

## Bern, Um- und Ersatzneubau Jugendherberge

### Mobilitätskonzept





---

## Impressum

<b>Auftraggeber</b>	Schweiz. Stiftung für Sozialtourismus
<b>Projektleiter</b>	Philipp Morf, Aebi & Vincent Architekten
<b>Projektnummer</b>	14000.G
<b>Datei</b>	X_14000 G_Bericht Bern Um_und Ergänzungsneubau Jugendherberge_140801
<b>Berichtversion</b>	August 2014
<b>Berichtverfasser</b>	Markus Hofstetter / markus.hofstetter@kontextplan.ch Elise Scholten / elise.scholten@kontextplan.ch



---

## Inhaltsverzeichnis

---

<b>1. Parkplatzbedarf MIV</b>	<b>5</b>
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Parkplatzberechnung / Parkplatzbedarf	5
1.3 Theoretische Plausibilisierung der Anzahl Parkplätze	6
1.4 Betriebliche Plausibilisierung der Anzahl Parkplätze	8
1.5 Technische Plausibilisierung der Anzahl Parkplätze nach SN 640 291a	9
1.6 Fazit Parkplatzbedarf	11
<hr/>	
<b>2. Parkplatzbedarf Velo</b>	<b>12</b>
<hr/>	
<b>3. Überprüfung Fahrgeometrie / Erreichbarkeit Anlieferung</b>	<b>14</b>
3.1 Fazit Anlieferung	14
<hr/>	
<b>4. Sichtweiten neuer Anschluss</b>	<b>15</b>
4.1 Sichtweiten motorisierter Individualverkehr (MiV)	15
4.2 Sichtweiten Fussverkehr	16
4.3 Sichtweiten Veloverkehr	16
4.4 Fazit Sichtweiten	17
<hr/>	
<b>5. Schlussfolgerung</b>	<b>18</b>

---

## Anhang

Berichtsabbildungen massstäblich



---

## Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1:	Ausschnitt aus SN 640 291a, Übersicht über die Komfortstufen von Parkieranlagen	9
Abbildung 2:	Ausschnitt aus SN 640 291a, minimale Abmessungen der Schräg- und Senkrechtparkfelder	10
Abbildung 3:	Neuanordnung Parkfelder gemäss Wettbewerbsergebnis (Komfortstufe A) inkl. Verschiebung Parkfelder Weihergasse, massstabslos	10
Abbildung 4:	Planausschnitt bestehende Parkfelder auf der Weihergasse und Neuanordnung von 5 Parkfelder Komfortstufe A, massstabslos	11
Abbildung 5:	Übersicht Umgebungsplan mit den Veloabstellplätzen, massstabslos	13
Abbildung 6:	Platzbedarf FGSV-Transporter, vorwärts	14
Abbildung 7:	Platzbedarf FGSV-Transporter, rückwärts	14
Abbildung 8:	Platzbedarf rückwärtsfahrender Lastwagen Typ A	14
Abbildung 9:	Sichtweiten auf den MIV	15
Abbildung 10:	Sichtweiten auf den Fussverkehr	16
Abbildung 11:	Sichtweiten Veloverkehr	17

---

## Abkürzungen

BauV	Bauverordnung Kanton Bern
KXP	Kontextplan
UeO	Überbauungsordnung



---

# 1. Parkplatzbedarf MIV

## 1.1 Ausgangslage

---

Heute sind auf dem Areal der Jugendherberge 9 Parkplätze vorhanden. Davon ist einer durch einen Mobility-Standplatz permanent von Dritten belegt. Im Wettbewerb wurden 5-7 Parkplätze gefordert. Das Wettbewerbsprojekt von Aebi&Vincent sieht 5 Parkplätze auf der Westseite vor.

In der UeO ist die Lage der Parkierung zu definieren. Damit dies möglich ist, muss einerseits die Machbarkeit der Parkierung gegeben sein und andererseits ist die Anzahl zu begründen, damit auf der ausgewiesenen Fläche die notwendigen Parkplätze auch realisiert werden können. Besprechungen mit der Stadtplanung Bern haben ergeben, dass im Vorgarten der Jugendherberge keine Parkplätze möglich sind. Solche Parkplätze würden einerseits den Art. 11 der Bauordnung der Stadt Bern verletzen, andererseits im Widerspruch zur Idee des Wettbewerbsprojekts stehen. Somit bleibt nur die Fläche westliche des heutigen Gebäudes für die Parkierung übrig, wie es auch im Wettbewerbsprojekt vorgesehen wurde.

An der Stelle der heutigen Ein- und Ausfahrt wird ein Nebenzugang für Fussgänger und Velofahrende erstellt. Er wird chaussiert ausgeführt. Die Breite wird max. 2.5m betragen. Ein Wendeplatz und Abstellplätze für Motorfahrzeuge werden nicht zulässig sein. Die Zufahrt für Notfall-, Rettungs-, Unterhalts- und Umzugsfahrzeuge wird hingegen erlaubt sein.

Frühere Besprechungen haben aufgezeigt, dass insbesondere bezüglich der Anzahl Parkplätze noch nicht abschliessend alles geklärt ist. Abklärungen in den Archivakten des Bauinspektorats haben ergeben, dass seit der ersten Baubewilligung 2.12.1954 bis heute keine bewilligten Autoabstellplätze aufgeführt sind. Aufgrund der Luftfotos konnte festgestellt werden, dass 5 Parkplätze in der Zeit als die Parkplätze noch bewilligungsfrei waren (zwischen 1954 und 1966), erstellt wurden. Die restlichen 3-4 Parkplätze wurden ungefähr ab 1999 ohne Baubewilligung erstellt. Demzufolge besitzt die Jugendherberge die Besitzstandsgarantie nur für 5 Parkplätze.

## 1.2 Parkplatzberechnung / Parkplatzbedarf

---

Als Grundlage für die Berechnung der Anzahl Parkplätze gilt die Bauverordnung des Kantons Bern (BauV), Artikel. 52. Zwar gibt es in der Bauverordnung eine Kategorie „Hotel“, nicht aber Jugendherberge. Da zwischen diesen beiden Nutzungsformen ein Unterschied besteht, kann für die Berechnung gemäss Artikel 52 Absatz 4 der BauV auch die VSS-Norm unterstützend beigezogen werden. In der Norm SN 640 281 ist festgehalten, dass pro Bett 0.1 Parkplätze zu erstellen ist. Zudem wird festgehalten, dass je nach Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr eine weitere Abminderung der Anzahl Parkplätze möglich ist. Bei An-, Um- und Ersatzbauten gilt es grundsätzlich nur den Mehrbedarf an Parkplätzen zu berechnen. Da der geplante Ersatzneubau keine zusätzlichen Betten generiert, kann grundsätzlich kein Mehrbedarf geltend gemacht werden. Somit sind die 5 Parkplätze über die Besitzstandsgarantie gesichert und als massgebende Grösse einzuordnen.

---

### Kein Mehrbedarf an Parkplätzen

5 Parkplätze über Besitzstandsgarantie gesichert



### 1.3 Theoretische Plausibilisierung der Anzahl Parkplätze

---

Wird zur Überprüfung des tatsächlichen Bedarfs trotzdem von den beiden oben aufgeführten Grundlagen ausgegangen, ergeben sich folgende Werte:

#### **Berechnung gemäss BauV Artikel 52 (Kategorie „Hotel“ basierend auf Gebäudefläche nach Ersatzneubau):**

Maximum:  $(0.6 * GF/n) + 5 = (0.6 * 2586.3/30) + 5 = 57$  Parkplätze (Kunden, Gäste und Personal)

Minimum:  $(0.45 * GF/n) - 3 = (0.45 * 2586.3/30) - 3 = 36$  Parkplätze (Kunden, Gäste und Personal)

#### **Berechnung gemäss VSS-Norm SN 640 281 (Kategorie „Jugendherberge“):**

180 Betten \* 0.1 = 18 Parkplätze (Kunden, Gäste und Personal)

Abminderung aufgrund Standort-Typ B: 40-60%

(sehr gute OeV-Erschliessung durch Marzilibähnli (3'Takt oder nach Bedarf) und abends durch die Buslinie 30 im 20' Takt.

18 Parkplätze – 10.8 Parkplätze (60%) = 7.2 Parkplätze = 7 Parkplätze

#### **Somit resultiert aus den beiden Berechnungen eine Anzahl von 7-11 Parkplätzen.**

Neben der klar festgelegten Abminderung gemäss Norm aufgrund der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, können basierend auf anderen Faktoren (z.B. Mobilitätskonzept) weitere Reduktionen geprüft werden. Folgend wird dargelegt, in welchen Bereichen die Jugendherberge Schweiz überdurchschnittliches Engagement betätigt, bzw. was zu zusätzlichen Abminderungen führen kann.

Die Jugendherbergen Schweiz setzen sich in verschiedenen Bereichen für einen nachhaltigen Ressourcenumgang ein. Dies zeigt u.a. der Geschäftsbericht 2012 auf:

#### **Mobilität:**

*Geschäftsfahrten: Die Jugendherbergen kompensieren den gesamten Geschäftsverkehr inklusive den Geschäftsflügen bei der Stiftung myclimate.*

*Mitarbeitende: Die Geschäftsstelle ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar, in den Jugendherbergen sind vorwiegend lokal wohnhafte Mitarbeitende tätig.*

*Zulieferer: Die Umweltverträglichkeit der Transporte (Zulieferungen) ist nicht einfach erfassbar. Die Jugendherbergen steuern diesen über die Bevorzugung von regionalen Produkten und eine Konzentration auf wenige Lieferanten mit einem breiten Sortiment.*

*Anreise Gäste: Die Jugendherbergen sind sich dessen bewusst, dass die An- und Abreise der Gäste ein wesentlicher Umweltfaktor ist und fördern deshalb die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Im Jahr 2012 wurde mit der Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts gestartet; zur Einführung eines Parkplatzbewirtschaftungssystems wurde im Dezember 2012 mit 5 Betrieben ein Pilotversuch lanciert.*

Verschiedene Auszeichnungen zeigen auf, dass das Thema Nachhaltigkeit den

---

**Parkplatzbedarf gemäss  
BauV und VSS- Norm  
7-11 Parkplätze**

---

**Förderung An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln**

Mobilitätskonzepte zur Einführung eines Parkplatzbewirtschaftungssystems



Jugendherbergen Schweiz ernst ist und sie dieses Thema innovativ angehen:

2010 *myclimate Award 2010 | Auszeichnung für die beste Integration der CO<sub>2</sub>-Kompensation*

2011 *ZKB Nachhaltigkeitspreis für KMU | Auszeichnung für einen herausragenden Beitrag im Bereich der nachhaltigen Entwicklung*

2011 *Schweizer Solarpreis | Auszeichnung in der Kategorie A «Persönlichkeiten/Institutionen» für ein umfassendes Umweltmanagement und für die Vorreiterrolle im umweltverträglichen Tourismus*

Auf den Standort Bern bezogen können folgende Konkretisierungen der obigen Ausführungen gemacht werden:

Mitarbeitende: Die Mitarbeitenden haben keinen Anspruch auf einen Parkplatz. Es sind keine Parkplätze für diese reserviert bzw. vorgesehen.

Zulieferer: Es werden wenn immer möglich regionale Anbieter berücksichtigt, welche zwar eine breite Angebotspalette bieten diese aber frisch und daher in kleineren Mengen liefern. Dies bedeutet einerseits, dass lange Transporte möglichst vermieden werden und andererseits die Anlieferung grösstenteils mit PWs oder Lieferwagen erfolgt.

Anreise Gäste: Auf der Homepage wird die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr an erster Stelle erläutert. An zweiter Stelle wird die Anreise mit dem Auto erklärt, wobei bereits festgehalten wird, dass nur ein limitiertes, kostenpflichtiges Angebot an Parkplätzen (CHF 7.- pro Übernachtung) besteht.

Weiter kann bei der Online-Buchung bereits angegeben werden, ob der Gast eine CO<sub>2</sub>-Kompensation (CHF 0.30) bezahlen möchte. Dies ist ein zusätzlicher Hinweis bezüglich nachhaltigen Umgangs.

Basierend auf diesen Fakten ist ersichtlich, dass die Schweizer Jugendherbergen und insbesondere auch der Standort Bern aktiv das Thema nachhaltige Mobilität thematisiert und lebt. Aufgrund dessen kann der berechnete Bedarf wie folgt zusätzlich abgemindert werden:

Parkierung Mitarbeitende: Da die Mitarbeitenden keinen Anspruch auf einen Parkplatz haben, in beiden Berechnungsvarianten aber bereits eingerechnet ist, kann 1 Parkplatz abgezogen werden.

Mobilitätskonzept: Die Schweizer Jugendherbergen verfolgen/leben sowohl intern als auch extern mit verschiedenen Massnahmen eine nachhaltige Mobilität. Dies ermöglicht einen weiteren Abzug von 1 Parkplatz.

Basierend auf der Berechnung der VSS-Norm ergibt es einen Gesamtbedarf von 5 Parkplätzen

---

**Parkplatzbewirtschaftungssystem**

Ein limitiertes kostenpflichtiges Parkplatzangebot vorhanden

---

**Abminderung****-2 Parkplätze**

Kein Parkplatzanspruch Mitarbeitende und nachhaltiges Mobilitätskonzept

---

**Theoretischer Parkplatzbedarf nach Abminderung**

5 Parkplätze



## 1.4 Betriebliche Plausibilisierung der Anzahl Parkplätze

---

Zusätzlich zur theoretischen Plausibilisierung erfolgt aufgrund Erfahrungswerte eine betriebliche Plausibilisierung. Aufgrund der erst kurz eingeführten Mobilitätsmassnahmen sind die folgenden Werte/Aussagen als Grössenordnungen einzustufen und nicht als langjährige Statistiken zu verstehen.

Die Mitarbeitenden haben keinen Anspruch auf einen Parkplatz. Von den aktuell 24 Mitarbeitenden kommen 4 zu Fuss, 9 mit dem Velo, 9 mit dem OeV und 2 mit dem PW. Das heutige Parkplatzangebot lässt es zu, dass die beiden Mitarbeitenden ihr Auto auf dem Areal parkieren können. Sollte sich zukünftig zeigen, dass dies nicht mehr der Fall ist, bzw. Kunden kein Parkplatz mehr haben, würden diese beiden Mitarbeitenden keinen Anspruch mehr erhalten.

Seit der Einführung der Parkplatzbewirtschaftung kann nachvollzogen werden, wie viele Tickets pro Tag verkauft werden. Im Durchschnitt sind dies 4-5. Keine Aussage ist bezüglich Gästen möglich, welche zwar mit dem Auto angereist sind, dies aber nicht auf einem Parkplatz der Jugendherberge abgestellt haben.

Den Betreibern sind keine Reklamationen von Anwohnenden bekannt, welche Probleme aufgrund Fremdparkierung auf ihren Grundstücken oder aufgrund Parkplatzsuchverkehr der Jugendherbergsgäste o.ä. haben.

Weitere Erfahrungswerte können von anderen Standorten beigezogen werden. So verfügen u.a. die Jugendherbergen in Solothurn (keine Parkplätze), Basel (Limitierte Parkplätze in der Umgebung), Locarno (öffentliche, kostenpflichtige Parkplätze in unmittelbarer Nähe) und Genf (keine Parkplätze) über keine eigenen Parkplätze und funktionieren ohne Probleme. Die Gäste reisen entweder nicht mit dem Auto an oder sind gewillt dieses auf öffentlichen, bewirtschafteten Parkplätzen in der näheren Umgebung abzustellen. Die Jugendherbergen geben jeweils bei den Gästeinformationen die jeweiligen öffentlichen Parkierungsmöglichkeiten in der Umgebung den Gästen bereits vor der Anreise an.



## 1.5 Technische Plausibilisierung der Anzahl Parkplätze nach SN 640 291a

Die Stellungnahme basiert auf der SN 640 291a welche die Anordnung und Geometrie der Parkieranlagen beschreibt. Dabei werden verschiedene Komfortstufen beschrieben. In der nachfolgenden Prüfung wird jeweils pro Parkfeld die erreichte Komfortstufe angegeben.

Übersicht über die Komfortstufen von Parkieranlagen <i>Vue d'ensemble des niveaux de confort d'installations de stationnement</i>						
Komfortstufe <i>Niveau de confort</i>	Fahrzeugkategorien und Zugänglichkeit <i>Catégories de véhicule et types d'accessibilité</i>	Beispiele von Nutzungen <i>Exemples d'affectation</i>	Befahrbarkeit mit Schweizer Fahrzeugpark (Stand 2000) <i>Praticabilité pour le parc automobile suisse (en 2000)</i>			
			Personenwagen <i>Voitures de tourisme</i>		Lieferwagen <i>Voitures de livraison</i>	
			Befahren <i>Circulation</i> 1)	Parkieren <i>Stationnement</i> 2)	Befahren <i>Circulation</i> 1)	Parkieren <i>Stationnement</i> 2)
A	Personenwagen PW, nicht öffentlich zugänglich <i>Voitures de tourisme VT, non accessible au public</i>	Wohn- und Geschäftshäuser (Bewohner und Beschäftigte) <i>Bâtiments résidentiels et commerciaux (habitants et employés)</i>	99,0%	60,0%	–	–
B	Personenwagen PW, öffentlich zugänglich <i>Voitures de tourisme VT, accessible au public</i>	Öffentliche Parkhäuser, Einkaufszentren, Hotels (Kundschaft), Parkieren im Strassenraum <i>Parkings publics, centres commerciaux, hôtels (clientèle), stationnement dans l'espace routier</i>	99,8%	90,0%	–	–
C	Lieferwagen <i>Voitures de livraison</i>	Gewerbebetriebe, Autovermietungen, Hotels, Sportplätze <i>Entreprises artisanales, locations de voitures, hôtels, terrains de sport</i>	100,0%	100,0%	98,0%	60,0%

- 1) Anteil des schweizerischen Fahrzeugparks (Stand 2000), welcher die Parkieranlage befahren kann  
2) Anteil des schweizerischen Fahrzeugparks (Stand 2000), welcher auf Antrieb in Schräg- und Senkrecht-parkfelder parkieren kann

- 1) Part du parc automobile suisse (en 2000) qui peut circuler dans l'installation de stationnement  
2) Part du parc automobile suisse (en 2000) qui peut entrer du premier coup dans des cases de stationnement obliques ou perpendiculaires

Abbildung 1: Ausschnitt aus SN 640 291a, Übersicht über die Komfortstufen von Parkieranlagen



Minimale Abmessungen der Schräg- und Senkrechtparkfelder in Abhängigkeit der Komfortstufen <i>Dimensions minimales des cases de stationnement obliques ou perpendiculaires en fonction des niveaux de confort</i>								
Komfortstufe  Niveau de confort	Parkfeldwinkel  Angle de stationnement	Breite eines Parkfeldes  Largeur d'une case de stationnement		Länge eines Parkfeldes  Longueur d'une case de stationnement		Breite des Überhangstreifens  Largeur de la surface de débord	Breite der Fahrgasse 1)  Largeur de l'allée de circulation	Fläche pro Parkfeld 2)  Surface par case de stationnement
		Komfortstufe A b [m]	Komfortstufe B b [m]	L [m]	L2 [m]			
A, B	90°	2,35	2,50	5,00	10,00	0,50	6,50	19,4
		2,50	2,65				5,75	19,7
		2,65	2,80				4,00	18,6
		2,80*					3,00*	18,2*
	75°	2,45	2,60	5,30	9,50	0,50	5,00	19,1
		2,60	2,75				4,20	19,2
		2,75					3,00	18,7

Abbildung 2: Ausschnitt aus SN 640 291a, minimale Abmessungen der Schräg- und Senkrecht-parkfelder

Gemäss Wettbewerbsprogramm wurden 5-7 Parkplätze gefordert. Das Wettbewerbsprojekt hat die geforderte Menge im westlichen Bereich der Parzelle angeordnet. Die gewählte Anordnung der Parkplätze hat zur Folge, dass die heute bestehende Parkierung auf der Weihergasse leicht Richtung Osten geschoben werden muss. Weiter müssen bei den beiden Parkfeldern, welche senkrecht zur Weihergasse stehen, Rückwärtsmanöver auf diese gemacht werden.

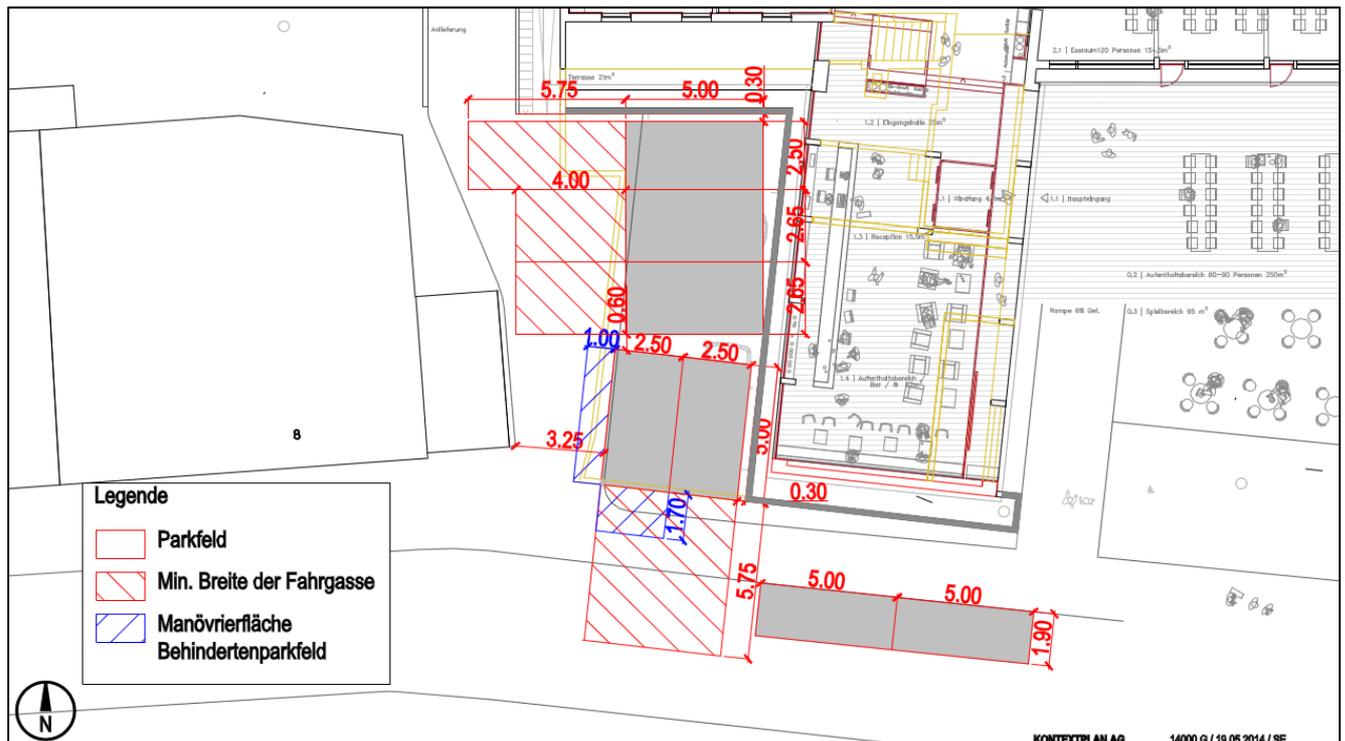


Abbildung 3: Neuordnung Parkfelder gemäss Wettbewerbsergebnis (Komfortstufe A) inkl. Verschiebung Parkfelder Weihergasse, massstabslos



In der Weiterentwicklung des Projektes wurde Die Anordnung der Parkplätze optimiert. Sämtliche Parkplätze entsprechen der Komfortstufe A. Nach SN 640291a sind die Parkfelder Komfortstufe A nur in Ausnahmefällen 2.80 m breit und 5.00 m lang mit einer Fahrgasse von 3.00 m zu konstruieren. Die Fahrgasse an der engsten Stelle beträgt 3.80m breit. Die Fahrgasse hinter dem Behindertenparkfeld ist 3.45 m breit.

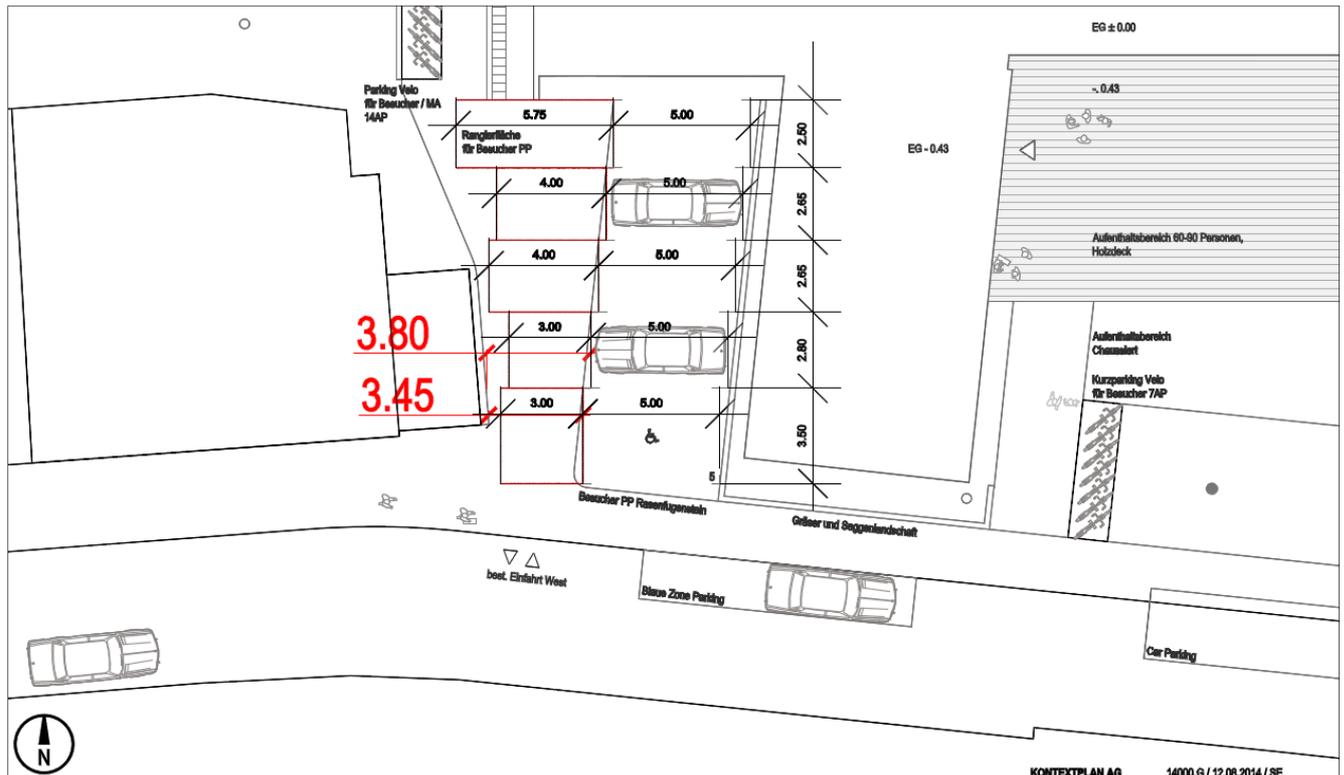


Abbildung 4: Planausschnitt bestehende Parkfelder auf der Weihergasse und Neuordnung von 5 Parkfelder Komfortstufe A, massstabslos

## 1.6 Fazit Parkplatzbedarf

Basierend auf den oben ausgeführten Fakten ist ersichtlich, dass die Schweizer Jugendherbergen und insbesondere auch der Standort Bern aktiv das Thema nachhaltige Mobilität thematisiert und lebt. Aufgrund dessen kann der errechnete Bedarf (inkl. der Abminderung) von 5 Parkplätzen sowohl aus betrieblicher wie auch theoretischer Sicht plausibilisiert und als ausreichend eingestuft werden.

Grundsätzlich verändert sich die heutige Situation in Zukunft nur in der Anordnung der Parkplätze. Daraus lässt sich schliessen, dass die heutige absolut unproblematische Situation weiter Bestand hat. Da die aktuellen betrieblichen Handhabungen und Vorkehrungen identisch weitergeführt werden, ist kein Bedarf zu einer Erhöhung der Parkplatzzahl oder zu weiteren Massnahmen zu erkennen. Insbesondere da heute noch zwei Parkplätze teilweise von Mitarbeitenden belegt werden, bzw. dies die heutige Anzahl zulässt.

Ebenfalls reicht die in der UeO ausgeschiedene Fläche aus, damit die gefordert 5 Parkplätze realisiert werden können.



## 2. Parkplatzbedarf Velo

Der Bedarf an Veloabstellplätzen wird über die Bauverordnung des Kantons Bern (BauV), Artikel. 54a ermittelt. Analog wie bei der Parkierung gibt es auch für die Berechnung der Veloabstellplätze eine VSS-Norm (SN 640 065). Die beiden Berechnungen ergeben folgenden Bedarf.

### **Berechnung gemäss BauV Artikel 54a (Kategorie „Hotel“ basierend auf Gebäudefläche nach Ersatzneubau):**

Pro 100m<sup>2</sup> GF beträgt der Bedarf 2 Abstellplätze =  $2586.3/100 \cdot 2 = 52$  Abstellplätze

Die Hälfte des Bedarf muss gedeckt angeboten werden (BauV Artikel 54a Abs.2)

### **Berechnung gemäss VSS-Norm SN 640 065 (Kategorie „Herbergen“):**

180 Betten/10\*2 = 36 Abstellplätze

2 Abstellplätze pro 10 Mitarbeitende = 2 Abstellplätze

Gesamtbedarf 38 Abstellplätze

Gemäss den Erfahrungswerten des Betreibers ist der berechnete Bedarf gemäss BauV als hoch einzustufen und entspricht nicht dem tatsächlichen Bedarf. Im aktuellen Stand der Planung wird im Umgebungsplan nachgewiesen, dass aber sogar die 52 Abstellplätze möglich wären (31 Abstellplätze im Velokeller und 21 auf dem Areal). Der definitive Nachweis ist im Baugesuch zu erbringen und wird dann auch erfolgen

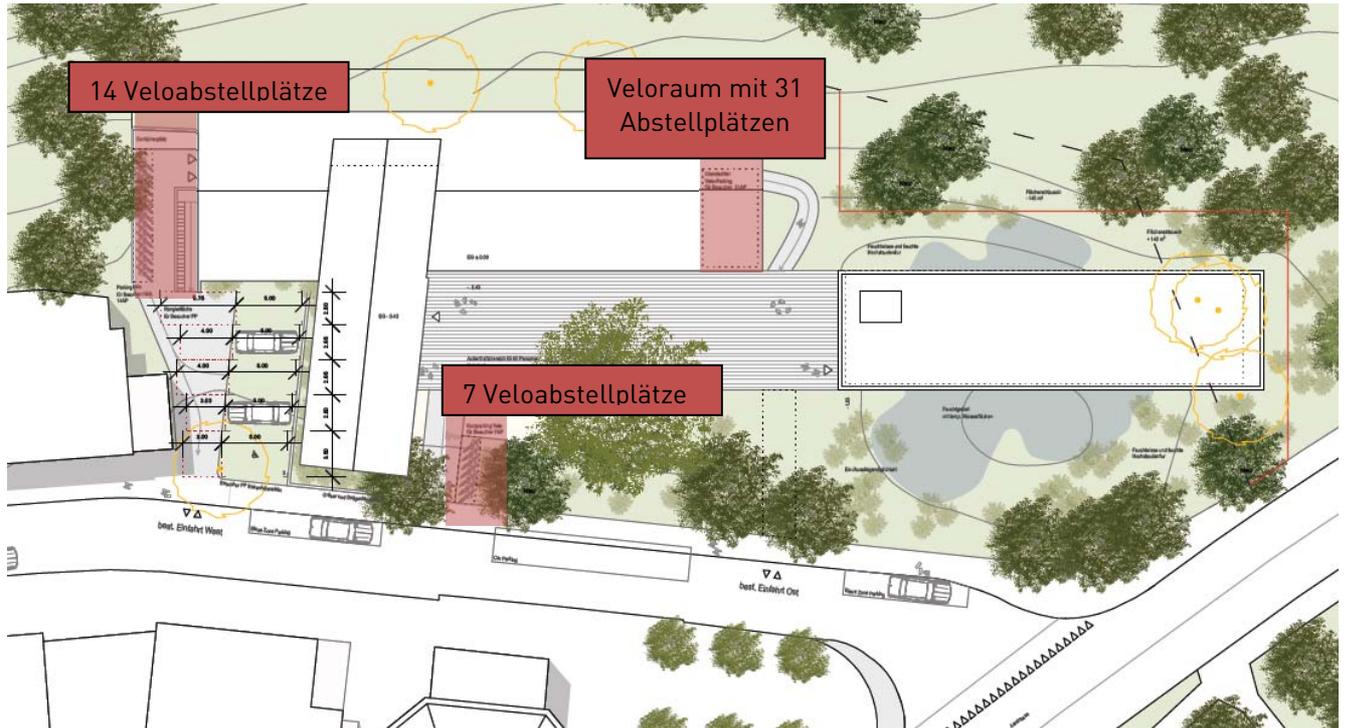


Abbildung 5: Übersicht Umgebungsplan mit den Veloabstellplätzen, massstabslos



### 3. Überprüfung Fahrgeometrie / Erreichbarkeit Anlieferung

Die Überprüfung der Fahrgeometrie wurde nach der Deutschen FGSV mit dem Transporter (6.89 m) und einer Geschwindigkeit von 1 km/h vorgenommen. Diese Manöver sind in der heutigen Situation wegen der Mauer nicht möglich. In der geplanten Situation sind die Manöver knapp machbar. Idealerweise wird in der Weiherhasse um ein Parkfeld reduziert



Abbildung 6: Platzbedarf FGSV-Transporter, vorwärts



Abbildung 7: Platzbedarf FGSV-Transporter, rückwärts

Eine Überprüfung der Fahrgeometrie nach VSS-Norm mit dem Lastwagentyp A (9.40 m) mit Radius von 10 m und einer Geschwindigkeit von 1 km/h wurde ebenfalls durchgeführt. Die Überprüfung zeigt, dass die Zufahrt nicht möglich ist,

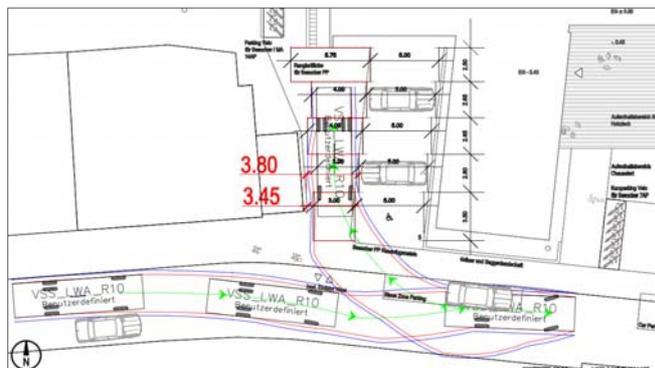


Abbildung 8: Platzbedarf rückwärtsfahrender Lastwagen Typ A

#### 3.1 Fazit Anlieferung

Die Anlieferung funktioniert nur für PWs und Transporter und dies äusserst knapp. Zur Verbesserung würde die Reduktion der zwei blauen Parkfelder auf der Weihergasse um 1 Parkfeld beitragen. Grössere Fahrzeuge müssen auf der Weihergasse halten und abladen (z.B. Car-Ein-Ausstieg). Gemäss den Betreibern der Jugendherberge ist dieser Ablauf bereits heute der Normalfall und es sind keine Probleme bekannt.

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass die zukünftige Situation eine Verbesserung gegenüber heute ist, da heute kein Fahrzeug aufs Areal fahren kann.



## 4. Sichtweiten neuer Anschluss

Die Sichtweiten wurden nach SN 640 273a geprüft. Das Sichtfeld ist von allen Hindernissen frei zu halten, die ein Motorfahrzeug oder ein leichtes Zweirad verdecken könnten. Diese Anforderung gilt auch für Pflanzenwuchs, Schnee, Werbeplakate, parkierte Fahrzeuge etc. In der Regel genügt es, wenn das Sichtfeld in einem Höhenbereich zwischen 0.60 m und 3.00 m über der Fahrbahn hindernisfrei ist.

Neben der Ein- und Ausfahrt zu den Parkfeldern (folgend westlicher Anschluss genannt) wurde auch die heutige Ein- und Ausfahrt (folgend östlicher Anschluss genannt), welcher neu ein Nebenzugang für Fussgänger und Velofahrende sowie eine Zufahrt für Notfall-, Rettungs-, Unterhalts- und Umzugsfahrzeuge dient, überprüft. Der östliche Anschluss ist aber klar untergeordnet, da dieser nur seltenen (Notfall-, Rettungs-, Unterhalts- und Umzugsfahrzeuge) befahren wird.

### 4.1 Sichtweiten motorisierter Individualverkehr (MIV)

Wegen der Einbahnstrasse ist nur mit motorisiertem Verkehr aus Westen zu rechnen.

Beim westlichen Anschluss kann die Sichtdistanz auf den motorisierten Verkehr mit einer maximalen Geschwindigkeit von 30 km/h eingehalten werden.

Beim östlichen Anschluss kann die Sicht auf dem MIV nicht eingehalten werden, wenn das Carparkfeld besetzt ist. Dies ist heute bereits der Fall, da die Ausfahrtssituation identisch ist.

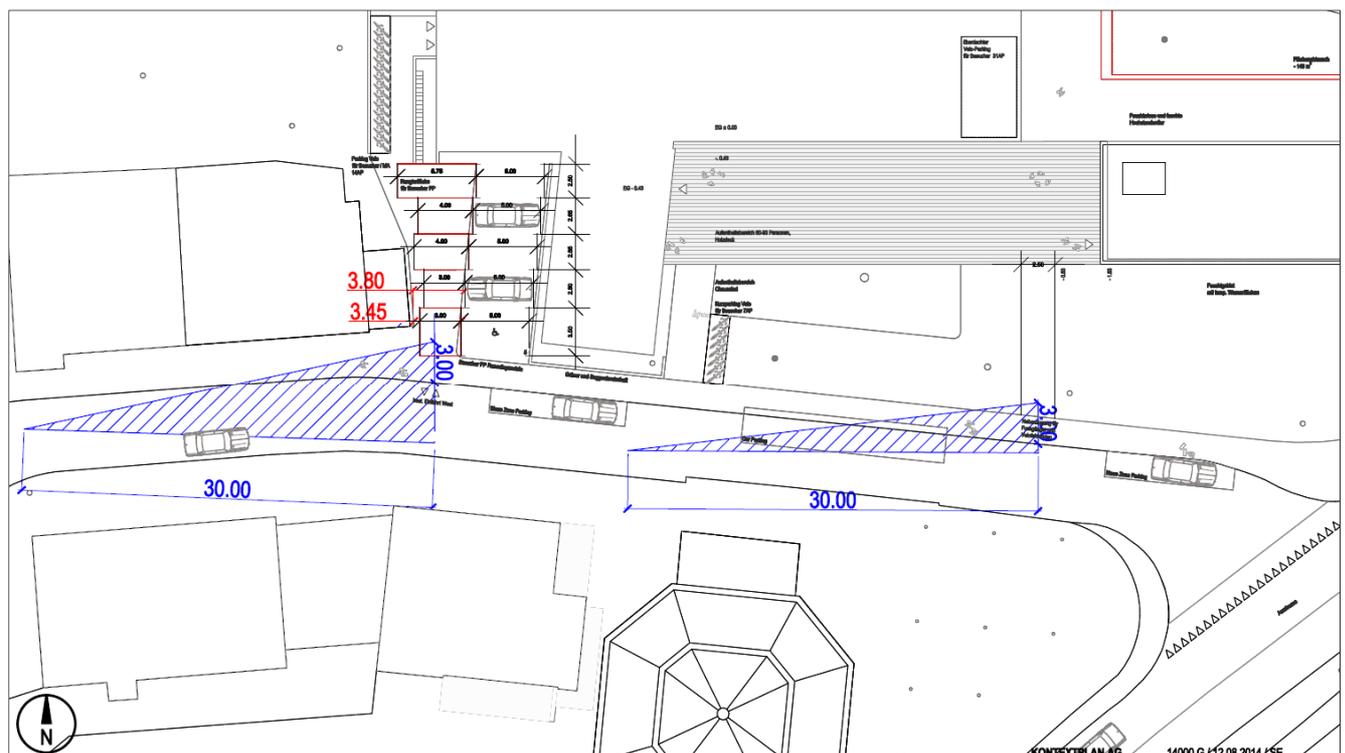


Abbildung 9: Sichtweiten auf den MIV



## 4.2 Sichtweiten Fussverkehr

Beim westlichen Anschluss können die Sichtdistanzen bei einer Beobachtungsdistanz 3.0m nicht eingehalten werden. Richtung Westen kann durch Reduktion der Beobachtungsdistanz auf 2.5m die Sicht jedoch eingehalten werden. Richtung Osten weiterhin nicht.

Die Sichtweiten des östlichen Anschlusses auf den Fussverkehr werden in Richtung Westen bei einer Beobachtungsdistanz von 3.00 m ab der Hinterkante des Trottoirs eingehalten. Die Sichtweiten Richtung Osten werden eingehalten. Die Sichtbermen sind von Bepflanzungen frei zu halten.

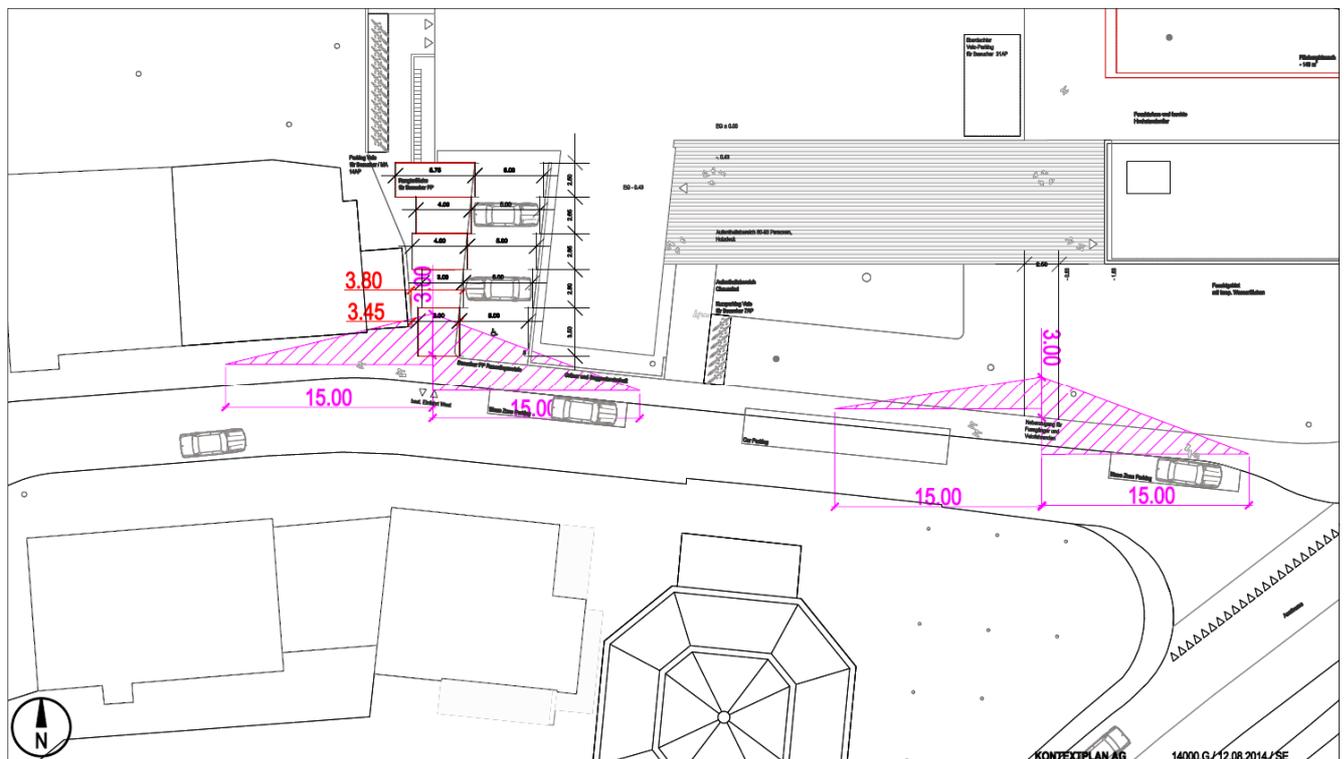


Abbildung 10: Sichtweiten auf den Fussverkehr

## 4.3 Sichtweiten Veloverkehr

Beim westlichen Anschluss wird die Sicht auf den Veloverkehr durch die parkierten Autos behindert. Durch die Reduktion eines Parkfeldes in der Weihergasse könnte die Situation verbessert werden. In Richtung Westen können die Sichten eingehalten werden.

Die einzuhaltenden Sichtweiten auf Velofahrende (welche die Einbahnstrasse in beiden Richtungen befahren dürfen) werden beim östlichen Anschluss nicht eingehalten. Die Parkfelder an der Weihergasse verhindern die freie Sicht auf die Velofahrenden aus Richtung Osten. Ein besetzter Busparkplatz (nur Kurzzeit Ein-/Ausstieg) behindert die Sicht auf den Veloverkehr aus westlicher Richtung.

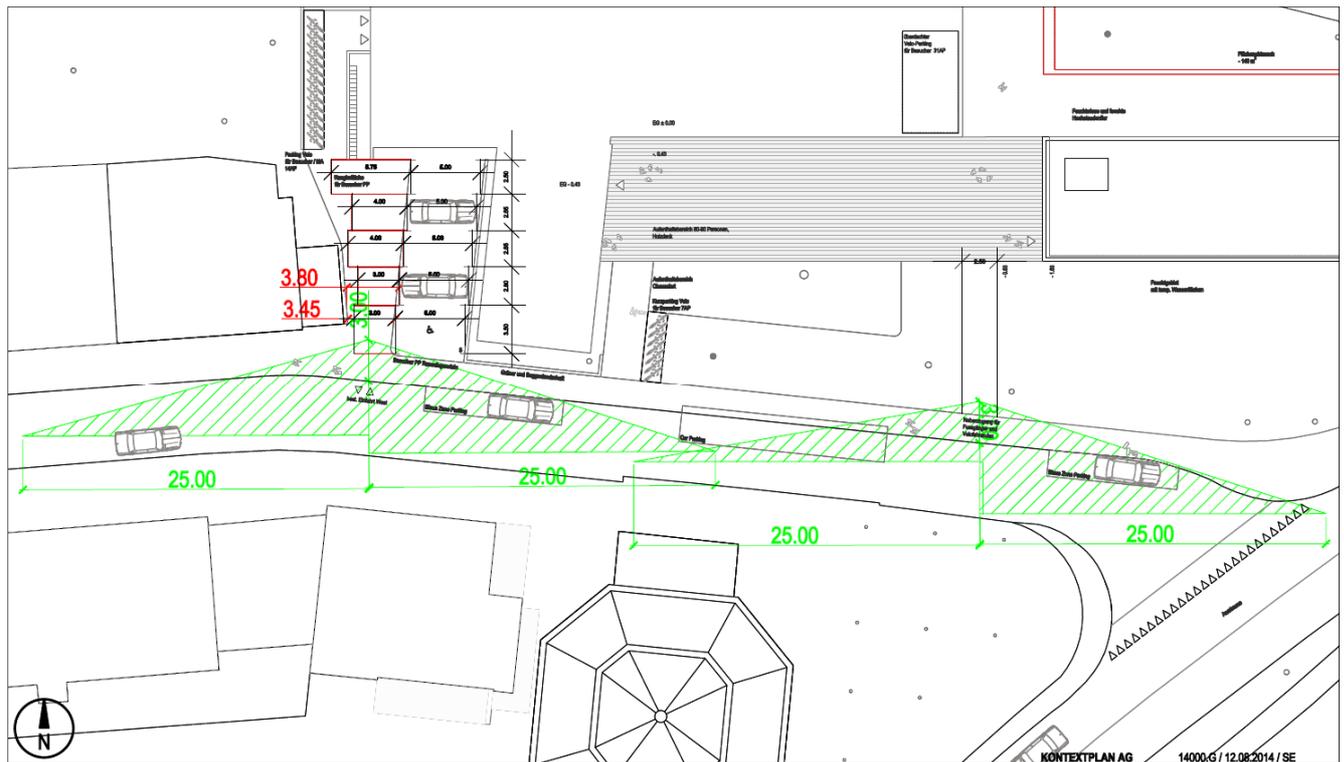


Abbildung 11: Sichtweiten Veloverkehr

#### 4.4 Fazit Sichtweiten

Es können nicht sämtliche Sichtweiten eingehalten werden. In Rücksprache mit der Verkehrsplanung der Stadt Bern (siehe Protokoll vom 10.07.2014 1529\_Jugendherberge\_Protokoll 2. Sitzung Arbeitsgruppe\_09.07.2014\_ARu\_10.07.2014) ist die Situation aber als nicht kritisch eingestuft („Die Nicht-Einhaltung der Sichtweiten wird dagegen gemäss der gängigen Praxis als unproblematisch angesehen“).



---

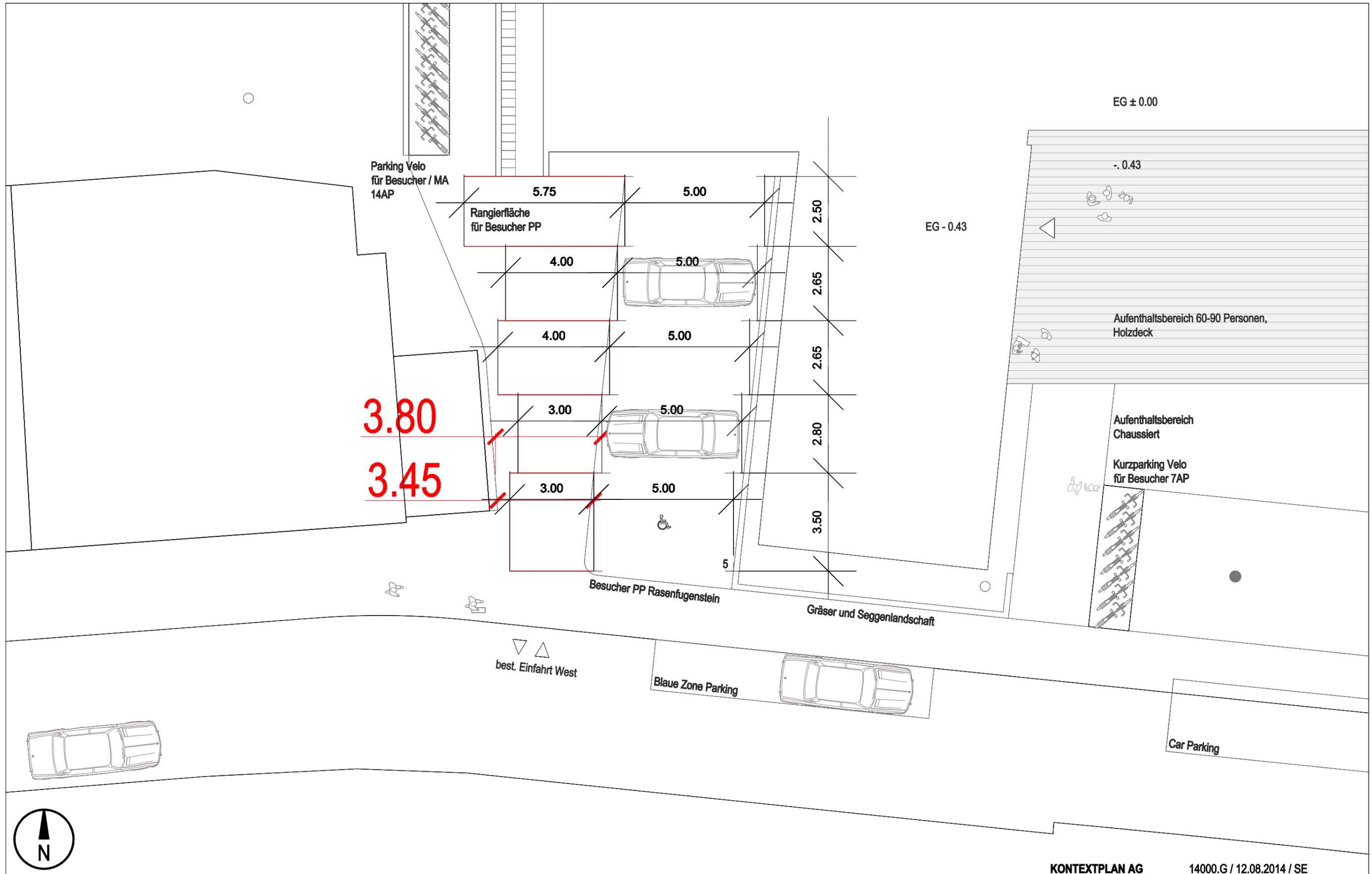
## 5. Schlussfolgerung

Im Parkierungsbereich können 5 Parkfelder angeboten werden (Komfortstufe A), davon einer als Invalidenparkplatz. Sollten einmal zwei Fahrzeuge gleichzeitig parkieren wollen, muss ein Fahrzeug warten. Aufgrund der erwartenden geringen Frequenzen ist dies aber tolerierbar.

Die geforderte Anzahl an Veloabstellplätzen wird erreicht.

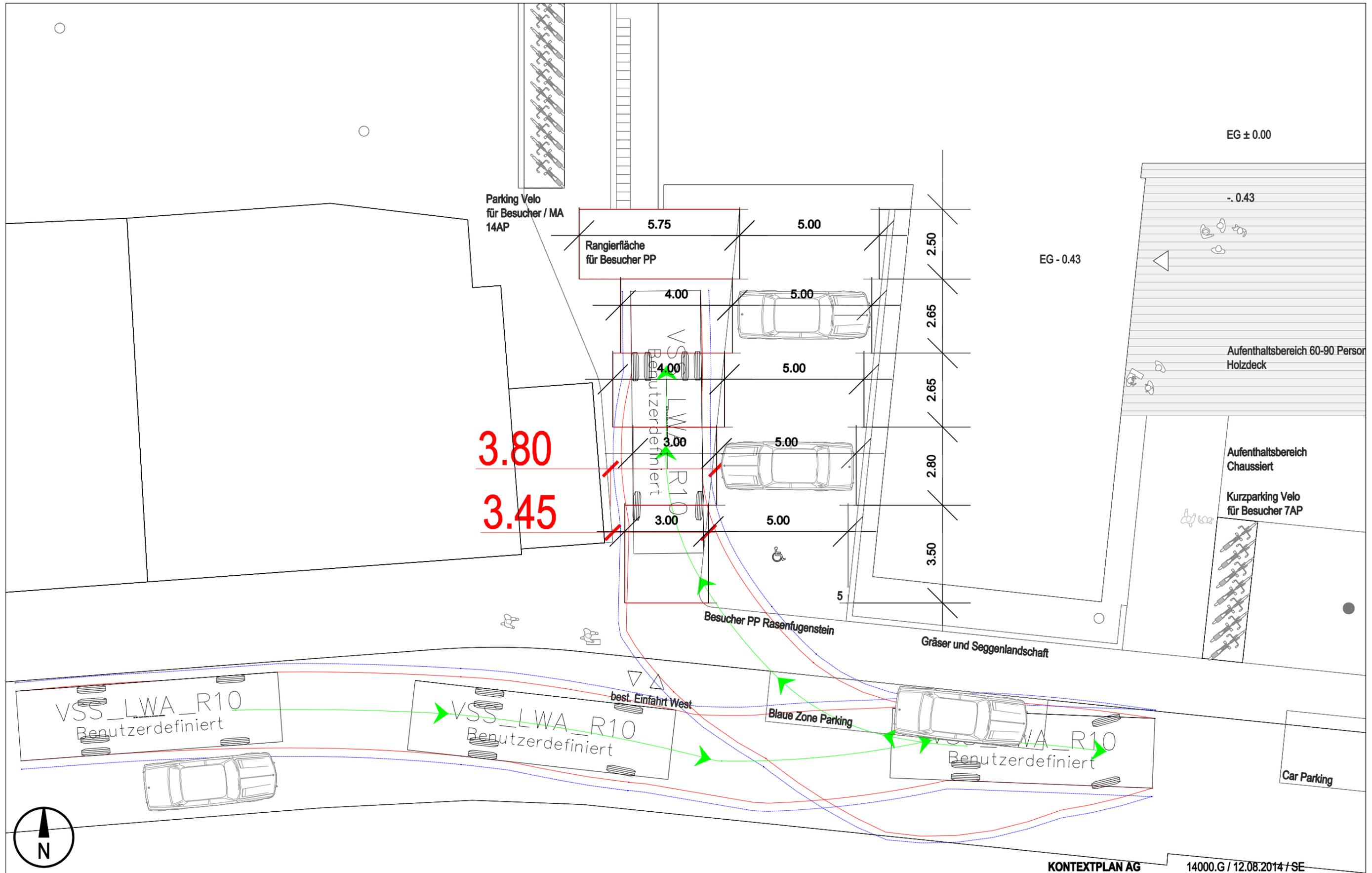
Bei den Sichtweiten ist festzuhalten, dass der östliche Anschluss (bestehender Anschluss) die Sichtweiten nicht einhält. Die Längsparkierung auf der Weihergasse ist sichtbehindernd. Beim westlichen Anschluss sind die Sichtverhältnisse leicht besser, da dort die Längsparkierung an der Weihergasse weniger einschränkend ist.

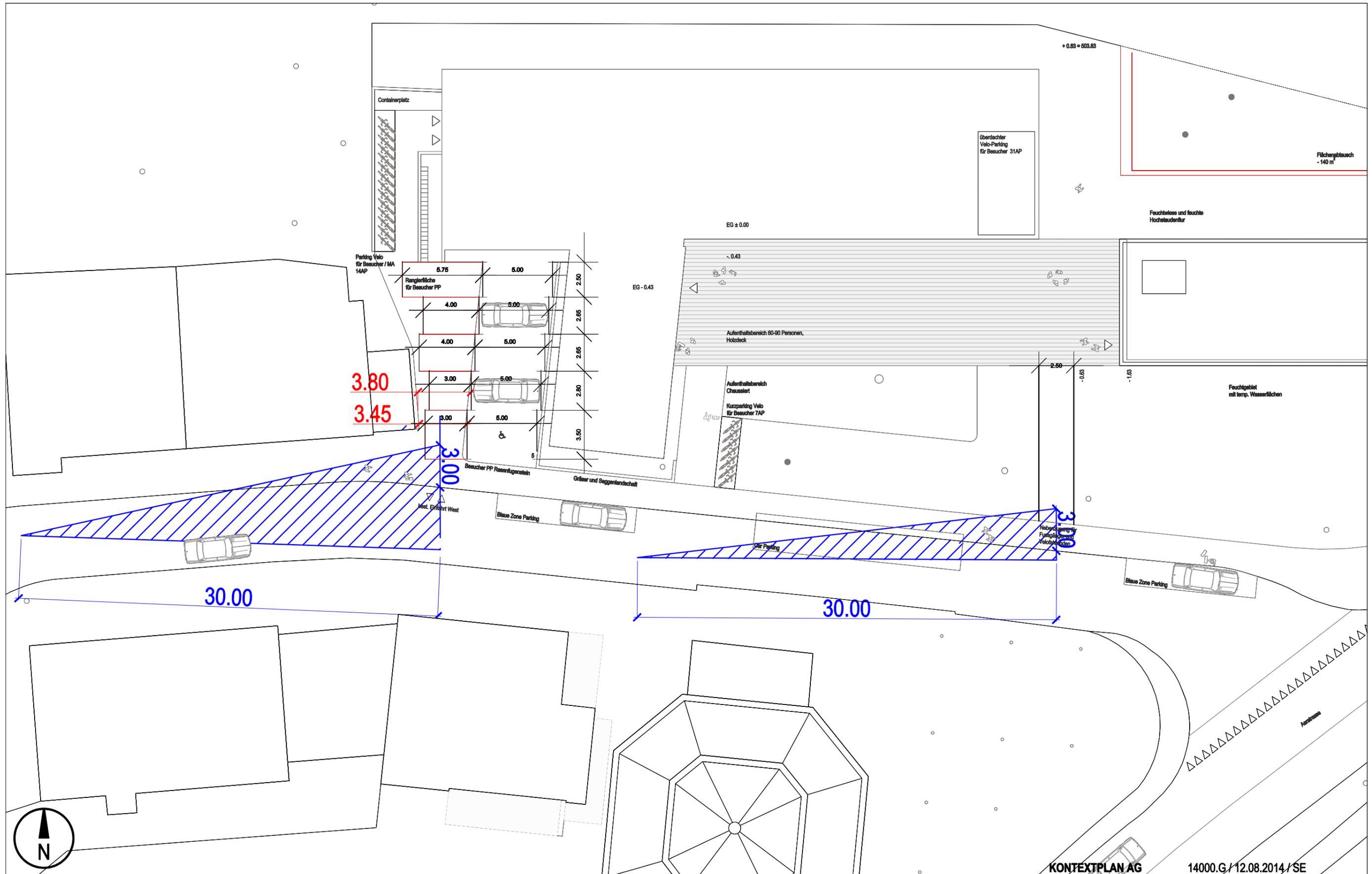
Die Anlieferung erfolgt heute bereits grösstenteils von der Weihergasse her. Zukünftig wäre beim westlichen Anschluss eine Zufahrt für Lieferwagen knapp möglich.



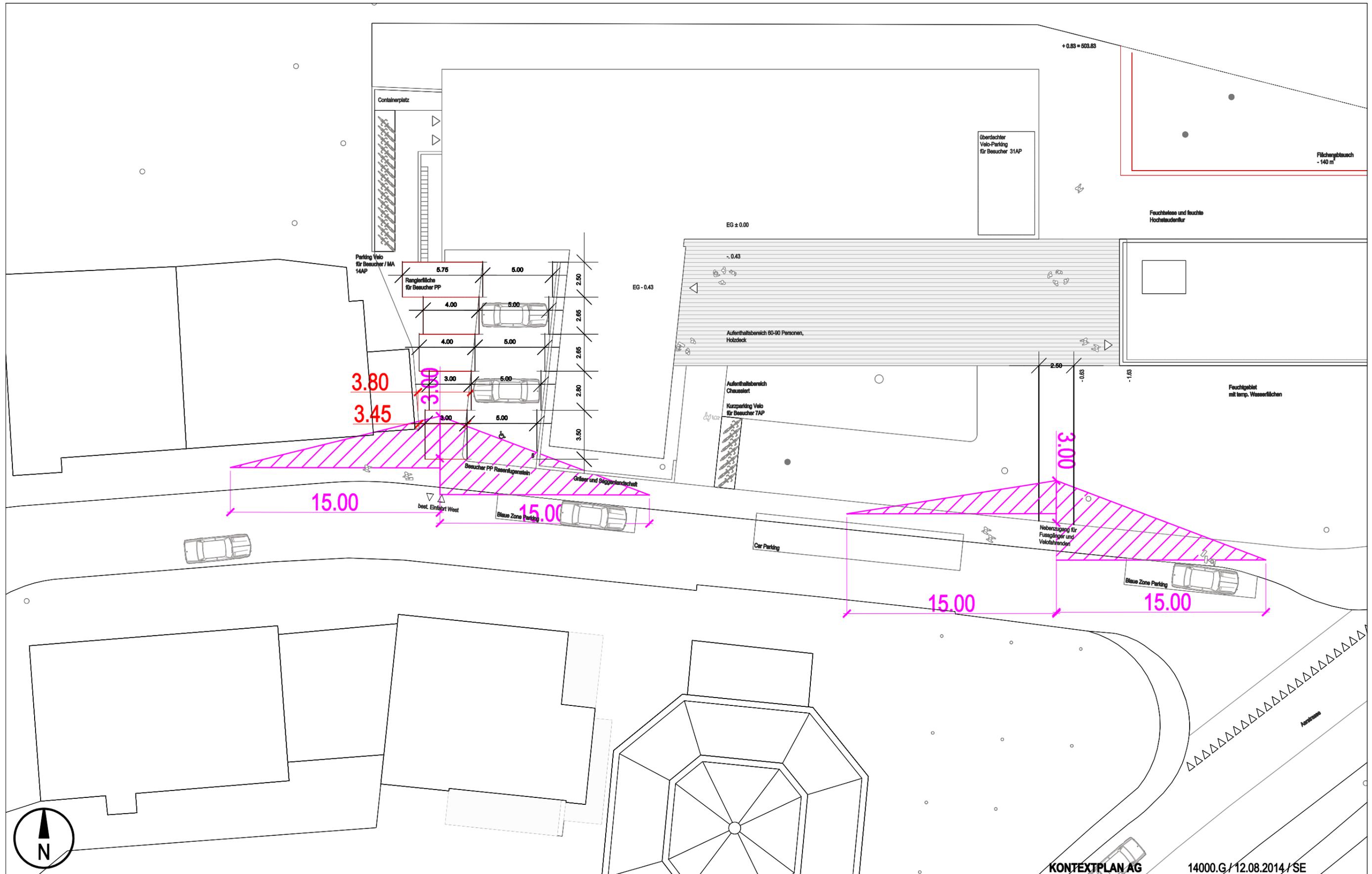








Unterstützung A&V Jugendherberge Bern  
 Neue Anordnung Parkfelder Sichtweiten Fussverkehr 1:250



Unterstützung A&V Jugendherberge Bern  
 Neue Anordnung Parkfelder Sichtweiten Velo 1:250

