



Beantwortung

der überparteilichen Interpellation 20160238, Urs Scheuss, Grüne, Dana Augsburger-Brom, SP, Max Wiher, GLP, Ruth Tennenbaum, Passerelle, "AGGLOlac: wer zahlt die Folgen zu vieler Parkplätze?"

Im ersten Teil der Interpellation wird angedeutet, dass das Projekt AGGLOlac der Grund für die grossen Verkehrsprobleme in der Agglomeration Biel seien. Es ist zwar unbestritten, dass der Bau eines neuen Quartiers mitten in der Agglomeration Biel unausweichlich zu einer Zunahme des Verkehrs auf dem damit verbundenen Strassennetz führt. Es ist aber auch eine Tatsache, dass diese Zunahme nur einen kleinen Teil der Verkehrsüberlastung darstellt, die man bereits heute feststellen kann, und die sich sehr wahrscheinlich mit der Eröffnung des A5-Ostastes respektive bis zur Eröffnung des Westastes verschlimmern wird.

Die Herausforderung in Sachen Mobilität, mit der sich die Agglomeration Biel - mit oder ohne AGGLOlac - konfrontiert sieht, wurde von den im Verein seeland.biel/bienne zusammengeschlossenen Gemeinden identifiziert. Sie arbeiten gemeinsam an der Erstellung eines Gesamtmobilitätskonzepts Zustand Ostast, mit dem die Erwartungen und Bedürfnisse der Bevölkerung in Bezug auf Fortbewegung und Lebensqualität bestmöglich erfüllt werden sollen. Dazu setzt das Konzept auf mehrere Massnahmenpakete, die zu verschiedenen Zeitpunkten zu Anwendung kommen sollen. Eine wichtige, sehr kurzfristige Massnahme ist die Bildung einer Task Force "Verkehr", welche insbesondere die Aufgabe hat

- verschiedene Sofortmassnahmen (z. B. Einrichten von provisorischen Dosierstellen, Durchführung von Vorher-Erhebungen für das Monitoring, Erarbeiten eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts usw.) umzusetzen und bei Bedarf weitere dringende Massnahmen mit längerer Vorlaufzeit anzustossen (z. B. Verkehrsmanagement Region Biel);
- ein ausreichendes Monitoring/Controlling der Mobilität sicherzustellen, speziell in den ersten Monaten nach der Eröffnung des A5-Ostasts, auf welchem basierend über die Dringlichkeit von weiteren Massnahmen zu befinden ist;
- zur Verstärkung der Kommunikation und der Erstellung eines geeigneten Mobilitätsmanagements beizutragen. Insbesondere in der Zeit nach der Eröffnung des Ostasts ist mit vielen Fragen und Rückmeldungen aus der Bevölkerung zu rechnen. Ziel ist, dass möglichst alle Einwohnerinnen und Einwohner, Arbeitnehmende, Kundinnen und Kunden sowie Besucherinnen und Besucher des Agglomerationsraums Biel über die verschiedenen Bereiche der Mobilität nach der Eröffnung des Ostasts informiert sind und über attraktive Alternativen zu ihrer bisherigen Mobilität Kenntnis haben.

Auf kurz-/mittelfristige Sicht, definiert das Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast eine ganze Reihe von Massnahmen, welche die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf das übergeordnete Strassennetz bzw. die Entlastung des lokalen Strassennetzes sowie eine Umlagerung der Fahrten auf den ÖV und auf den Fuss- und Veloverkehr zum Ziel haben.

Es ist deshalb wichtig, hervorzuheben, dass in der Region Biel Massnahmen auf Ebene Gesamtverkehr notwendig sind, welche das Mobilitätswachstum vermehrt mit dem ÖV und dem FVV sowie unter Plafonierung des MIV bewältigen. Dies ist ausserdem im Sinn des vor kurzem erlassenen Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des

öffentlichen Verkehrs (SGR 761.8). Es ist ausserdem hervorzuheben, dass diese Massnahmen auch notwendig werden, wenn das Projekt AGGLOlac nicht realisiert wird.

Nach diesen Vorbemerkungen nimmt der Gemeinderat zu den Fragen der vorliegenden Interpellation wie folgt Stellung:

- *Um welche Massnahmen handelt es sich und wie ist der Stand der Umsetzung der Massnahmen? Mit welchen Kosten sind diese Massnahmen verbunden?*

Der Gemeinderat arbeitet zurzeit gemeinsam mit den Gemeinden der Agglomeration Biel aktiv am Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast. Zur Einsicht in die abschliessende Liste der vorgesehenen Massnahmen werden die Stadtratsmitglieder gebeten, den entsprechenden Bericht zu konsultieren. Das vorgeschlagene Massnahmenset umfasst kommunikative, betriebliche und infrastrukturelle Massnahmen. Da die meisten Massnahmen einen längeren Planungs- und Realisierungsprozess voraussetzen, wird als Umsetzungsziel das Jahr 2020 anvisiert. Dies bedingt jedoch Sofortmassnahmen, die ab der Eröffnung des A5-Ostasts bis zur vollständigen Umsetzung der Massnahmen die Funktionalität des Verkehrsnetzes sicherstellen. Die Sofortmassnahmen sind unter den betroffenen Akteuren konsolidiert und im Richtplan/RGSK Biel-Seeland 2. Generation bzw. im Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 3. Generation verankert. Mit dem vorgesehenen Umsetzungsprogramm soll sichergestellt werden, dass sie bei Eröffnung des A5-Ostasts umsetzungsreif sind und nach Bedarf realisiert werden können.

Die in Zusammenhang mit den Sofortmassnahmen entstehenden Kosten und deren Aufteilung sind zurzeit in der Vernehmlassung. Die Gesamtkosten aller Verkehrsmassnahmen bis zur vorgesehenen Eröffnung des A5-Westasts belaufen sich auf ca. 40 Mio. CHF, die auf verschiedene Finanzierungsquellen aufgeteilt werden. (Bund, Kanton, Verein seeland.biel/bienne, Gemeinden).

- *Wer trägt diese Kosten und welche Kostenanteile tragen die Städte Biel und Nidau, der AGGLOlac-Investor sowie allenfalls die Region, der Kanton und der Bund?*

Die Aufteilung der Kosten für die Sofortmassnahmen unter den Standortgemeinden befindet sich gegenwärtig in der Vernehmlassung. Der aktuelle Vorschlag sieht Beiträge von Bund und Kanton (insbesondere via das Agglomerationsprogramm und im Rahmen der Umsetzung der verkehrlich flankierenden Massnahmen der A5) sowie des Vereins seeland.biel/bienne vor.

Ein direkter Beitrag an diese Massnahmen durch den privaten Partner der Projektgesellschaft AGGLOlac ist nicht gerechtfertigt. Falls dies in Betracht gezogen werden sollte, müsste dies für die gesamte Agglomeration erfolgen und alle privaten Investoren müssten gezwungen werden, einen Beitrag an die durch die Entwicklung neuer Wohn-, Dienstleistungs-, Arbeits- oder Bildungsstandorte verursachten Kosten zu leisten.

Diesbezüglich wird ausserdem darauf hingewiesen, dass die durch AGGLOlac verursachte Zunahme des Verkehrsaufkommens in der Agglomeration geringer ist, als dies beim Bau einer identischen Anzahl von Wohnungen am Ortsrand der Fall wäre, welche weniger gut ans öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen und via Langsamverkehr weniger gut erreichbar wären.

Der zweite Teil der Interpellation kommt auf das im Zusammenhang mit AGGLOlac erstellte Verkehrsgutachten zurück (Stand Mitwirkung). Vor der Beantwortung der gestellten Frage sollte Folgendes in Erinnerung gerufen werden:

Zunächst ist es ein Irrtum, zu glauben, mit einer zusätzlichen Reduktion der Anzahl Parkplätze im Perimeter AGGLOlac könnte die Überlastung der Kreuzungen in dessen Umkreis verhindert werden. Man weiss, dass zum Beispiel der Guido-Müller-Platz nach der Eröffnung des A5-Ostasts stark überlastet sein wird. Einmal mehr entsteht die Notwendigkeit, Verkehrsmanagement-Massnahmen zu ergreifen, aufgrund einer Gesamtentwicklung des Gebiets und kann nicht einem einzelnen Projekt zugeschrieben werden.

Mit einer zulässigen Anzahl von einem Parkplatz pro 170m² Geschossfläche (anlässlich des öffentlichen Informations- und Mitwirkungsverfahrens geltende Bestimmungen) beschränkt die Planung von AGGLOlac die maximale Anzahl von Parkplätzen, die im Quartier erstellt werden können (Maximum klar unter den kantonalen Normen) und trägt dadurch zu den allgemeinen Anstrengungen zur Begrenzung der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs bei. Da die nachhaltige Entwicklung auf drei Säulen ruht, kann man heute nicht von einem Projekt im Ausmass von AGGLOlac verlangen, dass es sich nur an eine ultra-urbane Bevölkerungsschicht richtet, welche vollständig auf das Eigentum eines Motorfahrzeugs verzichtet hat. Eine dahingehende Bedingung wäre sicherlich eine sehr positive Antwort auf die Anforderungen des Umweltschutzes an die Entwicklung, sie würde jedoch die wirtschaftlichen und sozialen Aspekte vernachlässigen.

- *Inwiefern hat sich der Gemeinderat gegenüber dem privaten Investor und in der Projektgesellschaft für die Ziele des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs eingesetzt?*

Die Planungsgesellschaft AGGLOlac, mit deren Einnahmen die im Zusammenhang mit dem Projekt zu erstellenden öffentlichen Infrastrukturen (Uferbereich usw.) finanziert werden, besteht zu zwei Dritteln aus den Städte Biel und Nidau. Diese haben sich deshalb bei der Suche nach einer Lösung eingebracht, die in Bezug auf die Mobilität ausgewogen ist und dabei die Gesamtheit der vorhandenen Interessen und dadurch auch die Ziele des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs (SGR 761.8) berücksichtigt.

Es soll in Erinnerung gerufen werden, dass das Ziel, den motorisierten Individualverkehr zu begrenzen, nur erreicht werden kann, wenn man nicht nur versucht, das Bedürfnis an Fahrzeugen in den neuen Quartieren einzuschränken, sondern vor allem, indem Massnahmen getroffen werden, um den Modalsplit in den bestehenden Quartieren zu verbessern. Ein negatives Wachstum der Stadt Biel ist nicht das Ziel des obengenannten Reglements.

Biel, 7. Dezember 2016

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Der Vize-Stadtschreiber:

Erich Fehr

Julien Steiner

Beilage:

- überparteiliche Interpellation 20160238

Vorstoss Nr./interv. no:

Termin GR/Débat CM:

Direktion/Direction:

Mitbericht/Corapport:

160238

14.12.2016

PR A

Überparteiliche Interpellation

18.08.2016

Stadtkanzlei/Chancellerie municipale

AGGLOlac: Wer zahlt die Folgen zu vieler Parkplätze?

Die aktuelle AGGLOlac-Planung sieht im Durchschnitt aller Teil-ZPP eine maximale Anzahl privater Parkplätze von 1PP/170m² oberirdische Geschossfläche (oG) für alle Nutzungen vor.¹ Das Verkehrsgutachten zur Teiländerung der baurechtlichen Grundordnung der Stadt Nidau im Bereich AGGLOlac vom 06.05.2016 kommt zum Schluss, dass der dadurch erzeugte Mehrverkehr zur Überlastung von umliegenden Verkehrsknoten führt. Besonders betroffen wäre der Guido-Müller-Platz.²

Das Verkehrsgutachten kommt ausserdem zum Schluss, dass zur Bewältigung dieses Mehrverkehrs in der Region Biel Massnahmen auf Ebene Gesamtverkehr notwendig sind, welche das Mobilitätswachstum vermehrt mit dem ÖV und dem FVV sowie unter Plafonierung des MIV bewältigen.

Der Gemeinderat wird gebeten, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Um welche Massnahmen handelt es sich und wie ist der Stand der Umsetzung der Massnahmen?
2. Mit welchen Kosten sind diese Massnahmen verbunden?
3. Wer trägt diese Kosten und welche Kostenanteile tragen die Städte Biel und Nidau, der AGGLOlac-Investor sowie allenfalls die Region, der Kanton und der Bund?

Das Verkehrsgutachten zeigt auch, dass Parkplatzzahlen von 1PP/230m² Geschossfläche und 1PP/400m² Geschossfläche keine Überlastungen der umliegenden Knoten zur Folge hätten. Diese Parkplatzzahlen sind rechtlich zulässig und bieten sich angesichts der zentralen Lage von AGGLOlac an. Ausserdem würden sie einen Beitrag leisten, den innerstädtischen motorisierten Individualverkehr nicht mehr steigen zu lassen, wie dies das Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs vom 18. Dezember 2014 (SGR 761.8) vorsieht. AGGLOlac hat somit das Potenzial, Teil der Lösung statt Problemverursacherin zu sein.

Der Gemeinderat ist im Sinne von Art. 2 Abs. 2 des genannten Reglements verpflichtet, sich bei Partnern und Dritten für diese Zielsetzung einzusetzen. In diesem Zusammenhang wird der Gemeinderat gebeten auch folgende Frage zu beantworten:

4. Inwiefern hat sich der Gemeinderat gegenüber dem privaten Investor und in der Projektgesellschaft für die Ziele des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs eingesetzt?

¹ <http://www.agglolac.ch/assets/Plaene-Reglemente-2016/01-0-Baureglement-agglolac-3.pdf>

² <http://www.agglolac.ch/assets/Plaene-Reglemente-2016/G02-1-Verkehrsgutachten-160509.pdf>

Urs Scheuss

Grüne / Les Vert

Dana Augsburger-Brom

SP

Max Wiher

GLP

Ruth Tennenbaum

Passerelle

Andreas Bösli

L. J. J. J.

S. B. B.

Ruth Tennenbaum

C. Frank

M. Modak

Alain Richard

Alain Richard

V. K. K.

M. Smid

V. K. K.

V. K. K.

V. K. K.

V. K. K.

V. K. K.

V. K. K.

V. K. K.

V. K. K.

V. K. K.

V. K. K.

V. K. K.

V. K. K.

V. K. K.

V. K. K.