

Fussballcampus Region Bern

Analyse Verkehrserzeugung inkl. Auswirkungen



Erläuterungsbericht

875221B Analyse Verkehrserzeugung v00-02-00 / Version 00-02-00 [92] / 25.08.2025 / arc

DokName / Version	Versions- datum	Kommentar	Status	Geprüft
875221B Plausibilisierung Ver- kehr v00-00-01.docm / 00-00- 01	15.04.2025	Initialisierung	Zur internen Prüfung	
875221B Plausibilisierung Ver- kehr v00-01-00.docm / 00-01- 00	16.07.2025	Versand Bauherr	Zur externen Prüfung	aku
875221B Plausibilisierung Ver- kehr v00-02-00.docm / 00-02- 00	25.08.2025	Überarbeitung für UeO	Zur externen Prüfung	aku

Impressum

Auftragsnummer: 875221.0000
Datei: 875221B Analyse Verkehrserzeugung v00-02-00
Version/Datum: 00-02-00 [92] / 25.08.2025
Speicherdatum: 25.08.2025
Autor(en): Von Arx Chantal, Alain Kutter
Qualitätssicherung: SQS-zertifiziertes Qualitätssystem nach ISO 9001:2015 (Reg.Nr. 34856)
© Copyright: Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG
Hinweis geistiges Eigentum: Dieses Dokument ist geistiges Eigentum der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG und ist urheberrechtlich geschützt. Die Nutzungsrechte des Bauherrn sind vertraglich geregelt.
Die Rechte Dritter, welche rechtmässig in den Besitz des Dokumentes kommen, sind ebenfalls durch deren Verträge mit dem Bauherrn geregelt.
Eine über diese Verträge hinausgehende Verwendung wie kopieren, vervielfältigen, weitergeben etc. ist nur mit Zustimmung der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG erlaubt.

INHALTSVERZEICHNIS

1	VORWORT	6
2	EINLEITUNG / VORGEHEN	7
2.1	Szenarien	7
2.2	Nutzungen	8
2.3	Grundlagen	8
3	ANALYSE VERKEHRSERZEUGUNG UND MODALSPLIT	9
3.1	Morgenspitze (7:00 - 8:00) - Werktags	9
3.2	Abendspitze (17:00 - 18:00) - Werktags	10
3.3	Wochenende (Samstag, 16:00)	11
4	ANALYSE ANZAHL PARKPLÄTZE	13
4.1	Werktags	14
4.2	Wochenende	15
5	PLAUSIBILISIERUNG VERKEHRSVERTEILUNG	16
5.1	Abendspitze (17:00 - 18:00) - Werktags	17
5.2	Wochenende (Samstag, 16:00)	18
6	AUSWIRKUNGEN AUF DAS ÜBERGEORDNETE NETZ	19
6.1	Herleitung Mengengerüst 2025 und 2040 ohne Zusatzverkehr	19
6.2	Getroffene Annahmen für die Verkehrserzeugungen der Siedlungen	20
6.2.1	Sagi	20
6.2.2	Pfrundland	21
6.2.3	Wegmühle	22
6.2.4	Bahnhof Bolligen	23
6.3	Mengengerüst 2040 mit Zusatzverkehr	24
6.4	Lokale Kapazitätsbetrachtung inkl. Massnahmen	25
6.5	Grossräumige Einordnung	26

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Monatsganglinie aller Personen - Werktag	6
Abbildung 2:	Monatsganglinie aller Personen - Wochenende	6
Abbildung 3:	Übersicht Vorgehen Plausibilisierung	7
Abbildung 4:	Tagesganglinie Werktag	11
Abbildung 5:	Jahresganglinie Wochenende	12
Abbildung 6:	Tagesganglinie Wochenende	13
Abbildung 7:	Beispiel Definition Einzugsgebiet (Nutzung «Hallenbad»)	16
Abbildung 8:	Beispiel Verkehrsverteilung (Nutzung «Hallenbad»)	16
Abbildung 9:	Zu- und Wegfahrten ASP – Szenario «Neutral»	17
Abbildung 10:	Zu- und Wegfahrten WE – Szenario «Neutral»	18
Abbildung 11:	Übersicht der verfügbaren Zählstellen (Hintergrundbild: GVM 2019)	19
Abbildung 12:	Mengengerüst ASP 2025 (links) und ASP 2040 (rechts)	20
Abbildung 13:	Annahme Anzahl Fahrten und Verteilung Siedlung Sagi (Hintergrund Grundlage [4])	21
Abbildung 14:	Annahme Anzahl Fahrten ASP und Verteilung Siedlung Pfrundland	21
Abbildung 15:	Annahme Anzahl Fahrten ASP und Verteilung Siedlung Wegmühle (Hintergrund Grundlage [6])	22
Abbildung 16:	Annahme Anzahl Fahrten ASP und Verteilung Siedlung Bahnhof Bolligen (Hintergrund Grundlage [7])	23
Abbildung 17:	Mengengerüst 2040 ASP mit Fussballcampus (links) und mit Fussballcampus inkl. Siedlungen (rechts)	24
Abbildung 18:	Ergebnisse Verkehrsqualitätsstufe (VQS)	25
Abbildung 19:	Übersicht Verkehrsqualitätsstufen	25
Abbildung 20:	Schematische Darstellung LSA Knoten Wegmühlegässli / Bolligenstrasse	26

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Anzahl Personen MSP - Nutzung BEO	9
Tabelle 2:	Verkehrserzeugung / Modalsplit MSP - Nutzung BEO	9
Tabelle 3:	Anzahl Personen ASP – alle Nutzungen	10
Tabelle 4:	Verkehrserzeugung / Modalsplit ASP – alle Nutzungen	10
Tabelle 5:	Anzahl Personen WE-Spitzenstunde – alle Nutzungen	11

Tabelle 6:	Verkehrserzeugung / Modalsplit WE-Spitzenstunde – alle Nutzungen	12
Tabelle 7:	Anzahl Parkplätze basierend auf der Verkehrserzeugung in der ASP	14
Tabelle 8:	Anzahl Parkplätze basierend auf der Verkehrserzeugung am WE	15

ANHANGSVERZEICHNIS

ANHANG 1	Analyse Verkehrserzeugung	28
ANHANG 2	Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung	28

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ASP	Abendspitzenstunde (17.00 – 18.00 Uhr)
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BEO	Kantonale BEObachtungsstation für Jugendliche
GVM	Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
Fz	Fahrzeuge
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MSP	Morgenspitzenstunde (07.00 – 08.00 Uhr)
PP	Parkplätze
PWE	Personenwageneinheiten
WE	Wochenende
QS	Querschnitt
VM	Verkehrsmanagement
VQS	Verkehrsqualitätsstufe

1 VORWORT

Für die Erstellung der Fachberichte Verkehr, Akustik und Entwässerung wurde ein gemeinsames Mengengerüst zugrunde gelegt. Damit wird sichergestellt, dass alle notwendigen Berechnungen auf derselben Grundlage basieren.

Das Mengengerüst deckt die Nutzung des Fussballbetriebs, der BEO, der Tennis- und Padelanlage, des Hallenbads, der Aussenplätze sowie der Sporthalle ab und zeigt jeweils die Anzahl der anwesenden Personen auf dem Areal auf.

Für die Herleitung der Belegungszahlen konnte auf Trainingspläne (Fussballbetrieb), effektive Belegungszahlen (Tennis, Hallenbad, BEO) und Schulpläne (Sporthalle) zurückgegriffen werden.

Basierend auf diesen Angaben konnten folgende Mengengerüste für Wochentage und für Wochenenden ermittelt werden.

Wochentage

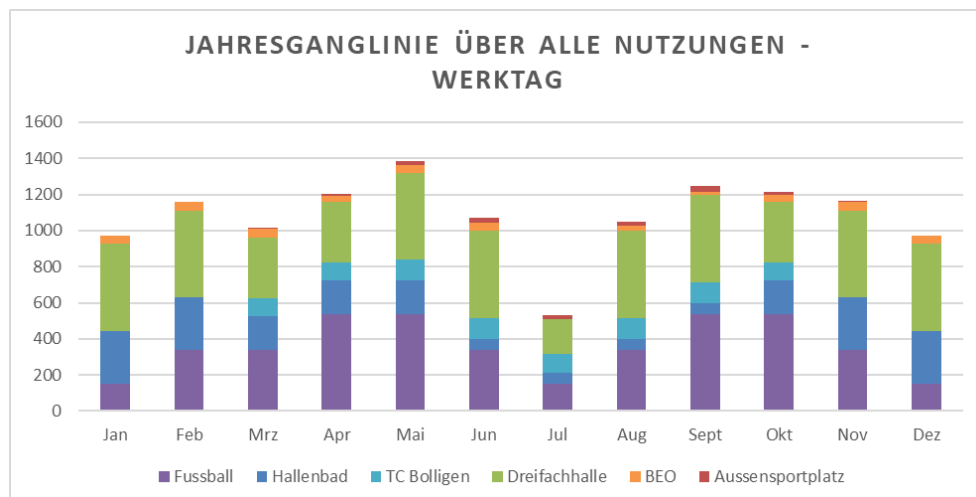


Abbildung 1: Monatsganglinie aller Personen - Werktag

Wochenende

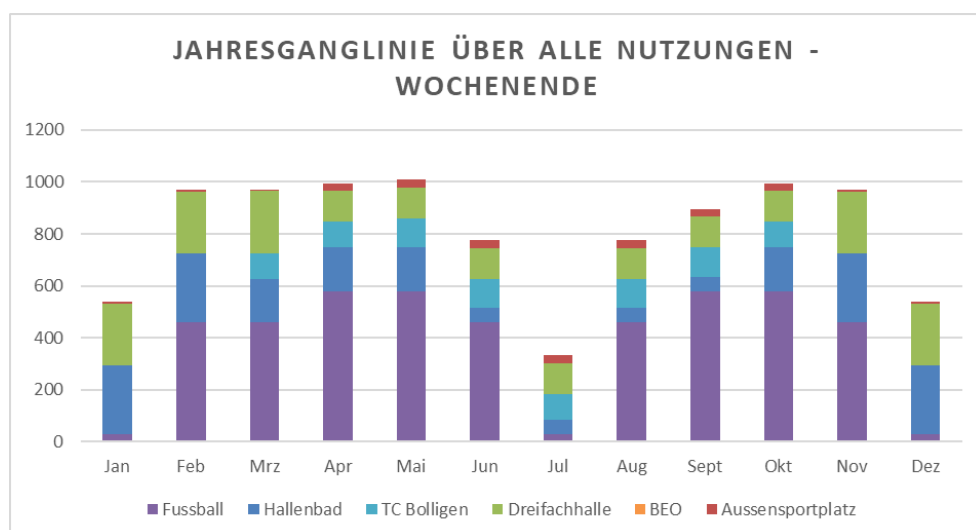


Abbildung 2: Monatsganglinie aller Personen - Wochenende

2 EINLEITUNG / VORGEHEN

Im Auftrag des Kantons Bern werden die Angaben zu Modalsplit, Verkehrserzeugung, Parkplatz-Anzahl, Verkehrsverteilung und Auswirkung auf das übergeordnete Strassennetz in diesem Bericht für den Fussballcampus Ostermundigen im Detail analysiert und festgehalten. Dabei wird weiterführend die saisonale Schwankung und die Aufenthaltsdauer der einzelnen Nutzungen mitberücksichtigt.

Für diese Analyse wurde das nachfolgende Vorgehen gewählt:

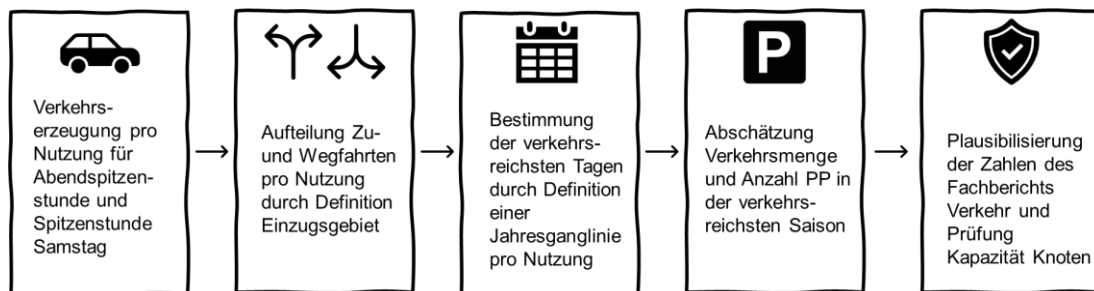


Abbildung 3: Übersicht Vorgehen Plausibilisierung

2.1 Szenarien

Die Ergebnisse wurden in drei verschiedenen Szenarien aufgeteilt, die untenstehend beschrieben sind. Ziel dieser drei Szenarien ist es, eine Spannweite möglicher Fahrten/Parkplätze aufzuzeigen um somit die Vorhersagen besser einordnen zu können. Generell ist zu bemerken, dass aufgrund von Beobachtungen ähnlicher Nutzungen in der Region trotz der guten öV-Erschliessung der MIV-Anteil nicht unterschätzt werden darf. Aus unserer Sicht bildet deshalb das Szenario «Neutral» den realistischsten Fall ab. Aus diesem Grund werden im Folgenden nur die Zahlen dieses Szenarios für die Ergebnissen berücksichtigt. Die Spannweite wird im Fazit nochmals aufgezeigt.

- **Szenario "Velo-/öV-lastig":** In diesem Szenario wurde von einem sehr hohen Anteil an Velo- und öV-Fahrten ausgegangen.
- **Szenario "Neutral":** In diesem Szenario wurde versucht, eine Balance zwischen MIV- und Velo-/öV-Fahrten zu erreichen.
- **Szenario "Auto-lastig":** In diesem Szenario wurde von einem sehr hohen MIV-Anteil ausgegangen.

2.2 Nutzungen

Nachfolgend werden die Nutzungen, die der Fussballcampus beinhaltet und die in diesem Bericht untersucht werden, kurz beschrieben. Im Vergleich zum Richtprojekt hat es kleinere Anpassungen gegeben, welche zu einer leichten Verkehrsreduktion führen.

- **Hallenbad:** 4 Bahnen mit einer Länge von 25 Metern
- **Dreifachturnhalle:** als Mehrzweckhalle und Veranstaltungssaal (inklusive integrierte Bühne) verwendbar
- **Aussensportplatz:** auf dem Dach der Dreifachhalle, 40x50 Meter inklusive Sprunganlage
- **Fussballfelder:** insgesamt 7 Felder inklusive Stadion von YB, je nach Betriebsplan nutzbar von YB, vom Verein FC Bolligen (inklusive Clubhaus), und von der Öffentlichkeit
- **Tennisplätze:** insgesamt 4 Plätze, nutzbar vom Verein TC Bolligen (inklusive Clubhaus)
- **BEO:** Kantonale Beobachtungsstation für Jugendliche mit hohem Förder- und Schutzbedarf

Dem Anhang dieses Berichts sind einerseits detaillierte Ausführungen zu entnehmen, mit derer die getroffenen Annahmen zu saisonalen Schwankungen, Belegungsgrad, Modalsplit, Verkehrserzeugung, Parkplatz-Anzahl und Verkehrsverteilung nachvollzogen werden können. Für den Nachvollzug der Annahmen der Verkehrsverteilung sind andererseits die Einzugsgebiete der unterschiedlichen Nutzungen und die darauf aufgebaute Verkehrsverteilung im Anhang zu finden.

2.3 Grundlagen

Dieser Bericht basiert auf den folgenden Grundlagen:

- [1] Richtprojekt Fussballcampus Region Bern, Stand: 06.01.2025
- [2] Fachbericht Verkehr, bsb, Stand: 17.10.2024
- [3] E-Mail-Verkehr vom Mai/Juni 2025 zu Entscheidungen bezüglich Reduktion der Anzahl Fussballplätze und Saisonalität der Sportnutzungen
- [4] Machbarkeitsstudie Sagi-Areal Bolligen, W2H Architekten AG, Stand: 05.01.2024
- [5] Pfrundland Parkplatznachweis, bauart, Stand: 18.10.2023
- [6] Wegmühle Arealentwicklung Bolligen, metron, Stand: Mai 2023
- [7] Arealentwicklung ZPP Bahnhof Bolligen, RK&P, Stand: 04.04.2018
- [8] Anpassung Richtprojekt Fussballcampus Region Bern, Stand 26.06.2025

3 ANALYSE VERKEHRSERZEUGUNG UND MODALSPLIT

Bei den MIV-Fahrten wurde davon ausgegangen, dass teilweise Fahrgemeinschaften gebildet werden. Dadurch und durch die Veränderung im Modalsplit lassen sich die unterschiedlichen Anzahl Fahrten in den verschiedenen Szenarien erklären, trotz gleichbleibender Anzahl Personen.

Zudem ist zu erwähnen, dass für gewisse Nutzungen angenommen wurde, dass die Aufenthaltsdauer länger als eine Stunde ist (im Durchschnitt 1.5h). Dadurch werden die Fahrten reduziert, da weniger Wechsel stattfinden.

Für die genauen Erläuterungen zu den Annahmen, wird auf den Anhang verwiesen.

3.1 Morgenspitze (7:00 - 8:00) - Werktags

Es wird davon ausgegangen, dass nur die Nutzung der Kantonalen Beobachtungsstation für Jugendliche (BEO) in der Morgenspitze Verkehr erzeugt. Die Anzahl Personen, sowie der Modalsplit wurden dabei von der BEO selbst vorgegeben. Deshalb werden hier keine Szenarien unterschieden. In der Morgenspitze wird bei der BEO davon ausgegangen, dass es sich bei allen Fahrten um Zufahrten handelt.

Anzahl Personen (MSP)	
BEO	45

Tabelle 1: Anzahl Personen MSP - Nutzung BEO

Verkehrserzeugung / Modalsplit (MSP) - Zu- und Wegfahrten			
BEO (gemäss Vorgaben BEO -> keine Szenarien)			
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo
	25	10	5
Gesamtanzahl Fahrten	40		

Tabelle 2: Verkehrserzeugung / Modalsplit MSP - Nutzung BEO

Die Verkehrserzeugungen der anderen Nutzungen sind in der MSP vernachlässigbar (weniger als 10 Fahrten).

Die BEO erzeugt während der MSP (7:00 - 8:00) ca. 25 MIV-Fahrten. Durch die anderen Nutzungen werden keine relevanten Fahrten erzeugt.

Der Verkehr aller Nutzungen (inkl. BEO) während der Morgenspitze ist mit den zusätzlichen Verkehrsbelastungen bezüglich der Kapazität vernachlässigbar.

3.2 Abendspitze (17:00 - 18:00) - Werktags

In der ASP wird von einer Verkehrserzeugung von allen Nutzungen ausgegangen. Im Szenario «Neutral» wird über alle Nutzungen gesehen von 150 MIV-Fahrten in der ASP ausgegangen. Diese Zahl beschreibt die Summe der Zu- und Wegfahrten. Einzig bei der BEO wird davon ausgegangen, dass es sich in der ASP nur um Wegfahrten handelt. Die Fahrten beziehen sich dabei auf den Monat Mai, da dieser als der verkehrsreichsten Monate eingestuft wurde (vgl. Abbildung 1).

Im ersten Schritt wurde die Anzahl Personen für jede Nutzung abgeschätzt. Diese wird in den einzelnen Szenarien nicht verändert. Anschliessen wurde pro Szenario der Modalsplit jeder Nutzung bestimmt. Die daraus abgeleiteten Fahrten wurden reduziert aufgrund von Fahrgemeinschaften, unterschiedlicher Aufenthaltsdauer und saisonalen Schwankungen. Zum Schluss wurden die Fahrten anhand plausibler Annahmen in Zu- und Wegfahrten unterteilt und auf die unterschiedlichen Richtungen verteilt (= Knotenstrombelastungen).

Anzahl Personen (ASP)			
	Szenario "Velo-/öV-lastig"	Szenario "Neutral"	Szenario "Auto-lastig"
Gesamt (auf 5 gerundet)	425	425	425
Verteilung auf die Nutzungen			
Hallenbad	30	30	30
Aussensportplatz	6	6	6
Dreifachhalle	90	90	90
FC Bolligen	120	120	120
YB	120	120	120
BEO		45	
TC Bolligen	15	15	15

Tabelle 3: Anzahl Personen ASP – alle Nutzungen

Verkehrserzeugung / Modalsplit (ASP) - Zu- und Wegfahrten									
	Szenario "Velo-öV-lastig"			Szenario "Neutral"			Szenario "Auto-lastig"		
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	75	95	145	150	75	70	210	40	40
Gesamtanzahl Fahrten	315			295			290		
Veteilung auf die Nutzungen									
Hallenbad + Aussensportplatz + Dreifachhalle									
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	20	20	50	45	15	20	65	5	5
Gesamtanzahl Fahrten	90			80			75		
Fussball (FC Bolligen + YB)									
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	25	60	80	75	45	40	105	25	25
Gesamtanzahl Fahrten	165			160			155		
BEO (gemäss Vorgaben BEO -> keine Szenarien)									
Total (auf 5 gerundet)	MIV			öV			Velo		
	25			10			5		
Gesamtanzahl Fahrten				40					
TC Bolligen									
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	5	5	10	10	5	5	15	0	5
Gesamtanzahl Fahrten	20			20			20		

Tabelle 4: Verkehrserzeugung / Modalsplit ASP – alle Nutzungen

Auf der Basis der angenommenen Tagesganglinie (vgl. Abbildung 4) wird von insgesamt 1'230 Fahrten pro Werktag im Durchschnitt ausgegangen. Gemäss dem Betriebskonzept bleibt der Anteil des MIV am späteren Abend nahezu gleich hoch, wie in der ASP. Die Elterntaxis werden abnehmen, dafür werden vermehrt Erwachsene mit dem Auto den Campus besuchen. Die leichte Reduktion am Abend im Vergleich zur ASP ist der BEO geschuldet, die nach der ASP keine Fahrten mehr erzeugt.

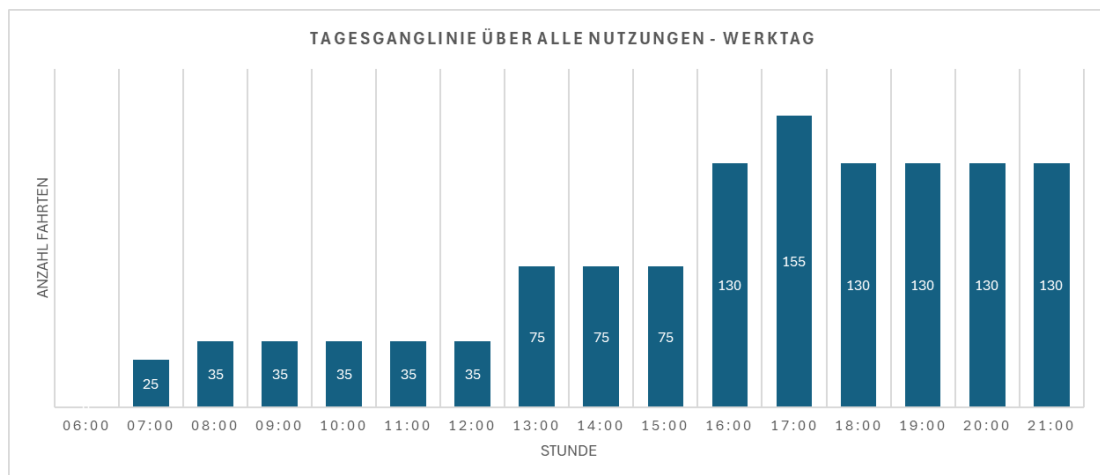


Abbildung 4: Tagesganglinie Werktag

3.3 Wochenende (Samstag, 16:00)

Am Wochenende wird von einer Worst Case Verkehrserzeugung von allen Nutzungen ausgegangen, ausser die BEO, da diese geschlossen ist. Im Szenario «Neutral» wird über alle Nutzungen gesehen von 260 MIV-Fahrten ausgegangen am Wochenende (Samstag, 16:00 – 17:00). Dabei ist anzumerken, dass es entscheidend ist, wie viele Anlässe miteinander stattfinden. Für das Wochenende wurde der verkehrsreichste Monat April / Mai berücksichtigt (vgl. Abbildung 2). Zudem wurden Grossanlässe wie beispielsweise ein YB-Heimspiel der Frauen nicht berücksichtigt, da für einen solchen Anlass ein separates Verkehrskonzept erarbeitet werden muss.

Anzahl Personen (WE)			
	Szenario "Velo-/öV-lastig"	Szenario "Neutral"	Szenario "Auto-lastig"
Gesamt (auf 5 gerundet)	1430	1430	1430
Verteilung auf die Nutzungen			
Hallenbad	30	30	30
Aussensportplatz	6	6	6
Dreifachhalle	240	240	240
FC Bolligen	460	460	460
YB	660	660	660
BEO	0		
TC Bolligen	35	35	35

Tabelle 5: Anzahl Personen WE-Spitzenstunde – alle Nutzungen

Verkehrserzeugung / Modalsplit (WE) - Zu- und Wegfahrten in der Spitzenstunde									
	Szenario "Velo-/öV-lastig"			Szenario "Neutral"			Szenario "Auto-lastig"		
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	140	260	480	260	185	300	365	85	115
Gesamtanzahl Fahrten	880			745			565		
Verteilung auf die Nutzungen									
Hallenbad + Aussensportplatz + Dreifachhalle									
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	50	20	100	85	15	45	110	10	10
Gesamtanzahl Fahrten	170			145			130		
Fussball (FC Bolligen + YB)									
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	85	230	360	170	160	245	235	70	100
Gesamtanzahl Fahrten	675			575			405		
BEO (gemäss Vorgaben BEO -> keine Szenarien, am WE geschlossen)									
Total (auf 5 gerundet)	MIV			öV			Velo		
	0			0			0		
Gesamtanzahl Fahrten				0					
TC Bolligen									
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	5	10	20	10	10	10	20	5	5
Gesamtanzahl Fahrten	35			30			30		

Tabelle 6: Verkehrserzeugung / Modalsplit WE-Spitzenstunde – alle Nutzungen

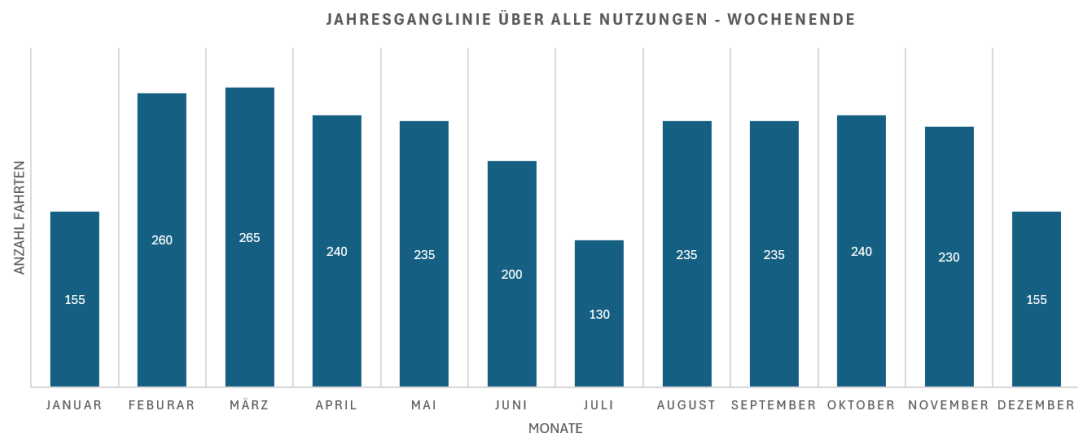


Abbildung 5: Jahresganglinie Wochenende

Auf Basis der angenommenen Tagesganglinie (vgl. Abbildung 6) wird von rund 2'800 Fahrten pro Tag während dem Wochenende ausgegangen. Dabei wurde die Annahme getroffen, dass der MIV-Anteil über den Nachmittag gleich hoch bleibt, da viele Nutzungen über eine längere Zeit genutzt werden. In diesem Bericht wird von vielen Anlässen gleichzeitig ausgegangen, die jeweils eine intensive Nutzung aufweisen. Dadurch ist die Zahl mit dem Verkehrsaufkommen während eines Grossanlasses vergleichbar. Jedoch ist anzumerken, dass die Fahrten bei einem Grossanlass konzentrierter vorkommen, weshalb für solche Grossanlässe zwingend ein separates Verkehrskonzept erarbeitet werden muss.

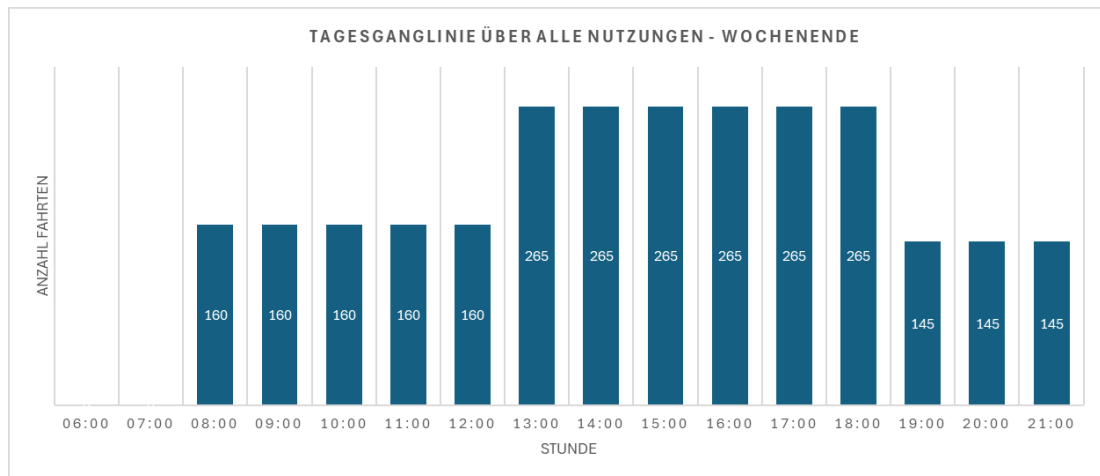


Abbildung 6: Tagesganglinie Wochenende

4 ANALYSE ANZAHL PARKPLÄTZE

Die Berechnung der Anzahl Parkplätze basiert auf den Annahmen zur Verkehrserzeugung in der ASP (siehe vorheriges Kapitel). Dabei wurden einzelne Fahrten abgezogen, da davon ausgegangen wird, dass einige Eltern ihre Kinder mit dem Auto bringen und wieder wegfahren. Somit benötigen diese keinen Parkplatz. Die Fahrtenreduktion durch die Aufenthaltszeit ist bei den Parkplätzen irrelevant. Die Parkplätze werden nicht reduziert, da zwischen dem Wechsel der SportlerInnen Überschneidungen stattfinden, bei denen sowohl die Zu- wie auch die Wegfahrenden einen Parkplatz benötigen.

Es ist dementsprechend festzuhalten, dass die Berechnung der **Anzahl Parkplätze auf der Nachfrage basieren**. Eine Reduktion der Parkplätze ist unter gewissen Voraussetzungen möglich. Unter Umständen ist dabei eine Parkplatz-Bewirtschaftung beziehungsweise ein Mobilitätskonzept notwendig (insbesondere bei grösseren Anlässen). Zudem ist je nach Ausmass der Reduktion eine Veränderung des Modalsplits erforderlich.

4.1 Werktags

Im Szenario «Neutral» wird über alle Nutzungen gesehen von 130 MIV-Parkplätzen und 70 Velo-Parkplätzen ausgegangen.

Anzahl PP (ASP)						
	Szenario "Velo-/öV-lastig"		Szenario "Neutral"		Szenario "Auto-lastig"	
	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	notwenige Anzahl Velo- PP gemäss Nachfrage	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	notwenige Anzahl Velo- PP gemäss Nachfrage	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	notwenige Anzahl Velo- PP gemäss Nachfrage
Gesamt (auf 5 gerundet)	85	140	130	70	175	40
Veteilung auf die Nutzungen						
Hallenbad	5	15	10	5	20	0
Aussensportplatz	1	4	2	2	3	1
Dreifachhalle	20	0	20	0	20	0
FC Bolligen	10	55	15	35	20	10
YB	5	55	40	20	65	20
BEO	37	5	37	5	37	5
TC Bolligen	5	8	8	3	8	3

Tabelle 7: Anzahl Parkplätze basierend auf der Verkehrserzeugung in der ASP

Im Projekt sind insgesamt 290 Parkplätze vorgesehen, darunter 120 in einer Einstellhalle und 170 als oberirdische Überlaufparkplätze. Das heisst, in erster Priorität soll unter der Woche in der Einstellhalle geparkt werden. Dies entspricht bei einer Nachfrage von 130 Parkplätzen beim Szenario «Neutral» während der Abendspitze auch der Realität (vgl. Tabelle 7).

Für die Veloparkplätze wird vom bestehenden Konzept ein pauschaler Wert von 550 Parkplätzen angenommen. Laut den Szenarien dieses Berichtes, werden unter der Woche nicht so viele benötigt. Jedoch muss auch das Wochenende miteinbezogen werden (siehe folgendes Kapitel).

4.2 Wochenende

Im Szenario «Neutral» wird über alle Nutzungen beim Worst Case gesehen von 365 MIV-Parkplätzen und 430 Velo-Parkplätzen ausgegangen.

Anzahl PP (WE)						
	Szenario "Velo-/öV-lastig"		Szenario "Neutral"		Szenario "Auto-lastig"	
	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	notwenige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	notwenige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	notwenige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage
Gesamt (auf 5 gerundet)	205	675	365	430	505	160
Verteilung auf die Nutzungen						
Hallenbad	5	15	10	5	20	0
Aussensportplatz	1	3	2	1	3	1
Dreifachhalle	65	120	105	60	130	10
FC Bolligen	55	260	105	175	125	70
YB	75	260	135	180	205	75
BEO	0	0	0	0	0	0
TC Bolligen	5	18	10	10	20	3

Tabelle 8: Anzahl Parkplätze basierend auf der Verkehrserzeugung am WE

Die Nachfrage von 365 Parkplätzen (vgl. Tabelle 8) ist ein Worst Case mit gleichzeitig stattfindenden vielen intensiven Nutzungen. Grundsätzlich hängt diese Zahl sehr stark vom detaillierten Betriebskonzept des Campus ab, zudem kann die Nachfrage durch flankierende Massnahmen beeinflusst werden. Es sind begleitende Massnahmen für grössere Anlässe erforderlich, sodass die Parkplatzzahl nicht vollumfänglich auf die Spitze am Wochenende dimensioniert werden muss. Bei Grossanlässen muss zwingend ein Parkplatzkonzept / Mobilitätskonzept erarbeitet werden.

Das Projekt sieht 550 Velo-Parkplätzen vor, welche gemäss dem vorliegenden Szenario mit einer Nachfrage von 430 PP am Wochenende noch Reserven ausweist. Dies ist sicher zielführend, da dadurch ein grosses und attraktives Veloangebot sichergestellt werden kann.

5 PLAUSIBILISIERUNG VERKEHRSVERTEILUNG

Für die Abschätzung der Verkehrsverteilung wurden zuerst für die einzelnen Nutzungen Einzugsgebiete definiert. Dabei wurden schon bestehende Nutzungen im nahen Umfeld ausgewiesen, um das Einzugsgebiet der neuen Nutzung abschätzen zu können (vgl. Abbildung 7). Daraus abgeleitet, wurde eine Abschätzung der Verkehrsverteilung vorgenommen (vgl. Abbildung 8).

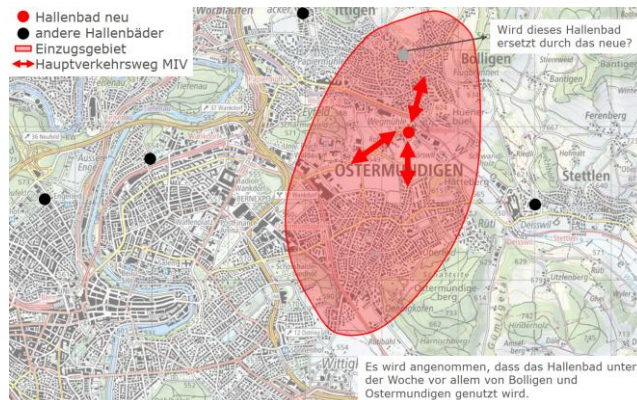


Abbildung 7: Beispiel Definition Einzugsgebiet (Nutzung «Hallenbad»)



Abbildung 8: Beispiel Verkehrsverteilung (Nutzung «Hallenbad»)

Als letzter Schritt wurde für jede Nutzung ein Anteil der An- und Abfahrten vom Areal in der entsprechenden Zeitspanne definiert. Diese Anteile sind im Anhang für jede Nutzung ersichtlich.

5.1 Abendspitze (17:00 – 18:00) – Werktags

Es ist zu erwähnen, dass unter der Woche bei den meisten Nutzungen erwartet wird, dass vor allem lokaler Verkehr aus den Gemeinden Bolligen und Ostermundigen erzeugt wird. Lediglich bei der Nutzung BEO und YB wird von einem höheren Anteil der Fahrten über die Umfahrungsstrasse ausgegangen.

Die Verkehrsverteilung des Szenarios «Neutral» ist der unteren Abbildung 9 zu entnehmen.

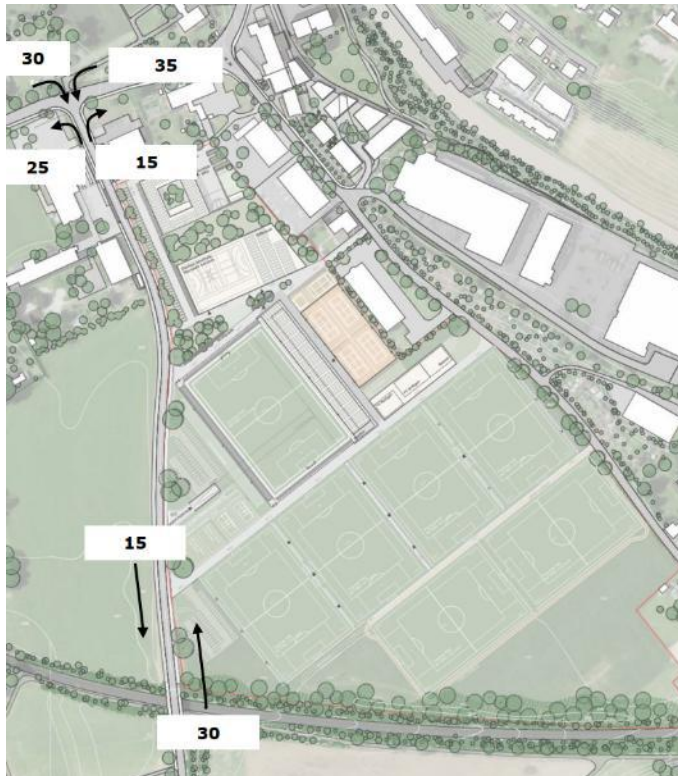


Abbildung 9: Zu- und Wegfahrten ASP – Szenario «Neutral»

Die Verkehrsverteilung über alle Nutzungen ist Richtung Wankdorf und Bolligen nahezu identisch. Mit dem gewählten Szenario ist eine leicht höhere Zufahrt ersichtlich. Diese Verteilung der Zu- und Wegfahrt während der Abendspitzenstunde hängt sehr stark vom Zeitplan der Trainingszeiten ab. Rund 40% der Fahrten wird über die Wegmühlegässli Süd erschlossen.

5.2 Wochenende (Samstag, 16:00)

Am Wochenende wird von einem hohen Anteil der Fahrten über die Umfahrungsstrasse / Autobahn ausgegangen, da die Zuschauenden der Spiele oder aber auch die GegnerInnen von YB teilweise ihr Ausgangsort weiter weg liegt.

Die Verkehrsverteilung des Szenarios «Neutral» ist der unteren Abbildung 10 zu entnehmen.



Abbildung 10: Zu- und Wegfahrten WE – Szenario «Neutral»

Diese Verteilung der Zu- und Wegfahrt hängt ebenfalls stark von den Zeitplänen des Betriebskonzeptes ab. An den Wochenenden wird von einem hohen Anteil über die Umfahrungsstrasse ausgegangen.

Der Anteil der Erschliessung über das Wegmühlegässli beträgt nur noch rund 20% aller Fahrten.

6 AUSWIRKUNGEN AUF DAS ÜBERGEORDNETE NETZ

Der Knoten Wegmühlegässli / Bolligenstrasse wird mit Hilfe von verkehrstechnischen Berechnungen für die ASP an einem Werktag im Jahr 2040 verifiziert. Dazu werden neben dem Zusatzverkehr des Fussballcampus als zusätzliches Szenario auch der Verkehr der geplanten Siedlungen Sagi, Pfrundland, Wegmühle und Bahnhof Bolligen berücksichtigt. Der Rothuskreisel ist im Grundsatz genügend leistungsfähig, vorausgesetzt der Abfluss Richtung Autobahn / Bern ist nicht limitierend.

6.1 Herleitung Mengengerüst 2025 und 2040 ohne Zusatzverkehr

Als Berechnungsgrundlage ist ein Mengengerüst für den massgebenden Knoten notwendig. Es stehen Daten von diversen Zählstellen und Erhebungen aus verschiedenen Zeiträumen, sowie das GVM 2019 und 2040 des Kantons Bern zur Verfügung (vgl. Abbildung 11).



Abbildung 11: Übersicht der verfügbaren Zählstellen (Hintergrundbild: GVM 2019)

Die Daten sind aufgrund der unterschiedlichen Zeiträume nicht direkt untereinander vergleichbar. Um den Ist-Zustand sauber abbilden zu können, wurde deshalb in einer ASP (03.06.2025, 17:00 – 18:00) eine Erhebung durchgeführt. Da für die Leistungsfähigkeitsberechnungen Personenwageneinheiten (PWE) benötigt werden, wurden die Zahlen mit einem Lastwagenanteil von 3% umgerechnet (vgl. Abbildung 12, links). Mit Hilfe des Vergleichs zwischen dem GVM 2019 und 2040 konnte für die Hochrechnung der Ist-Zahlen für das Jahr 2040 eine allgemeine Zunahme von 7% (gemäss dem Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern) abgeleitet werden (vgl. Abbildung 12, rechts).

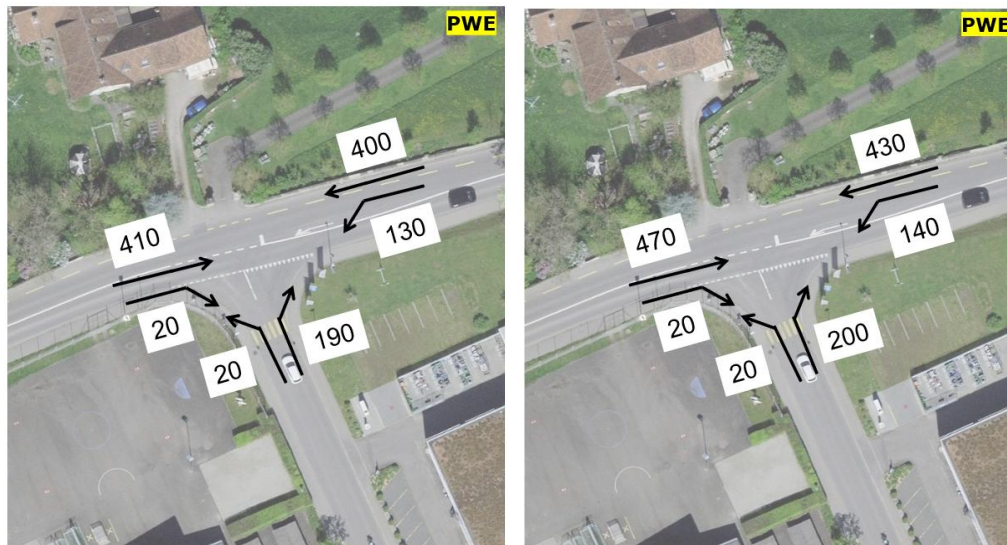


Abbildung 12: Mengengerüst ASP 2025 (links) und ASP 2040 (rechts)

6.2 Betroffene Annahmen für die Verkehrserzeugungen der Siedlungen

Bei allen Entwicklungsgebieten sind unterschiedliche Grundlagen vorhanden. Bei allen wurde anhand einer groben Abschätzung der Fahrten und Verteilung die Verkehrserzeugung hochgerechnet.

6.2.1 Sagi

Da in der verfügbaren Grundlage [4] keine Fahrten ausgewiesen sind, werden diese über die Anzahl Parkplätze grob abgeschätzt. Es sind ca. 60 Parkplätze in der Einstellhalle und 20 Besucher-Parkplätze geplant. In der ASP wird von folgenden Annahmen ausgegangen:

- 80% der 60 Parkplätze in der Einstellhalle generieren Zufahrten (= 50 Fahrten).
- 10% der 60 Parkplätze in der Einstellhalle generieren Wegfahrten (= 5 Fahrten).
- 10% der 60 Parkplätze in der Einstellhalle generieren keinen Verkehr in der ASP.
- Bei den Besucher-Parkplätzen wird angenommen, dass die meisten Fahrten über den Tag oder am Wochenende generiert werden. Für die ASP wird pauschal angenommen, dass 20% zufahren und 20% wegfahren (= je 5 Fahrten).

Somit kann davon ausgegangen werden, dass die Siedlung Sagi in der ASP insgesamt **55 Zufahrten und 10 Wegfahrten** erzeugt.

Für die Verteilung wird angenommen, dass 60% der Fahrten über den Knoten Wegmühlegässli / Bolligenstrasse fahren.

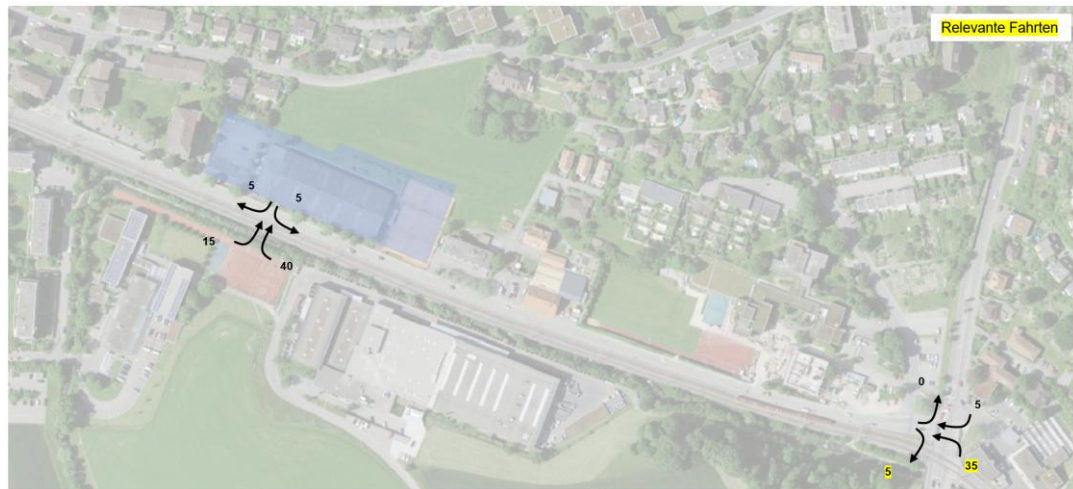


Abbildung 13: Annahme Anzahl Fahrten und Verteilung Siedlung Sagi (Hintergrund Grundlage [4])

6.2.2 Pfrundland

Da in der verfügbaren Grundlage [5] ebenfalls keine Fahrten ausgewiesen sind, werden diese wiederum über die Anzahl Parkplätze abgeschätzt. Es sind ca. 70 Parkplätze in der Einstellhalle geplant. In der ASP wird von folgenden Annahmen ausgegangen:

- 80% der 70 Parkplätze generieren Zufahrten (= 60 Fahrten).
- 10% der 70 Parkplätze generieren Wegfahrten (= 5 Fahrten).
- 10% der 70 Parkplätze generieren keinen Verkehr in der ASP.

Somit wird davon ausgegangen, dass die Siedlung Sagi in der ASP insgesamt **60 Zufahrten und 5 Wegfahrten** erzeugt.

Für die Verteilung wird angenommen, dass 60% der Fahrten über den Knoten Wegmühlegässli / Bolligenstrasse fahren.

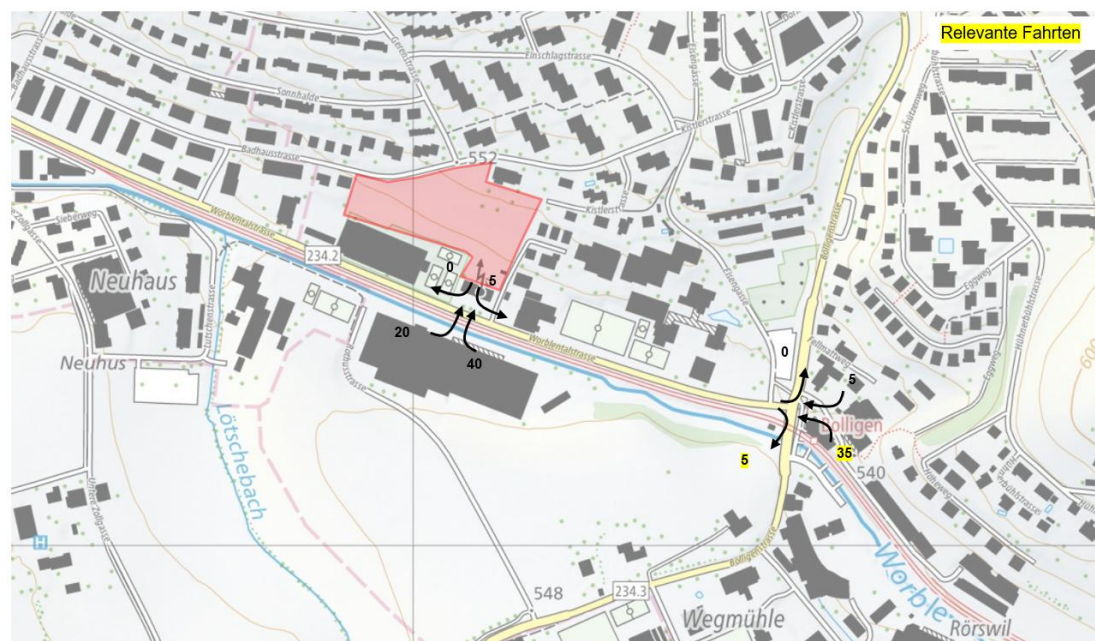


Abbildung 14: Annahme Anzahl Fahrten ASP und Verteilung Siedlung Pfrundland

6.2.4 Bahnhof Bolligen

Für die geplante Siedlung Bahnhof Bolligen wurde für den Knoten Rörswil-/Bolligenstrasse die Verteilung aus der Grundlage [7] übernommen.

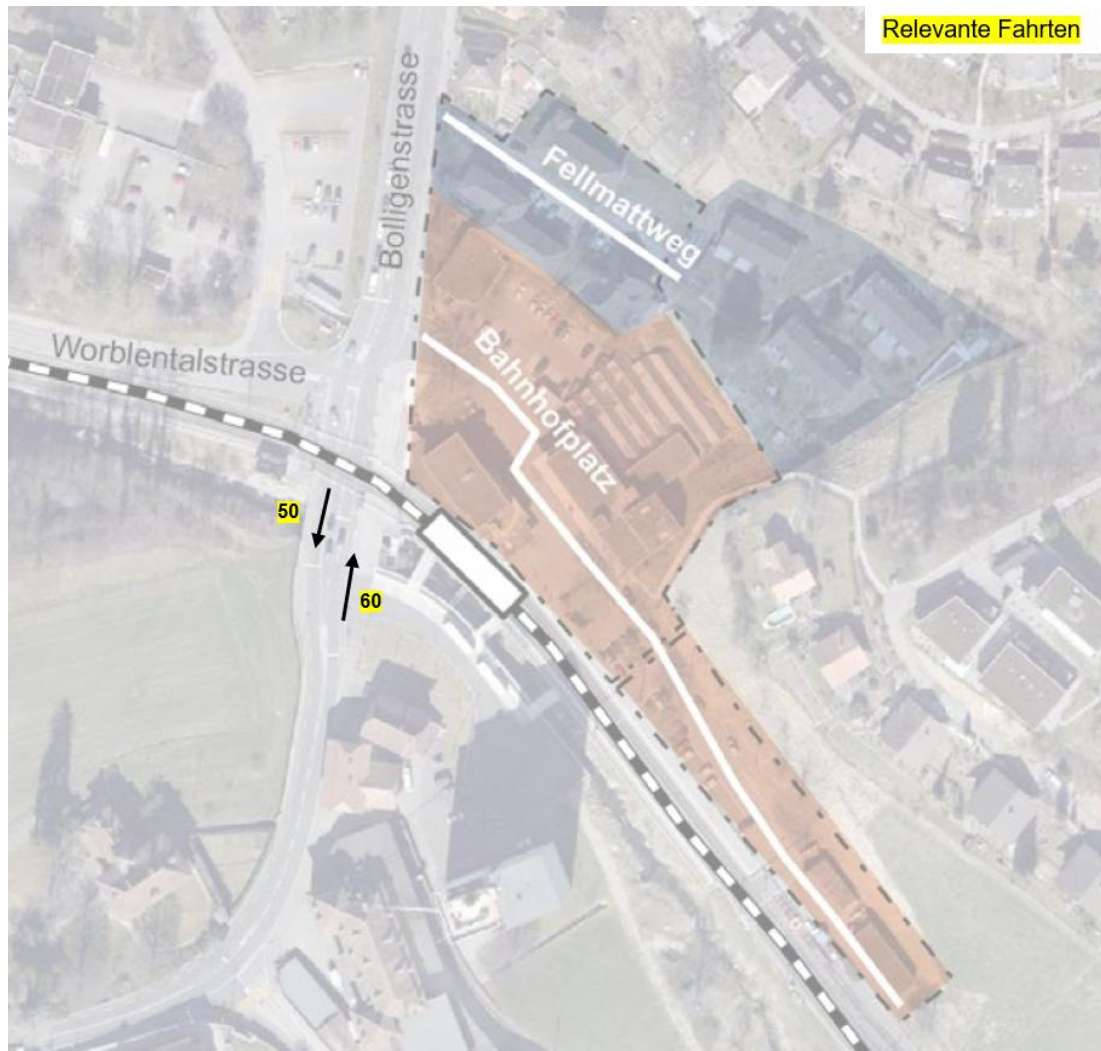


Abbildung 16: Annahme Anzahl Fahrten ASP und Verteilung Siedlung Bahnhof Bolligen (Hintergrund Grundlage [7])

6.3 Mengengerüst 2040 mit Zusatzverkehr

In einem letzten Schritt wurden zum erarbeiteten Mengengerüst für das Jahr 2040 der in Abbildung 9 ersichtliche Mehrverkehr des Fussballcampus und der Mehrverkehr der geplanten Siedlungen Sagi, Pfrundland, Wegmühle und Bahnhof Bolligen dazu addiert (vgl. Abbildung 17). Die linke Grafik zeigt die ASP 2040 mit dem Zusatzverkehr des Fussballcampus und die rechte zeigt die ASP 2040 mit dem Zusatzverkehr des Fussballcampus und der geplanten Siedlungen. Der Nachweis für den Knoten wurde mit dem rechten Mengengerüst durchgeführt.

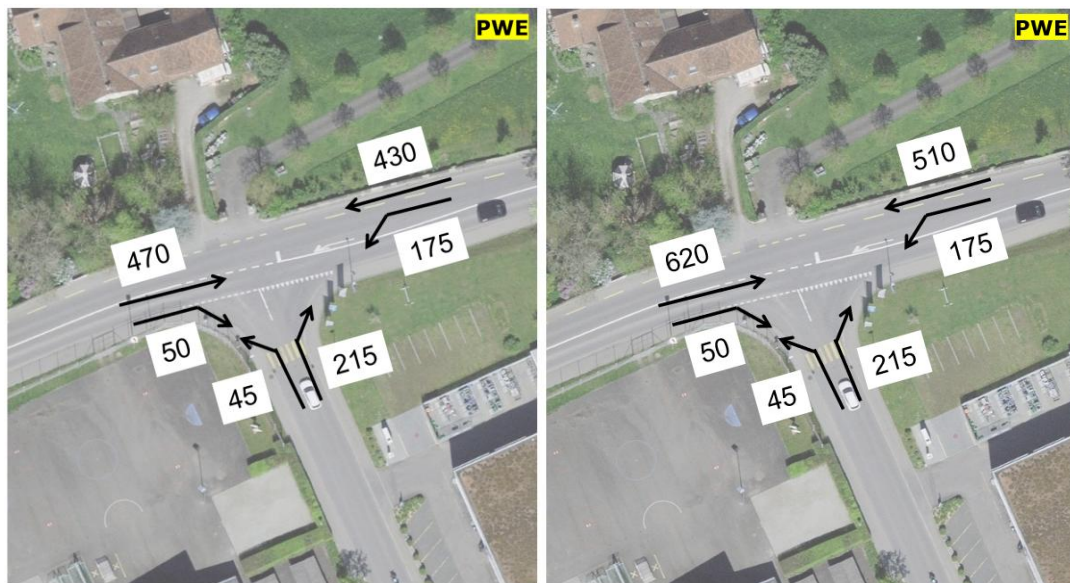


Abbildung 17: Mengengerüst 2040 ASP mit Fussballcampus (links) und mit Fussballcampus inkl. Siedlungen (rechts)

Im Vergleich zum Zustand 2040 ohne Zusatzverkehr resultieren durch den Campus rund 100 Fahrten und durch die Siedlungsentwicklung 230 Fahrten pro Stunde zusätzlich.

6.4 Lokale Kapazitätsbetrachtung inkl. Massnahmen

Die Leistungsberechnung mit diesem Mengengerüst 2040 (inklusive der Siedlungsentwicklung) ergibt eine Verkehrsqualitätsstufe D (ausreichend) und zeigt somit, dass der Knoten Wegmühlegässli / Bolligenstrasse den Zusatzverkehr mit den angenommenen Fahrten und Verteilungen bewältigen kann (vgl. Abbildung 18 und Abbildung 19).

ASP (17:00 - 18:00)
Ergebnis nach VSS SN 640 022

	Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	G-i	L-i	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
	- Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
Bolligenstr. West	2	→	620										
	3	→	50										
	Misch-H		670					1800	2 + 3	3.1	2	3	A
Wegmühle- gässli	4	←	45	7.2	3.9	1330	223	146		35.5	1	2	D
	6	→	215	6.5	3.1	645	568	568		10.1	2	3	B
	Misch-N		260					379	4+6	29.4	6	9	D
Bolligenstr. Ost	8	←	510										
	7	→	175	5.8	2.5	670	707	707		6.7	1	2	A
	Misch-H		685					1291	7 + 8	5.9	3	5	A

QSV-gesamt

D

Abbildung 18: Ergebnisse Verkehrsqualitätsstufe (VQS)

Verkehrs- qualitätsstufe	Verkehrs- Qualität	Mittlere Wartezeit	Merkmale des Verkehrsablaufs
A	Sehr gut	≤ 10s	Nahezu ungehindert. Mehrzahl der Motorfahrzeuge ohne Wartezeit, kein Rückstau.
B	Gut	≤ 20s	Nur in geringem Mass behindert. Wartezeit hinnehmbar, kaum Rückstau.
C	Zufriedenstellend	≤ 30s	Häufige Beeinflussung durch vortrittsberechtigte Motorfahrzeuge. Wartezeiten sind spürbar, kleinerer Rückstau.
D	Ausreichend	≤ 45s	Alle Motorfahrzeuge müssen Behinderungen hinnehmen. Zum Teil hohe Wartezeiten für einzelne Motorfahrzeuge; vorübergehend längerer Rückstau, der abgebaut werden kann.
E	Mangelhaft	> 45s	Ständige Behinderungen mit zeitweiliger Überlastung. Sehr lange und stark streuende Wartezeiten; kein Abbau des zum Teil sehr langen Rückstaus.
F	Völlig ungenügend	>> 45s	Überlastung während ganzer Stunde (Zufluss grösser als Kapazität). Sehr lange Wartezeiten; kein Abbau des sehr langen Rückstaus.

Abbildung 19: Übersicht Verkehrsqualitätsstufen

Die Verkehrsqualitätsstufe des Knotens Wegmühlegässli / Bolligenstrasse hängt stark von der Aufteilung der Zu- und Wegfahrten, beziehungsweise vom Betriebskonzept vom Campus ab. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass bei Spitzenstunden und gleichzeitig vielen Zufahrten die Wartezeiten im Wegmühlegässli erträglich sind. Verändert sich jedoch die Verteilung (mehr Wegfahrten), kann es rasch zu längeren Wartezeiten führen. Ein Lösungsansatz wäre eine Bedarfsanlage, welche die Hauptrichtung bei starkem Rückstau im Wegmühlegässli auf Rot schaltet (vgl. Abbildung 20). Der Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse inkl. der Buslinie 44 wird weiterhin erste Priorität haben. Zudem muss der Stauraum bis zur Bahnschranke überwacht werden, damit keine Überstauung vom Bahnübergang

eintritt. Eine Buslinie im Wegmühlegässli könnte mit einer solchen Anlage ebenfalls priorisiert werden.

Diese Lichtsignalanlage müsste verkehrstechnisch im Detail überprüft werden, sie ist jedoch als Rückfallebene bereits vorzusehen. Somit müssen die erforderlichen Rohranlagen und Fundamente bereits realisiert werden, damit eine einfache Nachrüstung möglich wird.

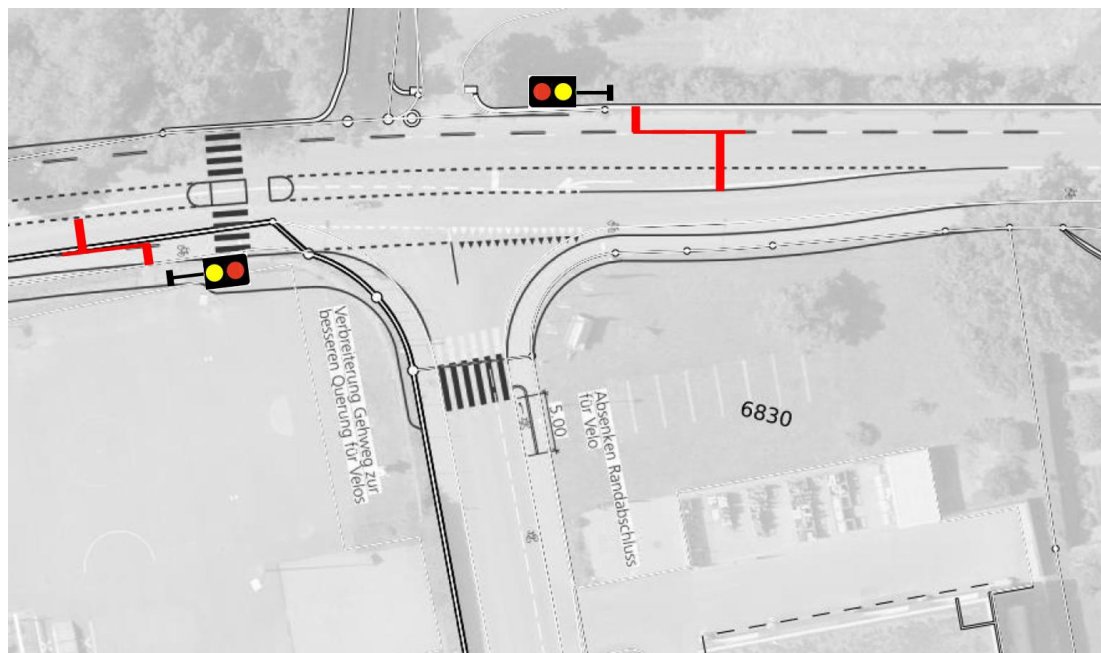


Abbildung 20: Schematische Darstellung LSA Knoten Wegmühlegässli / Bolligenstrasse

6.5 Grossräumige Einordnung

Die zusätzlichen Verkehrsbelastungen durch den Campus sind während einem Werktag am Abend im Vergleich zu den heutigen Belastungen im Wegmühlegässli und der Bolligenstrasse untergeordnet (vergl. Abbildung 9). In der übergeordneten verkehrlichen Betrachtung sind 2 Punkte zu beachten:

- a) Der Bahnübergang in Bolligen wird durch den Campus an den Werktagen nicht wesentlich stärker belastet (Querschnitt 50 Fz/h). Die zusätzlichen geplanten Entwicklungen werden wesentlich stärker ins Gewicht fallen. Durch die verkehrstechnische Überwachung des Abschnitts zwischen Wegmühlegässli und Bahnschranke kann einer Überstauung entgegengewirkt werden. Das Wegmühlegässli hat jedoch im Vergleich zur Kantonsstrasse und dem öffentlichen Verkehr untergeordnete Priorität.
- b) In Fahrtrichtung Bern / Autobahnanschluss ist die Bolligenstrasse bereits heute sehr stark ausgelastet. An einzelnen Tagen besteht ein Rückstau bis zum Rothauskreisel. Durch den Campus besteht in dieser Fahrtrichtung eine Zusatzbelastung von rund 30 Fz/h und kann somit als verträglich eingestuft werden. In der Summe aller gesamten geplanten Entwicklungen in diesem Raum wird jedoch eine spürbare Zunahme des Rückstaus zu erkennen sein (= Überlast). Mit dem neuen Autobahnanschluss Wankdorf (Bauherr ASTRA) wird sich diese Situation langfristig entschärfen. Ohne den Autobahnanschluss ist eine Gesamtbetrachtung dieses Verkehrsraums und seiner Auswirkungen zu empfehlen.

ANHANG

ANHANG 1 Analyse Verkehrserzeugung

Siehe Beilage 01: «01_875221T Analyse Verkehrserzeugung Fussballcampus v00-01-00»

ANHANG 2 Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung

Siehe Beilage 02: «02_875221G Einzugsgebiete Verkehrsverteilung Fussballcampus v00-01-00»

Grundlage

Info: Die BEO wurde als Nutzung in diesem Excel nicht integriert, da die Kennwerte dieser bereits bekannt sind (aus Absprachen mit der BEO selbst).

Anzahl Personen für die jeweilige Nutzung bei einer 100% Auslastung an einem geschäftigen Werktag und Wochenende (WE: inklusive Zuschauende, ohne Grossanlässe):

Werktag	
Nutzung	Anzahl Personen bei 100% Auslastung
Hallenbad	30
Aussensportplatz	30
Dreifachhalle	90
FC Bolligen	120
YB	120
TC Bolligen	30

Wochenende	
Nutzung	Anzahl Personen bei 100% Auslastung
Hallenbad	30
Aussensportplatz	30
Dreifachhalle	240
FC Bolligen	460
YB	660
TC Bolligen	70

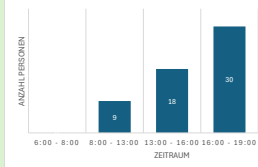
eigene Annahmen, keine Angaben der Bauherrschaft

Belegungsgrad über den Tag

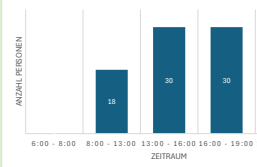
Belegungsgrad über den Tag der jeweiligen Nutzungen für einen typischen Werktag und ein typisches Wochenende (WE):

Hallenbad (durchschnittliche Aufenthaltszeit = 1 h)				
Stunde	Anteil der 100% Auslastung - Werktag	Personen	Anteil der 100% Auslastung - WE	Personen
6:00 - 8:00	0%	0	0%	0
8:00 - 13:00	30%	9	60%	18
13:00 - 16:00	60%	18	100%	30
16:00 - 19:00	100%	30	100%	30
19:00 - 22:00	100%	30	40%	12

BELEGUNGSGRAD HALLENBAD - WERKTAG

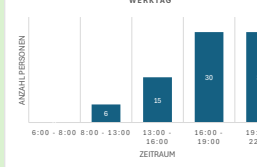


BELEGUNGSGRAD HALLENBAD - WE

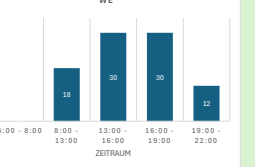


Aussensportplatz (durchschnittliche Trainingseinheit = 1.5 h)				
Stunde	Anteil der 100% Auslastung - Werktag	Personen	Anteil der 100% Auslastung - WE	Personen
6:00 - 8:00	0%	0	0%	0
8:00 - 13:00	20%	6	60%	18
13:00 - 16:00	50%	15	100%	30
16:00 - 19:00	100%	30	100%	30
19:00 - 22:00	100%	30	40%	12

BELEGUNGSGRAD AUSSENSORTPLATZ - WERKTAG

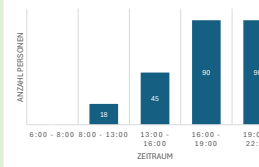


BELEGUNGSGRAD AUSSENSORTPLATZ - WE

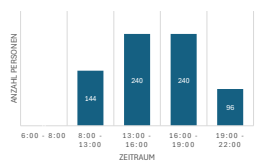


Dreifachhalle (durchschnittliche Trainingseinheit = 1.5 h)				
Stunde	Anteil der 100% Auslastung - Werktag	Personen	Anteil der 100% Auslastung - WE	Personen
6:00 - 8:00	0%	0	0%	0
8:00 - 13:00	20%	18	60%	144
13:00 - 16:00	50%	45	100%	240
16:00 - 19:00	100%	90	100%	240
19:00 - 22:00	100%	90	40%	96

BELEGUNGSGRAD DREIFACHHALLE - WERKTAG

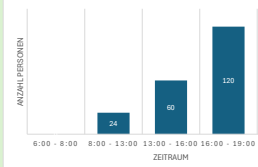


BELEGUNGSGRAD DREIFACHHALLE - WE

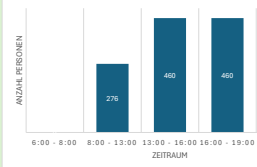


FC Bolligen (durchschnittliche Trainingseinheit = 1.5 h)				
Stunde	Anteil der 100% Auslastung - Werktag	Personen	Anteil der 100% Auslastung - WE	Personen
6:00 - 8:00	0%	0	0%	0
8:00 - 13:00	20%	24	60%	276
13:00 - 16:00	50%	60	100%	460
16:00 - 19:00	100%	120	100%	460
19:00 - 22:00	100%	120	40%	184

BELEGUNGSGRAD FC BOLLIGEN - WERKTAG

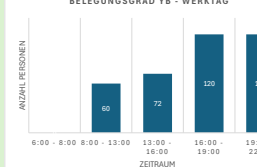


BELEGUNGSGRAD FC BOLLIGEN - WE

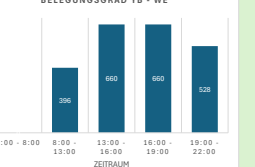


YB (durchschnittliche Trainingseinheit = 1.5 h)				
Stunde	Anteil der 100% Auslastung - Werktag	Personen	Anteil der 100% Auslastung - WE	Personen
6:00 - 8:00	0%	0	0%	0
8:00 - 13:00	50%	60	60%	396
13:00 - 16:00	60%	72	100%	660
16:00 - 19:00	100%	120	100%	660
19:00 - 22:00	100%	120	80%	528

BELEGUNGSGRAD YB - WERKTAG

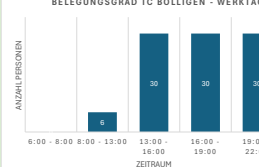


BELEGUNGSGRAD YB - WE

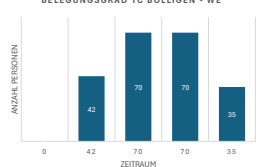


TC Bolligen (durchschnittliche Trainingseinheit = 1 h)				
Stunde	Anteil der 100% Auslastung - Werktag	Personen	Anteil der 100% Auslastung - WE	Personen
6:00 - 8:00	0%	0	0%	0
8:00 - 13:00	20%	6	60%	42
13:00 - 16:00	100%	30	100%	70
16:00 - 19:00	100%	30	100%	70
19:00 - 22:00	100%	30	50%	35

BELEGUNGSGRAD TC BOLLIGEN - WERKTAG



BELEGUNGSGRAD TC BOLLIGEN - WE

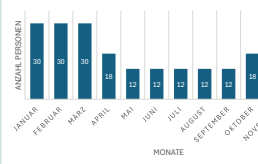


Durchschnittlicher Belegungsgrad pro Monat

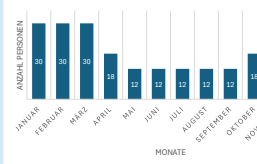
durchschnittlicher Belegungsgrad pro Monat der jeweiligen Nutzungen für einen typischen Werktag und ein typisches Wochenende (WE):

Hallenbad				
Monat	Anteil der 100% Auslastung - Werktag	Personen	Anteil der 100% Auslastung - WE	Personen
Januar	100%	30	100%	30
Februar	100%	30	100%	30
März	100%	30	100%	30
April	60%	18	60%	18
Mai	40%	12	40%	12
Juni	40%	12	40%	12
Juli	40%	12	40%	12
August	40%	12	40%	12
September	40%	12	40%	12
Oktober	60%	18	60%	18
November	100%	30	100%	30
Dezember	100%	30	100%	30

BELEGUNGSGRAD HALLENBAD - WERKTAG

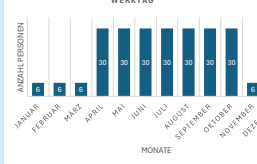


BELEGUNGSGRAD HALLENBAD - WE

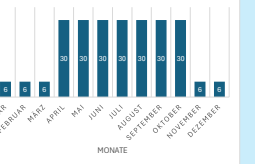


Aussensportplatz				
Monat	Anteil der 100% Auslastung - Werktag	Personen	Anteil der 100% Auslastung - WE	Personen
Januar	20%	6	20%	6
Februar	20%	6	20%	6
März	20%	6	20%	6
April	100%	30	100%	30
Mai	100%	30	100%	30
Juni	100%	30	100%	30
Juli	100%	30	100%	30
August	100%	30	100%	30
September	100%	30	100%	30
Oktober	100%	30	100%	30
November	20%	6	20%	6
Dezember	20%	6	20%	6

BELEGUNGSGRAD AUSSENSORTPLATZ - WERKTAG

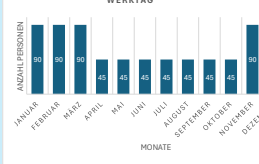


BELEGUNGSGRAD AUSSENSORTPLATZ - WE

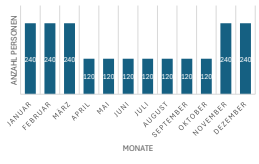


Dreifachhalle				
Monat	Anteil der 100% Auslastung - Werktag	Personen	Anteil der 100% Auslastung - WE	Personen
Januar	100%	90	100%	240
Februar	100%	90	100%	240
März	100%	90	100%	240
April	50%	45	50%	120
Mai	50%	45	50%	120
Juni	50%	45	50%	120
Juli	50%	45	50%	120
August	50%	45	50%	120
September	50%	45	50%	120
Oktober	50%	45	50%	120
November	100%	90	100%	240
Dezember	100%	90	100%	240

BELEGUNGSGRAD DREIFACHHALLE - WERKTAG

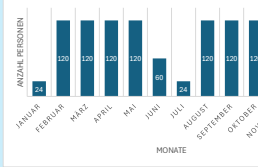


BELEGUNGSGRAD DREIFACHHALLE - WE

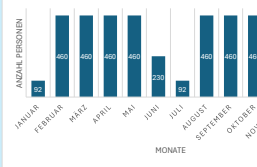


FC Bolligen				
Monat	Anteil der 100% Auslastung - Werktag	Personen	Anteil der 100% Auslastung - WE	Personen
Januar	20%	24	20%	92
Februar	100%	120	100%	460
März	100%	120	100%	460
April	100%	120	100%	460
Mai	100%	120	100%	460
Juni	50%	60	50%	230
Juli	20%	24	20%	92
August	100%	120	100%	460
September	100%	120	100%	460
Oktober	100%	120	100%	460
November	50%	60	50%	230
Dezember	20%	24	20%	92

BELEGUNGSGRAD FC BOLLIGEN - WERKTAG

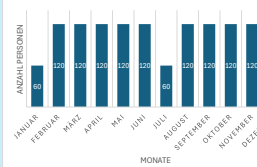


BELEGUNGSGRAD FC BOLLIGEN - WE

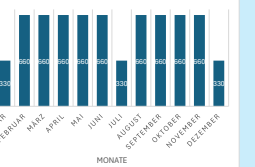


YB				
Monat	Anteil der 100% Auslastung - Werktag	Personen	Anteil der 100% Auslastung - WE	Personen
Januar	50%	60	50%	330
Februar	100%	120	100%	660
März	100%	120	100%	660
April	100%	120	100%	660
Mai	100%	120	100%	660
Juni	100%	120	100%	660
Juli	50%	60	50%	330
August	100%	120	100%	660
September	100%	120	100%	660
Oktober	100%	120	100%	660
November	100%	120	100%	660
Dezember	50%	60	50%	330

BELEGUNGSGRAD YB - WERKTAG

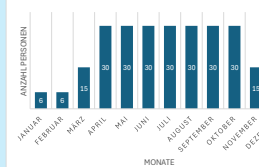


BELEGUNGSGRAD YB - WE

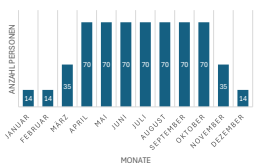


TC Bolligen				
Monat	Anteil der 100% Auslastung - Werktag	Personen	Anteil der 100% Auslastung - WE	Personen
Januar	20%	6	20%	14
Februar	20%	6	20%	14
März	50%	15	50%	35
April	100%	30	100%	70
Mai	100%	30	100%	70
Juni	100%	30	100%	70
Juli	100%	30	100%	70
August	100%	30	100%	70
September	100%	30	100%	70
Oktober	100%	30	100%	70
November	50%	15	50%	35
Dezember	20%	6	20%	14

BELEGUNGSGRAD TC BOLLIGEN - WERKTAG



BELEGUNGSGRAD TC BOLLIGEN - WE



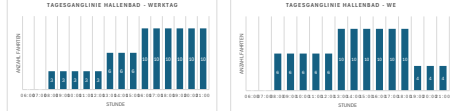
Die unterstrichenen Zahlen beziehen sich jeweils auf das Szenario "Neutral".

Tagesganglinie

Tagesganglinie für den WRT der jeweiligen Nutzungen für einen typischen Werktag und ein typisches Wochenende (WRT) unter saisonaler Reduktion

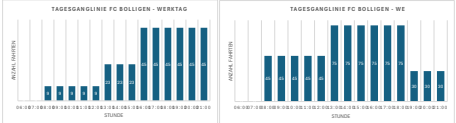
Hallenbad (Hallenbad/Werktag) (Hallenbad/Wochenende) (Hallenbad/Wochenende) (Hallenbad/Wochenende) (Hallenbad/Wochenende) (Hallenbad/Wochenende)					
Stunde	Anteil der 100% Auslastung - Werttag	Faktoren Werttag	Anteil der 100% Auslastung - WE	Faktoren WE	
06:00	0%	0	0%	0	
07:00	0%	0	0%	0	
08:00	10%	3	10%	3	
09:00	20%	6	20%	6	
10:00	30%	9	30%	9	
11:00	40%	12	40%	12	
12:00	50%	15	50%	15	
13:00	60%	18	60%	18	
14:00	70%	21	70%	21	
15:00	80%	24	80%	24	
16:00	90%	27	90%	27	
17:00	100%	30	100%	30	
18:00	100%	30	100%	30	
19:00	100%	30	100%	30	
20:00	100%	30	100%	30	
21:00	100%	30	100%	30	
Abendganglinie - Werttag		30	Abendganglinie - WE		30

WRT (WRT - 20:00)	93
WRT (WRT - 20:00)	93



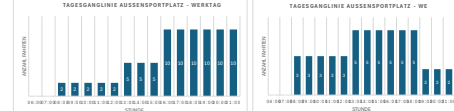
FC Bolligen (FC Bolligen/Werktag) (FC Bolligen/Wochenende) (FC Bolligen/Wochenende) (FC Bolligen/Wochenende) (FC Bolligen/Wochenende) (FC Bolligen/Wochenende)					
Stunde	Anteil der 100% Auslastung - Werttag	Faktoren Werttag	Anteil der 100% Auslastung - WE	Faktoren WE	
06:00	0%	0	0%	0	
07:00	0%	0	0%	0	
08:00	0%	0	0%	0	
09:00	0%	0	0%	0	
10:00	0%	0	0%	0	
11:00	0%	0	0%	0	
12:00	0%	0	0%	0	
13:00	0%	0	0%	0	
14:00	0%	0	0%	0	
15:00	0%	0	0%	0	
16:00	0%	0	0%	0	
17:00	0%	0	0%	0	
18:00	0%	0	0%	0	
19:00	0%	0	0%	0	
20:00	0%	0	0%	0	
21:00	0%	0	0%	0	
Abendganglinie - Werttag		0	Abendganglinie - WE		0

WRT (WRT - 20:00)	391
WRT (WRT - 20:00)	440



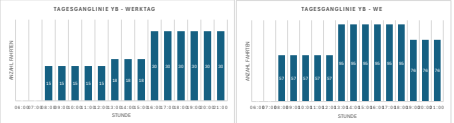
Ausgangspunkt (Ausgangspunkt/Werktag) (Ausgangspunkt/Wochenende) (Ausgangspunkt/Wochenende) (Ausgangspunkt/Wochenende) (Ausgangspunkt/Wochenende) (Ausgangspunkt/Wochenende)					
Stunde	Anteil der 100% Auslastung - Werttag	Faktoren Werttag	Anteil der 100% Auslastung - WE	Faktoren WE	
06:00	0%	0	0%	0	
07:00	0%	0	0%	0	
08:00	0%	0	0%	0	
09:00	0%	0	0%	0	
10:00	0%	0	0%	0	
11:00	0%	0	0%	0	
12:00	0%	0	0%	0	
13:00	0%	0	0%	0	
14:00	0%	0	0%	0	
15:00	0%	0	0%	0	
16:00	0%	0	0%	0	
17:00	0%	0	0%	0	
18:00	0%	0	0%	0	
19:00	0%	0	0%	0	
20:00	0%	0	0%	0	
21:00	0%	0	0%	0	
Abendganglinie - Werttag		0	Abendganglinie - WE		0

WRT (WRT - 20:00)	25
WRT (WRT - 20:00)	25



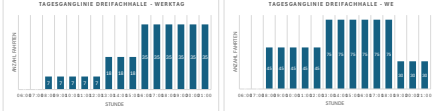
FC Bolligen (FC Bolligen/Werktag) (FC Bolligen/Wochenende) (FC Bolligen/Wochenende) (FC Bolligen/Wochenende) (FC Bolligen/Wochenende) (FC Bolligen/Wochenende)					
Stunde	Anteil der 100% Auslastung - Werttag	Faktoren Werttag	Anteil der 100% Auslastung - WE	Faktoren WE	
06:00	0%	0	0%	0	
07:00	0%	0	0%	0	
08:00	0%	0	0%	0	
09:00	0%	0	0%	0	
10:00	0%	0	0%	0	
11:00	0%	0	0%	0	
12:00	0%	0	0%	0	
13:00	0%	0	0%	0	
14:00	0%	0	0%	0	
15:00	0%	0	0%	0	
16:00	0%	0	0%	0	
17:00	0%	0	0%	0	
18:00	0%	0	0%	0	
19:00	0%	0	0%	0	
20:00	0%	0	0%	0	
21:00	0%	0	0%	0	
Abendganglinie - Werttag		0	Abendganglinie - WE		0

WRT (WRT - 20:00)	329
WRT (WRT - 20:00)	329



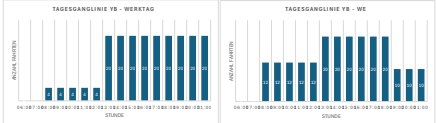
Dreifachhalle (Dreifachhalle/Werktag) (Dreifachhalle/Wochenende) (Dreifachhalle/Wochenende) (Dreifachhalle/Wochenende) (Dreifachhalle/Wochenende) (Dreifachhalle/Wochenende)					
Stunde	Anteil der 100% Auslastung - Werttag	Faktoren Werttag	Anteil der 100% Auslastung - WE	Faktoren WE	
06:00	0%	0	0%	0	
07:00	0%	0	0%	0	
08:00	0%	0	0%	0	
09:00	0%	0	0%	0	
10:00	0%	0	0%	0	
11:00	0%	0	0%	0	
12:00	0%	0	0%	0	
13:00	0%	0	0%	0	
14:00	0%	0	0%	0	
15:00	0%	0	0%	0	
16:00	0%	0	0%	0	
17:00	0%	0	0%	0	
18:00	0%	0	0%	0	
19:00	0%	0	0%	0	
20:00	0%	0	0%	0	
21:00	0%	0	0%	0	
Abendganglinie - Werttag		0	Abendganglinie - WE		0

WRT (WRT - 20:00)	259
WRT (WRT - 20:00)	441



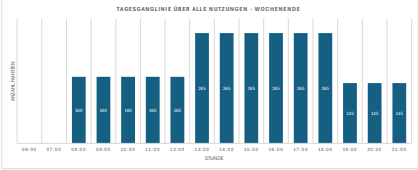
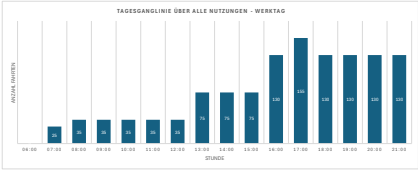
FC Bolligen (FC Bolligen/Werktag) (FC Bolligen/Wochenende) (FC Bolligen/Wochenende) (FC Bolligen/Wochenende) (FC Bolligen/Wochenende) (FC Bolligen/Wochenende)					
Stunde	Anteil der 100% Auslastung - Werttag	Faktoren Werttag	Anteil der 100% Auslastung - WE	Faktoren WE	
06:00	0%	0	0%	0	
07:00	0%	0	0%	0	
08:00	0%	0	0%	0	
09:00	0%	0	0%	0	
10:00	0%	0	0%	0	
11:00	0%	0	0%	0	
12:00	0%	0	0%	0	
13:00	0%	0	0%	0	
14:00	0%	0	0%	0	
15:00	0%	0	0%	0	
16:00	0%	0	0%	0	
17:00	0%	0	0%	0	
18:00	0%	0	0%	0	
19:00	0%	0	0%	0	
20:00	0%	0	0%	0	
21:00	0%	0	0%	0	
Abendganglinie - Werttag		0	Abendganglinie - WE		0

WRT (WRT - 20:00)	391
WRT (WRT - 20:00)	440



Übersicht Anzahl Fahrten/Werktag (mit saisonaler Reduktion)									
Stunde	Nutzungsart	Ausgangspunkt	Dreifachhalle	FC Bolligen	WRT	FC Bolligen	WRT	Summe über alle Nutzungen	
06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	

Übersicht Anzahl Fahrten/Werktag (mit saisonaler Reduktion)									
Stunde	Nutzungsart	Ausgangspunkt	Dreifachhalle	FC Bolligen	WRT	FC Bolligen	WRT	Summe über alle Nutzungen	
06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	
21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	



Jahresganglinie

Jahresganglinie anhand der Abrechnung für den WRT der jeweiligen Nutzungen für einen typischen Werktag und ein typisches Wochenende (WRT)

Monat	Abrechnung	WRT
Januar	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Februar	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
März	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
April	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Mai	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Juni	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Juli	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
August	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
September	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Oktober	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
November	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Dezember	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10



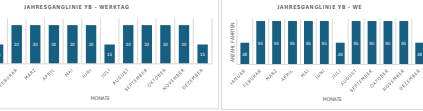
Monat	Abrechnung	WRT
Januar	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Februar	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
März	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
April	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Mai	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Juni	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Juli	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
August	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
September	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Oktober	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
November	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Dezember	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10



Monat	Abrechnung	WRT
Januar	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Februar	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
März	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
April	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Mai	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Juni	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Juli	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
August	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
September	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Oktober	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
November	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Dezember	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10



Monat	Abrechnung	WRT
Januar	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Februar	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
März	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
April	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Mai	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Juni	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Juli	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
August	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
September	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Oktober	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
November	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10
Dezember	Abrechnung - Werttag (Auslastung)	10



Monat</

Plausibilisierung Verkehrserzeugung Hallenbad und Dreifachhalle ASP / MSP

Eingabe (eigene Annahmen, keine Angaben der Bauherrschaft)	Berechnungen
--	--------------

MSP

Es wird davon ausgegangen, dass in der MSP in allen Szenarien praktisch kein Mehrverkehr durch die Nutzungen "Hallenbad und Dreifachturnhalle" entstehen, da die Nutzungen laut dem Fachbericht Verkehr erst um 8:00 Uhr öffnen. Es wird in allen Szenarien von weniger als 10 Fahrten ausgegangen (deckt sich mit der Annahme von bsb).

ASP

Die Annahmen der Anzahl Personen und der Aufteilung in Kinder/Jugendliche/Erwachsene ist entscheidend für die weiteren Berechnungen.
 Kinder = bis 10 Jahre / Jugendliche = 10 - 17 Jahre

Hallenbad										
Verkehrserzeugung / Modalsplit (ASP) - Zu- und Wegfahrten										
Anzahl Personen	Annahmen	Szenario "Velo-/ÖV-lastig"			Szenario "Neutral"			Szenario "Auto-lastig"		
		Anzahl Personen			Anzahl Personen			Anzahl Personen		
	Erläuterungen	30								
Aufteilung Personen	Annahmen	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene
		40%	0%	60%	40%	0%	60%	40%	0%	60%
	Erläuterungen	12	0	18	12	0	18	12	0	18
Modalsplit Kinder	Annahmen	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo
		55%	0%	55%	100%	0%	0%	100%	0%	0%
	Erläuterungen	6	0	6	12	0	0	12	0	0
Modalsplit Jugendliche	Annahmen	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo
		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Erläuterungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Modalsplit Erwachsene	Annahmen	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo
		25%	25%	50%	50%	25%	25%	100%	0%	0%
	Erläuterungen	5	5	9	9	5	5	18	0	0
Anzahl wegfallen MIV-Fahrten durch Fahrgemeinschaften		0			0			0		
durchschnittliche Aufenthaltsdauer [h]		1			1			1		
Fahrtenreduktion		0%			0%			0%		
Total (auf 5 gerundet)		MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo
Gesamtanzahl Fahrten		5	5	15	10	5	5	20	0	0
		25			20			20		

Verkehrsverteilung der MIV-Fahrten (ASP)						
	von Ostermündigen	von Bolligen	von Umfahrungsstrasse	Richtung Ostermündigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungsstrasse
Szenario "Velo-/ÖV-lastig"	40%	30%	30%	40%	30%	30%
Szenario "Neutral"	1	1	1	1	1	1
Szenario "Auto-lastig"	2	2	2	2	1	1
	40%	30%	30%	40%	30%	30%
	5	4	4	3	2	2

Anzahl Parkplätze (ASP)			
	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	Anzahl Autos, die keinen PP brauchen	notwendige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage
Szenario "Velo-/ÖV-lastig"	5	0	15
Szenario "Neutral"	10	0	5
Szenario "Auto-lastig"	20	0	0

Anteil Zufahrten 60%

Anteil Wegfahrten 40%

Verkehrserzeugung / Modalsplit (ASP) - Zu- und Wegfahrten										
Anzahl Personen		Szenario "Velo-/ÖV-lastig"			Szenario "Neutral"			Szenario "Auto-lastig"		
		Anzahl Personen			Anzahl Personen			Anzahl Personen		
		30			30			30		
Erläuterungen		auf dem Ausseplatz (40x60m) hatten sich 30 Personen auf								
Aufteilung Personen	Annahmen	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene
		50%	40%	10%	50%	40%	10%	50%	40%	10%
	Erläuterungen	15	12	3	15	12	3	15	12	3
Erläuterungen		am frühen Abend trainieren vor allem Kinder und Jugendliche aus den lokalen Vereinen, einige Eltern sehen ihren Kindern zu (zusätzlich zu den hier ausgewiesenen Erwachsenen)								
Modalsplit Kinder	Annahmen	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo
		33%	0%	66%	66%	0%	34%	100%	0%	0%
	Erläuterungen	5	0	10	10	0	5	15	0	0
Erläuterungen		1/3 der Kinder werden mit dem Auto gefahren, die anderen 2/3 gehen mit dem Velo			2/3 der Kinder werden mit dem Auto gefahren -> 5 Autos benötigen keinen PP, die anderen gehen mit dem Velo			alle Kinder werden mit dem Auto gefahren -> 5 benötigen keinen PP		
Modalsplit Jugendliche	Annahmen	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo
		0%	50%	50%	0%	50%	50%	50%	0%	50%
	Erläuterungen	0	6	6	0	6	6	6	0	6
Erläuterungen		alle Jugendlichen gehen alleine ins Training mit Velo oder ÖV -> zu wenige Personen für eine weitere Unterscheidung in den Szenarien						50% der Jugendlichen werden mit dem Auto gefahren -> kein Auto benötigt ein PP, die andere Hälfte geht mit dem Velo		
Modalsplit Erwachsene	Annahmen	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo
		0%	0%	100%	100%	0%	0%	100%	0%	0%
	Erläuterungen	0	0	3	3	0	0	3	0	0
Erläuterungen		vor allem lokaler Verkehr aus Bölligen, Ostermündigen und Stettlen, alle Erwachsenen gehen mit dem Velo (da Takt/Führung Bus 44 noch unklar)			vor allem Verkehr aus Bölligen und Ostermündigen, gemäss Beobachtung anderer ähnlicher Nutzungen in der Region viele MIV-Fahrten -> alle Erwachsenen gehen mit dem Auto -> zu wenige Personen für eine weitere Unterscheidung in den Szenarien					
Anzahl wegfallen MIV-Fahrten durch Fahrgemeinschaften		0			0			0		
durchschnittliche Aufenthaltsdauer [h]		1.5			1.5			1.5		
Fahrtenreduktion		30%			30%			30%		
Total (auf 5 gerundet)		MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo
Gesamtanzahl Fahrten		5	5	15	10	5	10	15	0	5
		25			25			20		

Verkehrsverteilung der MIV-Fahrten (ASP)						
	von Ostermündigen	von Bolligen	von Umfahrungsstrasse	Richtung Ostermündigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungsstrasse
Szenario "Velo-/ÖV-lastig"	30%	40%	30%	30%	40%	30%
Szenario "Neutral"	1	2	1	0	0	0
Szenario "Auto-lastig"	2	3	2	1	1	1
	30%	40%	30%	30%	40%	30%
	4	5	4	1	1	1

Anzahl Parkplätze (ASP)			
	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	Anzahl Autos, die keinen PP brauchen	notwendige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage
Szenario "Velo-/ÖV-lastig"	5	0	20
Szenario "Neutral"	10	5	10
Szenario "Auto-lastig"	15	10	5

Anteil Zufahrten 80%

Anteil Wegfahrten 20%

Dreifachhalle										
Verkehrserzeugung / Modalsplit (ASP) - Zu- und Wegfahrten										
Anzahl Personen	Annahmen	Szenario "Velo-/ÖV-lastig"			Szenario "Neutral"			Szenario "Auto-lastig"		
		Anzahl Personen			Anzahl Personen			Anzahl Personen		
	Erläuterungen	90								
Aufteilung Personen	Annahmen	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene
		45%	45%	10%	45%	45%	10%	45%	45%	10%
	Erläuterungen	41	41	9	41	41	9	41	41	9
Modalsplit Kinder	Annahmen	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo
		50%	0%	50%	80%	10%	10%	100%	0%	0%
	Erläuterungen	20	0	20	32	4	4	41	0	0
Modalsplit Jugendliche	Annahmen	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo
		0%	50%	50%	25%	25%	50%	50%	25%	25%
	Erläuterungen	0	20	20	10	10	20	20	10	10
Modalsplit Erwachsene	Annahmen	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo
		50%	0%	50%	100%	0%	0%	100%	0%	0%
	Erläuterungen	5	0	5	9	0	0	9	0	0
Anzahl wegfallen MIV-Fahrten durch Fahrgemeinschaften		5			5			15		
durchschnittliche Aufenthaltsdauer [h]		1.5			1.5			1.5		
Fahrtenreduktion		30%			30%			30%		
Total (auf 5 gerundet)		MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo
Gesamtanzahl Fahrten		15	15	30	35	10	15	40	5	5
		60			60			50		

Verkehrsverteilung der MIV-Fahrten (ASP)						
	von Ostermündigen	von Bolligen	von Umfahrungsstrasse	Richtung Ostermündigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungsstrasse
Szenario "Velo-/ÖV-lastig"	30%	40%	30%	30%	40%	30%
Szenario "Neutral"	4	5	4	1	1	1
Szenario "Auto-lastig"	8	11	8	2	3	2
	30%	40%	30%	30%	40%	30%
	10	13	10	2	3	2

Anzahl Parkplätze (ASP)			
	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	Anzahl Autos, die keinen PP brauchen	notwendige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage
Szenario "Velo-/ÖV-lastig"	20	0	45
Szenario "Neutral"	20	25	25
Szenario "Auto-lastig"	20	35	10

Anteil Zufahrten 80%

Anteil Wegfahrten 20%

Plausibilisierung Verkehrserzeugung Fussballfelder ASP / MSP

Eingabe (eigene Annahmen, keine Angaben der Bauherrschaft)	Berechnungen
--	--------------

MSP

Es wird davon ausgegangen, dass in der MSP praktisch kein Mehrverkehr durch die Nutzung "Fussballfelder" entstehen.
Es wird von weniger als 10 Fahrten ausgegangen (bsb macht dazu keine Aussage).

ASP

Die Annahmen der Anzahl Personen und der Aufteilung in Kinder/Jugendliche/Erwachsene ist entscheidend für die weiteren Berechnungen.
Kinder = bis 10 Jahre / Jugendliche = 10 - 17 Jahre

FC Bolligen

Verkehrserzeugung / Modalsplit (ASP) - Zu- und Wegfahrten										
		Szenario "Velo-/öV-lastig"			Szenario "Neutral"			Szenario "Auto-lastig"		
Anzahl Personen	Annahmen	Anzahl Personen			Anzahl Personen			Anzahl Personen		
		120			120			120		
	Erläuterungen	die Vereine benützen die 3 Plätze, die nicht von YB besetzt werden, auf jedem Platz halten sich 40 Personen auf (3*40) -> meist mehrere Mannschaften auf einem Platz								
Aufteilung Personen	Annahmen	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene
		50%	40%	10%	50%	40%	10%	50%	40%	10%
		60	48	12	60	48	12	60	48	12
	Erläuterungen	am frühen Abend trainieren vor allem Kinder und Jugendliche aus den lokalen Vereinen, einige Eltern sehen ihren Kindern zu (zusätzlich zu den hier ausgewiesenen Erwachsenen)								
Modalsplit Kinder	Annahmen	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
		50%	0%	50%	80%	0%	20%	100%	0%	0%
		30	0	30	48	0	12	60	0	0
	Erläuterungen	die Hälfte der Kinder wird mit dem Auto gefahren (durch Fahrgemeinschaften 5 Fahrten weniger) -> 20 Autos brauchen keinen PP, die andere Hälfte geht mit dem Velo			80% der Kinder werden mit dem Auto gefahren (durch Fahrgemeinschaften 10 Fahrten weniger) -> 30 Autos benötigen keinen PP			alleder Kinder werden mit dem Auto gefahren (durch Fahrgemeinschaften 15 Fahrten weniger) -> 35 Autos benötigen keinen PP		
Modalsplit Jugendliche	Annahmen	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
		0%	50%	50%	25%	25%	50%	50%	25%	25%
		0	24	24	12	12	24	24	12	12
	Erläuterungen	alle Jugendlichen gehen alleine ins Training mit Velo oder öV			25% der Jugendlichen werden mit dem Auto gefahren -> kein Auto benötigt ein PP			50% der Jugendlichen werden mit dem Auto gefahren (durch Fahrgemeinschaften 5 Fahrten weniger) ->20 Autos benötigen keinen PP		
Modalsplit Erwachsene	Annahmen	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
		50%	25%	25%	100%	0%	0%	100%	0%	0%
		6	3	3	12	0	0	12	0	0
	Erläuterungen	vor allem lokaler Verkehr aus Bolligen, 50% der Erwachsenen gehen mit dem MIV			vor allem Verkehr aus Bolligen, gemäss Beobachtung anderer ähnlicher Nutzungen in der Region viele MIV-Fahrten -> alle Erwachsenen gehen mit dem Auto -> zu wenige Personen für eine weitere Unterscheidung in den Szenarien					
Anzahl wegfallen MIV-Fahrten durch Fahrgemeinschaften		5			10			20		
durchschnittliche Aufenthaltsdauer [h]		1.5			1.5			1.5		
Fahrtenreduktion		30%			30%			30%		
Total (auf 5 gerundet)		MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
Gesamtanzahl Fahrten		20	20	40	45	10	25	55	10	10
		80			80			75		

Verkehrsverteilung der MIV-Fahrten (ASP)						
	von Ostermundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Ostermundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse
Szenario "Velo-/öV-lastig"	40%	40%	20%	40%	40%	20%
	6	6	3	2	2	1
Szenario "Neutral"	40%	40%	20%	40%	40%	20%
	14	14	7	4	4	2
Szenario "Auto-lastig"	40%	40%	20%	40%	40%	20%
	18	18	9	4	4	2

Anteil Zufahrten	80%
Anteil Wegfahrten	20%

Anzahl Parkplätze (ASP)			
	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	Anzahl Autos, die keinen PP brauchen	notwenige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage
Szenario "Velo-/öV-lastig"	10	20	55
Szenario "Neutral"	15	45	35
Szenario "Auto-lastig"	20	55	10

YB

Verkehrserzeugung / Modalsplit (ASP) - Zu- und Wegfahrten										
		Szenario "Velo-/öV-lastig"			Szenario "Neutral"			Szenario "Auto-lastig"		
Anzahl Personen	Annahmen	Anzahl Personen			Anzahl Personen			Anzahl Personen		
		120			120			120		
	Erläuterungen	laut dem Betriebskonzept von YB benötigt YB 4 Plätze, auf jedem Platz sind 30 Personen (4*30)								
Aufteilung Personen	Annahmen	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene
		0%	50%	50%	0%	50%	50%	0%	50%	50%
		0	60	60	0	60	60	0	60	60
	Erläuterungen	es wird davon ausgegangen, dass vor allem Jugendliche und Erwachsene trainieren, einige Eltern sehen ihren Jugendlichen zu (zusätzlich zu den hier ausgewiesenen Erwachsenen), mit weiteren Zuschauenden wird nicht gerechnet								
Modalsplit Kinder	Annahmen	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
		0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Erläuterungen	im YB-Training sind keine Kinder vorhanden								
Modalsplit Jugendliche	Annahmen	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
		0%	50%	50%	25%	50%	25%	50%	25%	25%
		0	30	30	15	30	15	30	15	15
	Erläuterungen	alle Jugendlichen gehen alleine ins Training mit Velo oder öV			25% der Jugendlichen werden mit dem Auto gefahren -> 5 Autos benötigen keinen PP, 50% gehen mit dem öV (evtl. teilweise von weiter weg)			50% der Jugendlichen werden mit dem Auto gefahren (durch Fahrgemeinschaften 5 Fahrten weniger) -> 10 Autos benötigen keinen PP		
Modalsplit Erwachsene	Annahmen	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
		10%	50%	40%	50%	30%	10%	80%	10%	10%
		6	30	24	30	18	6	48	6	6
	Erläuterungen	es wird davon ausgegangen, dass viele von Bern anreisen, dabei wird von einer höheren Velo- und öV-Affinität ausgegangen als in der Region Bolligen / Ostermundigen -> 10% gehen mit dem Auto			teilweise Verkehr Bern oder weiter weg, 50% kommen mit dem MIV			teilweise Verkehr Bern oder weiter weg, 80% kommen mit dem MIV		
Anzahl wegfallen MIV-Fahrten durch Fahrgemeinschaften		0			0			5		
durchschnittliche Aufenthaltsdauer [h]		1.5			1.5			1.5		
Fahrtenreduktion		30%			30%			30%		
Total (auf 5 gerundet)		MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
Gesamtanzahl Fahrten		5	40	40	30	35	15	50	15	15
		85			80			80		

Verkehrsverteilung der MIV-Fahrten (ASP)						
	von Ostermundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Ostermundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse
Szenario "Velo-/öV-lastig"	30%	10%	60%	30%	10%	60%
	1	0	2	0	0	1
Szenario "Neutral"	30%	10%	60%	30%	10%	60%
	7	2	14	2	1	4
Szenario "Auto-lastig"	30%	10%	60%	30%	10%	60%
	12	4	24	3	1	6

Anteil Zufahrten	80%
Anteil Wegfahrten	20%

Anzahl Parkplätze (ASP)			
	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	Anzahl Autos, die keinen PP brauchen	notwenige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage
Szenario "Velo-/öV-lastig"	5	0	55
Szenario "Neutral"	40	5	20
Szenario "Auto-lastig"	65	10	20

Plausibilisierung Verkehrserzeugung BEO ASP / MSP

Bei dieser Nutzung wird auf die Bildung von Szenarien verzichtet, da klare Vorgaben gemacht wurden von Seiten der BEO.

Eingabe

Berechnungen

MSP und ASP identisch

Verkehrserzeugung / Modalsplit (ASP) - Zu- und Wegfahrten				
		gemäss Vorgaben BEO		
Anzahl Personen	Annahmen	Anzahl Personen		
		45		
	Erläuterungen	während der Spitzenstunde reisen keine SchülerInnen an (Anreise erfolgt später per öV), anreisende Angestellte ca. 45 (viele Teilzeitpensen)		
Aufteilung Personen	Annahmen	Kinder	Jugendliche	Erwachsene
		0%	0%	100%
		0	0	45
	Erläuterungen	für die Spitzenstunde sind nur die Angestellten relevant, Verkehr durch SchülerInnen und Besucherverkehr ist praktisch nicht vorhanden in der Spitzenstunde		
Modalsplit Kinder	Annahmen	MIV	öV	Velo
		0%	0%	0%
		0	0	0
	Erläuterungen	nicht relevant für die Spitzenstunde		
Modalsplit Jugendliche	Annahmen	MIV	öV	Velo
		0%	0%	0%
		0	0	0
	Erläuterungen	nicht relevant für die Spitzenstunde		
Modalsplit Erwachsene	Annahmen	MIV	öV	Velo
		60%	25%	15%
		27	11	7
	Erläuterungen	dieser Modalsplit entspricht den Vorgaben der BEO		
Anzahl wegfallen MIV-Fahrten durch Fahrgemeinschaften		0		
Total (auf 5 gerundet)		MIV	öV	Velo
		25	10	5
Gesamtanzahl Fahrten		40		

Wichtig (Auszug Austausch mit BEO): "Gegenüber der IST-Situation ist mit keinem Mehrverkehr zu rechnen. Die BEO hat ihren Standort bereits heute in Bolligen. Es ist kein Ausbau der Leistungen geplant. Bei einer Verlegung der BEO auf den Campus würden die Bolligenstrasse und die Quartierstrasse Hühnerbühlstrasse künftig vom «Betriebsverkehr BEO» entlastet."

Verkehrsverteilung der MIV-Fahrten (ASP)						
	von Ostermundigen	von Bolligen	von Umfahrungsstrasse	Richtung Ostermundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungsstrasse
	0%	0%	0%	20%	20%	60%
	0	0	0	5	5	15

keine Zufahrten in der ASP beziehungsweise keine Wegfahrten in der MSP (hier ASP dargestellt)

Anzahl Parkplätze (ASP)		
	max. geforderte Anzahl PP von BEO	notwenige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage
	37	5

Plausibilisierung Verkehrserzeugung TC Bolligen ASP / MSP

Eingabe (eigene Annahmen, keine Angaben der Bauherrschaft)	Berechnungen
--	--------------

MSP

Es wird davon ausgegangen, dass in der MSP praktisch kein Mehrverkehr durch die Nutzung "Tennis" entstehen.
Es wird von weniger als als 10 Fahrten ausgegangen (bsb macht dazu keine Aussage).

ASP

Die Annahmen der Anzahl Personen und der Aufteilung in Kinder/Jugendliche/Erwachsene ist entscheidend für die weiteren Berechnungen.
Kinder = bis 10 Jahre / Jugendliche = 10 - 17 Jahre

TC Bolligen

Verkehrserzeugung / Modalsplit (ASP) - Zu- und Wegfahrten										
		Szenario "Velo-/öV-lastig"			Szenario "Neutral"			Szenario "Auto-lastig"		
Anzahl Personen	Annahmen	Anzahl Personen			Anzahl Personen			Anzahl Personen		
	Erläuterungen	30			30			30		
Aufteilung Personen	Annahmen	es gibt 5 Tennisplätze, auf jedem Platz sind 6 Personen (inkl. TrainerInnen)								
		Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene
		50%	40%	10%	50%	40%	10%	50%	40%	10%
	Erläuterungen	15	12	3	15	12	3	15	12	3
Modalsplit Kinder	Annahmen	am frühen Abend trainieren vor allem Kinder und Jugendliche aus der Umgebung, einige Eltern sehen ihren Kindern zu (zusätzlich zu den hier ausgewiesenen Erwachsenen)								
		MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
		50%	0%	50%	100%	0%	0%	100%	0%	0%
	Erläuterungen	8	0	8	15	0	0	15	0	0
Modalsplit Jugendliche	Annahmen	die Hälfte der Kinder werden mit dem Auto gefahren, die andere Hälfte geht mit dem Velo								
		alle Kinder werden mit dem Auto gefahren -> 5 Autos benötigen keinen PP -> zu wenige Personen für eine weitere Unterscheidung in den Szenarien								
	Erläuterungen	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
0%		50%	50%	0%	50%	50%	50%	0%	50%	
0		6	6	0	6	6	6	0	6	
Modalsplit Erwachsene	Annahmen	alle Jugendlichen gehen alleine ins Training mit Velo oder öV -> zu wenige Personen für eine weitere Unterscheidung in den Szenarien						50% der Jugendlichen werden mit dem Auto gefahren -> kein Auto benötigt ein PP, die andere Hälfte geht mit dem Velo		
	Erläuterungen	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
0%		0%	100%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	
0		0	3	3	0	0	3	0	0	
Anzahl wegfallen MIV-Fahrten durch Fahrgemeinschaften	Annahmen	vor allem lokaler Verkehr aus Bolligenalle Erwachsenen gehen mit dem Velo (da Takt/Führung Bus 44 noch unklar)			vor allem Verkehr aus Bolligen, gemäss Beobachtung anderer ähnlicher Nutzungen in der Region viele MIV-Fahrten -> alle Erwachsenen gehen mit dem Auto -> zu wenige Personen für eine weitere Unterscheidung in den Szenarien					
	Erläuterungen									
durschnittliche Aufenthaltsdauer [h]		1			1			1		
Fahrtenreduktion		0%			0%			0%		
Total (auf 5 gerundet)		MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
Gesamtanzahl Fahrten		10	5	15	20	5	5	25	0	5
		30			30			30		

Verkehrsverteilung der MIV-Fahrten (ASP)						
	von Ostermundigen	von Bolligen	von Umfahrungsstrasse	Richtung Ostermundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungsstrasse
Szenario "Velo-/öV-lastig"	10%	80%	10%	10%	80%	10%
	1	6	1	0	2	0
Szenario "Neutral"	10%	80%	10%	10%	80%	10%
	2	13	2	0	3	0
Szenario "Auto-lastig"	10%	80%	10%	10%	80%	10%
	2	16	2	1	4	1

Anteil Zufahrten	80%
Anteil Wegfahrten	20%

Anzahl Parkplätze (ASP)			
	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	Anzahl Autos, die keinen PP brauchen	notwenige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage
Szenario "Velo-/öV-lastig"	10	0	15
Szenario "Neutral"	15	5	5
Szenario "Auto-lastig"	15	10	5

ASP: Übersicht Anzahl PP, Anzahl Personen Verkehrserzeugung/Modalsplit und Verkehrsverteilung bei einem Belegungsgrad von 100%

Anzahl PP (ASP)						
	Szenario "Velo-/öV-lastig"		Szenario "Neutral"		Szenario "Auto-lastig"	
	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	notwenige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	notwenige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	notwenige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage
Gesamt (auf 5 gerundet)	90	165	145	80	190	45
Veteilung auf die Nutzungen						
Hallenbad	5	15	10	5	20	0
Aussensportplatz	5	20	10	10	15	5
Dreifachhalle	20	0	20	0	20	0
FC Bolligen	10	55	15	35	20	10
YB	5	55	40	20	65	20
BEO	37	5	37	5	37	5
TC Bolligen	10	15	15	5	15	5

Anzahl Personen (ASP)			
	Szenario "Velo-/öV-lastig"	Szenario "Neutral"	Szenario "Auto-lastig"
Gesamt (auf 5 gerundet)	465	465	465
Veteilung auf die Nutzungen			
Hallenbad	30	30	30
Aussensportplatz	30	30	30
Dreifachhalle	90	90	90
FC Bolligen	120	120	120
YB	120	120	120
BEO	45		
TC Bolligen	30	30	30

Verkehrserzeugung / Modalsplit (ASP) - Zu- und Wegfahrten									
	Szenario "Velo"-öV-lastig"			Szenario "Neutral"			Szenario "Auto-lastig"		
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	85	100	160	165	80	80	230	40	45
Gesamtanzahl Fahrten	345			325			315		
Veteilung auf die Nutzungen									
Hallenbad + Aussensportplatz + Dreifachhalle									
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	25	25	60	55	20	30	75	5	10
Gesamtanzahl Fahrten	110			105			90		
Fussball (FC Bolligen + YB)									
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	25	60	80	75	45	40	105	25	25
Gesamtanzahl Fahrten	165			160			155		
BEO (gemäss Vorgaben BEO -> keine Szenarien)									
Total (auf 5 gerundet)	MIV			öV			Velo		
	25			10			5		
Gesamtanzahl Fahrten				40					
TC Bolligen									
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	10	5	15	20	5	5	25	0	5
Gesamtanzahl Fahrten	30			30			30		

Verkehrsverteilung MIV (ASP)																		
	Szenario "Velo-/öV-lastig"						Szenario "Neutral"						Szenario "Auto-lastig"					
Total (auf 5 gerundet)	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse
	15	15	10	5	5	15	35	45	35	15	20	25	50	55	50	15	20	30
Gesamtanzahl Fahrten	40			25			115			60			155			65		
Veteilung auf die Nutzungen																		
Hallenbad + Aussensportplatz + Dreifachhalle																		
Total (auf 5 gerundet)	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse
	5	5	5	0	0	0	15	15	15	5	5	5	20	20	15	5	5	5
Gesamtanzahl Fahrten	15			0			45			15			55			15		
Fussball (Vereine + YB)																		
Total (auf 5 gerundet)	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse
	10	5	5	0	0	0	20	15	20	5	5	5	30	20	35	5	5	10
Gesamtanzahl Fahrten	20			0			55			15			85			20		
BEO (gemäss Vorgaben BEO -> keine Szenarien)																		
Total (auf 5 gerundet)	von Ostermundigen			von Bolligen			von Umfahrungsstrasse			Richtung Ostermundigen			Richtung Bolligen			Richtung Umfahrungsstrasse		
	0			0			0			5			5			15		
Gesamtanzahl Fahrten	0						25											
TC Bolligen																		
Total (auf 5 gerundet)	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse
	0	5	0	0	0	0	0	15	0	0	5	0	0	15	0	0	5	0
Gesamtanzahl Fahrten	5			0			15			5			15			5		

ASP: Übersicht Anzahl PP, Anzahl Personen Verkehrserzeugung/Modalsplit und Verkehrsverteilung bei dem Belegungsgrad des höchsten Monats

Anzahl PP (ASP)						
	Szenario "Velo-/öV-lastig"		Szenario "Neutral"		Szenario "Auto-lastig"	
	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	notwenige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	notwenige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	notwenige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage
Gesamt (auf 5 gerundet)	85	140	130	70	175	40
Veteilung auf die Nutzungen						
Hallenbad	5	15	10	5	20	0
Aussensportplatz	1	4	2	2	3	1
Dreifachhalle	20	0	20	0	20	0
FC Bolligen	10	55	15	35	20	10
YB	5	55	40	20	65	20
BEO	37	5	37	5	37	5
TC Bolligen	5	8	8	3	8	3

Anzahl Personen (ASP)			
	Szenario "Velo-/öV-lastig"	Szenario "Neutral"	Szenario "Auto-lastig"
Gesamt (auf 5 gerundet)	425	425	425
Veteilung auf die Nutzungen			
Hallenbad	30	30	30
Aussensportplatz	6	6	6
Dreifachhalle	90	90	90
FC Bolligen	120	120	120
YB	120	120	120
BEO		45	
TC Bolligen	15	15	15

Verkehrserzeugung / Modalsplit (ASP) - Zu- und Wegfahrten									
	Szenario "Velo"-öV-lastig"			Szenario "Neutral"			Szenario "Auto-lastig"		
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	75	95	145	150	75	70	210	40	40
Gesamtanzahl Fahrten	315			295			290		
Veteilung auf die Nutzungen									
Hallenbad + Aussensportplatz + Dreifachhalle									
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	20	20	50	45	15	20	65	5	5
Gesamtanzahl Fahrten	90			80			75		
Fussball (FC Bolligen + YB)									
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	25	60	80	75	45	40	105	25	25
Gesamtanzahl Fahrten	165			160			155		
BEO (gemäss Vorgaben BEO -> keine Szenarien)									
Total (auf 5 gerundet)	MIV			öV			Velo		
	25			10			5		
Gesamtanzahl Fahrten				40					
TC Bolligen									
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	5	5	10	10	5	5	15	0	5
Gesamtanzahl Fahrten	20			20			20		

Belegungsgrad des höchsten Montas	
Hallenbad	100%
Aussensportplatz	20%
Dreifachhalle	100%
FC Bolligen	100%
YB	100%
BEO	100%
TC Bolligen	50%

Der Belegungsgrad der BEO ist über das ganze Jahr 100%.

Verkehrsverteilung MIV (ASP)																		
	Szenario "Velo-/öV-lastig"						Szenario "Neutral"						Szenario "Auto-lastig"					
Total (auf 5 gerundet)	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfah-rungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfah-rungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfah-rungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfah-rungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfah-rungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfah-rungs-strasse
	15	15	10	5	5	15	30	35	30	15	15	25	45	45	50	15	15	30
Gesamtanzahl Fahrten	40			25			95			55			140			60		
Veteilung auf die Nutzungen																		
Hallenbad + Aussensportplatz + Dreifachhalle																		
Total (auf 5 gerundet)	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfah-rungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfah-rungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfah-rungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfah-rungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfah-rungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfah-rungs-strasse
	5	5	5	0	0	0	10	15	10	5	5	5	15	15	15	5	5	5
Gesamtanzahl Fahrten	15			0			35			15			45			15		
Fussball (Vereine + YB)																		
Total (auf 5 gerundet)	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfah-rungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfah-rungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfah-rungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfah-rungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfah-rungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfah-rungs-strasse
	10	5	5	0	0	0	20	15	20	5	5	5	30	20	35	5	5	10
Gesamtanzahl Fahrten	20			0			55			15			85			20		
BEO (gemäss Vorgaben BEO -> keine Szenarien)																		
Total (auf 5 gerundet)	von Ostermundigen			von Bolligen			von Umfah-rungsstrasse			Richtung Ostermundigen			Richtung Bolligen			Richtung Umfah-rungsstrasse		
	0			0			0			5			5			15		
Gesamtanzahl Fahrten	0						25											
TC Bolligen																		
Total (auf 5 gerundet)	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfah-rungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfah-rungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfah-rungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfah-rungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfah-rungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfah-rungs-strasse
	0	5	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0
Gesamtanzahl Fahrten	5			0			5			0			10			0		

Plausibilisierung Verkehrserzeugung Hallenbad und Dreifachhalle WE

Eingabe (eigene Annahmen,
keine Angaben der
Bauherrschaft)

Berechnungen

Die Annahmen der Anzahl Personen und der Aufteilung in Kinder/Jugendliche/Erwachsene ist entscheidend für die weiteren Berechnungen.
Kinder = bis 10 Jahre / Jugendliche = 10 - 17 Jahre

Hallenbad		keine Veränderung zu unter der Woche								
Verkehrserzeugung / Modalsplit (WE) - Zu- und Wegfahrten										
Anzahl Personen	Annahmen	Szenario "Velo-öV-lastig"			Szenario "Neutral"			Szenario "Auto-lastig"		
		Anzahl Personen			Anzahl Personen			Anzahl Personen		
	Erläuterungen	30			30			30		
Aufteilung Personen	Annahmen	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene
		40%	0%	60%	40%	0%	60%	40%	0%	60%
	Erläuterungen	12	0	18	12	0	18	12	0	18
Modalsplit Kinder	Annahmen	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
		50%	0%	50%	100%	0%	0%	100%	0%	0%
	Erläuterungen	6	0	6	12	0	0	12	0	0
Modalsplit Jugendliche	Annahmen	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Erläuterungen	hier wird keine Abstufung zwischen Kind, Jugendlichen und Erwachsenen gemacht								
Modalsplit Erwachsene	Annahmen	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
		25%	25%	50%	50%	25%	25%	100%	0%	0%
	Erläuterungen	5	5	9	9	5	5	18	0	0
Anzahl wegfall MIV-Fahrten durch Fahrgemeinschaften		0			0			0		
durchschnittliche Aufenthaltsdauer [h]		1			1			1		
Fahrtenreduktion		0%			0%			0%		
Total (auf 5 gerundet)		MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
Gesamtanzahl Fahrten		5	5	15	10	5	5	20	0	0
		25			20			20		

Verkehrsverteilung der MIV-Fahrten (WE)						
	von Ostermündigen	von Bolligen	von Umfahrungsstrasse	Richtung Ostermündigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungsstrasse
Szenario "Velo-öV-lastig"	40%	30%	30%	40%	30%	30%
Szenario "Neutral"	1	1	1	1	1	1
Szenario "Auto-lastig"	40%	30%	30%	40%	30%	30%
	2	2	2	2	1	1
	40%	30%	30%	40%	30%	30%
	5	4	4	3	2	2

Anteil Zufahrten	60%
Anteil Wegfahrten	40%

Anzahl Parkplätze (WE)			
	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	Anzahl Autos, die keinen PP brauchen	notwendige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage
Szenario "Velo-öV-lastig"	5	0	15
Szenario "Neutral"	10	0	5
Szenario "Auto-lastig"	20	0	0

Verkehrserzeugung / Modalsplit (WE) - Zu- und Wegfahrten												
		Szenario "Velo-ÖV-lastig"			Szenario "Neutral"			Szenario "Auto-lastig"				
Anzahl Personen	Annahmen	Anzahl Personen			Anzahl Personen			Anzahl Personen				
		30			30			30				
Aufteilung Personen	Erläuterungen	auf dem Ausseplatz (40x60m) halten sich 30 Personen auf										
	Annahmen	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene		
		33%	33%	33%	33%	33%	33%	33%	33%	33%	33%	
Modalsplit Kinder	Annahmen	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	
	Erläuterungen	es wird angenommen, dass am Wochenende alle Altersgruppen vertreten sind										
	Annahmen	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo		
Modalsplit Jugendliche	Annahmen	33%	0%	66%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	
	Erläuterungen	3	0	7	10	0	0	10	0	0	0	
		1/3 der Kinder gehen mit ihren Eltern mit dem Auto (inbegriffen bei Erwachsenen), die anderen 2/3 gehen mit dem Velo			alle Kinder gehen mit ihren Eltern mit dem Auto (inbegriffen bei Erwachsenen) -> zu wenige Personen für eine weitere Unterscheidung in den Szenarien							
Modalsplit Erwachsene	Annahmen	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo		
	Erläuterungen	0%	50%	50%	0%	50%	50%	50%	0%	50%		
		0	5	5	0	5	5	5	0	5		
Anzahl wegfallende MIV-Fahrten durch Fahrgemeinschaften	Annahmen	1/3 der Kinder gehen mit ihren Eltern mit dem Auto (inbegriffen bei Erwachsenen), die anderen 2/3 gehen mit dem Velo			50% der Jugendlichen werden mit dem Auto gefahren, die andere Hälfte geht mit dem Velo							
	Erläuterungen	-> zu wenige Personen für eine weitere Unterscheidung in den Szenarien										
	Annahmen	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo		
Anzahl wegfallende MIV-Fahrten durch Fahrgemeinschaften	Annahmen	50%	0%	50%	100%	0%	0%	100%	0%	0%		
	Erläuterungen	5	0	5	10	0	0	10	0	0		
		vor allem lokaler Verkehr aus Bollingen, Ostermündingen und Stettlingen, die Hälfte der Erwachsenen geht mit dem Auto			vor allem Verkehr aus Bollingen und Ostermündingen, gemäss Beobachtung andere ähnlicher Nutzungen in der Region viele MIV-Fahrten -> alle Erwachsenen gehen mit dem Auto -> zu wenige Personen für eine weitere Unterscheidung in den Szenarien							
Gesamtanzahl Fahrten	Annahmen	0			0			0				
	Erläuterungen	1,5			1,5			1,5				
		30%			30%			30%				
Gesamtanzahl Fahrten	Annahmen	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo	MIV	ÖV	Velo		
	Erläuterungen	5	5	10	5	5	5	10	0	5		
		20			15			15				

Verkehrsverteilung der MIV-Fahrten (WE)						
	von Ostermündigen	von Bolligen	von Umfahrungsstrasse	Richtung Ostermündigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungsstrasse
Szenario "Velo-öV-lastig"	20%	20%	60%	20%	20%	60%
Szenario "Neutral"	1	1	2	0	0	1
Szenario "Auto-lastig"	20%	20%	60%	20%	20%	60%
	1	1	2	0	0	1
	20%	20%	60%	20%	20%	60%
	2	2	5	0	0	1

Anteil Zufahrten	80%
Anteil Wegfahrten	20%

Anzahl Parkplätze (WE)			
	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	Anzahl Autos, die keinen PP brauchen	notwendige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage
Szenario "Velo-öV-lastig"	5	0	15
Szenario "Neutral"	10	0	5
Szenario "Auto-lastig"	15	0	5

Dreifachhalle												Veranstaltungen, in denen die Bühne gebraucht wird, sind nicht berücksichtigt														
Verkehrserzeugung / Modalsplit (WE) - Zu- und Wegfahrten																										
Anzahl Personen		Annahmen	Szenario "Velo-öV-lastig"						Szenario "Neutral"						Szenario "Auto-lastig"											
			Anzahl Personen			Anzahl Personen			Anzahl Personen			Anzahl Personen			Anzahl Personen											
		240									240									240						
Aufteilung Personen		Erläuterungen		es wird von 90 SpielerInnen ausgegangen (in jeder Halle 30 (3*30)) und gemäss dem Betriebskonzept von YB sind bei Veranstaltungen 150 Personen auf der Tribüne (90 + 150)																						
		Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene													
		20%	20%	60%	20%	20%	60%	20%	20%	60%	20%	20%	60%													
Modalsplit Kinder		Annahmen		48	48	144	48	48	144	48	48	144														
		viele Eltern/Erwachsene schauen den Kindern beim spielen zu oder helfen bei der Organisation																								
		Erläuterungen		MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo														
Modalsplit Jugendliche		Annahmen		50%	0%	50%	80%	10%	10%	100%	0%	0%	0%													
		24	0	24	38	5	5	48	0	0	0															
		Erläuterungen		die Hälfte der Kinder wird mit dem Auto gefahren (inbegriffen bei Erwachsenen) (durch Fahrgemeinschaften 5 Fahrten weniger), die andere Hälfte geht mit dem Velo			80% der Kinder werden mit dem Auto gefahren (inbegriffen bei Erwachsenen) (durch Fahrgemeinschaften 10 Fahrten weniger)			alle Kinder werden mit dem Auto gefahren (inbegriffen bei Erwachsenen) (durch Fahrgemeinschaften 15 Fahrten weniger)																
Modalsplit Erwachsene		Annahmen		MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo														
		0%	50%	50%	25%	25%	50%	50%	25%	25%																
		0	24	24	12	12	24	24	12	12																
Anzahl wegfallende MIV-Fahrten durch Fahrgemeinschaften		Erläuterungen		alle Jugendlichen gehen alleine ins Training mit Velo oder öV			25% der Jugendlichen werden mit dem Auto gefahren (inbegriffen bei Erwachsenen)			50% der Jugendlichen werden mit dem Auto gefahren (inbegriffen bei Erwachsenen)																
		Annahmen		MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo														
		50%	0%	50%	80%	0%	20%	100%	0%	0%																
Gesamtanzahl Fahrten		Erläuterungen		72	0	72	115	0	29	144	0	0														
		vor allem lokaler Verkehr aus Bolligen, Ostermundigen und Stettlen, 50% der Erwachsenen gehen mit dem MIV, die andere Hälfte geht mit dem Velo (da Taxi/Führung Bus 44 nicht unklar)			vor allem Verkehr aus Bolligen und Ostermundigen, gemäss Beobachtung anderer ähnlicher Nutzungen in der Region viele MIV-Fahrten -> 80% der Erwachsenen gehen mit dem Auto			vor allem Verkehr aus Bolligen und Ostermundigen, gemäss Beobachtung anderer ähnlicher Nutzungen in der Region viele MIV-Fahrten -> alle Erwachsenen gehen mit dem Auto																		
		5			10			15																		
Gesamtanzahl Fahrten		Erläuterungen		1,5			1,5			1,5																
		30% <td colspan="3">30%</td> <td colspan="3">30%</td>			30%			30%																		
		Total (auf 5 gerundet)			MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo													
Gesamtanzahl Fahrten		Erläuterungen		45	15	85	75	10	40	90	10	10														
		145			125			110																		

Verkehrsverteilung der MIV-Fahrten (WE)						
	von Ostermündigen	von Bolligen	von Umfahrungsstrasse	Richtung Ostermündigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungsstrasse
Szenario "Velo-öV-lastig"	20%	20%	60%	20%	20%	60%
Szenario "Neutral"	7	7	22	2	2	5
Szenario "Auto-lastig"	20%	20%	60%	20%	20%	60%
	12	12	36	3	3	9
	20%	20%	60%	20%	20%	60%
	14	14	43	4	4	11

Anteil Zufahrten	80%
Anteil Wegfahrten	20%

Anzahl Parkplätze (WE)			
	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	Anzahl Autos, die keinen PP brauchen	notwendige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage
Szenario "Velo-öV-lastig"	65	0	120
Szenario "Neutral"	105	0	60
Szenario "Auto-lastig"	130	0	10

Plausibilisierung Verkehrserzeugung Fussballfelder WE

Eingabe (eigene Annahmen, keine Angaben der Bauherrschaft)	Berechnungen
--	--------------

Die Annahmen der Anzahl Personen und der Aufteilung in Kinder/Jugendliche/Erwachsene ist entscheidend für die weiteren Berechnungen.
Kinder = bis 10 Jahre / Jugendliche = 10 - 17 Jahre

Verkehrserzeugung / Modalsplit (WE) - Zu- und Wegfahrten										
		Szenario "Velo-/öV-lastig"			Szenario "Neutral"			Szenario "Auto-lastig"		
Anzahl Personen	Annahmen	Anzahl Personen			Anzahl Personen			Anzahl Personen		
		460			460			460		
	Erläuterungen	die Vereine benötigen am Wochenende 2 Plätze, auf jedem Platz hatten sich 80 Personen auf, da bei einem Liga-Junior-Turnier bis zu 8 Mannschaften an 10 Personen möglich sind (2*80), gemäss dem Betriebskonzept von YB ist zudem mit durchschnittlich 250 Zuschauenden zu rechnen, 1 Platz steht der Öffentlichkeit zur Verfügung, dort halten sich insgesamt 50 Personen auf (240+250+50)								
Aufteilung Personen	Annahmen	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene
		30%	20%	50%	30%	20%	50%	30%	20%	40%
		138	92	230	138	92	230	138	92	184
	Erläuterungen	viele Eltern/Erwachsene schauen den Kindern beim spielen zu oder helfen bei der Organisation			viele Eltern/Erwachsene schauen den Kindern beim spielen zu oder helfen bei der Organisation			viele Eltern/Erwachsene schauen den Kindern beim spielen zu oder helfen bei der Organisation		
Modalsplit Kinder	Annahmen	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
		30%	0%	70%	50%	0%	50%	80%	0%	20%
		41	0	97	69	0	69	110	0	28
	Erläuterungen	30% der Kinder wird mit dem Auto gefahren (inbegriffen bei Erwachsenen) (durch Fahrgemeinschaften 5 Fahrten weniger), die anderen 70% gehen mit dem Velo			die Hälfte der Kinder wird mit dem Auto gefahren (inbegriffen bei Erwachsenen) (durch Fahrgemeinschaften 10 Fahrten weniger), die andere Hälfte geht mit dem Velo			80% der Kinder wird mit dem Auto gefahren (inbegriffen bei Erwachsenen) (durch Fahrgemeinschaften 20 Fahrten weniger), die restlichen 20% gehen mit dem Velo		
Modalsplit Jugendliche	Annahmen	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
		0%	50%	50%	25%	25%	50%	50%	25%	25%
		0	46	46	23	23	46	46	23	23
	Erläuterungen	alle Jugendlichen gehen alleine ins Training mit Velo oder öV			25% der Jugendlichen werden mit dem Auto gefahren (inbegriffen bei Erwachsenen)			50% der Jugendlichen werden mit dem Auto gefahren (inbegriffen bei Erwachsenen)		
Modalsplit Erwachsene	Annahmen	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
		25%	25%	50%	50%	25%	25%	80%	10%	10%
		58	58	115	115	58	58	147	18	18
	Erläuterungen	25% der Erwachsenen kommen mit dem Auto			vor allem lokaler Verkehr aus Bolligen, Ostermundigen und Stettlen, 50% der Erwachsenen gehen mit dem MIV, die anderen verteilen sich gleichmässig auf öV und Velo			vor allem Verkehr aus Bolligen und Ostermundigen, gemäss Beobachtung anderer ähnlicher Nutzungen in der Region viele MIV-Fahrten -> 80% der Erwachsenen gehen mit dem Auto		
Anzahl wegfallen MIV-Fahrten durch Fahrgemeinschaften		5			10			20		
durchschnittliche Aufenthaltsdauer [h]		1.5			1.5			1.5		
Fahrtenreduktion		30%			30%			30%		
Total (auf 5 gerundet)		MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
Gesamtanzahl Fahrten		35	70	180	75	55	120	90	30	50
		285			250			170		

Verkehrsverteilung der MIV-Fahrten (WE)						
	von Ostermundigen	von Bolligen	von Umfahrungsstrasse	Richtung Ostermundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungsstrasse
Szenario "Velo-/öV-lastig"	20%	20%	60%	20%	20%	60%
	6	6	17	1	1	4
Szenario "Neutral"	20%	20%	60%	20%	20%	60%
	12	12	36	3	3	9
Szenario "Auto-lastig"	20%	20%	60%	20%	20%	60%
	14	14	43	4	4	11

Anzahl Parkplätze (WE)			
	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	Anzahl Autos, die keinen PP brauchen	notwenige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage
Szenario "Velo-/öV-lastig"	55	0	260
Szenario "Neutral"	105	0	175
Szenario "Auto-lastig"	125	0	70

Anteil Zufahrten	80%
Anteil Wegfahrten	20%

Verkehrserzeugung / Modalsplit (WE) - Zu- und Wegfahrten										
		Szenario "Velo-/öV-lastig"			Szenario "Neutral"			Szenario "Auto-lastig"		
Anzahl Personen	Annahmen	Anzahl Personen			Anzahl Personen			Anzahl Personen		
		660			660			660		
Anzahl Personen	Erläuterungen	laut dem Betriebskonzept von YB benötigt YB 4 Plätze, auf jedem Platz sind 40 Personen (inkl. Gegner + Staff) (4*40), es wird von 500 Zuschauenden ausgegangen (160 + 500)								
Aufteilung Personen	Annahmen	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene
		10%	40%	50%	10%	40%	50%	10%	40%	50%
		66	264	330	66	264	330	66	264	330
	Erläuterungen	es wird davon ausgegangen, dass viele Erwachsene anwesend sind (Zuschauende, SpielerInnen, Staff)								
Modalsplit Kinder	Annahmen	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
		30%	0%	70%	50%	0%	50%	80%	0%	20%
		20	0	46	33	0	33	53	0	13
	Erläuterungen	30% der Kinder wird mit dem Auto gefahren (inbegriffen bei Erwachsenen), die anderen 70% gehen mit dem Velo			die Hälfte der Kinder wird mit dem Auto gefahren (inbegriffen bei Erwachsenen), die andere Hälfte geht mit dem Velo			80% der Kinder wird mit dem Auto gefahren (inbegriffen bei Erwachsenen) (durch Fahrgemeinschaften 10 Fahrten weniger), die restlichen 20% gehen mit dem Velo		
Modalsplit Jugendliche	Annahmen	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
		25%	25%	50%	50%	25%	25%	80%	10%	10%
		66	66	132	132	66	66	211	26	26
	Erläuterungen	25% der Jugendlichen werden mit dem Auto gefahren (inbegriffen bei Erwachsenen) (durch Fahrgemeinschaften 10 Fahrten weniger)			50% der Jugendlichen werden mit dem Auto gefahren (inbegriffen bei Erwachsenen) (durch Fahrgemeinschaften 30 Fahrten weniger)			80% der Jugendlichen werden mit dem Auto gefahren (inbegriffen bei Erwachsenen) (durch Fahrgemeinschaften 50 Fahrten weniger)		
Modalsplit Erwachsene	Annahmen	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
		25%	50%	25%	50%	25%	25%	80%	10%	10%
		83	165	83	165	83	83	264	33	33
	Erläuterungen	25% der Erwachsenen gehen mit dem Auto, es wird davon ausgegangen, dass viele von Bern anreisen, dabei wird von einer höheren Velo- und öV-Affinität ausgegangen als in der Region Bolligen / Ostermundigen			50% der Erwachsenen gehen mit dem Auto,es wird davon ausgegangen, dass viele von Bern anreisen, dabei wird von einer höheren Velo- und öV-Affinität ausgegangen als in der Region Bolligen / Ostermundigen			80% der Erwachsenen gehen mit dem Auto		
Anzahl wegfallen MIV-Fahrten durch Fahrgemeinschaften		10			30			60		
durchschnittliche Aufenthaltsdauer [h]		1.5			1.5			1.5		
Fahrtenreduktion		30%			30%			30%		
Total (auf 5 gerundet)		MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
Gesamtanzahl Fahrten		50	160	180	95	105	125	145	40	50
		390			325			235		

Verkehrsverteilung der MIV-Fahrten (WE)						
	von Ostermundigen	von Bolligen	von Umfahrungsstrasse	Richtung Ostermundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungsstrasse
Szenario "Velo-/öV-lastig"	10%	10%	80%	10%	10%	80%
	4	4	32	1	1	8
Szenario "Neutral"	10%	10%	80%	10%	10%	80%
	8	8	61	2	2	15
Szenario "Auto-lastig"	10%	10%	80%	10%	10%	80%
	12	12	93	3	3	23

Anzahl Parkplätze (WE)			
	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	Anzahl Autos, die keinen PP brauchen	notwenige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage
Szenario "Velo-/öV-lastig"	75	0	260
Szenario "Neutral"	135	0	180
Szenario "Auto-lastig"	205	0	75

Anteil Zufahrten	80%
Anteil Wegfahrten	20%

Plausibilisierung Verkehrserzeugung BEO WE

Am Wochenede ist die BEO geschlossen. Lediglich für Nottfälle (akute Krisen von Jugendlichen) bleiben zwei Notfallzimmer offen.
Der Verkehr am Wochenende ist vernachlässigbar.

> PP evtl. verwendbar für andere Nutzungen

Plausibilisierung Verkehrserzeugung TC Bolligen WE

Eingabe (eigene Annahmen, keine Angaben der Bauherrschaft)	Berechnungen
--	--------------

Die Annahmen der Anzahl Personen und der Aufteilung in Kinder/Jugendliche/Erwachsene ist entscheidend für die weiteren Berechnungen.
Kinder = bis 10 Jahre / Jugendliche = 10 - 17 Jahre

TC Bolligen

Verkehrserzeugung / Modalsplit (WE) - Zu- und Wegfahrten										
		Szenario "Velo-/öV-lastig"			Szenario "Neutral"			Szenario "Auto-lastig"		
Anzahl Personen	Annahmen	Anzahl Personen			Anzahl Personen			Anzahl Personen		
	Erläuterungen	laut dem Betriebskonzept von YB sind max. 70 Personen an einem Vereinsanlass anwesend								
Aufteilung Personen	Annahmen	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene	Kinder	Jugendliche	Erwachsene
		20%	20%	60%	20%	20%	60%	20%	20%	60%
	Erläuterungen	14	14	42	14	14	42	14	14	42
Modalsplit Kinder	Annahmen	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
		50%	0%	50%	80%	0%	20%	100%	0%	0%
		7	0	7	11	0	3	14	0	0
	Erläuterungen	die Hälfte der Kinder wird mit dem Auto gefahren (inbegriffen bei Erwachsenen), die andere Hälfte geht mit dem Velo			80% der Kinder wird mit dem Auto gefahren (inbegriffen bei Erwachsenen), die restlichen 20% gehen mit dem Velo			alle Kinder werden mit dem Auto gefahren (inbegriffen bei Erwachsenen)		
Modalsplit Jugendliche	Annahmen	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
		0%	50%	50%	25%	25%	50%	50%	25%	25%
		0	7	7	4	4	7	7	4	4
Erläuterungen	alle Jugendlichen gehen alleine ins Training mit Velo oder öV			25% der Jugendlichen werden mit dem Auto gefahren (inbegriffen bei Erwachsenen)			50% der Jugendlichen werden mit dem Auto gefahren (inbegriffen bei Erwachsenen)			
Modalsplit Erwachsene	Annahmen	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
		25%	25%	50%	50%	25%	25%	100%	0%	0%
		11	11	21	21	11	11	42	0	0
	Erläuterungen	25% der Erwachsenen kommen mit dem Auto			vor allem lokaler Verkehr aus Bolligen, Ostermundigen und Stettlen, 50% der Erwachsenen gehen mit dem MIV, die anderen verteilen sich gleichmässig auf öV und Velo			vor allem Verkehr aus Bolligen und Ostermundigen, gemäss Beobachtung anderer ähnlicher Nutzungen in der Region viele MIV-Fahrten -> alle Erwachsenen gehen mit dem Auto		
Anzahl wegfallen MIV-Fahrten durch Fahrgemeinschaften		0			0			0		
durschnittliche Aufenthaltsdauer [h]		1			1			1		
Fahrtenreduktion		0%			0%			0%		
Total (auf 5 gerundet)		MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
		10	20	35	20	15	20	40	5	5
Gesamtanzahl Fahrten		65			55			50		

Verkehrsverteilung der MIV-Fahrten (WE)						
	von Ostermundigen	von Bolligen	von Umfahrungsstrasse	Richtung Ostermundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungsstrasse
Szenario "Velo-/öV-lastig"	20%	30%	50%	20%	30%	50%
Szenario "Neutral"	2	2	4	0	1	1
	20%	30%	50%	20%	30%	50%
Szenario "Auto-lastig"	3	5	8	1	1	2
	20%	30%	50%	20%	30%	50%
	6	10	16	2	2	4

Anteil Zufahrten	80%
Anteil Wegfahrten	20%

Anzahl Parkplätze (WE)			
	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	Anzahl Autos, die keinen PP brauchen	notwenige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage
Szenario "Velo-/öV-lastig"	10	0	35
Szenario "Neutral"	20	0	20
Szenario "Auto-lastig"	40	0	5

WE: Übersicht Anzahl PP, Verkehrserzeugung/Modalsplit und Verkehrsverteilung bei einem Belegungsgrad von 100%

Anzahl PP (WE)						
	Szenario "Velo-/öV-lastig"		Szenario "Neutral"		Szenario "Auto-lastig"	
	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	notwenige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	notwenige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	notwenige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage
Gesamt (auf 5 gerundet)	215	705	385	445	535	165
Veteilung auf die Nutzungen						
Hallenbad	5	15	10	5	20	0
Aussensportplatz	5	15	10	5	15	5
Dreifachhalle	65	120	105	60	130	10
FC Bolligen	55	260	105	175	125	70
YB	75	260	135	180	205	75
BEO	0	0	0	0	0	0
TC Bolligen	10	35	20	20	40	5

Anzahl Personen (WE)			
	Szenario "Velo-/öV-lastig"	Szenario "Neutral"	Szenario "Auto-lastig"
Gesamt (auf 5 gerundet)	1490	1490	1490
Veteilung auf die Nutzungen			
Hallenbad	30	30	30
Aussensportplatz	30	30	30
Dreifachhalle	240	240	240
FC Bolligen	460	460	460
YB	660	660	660
BEO		0	
TC Bolligen	70	70	70

Verkehrserzeugung / Modalsplit (WE) - Zu- und Wegfahrten in der Spitzenstunde									
	Szenario "Velo-/öV-lastig"			Szenario "Neutral"			Szenario "Auto-lastig"		
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	150	275	505	270	195	315	395	85	120
Gesamtanzahl Fahrten	930			780			600		
Veteilung auf die Nutzungen									
Hallenbad + Aussensportplatz + Dreifachhalle									
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	55	25	110	90	20	50	120	10	15
Gesamtanzahl Fahrten	190			160			145		
Fussball (FC Bolligen + YB)									
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	85	230	360	170	160	245	235	70	100
Gesamtanzahl Fahrten	675			575			405		
BEO (gemäss Vorgaben BEO -> keine Szenarien, am WE geschlossen)									
Total (auf 5 gerundet)	MIV			öV			Velo		
	0			0			0		
Gesamtanzahl Fahrten				0					
TC Bolligen									
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	10	20	35	20	15	20	40	5	5
Gesamtanzahl Fahrten	65			55			50		

Verkehrsverteilung MIV (WE) in der Spitzenstunde																		
	Szenario "Velo-/öV-lastig"						Szenario "Neutral"						Szenario "Auto-lastig"					
Total (auf 5 gerundet)	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse
	20	20	80	5	5	15	40	40	145	10	10	35	50	55	200	10	10	55
Gesamtanzahl Fahrten	120			25			225			55			305			75		
Veteilung auf die Nutzungen																		
Hallenbad + Aussensportplatz + Dreifachhalle																		
Total (auf 5 gerundet)	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse
	10	10	25	5	5	5	15	15	40	5	5	10	20	20	50	5	5	15
Gesamtanzahl Fahrten	45			15			70			20			90			25		
Fussball (Vereine + YB)																		
Total (auf 5 gerundet)	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse
	10	10	50	0	0	10	20	20	95	5	5	25	25	25	135	5	5	35
Gesamtanzahl Fahrten	70			10			135			35			185			45		
BEO (gemäss Vorgaben BEO -> keine Szenarien)																		
Total (auf 5 gerundet)	von Ostermundigen			von Bolligen			von Umfahrungsstrasse			Richtung Ostermundigen			Richtung Bolligen			Richtung Umfahrungsstrasse		
	0			0			0			0			0			0		
Gesamtanzahl Fahrten	0						0						0					
TC Bolligen																		
Total (auf 5 gerundet)	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse
	0	0	5	0	0	0	5	5	10	0	0	0	5	10	15	0	0	5
Gesamtanzahl Fahrten	5			0			20			0			30			5		

WE: Übersicht Anzahl PP, Verkehrserzeugung/Modalsplit und Verkehrsverteilung bei dem Belegungsgrad des höchsten Monats

Anzahl PP (WE)						
	Szenario "Velo-/öV-lastig"		Szenario "Neutral"		Szenario "Auto-lastig"	
	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	notwenige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	notwenige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage	notwendige Anzahl MIV-PP gemäss Nachfrage	notwenige Anzahl Velo-PP gemäss Nachfrage
Gesamt (auf 5 gerundet)	205	675	365	430	505	160
Veteilung auf die Nutzungen						
Hallenbad	5	15	10	5	20	0
Aussensportplatz	1	3	2	1	3	1
Dreifachhalle	65	120	105	60	130	10
FC Bolligen	55	260	105	175	125	70
YB	75	260	135	180	205	75
BEO	0	0	0	0	0	0
TC Bolligen	5	18	10	10	20	3

Anzahl Personen (WE)			
	Szenario "Velo-/öV-lastig"	Szenario "Neutral"	Szenario "Auto-lastig"
Gesamt (auf 5 gerundet)	1430	1430	1430
Veteilung auf die Nutzungen			
Hallenbad	30	30	30
Aussensportplatz	6	6	6
Dreifachhalle	240	240	240
FC Bolligen	460	460	460
YB	660	660	660
BEO		0	
TC Bolligen	35	35	35

Verkehrserzeugung / Modalsplit (WE) - Zu- und Wegfahrten in der Spitzenstunde									
	Szenario "Velo-/öV-lastig"			Szenario "Neutral"			Szenario "Auto-lastig"		
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	140	260	480	260	185	300	365	85	115
Gesamtanzahl Fahrten	880			745			565		
Veteilung auf die Nutzungen									
Hallenbad + Aussensportplatz + Dreifachhalle									
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	50	20	100	85	15	45	110	10	10
Gesamtanzahl Fahrten	170			145			130		
Fussball (FC Bolligen + YB)									
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	85	230	360	170	160	245	235	70	100
Gesamtanzahl Fahrten	675			575			405		
BEO (gemäss Vorgaben BEO -> keine Szenarien, am WE geschlossen)									
Total (auf 5 gerundet)	MIV			öV			Velo		
	0			0			0		
Gesamtanzahl Fahrten				0					
TC Bolligen									
Total (auf 5 gerundet)	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo	MIV	öV	Velo
	5	10	20	10	10	10	20	5	5
Gesamtanzahl Fahrten	35			30			30		

Belegungsgrad des höchsten Montas	
Hallenbad	100%
Aussensportplatz	20%
Dreifachhalle	100%
FC Bolligen	100%
YB	100%
BEO	100%
TC Bolligen	50%

Der Belegungsgrad der BEO ist über das ganze Jahr 100%.

Verkehrsverteilung MIV (WE) in der Spitzenstunde																		
	Szenario "Velo-/öV-lastig"						Szenario "Neutral"						Szenario "Auto-lastig"					
Total (auf 5 gerundet)	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse
	20	20	75	5	0	15	35	35	140	10	10	35	50	50	195	10	10	50
Gesamtanzahl Fahrten	115			20			210			55			295			70		
Veteilung auf die Nutzungen																		
Hallenbad + Aussensportplatz + Dreifachhalle																		
Total (auf 5 gerundet)	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse
	10	10	25	5	0	5	15	15	40	5	5	10	20	20	50	5	5	15
Gesamtanzahl Fahrten	45			10			70			20			90			25		
Fussball (Vereine + YB)																		
Total (auf 5 gerundet)	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse
	10	10	50	0	0	10	20	20	95	5	5	25	25	25	135	5	5	35
Gesamtanzahl Fahrten	70			10			135			35			185			45		
BEO (gemäss Vorgaben BEO -> keine Szenarien)																		
Total (auf 5 gerundet)	von Ostermundigen			von Bolligen			von Umfahrungsstrasse			Richtung Ostermundigen			Richtung Bolligen			Richtung Umfahrungsstrasse		
	0			0			0			0			0			0		
Gesamtanzahl Fahrten	0						0						0					
TC Bolligen																		
Total (auf 5 gerundet)	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse	von Oster-mundigen	von Bolligen	von Umfahrungs-strasse	Richtung Oster-mundigen	Richtung Bolligen	Richtung Umfahrungs-strasse
	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	5	5	10	0	0	0
Gesamtanzahl Fahrten	0			0			5			0			20			0		

Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus

14.07.2025

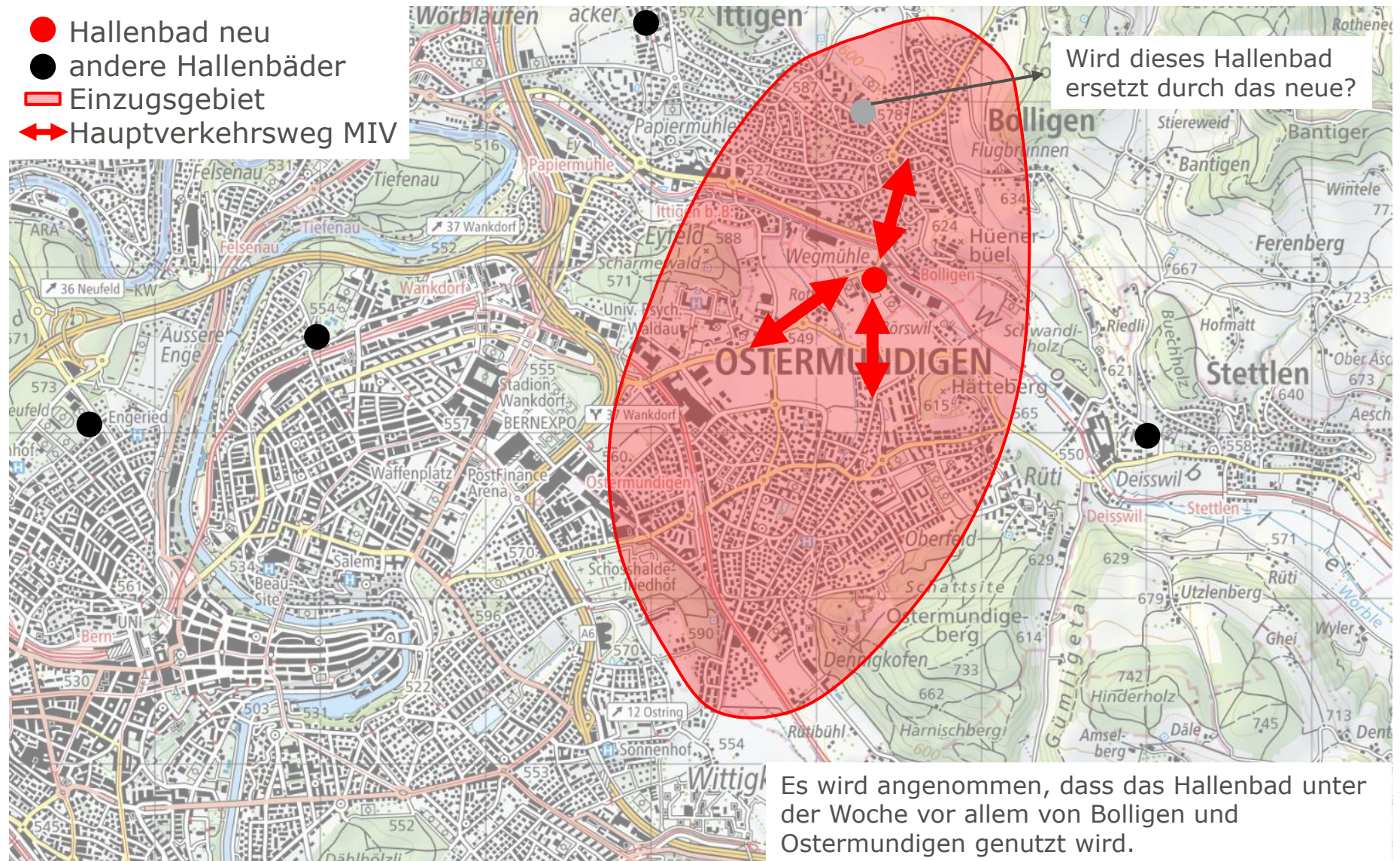
Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus

WERKTAG

Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus

Nutzung Hallenbad – Werktag

Seite 3



Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus

Nutzung Hallenbad – Werktag

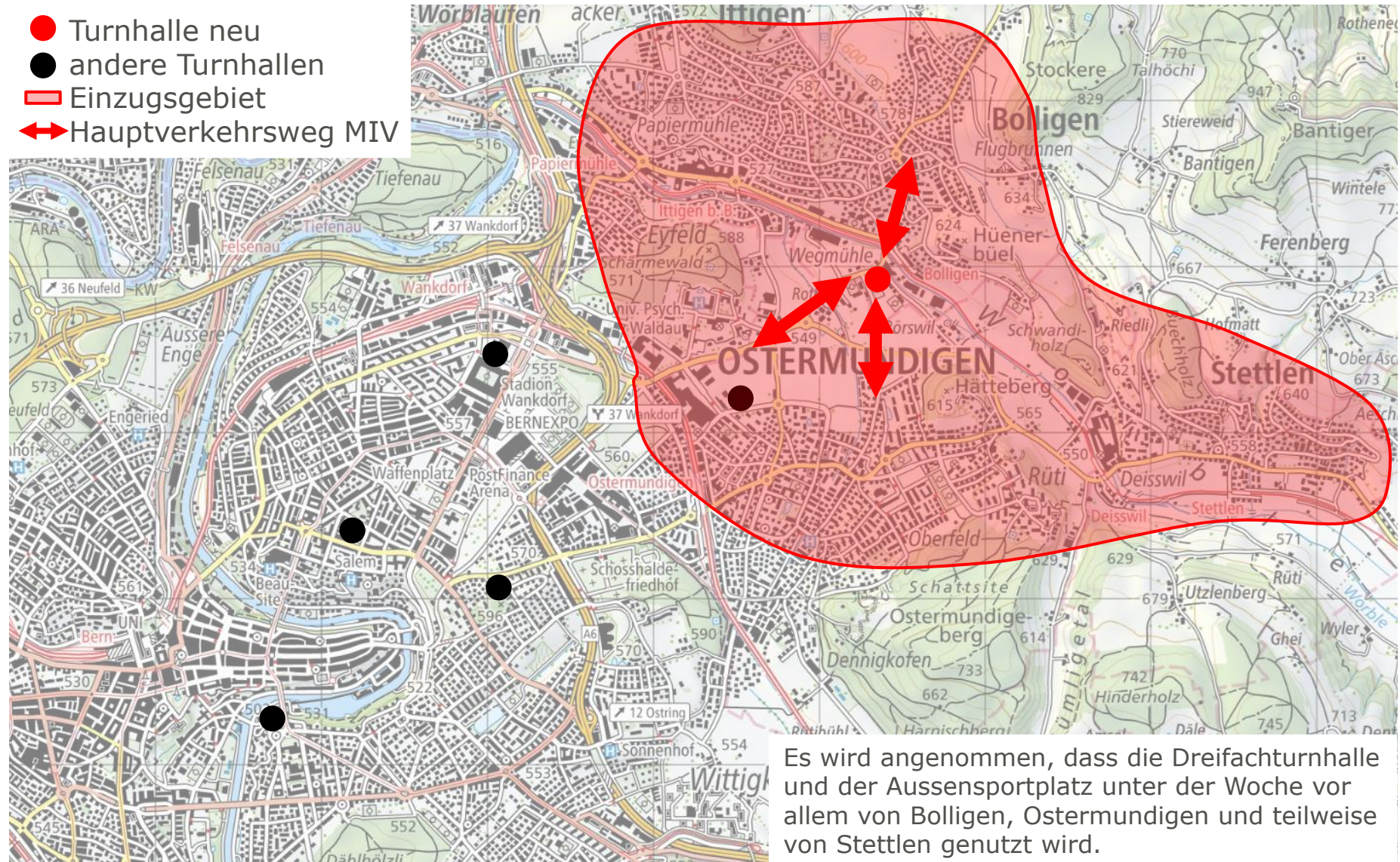
Seite 4



Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus

Nutzung Dreifachhalle / Aussensportplatz - Werktag

Seite 5



Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus

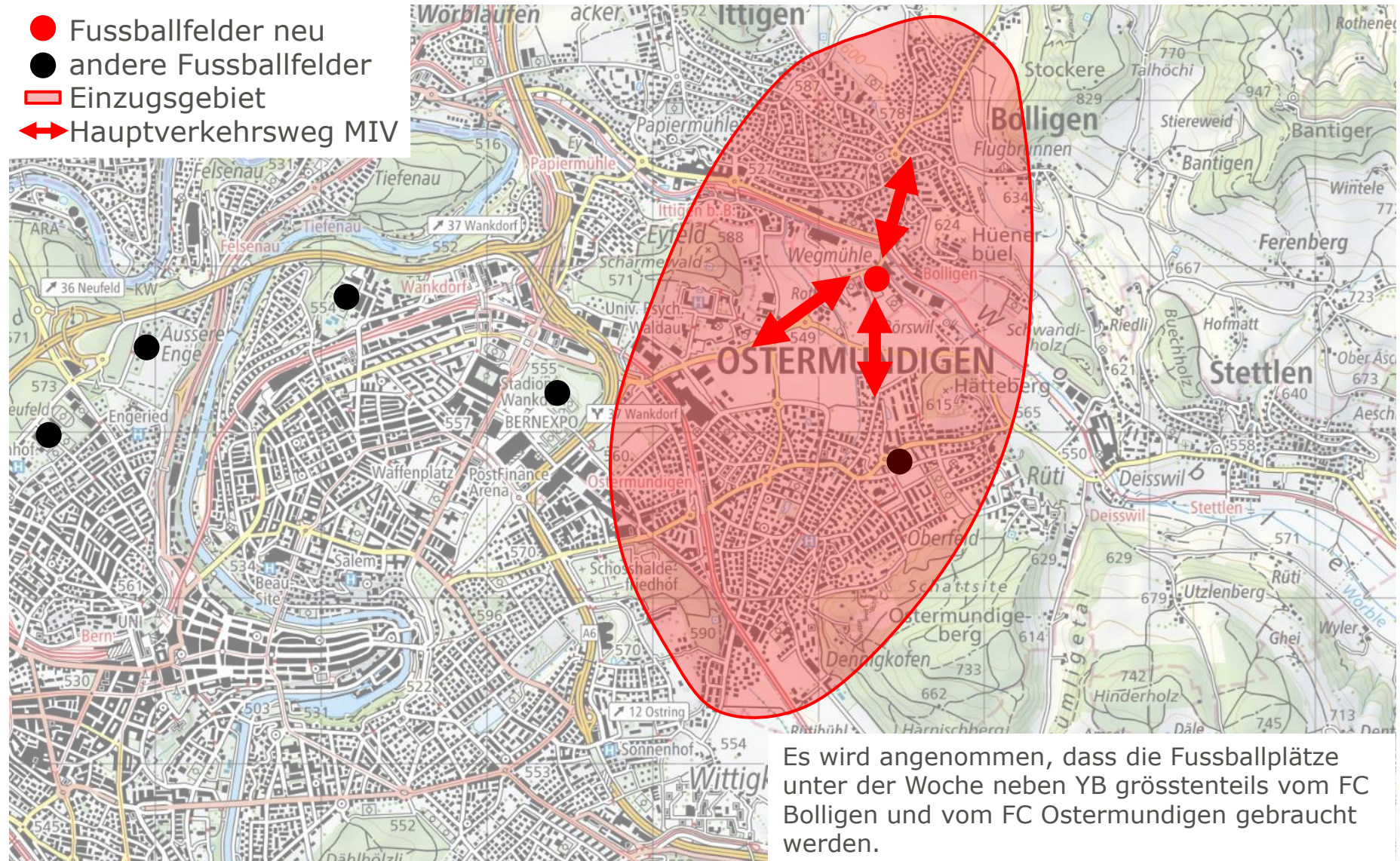
Nutzung Dreifachhalle / Aussensportplatz - Werktag

Seite 6



Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus Nutzung Fussballfelder (Verein Bolligen) - Werktag

Seite 7



Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus

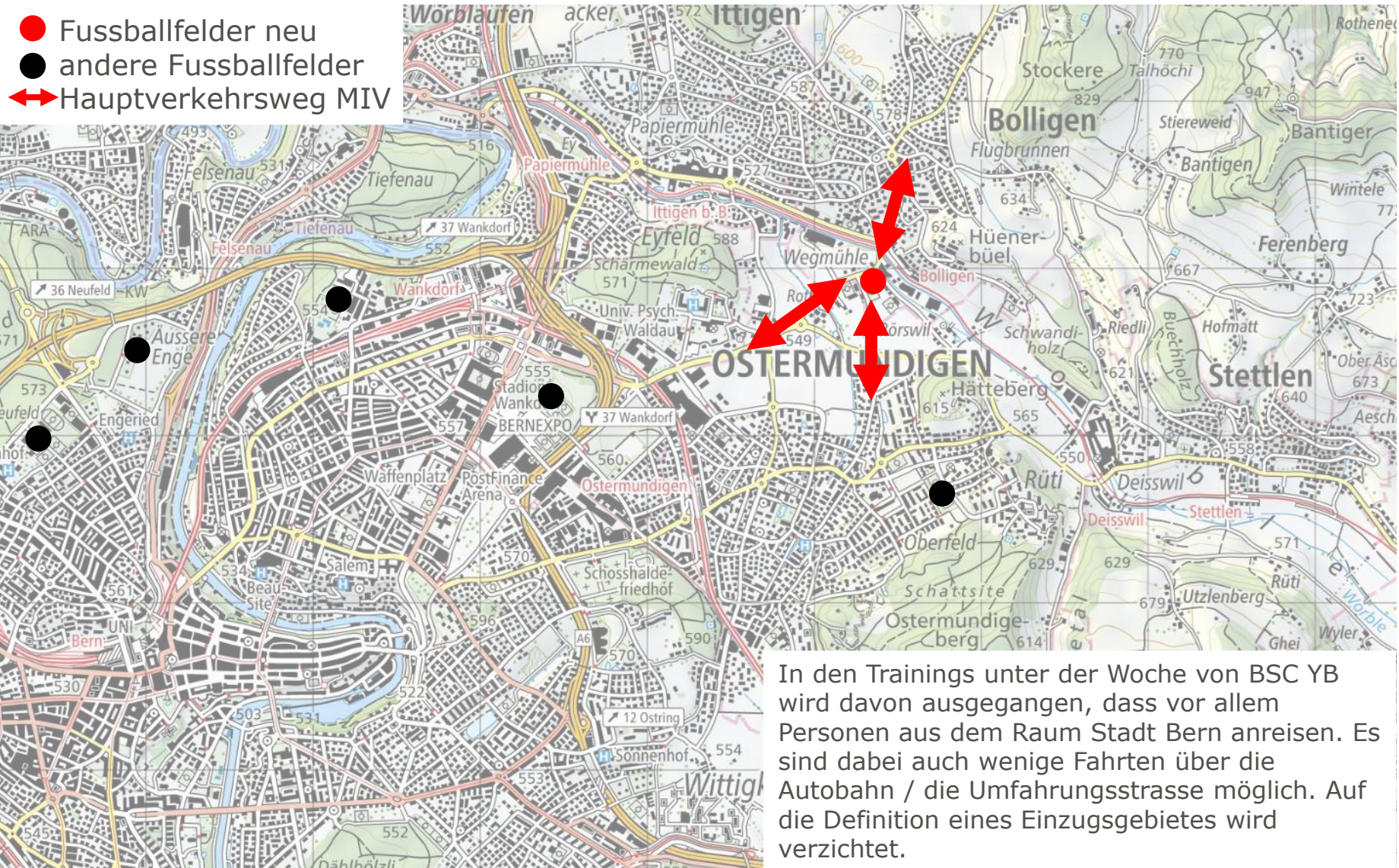
Nutzung Fussballfelder (Verein Bolligen) - Werktag

Seite 8



Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus Nutzung Fussballfelder (BSC YB) - Werktag

Seite 9



Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus

Nutzung Fussballfelder (BSC YB) - Werktag

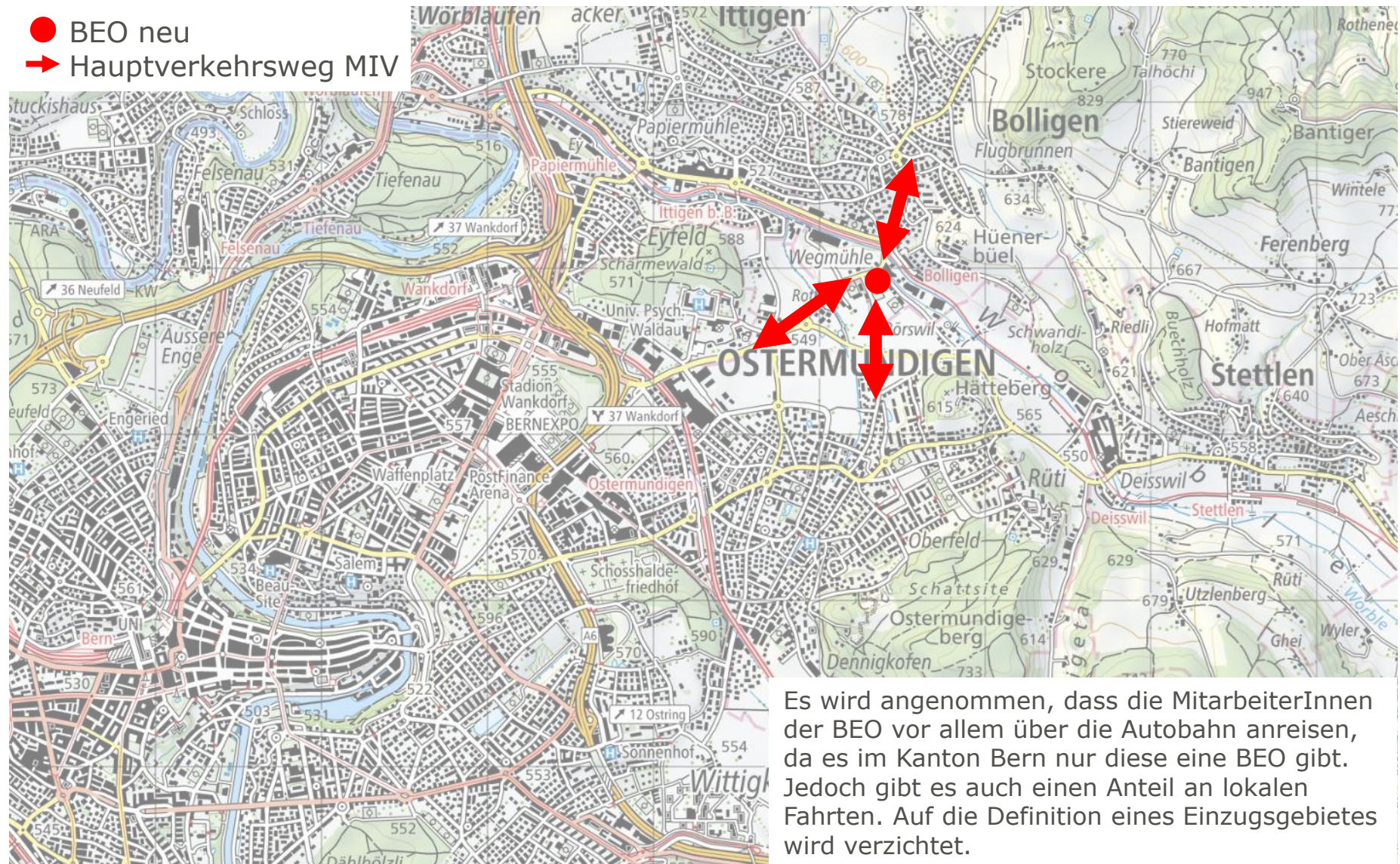
Seite 10



Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus

Nutzung BEO - Werktag

Seite 11



Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus

Nutzung BEO - Werktag

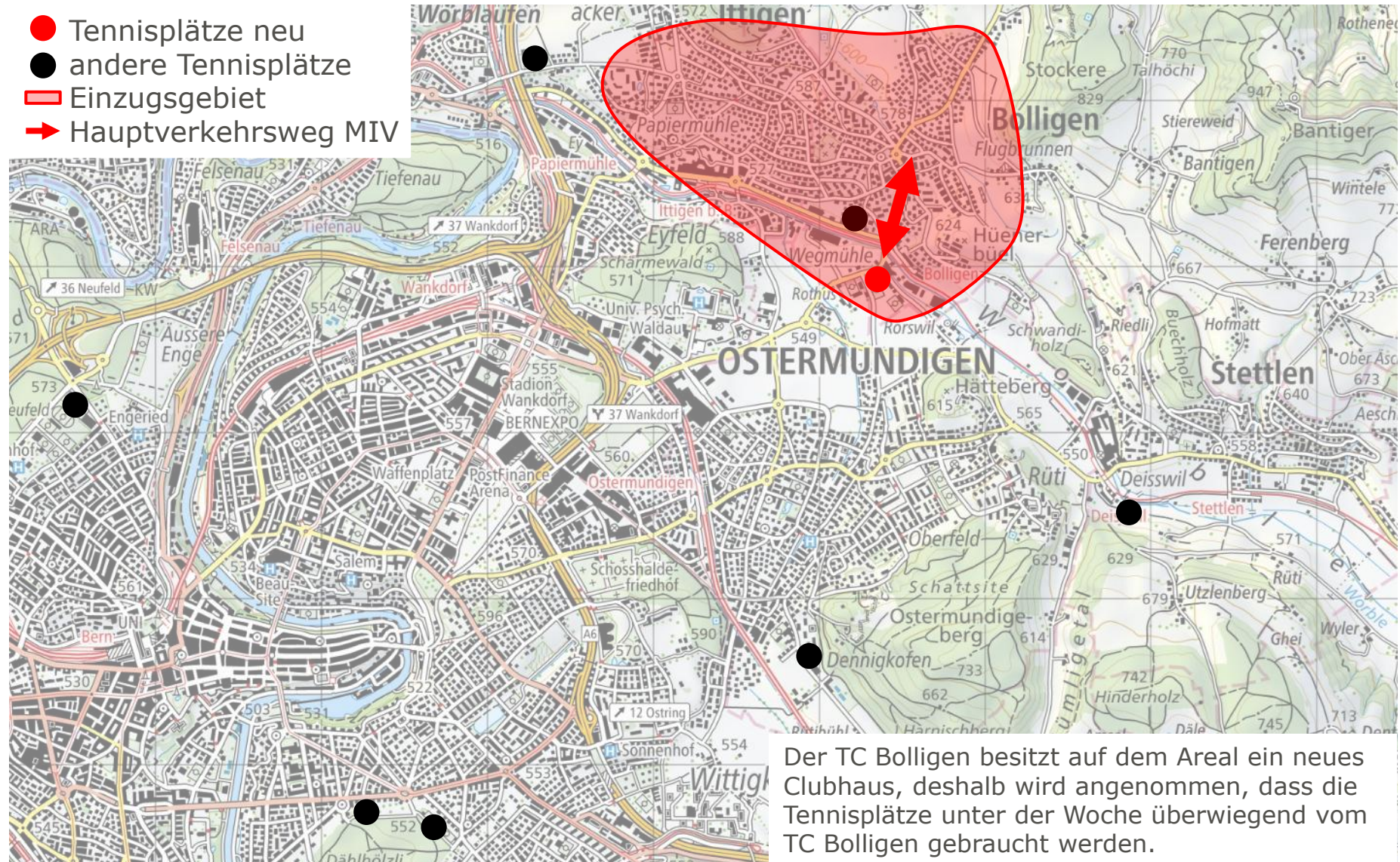
Seite 12



Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus

Nutzung TC Bolligen - Werktag

Seite 13



Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus Nutzung TC Bolligen - Werktag

Seite 14

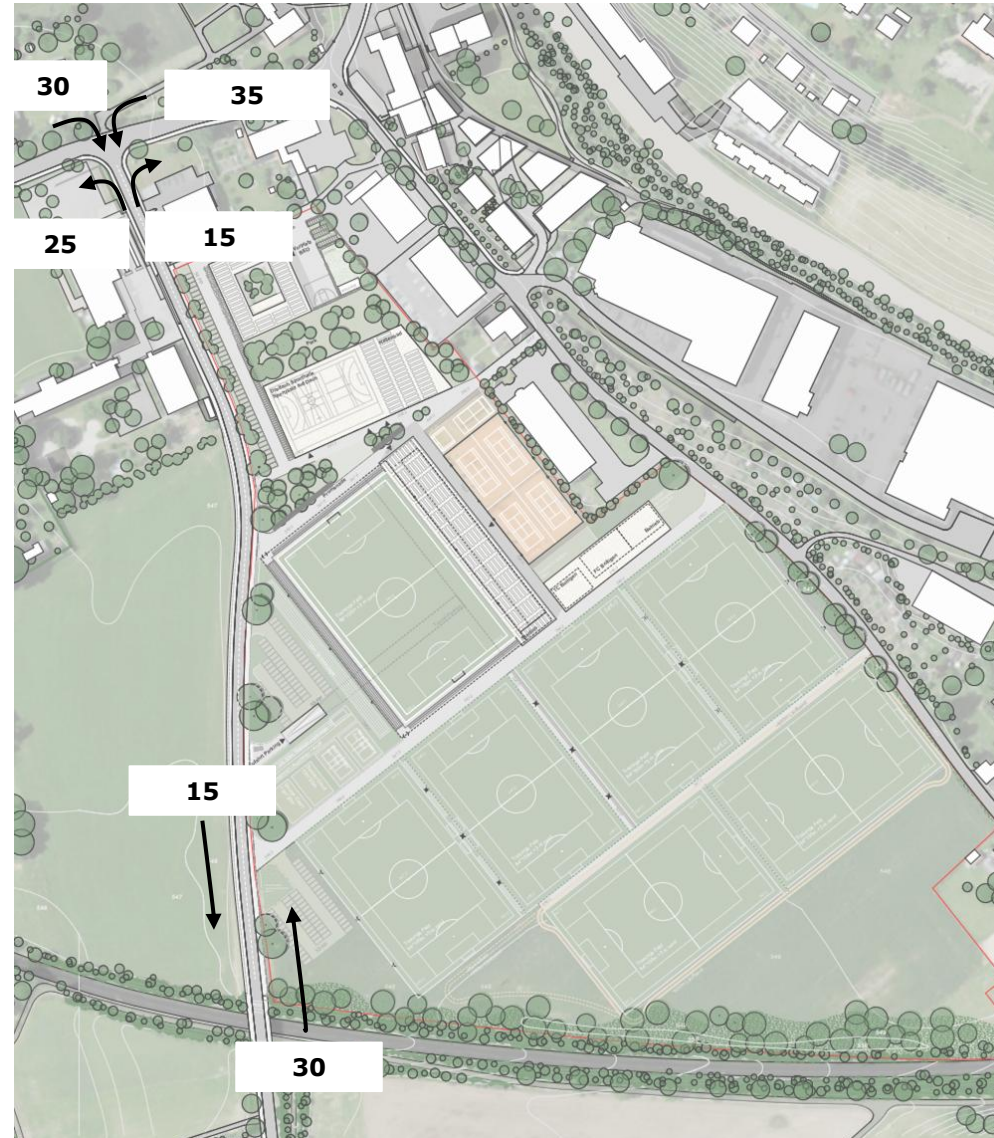


Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus

Verkehrsverteilung Total – Werktag (ASP)

Seite 15

Szenario «Neutral»
Werte aus Excel-Datei



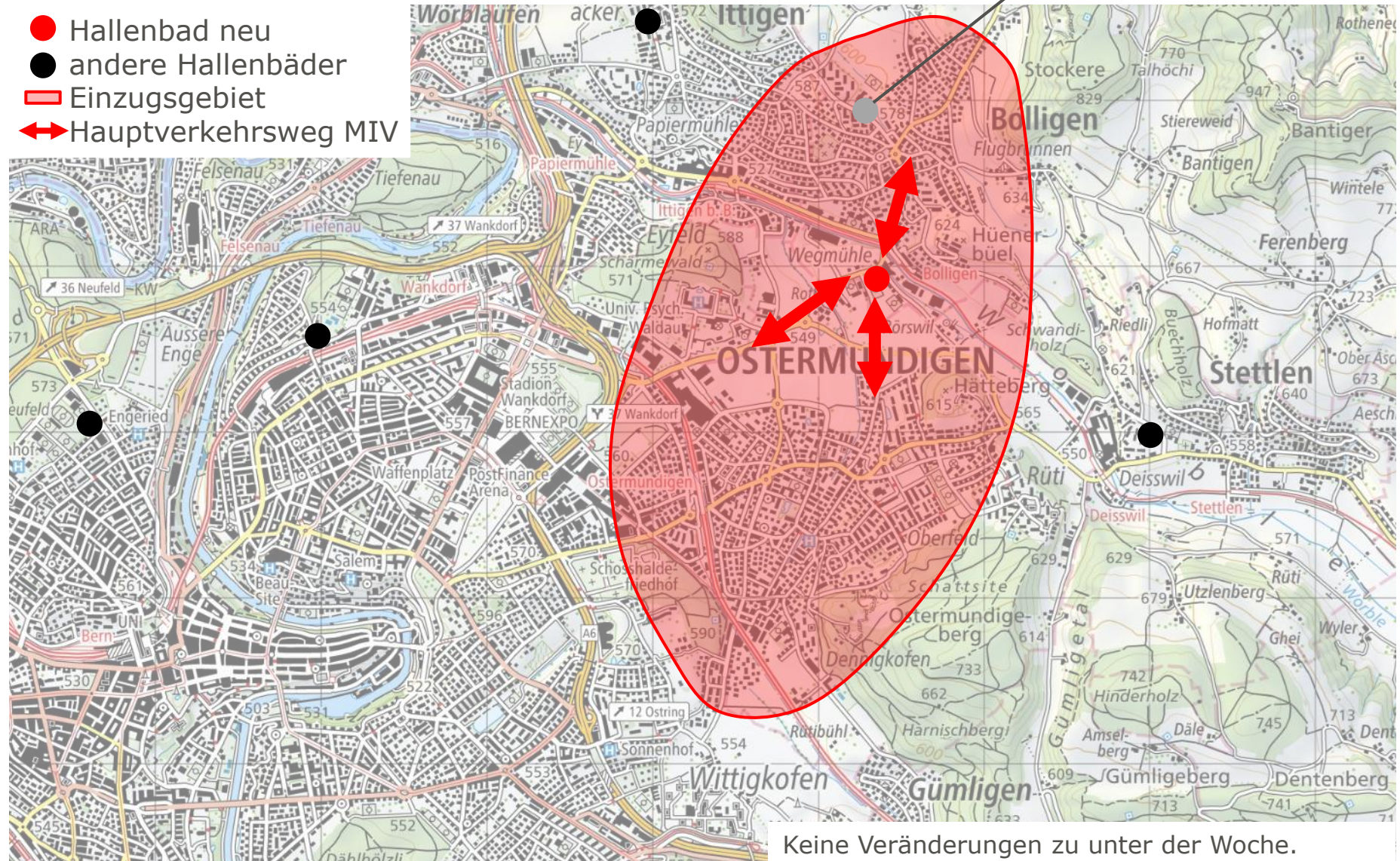
Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus **WOCHENENDE**

Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus

Nutzung Hallenbad – WE

Wird durch das neue ersetzt

Seite 17



Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus

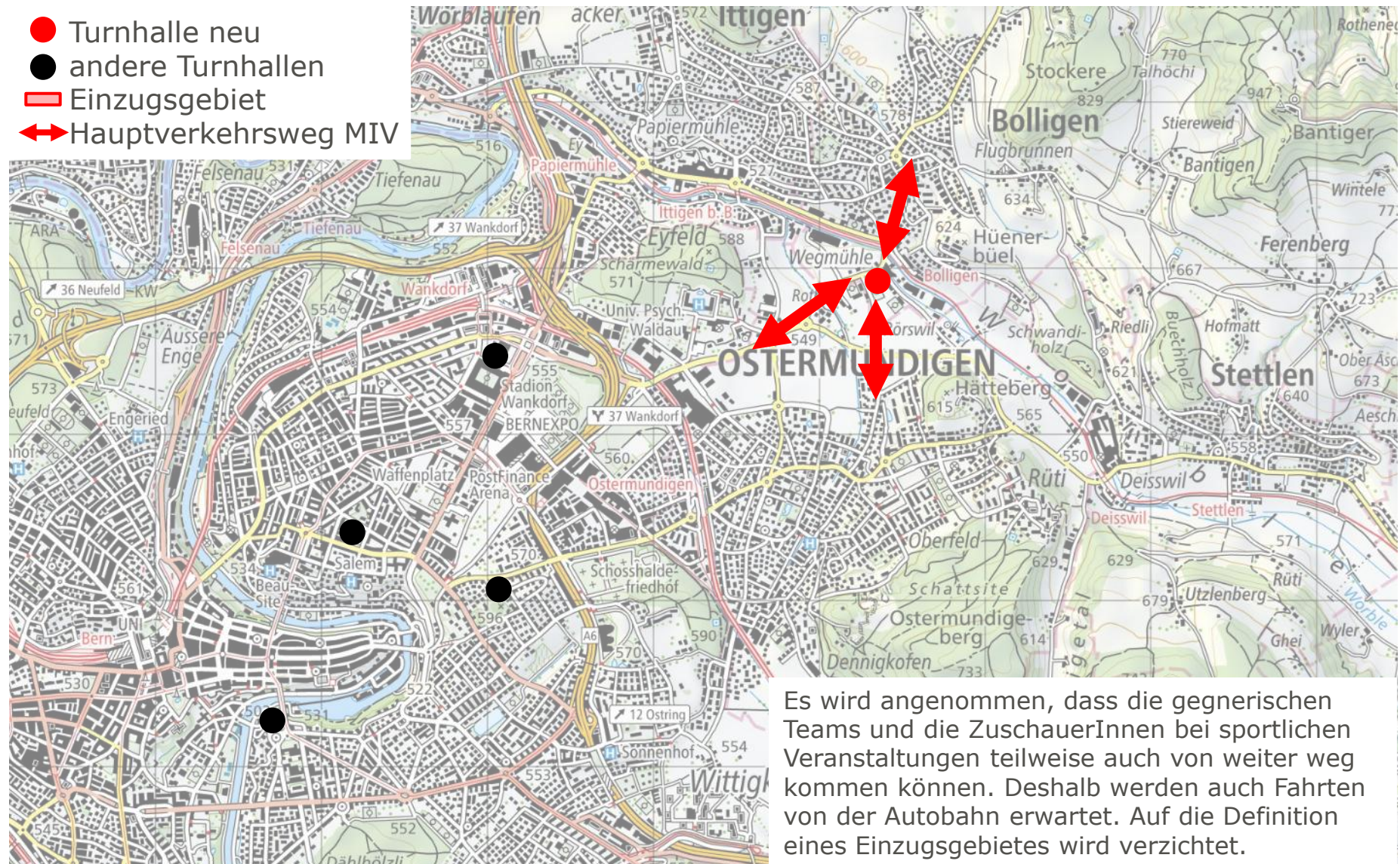
Nutzung Hallenbad – WE

Seite 18



Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus Nutzung Dreifachhalle / Aussensportplatz - WE

Seite 19



Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus

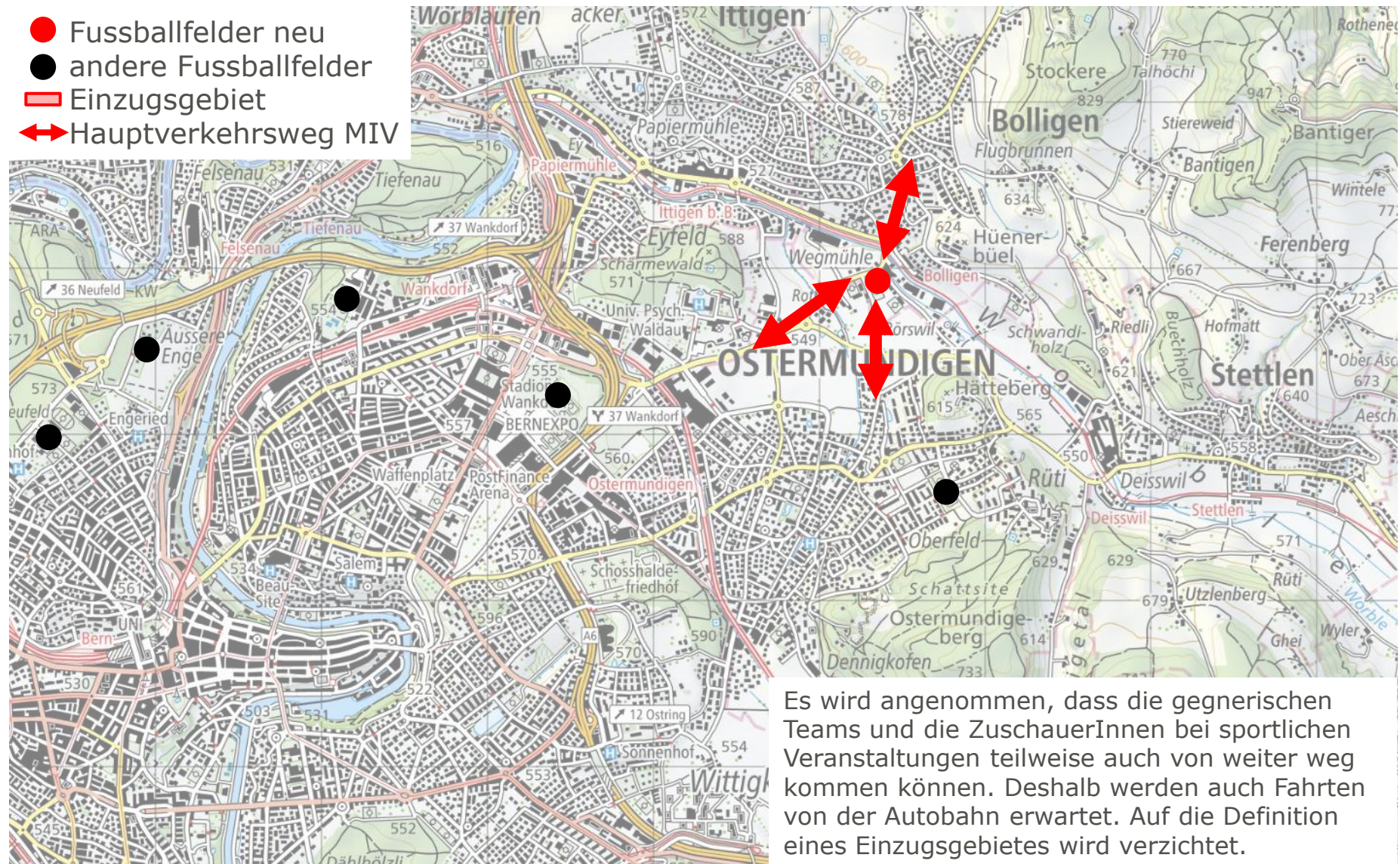
Nutzung Dreifachhalle / Aussensportplatz - WE

Seite 20



Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus Nutzung Fussballfelder (Verein Bolligen) - WE

Seite 21



Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus

Nutzung Fussballfelder (Verein Bolligen) - WE

Seite 22

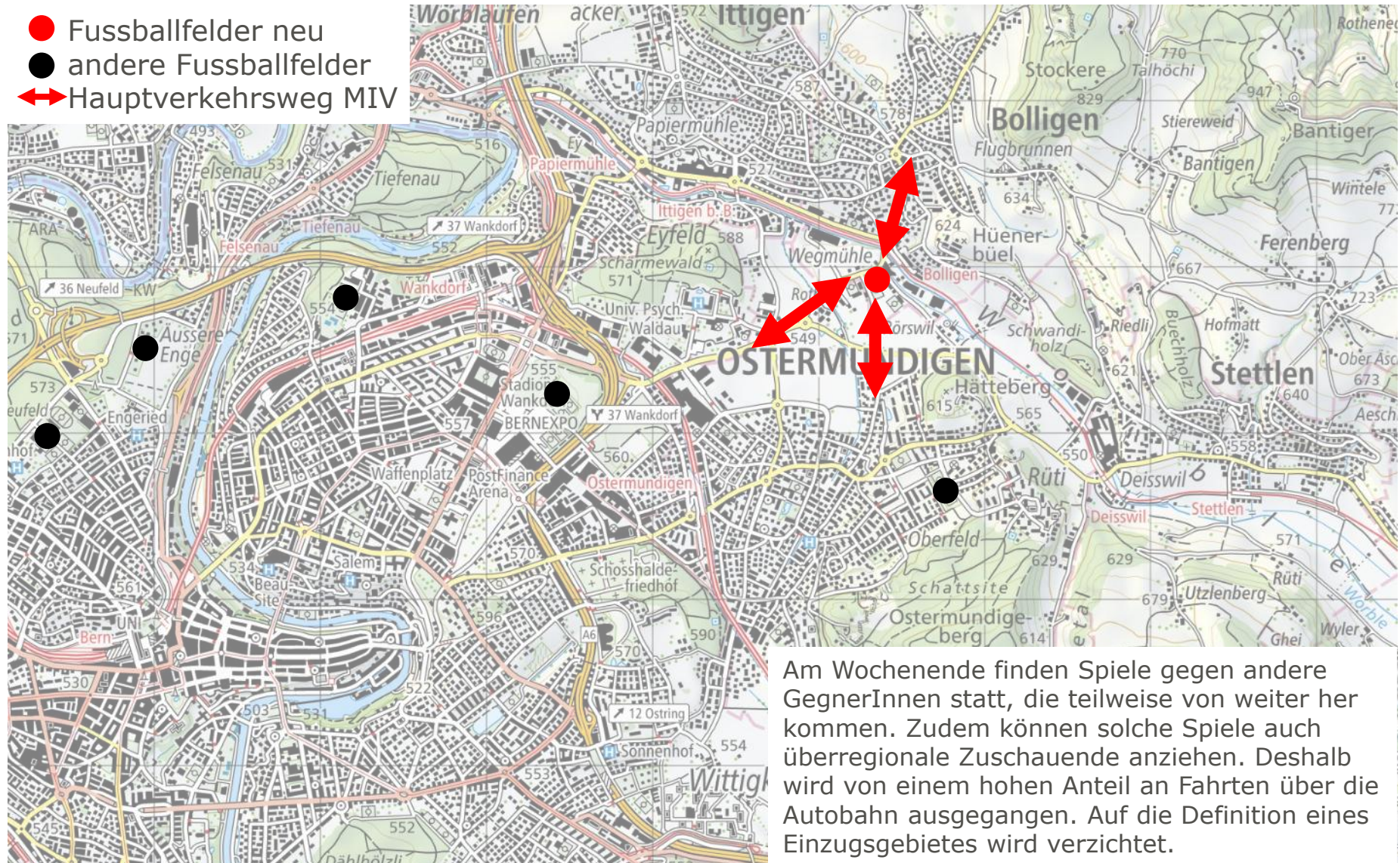


Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus

Nutzung Fussballfelder (BSC YB) - WE

Seite 23

- Fussballfelder neu
- andere Fussballfelder
- ↔ Hauptverkehrsweg MIV



Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus

Nutzung Fussballfelder (BSC YB) - WE

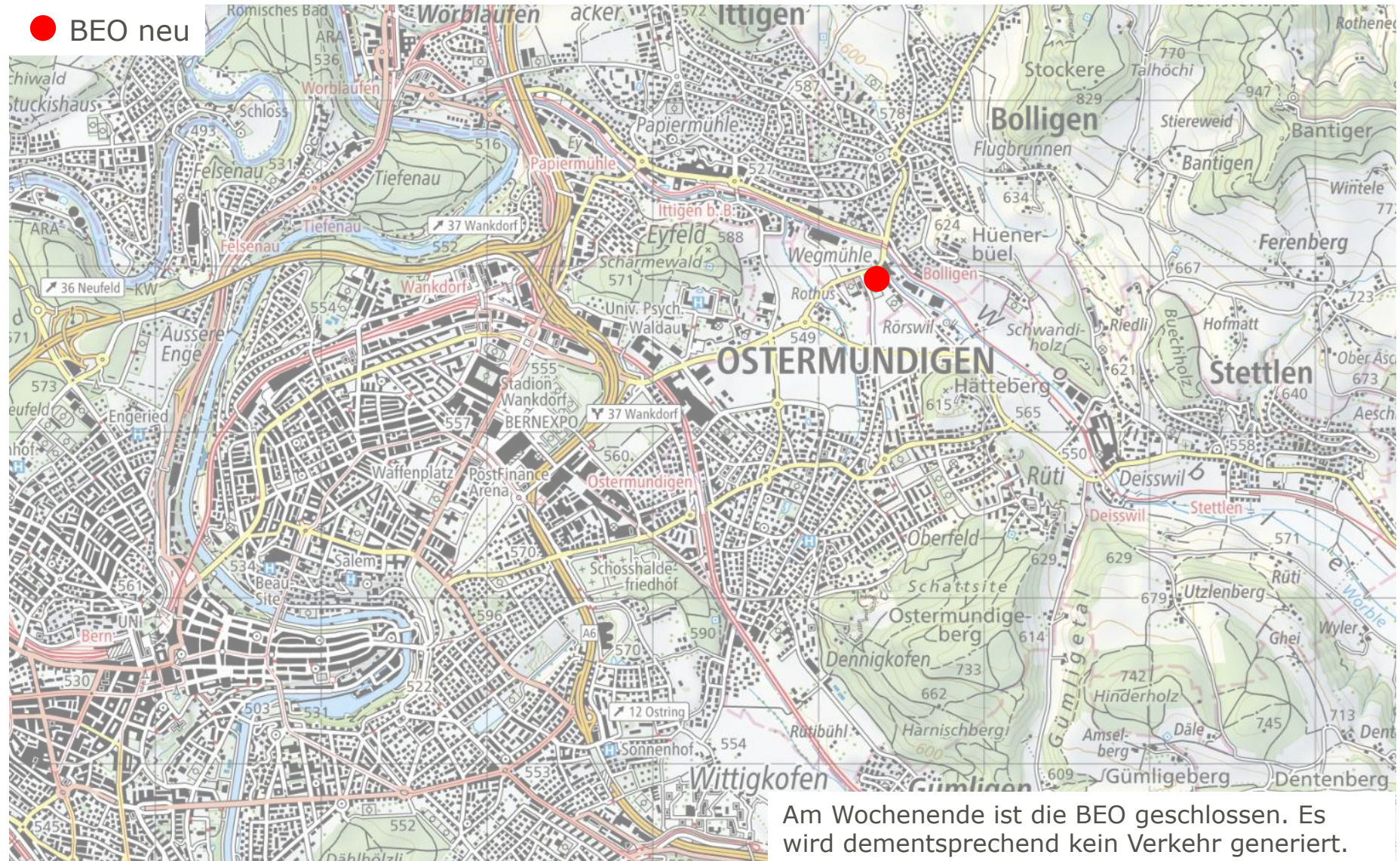
Seite 24



Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus

Nutzung BEO - WE

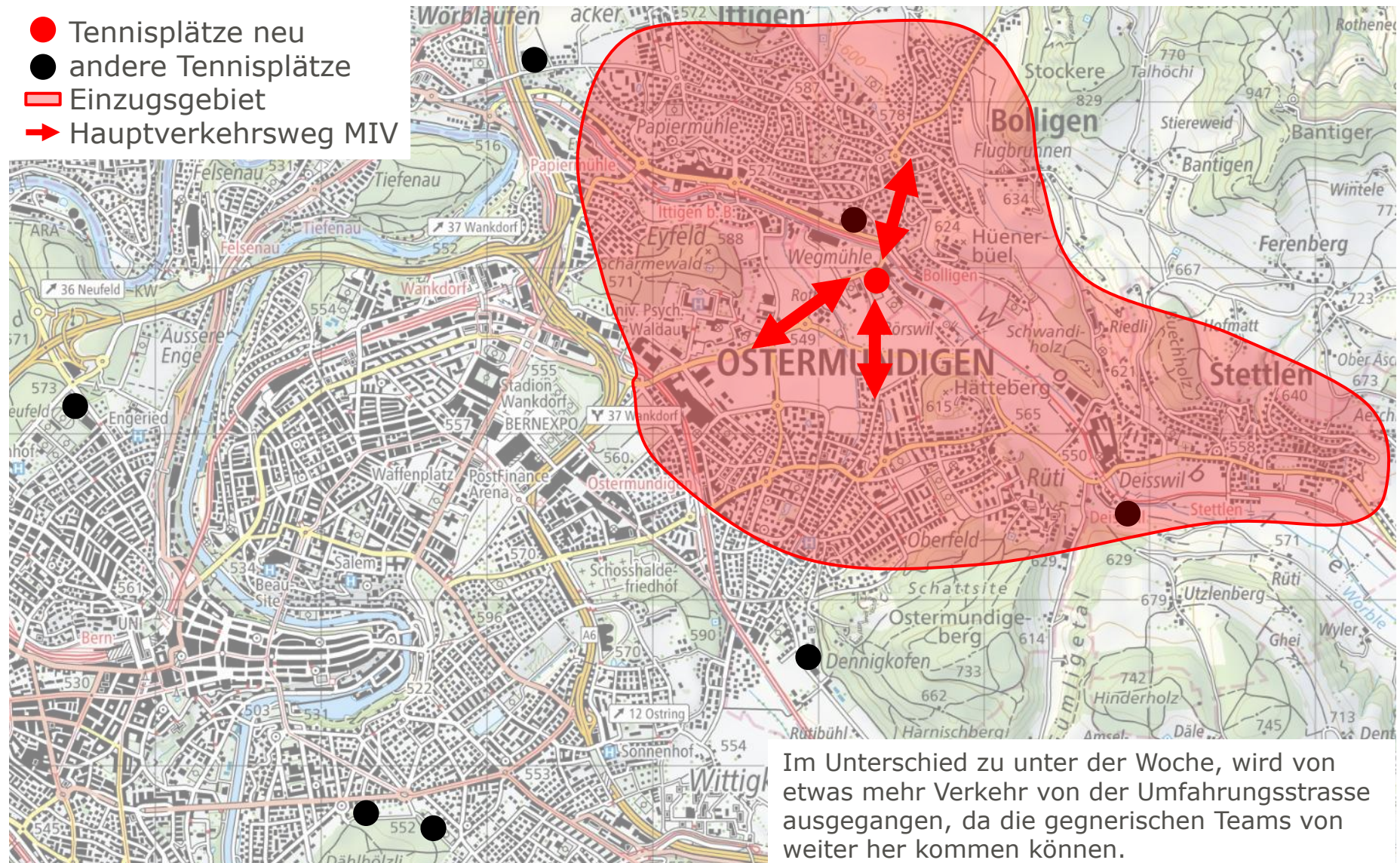
Seite 25



Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus

Nutzung TC Bolligen - WE

Seite 26



Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus

Nutzung TC Bolligen - WE

Seite 27



Einzugsgebiete und Verkehrsverteilung Fussballcampus

Verkehrsverteilung Total – WE

Seite 28

Szenario «Neutral»
Werte aus Excel-Datei

