



Mobilitätskonzept Kochermatte, Aegerten

Beilage zur Überbauungsordnung und Baugesuch

Stand: 15. Oktober 2014

büro für mobilität ag

Ideen • Strategien • Lösungen

Hirschengraben 2 • CH-3011 Bern

Tel 031 311 93 63 • Fax 031 311 93 67

Eymatt 27 • CH-3400 Burgdorf

mail@bfmag.ch • www.bfmag.ch

Projektleitung

Martina Dvoracek, Dipl. Geographin

Projektmitarbeit

Noëlle Fischer, BSc Betriebsökonomie, Tourismus
und Mobilität

Mathieu Pochon, Dipl. Ing. Umwelt EPFL

Titelbild

Kochermatte mit Blick auf Kirche Bürglen,
von Frau Anna Katharina Maibach zur Verfügung
gestellt

Mobilitätskonzept Kochermatte_Aegerten_def.docx

Bern/Burgdorf, 15.10.2014

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	III
1 Einleitung	5
2 Definition, Nutzen, Ziele	6
3 Überblick: autofreies/autoarmes Wohnen in der Schweiz	8
4 Allgemeine Rahmenbedingungen	10
5 Qualität der übergeordneten Verkehrserschliessung.....	11
5.1 Anbindung an den öffentlichen Verkehr	11
5.2 Anbindung an das Langsamverkehrsnetz	12
5.3 Anbindung an das MIV-Netz	12
6 Geplante Verkehrsinfrastruktur	13
6.1 Fuss- und Velowege	13
6.2 Parkraumbedarf	14
6.3 Verortung der Parkplätze (PP) und Veloparkplätze (VAP)	17
6.4 Verkehrsplanerische und mobilitätsbezogene Anliegen an die Standortgemeinde Aegerten	18
7 Geplantes Massnahmen-Set Mobilität.....	19
A Organisation und Ressourcen	21
A1 Verankerung und Zielsetzung Mobilität	21
A2 MobilitätsmanagerIn	22
A3 Klärung Finanzierung, Mobilitätsfonds	23
B Planung und Infrastruktur	24
B1 Räumliche und gestalterische Anforderungen an bauplanungsrelevante Mobilitätsangebote	24
B2 Veloabstellplätze (VAP).....	27
B3 Parkierungskonzept.....	28
B4 Tankstelle für Elektrovelos /-auto.....	28
B5 Tempo 30 oder Begegnungszone Kirchstrasse.....	29
C Mobilitätsdienstleistungen.....	30
C1 Mieterticket (Libero Tarifverbund, GA, Halbtax, Reka)	30
C2 Carsharing (z.B. mobility@home).....	31
C3 Sharoo.com: eigenes Auto temporär vermieten.....	32
C4 Mobilitätskurse für SeniorInnen.....	33
C5 Velowerkstatt, Veloflicktag.....	34
C6 Velofahr- und e-Bike-Kurse	35
C7 1-2 Domicile: Velohauslieferdienst und/oder Depot für Heimlieferservice.....	36
C8 Optional: Entsorgung Recyclingmaterial/Leergut (Abholdienst)	37
C9 Optional: Gepäcktransport	37
D Information und Kommunikation	38
D1 Mobilitätsberatung als Teil der MieterInnenakquise	38
D2 Intranet zu Mobilitätsangeboten	39
D3 Mobilitätsset mobikit für NeuzuzügerInnen von mobiclick	40
D4 Optionale: Mobilitäts-Ortsplan	41
D5 InfoPoints Mobilität für BesucherInnen	42
8 Monitoring und Wirkungskontrolle	43

9	Quellen	45
10	Anhang	46

1 Einleitung

Die Agerion GmbH (UID: CHE-372.114.265) plant auf dem Grundstück „Kochermatte“ (Parzelle 1175) an der Kirchstrasse in Aegerten eine Überbauung mit Wohnungen für ein zeitgemässes, gemeinsames Leben in der zweiten Lebenshälfte. Die Siedlung soll den zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohnern eine Alternative zu bisherigen Wohnformen sowohl von privatem Wohneneigentum oder als Alternative zur Seniorenresidenzen bieten. In der zukünftigen Wohnbaugenossenschaft Aegerten steht Gemeinsamkeit, Selbsthilfe, gegenseitige Unterstützung und Teilen unter den Mitbewohnern im Vordergrund. Die Überbauung wird ökologisch nachhaltig ausgerichtet. Der Minergie-P-Standard wird angestrebt und mit Energie-Ressourcen sorgfältig umgegangen. Als Agglomerationsgemeinde profitiert die Gemeinde Aegerten, und damit auch der Standort Kochermatte, von einer guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Das ermöglicht dem motorisierten Individualverkehr (MIV) in der Überbauung Kochermatte unterdurchschnittlich Bedeutung zu beachten. Vier Architektenteams wurden von der Agerion GmbH für den Studienauftrag eingeladen. Mit dem Juryentscheid vom 10.09.2014, wurde der Projektvorschlag der mlzd Planer GmbH, Biel, ausgewählt.

In den letzten Jahren sind in der Schweiz vermehrt autofreie und -arme Siedlungen geplant bzw. bereits gebaut und bezogen worden. Dies erfordert jeweils ein Mobilitätskonzept, das als integraler Bestandteil des Gestaltungsplans resp. der Überbauungsordnung den Behörden im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens eingereicht wird. Dieses erzielt im Betrieb dann eine relevante Wirkung, wenn infrastrukturelle und verkehrsplanerische Lösungen mit Massnahmen verknüpft werden, die das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden in Richtung raum- und energiesparender Mobilität beeinflussen.

Auch Verbände, Städte, Kantone und der Bund erkennen die engen Wechselwirkungen zwischen Planung, Wohnen und Mobilität:

EnergieSchweiz für Gemeinden hat in Kooperation mit den Städten St. Gallen, Zug, Zürich und den Kantonen Aargau und Basel-Stadt praxisnahe Handbücher und Checklisten zu „Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen“ erarbeitet (2014). Der sia hat zudem das Merkblatt 2039 „Mobilität – Energiebedarf in Abhängigkeit vom Gebäudestandort“ (2011) und das Merkblatt 2040 „SIA-Effizienzpfad Energie“ herausgegeben. Dem vorliegenden Mobilitätskonzept liegen diese Dossiers zugrunde.

2 Definition, Nutzen, Ziele

Im Zentrum des siedlungsbezogenen Mobilitätsmanagements steht die Erarbeitung und erfolgreiche Umsetzung von Massnahmenpaketen, um eine **kosteneffiziente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität** zu stärken. Dabei bedarf es einer aktiven Rolle der Akteure, indem diese Entscheide so treffen und Massnahmen in ihrem eigenen Wirkungsbereich so umsetzen, dass sie einen möglichst grossen Beitrag zur Zielerreichung leisten. Bei der Entwicklung und beim Betrieb von Massnahmen werden die Akteure durch die Behörden und durch Mobilitätsanbieter (Transportunternehmen, Carsharing-Anbieter etc.) unterstützt. Die zu bearbeitenden Dimensionen sind:

- Infrastruktur/Angebote
- Mobilitätsdienstleistungen
- Kommunikation
- organisatorische Verankerung/Prozesse

Mit einem sinnvollen Mix aus Anreizen, Angeboten sowie lenkenden Massnahmen können die angestrebten quantitativen und qualitativen Ziele i.d.R. erreicht werden. Gerade die Reduktion des Energieverbrauchs und der damit verbundenen Treibhausgasemissionen sind wichtige Elemente, die es bei der Entwicklung effizienter Wohnüberbauungen zu berücksichtigen gilt. Der Verkehr als realisierte Mobilität von Personen birgt dabei ein grosses Optimierungspotenzial, ist er doch gesamtschweizerisch mit rund 35% für den grössten Anteil des Energieverbrauchs verantwortlich.

Der **Nutzen** einer effizienten Mobilitätsgestaltung in einer Siedlung ist vielfältig:

- Einsparung von Kosten bei Erstellung und Betrieb
- Reduktion des Energieverbrauchs
- Beitrag zur Erlangung eines Gebäude-Labels
- Lösungsorientierung als Imagegewinn, Vorteil in der Vermarktung
- Erhöhung der Zufriedenheit der Bewohnerinnen und Bewohner
- Erfüllung von Auflagen der Behörden
- Verringerung des Raumbedarfs
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit
- Verbesserung der Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln
- Zusätzliche Serviceleistungen für die BewohnerInnen
- Beitrag zur Lärmreduktion

Der **Modal Split**¹ (massgebend ist das Hauptverkehrsmittel pro Weg), z.B. in der Stadt Bern bei rund 22 % motorisiertem Individualverkehr (MIV), 28% öffentlichem Verkehr (ÖV) und 11% Velo- und 39% Fussverkehr (BFS, Mikrozensus 2010).

Die Kochermatte strebt den Minergie-P-Standard an und setzt hohe Bedeutung auf die ökologische Nachhaltigkeit.

Die Agerion GmbH setzt sich zum **Ziel**, den MIV-Anteil möglichst tief zu halten und daher nur die Hälfte der an diesem Standort erlaubten Zahl an Parkplätzen anzubieten (0,5 Parkplätze pro Wohnung statt 1 PP/Whg.) Unerlässliche Autofahrten werden über das Angebot an Carsharing-Fahrzeugen abgedeckt. Gleichzeitig bietet ein attraktiver Mix an Veloinfrastruktur, öV-Angeboten und sicheren Fusswegen den künftigen BewohnerInnen die Möglichkeit problemlos ohne eigenes Auto zu leben oder zumindest auf einen Zweitwagen zu verzichten.

¹ Anteil der Verkehrsmittel an zurückgelegten Wegen

3 Überblick: autofreies/autoarmes Wohnen in der Schweiz

Heute existieren in der Schweiz bereits eine Reihe von bewohnte resp. sich in Bau befindliche autofreie oder autoarme Siedlungen. Sie liegen meist im städtischen Kontext oder agglomerationsnah. Ein Vergleich zeigt die Positionierung des Projekts Kochermatte.

Ort / Siedlung	Bern-Bümpliz Burgunder	Ostermundigen, Oberfeld	Biel, Fabrik-gässli 1	Winterthur Giesserei	Zürich, mehr als wohnen	Zürich Kalkbreite	Zürich Sihlbogen	Aegerten Kochermatte
Eigentümer / Bauträger	npg ag Wok Burgunder AG	Wohnbaugenossenschaft Oberfeld	Genossenschaft fab-a	Wohnbaugenossenschaft Gesewo	Baugen. mehr als wohnen (59 Bauträger)	Genossenschaft Kalkbreite	Baugenossenschaft Zurlinden	Agerion GmbH
Datum Erstbezug	August 2011	August 2014	August 2014	Februar 2013	Nov. 2014	Mai 2014	April 2013	Noch offen
BGF – nur Wohnen (m2)	5'124	11'000	2'400	29'400	77'500	22'710	ca. 20'000	Parzelle 1175, Phase 1: 3'446 Parzelle 299 Ost, Phase 2: 766
Arealfläche (ha)	0.78	1.25	0.15	1.1	4	0.635	2.3	6.1 + 1,9 + 1,7
Anzahl BewohnerInnen	135 Erw., 45 K.	200-250	50	350	1'100	230	350	Phase 1: 46 Phase 2: 15
Anzahl Wohneinheiten	80	100	20	151	370	88	220	Phase 1: 32 Phase 2: 10 Phase 3: 10 Zimmer in B&B
Car-Sharing innerhalb Arealgrenzen	1 Auto	1 Auto	0	3 Autos	6-9 Autos	0	2 Autos	1-2 Autos geplant
Car-Sharing im Umkreis von 300 Meter an Grenze der Siedlung	2 Standplätze 3 Autos	1 Standplatz 1 Auto	Keine	Keine	2 Standplätze 2 Autos	2 Standplätze 6 Autos	Keine	1 Standplatz (Bahnhof Brugg, 800 m) 1 Auto
Besucher-Parkplätze (für Wohnen)	13	9	2 (nicht markiert)	18 inkl. Kunden	23	2		Vorgabe ² Phase 1: 3 PP Neu: Phase 1: 2 PP Phase 2: 1 PP

² Gemäss Ausschreibungsunterlagen des Studienauftrags Kochermatte Aegerten, Februar 2014

Bewohner-Parkplätze (inkl. CarSharing)	0		0	31	88	5	64	Vorgabe Phase 1: 32 PP (davon 5 Behinderten-PP) Neu Phase 1: 16 PP Phase 2: 5 PP
Parkplätze pro Wohneinheit (inkl. Bewohner, Besucher, Car-Sharing, exkl. Gewerbe)	0.175	0.09	0	0.32	0.3	0.08	0.29	Vorgabe: 1.0 Neu: 0.55
Veloabstellplätze	200	ca. 500	100	570	1'300	300	400	Vorgabe: 64 VAP Neu 84 VAP für Phase 1, 30 VAP für Phase 2, 5 VAP für Phase 3 (gem. Handbuch)
Weitere Mobilitätsdienstleistungen (Velo- / Anhänger-verleih, Mieterticket etc.)	Nein	Ja, Entwicklung mit künftigen Bewohnern	Nein	Info-Desk Lastenvelo-Verleih	Velo- und – anhängerverleih, E-Bike-Verleih	Besetzte Depot- und Paketannahme	Jährlich CHF 800.- RailChecks für Autofreiheit	Vgl. Kap. 7 Mobilitäts-Set
ÖV-Gütekategorie ARE	A	A	A	B-C	B	A	B	C
Distanz zur nächsten Bus-/Tram-Haltestelle Takt Hauptverkehrszeit (7-8 Uhr, Abfahrt in alle Richtungen)	200 m 4 Verbindungen / Stunde	300 m 20 Verbindungen / Stunde	200 m 4 Verbindungen / Stunde	400 m 4 Verbindungen / Stunde	200 m 8 Verbindungen / Stunde	50 m 8 Verbindungen / Stunde	100 m 6 Verbindungen / Stunde	350 m (in 2-3 J.: 250m) 4 Verbindungen / Stunde In 2-3 J.: zusätzliche Verb.
Distanz zum nächsten Bahnhof Takt Hauptverkehrszeit (7-8 Uhr, Abfahrt in alle Richtungen)	200 m 4 Verbindungen / Stunde (Richtung HB)	1500 m 6 Verbindungen / Stunde (Richtung HB)	800 m = HB Biel Bienne	700 m 2 Verbindungen / Stunde (Richtung HB)	1300 m = Zürich Oerlikon	500 m 6 Verbindungen / Stunde	300 m 6 Verbindungen / Stunde	800 m 5 Verbindungen / Stunde
Versorgung (Distanz in m zu Läden des täglichen Bedarfs)	600 m	300 m	500 m	600 m	600 m Coop, Zentr. Oerlikon 1500 m	400 m	1000 m	150 m
Zertifikate	Minergie-P-ECO	Minergie-P	Minergie-P	Minergie-P-ECO	2000 Watt-G., erfüllt Minergie-P (nicht zertif.)	Minergie-P-Eco, 2000 Watt-G.	2000 Watt-Gesellschaft	Minergie P angestrebt

Quelle der übrigen Beispiele: PAAW -Plattform autofrei/autoarm Wohnen

4 Allgemeine Rahmenbedingungen

Seit dem 01.08.2014 ist ein revidierter Artikel in der **Bauverordnung des Kantons Bern** in Kraft (Artikel 54 a-c). Die Regeln zur Berechnung der minimalen und maximalen Anzahl von Parkplätzen wurden vereinfacht und die Bandbreite der Parkplatzerstellungspflicht nach unten erweitert. Damit können Wohngebiete, die möglichst autofrei ausgestaltet werden sollen, auf die Erstellung von Parkplätzen ganz oder weitgehend verzichten. Eine Ersatzabgabe ist dafür nicht mehr zu zahlen sofern ein überzeugendes Mobilitätskonzept vorgelegt wird (vgl. Verordnung im Anhang).

Wird der **Energieverbrauch bei gebäudebezogenen Nutzungen**, z.B. im Bereich Wohnen betrachtet, so ist die Mobilität heute für rund 20% des Gesamtverbrauchs verantwortlich (Erstellung: 11%, Betrieb 69%)³. Die Überbauung Kochermatte trägt dem sorgfältigen Umgang mit Energie-Ressourcen Rechnung. Ein Mix an nachhaltigen Mobilitätsangeboten soll dazu beitragen der Ressourcenverbrauch möglichst gering zu halten.

Die **Real Estate Asset Management Schweiz der Credit Suisse** hat anlässlich einer Veranstaltung⁴ zum autofreien/autoarmen Wohnen folgendes **Fazit** gezogen:

- Parkplätze haben sich für die Vermarktung von einem must-have zu einem nice-to-have entwickelt.
- Die Anforderungen des Gesetzgebers an Parkplatzanzahlen sind überholt.
- In Wohnliegenschaften werfen Parkplätze eine zu tiefe, oft negative Rendite ab.
- Fehlende oder unattraktive Umnutzungsmöglichkeiten von leerstehenden Parkplätzen.
- Bei den CS-Immobilien stehen in gut erschlossenen Gemeinden in vollvermieteten Gebäuden Ø 29% der Parkstände leer.

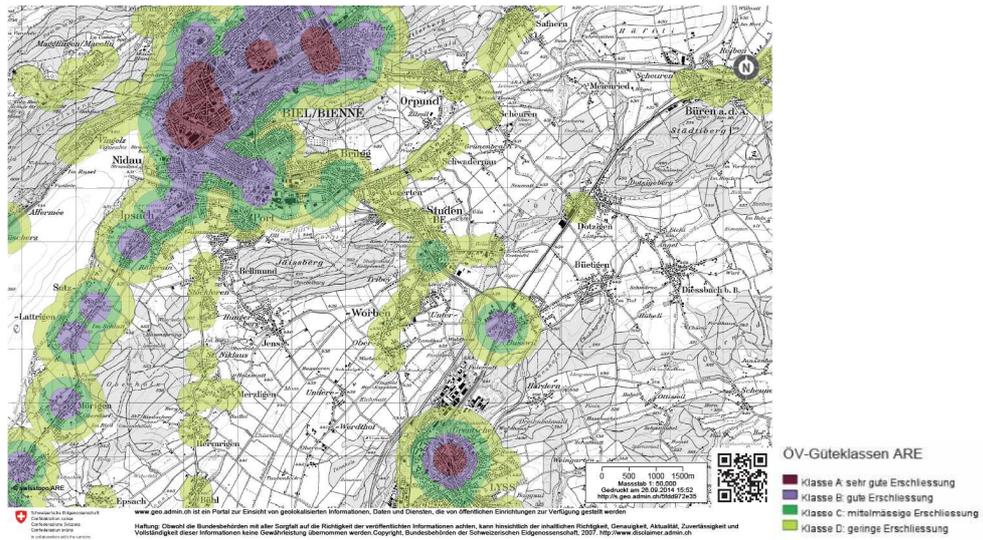
³ MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen, EnergieSchweiz für Gemeinden, Handbuch, 2014.

⁴ Hochschule Rapperswil, Tagung „Wohnen und Mobilität“, Daniel Hediger, Head Property Marketing, Real Estate Asset Management, Credit Suisse AG, 04.10.2012

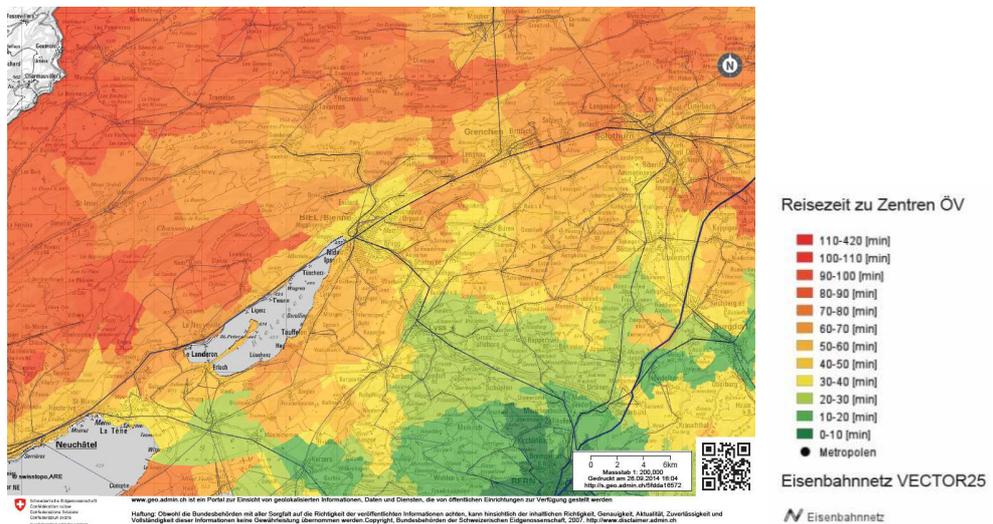
5 Qualität der übergeordneten Verkehrserschliessung

5.1 Anbindung an den öffentlichen Verkehr

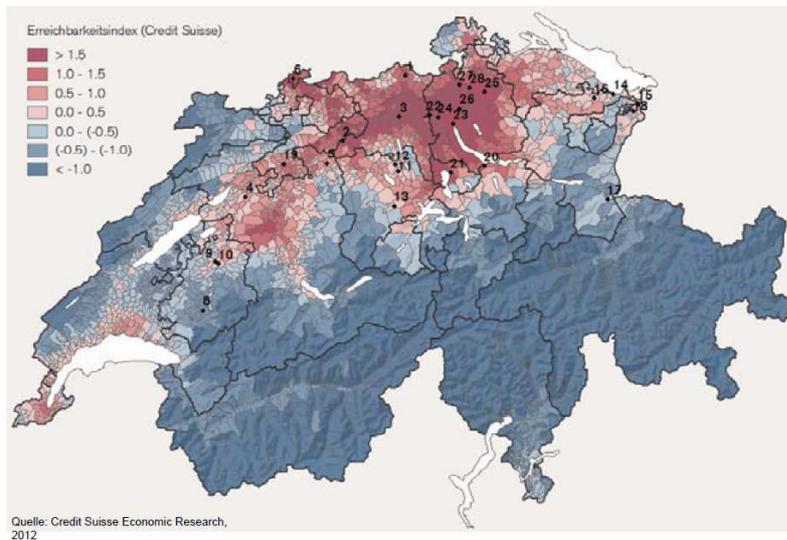
Das Bundesamt für Raumentwicklung klassiert das Grundstück Kochermatte in Aegerten in die öV-Güteklasse C, d.h. geringe Erschliessung.



Bezüglich öV-Reisezeiten zu den Zentren liegt Aegerten in der Kategorie 40-50 Min.



Der Erreichbarkeitsindex der Credit Suisse bewertet Aegerten in der dritthöchsten Kategorie.



5.2 Anbindung an das Langsamverkehrsnetz

Aegerten liegt an zwei nationalen Velorouten: Route 5, „Mittelland-Route“ (Etappe 5, Solothurn-Ins), Route 8 „Aare-Route“ (Etappe 5, Biel (Nidau)-Solothurn) und an der kantonalen Route 64 „Lötschberg-Jura“ (Etappe 2, Thun – Biel/Bienne). Weiter führt die „Storchen-Tour“ als regionale Route von Solothurn nach Biel durch die Gemeinde Aegerten. Als Freizeitroutes sind all diese Veloverbindungen sehr attraktiv.

Die Biel- resp. Hauptstrasse als unmittelbare Verbindungsachse zum Bahnhof Brügg ist sowohl für den Veloverkehr als auch den Fussverkehr insbesondere zu Pendlerzeiten auch von Lastwagen sehr stark befahren und daher relativ gefährlich und unattraktiv. Ein attraktiverer Weg führt ein Stück den Kanal entlang, um die Hauptstrasse zu umgehen.

5.3 Anbindung an das MIV-Netz

Aegerten ist von der nahe gelegenen Autobahnausfahrt Nr. 3 der A6/E27 einfach und rasch erreichbar. Der sich im Bau befindliche Ostast der A5 schafft eine schnelle Verbindung zwischen der A16 (Transjurane) und der A5 Richtung Solothurn einerseits und der T6 Richtung Lyss / Bern andererseits.

6 Geplante Verkehrsinfrastruktur

6.1 Fuss- und Velowege

Für die Projektierung der Fuss- und Velowegnetze auf dem Gelände Kochermatte sind folgende für das Architektenteam **qualitative Vorgaben** relevant und als verbindliche Vorgaben bekannt:

Für die Detailplanung der Zugänge der Fuss- und Velowege, der Wegführung und -ausgestaltung ist eine Arbeitssitzung und das direkte Gespräch mit den ArchitektInnen, PlanerInnen der Kochermatte resp. das Deponieren der Anliegen bei der Bauverwaltung der Gemeinde Aegerten die effizienteste und konstruktivste Vorgehensweise.

Merkmal	Beschrieb
<i>Direktheit</i>	Das Fuss- und Velowegnetz gewährleistet direkte Verbindungen zwischen den wichtigsten Zielorten (Siedlung, ÖV-Haltestellen, Schulen, Läden, Freizeit- und Kulturanlagen, usw.). Umwege und grössere Höhendifferenzen werden insbesondere von den FussgängerInnen schlecht akzeptiert.
<i>Sicherheit</i>	Die Verbindungen bieten objektive und subjektive Sicherheit. Für die objektive Sicherheit sind die Schnittstellen mit dem motorisierten Verkehr zu beachten. Bei der subjektiven Sicherheit spielen zum Beispiel die Übersichtlichkeit und die Beleuchtung eine wichtige Rolle.
<i>Kontinuität</i>	Das Fuss- und Velowegnetz ist durchgehend und weist keine Lücken auf.
<i>Verständlichkeit</i>	Die Orientierung für die FussgängerInnen und VelofahrerInnen und die Hierarchie des Netzes sind klar und einfach verständlich (Wegweisung: Signalisation, Markierung) und gut überblickbar (z.B. keine Büsche auf Kinderkopfhöhe).
<i>Hindernisfreiheit</i>	Die besonderen Bedürfnisse der Menschen mit Behinderungen, ältere Menschen oder auch Eltern mit Kinderwagen sind zu berücksichtigen. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Orientierung (tastbare Randkanten oder Führungslinien), die Hindernisfreiheit im öffentlichen Raum (Trottoirabsenkungen, usw.) als auch die Zugänglichkeit mit Rollator, Kinderwagen, Einkaufswagen, Krücken etc.

6.2 Parkraumbedarf

Das zu erstellende Parkplatzangebot basiert auf der VSS-Norm SN 640 281 „Parkieren: Angebot an Parkfeldern für Personenwagen“ und richtet sich nach der Art der Nutzung, deren Kenngrößen und dem Standort-Typ. Für spezielle Wohnnutzungen ist eine Abweichung von den Richtwerten (1 PP pro Wohnung für Bewohner, dazu 10% mehr für Besucher) möglich. Die Siedlung Kochermatte verfolgt die Vision eines die Ressourcen optimal nutzenden, gemeinschaftlichen und altersgerechten Wohnraums für Menschen in der zweiten Lebenshälfte. In der ökologisch, nachhaltig ausgerichteten Überbauung wird die Sharing-Economy gelebt - auch im Bereich Mobilität. Die Parzellen sind gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen (Bushaltestelle als auch Bahnhof in „Fussdistanz“). Aus diesen Gründen ist eine Abweichung von den Richtwerten für die Anzahl der Parkplätze gut vertretbar.

Der Reduktionsfaktor wurde ähnlich wie für andere Nutzungen aufgrund der VSS-Norm SN 640 281 berechnet (siehe Tabelle unten). Der Standort-Typ ist mit einem C bewertet (25 bis 50% Anteil Langsamverkehr am gesamten erzeugten Personenverkehr, 1-4 Fahrten pro Stunde ab Bushaltestelle Brügg-Jura und Aegerten-Bären sowie fünf Verbindungen pro Stunde ab Bahnhof Brügg). Dies entspricht einem Gabelwert von 50% bis 80% für die Anzahl Parkplätze.

Im Sinne einer zukunftsweisenden Wohnsiedlung für Menschen ab der zweiten Lebenshälfte empfehlen wir einen Reduktionsfaktor von 50%. Die Untergrenze entspricht für 32 Wohnungen (1. Bauphase) einer Ratio von **0.55 PP pro Wohnung**. Die Obergrenze würde bei 0.88 PP pro Wohnung liegen.

Für Behinderte werden gemäss VSS-Norm 640 281 zusätzlich 1 Parkplatz für 50 PP vorgesehen. Auf Grund der spezifischen Nutzung der Kochermatte sind in der 1. Bauphase bereits sechs **Behindertenparkplätze** (davon Besucher-PP).

Erfahrungsgemäss ist im Rahmen von mobility@home ein **CarSharing-Fahrzeug** für 40 Wohnungen vorgesehen. Eine Aufstockung auf zwei Fahrzeuge kann nach einer Testphase mit Mobility CarSharing oder einem anderen CarSharing-Anbieter verhandelt werden.

Zuordnung der Standort-Typen <i>Distinction des types de localisation</i>			
Anteil Langsamverkehr am gesamten erzeugten Personenverkehr <i>Part de la mobilité douce dans l'ensemble de la génération du trafic de personne</i>	Mit erschlossenen Einwohnern gewichtete Bedienungshäufigkeit des öffentlichen Verkehrs während der massgebenden Betriebszeit <i>Fréquence des transports publics pondérée selon la desserte des habitants pendant la période d'exploitation déterminante</i>		
	≥ 4-mal pro Stunde <i>≥ 4 fois par heure</i>	1...4-mal pro Stunde <i>1...4 fois par heure</i>	Nicht mit ÖV erschlossen <i>Pas desservi par les TP</i>
> 50%	A	B	C
25...50%	B	C	D
< 25%	C	D	E

Tab. 2
Zuordnung der Standort-Typen

Tab. 2
Distinction des types de localisation

Parkfelder-Angebot in % der Richtwerte gemäss Tabelle 1 <i>Offre en cases de stationnement en % des valeurs indicatives selon le tableau 1</i>		
Standort-Typ <i>Type de localisation</i>	Minimum	Maximum
A	20%	40%
B	40%	60%
C	50%	80%
D	70%	90%
E	90%	100%

Tab. 3
Parkfelder-Angebot in % der Richtwerte gemäss Tabelle 1

Tab. 3
Offre en cases de stationnement en % des valeurs indicatives selon le tableau 1

Für die **Motorrad-Abstellplätze** (MAP) gibt die VSS-Norm keine Richtwerte. Es wurde einen Anteil von 10% von den berechneten Parkplätzen (PP) angenommen. Dies entspricht den Erfahrungen aus anderen vergleichbaren Wohnprojekten.

Für die **Veloabstellplätze** (VAP) liegen die Richtwerte der VSS-Norm 640 065 sowie des Handbuchs „Veloparkierung“ vom ASTRA (Bundesamt für Strassen) zugrunde. Für das Wohnen gilt 1 VAP pro Zimmer (für BewohnerInnen und BesucherInnen).

Die Berechnungen zur Bedarfsermittlung der PP, MAP und VAP ergeben folgende Zahlen (inkl. CarSharing-Fahrzeuge und Behinderten-PP)
(vgl. Anhang *Bedarfsermittlung Parkierung_Kochermatte.pdf*) 1., 2. und 3. Phase

	Phase 1 (Parzelle 1175) nur Wohnen	Phase 2 (Parzelle 299 Ost) Wohnen, Gewerbe/Dienstleist.	Phase 3 (Parzelle 299 West) Bed & Breakfast	TOTAL
Parkplätze Total (PP)	18	11	1	30
Anzahl Parkplätze für das Wohnen*/** inkl. CarSharing-Fahrzeuge	16+2 (Besucher)	5+1 (Besucher)	0	24
Anzahl Parkplätze für das Gewerbe/ Dienstleistung ***	0	5	1	6
Motorradabstellplätze Total (MAP)	2	1	0	3
Veloabstellplätze Total (VAP)	84	30	5	119
davon für normale Velos	76	27	4	107
- Kurzzeit	23	8	0	31
- Langzeit	53	19	4	76
davon für E-Bikes***	8	3	1	12
- Kurzzeit	2	1	0	3
- Langzeit	6	2	1	9

* 10% der PP für BesucherInnen

** Nach Norm ist für die Phasen 1 und 2 je ein PP für Behinderte vorgesehen. Gemäss :mlzd-Architekten sind heute bereits sechs PP für Behinderte eingeplant.

*** Für das Gewerbe/ Dienstleistung wurde die VSS-Norm 640 281 mit den Reduktionsfaktoren 50% angewendet.

**** Anteil Elektrovelos am Gesamtveloanteil: 10%

Die Anzahl Parkplätze entspricht einer Ratio von 0.55 PP/Whg..

6.3 Verortung der Parkplätze (PP) und Veloparkplätze (VAP)

Die Verortung der Parkplätze innerhalb der Siedlung, v.a. im Vergleich mit den Veloabstellplätzen, spielt eine wichtige Rolle. Im Projektvorschlag der :mlzd Planer GmbH sind die **Parkplätze** in einer zentralen unterirdischen Einstellhalle für alle vier Wohnhäuser (1. Phase) geplant. Die Parkplätze in der Einstellhalle haben einen direkten Zugang zur Wohnerschliessung (per Lift und Treppe). Die Parkierung im Untergeschoss bedeutet mehr Freiraum innerhalb der Siedlung. Ausnahmen bilden:

- 1 CarSharing-Fahrzeug PP,
- 1 Kurzzeit-PP für Ein- und Ausladen von Personen, Gepäck, Einkauf
- 2 Besucher-PP, davon 1 Behinderten PP.

Aufgrund der neuen Vorgabe mit 0.55 PP/Wohnung werden auch die Parkplätze für die Bauphase 2 in derselben Einstellhalle untergebracht.

Die Distanz zwischen Zielort und **Veloparkierung** beeinflusst den Gebrauch von Velos. Grundsätzlich sollten die Veloabstellplätze entsprechend oberirdisch, gedeckt und in unmittelbarer Nähe zu den jeweiligen Hauszugängen zur Verfügung zu stellen. Die Velonutzung ist stark davon abhängig, ob schnell und direkt auf das Velo zugegriffen werden kann oder nicht. Ein Gang in den Keller oder ein umständlicher Transport durch das Treppenhaus, mindert die Attraktivität des Alltagsverkehrsmittels. Wichtig: je kürzer die Aufenthaltszeit am Zielort, desto geringer ist die akzeptierte Entfernung zwischen Ziel und Stellplatz (Lang- und Kurzzeitparkplätze). Die qualitativen Anforderungen für die Veloabstellplätze werden im Handbuch Veloparkierung vom ASTRA definiert. Grundsätzlich weist die Verortung der VAP, die folgenden Qualitäten auf:

Merkmale	Beschrieb
<i>Einsehbarkeit</i>	Die VAP müssen vom Velowegnetz her gut einsehbar sein. Wenn das nicht möglich ist, sind die VAP zu signalisieren.
<i>Sichere Zu- und Wegfahrt</i>	Die Zu- und Wegfahrt von der Strasse zu den VAP soll für Velofahrende sicher sein. Bei stark befahrenen bzw. verkehrsorientierten Strassen sind zum Beispiel Linksabbiegehilfen vorzusehen. Gefährliche Querungen mit dem motorisierten Verkehr müssen sorgfältig geprüft werden.
<i>Keine Fahrunterbrechungen</i>	Bei der Zu- und Wegfahrt sollen Fahrunterbrechungen vermieden werden. Velofahrende sollen bis zu den Abstellplätzen auf dem Velo fahren können. Dabei sind z.B. abgesenkte Trottoirkanten sinnvolle Massnahmen.
<i>Rampen</i>	Das Gefälle für befahrbare Rampen beträgt maximal 6%. In Ausnahmefällen, wenn bauliche und räumliche Rahmenbedingungen keine andere Lösung zulassen, kann die Rampe bis zu 10%, überdacht bis zu 12% steil sein. Vgl. auch VSS-Norm „SN 640 238 Fussgänger- und leichter Zweiradverkehr; Rampen, Treppen und Treppenwege“.

Analog der Detailplanung der Fuss- und Velowege, bedarf auch die genaue Verortung der Parkplätze der 1. Bauphase und der Parkplätze der 2. Bauphase, der Motorradabstellplätze (MAP) und der unter- resp. oberirdischen Velo-, resp. Elektrovloabstellplätzen, deren Zufahrt und des Abschliesssystems einer Arbeitssitzung mit den Projektbeteiligten.

6.4 Verkehrsplanerische und mobilitätsbezogene Anliegen an die Standortgemeinde Aegerten

Die Standort Gemeinde Aegerten finanziert gemeinsam mit den Gemeinden Biel, Nidau, Brügg und Ipsach, das Mobilitätsprogramm „mobiclick“ der Agglomeration Biel. Ziel von mobiclick ist es, den motorisierten Individualverkehr zu stabilisieren sowie eine Umlagerung des Verkehrszuwachses auf öffentliche Verkehrsmittel und auf den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen. Die Sensibilität und das Verständnis für eine nachhaltige Mobilität sind in der Gemeinde Aegerten verankert. Das ist wichtig. Denn, damit im Sinne der Bauherrschaft eines attraktiven Mobilitätsangebots und eines reduzierten Parkierungsangebot für die BewohnerInnen funktioniert, sind auch siedlungsübergreifende Massnahmen, welche in der Kompetenz der Gemeinde liegen oder sinnvollerweise in einer Kooperation entstehen, von entscheidender Bedeutung:

- Tempo 20 oder 30 auf der Kirchstrasse, ev. Einbahnstrasse oder Zufahrt nur für Berechtigte
- Engagement für öV-Verbesserungen vor Ort und in der Region
- Attraktive und sichere Fuss- und Veloverbindungen zum Bahnhof Brügg bzw. Bushaltestelle Brügg, Jura und Aegerten, Bären (vgl. Massnahme B3)
- Mobilitätskurse für SeniorInnen: vgl. www.mobilsein-mobilbleiben.ch (vgl. Massnahme C4)
- E-Bike-Kurse: www.pro-velo-biel.ch, www.region-bbs.ch (vgl. Massnahme C6)
- Mobilitätsset mobikit für NeuzuzügerInnen:
www.mobiclick.ch/de/ueber_mobiclick/mobiclick_projekte/
- Mobilitäts-Ortsplan: www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/liste-aller-beispiele-1.html?&fa_view_practicalfolder_apercu_1022 (vgl. Massnahme D4)

7 Geplantes Massnahmen-Set Mobilität

Die Agerion GmbH plant die iterative Umsetzung der folgenden Mobilitätsmassnahmen, um eine reduzierte Parkplatzzahl zu realisieren. Die Massnahmen sind nachfolgend näher beschrieben.

Nr.	Massnahme	Priorität		Verkehrsmittel		
		wichtig	dringend	öV	LV	MiV
A	Organisation und Ressourcen					
A1	Verankerung und Zielsetzung Mobilität	x	x	x	x	x
A2	MobilitätsmanagerIn	x		x	x	x
A3	Klärung Finanzierung, Mobilitätsfonds	x				
B	Planung und Infrastruktur					
B1	Räumliche, gestalterische Anforderungen an bauplanungsrelevanten Mobilitätsangebote	x	x	x	x	x
B2	Veloabstellplätze (VAP)	x	x		x	
B3	Parkierungskonzept	x				x
B4	Tankstelle für Elektrovelos /-auto	x			x	
B5	Tempo 30 oder Begegnungszone Kirchstrasse	x	x		x	x
C	Mobilitätsdienstleistungen					
C1	Mieterticket (A-Welle, GA, Halbtax, Reka)	x		x		
C2	Carsharing (z.B. mobility@home)	x	x			x
C3	Sharoo.com: eigenes Auto temporär vermieten	x				x
C4	Mobilitätskurse für SeniorInnen			x		
C5	Velowerkstatt, Veloflicktag	x			x	
C6	Velofahr- und e-Bike-Kurse	x			x	
C7	1-2 Domicile: Velohauslieferdienst und/oder Depot für Heimlieferdienst	x			x	
C8	Optional: Entsorgung Recyclingmaterial (Abholdienst)					x
C9	Optional: Gepäcktransport					x

Nr.	Massnahme	Priorität		Verkehrsmittel		
		wichtig	dringend	öV	LV	MiV
D	Organisation und Ressourcen					
D1	Mobilitätsberatung als Teil der MieterInnenakquise	x		x	x	x
D2	Intranet zu Mobilitätsangeboten	x	x	x	x	x
D3	Mobilitätsset mobikit für NeuzuzügerInnen von mobiclick	x		x	x	x
D4	Optional: Mobilitäts-Ortsplan	x		x	x	
D5	InfoPoints Mobilität für BesucherInnen	x		x	x	x

A Organisation und Ressourcen

Vorausschauend sind an der Nahtstelle Mobilitätskonzept – Mobilitätsmanagement Überlegungen zur organisatorischen Verankerung des Themas Mobilität innerhalb der Organisation notwendig. Es braucht dazu Entscheidungen zur Verortung der mobilitätsrelevanten Aufgaben. Wo innerhalb der Organisation wird was implementiert:

- Verantwortungsträger definieren
- Ziele formulieren
- Ressourcen und Qualität für Einführung, Umsetzung und den Betrieb von Mobilitätsmassnahmen sichern

A1 Verankerung und Zielsetzung Mobilität



Um sicherzustellen, dass das Thema Mobilität auch langfristig verfolgt wird, werden die erwünschte Entwicklung und die Zielsetzungen im Bereich Mobilität in den Grundsätzen der künftigen Siedlung verankert: Die übergeordneten Ziele werden mit messbaren Indikatoren konkretisiert (vgl. Kapitel 8).

Zielgruppe

Agerion GmbH, BewohnerInnen der Siedlung,

Option: Auch die Gemeinde Aegerten setzt sich konkrete Ziele für die Stärkung der nachhaltigen Mobilität. Dies betrifft dann die gesamte Bevölkerung und die in Aegerten ansässigen Unternehmen, Mitarbeitenden. Die Agerion GmbH ist gerne bereit in einer entsprechenden Arbeitsgruppe der Gemeinde mitzuarbeiten.

Nutzen

Die Zielsetzungen und Massnahmen für die Mobilität sind in den Grundsätzen der Siedlung klar formuliert und für alle BewohnerInnen transparent.

Wirkungssperimeter

Siedlung Kochermatte, optional: Gemeinde Aegerten.

Priorität

Hoch

Zeithorizont

6 bis 12 Monate

Zuständigkeit

Agerion GmbH

Kostenschätzung

Interne Kosten

Weitere Infos

-

A2 MobilitätsmanagerIn



Die Regelung von klaren Zuständigkeiten und Abläufen innerhalb der Organisation im Aufbau und später im Betrieb fördert Kontinuität, Bewusstsein, Akzeptanz und Erfolg. Nur so können Vorteile des Mobilitätsmanagements wie Kosteneinsparungen, Zufriedenheit der MieterInnen resp. GenossenschaftlerInnen, Imagegewinn, etc. wirkungsvoll zum Tragen kommen. Es folgt eine laufende Anpassung der Massnahmen des Mobilitätsmanagements, plus Monitoring und Evaluation.

Die verschiedenen Aufgaben in Bezug zur Mobilität werden in einem Pflichtenheft für den zuständigen Mobilitätsmanager oder –managerin beschrieben. Diese Person ist auch zuständig für Beratungsgespräche für Interessierte und NeuzuzügerInnen (z.B. Beratung, öV-Abo-Angebot, Betreuung der Website mit Mobilitätsinformationen, www.mobilitaetsdurchblick.ch, CarSharing für BewohnerInnen, ev. Unterhalt der CarSharing-Fahrzeuge, Vermietung von Spezialvelos: etc.).

Zielgruppe

Interessierte zukünftige BewohnerInnen, nach Einzug: alle BewohnerInnen

Nutzen

- Die Verantwortung und die Aufgaben für den Bereich Mobilität ist innerhalb der Organisation geklärt
- Die MieterInnen haben einen klar kommunizierte Ansprechpartner (zB Concierge) innerhalb der Organisation für ihre mobilitätsbezogene Anliegen (Parkplätze, Mobilitätsdienstleistungen, usw.)

Wirkungsbereich

Siedlung Kochermatte

Priorität

Hoch

Zeithorizont

6 bis 12 Monate

Zuständigkeit

Agerion GmbH

Kostenschätzung

Erfolgt später.

Weitere Infos

-

A3 Klärung Finanzierung, Mobilitätsfonds



Für die Einführung, Umsetzung und den Betrieb der verschiedenen Mobilitätsmassnahmen ist eine Definition und Sicherung der Finanzierung nötig, z.B. durch die Schaffung eines Mobilitätsfonds. Die Parkplatzbewirtschaftung bietet dabei eine mögliche Einnahmequelle.

Zielgruppe	BewohnerInnen, Gewerbetreibende (Phase 3)
Nutzen	Die Finanzierung der Mobilitätsmassnahmen ist in der Gesamtbetrachtung des Neubaus definiert und gesichert.
Wirkungsbereich	Siedlung Kochermatte
Priorität	Hoch
Zeithorizont	6 bis 12 Monate
Zuständigkeit	Agerion GmbH
Kostenschätzung	Interne Kosten
Weitere Infos	-

B Planung und Infrastruktur

Es ist sinnvoll, bei der Wahl des Massnahmenmixes, den Betrachtungsperimeter festzulegen. Viele infrastrukturelle Massnahmen greifen natürlich über die neuen BewohnerInnen der Kochermatte hinaus und sprechen auch die gesamte Gemeinde Aegerten an.

B1 Räumliche und gestalterische Anforderungen an bauplanungsrelevante Mobilitätsangebote		
Diese Vorgaben sind den Architektenteams bekannt und werden in die weitere Planung integriert.		
Massnahme	Kurzbeschrieb	Anforderungen an Bauplanung
Optimale Zu- / Wegfahrten	Die Siedlung ist für die Zufussgehenden und Velofahrenden optimal erschlossen. Rettungskräften, Lieferanten, Taxis, etc. ist der Zugang zu den Wohneinheiten ermöglicht.	<ul style="list-style-type: none"> - Zufahrtswege für Velos von allen relevanten Seiten in die Siedlung. - Anbindung ans Velowegnetz Aegerten - hindernisfreie Zufahrt zu Fuss und per Velo zur Haustür - Freihaltung von Rettungswegen für Feuerwehr und Sanitätspolizei - Zufahrtmöglichkeiten für Taxis, Lieferwagen und Möbeltransporter
Dichtes, attraktives Fusswegnetz	Das Fusswegnetz innerhalb der Siedlung ist dicht und ansprechend gestaltet.	<ul style="list-style-type: none"> - Direkte und möglichst kurze Wege zwischen allen wichtigen Bezugspunkten innerhalb der Siedlung - Möglichst direkte Zugänge aus und in die Siedlung - Bildung Wegnetz, keine Sackgassen - viele Wegalternativen - hindernis- und niveaufreie Wege (behindertengerecht, seniorenge-recht) - genügend breit für Rollatoren und Rollstühle und sonstige Gehilfen, keine Engnisse - attraktive und übersichtliche Gestaltung der Wege - abwechslungsreiche Architektur und Gestaltung als Orientierungshilfen - Vermeidung von Angsträumen (verwinkelte Ecken, dunkle Wege, etc.) - kein Gebüsch, das weit in den Gehbereich hinein reicht - rutschfester Belag und gute Wartung bei Schnee, Eis, Laub - wenn Treppen nötig, mit Handläufen und Schiebevorrichtungen/Rampen für Rollatoren, Velos, Einkaufswägel - Sitzgelegenheiten in geringen Abständen, Abfalleimer, Robidog - abgesenkte Trottoirkanten bei den Zugängen in die Siedlung
Beleuchtung	Wege, Plätze und Eingangsbereiche sind ausreichend und angenehm beleuchtet. Es gibt keine Angsträume.	<ul style="list-style-type: none"> - ausreichende Beleuchtung von Strassen, Wegen, Plätzen, Hauseingängen - beachten, dass auch Hausnummern und Klingelschilder/Briefkästen beleuchtet sind - warmes, nicht blendendes Licht - besonders auf gute Beleuchtung möglicher Angsträume und wichtiger Querungsstellen bei Strassen achten

Velo-Hauslieferdienst (HLD)	Der Velo-HLD liefert Einkäufe per Velo und Anhänger direkt vor die Wohnungstüre („Koffer-ramersatz“). Im Idealfall nimmt er zusätzlich Recycling-Material zur Entsorgung entgegen.	<ul style="list-style-type: none"> - optimal angebundene Zufahrtswege für Velos von allen Seiten ins Quartier - hindernisfreie Velo-Zufahrt zu den Haustüren mit Veloanhängern - Wendemöglichkeiten - Klare Strukturierung der Siedlung für leichtes Auffinden der Adressen - deutliche Beschriftung der Hausnummern und Namensschilder, mit Beleuchtung im Winter - Klingeln am Hauseingang sollten die Etage der Bewohner anzeigen - Niedergeschossige Häuser (Treppen steigen) bzw. mit Liften ausstatten - „HLD-Kasten“ (Mass: 2-3 HLD-Taschen) oder offener Einstellraum pro Hauseingang für sicheres Einstellen der gelieferten Ware
Velokurier	Der Velokurier ist Eilbote für dringende Lieferungen von Dokumenten, kleinem Stückgut, Medikamenten, etc. für Betriebe und Haushalte.	<ul style="list-style-type: none"> - optimal angebundene Zufahrtswege für Velos von allen Seiten ins Quartier - hindernisfreie Velo-Zufahrt zu den Haustüren - Klare Strukturierung der Siedlung und evtl. Orientierungshilfen für leichtes Auffinden der Adressen - deutliche Beschriftung der Hausnummern und Namensschilder, mit Beleuchtung für Winterzeit - Klingeln am Hauseingang sollten die Etage der Bewohner anzeigen - Veloabstellmöglichkeit nahe der Haustür
Gepäcktransport	Schwere Gepäckstücke oder Reisegepäck (z.B. Skiausrüstung, Campingausrüstung) werden von einem Gepäckdienst von Tür zu Tür gebracht. Zusätzlich ist auch der Transport von sperrigem Entsorgungsmaterial möglich.	<ul style="list-style-type: none"> - Zufahrtsmöglichkeit nahe jede Haustür mit Wende- oder Abfahrtsmöglichkeit
Werkstatt / Service	Reparatur und Pflege von Velos, E-Bikes, sonstigen Rollgeräten u.ä.	<ul style="list-style-type: none"> - Velo-Zufahrt à niveau - transparent, gut einsehbar
Tankstelle Elektrovelo	Zentrale, solarbetriebene Aufladestelle für Elektrovelos und sonstige Elektrofahrzeuge.	<ul style="list-style-type: none"> - zentral gelegene Tankstation, evtl. mehrere kleinere Stationen - gute Zufahrt, à niveau, überdacht - ausreichend Zapfsäulen und Flächen zum Abstellen der Elektrofahrzeuge - solarbetriebene Stromgewinnung
Dezentrale Veloparkierung	Nahe der Haustür genügend und möglichst gedeckte Abstellflächen für Velos und sonstige Rollgeräte vorhanden.	<ul style="list-style-type: none"> - Genügend Abstellfläche, auch für Rollatoren, Veloanhänger, Zweitvelos, - optimal angebundene Zufahrtswege für Velos - hindernisfreie Zufahrt zu den Haustüren mit Velo - Qualitativ hochwertige, überdachte und sichere Abstellanlagen - Praktische und sichere Anschliessmöglichkeiten
Zentrale Veloparkierung in der Einstellhalle	An einem günstigen Standort ist eine zentrale, abgeschlossene Abstellanlage für saisonal genutzte oder besonders wertvolle Velos und sonstiges Rollgerät vorzusehen.	<ul style="list-style-type: none"> - zentral gelegene, überdachte Parkierstation - gute Zufahrt - ausreichend Kapazität einplanen, Rangierfreiheit gewähren - abgeschlossene Abstellanlagen, evtl. mit separaten Boxen - gut beleuchtet
Car Sharing / Business CarSharing	Für alle BewohnerInnen und Unternehmen zur Verfügung stehen	<ul style="list-style-type: none"> - Car Sharing-Standort(e) am Rande der Siedlung, aber gleichzeitig über kurze Wege angebunden - gut sichtbar und leicht auffindbar - nachts beleuchtet sowie offene, übersichtliche und helle Gestaltung - von überall gut erreichbar und rund um die Uhr frei zugänglich -

		<ul style="list-style-type: none"> - nahe einer öV-Haltestelle - grosszügige Platzverhältnisse von Parkplätzen und Zufahrt - fester Bodenbelag oder Rasengitterstein
Besucher-Parkplätze	Für Besucher, Taxi und sonstige Zwecke stehen beschränkte Parkplatzkapazitäten am Rande der Siedlung zur Verfügung.	<ul style="list-style-type: none"> - am Rand der Siedlung - so gestalten und positionieren, dass nur reserviert für Besucher - evtl. eine Zwischennutzung bei wenigen Besuchern finden (z.B. Spielfläche o.ä.) - nachts beleuchtet sowie offene, übersichtliche und helle Gestaltung
Begegnungsplatz „Piazza“	Multifunktionaler Platz innerhalb der Siedlung mit hoher Aufenthaltsqualität, der von allen BewohnerInnen benutzt werden kann und als zentraler Treffpunkt dient.	<ul style="list-style-type: none"> - Gestaltung eines zentralen Platzes („Piazza“) als Begegnungs- und Aufenthaltsraum, Treffpunkt und Identifikationsfläche - Sitzmöglichkeiten und andere Möblierungen, Boule-Spielfläche, Spielplatz für Kinder, begrünt, evtl. Feuerstelle - Schattenspendende Bäume - warme, angenehme Beleuchtung (evtl. variabel ein-/ausschalten) - gut ins Fusswegnetz eingebunden
Gemeinschaftsraum	Gemeinschaftsraum der Siedlung für Feiern/Feste, Kultur/Kino, Bar/Geselligkeit, Veranstaltungen und als Treffpunkt	<ul style="list-style-type: none"> - ausreichend gross dimensionierter Raum für multifunktionale Nutzung - zentral gelegen, gut ins Fusswegnetz eingebunden - gute Velo-Zufahrt mit Abstellanlage - à niveau -Lärmschutz
Mieträume für diverse Aktivitäten	Kleinerer, multifunktionaler Raum für diverse Aktivitäten wie Büro, Kurse, Sitzungsraum o.ä.	<ul style="list-style-type: none"> - zentral gelegen, gut ins Fusswegnetz eingebunden - gute Velo-Zufahrt mit Abstellanlage - à niveau

B2 Veloabstellplätze (VAP)



Sichere, überdachte und leicht zugängliche Veloparkieranlagen fördern die Benutzung des Velos und verhindern, dass dieses in Hauseingängen oder auf Trottoirs abgestellt wird. Besonders zu berücksichtigen sind beim Wohnen die unterschiedliche Parkierdauer und der Umstand, dass nebst Velos auch E-Bikes parkiert werden.

Qualitätsanforderungen (für neue und bestehende VAP)

Grundsätzlich müssen die Veloabstellplätze möglichst nahe bei den Zielorten (dezentral) angesiedelt sein, da sie sonst nicht, resp. wenig benützt werden.

Die Veloabstellanlagen sollen gut auffindbar, resp. signalisiert, vor Witterung geschützt und beleuchtet werden.

Minimale Anforderungen

- sichere Zufahrt vom Strassennetz
- nahe beim Eingang; auch mehrere dezentrale Anlagen
- überdachte Anlagen für Langzeitparkieren (Wohnen, Mitarbeitende)
- Aussenanlagen müssen fahrend erreicht werden können; Innenanlagen sind ebenerdig oder mit flachen Rampen zu erschliessen
- Velorahmen müssen in offenen Anlagen anschliessbar sein
- Platz für Anhänger und Spezialvelos

Zielgruppe	Einwohnende, BesucherInnen, Mitarbeitende (Gewerbe) in der Phase 2 und 3
Nutzen	- Genügend qualitative Veloabstellplätze für die neue Nutzungen (Wohnen, Gewerbe) anbieten
Wirkungssperimeter	Siedlung Kochermatte
Priorität	Hoch
Zeithorizont	Realisation im Rahmen der Bauausführung
Zuständigkeit	Agerion GmbH
Kostenschätzung	Vgl. Handbuch Veloparkierung, ab Seite 79 (siehe unten für Download)
Weitere Infos	Handbuch Veloparkierung (ASTRA) Download: www.langsamverkehr.ch > Vollzugshilfen

B3 Parkierungskonzept



Ein Parkierungskonzept ermöglicht eine Optimierung der Nutzung des Parkierungsangebots. In diesem Konzept wird definiert, welche Nutzer auf welche Parkplätze für wie viel Zeit und wie viel Parkgebühr parkieren kann. Das Konzept soll also den Mittelweg finden, um die Bedürfnisse der künftigen BewohnerInnen, sowie BesucherInnen und später Mitarbeitenden mit dem Parkierungsangebot zu befriedigen.

Zielgruppe	Einwohnende, BesucherInnen, später Mitarbeitende (Gewerbe)
Nutzen	Optimierung der Nutzung der Parkfelder in der Siedlung
Wirkungssperimeter	Siedlung Kochermatte
Priorität	Hoch
Zeithorizont	6 Monate
Zuständigkeit	Agerion GmbH / Gemeinde Aegerten (Signalisation und Markierung der umliegenden Parkplätze auf öffentlichem Grund)
Kostenschätzung	-
Weitere Infos	-

B4 Tankstelle für Elektrovelos /-auto



Zentrale, wenn möglich solarbetriebene Aufladestelle für Elektrovelos und sonstige Elektrofahrzeuge wie Elektroauto, resp. Stromleiste und/oder Schliessfächer mit Stromanschluss.

Zielgruppe	Einwohnende, BesucherInnen
Nutzen	Förderung des Elektrovelos in der Alltagsmobilität
Wirkungssperimeter	Siedlung Kochermatte
Priorität	hoch
Zeithorizont	6 bis 12 Monate
Zuständigkeit	Agerion GmbH
Kostenschätzung	Je nach Ausgestaltung
Weitere Infos	www.newride.ch

B5 Tempo 30 oder Begegnungszone Kirchstrasse



Die Beruhigung des Verkehrs in Wohnquartieren, Dorf- und Stadtzentren bildet einen zentralen Bestandteil jeder kommunalen Verkehrsplanung. Sicherere Strassen für alle VerkehrsteilnehmerInnen, weniger Lärm, gestalterisch aufgewertete Strassenräume und eine angenehme Atmosphäre sorgen insgesamt für mehr Wohn- und Lebensqualität.

Eine Tempo 30-Zone kann auf Nebenstrassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen realisiert werden. Grundsätzlich gilt das Prinzip des Rechtsvortritts. Zugleich dürfen die Zufussgehenden die Strasse überall queren, da keine Fussgängerstreifen vorgesehen sind. Im Gegensatz zur Begegnungszone (Tempo 20) sind sie dabei aber nicht vortrittsberechtigt. Um bei Stau auf der Kantonsstrasse das Ausweichen auf die Kirchstrasse zu unterbinden, ist die Prüfung der Einführung einer Einbahnstrasse oder einer Zufahrt nur für Berechtigte zu prüfen.

Zielgruppe

BewohnerInnen Kochermatte, Kirchstrasse und Nachbarschaft

Nutzen

Erhöhung der Verkehrssicherheit (Eindämmen von Schleichverkehr) und der Wohnqualität im und um das Quartier

Wirkungsradius

Einzugsgebiet Kochermatte

Priorität

Hoch

Zeithorizont

12-24 Monate

Zuständigkeit

Gemeinde Aegerten

Kostenschätzung

-

Weitere Infos

www.begegnungszonen.ch

www.tempo30.ch

C Mobilitätsdienstleistungen

Um die EinwohnerInnen und BesucherInnen der Siedlung Kochermatte zum Velofahren, Zu-Fuss-Gehen oder zur Benützung des ÖV zu motivieren, bieten sich einige dienstleistungsorientierte Mobilitätsangebote an, welche sich in der Praxis bewährt haben. Sie basieren auf der Idee der kombinierten Mobilität und sind stark nutzerbezogen. Ziel dieser Mobilitätsprodukte ist es, den Zielgruppen eine attraktive Dienstleistung anzubieten und gleichzeitig den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr zu reduzieren. Die hier aufgeführten Beispiele sind nicht abschliessend. Im Rahmen des Mobilitätsmanagements können mit einer internen Projektgruppe die spezifischen Bedürfnisse ausgelotet und geeignete Produkte ausgewählt und umgesetzt werden.

C1 Mieterticket (Libero Tarifverbund, GA, Halbtax, Reka)

	<p>Mit der Beschaffung von Mietertickets bei öV-Anbieter (Libero, SBB) erhalten jene Haushalte der Kochermatte, welche kein eigenes Auto besitzen und daher keinen Parkplatz beanspruchen einen Mobilitätsgutschein, welche sie für den Kauf von ÖV-Abo nutzen können. Der Gutschein wird z.B. in Form von Reka Rail Checks abgegeben: Dieses Produkt ist ein Zahlungsmittel für den Bezug von jeglichen Leistungen des öffentlichen Verkehrs. Es können auch Leistungen von Mobility CarSharing Schweiz bezogen werden. Die Kosten werden durch die Wohnungsmieter über die Miete (Mehrmieter) finanziert oder die Grundeigentümerschaft finanziert sie (z.B. über eingesparte Investitionen bei der Bereitstellung von Parkplätzen)</p>
Zielgruppe	Haushalte Siedlung ohne eigenes Auto
Nutzen	Förderung des öffentlichen Verkehrs. Attraktives Angebot für die MieterInnen. Bereits bei der Vermarktung der Siedlung kommunizieren.
Wirkungssperimeter	Siedlung Kochermatte
Priorität	hoch
Zeithorizont	6 Monate
Zuständigkeit	Agerion GmbH: Abklärung mit Tarifverbund Libero
Kostenschätzung	-
Weitere Infos	Siedlung Sihlbogen, Zürich (Fr. 800.- Reka Rail Check / Jahr / Haushalt)

C2 Carsharing (z.B. mobility@home)



mobility@home

Mit der Einführung eines Carsharing-Angebotes für die künftige Wohnsiedlung Kochermatte kann der Parkplatzbedarf reduziert werden. mobility@home ist beispielsweise ein Angebot für Wohnüberbauungen, das auf folgenden Grundsätzen basiert:

- Der Vertragspartner bezahlt einen Pauschalpreis pro Fahrzeug pro Jahr
- Damit sind alle Bewohner im Besitz eines Mobility-Abonnements (Wert pro Bewohner: 290.- CHF)
- Eine Gutschrift von 75% der Fahrtenumsätze wird an den Investor jährlich zurückbezahlt (Kick-Back)

Für eine Wohnsiedlung in der Grössenordnung der Kochermatte ist von einem Bedarf von einem Fahrzeugen auszugehen (20-30 Personen pro Fahrzeug, z.T. Ersatz Zweitauto). Es sind auch andere CarSharing-Modelle oder Anbieter denkbar.

Zielgruppe

Alle MieterInnen der Siedlung Kochermatte, ev. auch Nachbarschaft

Nutzen

- Reduktion des Parkplatzbedarfs in der Siedlung
- Ergänzung der Mobilitätsangebotspalette für die MieterInnen (Zugriff auf 2'650 weitere Mobility-Fahrzeuge in der Schweiz)
- Kosteneinsparungen für die MieterInnen, in Vergleich mit Autobesitz (bis CHF 4'000.- pro Jahr)

Wirkungssperimeter

Siedlung Kochermatte

Priorität

Hoch

Zeithorizont

Inbetriebnahme: 3 Monate ab Vertragsabschluss

Zuständigkeit

Agerion GmbH

Kostenschätzung

Rechenbeispiel für mobility@home mit 1 Combi-Fahrzeug (Investition: CHF 20'000.- pro Fahrzeug pro Jahr):

Jahr	Investition (nominal pro Jahr)	Fahrtenumsatz (angenommen)	Kick-Back (75% von Fahrtenumsatz)
1	CHF 20'000.-	CHF 12'000.-	CHF 9'000.-
2	CHF 20'000.-	CHF 17'000.-	CHF 12'750.-
3	CHF 20'000.-	CHF 24'000.-	CHF 18'000.-
4	CHF 20'000.-	CHF 26'500.-	CHF 19'080.-
Total	CHF 80'000.-	CHF 79'500.-	58'530.-

CHF 80'000.- minus 58'530.- = Kick-Back geteilt durch 4 Jahre = **CHF 5'367.50.- Netto-**

Betriebskosten pro Jahr

Je höher die Nutzung der Fahrzeuge, desto geringer sind die jährlichen Betriebskosten. Dabei spielt die Kommunikation eine wichtige Rolle, um die Nutzung zu optimieren.

Weitere Infos

mobility@home: www.mobility.ch/de/wohneueberbauungen

C3 Sharoo.com: eigenes Auto temporär vermieten



In Ergänzung oder als Alternative zu mobility@home ist auch das Verleihsystem Sharoo auf dem Markt. Sharoo ist ein Sharing-Angebot für Autobesitzer, die ihr Auto für Dritte gegen Bezahlung für bestimmte Zeitfenster zur Verfügung stellen wollen. Dieses Angebot wird u.a. von Mobility Carsharing Schweiz und der Migros unterstützt, und erlaubt eine Reduktion des Parkplatzbedarfs.

Zielgruppe	EinwohnerInnen der Siedlung
Nutzen	<ul style="list-style-type: none"> - Weniger Autobesitz bei den EinwohnerInnen - Reduktion des Parkplatzbedarfs
Wirkungsbereich	Siedlung Kochermatte, Gemeinde Aegerten
Priorität	mittel
Zeithorizont	Ca. 6 Monate
Zuständigkeit	Agerion GmbH: Kommunikation über sharoo bei den BewohnerInnen und Bewohnern
Kostenschätzung	Interne Kosten
Weitere Infos	www.sharoo.com

C4 Mobilitätskurse für SeniorInnen



Quelle: Stadt Neuenburg

Mobilitätsangebote und dabei eingesetzte Technologien entwickeln sich mit grosser Geschwindigkeit und richten sich oft an den lern- und leistungsfähigsten Altersgruppen der Gesellschaft aus. Ein beträchtlicher Teil der wachsenden Zahl an älteren Menschen wird dabei von der Entwicklung überrollt.

Im Mobilitätskurs für SeniorInnen „mobil sein & bleiben“ werden unter der Anleitung von Fachleuten der ÖV-Anbieter (SBB, VB-Biel, PostAuto, Libero-Tarifverbund) das Lösen eines Billetts und das Abfragen von Informationen über den Billetautomaten geübt. Die Teilnehmenden erhalten Informationen über aktuelle Angebote des öffentlichen Verkehrs und lernen, eine Reise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu planen. Ein Rundgang über den lokalen Bahnhof in Begleitung der Kantonspolizei soll zudem künftig erleichtern, sich zu orientieren und sicher im öffentlichen Raum unterwegs zu sein. www.mobilsein-mobilbleiben.ch

Zielgruppe

EinwohnerInnen der Siedlung (und ältere Menschen in der Gemeinde Aegerten)

Nutzen

- Sicherung einer selbständigen Mobilität für ältere Menschen
- Förderung des öffentlichen Verkehrs
- Abbau von Hemmungen gegenüber der Benutzung des öffentlichen Verkehrs (Tarifsystem, Automaten etc.)

Wirkungssperimeter

Siedlung Kochermatte / Gemeinde (ein Pilotkurs könnte z.B. in der Siedlung organisiert werden, und später zur Gemeinde Aegerten erweitert werden)

Priorität

Mittel

Zeithorizont

Aufbau und Abklärung der Partnerschaften: 3 bis 6 Monate

Um eine langfristige Wirkung zu erreichen sollte das Kursangebot jährlich weitergeführt werden. Synergien mit dem bestehenden Kursangebot in den mobiclick Gemeinden Brugg, Nidau und Biel sind unbedingt zu nutzen.

Zuständigkeit

Gemeinde Aegerten, mobiclick. Information der BewohnerInnen über die Kurse durch Agerion GmbH

Kostenschätzung

Aufbau (einmalig): CHF 3'100.-, Betrieb (pro Kurs): CHF 2'000.-

Die Finanzierung erfolgt über Beiträge der verschiedenen Partner (auch mit Eigenleistungen)

Weitere Infos

www.mobilsein-mobilbleiben.ch

C5 Velowerkstatt, Veloflicktag



Die Einrichtung einer Velowerkstatt ermöglicht es den NutzerInnen, kleine Reparaturen oder Wartungsarbeiten selbständig zu übernehmen. Die angebundene Velowerkzeuge (Schlüssel, Schraubenzieher, etc.), Kompressor-Velopumpe, Kettenöl und ein Reparaturständer, werden von den Velofahrenden geschätzt. Der Platzbedarf für eine minimale Lösung beträgt ca. 3 m². Für grössere Reparaturen wird mit einem lokalen Velogeschäft eine Kooperation eingegangen. z.B. Aktionstag im Herbst, gratis Licht reparieren, Reflektoren verteilen

Zielgruppe

Einwohnerschaft der Siedlung Kochermatte (VelobesitzerInnen)

Nutzen

- Die EinwohnerInnen haben die Möglichkeit, ihr Velo in der Velowerkstatt selber zu reparieren, oder von jemand anderen reparieren zu lassen.
- Ausserdem wird die Velowerkstatt zu einem weiteren Begegnungsort in der Siedlung.

Wirkungssperimeter

Siedlung Kochermatte

Priorität

Mittel

Zeithorizont

6 bis 12 Monate

Zuständigkeit

Agerion GmbH

Kostenschätzung

Materialbeschaffung (Werkzeuge, usw.): ca. CHF 5'000.-
Schulung Personal (z.B. Hauswart) durch Velomechaniker: ca. CHF 2'000.-

Weitere Infos

-

C6 Velofahr- und e-Bike-Kurse



www.bielertagblatt.ch

E-Bike fahren macht Laune. Das E-Bike ermöglicht ein einfaches Vorankommen und die Bewältigung grösserer Distanzen ganz ohne Auto. Gerade ältere Menschen erleben mit Elektrobike einen zweiten Velofrühling. Oft beginnen ältere Leute nach Jahren wieder mit dem Velofahren. Im E-Bike Kurs erhalten die Teilnehmenden eine Auffrischung in Sachen Verkehrsregeln (bspw. Kreisverkehr) und werden über die richtige Ausrüstung informiert. Fahrübungen auf einem Schulhausplatz oder im Verkehrsgarten helfen das E-Bike richtig und sicher zu handhaben. Die Kurse können auch für Velos angeboten werden.

Zielgruppe

Bewohnerinnen und Bewohner der Siedlung Kochermatte, interessierte Bevölkerung der Gemeinde Aegerten

Nutzen

- Sicheres E-Bike-/Velofahren (im Alltag und in der Freizeit)
- Förderung des Velos/E-Bike als Verkehrsmittel und Abbau von Hemmungen gegenüber der Benutzung des Velos

Wirkungssperimeter

Siedlung Kochermatte und Gemeinde Aegerten

Priorität

Mittel

Zeithorizont

Aufbau: 3 Monate

Um eine langfristige Wirkung zu erreichen sollte das Kursangebot regelmässig weitergeführt werden.

Zuständigkeit

Agerion GmbH in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Aegerten und mobiclick: Kontaktaufnahme für den Aufbau und Koordination
Pro Velo, Pro Senctute (Organisation) oder Kantonspolizei (Durchführung)

Kostenschätzung

Teilnahmekosten pro Kurs und Person CHF 30.-.. Gratis für Mitglieder von Pro Velo und Swiss Cycling.

Weitere Infos

Pro Velo Schweiz: www.pro-velo-biel.ch/angebot/velofahrkurse/

Pro Senectute Biel/Bienne-Seeland: www.regio-bbs.ch

C7 1-2 Domicile: Velohauslieferdienst und/oder Depot für Heimlieferservice



www.bielertagblatt.ch

Der Kunde überlässt seine gekaufte Ware dem am Hauslieferdienst teilnehmenden Geschäft, welches die Ware mit einem Lieferschein versieht und den Hauslieferdienst kontaktiert. Innerhalb kurzer Zeit wird die Ware durch den Boten per Elektrovelo und Anhänger an die Haustür geliefert, während der Kunde bequem weitere Einkäufe tätigen, oder nach Hause bzw. zur Arbeit gehen kann. Ergänzendes Angebot: Recyclingtransport (Massnahme C10). Erfolgreich umgesetzt wurde z.B. der Hauslieferdienst in Burgdorf, wo nach 5 Jahren schon über 100'000 Lieferungen geleistet worden sind. Auch die Stadt Biel hat mit 1-2 Domicil einen eigenen Hauslieferdienst. Die Betreiberin ist das Landschaftswerk Biel-Seeland AG. Mit ihr ist zu diskutieren, ob der Hauslieferdienst auch auf weitere mobiclick-Gemeinden (wie Aegerten) erweitert werden kann.

In Ergänzung oder als eigenständige Massnahme: Die Nutzenden der Siedlung Kochermatte haben die Möglichkeit von einem Heimlieferservice gelieferte Waren in einem vor Ort eingerichteten Depot zwischenlagern zu lassen. Damit können bestellte Waren geliefert werden, wenn die Nutzergruppen nicht zu Hause ist. Als Depots kommen verschiedene Systeme in Frage: normale Schliessfächer, Schliessfächer mit Kühlsystemen (für Esswaren), Concierge-System: Die Waren werden an einem bedienten Standort in der Siedlung (z.B. Cafeteria) vom Hauslieferdienst abgegeben, dort zwischengelagert und später von den Bestellern der Waren abgeholt.

Zielgruppe	Bewohnerschaft
Nutzen	Lokal einkaufen und das Gekaufte stressfrei nach Hause liefern lassen.
Wirkungsbereich	Agglomeration Biel
Priorität	mittel
Zeithorizont	12-24 Monate
Zuständigkeit	Agerion GmbH, mobiclick, Landschaftswerk Biel-Seeland AG (Betreiberin), Detailhandel
Kostenschätzung	Ermittlung durch Businessplan. Jahreskarte 1-2 Domicile: CHF 220.-. Einzelne Lieferung: CHF 3.-
Weitere Infos	www.1-2domicile.ch , www.velolieferdienste.ch

C8 Optional: Entsorgung Recyclingmaterial/Leergut (Abholdienst)

	<p>Koordiniert mit dem Velohauslieferdienst wird auf der Rückfahrt das Leergut zur Sammelstelle mitgenommen (Glas/Pet/Blech, ev. auch Karton, Altkleider, rezyklierbare Elektrogeräte).</p> <p>1-2 domicil bietet diese Dienstleistung heute noch nicht an.</p>
Zielgruppe	Bewohnerschaft, Beschäftigte
Nutzen	Vermeidung von Autofahrten. Attraktives Sozialprojekt.
Wirkungssperimeter	Siedlung Kochermatte, Agglomeration Biel
Priorität	mittel
Zeithorizont	12-24 Monate
Zuständigkeit	Agerion GmbH, Gemeinde Aegerten, mobiclick, Landschaftswerk Biel-Seeland AG (als Betreiberin)
Kostenschätzung	Ermittlung durch Businessplan (Koordination mit Massnahme C8)
Weitere Infos	www.1-2domicile.ch , www.velolieferdienste.ch

C9 Optional: Gepäcktransport

	<p>Schwere Gepäckstücke oder Reisegepäck (z.B. Skiausrüstung, Campingausrüstung) werden von einem Gepäckdienst von Tür zu Tür oder zum Bahnhof gebracht.</p>
Zielgruppe	Bewohnerschaft
Nutzen	Service für die Haushalte ohne eigenes Auto.
Wirkungssperimeter	Siedlung Kochermatte
Priorität	Mittel
Zeithorizont	6-12 Monate
Zuständigkeit	Agerion GmbH, Mobilitätsmanager, Concierge
Kostenschätzung	Businessplan erstellen.
Weitere Infos	Kooperation mit www.swisstravelsystem.com/de/unterwegs/gepaeck/innerhalb-der-schweiz-1.html prüfen.

D Information und Kommunikation

Keine Leistung ist komplett, bevor sie nicht auch kommuniziert wurde. Insbesondere der internen Kommunikation muss deshalb grosse Aufmerksamkeit geschenkt werden. Für neue BewohnerInnen bedeutet der Einzug in die Siedlung Kochermatte einen Veränderungsprozess. Innerhalb dessen gilt es, über eine sehr lange Zeit das Wohlwollen der EinwohnerInnen aufrecht zu erhalten („keep the fire burning“). Veränderungen werden am besten akzeptiert und persönlich integriert, wenn das Zielpublikum gut darauf vorbereitet ist. Unsicherheit ist die Grundlage für Ängste, Ärger und Frust. Mit einer gezielten, phasengerechten Kommunikation lässt sich dies vorzeitig auflösen. Das phasenweise Vorgehen ermöglicht die jeweils gesetzten Ziele zu kontrollieren und zu steuern.

D1 Mobilitätsberatung als Teil der MieterInnenakquise

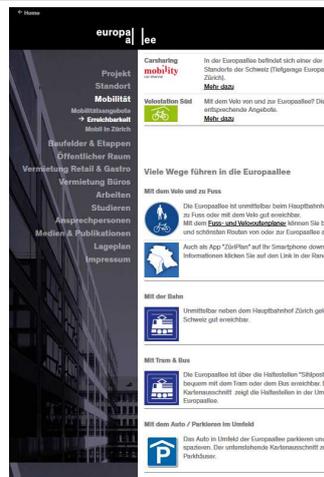


www.mobilitaetsdurchblick.ch

Die Wahl des besten Verkehrsmittels ist oft nicht einfach, denn die Mobilitätsangebote werden immer vielfältiger. Der „Mobilitätsdurchblick Schweiz“, ein Projekt in Zusammenarbeit mit Mobility CarSharing Schweiz, bietet z.B. eine ausgefeilte, individuelle Mobilitätsberatung an. Dazu gehört eine Analyse der Mobilitätsvollkosten eines Haushalts sowie des Zeitaufwandes für die Mobilität, das Aufzeigen der Wirkungen auf die Sicherheit, Gesundheit, Komfort und Umwelt sowie auf die persönliche Situation zugeschnittene Vorschläge für eine Optimierung der Mobilität. Insbesondere beim Wechsel des Wohnortes stellt sich die Frage nach der Neuorganisation

Zielgruppe	Bewohnerschaft, Beschäftigte
Nutzen	Individuelle (online-)Beratung, damit die künftige Bewohnerschaft schnell, günstig, umweltschonend, sicher und gesund unterwegs ist.
Wirkungsbereich	Siedlung Kochermatte
Priorität	hoch
Zeithorizont	
Zuständigkeit	Mobilitätsmanager
Kostenschätzung	Vgl. Massnahme A2
Weitere Infos	www.mobilitaetsdurchblick.ch , www.routerank.com

D2 Intranet zu Mobilitätsangeboten



Die Website «Mobilität» beinhaltet bestehende Informationen zu den Mobilitätsangeboten in der Region und in der Siedlung. Sie ist als Plattform konzipiert und in die offizielle Website www.kochermatte.ch integriert. Durch eine geschickte Verlinkung zu den einzelnen Websites verschiedener Mobilitätsanbieter (z.B. ÖV-Unternehmen, CarSharing, Taxiunternehmen, etc.) wird der Aufwand für die Bewirtschaftung der Plattform reduziert. Die Zusammenstellung von nützlichen Mobilitätsapps ergänzt das Angebot.

Zielgruppe	Bewohnerschaft, Beschäftigte, BesucherInnen
Nutzen	Das Internet spielt als Kommunikationsmittel für die Suche nach Informationen zur Mobilität eine wichtige Rolle, auch bei der Mehrheit von zukünftigen Nutzergruppen in der Siedlung.
Wirkungssperimeter	Alle mobilitätsinteressierte, die einen Bezug zur Siedlung haben
Priorität	hoch
Zeithorizont	3 Monate
Zuständigkeit	Mobilitätsmanager
Kostenschätzung	Ca. CHF 5'000.- (Investition), CHF 1'000.- Betrieb
Weitere Infos	Beispiel: www.europaallee.ch

D3 Mobilitätsset mobikit für NeuzuzügerInnen von mobiclick



www.mobiclick.ch

Der Wechsel von Wohnort bedeutet häufig, dass zahlreiche Gewohnheiten in Frage gestellt werden. Die Betroffenen müssen in dieser Situation umfassend informiert und motiviert werden, um auch bisher ungewohnte Möglichkeiten ins Auge fassen zu können. Das Mobilitätsset mobikit von mobiclick, beinhaltet Gutscheine zum Ausprobieren alternativer Verkehrsmittel und Mobilitätsangeboten in der Region Biel (bspw. Hauslieferdienst, Gutschein Gemeindetageskarte SBB, Gutschein für Velostation Biel etc.) und unterstützt diesen Prozess in sinnvoller Weise. Die Gutscheine werden von den Anbietern kostenlos zur Verfügung gestellt. Das Mobilitätsset wird an an NeuzuzügerInnen abgegeben.

Die mobikit Gutscheine/Informationen können beliebig ausgetauscht werden. Das macht eine Spezifizierung für die Siedlung Kochermatte möglich. Das Mobilitätsset kann bspw. um Informationen und Anleitungen zum öffentlichen Verkehr (Online Fahrpläne abfragen, aktuelle Verkehrsinformationen abrufen, etc.) und Tipps für hilfreiche Mobilitäts-Apps erweitert werden.

Zielgruppe

Alle Haushalte und NeuzuzügerInnen der Siedlung

Nutzen

- Verbesserung der Kenntnisse der EinwohnerInnen und MitarbeiterInnen über aktuelle Mobilitätsangebote.
-

Wirkungssperimeter

Siedlung Kochermatte, Gemeinde Aegerten

Priorität

Hoch

Zeithorizont

Ca. 3 Monate

Zuständigkeit

Abklärung. Z.B. Gemeinde Aegerten, mobiclick, Agerion GmbH.

Definition des Inhalts (ev. Anpassungen für Siedlung Kochermatte) Mobilitätssets und der Gutscheine mit den Mobilitätsanbieter, Verteilung der Mobilitätsset und weiterer öV-Informationen an die Zielgruppe

Kostenschätzung

-

Weitere Infos

Beispiel mobiclick: http://www.mobiclick.ch/de/ueber_mobiclick/mobiclick_projekte/

D4 Optionale: Mobilitäts-Ortsplan



Während sich der motorisierte Verkehr über Strassensignalisationen und Navigationssysteme immer besser zurechtfindet, sind Gäste, die mit dem öffentlichen Verkehr anreisen oder zu Fuss unterwegs sind, auf eine gute Dokumentation ihrer Möglichkeiten angewiesen. Ortspläne werden durch die Aufnahme von Mobilitäts-Infos zum hilfreichen Dokument für Bewohner, Gäste, Touristen oder Neuzuzüger. Sie lassen die Attraktivität des Ortes und seine Erreichbarkeit besser erkennen. Der Ortsplan mit Mobilitäts-Infos orientiert über die Möglichkeiten der kombinierten Mobilität: Wo ist mein CarSharing-Auto? Wo kann ich ein Velo ausleihen? Wie komme ich mit dem Bus zum Spital? Mit Hilfe des Ortsplanes können unterschiedliche Verkehrsmittel je nach Eignung kombiniert werden.

Zielgruppe

Bewohnerschaft, BesucherInnen, Mitarbeitende (Gewerbe), Bevölkerung Aegerter/Agglomeration Biel

Nutzen

Verbesserte Orientierung, insbesondere für die neuen BewohnerInnen, die sich am neuen Wohnort zu Recht finden müssen.

Wirkungsradius

Gemeinde Aegerter / Agglomeration Biel

Priorität

mittel

Zeithorizont

6-12 Monate

Zuständigkeit

Abklären. Z.B. Agerion GmbH in Zusammenarbeit mit Gemeinde Aegerter/mobiclick, Kooperation mit z.B. Miplan (Kartenhersteller)

Kostenschätzung

Zertifizierung CHF 1'400.- (für Gemeinde mit 1000 bis 5000 Einwohner), der Ortsplan ist in der Regel inseratefinanziert

Weitere Infos

http://www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/liste-aller-beispiele-1.html?&fa_view_practicalfolder_apercu_1022

D5 InfoPoints Mobilität für BesucherInnen



Ein Infopoint in der Cafeteria/Bibliothek u stellt Informationen zu Mobilitätsdienstleistungen, Fahrplänen, ÖV-Haltestellen, CarSharing-Auto, etc. bereit. Auf einer Tafel werden aktuelle Mobilitätshinweise und Tipps präsentiert.

Zielgruppe	Bewohnerschaft, BesucherInnen,
Nutzen	Verbesserung der Kenntnisse der EinwohnerInnen über Mobilitätsangebote und aktuelle Mobilitätshinweise.
Wirkungsradius	Siedlung Kochermatte
Priorität	Mittel
Zeithorizont	6 bis 12 Monate
Zuständigkeit	Concierge/Mobilitätsverantwortlicher
Kostenschätzung	
Weitere Infos	-

8 Monitoring und Wirkungskontrolle

Mit dem Monitoring werden Daten erfasst, die eine Wirkungskontrolle der Zielvorgaben garantieren. Das Monitoring setzt sich aus einer Reihe von Indikatoren zusammen. Die Indikatoren sind so gestaltet, dass messbare Daten für die Wirkungskontrolle erhoben werden können.

Verkehrsaufkommen, Modal-Split

Thema / Indikator	Messgrösse	Bemerkungen
Personenaufkommen	Anzahl Personen im Areal pro Zeiteinheit	<p>Stichproben-Zählung an definierten Orten in der Siedlung (z.B. Eingangsbereiche bei den Gebäuden), über Angaben der Mietenden von Nutzflächen</p> <ul style="list-style-type: none"> Gibt erste Anhaltspunkte zum Verkehrsaufkommen und Modal-Split
Fahrtenaufkommen (MIV)	Anzahl Fahrten pro Zeiteinheit (Ein- und Ausfahrten aus dem Quartierparkhaus)	<ul style="list-style-type: none"> Stichproben-Zählung an definiertem Ort Lässt direkt einen Vergleich zu in den Zielvorgaben definierten Fahrten zu Lässt zusammen mit dem Personenaufkommen eine Ableitung zum Modal-Split zu
Parkplatznachfrage	Anzahl pro Zeiteinheit vermietete Auto-Parkplätze	<ul style="list-style-type: none"> Erfassung direkt via Liegenschaftsverwaltung Gibt Anhaltspunkte über Modal-Split bei festen Nutzergruppen (Wohnende, Arbeitende)
Velo-Nutzung	Nutzung der Veloabstellplätze pro Zeiteinheit	<ul style="list-style-type: none"> Erfassung direkt via Zählung Gibt Anhaltspunkte zur Velo-Nutzung
Nachfrage nach Massnahmen des Mobilitätsmanagements	Anzahl Nutzungen pro Zeiteinheit	<ul style="list-style-type: none"> Erfassung je nach Massnahme zentral oder über Mietende von Nutzflächen Gibt Anhaltspunkte zum Bedarf der jeweiligen Massnahme und bei ausgewählten Massnahmen über den Modal-Split (z.B. Nachfrage nach finanziellen Zuschüssen zur ÖV-Nutzung)
Verkehrsmittelwahl	Nutzung der Verkehrsmittel nach Nutzergruppen (Bewohnerschaft, Beschäftigte, Kundschaft, Besuchende)	<ul style="list-style-type: none"> Erfassung via (Online-) Befragung bei geschlossenen Nutzergruppen Gibt direkte Angaben zum Modal-Split und zum Verkehrsaufkommen (Fz.km bzw. Pkm)

Wirtschaftlichkeit

Thema / Indikator	Messgrösse	Bemerkungen
Einnahmen über Parkplatzvermietung	Summe der Einnahmen pro Zeiteinheit	Erfassung zentral und für geschlossene Nutzergruppen Gibt zudem Anhaltspunkte über die Veränderung der Parkplatznachfrage
Einnahmen über Parkplatzgebührenerhebung	Summe der Einnahmen pro Zeiteinheit)	<ul style="list-style-type: none"> • Erfassung zentral • Gibt zudem Anhaltspunkte über die Veränderung der Parkplatznachfrage
Ausgaben für den Betrieb von Massnahmen des Mobilitätsmanagements	Summe der Ausgaben pro Zeiteinheit und Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Erfassung je nach Massnahme zentral oder über Mieter von Nutzflächen

Sozialverträglichkeit

Thema / Indikator	Messgrösse	Bemerkungen
Zufriedenheit mit den angebotenen Massnahmen des Mobilitätsmanagements und mit der Verkehrssituation im Areal	Anteil Nennungen zur Verkehrssituation und zum Mobilitätsmanagement generell und zu einzelnen Massnahmen mit Rating „zufrieden“ oder „sehr zufrieden“	<ul style="list-style-type: none"> • Erfassung via (Online-) Befragung bei geschlossenen Nutzergruppen • Gibt Anhaltspunkte zur allfälligen Anpassungen von Massnahmen

Die mit dem Monitoring erhobenen Daten bilden den Input zur Wirkungskontrolle. Die Wirkungskontrolle ermöglicht direkte Ableitungen zu den Zielvorgaben.

9 Quellen

- Projektplan Kochermatte, September 2014
- Wettbewerbsausschreibung „Kochermatte“ für Architekten
- VSS-Norm SN 640 281 „Parkieren: Angebot an Parkfeldern für Personenwagen“
- Marktstudie für Nachhaltiges Wohnen im Raum Bern - energiesparend, ökologisch, autofrei – das neue Wohnerlebnis in der Schweiz, Stadt Bern, 2007
- Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, Bundesamt für Strassen, Velokonferenz Schweiz, 2008
- sia Merkblatt 2039 – Mobilität – Energiebedarf in Abhängigkeit vom Gebäudestandort, 2011
- www.mobilitaetsmanagement.ch
- www.mobilservice.ch

10 Anhang

Regelung über autoarmes / autofreies Wohnen im Kanton Bern⁵

Immer mehr Haushalte verzichten darauf ein eigenes Motorfahrzeug zu besitzen – auch im Kanton Bern (vgl. Kapitel 4). Die im Mai 2014, durch den Regierungsrat des Kantons Bern, beschlossene Revision der Bauverordnung trägt diesem Trend Rechnung. Die Regeln zur Berechnung der minimalen und maximalen Anzahl von Parkplätzen wurden vereinfacht und die Bandbreite der Parkplatzstellungspflicht nach unten erweitert. Zusätzlich soll die Erstellung von motorfahrzeugarmen und motorfahrzeugfreien Wohnüberbauungen in Gebieten mit gut ausgebautem öffentlichem Verkehr erleichtert und indirekt auch vergünstigt werden. Bauherren, die in Gebieten, die mit öffentlichem Verkehr gut erschlossen sind, solche Wohnüberbauungen realisieren wollen und dafür ein überzeugendes Mobilitätskonzept vorlegen, sind nicht mehr gezwungen, Landreserven für eine allfällige spätere Realisierung der Parkplätze bereit zu stellen. Auch Ersatzabgabe müssen keine mehr bezahlt werden. Dies solange, die Wohnüberbauung tatsächlich von Personen bewohnt wird, die keine Motorfahrzeuge besitzen, die sie in der Überbauung, „wild“ oder auf öffentlichen Parkplätzen abstellen, solange also, als sich die Bewohnerinnen und Bewohner an das Mobilitätskonzept halten.

Bauverordnung (BauV)

Art. 54a

2.6 Motorfahrzeugarme und motorfahrzeugfreie Wohnüberbauungen

2.6.1 Mobilitätskonzept

1 Von der unteren Grenze der Bandbreite nach Artikel 51 kann abgewichen werden bei Wohnüberbauungen mit mindestens zehn Wohnungen, die auf Bewohnerinnen und Bewohner ausgerichtet sind, die sehr wenige oder keine Motorfahrzeuge besitzen.

2 Der reduzierte Bedarf an Abstellplätzen ist von der Bauherrschaft durch ein Konzept nachzuweisen, das die bestehenden und geplanten Mobilitätsangebote sowie die dauerhafte Sicherung und die Kontrolle der reduzierten Parkplatzbenutzung aufzeigt (Mobilitätskonzept).

3 Die Mindestzahl der Abstellplätze bestimmt sich nach dem Mobilitätskonzept und der Qualität der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Auf jeden Fall ist für Besucherinnen und Besucher, Menschen mit Behinderung, Notfalldienste, Güterumschlag und dergleichen eine angemessene Zahl von Parkplätzen bereitzustellen.

Art. 54b

2.6.2 Durchsetzung des Mobilitätskonzepts

1 Weichen Grundeigentümerinnen, Grundeigentümer bzw. deren Mieterinnen oder Mieter länger als drei Monate von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts ab, setzt die Gemeindebaupolizeibehörde den verantwortlichen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern eine angemessene Frist zur Wiederherstellung des rechtmässigen Zustands.

2 Wird der rechtmässige Zustand nicht innert der gesetzten Frist wiederhergestellt, kann die Gemeinde bei den verantwortlichen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern pro beanspruchten Parkplatz eine Ersatzabgabe nach Artikel 18 Buchstabe c BauG erheben.

3 Wird nach Leistung der Ersatzabgabe durch Verzicht auf das Motorfahrzeug oder durch Mieter- oder Eigentümerwechsel das Mobilitätskonzept wieder eingehalten, besteht kein Anspruch auf Rückerstattung der Abgabe.

Bauverordnung (BauV) des Kantons Bern vom 6. März 1986, BSG 721.1; Link: https://www.sta.be.ch/belex/d/77721_1.html

⁵ Vortrag der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion an den Regierungsrat zur Änderung der Bauverordnung (BauV), 2014.

Kochermatte, Aegerten

Bedarfsermittlung für die Autoparkierung

Parameter	
Reduktionsfaktor (in %)	50%
Raumbedarf (Parkier- und Manöverfläche)	25 m2 pro PP

Nutzung	Nutzergruppe	Realisierungsphase 1 (Parzelle 1175)	Realisierungsphase 2 (Parzelle 299 Ost) Annahmen	Realisierungsphase 3 (Parzelle 299 West) Annahmen	TOTAL
Wohnen	Bewohner	16	5	-	21
	Besucher	2	1	-	3
Übrige Dienstleistungsbetriebe	Personal	-	4	-	4
	Besucher / Kunden	-	1	-	1
Jugendherbergen		-	-	1	1
Total		18	11	1	30
Raumbedarf		450 m2	275 m2	25 m2	750 m2

Kochermatte, Aegerten
Bedarfsermittlung für die Veloparkierung

Parameter	
Raumbedarf (Parkier- und Manöverfläche)	3 m2 pro VAP

Nutzung	Nutzergruppe	Realisierungsphase 1 (Parzelle 1175)	Realisierungsphase 2 (Parzelle 299 Ost) Annahmen	Realisierungsphase 3 (Parzelle 299 West) Annahmen	TOTAL
Wohnen		84	30	-	114
Übrige Dienstleistungsbetriebe	Personal	-	2	-	2
	Besucher / Kunden	-	1	-	1
Jugendherbergen	Personal	-	-	1	1
	Besucher / Kunden	-	-	4	4
Total		84	33	5	122

Raumbedarf	252 m2	99 m2	15 m2	366 m2
-------------------	---------------	--------------	--------------	---------------

**Kochermatte, Aegerten
Projektangaben**

Nutzungsart	Bezugseinheit	Auto	Velo	Realisierungsphase 1 (Parzelle 1175)	Realisierungsphase 2 (Parzelle 299 Ost) Annahmen	Realisierungsphase 3 (Parzelle 299 West) Annahmen	Total
Wohnen	BGF [m2]	x		3'100			3'100 m2
	Wohnungen	x		32	10		42
	Zimmer		x	84	30		114
Übrige Dienstleistungsbetriebe	BGF [m2]	x			400		400 m2
	Arbeitsplätze		x		12		12
Jugendherbergen	Betten	x	x			20	20
	Arbeitsplätze		x			4	4

Zwei 4-Zimmer-
Wohnungen sind für
hilfsbedürftige
BewohnerInnen
reserviert. Diese 8
Zimmer sind deshalb
von den total 92
Zimmer subtrahiert

Geschätzte BGF bei
Dienstleistungsbetrieb