestbedarf gemäss BauV (siehe Kap. 4.1).

Anzahl Fahrten: 1'240 Fahrten² (ViV relevant: 1'030)

Erläuterungen: Mit dem Hochhausprojekt werden am bestehenden Hirschenmarkt keine Änderungen vorgenommen, entsprechend werden auch keine nennenswerte Veränderung im Fahrtenaufkommen erwartet. Es wird auch künftig mit ca. 500 Fahrten pro Tag gerechnet. Am Seeland Center findet eine geringfügige Änderung im Bau und in der Nutzung statt. Die Anlieferung wird leicht verschoben und das Haus Büchler sowie die daneben liegende Ecke vom Seeland Center werden zu einem Restaurant / Café um- bzw. ausgebaut. Dieser Um- bzw. Ausbau schafft etwas zusätzliche Geschossfläche gegenüber dem heutigen Haus Büchler (künftige Fläche Haus Büchler / Ecke Seeland Center: 855 m², Fläche Seeland Center: 5'940 m²) und würde rund 50 Fahrten pro Tag generieren (ggü. 0 Fahrten heute). Die geplante Wohnnutzung (Ersatzneubauten) wird ca. 180 Fahrten pro Tag generieren (ggü. ca. 130 Fahrten heute). Für die im Wohnneubau integrierte EG-Nutzung sind weitere ca. 10 Fahrten pro Tag zu erwarten (ggü. 0 Fahrten heute).

² Seeland Center (500 Fahrten) + Hirschenmarkt (505 Fahrten) + Wohnen Neubau (177 Fahrten) + Nicht-Wohnen Neubau (56 Fahrten)



2. Leichte Attraktivitätssteigerung Seeland Center

Einordnung: Dieses Fahrtenaufkommen entspricht einem mittleren Szenario. Es ist realistisch anzunehmen, dass dieses Fahrtenkontingent erreicht werden könnte.

Annahme: Mit der zusätzlichen Wohnnutzung sowie der Umgestaltung des Haus Büchler und der daneben liegenden Ecke vom Seeland Center ist eine Attraktivitätssteigerung des gesamten Seeland Centers möglich. Entsprechend wird mit dem üblichen Fahrtenpotenzial pro PP entsprechend der jeweiligen Nutzung gerechnet (höher als in Szenario 1). Als Berechnungsgrundlage dient, wie in Szenario 1, der PP-Mindestbedarf gemäss BauV (siehe Kap. 4.1).

Anzahl Fahrten: 1'740 Fahrten³ (ViV relevant: 1'540)

Erläuterungen: Für die gewerbliche Nutzung im Seeland Center exkl. ehem. Haus Büchler werden in diesem Fall künftig rund 990 Fahrten pro Tag erwartet (ggü. 500 Fahrten pro Tag heute). Für die neu geschaffene Wohn- und Nicht-Wohnnutzung ist analog zu Szenario 1 mit insgesamt weiteren 240 Fahrten pro Tag zu rechnen.

3. Starke Attraktivitätssteigerung Seeland Center

Einordnung: Aufgrund des heutigen Besucheraufkommens des Seeland Centers sowie der wirtschaftlichen und demografischen Entwicklungen in der Region ist dieses Szenario unwahrscheinlich.

Annahme: Es findet eine massive Attraktivitätssteigerung des Seeland Centers statt und die Nachfrage nach PP ist sehr gross. Entsprechend wird für die Einkaufsnutzung die nach BauV maximal mögliche PP-Zahl zur Verfügung gestellt und es wird angenommen, dass jeder PP ein grosses Fahrtenpotenzial aufweist (Erfahrungswerte KXP). Für die Wohnnutzung wird aufgrund der Lage nach wie vor mit dem PP-Mindestbedarf gerechnet. Für den Hirschenmarkt wurde keine Veränderung berücksichtigt, sondern mit der bekannten Anzahl Fahrten gerechnet.

Anzahl Fahrten: 2'050 Fahrten⁴ (ViV relevant: 1'850)

Erläuterungen: In diesem Szenario bewegt sich das Areal an der Grenze zu einem ViV. Da ein solches Szenario jedoch sehr unwahrscheinlich ist, müssen keine weiteren Massnahmen definiert werden.

³ Seeland Center mit minimalem PP-Grundbedarf gemäss BauV (985 Fahrten) + Hirschenmarkt (524 Fahrten) + Wohnen Neubau (177 Fahrten) + Nicht-Wohnen Neubau (56 Fahrten)

⁴ Seeland Center Einkaufen maximaler PP-Grundbedarf gemäss BauV (1'202 Fahrten) + Hirschenmarkt (524 Fahrten) + Wohnen Neubau (177 Fahrten) + Nicht-Wohnen Neubau (152 Fahrten)



Tabelle 3: Fahrtenberechnung nach Szenario

Bereich	Nutzung	Total Fahrten Szenario 1				Total Fahrten Szenario 2				Total Fahrten Szenario 3			
		Seeland Center und Hirschenmarkt bleiben wie heute		Hochhaus-Projekt gemäss BauV 53: Einkauf Min, Wohnen Min		Seeland Center gemäss BauV 53: Einkauf Min, Wohnen Min		Hirschenmarkt bleibt wie heute		Seeland Center gemäss BauV 53: Einkauf Max, Wohnen Min		Hirschenmarkt bleibt wie heute, PP Kreisell reduzieren sich	
		Total PF Einkauf	Fahrten / PF Wohnen	Total Fahrten	Fahrten / PF Wohnen	Total PF Einkauf	Fahrten / PF Wohnen	Total Fahrten	Fahrten / PF Wohnen	Total PF Einkauf	Fahrten / PF Wohnen	Total Fahrten	Fahrten / PF Wohnen
Juraweg 6-8 (Turn)	Gemeinschaftsräume Restaurant, Café Wohnen	- 1 -	- 8.0 3.0	- 8 123	- 1 41	- 8.0 3.0	- 8 123	- 8.0 3.0	- 8 123	- 7 -	- 8.0 3.0	- 8.0 3.0	- 56 123
Juraweg 10-12	Wohnen	-	14	3.0	42	3.0	14	3.0	42	3.0	14	3.0	42
Büchler (SC Ecke)	Restaurant, Café Wohnen	- 6	- 8.0	48 6	- 4	- 3.0	48 12	- 4	48 12	- 4	- 3.0	48 12	96 12
Seeland Center	EG - Einkauf, Freizeit	53	4.3	228	53	8.6	461	65	499	69	8.6	559	
Laco Real 2 AG	1. OG - Einkauf, Freizeit	58	4.3	247	58	8.6	499	69	499	69	8.6	593	
	2. OG - Arbeiten, Gewerbe, Dienstl.	6	4.3	26	6	4.1	25	12	25	12	4.1	49	
Summe		124	59	733	124	59	1'217	165	59	1'217	165	1'531	
Bereich	Nutzung	Total PF Einkauf	Fahrten / PF Wohnen	Total Fahrten	Total PF Einkauf	Fahrten / PF Wohnen	Total Fahrten	Total PF Einkauf	Fahrten / PF Wohnen	Total Fahrten			
Hirschenmarkt	Hirschenmarkt	125	3.8	475	125	4.0	500	125	4.0	500			
	Wohnen	8	3.8	30	8	3.0	24	8	3.0	24			
	Hirschenkreisell	9	-	-	9	NA	NA	7	-	-			
Summe		134	8	505	134	8	524	132	8	524			
Bereich	Nutzung	Total PF (Gesamte ESH, inkl. Hirschenmarkt)	Total Fahrten	Total PF (Gesamte ESH, inkl. Hirschenmarkt)	Total Fahrten	Total PF (Gesamte ESH, inkl. Hirschenmarkt)	Total Fahrten						
neu	Wohnen Neubau	59	177	59	177	59	177						
neu	Nicht-Wohnen Neubau	7	56	7	56	19	152						
Bestand	Nicht-Wohnen Seeland Center	117	500	117	984	146	1'202						
Bestand	Wohnen Hirschenmarkt	8	30	8	24	8	24						
Bestand	Nicht-Wohnen Hirschenmarkt	134	475	134	500	132	500						
Summe exkl. Hirschenmarkt		183	733	183	1'217	224	1'531						
Summe inkl. Hirschenmarkt		325	1'238	325	1'741	364	2'055						
VIV-Relevant		1'031	1'540	1'031	1'540		1'854						



5. Einschätzung ViV

Gemäss der Vollzugshilfe Verkehrsintensive Vorhaben vom Kanton Bern, sind Vorhaben im Verkauf ab 125 Parkfeldern (spezifisches Verkehrspotenzial: 13 Fahrten pro PP und Tag) auf ihr ViV-Potenzial zu prüfen. Da das Seeland-Center und der Hirschenmarkt zusammen eine ESH mit insgesamt 360 PP für Einkaufsnutzung teilen, ist eine Abklärung notwendig.

Die ESH des Hirschenmarkts und des Seeland Centers sind über dieselbe Zufahrt erschlossen, es fehlt eine räumliche Trennung der beiden Anlagen. Verkehrlich ist deshalb die ESH als eine Gesamtanlage anzusehen.

Für eine Einschätzung zum ViV ist der DTV der kommerziellen Nutzung relevant. Anlieferungsfahrten sowie Fahrten aus Wohnnutzungen können für die ViV Betrachtung abgezogen werden.

Mit dem Abzug der Fahrtenproduktion aus Wohnnutzung und Anlieferung reduziert sich die in Kapitel 4.2 berechnete Fahrtenzahl auf die ViV-relevante Fahrtenzahl. Je nachdem ob eine Attraktivitätssteigerung des Seeland Centers angenommen wird, verändert sich die erwartete Anzahl Fahrten pro PP und somit das erwartete Fahrtenaufkommen.

– Keine Attraktivitätssteigerung Seeland Center (Szenario 1)

/ DTV: 1'240 Fahrten⁵
/ ViV relevant: 1'030 Fahrten

– Leichte Attraktivitätssteigerung Seeland Center (Szenario 2)

/ DTV: 1'740 Fahrten
/ ViV relevant: 1'540 Fahrten

Mit einem ViV relevanten DTV von rund 1'540 Fahrten pro Tag liegt das Areal noch deutlich unter dem Schwellenwert der 2'000 Fahrzeuge pro Tag (Szenario 2, mit der Mindestanzahl PP für Wohn- und kommerzielle Nutzung nach BauV).

Im Falle eines starken Anstiegs des Besucheraufkommens im Seeland Center (Szenario 3) kann der maximale Grundbedarf der PP für die Einkaufs-/Restaurantnutzung von 165 PP (mit einem Fahrtenpotenzial von rund 8.6 Fahrten pro PP) ausgeschöpft werden, und erreicht damit rund 1'850 ViV relevante Fahrten pro Tag (Anhang C Szenario B). Dies setzt voraus, dass die PP am Kreisel Hirschenplatz wegfallen und das Verkehrsaufkommen im Hirschenmarkt nur leicht steigt (4 Fahrten / PP gegenüber den heutigen 3.8 Fahrten / PP). Eine Überschreitung der Grenze zur ViV Relevanz setzt voraus, dass sich das Besucheraufkommen des MIV mindestens verdoppelt. Aus heutiger Sicht ist dies wenig wahrscheinlich.

⁵ Seeland Center (500 Fahrten) + Hirschenmarkt (500 Fahrten) + Anlieferung (12 Fahrten) + Wohnen Neubau (177 Fahrten) + Nicht-Wohnen Neubau (56 Fahrten)



6. Arealinterne Verkehrsführung

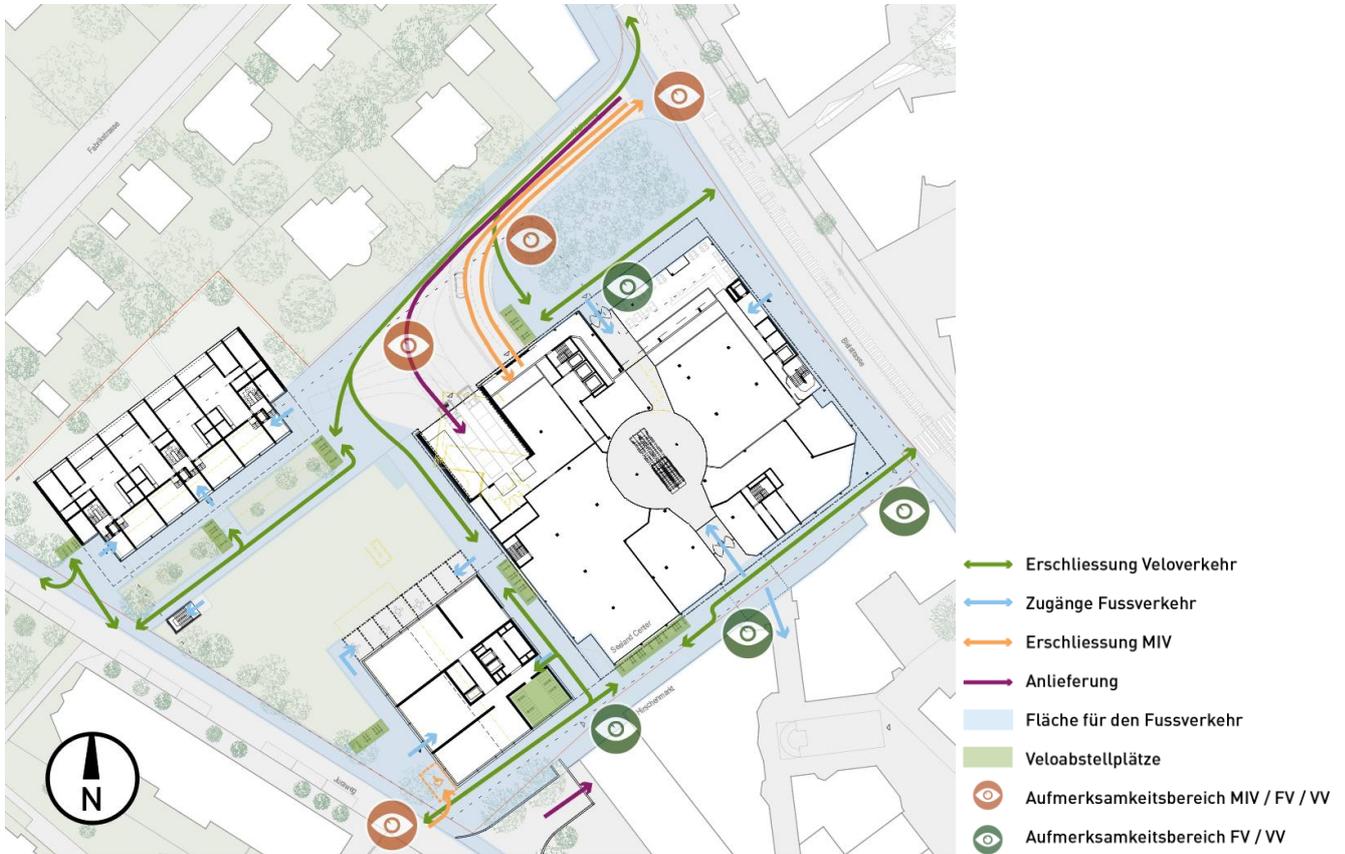


Abbildung 4: Übersichtplan über die Arealinterne Führung des Fussverkehrs (blau), Veloverkehrs (grün) und MIV (gelb), sowie der Anlieferung (violett)

6.1 MIV

Das Areal ist grundsätzlich nicht für Autos befahrbar. Die Parkierung befindet sich auch künftig komplett in der bestehenden ESH unter dem Seeland Center. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt, wie heute, ab der Bielstrasse. Ein Behinderten-PP befindet sich an der südwestlichen Gebäudeecke des Turms und wird über den Juraweg erschlossen. Durch die Verschiebung von Parkplätzen in die Tiefgarage kann gegenüber heute die Situation verbessert werden.

Aufmerksamkeitsbereiche: Zufahrt Behi-PP, Trottoirüberfahrt Bielstrasse, Querungen FV über Walkeweg

6.2 Fussverkehr

Das Areal weist eine gute Durchwegung für den Fussverkehr auf. Für jedes Gebäude gibt es mehrere Zugänge gut erreichbar und einsehbar vom Juraweg und von der Bielstrasse her.



In Nord-Süd-Richtung gibt es ein Trottoir entlang dem Juraweg, einer Querung arealintern entlang der Westfassade des Seeland Centers und ein breites Trottoir entlang der Bielstrasse.

In Ost-West Richtung gibt es zwei Verbindungen zwischen dem Juraweg, den Wohnhäusern und der Bielstrasse. Die nördliche Verbindung teilt sich der Fussverkehr mit der Anlieferung und der Zufahrt zur ESH. Es ist ein Trottoir entlang der Arealgrenze im Norden vorgesehen. Dieses soll in einem ersten Schritt farblich markiert und mit allfälligen Pollern gesichert werden. Mit dem Belagsersatz der gesamten Fläche soll ein richtiges Trottoir implementiert werden, um die Fussverkehrssicherheit langfristig zu gewährleisten und den Vorgaben des BehiG zu entsprechen.

Um ein direktes Queren der Platzfläche vor der Anlieferung zu verhindern, empfiehlt sich ein Begrünungs- oder bauliches Element zur Abgrenzung der Fussverkehrsfläche zur Anlieferung. Eine alternative Wegführung entlang der Gebädefassade des Seeland Centers (mit einem verschliessbaren Tor beim Anlieferungsbereich) wurde geprüft und zugunsten des Trottoirs nordseitig der Anlieferung verworfen.

Aufmerksamkeitsbereich: Anlieferungsbereich Seeland Center

6.3 Veloverkehr

Die Velos können frei über die Fussverkehrsflächen im Areal zirkulieren. Abstellplätze sind jeweils vor den Gebäudezugängen vorgesehen und gedeckt. Im EG des Turms ist zudem ein Veloabstellraum im Gebäudeinneren vorgesehen, welcher direkt vom Aussenraum über zwei Türen erreichbar ist (automatische Schiebetüren). In Absprache mit der Gemeinde Lyss besteht zudem die Möglichkeit im UG flexible und abschliessbare Abstellflächen für Velos verschiedener Art (z.B. E-Bikes, Lastenvelos) zu schaffen. Zugänge sind grundsätzlich über eine Rampe, sowie über Velolifte möglich. Deren Lage und Gestaltung sind in Absprache mit der Gemeinde Lyss im konkreten Bauprojekt vertieft auszuarbeiten.

Insbesondere bei den Gebäudezugängen und an Gebäudeecken sind die Sichtbeziehungen für den Veloverkehr nicht optimal. Es kann potenziell zu Konflikten mit dem Fussverkehr kommen. Es ist empfohlen, dem Fussverkehr den Vortritt zu gewähren und die Velofahrenden darauf hinzuweisen, bspw. mit Schildern «Schritttempo, Fussgänger haben Vortritt» an den Arealzugängen. In der Detailplanung kann durch eine geeignete Anordnung der Möblierung im Aussenraum die Sichtdistanz verbessert werden. Dies hat im Rahmen des Bauprojekts zu erfolgen.

Aufmerksamkeitsbereiche: VV vor Gebäudezugängen, VV an arealinternen Knotenpunkten



Abbildung 5: Beispiel aus der Zürcher Altstadt zur Regelung des Vortritts vom Fussverkehr gegenüber dem Veloverkehr mithilfe Hinweisschildern «Schritttempo, Fussgänger haben Vortritt» (Quelle: Altstadt Kurier, August 2021)

6.4 Anlieferung

Die Anlieferung erfolgt von der Bielstrasse über den Walkeweg und an der Zufahrt zur ESH vorbei. Der Ladebereich ist im Gebäudevolumen des Seeland Centers integriert und muss von den Lieferfahrzeugen rückwärts angefahren werden. Eine dem Ladebereich vorgelagerte Fläche ausserhalb des Gebäudes bietet den Lieferfahrzeugen Platz für die notwendigen Wendemanöver (siehe Anhang D).

Über dieselbe Fläche für Wendemanöver führt die direkteste Fussverbindung zwischen den geplanten Wohngebäuden und der Bielstrasse. Es besteht entsprechend ein Konfliktpotenzial bzw. Sicherheitsrisiko für den Fussverkehr. Zur Sicherstellung der Fussverkehrssicherheit wurde in Kapitel 6.2 eine entsprechende Wegführung aufgezeigt.

Im Sinne einer hohen Flexibilität in der Anlieferung wurden verschiedene Fahrzeugtypen geprüft. Die Schlepplkurven zeigen, dass die Anlieferung aller Fahrzeugtypen ausser einem Anhängerzug ohne Befahren des Trottoirs nordseitig der Anlieferungsfläche möglich ist. Rückwärtsmanöver sind für alle Fahrzeugtypen notwendig, erfolgen jedoch immer Richtung Ladebereich. Dies spricht zusätzlich für die Fusswegverbindung über ein vom Platz abgesetztes Trottoir nordostseitig des Anlieferungsbereichs (anstelle der Wegführung entlang der Gebäudefassade).

Die Anlieferung mit einem Anhängerzug ist nur möglich mit einer Anpassung der Konstruktion. An der nordwestlichen Gebäudeecke müsste die Mauer ca. 4m zurückversetzt realisiert werden, wodurch eine ca. 4m Auskrugung entsteht. Die konkrete Konstruktion ist in einer späteren Phase auszuarbeiten.



Weiter beansprucht der Anhängerzug für das Wendemanöver Fläche im Walkeweg und blockiert für kurze Zeit die Zufahrt der ESH. Für eine tägliche Anlieferung ist dies nicht optimal, für einen gelegentlichen Transport, wie in der vorgesehenen Nutzung zu erwarten ist, aber tragbar. Praktische Fahrversuche mit einem Anhängerzug vor der Umsetzung können die tatsächlich benötigten Platzverhältnisse präzisieren und in die Planung des Bauprojekts einfließen.



Anhang

A Datenblatt Verkehrserhebung Querschnitt Arealzufahrt, Verkehrsteiner 2024

B Datenblatt Verkehrserhebung Querschnitt Verbindung ESH, Verkehrsteiner 2024

C Berechnung PP Bedarf und Fahrten, inkl. Szenarien

D Anlieferung Schleppkurven