

Sportamt der Stadt Bern

Bern, Länggasse: 50 Meter Schwimmhalle Argumentationskatalog zu Mobilitätsfragen



Bern, 20. Juni 2016



Bern, Länggasse: 50 Meter Schwimmhalle – Argumentationskatalog zu Mobilitätsfragen verkehrsteiner AG
Bern, 20.06.2016

Bearbeitende:
Samuel Gerber
Philippe Rickli

Freigabe:
Rolf Steiner

Kontaktadresse:
verkehrsteiner AG
Kasernenstrasse 27
CH-3013 Bern

© verkehrsteiner AG 2016

Inhalt

1	Ein	leitungleitung	4
	1.1	Ausgangslage	4
	1.2	Grundlagen	4
	1.3	Allgemeine Bemerkungen	4
	1.4	Eine 50m-Schwimmhalle im Quartier Länggasse	5
2	Ang	gebot & Nutzung der Schwimmhalle	6
	2.1	Bestehendes Angebot von Schwimmhallen in der Stadt Bern und deren Nutzung	6
	2.2	Voraussichtliches Angebot der Schwimmhalle Länggasse	8
	2.3	Nutzung	8
3	Fra	gen und Argumentationskatalog	10
	3.1	Wie soll die neue 50 Meter Schwimmhalle für alle Nutzergruppen und	
		Mobilitätsformen optimal erschlossen werden?	. 10
	3.2	Wie ist die Erreichbarkeit der Schwimmhalle zu Fuss?	. 10
	3.3	Wie ist die Erreichbarkeit der Schwimmhalle mit dem Velo?	. 11
	3.4	Wie ist die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr?	. 12
	3.5	Wie ist die Erschliessung der Schwimmhalle mit dem motorisierten	
		Individualverkehr?	. 14
	3.6	Wie viel Verkehr mit welchen Verkehrsmitteln wird durch die Schwimmhalle	
		generiert?	. 16
	3.7	Welche Auswirkungen hat dieser Verkehr?	. 19
	3.8	Wie können die negativen Auswirkungen, wie das Parkieren im angrenzenden	
		Quartier, verhindert werden?	. 20
	3.9	Welche Anzahl Parkplätze sind für die neue Schwimmhalle nötig und	
		wo sind diese anzuordnen?	. 21
	3.10	Wie viele Veloabstellplätze sind zu erstellen und wo werden diese angeordnet?	. 24
	3.11	Wie soll die Anlieferung für die Schwimmhalle erfolgen?	. 25
4	Faz	it & Weiteres Vorgehen	26

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Planung für eine neue 50m-Schwimmhalle in Bern ist seit längerem im Gange. Dabei wurden in der Vergangenheit bereits etliche mögliche Standorte evaluiert. Aktuell werden noch zwei Standorte, auf dem Mittelfeld und dem Neufeld im Berner Länggassquartier, in Betracht gezogen. Der Standortentscheid soll nächstens gefällt werden. Hierfür sollen erste Fragen von Politik und Öffentlichkeit zur Erschliessung und Mobilität beantwortet werden können und eine Grundlage in Form eines Argumentationskatalogs erstellt werden. In einem weiteren Schritt kann diese Grundlage zu einem Mobilitätskonzept ausgebaut werden.

1.2 Grundlagen

Bei der Erarbeitung des Argumentationskatalogs wurden folgende Grundlagen verwendet:

- Aktuelle Fachliteratur zum Thema Mobilitätsmanagement
- Baureglement und Bauverordnung
- Schweizerisches, kantonales und städtisches Geoinformationsportal
- Neues Hallenbad Stadt Bern, Machbarkeitsstudie, Betriebsprognosen
- Aktuelle Eintrittszahlen der bestehenden Hallenbäder
- Standort-Studie für ein Hallenbad im Areal Mittelfeld
- Standort-Studie für ein Hallenbad im Areal Neufeld
- Viererfeld/Mittelfeld Mobilitätskonzept

1.3 Allgemeine Bemerkungen

Die beiden möglichen Standorte liegen örtlich sehr nahe beieinander. Dadurch gelten während dieser Planungsphase für beide Standorte nahezu die gleichen Überlegungen bezüglich Erschliessung. Zum jetzigen Zeitpunkt werden deshalb im Normallfall die beiden Standorte nicht unterschieden. Wo nicht anders angemerkt, gelten die Aussagen folglich für beide Varianten. Wo nötig wird ein Hinweis bezüglich Unterschiede der Standorte gemacht. Entscheidend für die Abschätzung des Verkehrsaufkommens ist das Angebot und die Art der Nutzung der Anlage. Aus diesem Grund und zur Abbildung einer möglichen Bandbreite wird bei der Nutzung von verschiedenen Szenarien ausgegangen. Weiter wird auch der Entscheid zur weiteren Entwicklung der Areale Mittelfeld und Viererfeld einen Einfluss auf das Angebot, respektive auf die Art der Nutzung der zukünftigen Schwimmhalle haben.

Zum aktuellen Zeitpunkt ist deshalb von Annahmen auszugehen, welche eine sinnvolle Bandbreite abbilden. Mit Fortschreiten der Planung können die Annahmen präzisiert und damit die Abschätzungen konkretisiert werden.

1.4 Eine 50m-Schwimmhalle im Quartier Länggasse

Die beiden untersuchten Standorte befinden sich im nordöstlichen Teil des Quartiers Länggasse und damit am nördlichen Stadtrand von Bern. Die beiden möglichen Standorte Neufeld und Mittelfeld liegen östlich und westlich der Neubrückstrasse. Nördlich der beiden Standorte liegt das Park+Ride Neufeld, welches Parkplätze bietet und wo auch die Haltestellen der Postautolinien und der Bernmobillinie 11 angeordnet sind. Ebenfalls befindet sich hier der Autobahnanschluss Neufeld. In Richtung Süden gelangt man über die Neubrückstrasse in Richtung Stadtzentrum und dem Bahnhof Bern.

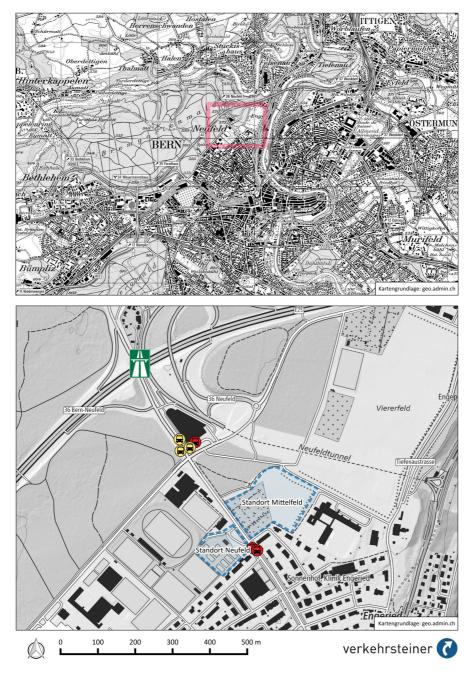


Abb. 1: 50m-Schwimmhalle Länggasse: Standorte Neufeld und Mittelfeld

2 Angebot & Nutzung der Schwimmhalle

2.1 Bestehendes Angebot von Schwimmhallen in der Stadt Bern und deren Nutzung

In der Stadt Bern gibt es momentan drei Hallenbäder. Die beiden Bäder Wyler und Weyermannshaus sind von Angebot und Lage her vergleichbar. Beide verfügen über je fünf Bahnen à 25m und zusätzlich noch je ein Lernschwimmbecken. Beide verfügen zudem über ein Freibad in unmittelbarer Nähe. Beide Standorte haben in etwa die gleiche Distanz zum Stadtzentrum und sprechen somit eher die Quartier-/Stadtteilbevölkerung an.

Das Hallenbad Hirschengraben liegt mitten im Stadtzentrum in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof. Es verfügt über vier Bahnen à 25m und besitzt ebenfalls ein Lernschwimmbecken. Nebst der lokalen Bevölkerung spricht dieses Bad sehr viele Personen an, welche in der Stadt Bern ihren Arbeitsplatz haben. Die Mehrheit der Abobesitzer und Abobesitzerinnen des Hallenbades Hirschengraben ist laut Aussagen des Sportamtes Bern nicht in der Stadt Bern wohnhaft. Dies zeigt sich auch in der zeitlichen Verteilung der Besuchenden über den ganzen Tag. Diese ist im Hirschengraben im Vergleich zu Wyler/Weyermannshaus leicht abweichend und weist andere Spitzenzeiten auf:

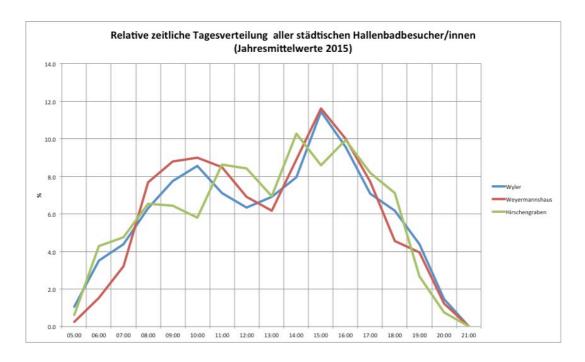


Abb. 2 zeitliche Tagesverteilung der Hallenbadbesucher/innen

Beim Hallenbad Hirschengraben zeigen sich im Vergleich zu Wyler/Weyermannshaus früh morgens und um die Mittagszeit Spitzen, wohingegen bei den beiden anderen Bädern eher der Vormittag zwischen 8.00 und 11.00 Uhr höher ausgelastet ist. Die absoluten Spitzenzeiten liegen relativ nahe beieinander. Beim Hirschengraben ist dies um 14.00 Uhr, beim Wylerbad und Weyermannshaus um 15.00 Uhr.

Nach 15.00 Uhr nehmen die Besucherzahlen an allen drei Standorten etwa gleichmässig ab. Einzig zwischen 17.00 und 18.00 Uhr, bei Feierabend, verzeichnet der Hirschengraben im Vergleich zu den anderen Bädern nochmals einen grösseren Zustrom an Besuchenden.

Grundsätzlich werden ein Grossteil der Bahnen spätestens nach dem Mittag von Vereinen, Schulen und Schwimmschulen in Beschlag genommen. Dies führt dazu, dass v.a. im Weyermannshaus und im Hirschengraben spätestens ab 18.00 Uhr keine freien Bahnen mehr für die öffentliche Nutzung zu Verfügung stehen. Einzig im Wylerbad stehen nach Belegungsplan des Sportamtes Bern bis zu Hallenschliessung noch zwei Bahnen für die öffentliche Nutzung zur Verfügung.

Nachfolgend sind die vom Sportamt Bern erhobenen Belegungszahlen vom Jahr 2015 zusammengefasst. Basierend darauf werden in der Folge Szenarien für eine mögliche Nutzung der geplanten Schwimmhalle in der Länggasse gebildet.

Besucher/innen 2015	Wyler*	Weyermannshaus*	Hirschengraben**	Ø
Maximalwert/Tag	978	878	764	-
Minimalwert/Tag	69	84	89	-
Gesamt/Jahr	158097	152013	86942	132351
Durchschn./Tag	465	447	348	420
Pro Bahn/Tag	66	64	58	63

^{*} ca. 340 Tage geöffnet

Abb. 3 Besucher/innen 2015, bestehende Hallenbäder Stadt Bern

Die Zahlen zeigen, dass die minimale und maximale Auslastung sehr stark variieren kann. Dies ist jedoch primär Jahreszeiten- und Witterungsbedingt. Die Beiden Hallenbäder Wyler und Weyermannshaus zeigen in etwa die gleiche durchschnittliche Auslastung bei analogem Angebot. Die Zahlen für das Hallenbad Hirschengraben bilden mehrheitlich die Wintermonate ab, da zwischen April und August 2015 Bauarbeiten stattgefunden haben. Für die weitere Berechnung von Szenarien wurde die durchschnittliche Belegung pro Bahn und Tag herangezogen.

^{**} Aufgrund Bauarbeiten ca. 250 Tage geöffnet

2.2 Voraussichtliches Angebot der Schwimmhalle Länggasse

Das Leistungsangebot der geplanten Schwimmhalle ist noch nicht abschliessend definiert. Geplant ist ein Schwimmangebot mit einem 50m x 25m Schwimmbecken und einem Multifunktionsbecken 13.5m x 25m. Das 50m-Becken kann Platz für 10 Bahnen à 50m oder 20 Bahnen à 25m bieten. Optional ist eine von den Platzverhältnissen abhängige Mantelnutzung mit z.B. Restaurationsbetrieb oder Wellness-/Fitnessbereich.

2.3 Nutzung

Anhand der Erkenntnisse, welche durch die Analyse der Nutzung der bestehenden Hallen gewonnen wurden, wurden vier Belegungsszenarien gebildet. Auf Basis dieser Zahlen werden dann alle weiteren Mobilitätsrelevanten Zahlen berechnet.

Aktuell rechnet das Sportamt Bern mit rund 300'000 bis 350'000 Eintritten pro Jahr. Die Auslastung über den Tag gesehen wird einer Schnittmenge von den Bädern Wyler/Weyermannshaus und Hirschengraben entsprechen. Von der geographischen Lage und Typologie des Angebotes ist ein Tagesverlauf analog zu Wyler/Weyermannshaus zu erwarten. Aufgrund der nahe gelegenen Universität und sonstigen Arbeitsplätze in der Länggasse ist es denkbar, dass analog zum Standort Hirschengraben auch die Zeiten vor und nach Feierabend sowie über den Mittag besonders gut besucht sein werden.

Tagsüber werden vereinzelte Bahnen durch Schulen und die Universität besetzt sein. Gegen Abend wird die Schwimmhalle mehrheitlich von Vereinen für Trainings und Kurse genutzt werden. Aufgrund der Grösse des Schwimmbeckens ist aber davon auszugehen, dass für die Öffentlichkeit jeweils freie Bahnen zur Verfügung stehen und somit auch in den Abend hinein mit einer grösseren Anzahl an Besucher und Besucherinnen zu rechnen ist, als dies in den bestehenden Bädern heute der Fall ist.

Weiter ist in den Wintermonaten mit einer intensiveren Nutzung zu rechnen, als dies im Sommer der Fall ist.

Wettkämpfe, vor allem regionale, sollen möglich sein. Diese werden die Schwelle von 500 Zuschauerinnen und Zuschauern jedoch höchst selten überschreiten. Wird die Infrastruktur entsprechend darauf ausgerichtet (Tribüne), könnten auch nationale Wettkämpfe stattfinden. Sollte dies der Fall sein, ist mit maximal 1'000 bis 2'000 Zuschauern zu rechnen. Für Mobilitätsüberlegungen unterscheiden sich grössere Veranstaltungen/Wettkämpfe insofern von der normalen Nutzung, als dass in diesem Fall eine grosse Anzahl an Besuchenden in sehr kurzer Zeit bewältigt werden muss. Hierfür wird ein gesondertes Konzept zu erarbeiten sein.

Wie in Abb. 3 dargestellt, variieren Minimal-, Durchschnitts- und Maximalwerte der Besucher und Besucherinnen der bestehenden Schwimmhallen sehr stark. Zudem sind für die neue Halle noch nicht alle Details betreffend Angebot geklärt. Aus diesen Überlegungen wird von vier verschiedenen Szenarien ausgegangen, welche in Abhängigkeit von Angebot und Auslastung stehen:

Szenario a - 800 Besuchende

Annahme eines Tageswertes mit unterdurchschnittlichen Besucherzahlen.

Szenario b - 1'000 Besuchende

Tagesdurchschnitt auf Basis der zu erwarteten 350'000 Besucher und Besucherinnen pro Jahr bei 340 geöffneten Tagen: $350'000/340 = 1'029 \approx 1'000$

Szenario c - 1'250 Besuchende

Die durchschnittliche Tagesbelegung der bestehenden Hallen pro Bahn und Tag liegt bei 63. Rechnet man diesen Wert auf die 20 Bahnen hoch, welche in der neuen Schwimmhalle erstellt werden, ergibt sich folgender Wert: 63 Besuchende/Tag und Bahn x 20 Bahnen = 1'260 Besucher und Besucherinnen $\approx 1'250$

Szenario d - 2'000 Besuchende

Bei den bestehenden Hallen hat sich gezeigt, dass der maximale Besucherwert im Jahr jeweils annähernd doppelt so hoch wie der Jahresdurchschnitt ist: 2 x 1'000 = 2'000 Besucher und Besucherinnen.

Dieser Wert entspricht ebenfalls dem maximal zu erwartenden Aufkommen an Zuschauenden bei Wettkämpfen oder grösseren Veranstaltungen. Im Unterschied zu herkömmlichen Besuchenden sind diese jedoch nicht auf den ganzen Tag verteilt, sondern kommen innerhalb kurzer Zeit zur Schwimmhalle.

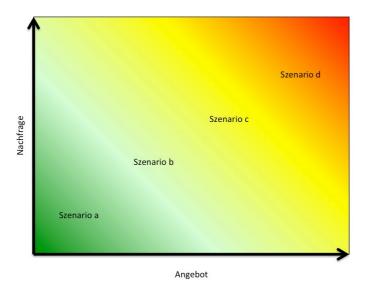


Abb. 4 Szenarien in Abhängigkeit von Angebot und Nachfrage

3 Fragen und Argumentationskatalog

3.1 Wie soll die neue 50 Meter Schwimmhalle für alle Nutzergruppen und Mobilitätsformen optimal erschlossen werden?

Ziel ist ein benutzerorientiertes Angebot, welches alle Mobilitätsformen berücksichtigt und dabei die verkehrlichen Wirkungen minimiert.

Die Schwimmhalle orientiert sich an einem benutzerorientierten Angebot für alle Nutzende und allen Mobilitätsformen. Bei allen Überlegungen bezüglich Mobilität sollen die Planungen das Ziel haben, die negativen Auswirkungen für das Umfeld zu minimieren. Dazu wird ein hoher Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes angestrebt. Die Infrastruktur wird so geplant, dass die Erreichbarkeit zu Fuss und mit dem Velo einfach und komfortabel ist. Parkplätze für den motorisierten Verkehr werden so wenige als möglich, aber so viele als nötig erstellt.

Um die Detailfragen zu klären und eine optimale Planung garantieren zu können, soll ein Mobilitätskonzept erstellt werden.

3.2 Wie ist die Erreichbarkeit der Schwimmhalle zu Fuss?

Die Erreichbarkeit zu Fuss ist aus den umliegenden Wohnquartieren sehr gut.

Besucher und Besucherinnen, welche die Schwimmhalle zu Fuss erreichen, dürften primär aus dem Quartier (Länggasse, Engeried und ev. Felsenau) kommen. Ein längerer Fussweg als 15min wird erfahrungsgemäss eher selten in Kauf genommen werden. Aus diesem Grund ist der Betrachtungsperimeter des Fussverkehrs primär auf die umliegenden Wohnquartiere gelegt.

Die umliegende Infrastruktur ist barrierefrei und bisweilen sehr attraktiv gestaltet. Insbesondere im Zuge der Realisierung der Tempo-30-Zone wurde den Zufussgehenden mehr Raum zur Verfügung gestellt. Die Maschenweite des Fusswegnetzes ist sehr klein und es sind kaum trennende Elemente vorhanden. Fussgängerstreifen sind meist den Wunschlinien entsprechend angebracht oder es besteht die Möglichkeit, die Strasse frei zu queren.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist die Durchlässigkeit zwischen dem Vierer- und Mittelfeld und dem nördlichen Länggassquartier (Neufeld) nicht ausreichend gegeben. Im Moment wird die Nachfrage aber auch gering sein. Im Rahmen der möglichen Überbauung Vierer- und Mittelfeld würde sich die Situation grundlegend ändern. Die Nachfrage würde deutlich steigen und gleichzeitig würde ein attraktives Angebot geschaffen.

Nachfolgend aufgelistet sind die Unterwegszeiten zu Fuss von ausgewählten Standorten zur Schwimmhalle:

Park + Ride Neufeld	3 min
Länggass-/Mittelstrasse	15 min
Unitobler	12 min
Bierhübeli	8 min
(Knoten Neubrück- Mittel- und Engestrasse)	
Innere Enge	10 min
Äussere Enge	15 min
Bahnhofplatz	20 – 25 min

3.3 Wie ist die Erreichbarkeit der Schwimmhalle mit dem Velo?

Die Erreichbarkeit mit dem Velo ist sehr gut. Die Fahrzeit von den umliegenden Quartierzentren beziehungsweise dem Bahnhof beträgt 4 – 10 Minuten.

Bremgarten-, Neubrück- und Mittelstrasse sind gemäss Velorichtplan als Hauptrouten für den Veloverkehr ausgewiesen. Parallel dazu gelten Neufeld- und Zähringerstrasse als Nebenrouten. Für die Standorte Mittelfeld/Neufeld ist insbesondere die Neubrückstrasse von übergeordneter Bedeutung, da sie sowohl zu den beiden nahe gelegenen Neben- und Quartierzentren (Mittelstrasse, Bierhübeli) als auch zum Stadtzentrum bzw. Bahnhof die direkteste Verbindung darstellt. Zwischen dem P+R Neufeld und der 2010 neu eingerichteten Tempo 30-Zone sind an der Neubrückstrasse in beide Richtungen Radstreifen markiert. Innerhalb der Tempo-30-Zone wird der Veloverkehr im Mischverkehr geführt.

Die benötigte Fahrzeit von den umliegenden Quartierzentren, dem Inselspital bzw. dem Bahnhof Bern beträgt zwischen 4 und 10 Minuten. Der Zeitbedarf ist damit vergleichbar, respektive zum Teil kürzer als die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr.

In Planung ist der Bau einer Fuss- und Veloverkehrsbrücke zwischen der Lorraine und Länggasse. Anschlusspunkt auf Seite Länggasse wird der Bereich Innere Enge sein. Ein Planungskredit wurde bereits gesprochen. Durch die Umsetzung dieser Brücke würde sich das Einzugsgebiet der Schwimmhalle bezüglich Veloverkehr allenfalls vergrössern und mindestens noch Teile des Nordquartiers (Lorraine) ansprechen. Bei einem deutlich attraktiveren Angebot der geplanten Schwimmhalle, als es momentan im Wylerbad vorzufinden ist, wäre es denkbar, dass sich das Einzugsgebiet zusätzlich erweitert.

Nebst der Erschliessungsachse analog zum MIV via Neubrückstrasse, ist beim Veloverkehr auch eine rückwärtige Erschliessung der jeweiligen Gebäude denkbar. In der weiteren Planung ist bezüglich Veloverkehr darauf zu achten, dass die Zufahrten zur Schwimmhalle für die Velofahrenden attraktiv sind und keine Flächen mit Konfliktpotential bezüglich den anderen Verkehrsteilnehmenden geschaffen wird. Eine gute Veloerschliessung bedingt auch genügend und qualitativ gute Abstellplätze.

3.4 Wie ist die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr?

Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist sehr gut. Beide möglichen Standorte liegen in der ÖV-Güteklasse A (gemäss ARE) respektive in der ÖV-Güteklasse B (gemäss AÖV des Kantons Bern).

Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist, wie der Abb. 5 zu entnehmen, sehr gut. Die Haltestelle Brückfeld der Buslinie 11 (Bernmobil) liegt nur wenige Meter südlich der Schwimmhalle. Die Haltestelle Brückfeld wird vom Bahnhof Bern innert 6 Minuten Fahrtzeit erreicht. Während den Spitzenstunden verkehren je Fahrtrichtung 12 Busse pro Stunde. Von 9:00 Uhr bis 14:00 sowie am Samstag sind es 8 Busse pro Stunde. Am Sonntag im Normallfall 6 Busse pro Stunde. Das Intervall zwischen 6:00 – 20:00 Uhr liegt durchschnittlich bei 6,4 Minuten. Mit dem bestehenden Angebot der Buslinie 11 wird pro Richtung zu den Spitzenstunden eine Kapazität von rund 1'000 Personen erreicht. Die Auslastung der Linie 11 ist im Abschnitt Bern Bahnhof – Neufeld P+R mässig. Einzig einzelne Busse zu den Anfangs und Endzeiten der Schule Gymnasium Neufeld sind sehr stark ausgelastet.

Das Angebot der Linie 11 wird durch die Postautolinien 102, 103, 104, 105, 106 ergänzt. Diese Linien verkehren via Schanzenbrücke – Mittelstrasse und stellen daher eine gute Anbindung an die westlichen Stadteile, dem Ausgang Bern Bahnhof Schanzenstrasse sowie der westlichen Länggasse. Mit den Postautolinien ist zudem auch von etlichen Agglomerationsgemeinden eine direkte Anbindung an die Schwimmhalle garantiert. An der Haltestelle Neufeld wird zusammen mit den Postautolinien ein Intervall von unter 5 Minuten erreicht. Die Haltestelle Neufeld befindet sich dabei mit rund 250 – 300 Metern Entfernung in Fussdistanz zu der Schwimmhalle.

Gemäss dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE befinden sich die möglichen Standorte der Schwimmhalle in der ÖV-Güteklasse A (Sehr gute Erschliessung), respektive an der Grenze zur Güteklasse B (Gute Erschliessung). Das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (AÖV) weist dem ganzen Gebiet die ÖV-Güteklasse B zu (vgl. Geoportal des Kantons Bern).

Je nach Szenario werden täglich zwischen 280 und 800 Personen mit dem ÖV zur Schwimmhalle gelangen. In der Spitzenstunde ist somit maximal mit 80 Personen zusätzlich zu rechnen.

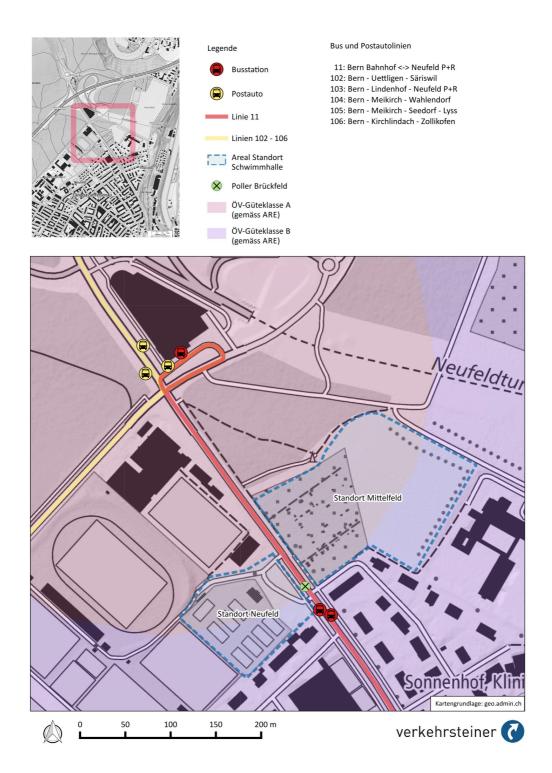


Abb. 5: 50m-Schwimmhalle Länggasse: Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr

Das heutige ÖV-Angebot kann die zu erwartenden zusätzlichen Personen, welche mit dem ÖV zu Schwimmhalle fahren, problemlos aufnehmen. Eine Überprüfung des Angebotes ist erst im Zusammenhang mit der allfälligen Überbauung Mittel- und Viererfeld erforderlich.

3.5 Wie ist die Erschliessung der Schwimmhalle mit dem motorisierten Individualverkehr?

Die Erschliessung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist durch die Lage direkt am Autobahnanschluss A1 Neufeld sehr gut. Von der Neubrückstrasse her ist die Erschliessung bisweilen erschwert, was aber im Sinne der dort wohnhaften Bevölkerung ist.

Das Neufeld, wie auch das Mittelfeld weisen insgesamt, wie der Abb. 6 zu entnehmen, eine sehr gute Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf. Im Nordwesten befinden sich in unmittelbarer Nähe der Autobahnanschluss A1 Neufeld sowie die regionalen Zufahrtsachsen Bremgartenstrasse und Brüggboden-Neubrückstrasse. In südöstlicher Richtung verläuft die verkehrsberuhigte Neubrückstrasse zur Innenstadt und dient den angrenzenden Quartieren Länggasse und Engeried als Sammelstrasse. In dieser Richtung ist die Strasse zwischen 17.00 und 9.00 Uhr durch eine Poller-Anlage für den MIV gesperrt.

2009 wurde der Neufeldtunnel zwischen dem Autobahnanschluss A1 Neufeld sowie der Tiefenaustrasse eröffnet. Er leitet den Verkehr um das östliche Länggassquartier herum und trägt zu einer deutlichen Entlastung des Quartiers bei. Auf der Neubrückstrasse beträgt die Verkehrsbelastung heute nur noch rund 2'500-3'000 Fahrzeuge pro Tag.

Die Erschliessung erfolgt in beiden Varianten (Neufeld/Mittelfeld) via Neubrückstrasse, wobei sich die Zufahrten jeweils nordöstlich der Polleranlage befinden, d.h. nach 17.00 Uhr nur noch aus dieser Richtung unmittelbar zu erreichen sind. Die Poller-Anlage bewirkt, dass der MIV aus der Innenstadt das Quartier Länggasse nach 17.00 Uhr grossräumig umfährt (via Tiefenaustrasse & Neufeldtunnel oder via Länggass- und Bremgartenstrasse). Es wird vereinzelt auch Fahrzeuglenkende geben, die nach 17.00 Uhr versuchen, die Schwimmhalle via Neubrückstrasse zu erreichen. Insofern wird die Bekanntmachung des Poller-Regimes und der möglichen Anfahrtswege auf der Website (o.ä.) der Schwimmhalle sehr wichtig sein.

Fahrzeuge aus nördlicher Richtung können jederzeit ungehindert zur Schwimmhalle oder in deren Nähe gelangen.

Die Schwimmhalle wird auf der Neubrückstrasse einen leichten Anstieg des DTV bewirken. Dieser fällt jedoch kaum ins Gewicht und ist hinsichtlich der Kapazität der Strasse unproblematisch.

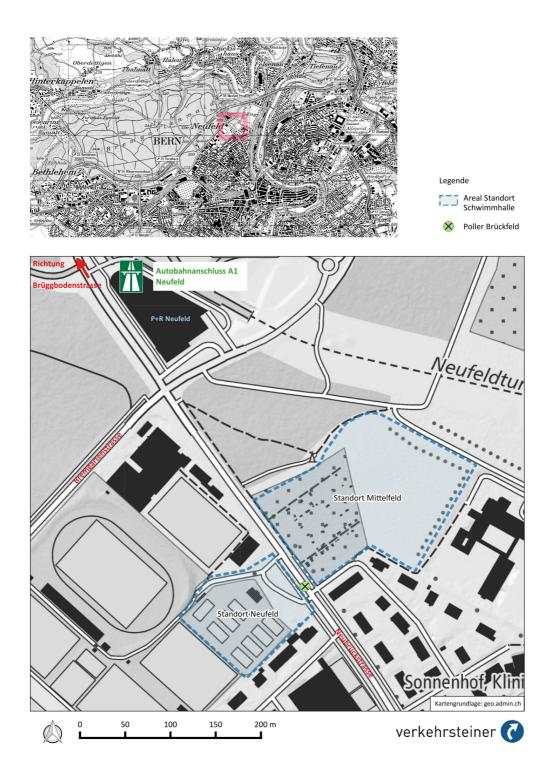


Abb. 6: 50m-Schwimmhalle Länggasse: Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr

3.6 Wie viel Verkehr mit welchen Verkehrsmitteln wird durch die Schwimmhalle generiert?

Je nach Szenario werden im Normalbetrieb ca. 400 bis 600, ausnahmsweise 1000 Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr pro Tag generiert. Im Normalbetrieb reisen 320 bis 500 Personen mit dem öffentlichen Verkehr an, 240 bis 375 mit dem Velo und 40 bis 63 Personen zu Fuss.

Modal Split

"Modal Split" wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi) genannt. Eine andere Bezeichnung im Personenverkehr ist Verkehrsmittelwahl. Der durch Sporthallen und Veranstaltungen verursachte Verkehr zählt im Allgemeinen zum Freizeitverkehr.

Die Abschätzung des zukünftigen Modal Splits ist sehr schwierig und mit vielen Unsicherheiten behaftet. Man kann hierbei einzig statistische Erhebungen zu Rate ziehen und diese allenfalls noch den örtlichen Gegebenheiten angleichen. Die nachfolgenden Annahmen orientieren sich an Untersuchungen des ARE (Bundesamt für Raumentwicklung) bezüglich Freizeitverkehr. Als weitere Grundlage dienen die Zahlen des Mobilitätskonzeptes Viererfeld und der Mikrozensus der Stadt Bern aus dem Jahre 2010.

Wenn optional zur Schwimm- und Badnutzung noch zusätzlich Angebote wie Wellness- und Restaurationsbereiche geschaffen werden, ändert sich auch die Nachfrage. Grundsätzlich könnte dieses zusätzliche Angebot, je nach Ausgestaltung, das Mobilitätsverhalten relativ stark in Richtung des MIV beeinflussen. In Anbetracht des bestehenden (grossräumigen) Wellness-Angebotes im nördlichen Raum Bern (Westside, Schönbühl) ist davon auszugehen, dass das Angebot primär die Quartierbevölkerung Länggasse-Felsenau, sowie die dortigen Arbeitnehmer (v.a. Universität) ansprechen soll. Dabei würde sich der Modal Split nicht ändern.

Modal Split (Annahme verkehrsteiner AG 2016)

Durch die Umsetzung der Velo-Offensive (und ev. den Bau einer Velobrücke) wird sich der Modal Split in Zukunft leicht zum Velo hin verschieben. Eine ÖV-Nutzung von 50%, wie es das Mobilitätskonzept Viererfeld anstrebt, erscheint sehr ambitioniert. In der Folge wird von einem Anteil von 40% ausgegangen, was immer noch einem sehr hohen Anteil entspricht. Aufgrund der peripheren Lage und der Nähe zum Autobahnanschluss wird ein MIV-Anteil von 40% angenommen.

Modal Split (Wege) in %	LV		ÖV	MIV
	Fuss	Velo		
Stadt Bern (Mikrozensus 2010)	39	11	28	22
"Medizin/Wellness/Fitness" innerhalb Agglomerationen (ARE/HSLU 2008)	20		15	65
"Aktiver Sport" innerhalb Agglomerationen (ARE/HSLU 2008)	40		15	45
Mobilitätskonzept Viererfeld (Metron 2013)	5	10	50	35
Annahme verkehrsteiner 2016	5	15	40	40

Abb. 7: Modal Split für die 50m-Schwimmhalle

Durch eine dereinst mögliche Überbauung des Mittel- wie auch des Viererfeldes würde sich das lokale Einzugsgebiet der Schwimmhalle bevölkerungsmässig stark vergrössern. Man geht hier von Wohnraum für 3'000 Menschen aus (Viererfeld 2'400; Mittelfeld 600). Ende 2015 lebten laut Statistik Stadt Bern rund 19'000 Menschen im Stadtteil II (Länggasse – Felsenau). Somit entspräche die Bevölkerungszunahme im Quartier ca. 15%.

Aufgrund der räumlichen Nähe zur Schwimmhalle dieser neuen Bewohner, dürfte sich die Nachfrage, respektive die Besucherzahl erhöhen. Es ist zu erwarten, dass der grösste Teil dieser Besucher mit dem Velo oder zu Fuss anreisen würden. Der gesamte Modal Split würde sich daher durch die gleich bleibenden Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr prozentual in Richtung Fuss- und Veloverkehr verschieben.

Abschätzung des generierten motorisierten Individualverkehrs

Je nach Besucherzahl, Besetzungsgrad und Modal Split der Fahrzeuge ergeben sich verschiedene Szenarien. Diese Szenarien bilden die Bandbreite der generierten Fahrten ab.

Folgende Annahmen dienen als Grundlage zur Berechnung:

- Das Kapitel 2 bildet die Grundlage zur Abschätzung der Besucherzahlen.
- Der Besetzungsgrad der Fahrzeuge orientiert sich am Durchschnitt der Stadt Bern.
- Die Herleitung des Modal-Splits ist zu Beginn des Kapitels beschrieben.

Zusätzlich zu den Schwimmbecken sind wie in Kapitel 2 beschrieben noch weitere Nutzungen möglich. Neben dem Multifunktionsbecken sind ein Wellness- und Fitnessbereich sowie ein Restaurant denkbar. Wobei am Standort Neufeld die Möglichkeiten für Mantelnutzungen aufgrund der engen Verhältnisse sehr begrenzt sind.

Bei den zusätzlichen Angeboten wird keine Verschiebung des Modalsplits hin zum MIV angenommen. Für allen Szenarien gilt somit die gleiche Annahme bezüglich Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsmittel. Weiter gilt die Annahme, dass die Mehrheit der Nutzer des Wellness- und Fitnessangebotes dieses zusätzlich zum Schwimmangebot nutzen; entsprechende Fahrten also schon bei der Schwimmhalle mit eingerechnet sind.

Für den Restaurationsbetrieb wird ebenfalls angenommen, dass das Angebot primär Besuchende der Schwimmhalle anspricht und somit keine zusätzlichen Fahrten generiert werden. Wenn überhaupt, dann werden Personen aus dem Umfeld der Schule/Universität oder aus dem Quartier angesprochen, welche zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind.

Aufgrund der vier vorgängig beschrieben Szenarien und den erläuterten Annahmen werden durch die Schwimmhalle, wie Abb. 8 zu entnehmen, 400 bis gut 600, in Ausnahmefällen bis zu 1000 Fahrten pro Tag generiert.

			Anz. Wege		MIV		Fahrten/d
Szenario	Arbeitspl.*	Besuchende/d*	Besuchende	Arbeitspl.	Besetzungsgrad**	Modal Split	TOTAL
a	10	800	2	3	1.63	0.4	400
b	10	1000	2	3	1.63	0.4	498
С	10	1250	2	3	1.63	0.4	621
d	10	2000	2	3	1.63	0.4	989

^{*} Schätzungen verkehrsteiner AG auf Basis der Nutzungen der bestehenden Schwimmhallen der Stadt Bern

Abb. 8: Berechnung der Fahrten für den motorisierten Individualverkehr

Abschätzung generierte Anzahl an Nutzern des öffentlichen Verkehrs

Je nach Szenario werden täglich zwischen 320 und 500 Personen mit dem öffentlichen Verkehr zur Schwimmhalle gelangen. Im Szenario d können es bis zu 800 Personen sein.

Abschätzung generierter Veloverkehr

Analog zu den Fahrten des motorisierten Individualverkehrs lassen sich die zu erwartenden Velofahrten berechnen. Es ist mit 240 und 375 Velofahrten pro Tag zu rechnen. Ausnahmsweise können es bis zu 600 Velofahrende sein.

Szenario	Besuchende/d	Modal Split	Fahrten/d
а	800	0.15	240
b	1000	0.15	300
С	1250	0.15	375
d	2000	0.15	600

Abb. 9: generierter Veloverkehr

Abschätzung generierter Fussverkehr

Gemäss der Nutzung der Schwimmhalle und den Überlegungen zum Modal-Split würden täglich zwischen 40 – 63 Personen zu Fuss zur Schwimmhalle gelangen. Gemäss Szenario d wären es im Ausnahmefall rund 100 Personen.

^{** 1.63} entspricht den durchschnittlichen Besetzungsgrad in der Stadt Bern (Mikrozensus 2010)

^{1.99} entspräche dem durchschnittlichen Besetzungsgrad allen Freizeitverkehrs (Mikrozensus 2010)

3.7 Welche Auswirkungen hat dieser Verkehr?

Es wird Mehrverkehr erzeugt. Dieser ist aber bewältigbar und kann für alle verträglich abgewickelt werden.

Im vorliegenden Fall ist zu beachten, dass sich südlich der beiden möglichen Erschliessungsstandorte an der Neubrückstrasse eine Poller-Anlage befindet. Diese unterbindet die weitere Durchfahrt zwischen 17.00 Uhr und 9.00 Uhr für den MIV. D.h. in diesem Zeitraum sind Zufahrten von der Autobahn/Bremgartenstrasse gesondert von jenen aus dem südlichen Stadtgebiet zu betrachten. Theoretisch wäre es möglich, die Poller-Anlage grossräumig via Enge- und Studerstrasse zu umfahren. Dies dürfte jedoch im Zusammenhang mit Fahrten, welche durch die Schwimmhalle verursacht werden, nicht ins Gewicht fallen. Viel eher würde in diesem Fall wohl der Weg via Tiefenaustrasse und Neufeldtunnel gewählt.

Grundsätzlich sind zwei Situationen zu unterscheiden:

9.00 bis 17.00 Uhr: Poller offen

Tagsüber ist bedingt durch die Nutzerstruktur (Schulen, Studenten) nicht mit Störungen bedingt durch den MIV zu rechnen. Hier wird man vorherrschend mit dem Fuss- und Veloverkehr und dem öffentlichen Verkehr zur Schwimmhalle gelangen. Dem motorisierten Individualverkehr sollte in dieser Zeitspanne genügend Parkraum bei der Schwimmhalle selbst und in der näheren Umgebung zur Verfügung stehen um unerwünschten Parkplatz-Suchverkehr in den angrenzenden Quartieren zu vermeiden.

17.00 bis 9.00 Uhr: Poller zu

Es ist davon auszugehen, dass der Grossteil des MIV von Norden her (via Autobahn/Bremgartenstrasse) zur Schwimmhalle gelangt, zumal hier auch mit vorhandenem Parkraum zu rechnen ist (ev. PP der Schwimmhalle, Bremgartenstrasse, P+R Neufeld). Fahrzeuge aus dieser Richtung beeinträchtigen somit die südlich der Poller-Anlage gelegenen Wohnquartiere nicht. Besuchende der Schwimmhalle aus dem Stadtgebiet und dem Quartier dürften primär zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr zur Schwimmhalle gelangen. Was die Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr aus dem Stadtgebiet betrifft, ist anzunehmen, dass mit dem Wissen um den geschlossenen Poller, dieser grossräumig via Tiefenaustrasse/Neufeldtunnel oder Länggass- und Bremgartenstrasse umfahren wird.

Die generierten Fahrten und Wege sind für das bestehende Netz bewältigbar und können für alle Betroffenen verträglich abgewickelt werden. Das Mobilitätskonzept kann dies sicherstellen und kann aufzeigen, wie auf allfällige lokale Probleme in angemessener Weise reagiert werden kann.

3.8 Wie können die negativen Auswirkungen, wie das Parkieren im angrenzenden Quartier, verhindert werden?

Zum einen sind im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes Push & Pull-Faktoren aufzuzeigen, welche eine Anreise mit alternativen Verkehrsmittel fördern, zum andern ist durch die periphere Lage und den vorhandenen Poller nicht mit einem grossen MIV-Aufkommen aus Richtung Stadt via Neubrückstrasse zu rechnen.

In den Wohnquartieren soll möglichst kein Parkplatz-Suchverkehr entstehen. Dem kann mit einem Mobilitätskonzept begegnet werden, welches für alle Nutzungsszenarien der Schwimmhalle eine entsprechende Lösung betreffend Mobilität vorgibt. Weiter kann durch gewisse Steuerungsmassnahmen dahingehend auf die Nutzer eingewirkt werden, dass Besucher und Besucherinnen (zumindest vom südlichen Stadtgebiet her) eher mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss, beziehungsweise mit dem Velo zur Schwimmhalle gelangen. Dies bedingt natürlich auch ein entsprechend gutes Angebot für alternative Verkehrsmittel.

Folgende Steuerungsmassnahmen sind im Mobilitätskonzept zu konkretisieren:

- gutes ÖV- und Abstellplatzangebot für Velo/MIV und entsprechende Kommunikation dieses Angebotes (in Schwimmhalle; Website)
- Kombi-Ticket Eintritt Schwimmhalle & ÖV
- Parkraumbewirtschaftung vor Ort
- Parkplatzkonzept für Wettkämpfe/publikumsintensive Veranstaltungen

3.9 Welche Anzahl Parkplätze sind für die neue Schwimmhalle nötig und wo sind diese anzuordnen?

Unabhängig vom Standort (Mittelfeld oder Neufeld) besteht für die Schwimmhalle ein Parkplatzbedarf von 50 bis 124 Parkplätzen (Besuchende& Beschäftigte). Laut Bauverordnung müssten bei einer angenommenen BGF von 5'000m² mind. 113 PP erstellt werden. Von dieser Zahl kann jedoch abgewichen werden. Es empfiehlt sich einen Teil der Parkplätze direkt bei der Halle anzubieten (mind. Behindertenparkplätze) und wenn möglich die übrigen Parkplätze innerhalb eines Radius von 300m nachzuweisen (P+R Neufeld).

Berechnung der Anzahl Parkplätze nach Bauverordnung (BauV)

Geht man von einer BGF von 5'000m² aus, sind laut Bauverordnung des Kantons Bern (BauV) mindestens 113 und maximal 125 Abstellplätze für den MIV zu erstellen. Bei kleinerer BGF reduziert sich diese Zahl entsprechend.

Berechnung Anzahl Parkplätze nach tatsächlichem Bedarf

Das spezifische Verkehrspotential SVP (Fahrten pro Parkplatz und Tag) liegt bei Schwimmhallen zwischen 5 (Normal) und 10 (Intensiv). Es wird von einem Durchschnittswert von 8 ausgegangen. Ausgehend von den unter 3.2 berechneten Fahrten ergibt sich ein tatsächlicher Parkplatzbedarf von 50 bis 124 Parkplätzen.

Szenario	Besuchende/d*	Fahrten/d**	Parkplatzbedarf***
а	800	400	50
b	1000	498	62
С	1250	621	78
d	2000	989	124

^{*} Schätzungen verkehrsteiner AG auf Basis der Nutzungen der bestehenden Schwimmhallen der Stadt Bern

- jeder PP nimmt pro Tag 8 Fahrzeuge auf, d.h. SVP=8 > Anz. Fz./SVP = Anz. PP
- bei Belegswechsel überschneiden sich Nutzungen, d.h. Parkplatzbedarf = Anz. PP x 2

Abb. 10: Parkplatzbedarf

Reduktion mittels Mobilitätskonzept

Es besteht die Möglichkeit von der Mindestanzahl an Abstellplätzen nach Bauverordnung abzuweichen, indem man zum einen ein besonders gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr nachweisen kann oder zum andern den Parkraum andernorts nachweist (Umkreis 300m). Hierzu ist ein Mobilitätskonzept zu erstellen. Im vorliegenden Fall kann durchaus von einer guten, stadtnahen Anbindung an den ÖV gesprochen werden. Argumente für eine gewisse Reduktion von zu erstellendem Parkraum wären somit gegeben.

^{**} Berechnung verkerhsteiner AG

^{*** - (}Fahrten/2) = Anz. Fahrzeuge;

Bestehendes Angebot im nahen Perimeter / P+R

Der Nachweis von genügend Parkraum in der näheren Umgebung ist nur mit Einbezug des P+R Neufeld möglich. Die übrigen Parkfelder liegen entweder ausserhalb des Radius von 300m (weisse Zone entlang Bremgartenstrasse) oder sind heute schon mehrheitlich ausgelastet und dienen primär als Parkraum für Anwohner und Spitalbesucher (blaue Zone Neubrückstrasse südlich der Poller-Anlage).

Das P+R Neufeld besitzt momentan eine Kapazität von 505 Parkplätzen und wird bewirtschaftet (2.-CHF pro h/18.- für 24h). Tagsüber 9.00 – 17.00 Uhr ist das Parkhaus gut ausgelastet. Im Schnitt stehen dann noch rund 10% -20% freie Plätze (50PP – 100PP) zur Verfügung. Über die Mittagszeit ist zwischenzeitlich auch eine volle Auslastung zu verzeichnen. Da das Parkhaus primär von Pendlern genutzt wird, leert es sich ab 16.00 Uhr zusehends.

Der Belegungsgrad des P+R Neufeld im Tagesverlauf würde sich allenfalls gut mit dem anzunehmenden Anreiseverhalten der Besuchenden der Schwimmhalle vereinbaren lassen, da tagsüber mit weniger MIV-Anreisen zur Schwimmhalle zu rechnen ist als früh Morgens und nach Feierabend.

Eine mögliche Nutzung der P+R-Anlage müsste im Vorfeld zwingend mit der Eigentümerin abgesprochen werden.

Hinweise zur Anordnung der Parkplätze

Geht man von einem Parkangebot bei der Halle selbst oder beim P+R Neufeld aus, sind sämtliche Parkplätze nördlich der Poller-Anlage. Diese sind somit zwischen 17.00 und 9.00 Uhr von der Innenstadt her nur via Tiefenaustrasse und Neufeldtunnel oder via Länggass- und Bremgartenstrasse zu erreichen. Dieser Umstand hätte allenfalls eine zusätzliche steuernde Wirkung vom motorisierten Verkehr hin zum öffentlichen Verkehr, respektive zum Fuss- und Veloverkehr. Weiter ist die Wahrscheinlichkeit gross, dass Parkplatz-Suchverkehr im südlichen Bereich der Poller-Anlage ausbleibt, wenn entsprechende Poller-Öffnungszeiten gut kommuniziert werden.

Im Unterschied zum Standort Neufeld, würde die Halle Mittelfeld allenfalls in Kombination mit einer Wohnüberbauung umgesetzt. Da für die Wohnnutzung eine Einstellhalle vorgesehen ist, wäre es möglich in dieser auch eine gewisse Anzahl Plätze für Besuchende der Schwimmhalle zur Verfügung zu stellen (v.a. Behindertenparkplätze).

Konzept für Anlässe in der Schwimmahlle, respektive parallele Anlässe im Gebiet Neufeld

Für publikumsintensive Anlässe, bei welchen in kurzer Zeit mit einer grossen Menge an Besuchenden/Zuschauenden zu rechnen ist, ist ein gesondertes Konzept zu erstellen, welches eine bevorzugte Anreise mit alternativen Verkehrsmitteln fördert und auch genügend Parkraum anbietet.

Zudem ist allenfalls eine Koordination mit den Sportstätten im Neufeld anzustreben, um parallel stattfindende Grossanlässe möglichst zu verhindern oder zu meistern.

Hinweis zur Parkierungsregelung / Gebühren

Sollte bei der Halle selbst Parkraum angeboten werden, ist eine Bewirtschaftung dieser Parkplätze zwingend. Das Bewirtschaftungskonzept ist mit den umliegenden Anlagen abzustimmen.

Parkplätze für Motorräder

Zusammen mit den Abstellplätzen für den Autoverkehr sind auch einige Plätze für Motorräder zu erstellen oder nachzuweisen. Dies sind nach Art. 50b BauV gesondert zu bewilligen und nicht in der ausgewiesenen Bandbreite enthalten. Es ist von einem Bedarf von ca. 5 bis 10 Abstellplätzen auszugehen.

Bestehende Parkplätze auf dem Areal Standort Neufeld

Wird die Schwimmhalle am Standort Neufeld erstellt, fallen dort bestehende Parkplätze weg. Diese sind im Parkplatzkonzept der Schwimmhalle einzubeziehen.

3.10 Wie viele Veloabstellplätze sind zu erstellen und wo werden diese angeordnet?

Laut Bauverordnung sind mindestens 150 Abstellplätze für Fahr- und Motorfahrräder anzubieten. Diese sind möglichst nah am Eingang zu platzieren und sollten eine gute Ausstattung aufweisen.

Berechnung der Anzahl Veloabstellplätze nach Bauverordnung

Laut Bauverordnung (BauV) des Kantons Bern sind bei einer Freizeitanlage pro 100m² BGF mindestens drei Abstellplätze für Zweiräder zu erstellen. Bei angenommener BGF von 5'000m² ergibt dies mindestens 150 Abstellplätze für Zweiräder.

Aufgrund der zunehmenden Nutzung von Spezialvelos und Velos mit Anhängern sollten ca. ¼ der 150 herkömmlichen Abstellplätze als Plätze für Velos mit grösserem Platzbedarf erstellt werden.

Für den Fall eines überdurchschnittlichen Bedarfes an Abstellplätzen im Rahmen eines Anlasses/Wettkampfes o.ä. sind allenfalls zusätzliche Abstell-/Befestigungsmöglichkeiten anzubieten, die jedoch nicht die Qualität des Grundbedarfes erreichen müssen.

Hinweise zur Anordnung und Ausgestaltung von Veloabstellplätzen

Es bestehen folgende Anforderungen an die Veloabstellanlagen:

- verkehrssichere Zufahrt
- Anlage muss fahrend erreicht werden können
- möglichst nahe am Eingang
- gut einsehbar und beleuchtet
- Schutz vor Diebstahl
- wenigstens die Hälfte der Abstellplätze ist überdacht
- Veloabstellplätze näher als Autoabstellplätze
- Genügend Platz (20%) für Spezialvelos und Velos mit Anhänger

Die Ausstattung der Veloanlagen sollte sich am Handbuch Veloparkierung des ASTRA orientieren.

3.11 Wie soll die Anlieferung für die Schwimmhalle erfolgen?

Möglichst keine gemeinsamen Flächen für den Anlieferungsverkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr.

Beim Anlieferungsverkehr ist primär darauf zu achten, dass die übrigen Verkehrsteilnehmenden (v.a. Fuss- und Veloverkehr) wenn möglich nicht tangiert werden und Konflikte möglichst vermieden werden. Anlieferungsverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr sollten keine gemeinsamen Flächen aufweisen. Falls doch sollten keine Rückwärtsmanöver über Anlagen des Fussverkehrs stattfinden.

Wenn möglich, sind die Anlieferungszeiten so zu planen, dass Anlieferungen während Zeiten mit geringem Besucheraufkommen der Schwimmhalle erfolgen.

Es lohnt sich, in der weiteren Planung die Anlieferung frühzeitig mit zu denken und überprüfen zu lassen.

4 Fazit & Weiteres Vorgehen

Erschliessungstechnisch unterscheiden sich die beiden Standorte Mittelfeld und Neufeld kaum. Die Standorte sind mit allen Verkehrsmitteln bereits heute gut erschlossen. Je nach Angebot und Nutzung der Schwimmhalle wird ein entsprechendes Verkehrsaufkommen generiert. Die bestehenden Verkehrsanlagen weisen genügend Kapazität auf, um den zusätzlich generierten Verkehr zu bewältigen. Entscheidend wird sein, diesen für alle Beteiligten verträglich zu gestalten. Mittels eines Mobilitätskonzepts kann dies sichergestellt werden und die Schwimmhalle bezüglich Mobilität optimiert werden. Zu prüfen ist in der weiteren Planung, wie und wo die Abstellplätze für den motorisierten Verkehr erstellt werden. Es ist denkbar, dass diese im Rahmen des bestehenden Park+Ride Neufeld angeboten werden können. Allerdings sind hierzu weitere Abklärungen nötig.