

**Gemeinde Lyss**

**Rad- und Fusswegverbindung Ortszentrum-Industriegebiet Nord  
Abschnitt Lyssbachpark-Schachenweg**

---

---

Benutzeranalyse

04. August 2015

## **Impressum**

### **Auftraggeber:**

Einwohnergemeinde Lyss

### **Auftragnehmer:**

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern  
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81  
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

### **Bearbeitung:**

Arthur Stierli, Dipl. Geograph  
Andrea Gammeter, Geographin MSc

## **Inhalt**

<b>1. Ausgangslage</b>	<b>4</b>
<b>2. Bestehende Rad- und Fusswegverbindungen und Schwachstellen</b>	<b>4</b>
<b>3. Benutzergruppen der geplanten Rad- und Fusswegverbindung</b>	<b>6</b>
3.1 Arbeitnehmende Industriegebiet Nord	6
3.2 Schülerinnen und Schüler	7
3.3 Weitere Bewohnerinnen und Bewohner	8
<b>4. Fazit</b>	<b>11</b>

## 1. Ausgangslage und Vorgehensweise

Die Gemeinde Lyss beabsichtigt, die im Agglomerationsprogramm Biel-Bienne, im RGSK Biel-Seeland sowie im Verkehrsrichtplan Lyss verankerte Netzlücke zwischen dem Ortszentrum Lyss und dem Industriegebiet Nord zu schliessen und auf dem noch fehlenden Abschnitt einen neuen Rad- und Fussweg zu realisieren. Dieser Abschnitt vom Lyssbachpark bis zum Schachenweg beinhaltet eine Langsamverkehrsbrücke über den Lyssbach sowie eine Personenunterführung unter den Gleisen der Linie Lyss–Aarberg.

Um das Potenzial dieser Wegverbindung beurteilen zu können, wurden die Schwachstellen im bestehenden Langsamverkehrswegnetz analysiert sowie das künftige Benutzerpotenzial abgeschätzt. Dies erfolgt indem mögliche Nutzergruppen sowie die Anzahl Personen, die in der Umgebung des neuen Weges wohnen oder arbeiten, identifiziert wurden. Des Weiteren wurde eine quantitative Abschätzung der Anzahl Personen, die den neuen Weg potenziell nutzen werden, gemacht. Hierbei ist zu beachten, dass es zur Nutzung der bestehenden Velo- und Fusswege kaum Daten gibt, wodurch nur eine grobe Abschätzung möglich war.

## 2. Bestehende Rad- und Fusswegverbindungen und Schwachstellen

Die Erschliessung mit dem Langsamverkehr des Industriegebiets Nord sowie der Quartiere Schachen und Bödéli vom Ortszentrum Lyss ist momentan nicht direkt oder hat verschiedenen Schwachstellen. Entweder führt sie vom Zentrum via die Bielstrasse und via Schachenweg ins Industriegebiet Nord oder via Bielstrasse / unterer Aareweg ins Schachenquartier, was auf Grund des grossen Verkehrsaufkommens der Bielstrasse (über 10'000 Fahrzeuge DTV) vor allem für Schulkinder nicht ideal ist. Die Strasse wurde jedoch bei der Strassensanierung so fussgänger- und velofreundlich wie möglich ausgestaltet, wodurch sich die Situation verbessert hat.

Eine alternative Erschliessung bietet der Weg Steinweg – «Heuschuppen» – Schachenweg. Diese Verbindung ist weniger verkehrsreich, beinhaltet aber eine Steigung von rund 12% und ist relativ schmal. Vor allem in den Wintermonaten ist dieser Weg nicht immer befahrbar.

Fussgängerinnen und Fussgänger wählen oft auch den Weg durch das Quartier Buchzopfen über die kleine Brücke zum Schachenweg, wobei dieser über ein privates Grundstück führt und nicht offiziell erlaubt ist.

Diese, auf den heutigen Wegverbindungen bestehenden Schwachstellen können durch die Realisierung des geplanten Rad- und Fussweges umgangen werden und das regional wichtige Industriegebiet kann mit einer direkten, sicheren und attraktiven Alternative erschlossen werden.



### 3. Benutzergruppen der geplanten Rad- und Fusswegverbindung

#### 3.1 Arbeitnehmende Industriegebiet Nord

Im Industriegebiet Nord arbeiten rund 2'000 Personen, die sowohl aus der Gemeinde Lyss wie auch aus der ganzen Region anreisen. Es ist jedoch nicht bekannt, wie viele davon mit dem Auto, mit dem öffentlichen Verkehr, mit dem Velo oder zu Fuss zur Arbeit kommen. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass der überwiegende Teil mit der Auto anreist. Für die Arbeitnehmenden, die mit dem Velo oder zu Fuss zur Arbeit kommen, ist der neue Rad- und Fussweg jedoch interessant, da er das Industriegebiet direkt mit dem Zentrum und dem Bahnhof verbindet. Es wird davon ausgegangen, dass 80% der Personen, die im Industriegebiet Nord mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs sind, auch potenzielle Nutzer des Weges wären. Wie viele das genau sind, wurde mit zwei verschiedene Varianten abgeschätzt.

##### Variante 1

Es gibt Richtwerte der Velo-Nutzungsintensität nach Betriebsart gemäss Schweizer Norm, womit der Bedarf an Veloabstellplätzen ermittelt werden kann. Sie besagen, dass für Dienstleistungsbetriebe mit wenig Besucherverkehr und für Gewerbe- und Industriebetriebe pro 10 Arbeitsplätze zwei Veloabstellplätze für die Angestellten und 0.5 Veloabstellplätze für Besucher oder die Kundschaft bereitgestellt werden müssen.

Wird diese Regel für die rund 2'000 Arbeitsplätze im Industriegebiet Nord angewandt, so ist ein Bedarf von rund 500 Veloabstellplätze in diesem Gebiet vorhanden. Bei einer durchschnittlichen Belegung dieser Abstellplätze von 60% fahren mindestens 300 Personen mit dem Velo ins Industriegebiet. Es wird davon ausgegangen, dass 80% dieser Personen, das heisst **240 Personen**, den neuen Rad- und Fussweg häufig benutzen werden.

Nutzergruppen	Personen	Anzahl Veloabstellplätze		Belegung		davon potentielle Wegnutzer	
		Pro 10 Besch.	Total	relativ	Velos	relativ	absolut
Beschäftigte Industrie Nord	2000	2.5	500	60%	300	80%	<b>240</b>

##### Variante 2

Eine andere Variante der Abschätzung des Potenzials stützt sich auf die Pendlerstatistik des Bundesamtes für Statistik aus dem Jahr 2000. Hier wurde ermittelt, dass rund 3'900 Arbeitnehmende oder Schülerinnen und Schüler nach Lyss pendeln, was rund 60% der Anzahl Erwerbstätigen von Lyss entspricht. Von diesen Zupendlern waren 3.3% mit dem Velo oder zu Fuss und 18% mit dem ÖV unterwegs. Von den Binnenpendlern (rund 40%) sind 69.4% der Personen mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs.

Werden dieselben Annahmen für die 2'000 Arbeitnehmenden im Industriegebiet Nord getroffen, so kann davon ausgegangen werden, dass 1'200 Personen aus der Region und 800 aus Lyss selber in das Industriegebiet Nord pendeln. Kommen 3.3% der Zupendler mit dem Velo, sind dies 40 Personen, bei 69.4% der Binnenpendler sind es 555 Personen. Auch hier wird

davon ausgegangen, dass 80% dieser Fussgänger(-innen) und Velofahrer(-innen) den neuen Fuss- und Radweg benutzen.

Ein gewisses Potenzial (Annahme 30%-50%) geht auch noch von den 18% ÖV-Pendlern aus (rund 216 Personen), welche dank der Velostation am Bahnhof Lyss bequem von der Bahn auf das Velo umsteigen und zum Arbeitsort fahren können.

Nutzergruppen	Arbeitnehmende		davon mit LV		davon potentielle Wegnutzer	
	relativ	absolut	relativ	absolut	relativ	absolut
Zupendler Industrie Nord	60%	1'200	3.3%	40	80%	<b>32</b>
Binnenpendler	40%	800	69.4%	555	80%	<b>277</b>
+ 30-50% der mit dem ÖV anreisenden Zupendler (216 Personen)						<b>65-108</b>
<b>Total</b>						<b>374-417</b>

Insgesamt konnte also mit Überlegungen anhand der Pendlerstatistik ein Nutzerpotenzial von rund **370 bis 420 Personen** ermittelt werden.

Mittels zwei verschiedenen Varianten wird das Nachfragepotenzial auf **240 bis 420 Arbeitnehmende** aus dem Industriegebiet Nord geschätzt, die an Werktagen potenzielle Nutzer des geplanten Rad- und Fussweges sind. Mit der verstärkten Nutzung von E-Bikes sowie mit der fortwährenden Tendenz, dass mehr Leute vom MIV auf den ÖV oder den LV umsteigen, wird davon ausgegangen, dass sich der Anteil der Wegnutzer auch noch weiter erhöhen kann.

### 3.2 Schülerinnen und Schüler

Neben den Arbeitnehmenden im Industriegebiet Nord stellen auch die Schülerinnen und Schüler aus den Quartieren Schachen / Bödeli eine zentrale Nutzergruppe des geplanten Rad- und Fussweges dar. 48 Kinder aus diesem Gebiet gehen im Schulareal Stegmatt zur Schule und nehmen momentan wohl den Weg via Schachenkreisel und oberer Aareweg. Mit dem geplanten Weg gäbe es die Möglichkeit, via Steinweg und Zeughausstrasse die Schule zu erreichen. Es wird angenommen, dass die Hälfte der Schülerinnen und Schüler diese Möglichkeit auch nutzen wird. Dasselbe gilt für die 36 Kinder aus Worben, die ebenfalls im Schulareal Stegmatt zur Schule gehen. Auch hier wird die Hälfte davon als potenzielle Nutzer gezählt.

Für die Kinder aus den Quartieren Schachen / Bödeli, die in den Schularealen Herrengasse und Kirchenfeld zur Schule gehen, bringt der Weg ebenfalls eine sichere und direkte Verbindung. Gemäss Angaben der Gemeinde Lyss sind dies rund 20 Schülerinnen und Schüler. Es wird angenommen, dass all diese den geplanten Weg mehrmals täglich benutzen würden

Dies ergibt ein Nutzerpotenzial von rund **62 Schülerinnen und Schüler**, die den neuen Weg in der Schulzeit mehrmals täglich benutzen würden.

### 3.3 Weitere Bewohnerinnen und Bewohner

#### Aus den Quartieren Schachen und Bödeli

Neben den Schülerinnen und Schüler aus den Quartieren Schachen und Bödeli profitieren auch die anderen Bewohnerinnen und Bewohner dieser Quartiere vom neuen Rad- und Fussweg. Der Weg schliesst die Quartiere direkt an das Zentrum an und bringt die Bewohner näher an die Einkaufsmöglichkeiten und an den Bahnhof. Der Spaziergang oder die Velofahrt ins Zentrum wird direkter, sicherer und attraktiver. Personen, die von Lyss aus zur Arbeit pendeln, können schneller mit dem Velo zum Bahnhof gelangen und dort auf die Bahn umsteigen.

Das Nutzerpotenzial der Personen aus den Quartieren Schachen / Bödeli (ohne Schulkinder) wird auf rund **50 Personen** täglich geschätzt, was 6% der Bewohnenden dieser Quartiere entspricht. Diese Schätzung basiert auf folgenden Überlegungen: Aus der Erhebung zum Mobilitätsverhalten (Mikrozensus Gesamtmobilität 2010) ist bekannt, dass in der Region Biel/Bienne-Seeland-Jura bernoise 76% der Bewohner ein Velo besitzen. Dies sind rund 530 Personen im Schachenquartier, wobei hier bereits die Schülerinnen und Schüler (rund 15%) abgezogen wurden. Es wird geschätzt, dass davon mindestens jede zehnte Personen den Weg täglich benutzt, um ins Zentrum zum Einkaufen, zur Arbeit oder zum Bahnhof zu gelangen.

Nutzergruppen	Bewohner ohne Schulkinder		davon Velobesitzer		davon potentielle Wegnutzer		
	Total	relativ	absolut	relativ	absolut	relativ	absolut
Bewohnende Schachenquartier / Bödeli	820	85%	697	76%	529	10%	<b>53</b>

#### Aus anderen Quartieren von Lyss, aus den Nachbargemeinden resp. aus der Region

Ein weiteres Nutzerpotenzial wird aus den anderen Quartieren oder Ortsteilen von Lyss sowie aus der grösseren Region Biel-Seeland gesehen. Die geplante Rad- und Fusswegverbindung kann etwa für gewisse Velofahrende aus Buswil interessant sein (v.a. Gebiete westlich der Bahnlinie), welche via Industriegebiet ins Zentrum fahren. Ebenfalls können Velofahrende aus Worben und Studen via den geplanten Weg ins Zentrum und zum Bahnhof gelangen, um dort arbeiten, einkaufen oder am Bahnhof auf die guten ÖV-Anschlüsse umsteigen zu können.

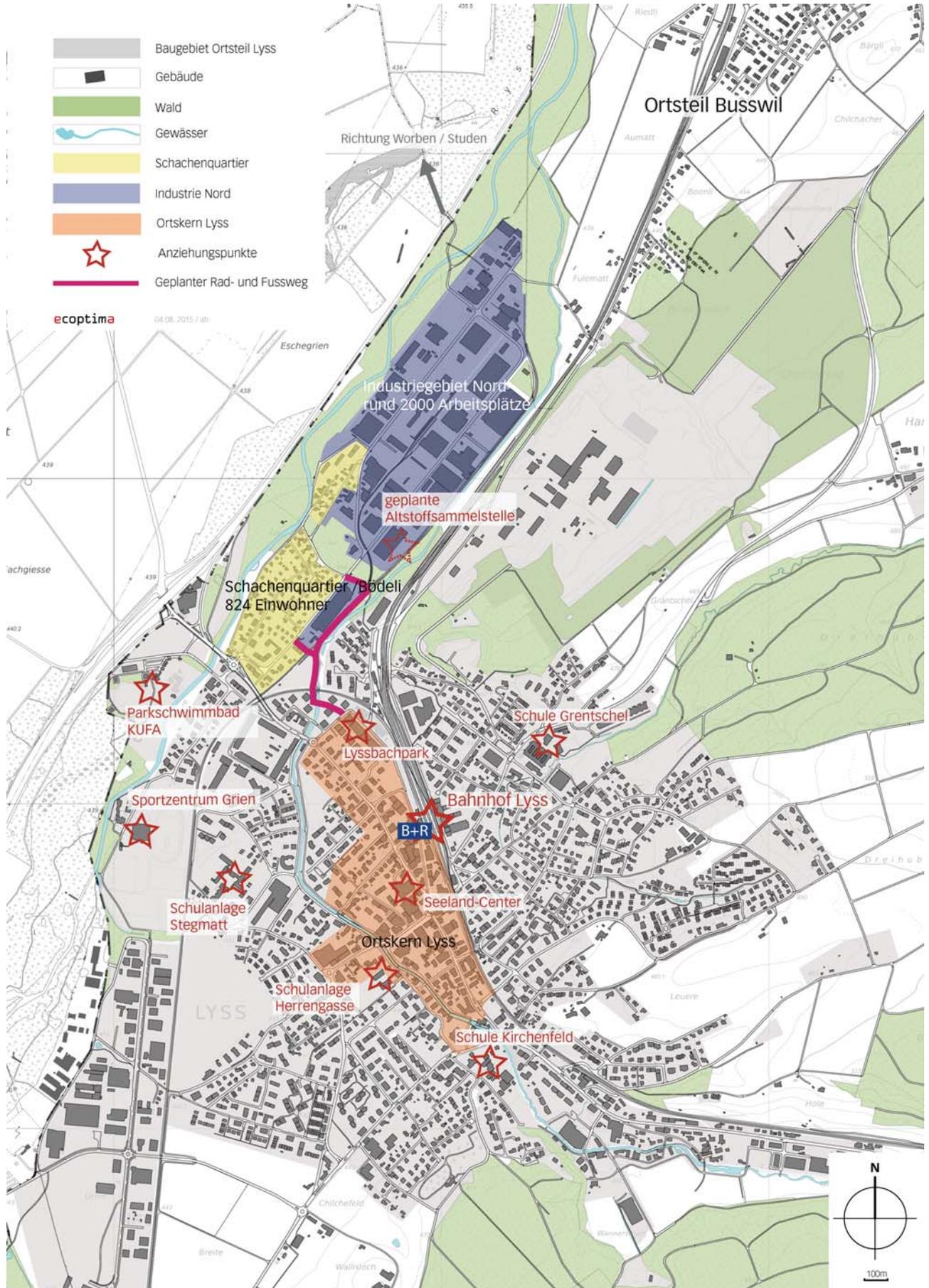
Als weitere Nutzergruppe werden die Freizeit-Velofahrer(-innen) resp. Spaziergänger(-innen) und Wanderer gesehen, für die der Weg eine attraktive Alternative zur Bielstrasse bietet. Die Freizeitnutzenden aus Lyss oder der Nachbargemeinden können via den geplanten Weg direkter zu den Naherholungsgebieten alte Aare und Fecheren gelangen. Die Velofahrenden auf der SchweizMobil Routen Nr. 64 (und Nr. 44), welche beim Lyssbachpark vorbeiführen, erhalten ebenfalls eine alternative Wegführung und können via Naherholungsgebiet Fecheren nach Worben und weiter nach Biel gelangen.

Ob die Wegführung der SchweizMobil Route Nr. 64 angepasst werden könnte, ist zu prüfen.

Das Potenzial für diese unterschiedlichen Nutzergruppen ist schwierig zu quantifizieren, da kaum Datengrundlagen vorhanden sind. Im Mai 2015 gab es einzig eine Veloerhebung im Rahmen des VeloGuides Lyss<sup>1</sup>, bei der auf der SchweizMobil Velorouten zwischen Lyss und Busswil werktags rund 250 bis 300 Velos und am Wochenende ebenfalls 300 Velos als Tagessumme gezählt wurden. Diese Zahlen geben eine Grössenordnung an, wie viele Velofahrer täglich auf den regionalen Wegen unterwegs sind. Es wird davon ausgegangen, dass 10% davon, also **25 bis 30 Personen**, auch den neuen Veloweg benutzen würden.

---

<sup>1</sup> Die Studie zur Nutzung der Veloinfrastruktur und des «VELOguide Lyss und Umgebung» wurde im Auftrag des Kantons Bern von dem Büro Interface, Luzern im April/Mai 2015 durchgeführt. Es wurden primär Befragungen durchgeführt aber auch die Anzahl Velofahrer an drei Standorten gezählt.



**Abbildung 2** Direkt vom neuen Rad- und Fussweg betroffene Quartiere und Anziehungspunkte in der Gemeinde

## 4. Fazit

Die Untersuchung hat gezeigt, dass mit der Erstellung des Abschnitts Lyssbachpark – Schachenweg eine wichtige Netzlücke zwischen dem Zentrum von Lyss und dem Industriegebiet Nord geschlossen werden kann. Die Schliessung dieser Netzlücke wurde bereits im Agglomerationsprogramm Biel-Lyss angedacht, da dadurch ein Industriegebiet von regionaler Bedeutung mit 2'000 Arbeitsplätzen optimal für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen wird. Die Arbeitnehmenden sowie die Bevölkerung der Quartiere Schachen / Bödeli, vor allem auch die Schulkinder, erhalten mit dem Weg eine direkte, sichere und attraktive Verbindung ins Zentrum und somit zu allen wichtigen Einkaufsorten, zu den Schulen und zum Bahnhof.

Das grösste Potenzial für die Wegbenutzung geht von den Arbeitnehmenden im Industriegebiet Nord aus, von denen 240 bis 420 Personen den Weg als Arbeitsweg ein- oder mehrmals täglich benutzen können. Von den insgesamt 820 Bewohnerinnen und Bewohner der Quartiere Schachen / Bödeli wird angenommen, dass rund 100 Personen den Weg täglich benutzen würden. Darunter fallen circa 44 Schulkinder aus dem Quartier, die den Weg während der Schulzeit sogar mehrmals täglich befahren bzw. begehen. Weitere kleinere Nutzergruppen kommen aus der restlichen Gemeinde oder aus der näheren Region (vgl. Tabelle unten).

Nutzergruppen	Anzahl potenzielle Wegnutzer
Beschäftigte Industriegebiet Nord	240-420
Schulkinder aus den Quartieren Schachen / Bödeli	44
Schulkinder aus Worben	18
Bewohner aus Quartier Schachen / Bödeli	53
Weitere Nutzer aus der Gemeinde und der Region	25-30
Total	380-565
<b>Total gerundet</b>	<b>380-570</b>

Insgesamt wird für den neuen Rad- und Fussweg ein Nutzerpotenzial von **380 bis 570 Personen** abgeschätzt, die den Weg zwei- oder mehrmals täglich benutzen. Dies entspricht etwa einer doppelt so hohen Benutzung des geplanten Weges wie aktuell des Veloweges Lyss-Aarberg (insgesamt rund 400 Velos an Werktagen, d.h. rund 200 Personen zweimal täglich gemäss Zählung zum VeloGuid Lyss<sup>1</sup>).

Längerfristig ist es möglich, dass sich der Anteil des Langsamverkehrs und somit auch der Wegnutzerinnen und Wegnutzer noch erhöhen wird. Mit dem Aufkommen von E-Bikes kann Lyss für mehr Personen aus den Nachbargemeinden in Velodistanz rücken. Zudem ist der Anteil der MIV-Nutzer in den letzten Jahren vor allem zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs gesunken. Durch die Schaffung einer direkten Verbindung Bahnhof – Industriegebiet Nord ist es daher denkbar, dass Arbeitnehmende in Zukunft vermehrt mit der Bahn anreisen und am Bahnhof für die letzte Etappe auf das

Velo umsteigen. Hier wurde mit der Velostation bereits eine optimale Voraussetzung dafür geschaffen.

Mit der Schliessung dieser Netzlücke wird also:

- das Arbeitsgebiet von regionaler Bedeutung Industrie Nord optimal mit dem LV erschlossen;
- eine attraktive, sichere und direkte Wegverbindung für Bewohnende und Schulkinder geschaffen;
- der umweltverträgliche und lärmlose Langsamverkehr gefördert;
- eine attraktive Alternative zum MIV geboten, wodurch das Umsteigen auf umweltverträglichere Verkehrsmittel begünstigt wird und
- ein Benutzerpotenzial von rund 380 bis 570 Personen profitieren können.