

Beraten.  
Planen.  
Steuern.



Entwicklung Zentrum Bethlehem

# Mobilitätskonzept Zentrum Bethlehem

1.3

20. April 2022

## Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
0.9	22.09.2021	Entwurf	A. Luisoni
0.95	21.10.2021	Anpassung Flächenbedarf an Programm Studienauftrag	A. Luisoni
1.0	25.11.2021	Struktur, Betriebsnotwendige Fahrten, Controlling	A. Luisoni, S. Lauper
1.1	21.01.2022	Überarbeitung Inputs VP / SPA	A. Luisoni, S. Lauper
1.2	04.02.2022	Zielwerte EX-Bandparzelle	A. Luisoni, S. Lauper
1.3	10.03.2022	Ergänzung aufgrund Sitzung mit Stadt Bern vom 16.02.2022	A. Luisoni, S. Lauper

## Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Kontur Projektmanagement AG	Manuel Hutter	1/PDF
Kontur Projektmanagement AG	Monja Salvisberg	1/PDF
Genossenschaft Migros Aare GMAA	Markus Ehrler	1/PDF
Genossenschaft Migros Aare GMAA	Matthias Thümmeler	1/PDF
Band-Genossenschaft	Meinrad Ender	1/PDF
Immobilien Stadt Bern ISB	Kristina Bussmann	1/PDF
Immobilien Stadt Bern ISB	Thomas Widmer	1/PDF
Rapp Infra AG	Marion Kaiser	1/PDF
Stadt Bern, TVS VP	Hannes Meuli	1/PDF
Stadt Bern, SPA	Mirjam Strahm	1/PDF

## Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Artur Luisoni	artur.luisoni@rapp.ch	058 595 78 59
Yves Gasser	yves.gasser@rapp.ch	058 595 78 40
Severin Lauper	severin.lauper@rapp.ch	058 595 78 36

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>1</b>
1.1	Grundlagen	1
<b>2</b>	<b>Standortanalyse</b>	<b>3</b>
2.1	Grösse und Nutzungsmix	4
2.2	Umgebung	6
2.3	Geplante Projekte im Umfeld	6
2.4	Verkehrlicher Kontext	8
<b>3</b>	<b>Parkplätze und Verkehrsaufkommen</b>	<b>12</b>
3.1	Parkplatzangebot und Fahrtenzahl	12
3.2	Berechnung Parkplatzangebot und Fahrtenaufkommen	14
3.3	Veloabstellplätze	17
<b>4</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>21</b>
4.1	Übersicht und Strukturierung	21
4.2	Mobilitätsmassnahmen	23
<b>5</b>	<b>Monitoring und Wirkungskontrolle</b>	<b>31</b>
5.1	Verbindliche Massnahmen	31
5.2	Verbindliche Zielwerte Areal Zentrum Bethlehem	32
5.3	Verbindliche Zielwerte EX-Bandparzelle	32
5.4	Methodik	33
5.5	Reporting und Hinweise auf Indikatoren	36
5.6	Zuständigkeiten	37
<b>6</b>	<b>Regeln zur Anpassung des Mobilitätskonzepts</b>	<b>38</b>
<b>7</b>	<b>Genehmigungsvermerke</b>	<b>39</b>
<b>8</b>	<b>Anhang</b>	<b>40</b>
8.1	Berechnungsgrundlagen Modal-Split	40

### **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: geplanter Nutzungsmix nach Parzelle .....	5
Tabelle 2: Zielwerte Modalsplit für das Jahr 2030 gemäss STEK 2016 .....	12
Tabelle 3: zugrunde gelegter Nutzungsmix, Angaben in GF .....	13
Tabelle 4: Berechnungsgrundlagen und Ansätze .....	13
Tabelle 5: Parkplätze und Fahrten Bestand .....	14
Tabelle 6: Parkplätze und Fahrten Projekt mit Mobilitätskonzept .....	15
Tabelle 7: Veloabstellplätze und Platzbedarf gemäss VSS-Norm, Areal Zentrum Bethlehem	17
Tabelle 8: Veloabstellplätze und Platzbedarf gemäss Vorgaben des Kanton Berns .....	18
Tabelle 9: Veloabstellplätze und Platzbedarf gemäss VSS-Norm, EX-Bandparzelle .....	18
Tabelle 10: Veloabstellplätze und Platzbedarf gemäss Kanton Bern, EX-Bandparzelle .....	18

### **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Schematische Übersicht Nutzungsprofile .....	3
Abbildung 2: Angebote in der näheren Umgebung des Areals .....	6
Abbildung 3: Übersicht umliegende Projekte .....	7
Abbildung 4: Zielbild Freiraumstruktur .....	8
Abbildung 5: MIV-Erschliessung Ausgangslage .....	9
Abbildung 6: Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr .....	10
Abbildung 7: Erschliessung für Veloverkehr .....	11
Abbildung 8: Erschliessung für den Fussverkehr .....	11
Abbildung 9: Übersicht Mobilitätsmassnahmen .....	22
Abbildung 10: Methodik Monitoring und Wirkungskontrolle .....	35

## 1 Ausgangslage

Basierend auf dem Stadtentwicklungskonzept Bern (STEK) 2016 wurde für das Chantier Bethlehem von der Stadt Bern gemeinsam mit den Grundeigentümerinnen und weiteren Akteurinnen der Masterplan «Chantier Bethlehem West» erarbeitet. Dieser wurde vom Gemeinderat am 29. April 2020 als kommunal behördenverbindlich beschlossen.

Als zentraler Baustein des zukünftigen «Chantier Bethlehem West» plant eine Projekt-trägerschaft bestehend aus der Genossenschaft Migros Aare (GMAA), der Band-Genossenschaft (Band), der Baugenossenschaft Brünnen-Eichholz sowie den Immobilien Stadt Bern (ISB) die Entwicklung «Zentrum Bethlehem».

Die Entwicklung Zentrum Bethlehem umfasst sowohl das «Areal Zentrum Bethlehem» als auch die «EX-Bandparzelle»<sup>1</sup>. Auf dem Areal Zentrum Bethlehem soll eine dichte Überbauung mit Mischnutzung entstehen. Die bestehende Migros-Verkaufsnutzung auf dem Areal bleibt erhalten, hinzu kommen Wohnungen, Quartiernutzungen sowie weitere Gewerbeflächen. Zur Schaffung der bau- und planungsrechtlichen Grundlagen wurde ein Planungsverfahren gestartet, in welchem die Überbauungsordnung erarbeitet wird. Parallel erfolgt zwecks Qualitätssicherung und als Realisierungsgrundlage ein (Projekt-)Studienauftrag nach SIA 143.

Der Masterplan Chantier Bethlehem West gibt vor, dass die Funktionalität der Erschliessungsstrassen im Chantier auch mit den verschiedenen Arealverdichtungen gewährleistet werden muss. Trotz Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum dürfen im Strassennetz keine Kapazitätsengpässe entstehen. Gleichzeitig müssen die umliegenden Quartiere vor Mehrverkehr geschützt werden. Im Zuge der Entwicklung des Chantier Bern Bethlehem West ist analog der Vorgaben des STEK 2016 hierzu eine Verlagerung vom MIV auf den Fuss-, Velo- und den öffentlichen Verkehr zwingend.

Die Einhaltung dieser Vorgaben ist über ein reduziertes und minimal gehaltenes Parkplatzangebot sowie nachhaltige und stadtverträgliche Mobilitätsangebote zu erreichen. Das vorliegende Mobilitätskonzept der Entwicklung Zentrum Bethlehem zeigt auf, mit welchem Parkplatzangebot und welchen Mobilitätsmassnahmen für spezifische Nutzungen die Arealentwicklung diesen Anforderungen gerecht werden kann und gleichsam die angestrebte Zentrumsfunktion mit quartierdienlichen Einkaufs- und Publikumsnutzungen sichergestellt wird.

### 1.1 Grundlagen

- Masterplan Chantier Bethlehem West, Stadtplanungsamt Bern, vom Gemeinderat am 29. April 2021 als kommunal behördenverbindlich beschlossen
- Arbeitspapier: «Verteilung PP und Fahrten auf Areale» vom 16. 03. 2021, Verkehrsplanung Stadt Bern
- Arbeitspapier: «Entwicklung Zentrum Bethlehem, Machbarkeit Verkehr und Mobilität» Version 0.9 vom 04.05.2021, Rapp Trans AG

---

<sup>1</sup> Die EX-Bandparzelle östlich der Riedbachstrasse ist im Masterplan Chantier Bethlehem West ein vom Zentrum Bethlehem getrenntes, separates Areal, wird auf Basis der gemeinsamen Überbauungsordnung Riedbachstrasse 8 – 12 und der räumlichen Nähe jedoch ins Mobilitätskonzept Zentrum Bethlehem integriert. Wo zu differenzieren ist, wird die EX-Bandparzelle jeweils separat betrachtet.

- Arbeitsheft Chantier Bethlehem West Genossenschaft Migros Aare – Salewski & Kretz
- Vorprojekt Riedbachstrasse 9, Sven Stucki Architekten
- Tiefbauamt des Kantons Bern: Sachplan Veloverkehr
- Masterplan Veloinfrastruktur, Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Stadt Bern, Stand November 2020
- Richtplan Fussverkehr, Stadt Bern, Stand 17. Juni 2020
- Stadtentwicklungskonzept Bern 2016 (STEK 2016), Stadt Bern
- Entwurf Überbauungsordnung Riedbachstrasse 8 – 12 (UeO), Stadtplanungsamt Stadt Bern, Stand 27.08.2021
- GRB Nr. 2020-560 vom 29. April 2020

## 2 Standortanalyse

Der Chantier Bethlehem West liegt im Westen Berns zwischen den zwei Entwicklungspolen Brünnen und Ausserholligen. Das sich auf dem Chantier befindende Areal Zentrum Bethlehem westlich der Riedbachstrasse umfasst das heutige Migros-Areal (Parzelle 284 «Nord») und die Parzellen 3378 (Teilparzelle «Süd») und 4442 (Teilparzelle «Süd»). Die EX-Bandparzelle (Parzelle 3543) liegt vis-à-vis östlich der Riedbachstrasse (vgl. Abbildung 2).

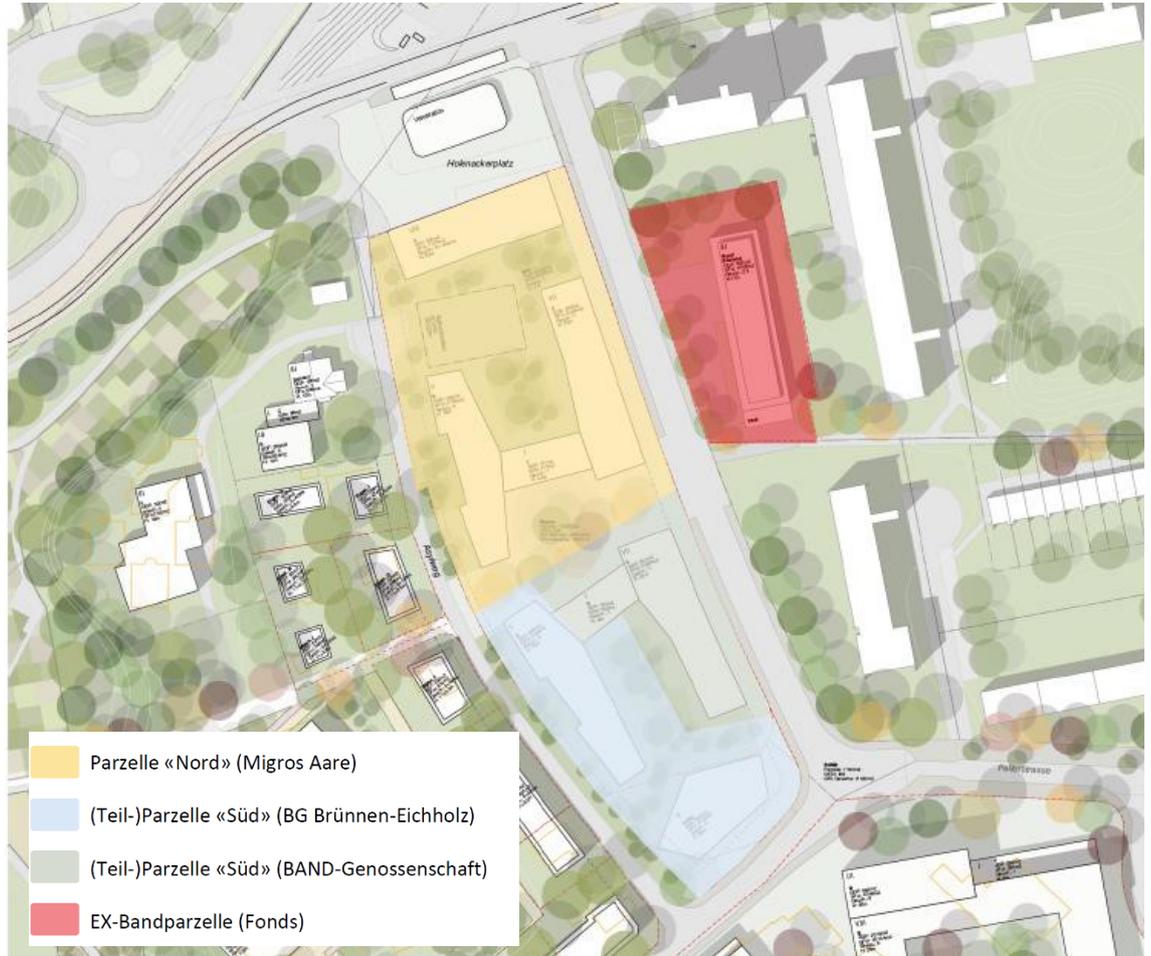


Abbildung 1: Schematische Übersicht Nutzungsprofile (Grundlage Machbarkeitsstudie 2020)

Das heutige Areal ist vorwiegend durch Einkaufsnutzungen geprägt, neben dem Migros-Supermarkt befinden sich weitere Einkaufsläden, Gewerbenutzungen und Cafés auf dem Perimeter. Der südliche Teil wird aktuell durch einen oberirdischen Parkplatz belegt. Die EX-Bandparzelle weist heute eine gewerbliche/industrielle Nutzung (Band-Genossenschaft) auf.

## 2.1 Grösse und Nutzungsmix

Basierend auf dem Vorprojekt von Sven Stucki Architekten zeigt die folgende Tabelle 1 den zukünftig geplanten Nutzungsmix des Areals Zentrum Bethlehem und, basierend auf dem Studienauftrag Zentrum Bethlehem, den Nutzungsmix der EX-Bandparzelle. Das Areal Zentrum Bethlehem ist als Mischnutzungsareal mit 204 Wohnungen, Gewerbe und Einkauf geplant; auf der EX-Bandparzelle prüft der Studienauftrag Wohnnutzung mit 25-30 Wohnungen und Quartiernutzungen im Erdgeschoss. Nach Süden hin zum «Mittelweg»<sup>2</sup> erhält der vorgelagerte Platz dank der vorgesehenen publikumsorientierten Nutzung auf der EX-Bandparzelle eine neue Bedeutung. Gemäss Masterplan soll dieser «Mittelplatz» die EX-Bandparzelle, das Tscharnergut sowie die Migros «neu ordnen und verbinden».

Im Laufe des weiteren Planungsverfahrens wird sich der Nutzungsmix ändern und vor allem präzisieren. Die Zahlen des vorliegenden Mobilitätskonzepts sind daher nicht abschliessend zu verstehen und werden in naher Zukunft den Gegebenheiten des Siegerprojekts des Studienauftrags angepasst und feinjustiert.

---

<sup>2</sup> Fellerstrasse. Damit keine Verwechslung mit der gleichnamigen Strasse weiter südlich entsteht, wird dieselbe Bezeichnung wie im Masterplan verwendet: «Mittelweg».

Tabelle 1: geplanter Nutzungsmix nach Parzelle

<b>Parzelle</b>	<b>Nutzung</b>	<b>Geschossfläche (GF)</b>
<b>Areal Zentrum Bethlehem</b>		
<b>284</b>	<b>GMAA</b>	<b>23'414</b>
	<b>Wohnen</b> <b>132 Whg</b>	<b>15'823</b>
	<b>Gewerbe</b>	<b>7'591</b>
	Verkauf	6'550 <sup>3</sup>
	Dienstleistung	724
	Gewerbe	-
	Gastro	317
<b>4442</b>	<b>BG Brünen Eichholz</b>	<b>10'707</b>
	<b>Wohnen</b> <b>72 Whg</b>	<b>10'214</b>
	<b>Gewerbe</b>	<b>493</b>
	Verkauf	-
	Dienstleistung	493
	Gewerbe Diverses	-
	Gastro	-
<b>3378</b>	<b>Band</b>	<b>6'020</b>
	<b>Wohnen</b>	-
	<b>Gewerbe</b>	<b>6'020</b>
	Verkauf	-
	Dienstleistung	-
	Gewerbe	5'714
	Gastro	306
<b>Total</b>	<b>Zentrum Bethlehem</b>	<b>40'141</b>
	<b>Wohnen</b> <b>204 Whg</b>	<b>26'037</b>
	<b>Gewerbe</b>	<b>14'104</b>
	<b>Verkauf</b>	<b>6'550<sup>3</sup></b>
	<b>Dienstleistung</b>	<b>1'217</b>
	<b>Gewerbe Band</b>	<b>5'714</b>
	<b>Gastro</b>	<b>623</b>
<b>EX-Bandparzelle</b>		
<b>3543</b>	<b>ISB</b>	<b>3'000</b>
	<b>Wohnen</b> <b>25-30 Whg</b>	<b>2'583</b>
	<b>Gastronomie</b>	<b>417</b>

<sup>3</sup> Verkaufsfläche (vgl. Wortlaut des Gemeinderatsbeschlusses). Der in der Bauverordnung rechtlich nicht verankerte Begriff Verkaufsfläche wird projektspezifisch auf Basis des Siegerprojekts definiert.

## 2.2 Umgebung

Bereits im Ausgangszustand ist die Umgebung des Migros-Areals durch eine hohe Nutzungsvielfalt geprägt. In östlicher und westlicher Umgebung befinden sich Wohnnutzungen. Im Norden grenzt der Holenackerplatz mit der Tramhaltestelle Bern, Holenacker an das Areal, während die südliche Umgebung des Areals heute primär Gewerbenutzungen entlang der Fellerstrasse aufweist. Diese Gewerbegebiete werden im Zug des Masterplans ebenfalls entwickelt, sodass die südliche Seite der Fellerstrasse zukünftig von Mischnutzungen geprägt sein wird. Die Band-Genossenschaft, welche heute im Gebäude der Riedbachstrasse 9 eingemietet ist (EX-Bandparzelle), wird künftig auf das benachbarte Areal Zentrum Bethlehem umziehen. Heute belegt die Genossenschaft eine Fläche von 2'400 m<sup>2</sup> GFo (oberirdische Geschossfläche) mit gewerblicher/industrieller Nutzung.

In der näheren Umgebung gibt es nebst der Einkaufsnutzung auf dem Areal selbst verschiedene Nahversorgungsangebote. So sind eine Postfiliale und mehrere Supermärkte (Denner, Lidl) zu Fuss in weniger als 10 Minuten erreichbar. Auch das Einkaufszentrum Westside ist in einer Viertelstunde Fussweg zu erreichen. Ebenfalls in der näheren Umgebung befinden sich die Parkanlage Brunnengut und nördlich der Kantonsstrasse naturnahe Naherholungsräume des Waldes. Beides ist vom Areal Zentrum Bethlehem fussläufig innert 5 Minuten zu erreichen. Die Schulhäuser Brunnengut und Stapfenacker liegen ebenfalls in naher Fussdistanz.

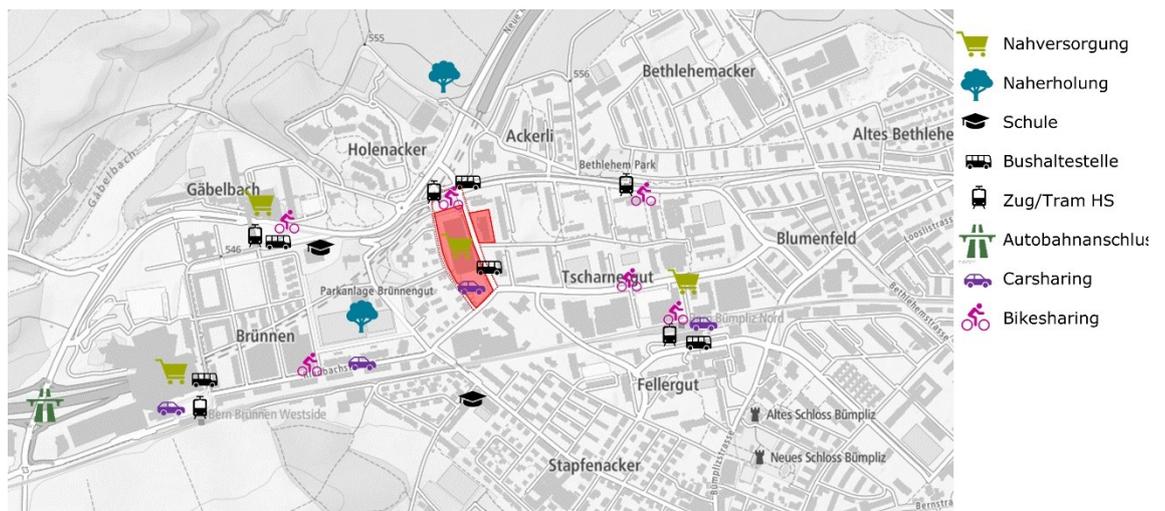


Abbildung 2: Angebote in der näheren Umgebung des Areals

## 2.3 Geplante Projekte im Umfeld

Das Areal Zentrum Bethlehem und die EX-Bandparzelle sind umgeben von vielen weiteren Arealentwicklungen, die durch den Masterplan angestossen wurden. Diese führen in Zukunft zu einer massgeblichen Veränderung der näheren Umgebung. Der Masterplan sieht vor, die Nutzungsvielfalt des Chantiers zu erhalten und zu fördern. Das Chantier soll auch in Zukunft wichtige öffentliche Einrichtungen, Arbeits-, Freizeit- und Versorgungsnutzungen aufweisen.

Für die verschiedenen Areale wurden im Masterplan die folgenden Prinzipien festgelegt:

- Areal Familien Support: massvolle Verdichtung mit öffentlichen Nutzungen/Wohnen;
- Areal Schulpavillons Brünen: Verdichtung der schulischen Nutzung und geplante Weiterführung des «Mittelwegs»;
- Areal Emch: Mittel- bis langfristige Verdichtung und Umnutzung mit Mischnutzung;
- Areal Entsorgungshof: Umnutzung zu einem Bahnhofsplatz Nord möglich;
- HKB: Weiterentwicklung als Campus und Bildungspool;
- Ladenzentrum Tscharnergut: Beitrag zur Aufwertung der Quartierachse Felligut – Tscharnergut – Ackerli durch Ersatzneubau;
- Unterführung: Möglicher Ersatz der Unterführung Brünen.

Attraktive Plätze und Achsen zeichnen das Chantier in seiner zukünftigen Gestaltung aus. Attraktive Ost-West- und Nord-Süd-Achsen ermöglichen eine einfache Orientierung und gute Vernetzung der Areale. Verbindungen des Fuss- und Veloverkehrs werden spezifisch gestaltet und aufgewertet. Dem Areal Zentrum Bethlehem kommt bei der Planung eine zentrale Rolle zu, da wichtige Verkehrsverbindungen durch das Areal führen bzw. an dieses angrenzen. Weiter ist im Herzen des Areals eine urbane Aufenthaltszone geplant.

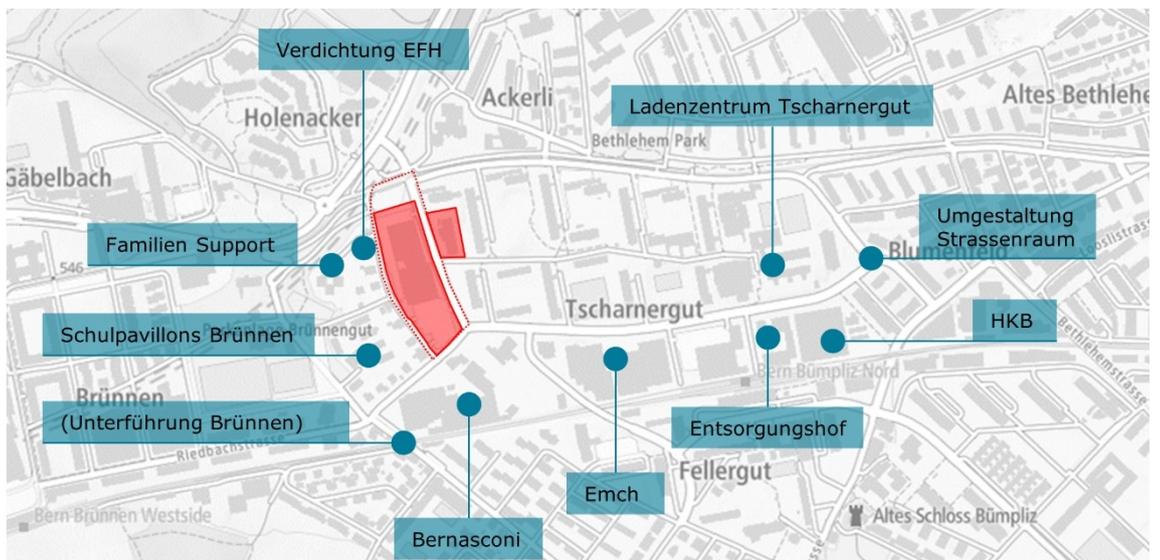


Abbildung 3: Übersicht umliegende Projekte (gemäss Masterplan Chantier Bethlehem West)

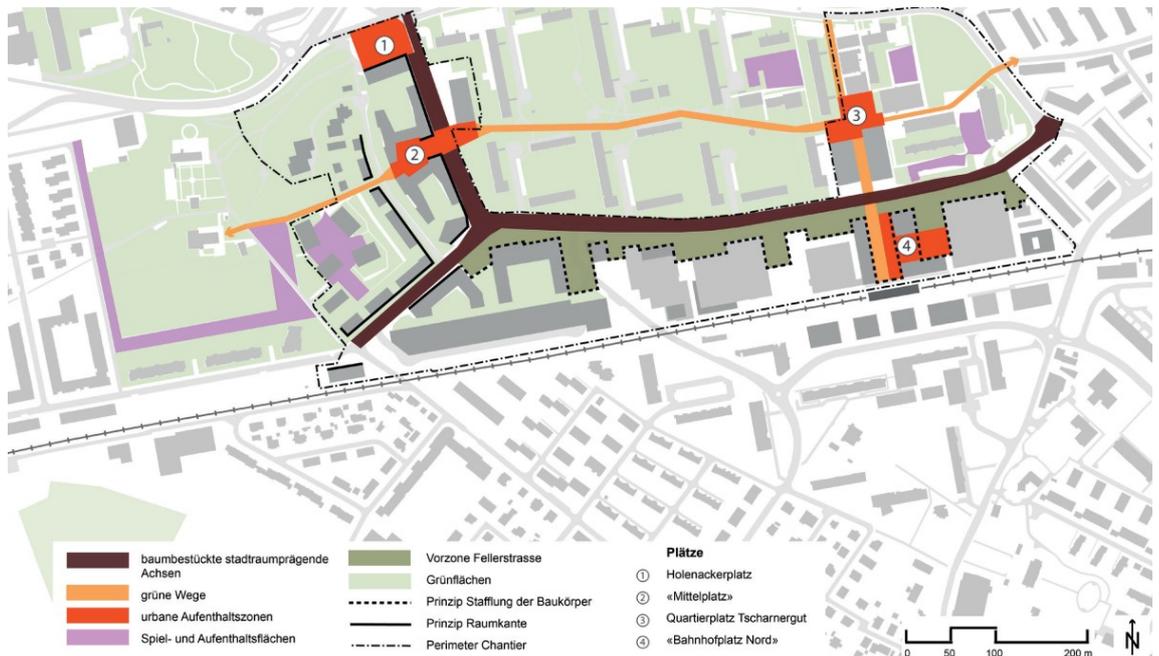


Abbildung 4: Zielbild Freiraumstruktur (Masterplan Chantier Bethlehem West)

## 2.4 Verkehrlicher Kontext

### 2.4.1 Motorisierter Individualverkehr

Das Chantier Bethlehem West ist über die Kantonsstrasse im Norden (Neue Murtenstrasse) gut an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Die Nationalstrasse A1 ist über die je ca. 1.5 km entfernten Vollanschluss Bern-Brünnen und den Halbanchluss Bern-Bethlehem innert wenigen Minuten erreichbar. Die direkte Erschliessung des Areals erfolgt ab Kantonsstrasse über die Riedbachstrasse und aus dem angrenzenden Chantier über die Fellerstrasse, welche zusammen die Hauptverbindungsachsen für den motorisierten Verkehr bilden.

Auf der Riedbachstrasse verkehren heute durchschnittlich 5'830, auf der Fellerstrasse 3'950 Fahrzeuge pro Tag (DTV, Quelle: Lärmbelastungskataster Stadt Bern). Aufgrund des im Masterplan festgesetzten Fahrtenkontingents von höchstens zusätzlichen 800 bis 900 Fahrten pro Tag für den gesamten Chantier-Perimeter ist auf dem umliegenden Strassennetz keine wesentliche Zunahme der MIV-Belastung zu erwarten. Das Fahrtenkontingent wird durch die Umsetzung von Mobilitätskonzepten in den Teilarealen gestützt.

### Parkieren

Öffentliche Parkhäuser bestehen aktuell in der näheren Umgebung keine. Entlang der Fellerstrasse gibt es zahlreiche bewirtschaftete Längsparkfelder (blaue Zone und Parkuhr). Das öffentlich zugängliche (private) Parkraumgebot liegt im Ausgangszustand schwerpunktmässig auf dem südlichen Areal, wo zeitlich beschränktes Parkieren bis maximal zwei Stunden kostenfrei möglich ist.

## Carsharing

Im Umkreis von zwei Kilometern befinden sich vier Mobility Carsharing-Standorte mit insgesamt sechs Fahrzeugen. Eines der Fahrzeuge befindet sich auf dem Areal Zentrum Bethlehem.

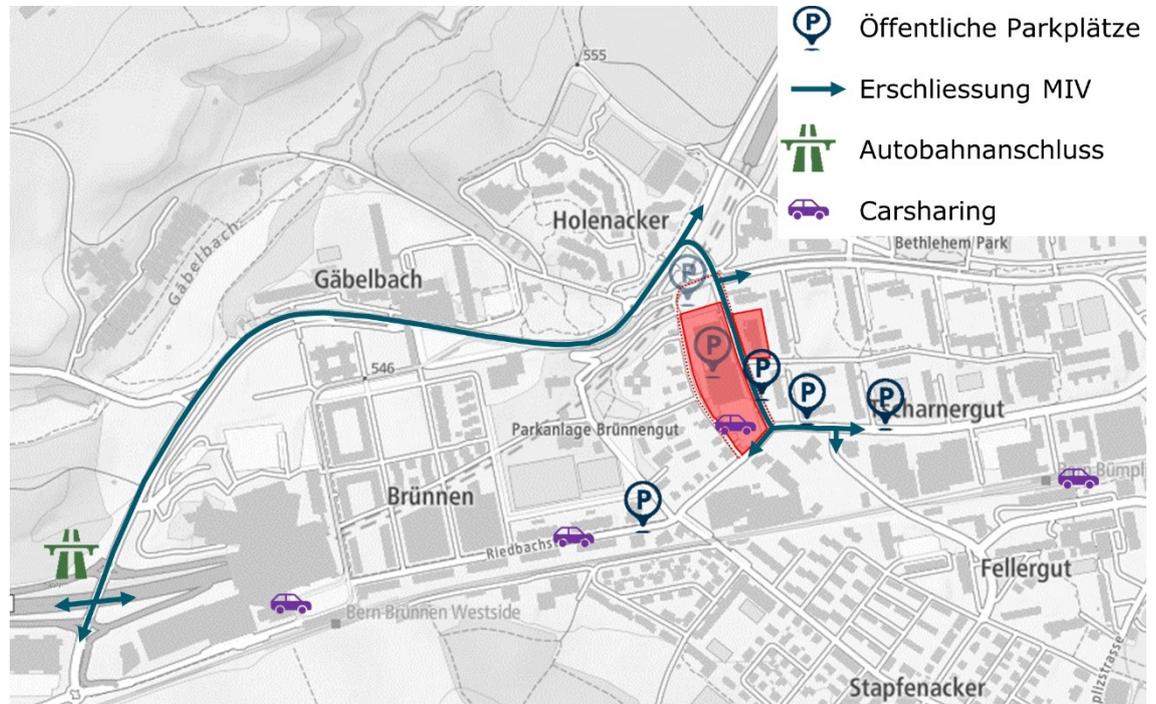


Abbildung 5: MIV-Erschliessung Ausgangslage

### 2.4.2 Öffentliche Verkehr (öV)

Das Areal liegt in der öV-Gütekategorie B (gute Erschliessung) und wird durch die Tramlinie 8 (Holenackerplatz), die Buslinie 27 (Holenackerplatz und Riedbachstrasse) sowie der S-Bahnlinien S5 und S51 (Bern Bümpliz Nord, Fussdistanz) erschlossen. Für das Areal ergibt sich über alle Anbindungen eine Taktfrequenz von knapp unter 3 Minuten.

Auf dem Holenackerplatz befindet sich eine Tramwendeschleife die 2008 erstellt wurde.

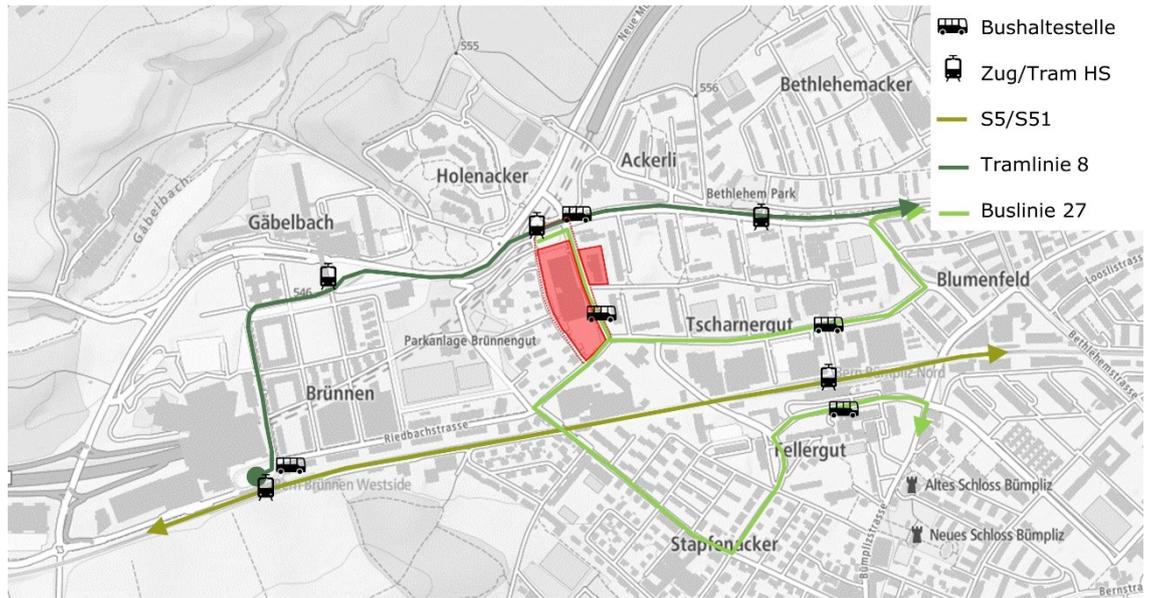


Abbildung 6: Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr

### 2.4.3 Veloverkehr

Die gut ausgebauten Velohaupttrouten bilden das Grundgerüst des städtischen Velonetzes. Sie verknüpfen alle wichtigen Zielorte von stadtweiter und regionaler Bedeutung. Auch das ergänzende Netz aus Velorouten soll möglichst hohen Qualitätsansprüchen genügen.

Das Areal Zentrum Bethlehem liegt unmittelbar am kantonalen und lokalen Velonetz. Nördlich und südlich des Areals, entlang der Waldmannstrasse und der Fellerstrasse, verlaufen Velohaupttrouten des städtischen Netzes<sup>4</sup>. Des Weiteren grenzt eine Veloroute entlang der Brünenstrasse an das Areal. Auf dem Holenackerplatz befindet sich eine PubliBike-Station.

<sup>4</sup> Die Velohauptroute der Waldmannstrasse zählt zur nationalen Velolandroute 34.

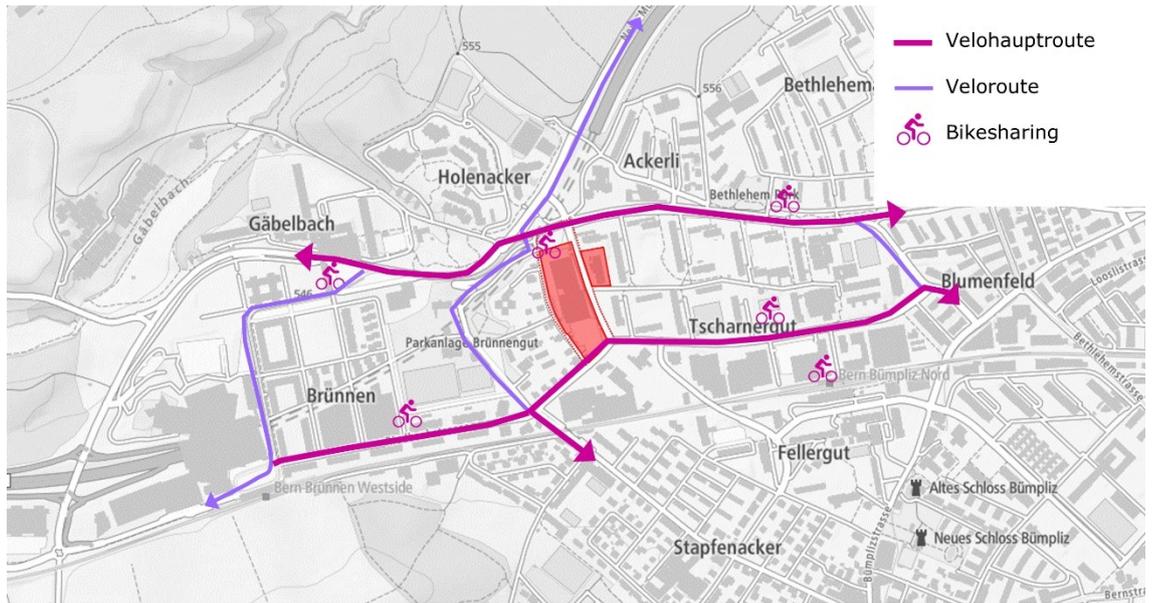


Abbildung 7: Erschliessung für Veloverkehr

#### 2.4.4 Fussverkehr

Sämtliche umliegende Strassen sind Bestandteil des bestehenden Basisnetz für Fusswege. Der Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern sieht in der Chantierplanung zwei Massnahmen erster Priorität vor, um die Durchlässigkeit für den Fussverkehr zu verbessern. Für das Areal Zentrum Bethlehem ist die Fusswegverbindung Tscharnergut – Parkanlage Brünnengut (Richtplanmassnahme 6.23) relevant, da der Fussweg mittig über das Areal verläuft.

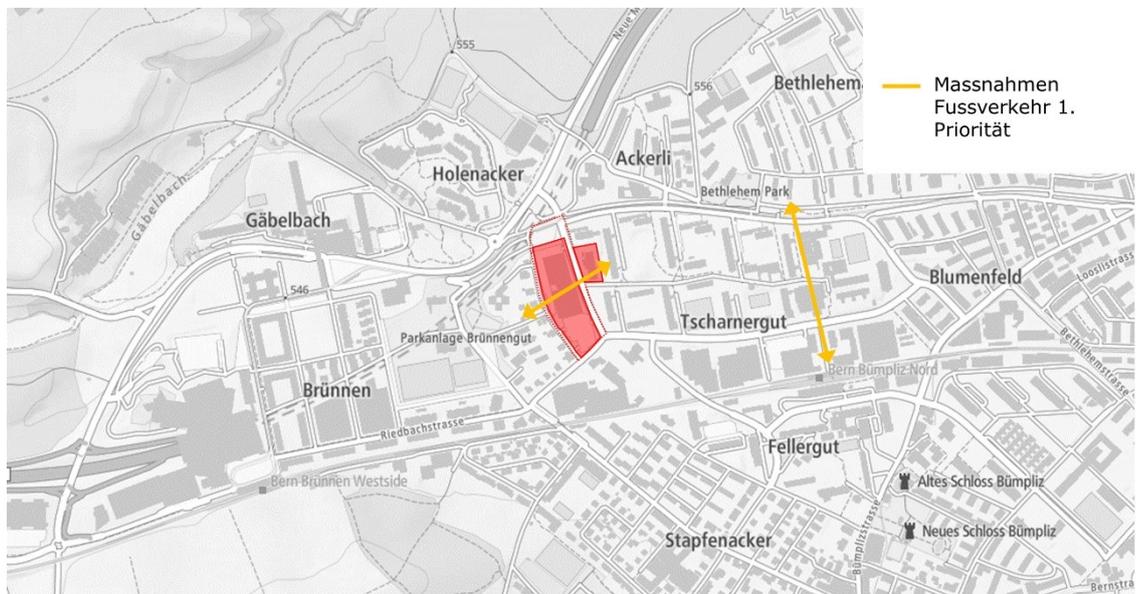


Abbildung 8: Erschliessung für den Fussverkehr

### 3 Parkplätze und Verkehrsaufkommen

Im Rahmen des Masterplans Chantier Bethlehem West wurde für das gesamte Chantier die Grössenordnung des zusätzlichen MIV-Parkplatzbedarfs und der anfallenden MIV-Fahrten geschätzt. Verkehrstechnische Untersuchungen haben gezeigt, dass der zusätzliche Verkehr nur bei einer konsequenten Abstimmung von Siedlung und Verkehr bewältigt werden kann.

Das folgende Kapitel spezifiziert die notwendigen Parkplätze (PP) für das Areal Zentrum Bethlehem sowie für die EX-Bandparzelle und weist das darauf basierende Fahrtenaufkommen des motorisierten Individualverkehrs aus.

Bei Einhaltung der im Mobilitätskonzept definierten Fahrtenzahlen ist der Nachweis erbracht, dass das induzierte Fahrtenaufkommen MIV des Areals Zentrum Bethlehem durch das umliegende Strassennetz verträglich abgewickelt werden kann. Kapazitätsnachweise fürs umliegende Netz werden auf Ebene Chantier durch die Stadt Bern erbracht.

#### Zielsetzungen Areal Zentrum Bethlehem

Das STEK 2016 strebt eine Reduktion des MIV-Modalsplit gegenüber heute an. Durch die Siedlungsentwicklung zu erwartender Mehrverkehr soll vorwiegend durch den Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr abgewickelt werden. Basierend auf der Zahl der zurückgelegten Wege legt das STEK 2016 für das Jahr 2030 Zielwerte für den Modalsplit der Stadtbevölkerung (Bewohnerinnen und Bewohner) und für den Gesamtverkehr fest:

Tabelle 2: Zielwerte Modalsplit für das Jahr 2030 gemäss STEK 2016

	Stadtbevölkerung	Gesamtverkehr
Fussverkehr	37 %	20 %
Veloverkehr	20 %	18 %
Öffentlicher Verkehr	28 %	32 %
Motorisierter Individualverkehr	15 %	30 %

Ein wichtiger Faktor zur Steuerung des MIV-Aufkommens ist das Angebot an Parkfeldern, da die zur Verfügung stehenden Parkfelder das Verkehrsaufkommen beträchtlich beeinflussen. Um die Modalsplit Vorgaben des STEK 2016 zu erreichen, sind daher Massnahmen des Mobilitätskonzepts, wie eine Begrenzung und Bewirtschaftung von Parkplätzen notwendig.

Auf Basis der Modellberechnung, die gemeinsam von der Rapp Trans AG, der Bauherrschaft und der Verkehrsplanung der Stadt Bern entwickelt und im Konsens festgelegt wurde, ist für das Areal Zentrum Bethlehem unter Berücksichtigung aller Nutzungsarten (Wohnen, Produktions- und Dienstleistungsarbeitsplätze, Einkaufen und Gastronomie) der Quell-Zielverkehr des Areals zu maximal 20 % durch den MIV zu bewältigen. Davon ausgenommen sind betriebsnotwendige Fahrten sowie Anlieferungen, die nicht in die Berechnung miteinfließen.

#### 3.1 Parkplatzangebot und Fahrtenzahl

Die Berechnung des notwendigen Parkplatzangebots, der Fahrtenerzeugung und des Modalsplits wird in Abstimmung mit der Stadt Bern auf die Geschossflächen abgestützt.<sup>5</sup> Im

<sup>5</sup> Austausch mit Verkehrsplanung und Stadtplanungsamt vom 07. Juli 2021. Geschossfläche wird gemäss Definition in Art. 49 der Bauverordnung verstanden: «Als Geschossflächen (GF) [...] gelten Hauptnutzflächen, Verkehrsflächen und Konstruktionsflächen. Nicht angerechnet werden Verkehrsflächen für die Parkierung von Fahrzeugen sowie Lagerräume, die weder publikumsoffen noch mit Arbeitsplätzen belegt sind.»

Endzustand wird vom geplanten Nutzungsmix und 204 Wohnungen (Zentrum Bethlehem) und 25-30 Wohnungen (EX-Bandparzelle, vgl. 2.1) ausgegangen. Betriebsnotwendige Fahrten<sup>6</sup> werden nicht zu den im Masterplan ausgewiesenen Fahrten dazugezählt, aber ausgewiesen.

Tabelle 3: zugrunde gelegter Nutzungsmix, Angaben in GF

	Wohnen	Arbeiten (Gewerbe & Dienstleistungen)	Verkauf	Restaurant	Total
Bestand Areal Zentrum Bethlehem	-	-	7'486 m <sup>2</sup> (Verkaufsfläche)	500 m <sup>2</sup>	<b>7'986 m<sup>2</sup></b>
Endzustand Areal Zentrum Bethlehem (Vorprojekt)	26'037 m <sup>2</sup>	6'931 m <sup>2</sup>	6'550 m <sup>2</sup> (Verkaufsfläche)	623 m <sup>2</sup>	<b>41'291 m<sup>2</sup></b>
Bestand EX-Bandparzelle	-	2'400 m <sup>2</sup>	-	-	<b>2'400 m<sup>2</sup></b>
Endzustand EX-Bandparzelle (Studienauftrag)	2'573 m <sup>2</sup>	-	-	417 m <sup>2</sup>	<b>3'000 m<sup>2</sup></b>

Für die Berechnung der Parkplätze des zukünftigen Nutzungsmix werden die Vorgaben des vom Gemeinderat beschlossen und kommunal behördenverbindlichen Masterplans sowie des Gemeinderatsbeschlusses GBR Nr. 2020-560 vom 29. April 2020, berücksichtigt. Die geprüften und schliesslich verwendeten Berechnungsgrundlagen mit den Parkplatz-Ziffern für Wohnen, Arbeiten, Verkauf und Restaurants und dem spezifischen Verkehrsaufkommen (SVP<sup>7</sup>) sind in Tabelle 4 aufgezeigt. Diese gelten sowohl für das Areal Zentrum Bethlehem als auch die EX-Bandparzelle.

Tabelle 4: Berechnungsgrundlagen und Ansätze

Nutzung		Masterplan		Verwendete Werte	
		PP-Ziffer	SVP DTV	PP-Ziffer	SVP DTV
Wohnen	Bewohner	0.20 PP/Whg	3	wie Masterplan	
	Besucher	0.04 PP/Whg			
Arbeiten	Beschäftigte	0.13 PP/Besch.	3	wie Masterplan	
	Besucher	0.03 PP/Besch.			
Verkauf	Personal	0.50 PP/100 m <sup>2</sup> VF	8	2.3 PP / 100 m <sup>2</sup> VF	10
	Kunden	1.70 PP/100 m <sup>2</sup> VF			
Restaurant	Personal & Kunden	0.15 PP/Sitzplatz	6	wie Masterplan	

Bei der Verkaufsnutzung wird die Parkplatz-Ziffer gemäss Masterplan bzw. Gemeinderatsbeschluss eingehalten. Es wird jedoch ein gegenüber dem Masterplan erhöhtes SVP (10 statt 8 Fahrten/PP/Tag) hinterlegt. Dieser SVP-Wert wird auf Basis von Literatur- und Normwerten sowie Referenzprojekten als minimaler plausibler Werte vorgeschlagen und wurde mit den Erfahrungen am Standort abgeglichen.<sup>8</sup> Eine starke Verknappung des Parkplatz-Angebots resultiert eher in einer höheren Fahrtenzahl pro Parkplatz, da sich die Einkaufenden auf

<sup>6</sup> Zu definieren, z.B. Liefer- und Lastwagen, Aussendienstfahrzeuge, Taxis, Fahrten zur Ver- und Entsorgung, Strassenunterhalt, Baufahrzeuge, Notfall- und Blaulichtfahrten.

<sup>7</sup> Anzahl Fahrten pro Parkplatz und Tag, Hin- und Wegfahrt zählen als je eine Fahrt.

<sup>8</sup> Parkplatzverordnung Basel-Stadt: Verkaufsnutzungen 10 Fahrten/PP, Verkehrsgutachten Dreispitz Nordspitze: 14 Fahrten, VSS 40 283: Lebensmittel: 4.5-26.5 Einzelhandel Lebensmittel; Food/Non-Food 3.5-10.7; Fachmarkt 2.3-12.3 Fahrten/PP.

Tageszeiten mit freien Parkplätzen umorientieren können. Eine Limitierung der Fahrten pro Parkplatz bei der Verkaufsnutzung ist in Realität kaum umsetzbar, da bei Verfügbarkeit von Parkplätzen die Nutzungsmuster der Kunden nicht zu regulieren sind. Auch mit der Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätskonzepts und der Aufwertung des Chantiers für Fuss-, Velo- und den öffentlichen Verkehr wird deshalb bei der Berechnung des Verkehrsaufkommens von 10 Fahrten pro Parkplatz und Tag ausgegangen.

Die Anzahl Arbeitsplätze wird in Abstimmung mit der Verkehrsplanung der Stadt Bern für Dienstleistung mit 20 m<sup>2</sup> GF /Arbeitsplatz angesetzt. Bei den Arbeitsplätzen der Band-Genossenschaft handelt es sich um geschützte und betreute Arbeitsplätze, weshalb hier eine kleinere Fläche von 16 m<sup>2</sup> GF pro Arbeitsplatz veranschlagt wird. Für die Restaurant-Parkplätze werden die Ansätze des Masterplans übernommen (10 m<sup>2</sup> pro Sitzplatz).

Die oben aufgeführten Berechnungsgrundlagen, insbesondere die Abweichungen zum Masterplan, wurden in Abstimmung mit der Verkehrsplanung der Stadt Bern festgelegt und bilden die Basis für die folgenden Berechnungen des Parkplatzangebots und des Fahrtenaufkommens. Eine Zusammenstellung der Berechnungsfaktoren und -grundlagen ist im Anhang enthalten.

### 3.2 Berechnung Parkplatzangebot und Fahrtenaufkommen

Im Bestand bietet das Areal Zentrum Bethlehem 205 Parkplätze, kostenfrei und mit Zeitbeschränkung (blaue Zone). Die hauptsächliche Nutzung des Areals ist der Verkaufsnutzung zuzuordnen, ein kleiner Teil der Nutzung ist Gastronomie. Laut den Berechnungen werden für den Bestand 1'990 Fahrten am Tag veranschlagt.

Die Nutzung der EX-Bandparzelle wird sich zukünftig grundlegend ändern, entsprechend wird von einer Berechnung des Bestandes abgesehen.

Tabelle 5: Parkplätze und Fahrten Bestand

	Nutzung	PP-Ziffern		SVP DTV	PP	Fahrten DTV
		Bewohner	Besucher			
Areal Zentrum Bethlehem	Wohnen:	-	-	-	0	-
	Arbeiten:	-	-	-	0	-
	Verkauf:	2.57 PP/100 m <sup>2</sup> VF		10	190	1'900
	Restaurant:	0.04 PP/Sitzplatz		6	15	90
	<b>Total:</b>				<b>205</b>	<b>1'990</b>

#### 3.2.1 Zukünftiges Parkplatzangebot mit Mobilitätskonzept

Der Masterplan sieht ein reduziertes Parkplatzangebot sowie die Einführung eines Mobilitätskonzepts für alle Nutzungen vor, um die Zielerreichung des Modalsplits gemäss STEK 2016 zu unterstützen. Gleichzeitig erfährt das Chantier durch die Masterplanung auf den umliegenden Arealen eine Verdichtung und eine Verschiebung des Modalsplits. Eine Reduktion der Parkplätze und des MIV-Modalsplit-Anteils im Bereich Wohnen und Arbeiten wird dadurch gemäss Masterplan für die Entwicklung Zentrum Bethlehem als machbar eingeschätzt.

Das Einkaufsangebot auf dem Areal Zentrum Bethlehem wird auch in Zukunft die zentrale Rolle als Quartiersversorger in der geplanten «Stadt der kurzen Wege» erfüllen. Durch die

Einbettung im sich entwickelnden Chantier Bethlehem West ist mit neuer Kundschaft aus dem Quartier zu rechnen. Dies begünstigt eine Verschiebung des Modalsplits hin zum Fuss- und Veloverkehr auch beim Verkauf. Dieser Effekt wird mit einer reduzierten Parkplatz-Anzahl gewährleistet und mit Massnahmen aus dem vorliegenden Mobilitätskonzept gestützt.

Unter Anwendung des Mobilitätskonzepts wird für das Areal Zentrum Bethlehem ein zukünftiges Angebot von 276 Parkplätzen veranschlagt. Darin nicht inkludiert sind Umschlagplätze und Stellplätze für LKW und Lieferwagen (betriebsnotwendiger Verkehr). Anhand der oben aufgeführten SVP-Werten resultiert aus dem Parkplatzangebot ein Fahrtenaufkommen von 1'912 (exkl. betriebsnotwendige Fahrten). Trotz einer deutlichen Verdichtung des Areals durch Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum kann das Fahrtenaufkommen gegenüber dem heutigen Bestand damit gesenkt werden, was hauptsächlich auf die Reduktion des öffentlich zugänglichen Parkplatzangebots für Verkaufsnutzungen zurückzuführen ist.

Bei der EX-Bandparzelle wechselt die Hauptnutzung von gewerbliche/industrieller Nutzung (heute) auf Wohnnutzung (zukünftig). Unter Anwendung des Mobilitätskonzepts wird für das Areal ein zukünftiges Angebot von 12 Parkplätzen und ein Fahrtenaufkommen von 54 MIV-Fahrten abgeschätzt. Durch die Anwendung des Mobilitätskonzepts mit einem reduzierten Parkplatz-Angebot wird für die EX-Bandparzelle ein MIV-Modalsplit-Anteil deutlich unter 15% erzielt.

Tabelle 6: Parkplätze und Fahrten Projekt mit Mobilitätskonzept<sup>9</sup>

	PP-Ziffern		SVP DTV	PP	Fahrten DTV	Anteil MIV	
	Nutzung	Bewohner					Besucher
Areal Zentrum Bethlehem	Wohnen:	0.20 PP/Whg	0.04 PP/Whg	3	49	147	14 %
	Arbeiten:	0.13 PP/Besch.	0.03 PP/Besch.	3	67	201	13 %
	Verkauf:	2.3 PP/100 m <sup>2</sup> VF		10	151	1'510	22 %
	Restaurant:	0.15 PP/Sitzplatz		6	9	54	7 %
	<b>Total PP &amp; Fahrten Projekt</b>				<b>276</b>	<b>1'912</b>	<b>19 %</b>
	Betriebsnotwendige Parkplätze & Fahrten				14	139	
<b>Gesamttotal</b>				<b>290</b>	<b>2'051</b>		
EX-Band- parzelle	Wohnen:	0.20 PP/Whg	0.04 PP/Whg	3	6	18	17% <sup>10</sup>
	Restaurant:	0.15 PP/Sitzplatz		6	6	36	6%
	<b>Total PP &amp; Fahrten Projekt</b>				<b>12</b>	<b>54</b>	<b>8%</b>
	Betriebsnotwendige Parkplätze & Fahrten				2	7	
<b>Gesamttotal</b>				<b>14</b>	<b>61</b>		

<sup>9</sup> Vgl. Kapitel 2.1: Grundlage für das Areal Zentrum Bethlehem: Vorprojekt von Sven Stucki Architekten. Grundlage für die EX-Bandparzelle: Studienauftragsprogramm Entwicklung Zentrum Bethlehem.

<sup>10</sup> Der Modalsplit ist abhängig von der Grösse und der Anzahl Wohnungen und unterliegt bei der EX-Bandparzelle stärkeren Unsicherheiten aufgrund des Planungsstands. Die 17 % sind der zu erwartende Modalsplit bei 25 Wohnungen und einer Wohnnutzfläche von 2'573 m<sup>2</sup> GF.

### 3.2.2 Anforderungen an Parkplätze

Gemäss Überbauungsordnung Riedbachstrasse 8 – 12 (UeO) sind die Parkplätze der Entwicklung «Zentrum Bethlehem» gemäss SIA Merkblatt 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden» auszustatten, das heisst mindestens 20 % der Parkplätze für Bewohnerinnen, Bewohner und Beschäftigte müssen beim Bezug der Gebäude mit einer betriebsbereiten Ladestation ausgerüstet sein. Die Anordnung und Abmessung von Parkfeldern richten sich nach der VSS-Norm SN 640 291a, wobei Abstellplätze für Wohn- und Arbeitsnutzungen die Komfortstufe A und öffentlich genutzte Abstellplätze mindestens die Komfortstufe B einhalten müssen. Abschliessend sind Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Personen (Rollstuhlparkfelder) gemäss den Vorgaben in SIA 500 / Hindernisfreies Bauen zu erstellen. Die Abstellplätze sind ab erster Minute zu bewirtschaften. Ergänzend ist baulich sicherzustellen, dass Kunden der übrigen Nutzungen nur die Besucherparkplätze nutzen können. Davon ausgenommen sind Parkplätze, die durch Car-Sharing-Organisationen zur Verfügung gestellt werden.

### 3.2.3 Pläne MIV Abstellplätze und Zufahrt

#### *Platzhalter für Pläne des Siegerprojekts*

#### **Fazit**

Für das Areal Zentrum Bethlehem wird – basierend auf dem Nutzungsmix des Vorprojekts – ein Zielwert von 276 Parkplätzen als Parkplatzangebot angesetzt. Darin nicht inkludiert sind die betriebsnotwendigen Parkplätze für PW, Lieferwagen und Nutzfahrzeuge (laut Studienauftragsprogramm aktuell 6 Parkplätze Band und 8 Parkplätze GMAA). Auf der EX-Bandparzelle wird ein Zielwert von 12 Parkplätzen bestimmt. Auch hier sind allfällige betriebsnotwendige Parkplätze für die Gastronomienutzung exkludiert.

Der zukünftig zu erwartende MIV-Modalsplit-Anteil des Areals Zentrum Bethlehem beträgt gemäss Modellberechnung 19 %. Trotz zusätzlichen Wohn- und Arbeitsnutzungen wird die gesamte Anzahl MIV-Fahrten pro Tag von rund 1'990 auf durchschnittlich 1'912 Fahrten gesenkt.

Diese Zahl wird für das Areal Zentrum Bethlehem als maximale Fahrtenzahl (exkl. betriebsnotwendige Fahrten) definiert. Erreicht werden kann dies dadurch, dass auch das Parkplatzangebot im Verkauf um rund 20 % gegenüber heute reduziert wird. Zusätzlich wird die Verknappung von einer Parkplatzbewirtschaftung der heute kostenlosen Parkplätze flankiert und es kommen die weiteren Massnahmen des Mobilitätskonzept zum Tragen.

Der Logistikverkehr des Areals wird von der Projektträgerschaft optimiert. Die voraussichtliche zeitliche Fahrtenverteilung sieht Anlieferfahrten hauptsächlich in den frühen Morgenstunden vor 7 Uhr, und somit ausserhalb der kapazitätsrelevanten verkehrlichen Spitzenstunden, vor. Die betriebspezifischen Mobilitätskonzepte zeigen die voraussichtliche Fahrtenverteilung über den Tag auf.

- Die maximale durchschnittliche Fahrtenzahl pro Tag (DTV) fürs Areal Zentrum Bethlehem beträgt **1'912 MIV-Fahrten** (exkl. betriebsnotwendiger Fahrten).
- Ausgehend vom aktuellen Nutzungsmass und Nutzungsmix, dürfen auf dem Areal Zentrum Bethlehem **276 Parkplätze** erstellt werden. Hinzu kommen Parkplätze für betriebsnotwendige Fahrzeuge.
- Die Modalsplit-Zielvorgaben des STEK werden eingehalten. Als Zielwert fürs Areal Zentrum Bethlehem gilt ein **MIV-Modalsplit-Anteil von max. 20 %** (exkl. betriebsnotwendige Fahrten). Die Anzahl Parkplätze und MIV-Fahrten werden in Abhängigkeit vom Siegerprojekt des Studienauftrags feinjustiert.
- Auf der **EX-Bandparzelle** führt ein reduziertes Parkplatz-Angebot von voraussichtlich 12 Parkplätzen zu einem durchschnittlichen Aufkommen von **54 MIV-Fahrten** pro Tag (DTV, exkl. betriebsnotwendige Fahrten). Es wird ein MIV-Modalsplit-Anteil von 8% berechnet.

### 3.3 Veloabstellplätze

Für die Erreichbarkeit der MIV-Modalsplit Ziele des STEK 2016 kommt dem Veloverkehr eine zentrale Rolle zu. Sowohl bei der Stadtbevölkerung als auch beim Gesamtverkehr wird dem Veloverkehr ein grosses Wachstumspotenzial zugeschrieben. Die Zielsetzung geht von einer Verdoppelung der mit dem Velo zurückgelegten Wege aus. Um das Potenzial abzuschöpfen sind unter anderem ausreichende, sichere und hochwertige Veloabstellplätze notwendig.

#### 3.3.1 Anzahl zu erstellende Veloabstellplätze

Nachfolgend wird das Angebot für Veloabstellplätze (VAP) für die Entwicklung Zentrum Bethlehem aufgezeigt. Dabei wird zwischen Kurz- und Langzeitveloabstellplätzen unterschieden. Als Kurzzeit wird gemäss VSS-Norm 40 065 «Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen» eine Abstell-Zeitdauer von einigen Minuten bis zu zwei Stunden bezeichnet. Diese Abstellplätze richten sich insbesondere an Kunden und Besucher. Als Langzeitveloabstellplatz wird das Abstellen für eine längere Zeitdauer verstanden. Langzeitabstellplätze sind vorwiegend für Arbeitspendler, Personal, Anwohner etc. gedacht.

Tabelle 7: Veloabstellplätze und Platzbedarf gemäss VSS-Norm, Areal Zentrum Bethlehem

Areal Zentrum Bethlehem gemäss VSS-Norm 40 065							
Veloabstellplätze					Platzbedarf m <sup>2</sup> (inkl. Spezialvelos und Fahrgasse aber ohne Rampen/Zufahrt)		
	Kurzzeit	Langzeit	Total	davon 20 % Spezialvelos	Kurzzeit		Total
					(EG draussen)	Langzeit (EG/UG)	
Wohnen	243	567	<b>810</b>	162	719	1'678	<b>2'398</b>
Arbeiten	45	71	<b>116</b>	12	122	193	<b>315</b>
Verkauf	131	26	<b>157</b>	16	358	72	<b>429</b>
Restaurant	31	2	<b>34</b>	3	85	7	<b>92</b>
<b>Total</b>	<b>450</b>	<b>666</b>	<b>1'116</b>	<b>193</b>	1'284	1'950	<b>3'234</b>

Tabelle 8: Veloabstellplätze und Platzbedarf gemäss Vorgaben des Kanton Berns, Areal Zentrum Bethlehem

Areal Zentrum Bethlehem gemäss Berechnungsgrundlage Kanton Bern (BauV / Stadt Bern)							
Veloabstellplätze*					Platzbedarf m <sup>2</sup> (inkl. Spezialvelos und Fahrgasse aber ohne Rampen/Zufahrt)		
	Kurzzeit	Langzeit	Total	davon 20 % Spezialvelos	Kurzzeit (EG draussen)	Langzeit (EG/UG)	Total
Wohnen (2 VAP/Whg.)	122	286	<b>408</b>	82	362	845	<b>1'208</b>
Wohnen (1.0 VAP/Zi)**	243	567	<b>810</b>	162	719	1'678	<b>2'398</b>
Wohnen (1.5 VAP/Zi)**	365	851	<b>1'215</b>	243	1'079	2'517	<b>3'596</b>
Wohnen (2.0 VAP/Zi)**	486	1'134	<b>1'620</b>	324	1'439	3'357	<b>4'795</b>
Arbeiten	50	89	<b>139</b>	14	137	243	<b>379</b>
Verkauf	164	33	<b>197</b>	20	448	90	<b>538</b>
Restaurant	18	1	<b>19</b>	2	48	4	<b>52</b>
Total (2 pro Wohnung)	354	409	<b>763</b>	117	995	1'182	<b>2'177</b>
Total (1.0 VAP/Zi)**	475	690	<b>1'165</b>	198	1'352	2'015	<b>3'367</b>
Total (1.5 VAP/Zi)**	596	974	<b>1'570</b>	279	1'712	2'854	<b>4'566</b>
Total (2.0 VAP/Zi)**	718	1'257	<b>1'975</b>	360	2'071	3'693	<b>5'764</b>

\* Anteile Kurzzeit-, Langzeit- und Spezialveloabstellplätze sowie Platzbedarf gemäss VSS-Norm

\*\* In der Stadt Bern werden aktuell Diskussionen über die Erhöhung der Anzahl Veloabstellplätze pro Zimmer geführt

Tabelle 9: Veloabstellplätze und Platzbedarf gemäss VSS-Norm, EX-Bandparzelle

EX-Bandparzelle gemäss VSS-Norm 40 065							
Veloabstellplätze					Platzbedarf m <sup>2</sup> (inkl. Spezialvelos und Fahrgasse aber ohne Rampen/Zufahrt)		
	Kurzzeit	Langzeit	Total	davon 20% Spezialvelos	Kurzzeit (EG draussen)	Langzeit (EG/UG)	Total
Wohnen	31	72	<b>103</b>	21	91	212	<b>303</b>
Restaurant	8	2	<b>10</b>	1	23	5	<b>27</b>
<b>Total</b>	<b>39</b>	<b>73</b>	<b>113</b>	<b>22</b>	<b>114</b>	<b>217</b>	<b>330</b>

Tabelle 10: Veloabstellplätze und Platzbedarf gemäss Vorgaben des Kantons Bern, EX-Bandparzelle

EX-Bandparzelle gemäss Berechnungsgrundlage Kanton Bern (BauV / Stadt Bern)							
Veloabstellplätze*					Platzbedarf m <sup>2</sup> (inkl. Spezialvelos und Fahrgasse aber ohne Rampen/Zufahrt)		
	Kurzzeit	Langzeit	Total	davon 20% Spezialvelos	Kurzzeit (EG draussen)	Langzeit (EG/UG)	Total
Wohnen (2 VAP/Whg.)	15	35	<b>50</b>	10	46	106	<b>150</b>
Wohnen (1.0 VAP/Zi)**	31	72	<b>103</b>	21	91	212	<b>303</b>
Wohnen (1.5 VAP/Zi)**	46	108	<b>154</b>	31	137	319	<b>455</b>
Wohnen (2.0 VAP/Zi)**	62	144	<b>205</b>	41	182	425	<b>607</b>
Restaurant	10	2	<b>13</b>	1	28	6	<b>34</b>
Total (2 pro Wohnung)	26	38	<b>64</b>	12	74	110	<b>184</b>
Total (1.0 VAP/Zi)**	41	74	<b>115</b>	22	120	219	<b>339</b>
Total (1.5 VAP/Zi)**	57	110	<b>166</b>	32	166	325	<b>491</b>
Total (2.0 VAP/Zi)**	72	146	<b>218</b>	42	211	432	<b>643</b>

\* Anteile Kurzzeit-, Langzeit- und Spezialveloabstellplätze sowie Platzbedarf gemäss VSS-Norm

\*\* In der Stadt Bern werden aktuell Diskussionen über die Erhöhung der Anzahl Veloabstellplätze pro Zimmer geführt

Je nach Berechnungsmethode ergeben sich für das Vorprojekt auf dem Areal Zentrum Bethlehem zwischen 763 (Berechnung nach BauV) und 1'975 (bei 2.0 Abstellplätzen pro Zimmer) Veloabstellplätze (vgl. Tabelle 7 und Tabelle 8). Auf der EX-Bandparzelle ergeben die Berechnungen 64 bis 218 Veloabstellplätze (vgl. Tabelle 9 und Tabelle 10).

Grundsätzlich ist bei einer Reduktion des Parkraumangebots, wie sie für das Areal vorgesehen ist, ein grosszügiges und qualitativ hochwertiges Angebot an Veloabstellplätzen vorzusehen. Es ist möglich, die Erstellung der Abstellplätze zu etappieren und einen Teil der VAP bei Inbetriebnahme noch nicht anzubieten, später aber zu ergänzen. Das Angebot gemäss VSS-Norm darf nicht unterschritten werden, womit bei der Wohnnutzung mind. 1 VAP pro bewohnbarem Zimmer<sup>11</sup> zu erstellen ist. Bei den weiteren Nutzungsarten richtet sich die Anzahl nach der VSS-Norm 40 065. Bei Inbetriebnahme des Areals Zentrum Bethlehem ergibt dies ein minimales Angebot von 1'116, bei der EX-Bandparzelle von 113 Veloabstellplätzen.

Anhand des Monitorings und der Wirkungskontrolle (vgl. Kap. 5) wird überprüft, ob dieses bestehende Angebot erweitert werden muss. Als langfristiger Zielwert gelten 1.5 VAP pro Zimmer, was insgesamt 1'522 VAP (Zentrum Bethlehem) und 164 (EX-Bandparzelle) entspricht.

Die Flächen für diese potentielle Erweiterung werden im Studienauftrag definiert und freigehalten. Alle Abstellplätze haben zeitgemäss ausgerüstet zu sein (vgl. Kap. 3.3.2). Sowohl für Kurz- als auch Langzeitveloabstellplätzen sind 20 % der Flächen für Spezialvelos, Veloanhänger etc. vorzusehen und ohne Parkiersystem anzubieten, da Spezialvelos oft nicht an die regulären Halterungen passen.

Im Mittel ist pro Veloabstellplatz (inkl. Fahrgasse aber ohne Rampen/Zufahrt) für ein Standardvelo von 2.5 m<sup>2</sup> und für ein Spezialvelo von 4.8 m<sup>2</sup> auszugehen. Doppelstöckige Abstellanlagen sind für maximal 20 % aller Veloabstellplätze zulässig. Bei Inbetriebnahme des Areals beläuft sich der Gesamt-Flächenbedarf der Veloabstellflächen auf mindestens 3'234 m<sup>2</sup> (Zentrum Bethlehem) und 330 m<sup>2</sup> (EX-Bandparzelle). Die Flächen für die potentielle Erweiterung auf 1.5 VAP pro Zimmer belaufen sich auf 1'198 m<sup>2</sup> (Areal Zentrum Bethlehem) und 152 m<sup>2</sup> auf der EX-Bandparzelle. Die Machbarkeiten werden im Rahmen des Studienauftrags geprüft und die entsprechenden Flächennachweise erbracht.

### 3.3.2 Qualitätsanforderungen Veloabstellplätze

Die UeO sieht für die Veloabstellplätze eine zeitgemässe Ausrüstung und eine fahrende Erreichbarkeit vor. Die Erschliessung für Velos ist von den Zu- und Wegfahrten für Motorfahrzeuge und Anlieferungen baulich zu trennen.

Die Qualitätsanforderungen an Kurz- und Langzeitveloabstellplätze unterscheiden sich:

#### Langzeitveloabstellplätze

- Machen mindestens 50 % aller VAP aus;
- Sind überdacht oder befinden sich in einem abschliessbaren Raum;

---

<sup>11</sup> ½ Zimmer werden abgerundet.

- Befinden sich im Erdgeschoss oder sind, wenn im Untergeschoss gelegen, über eine fahrbare Velorampe mit maximaler Neigung von 6 % und minimaler Breite von 3.00 Metern erschlossen;
- Weisen mit Stromanschlüssen die Möglichkeit auf, Elektrovelos aufzuladen;
- Ermöglichen das Abstellen von Spezialvelos, Veloanhängern etc. Dafür sind 20 % der Fläche vorzusehen, welche über kein Parkiersysteme verfügen;

#### **Kurzzeitveloabstellplätze**

- Machen mindestens 30 % aller VAP aus;
- Befinden sich im Freiraum und sind in jedem Fall öffentlich zugänglich;
- Sind nach Möglichkeit witterungsgeschützt bzw. gedeckt;
- Sind gut einsehbar und beleuchtet;
- Sind dispers angeordnet, wobei die Distanz zu den Gebäudezugängen maximal 30 m beträgt;
- Ermöglichen das Abstellen von Spezialvelos, Veloanhängern etc. Dafür sind 20 % der Fläche der Veloabstellräume vorzusehen, welche über kein Parkiersysteme verfügen.

Auf Basis dieser Vorgaben sind alle Kurzzeitveloabstellplätze auf Erdgeschoss-Niveau und für das Publikum zugänglich anzubieten. Nach Möglichkeit wird empfohlen, auch ein Teil der Langzeit-Abstellplätze, vorzugsweise diejenigen für die Mitarbeitenden, auf EG-Niveau anzubieten (drinnen bzw. überdacht und witterungsgeschützt). Der Anteil im Untergeschoss anzubietenden Abstellplätze entspricht somit maximal den ausgewiesenen Langzeitveloabstellplätzen.

### **3.3.3 Pläne Veloabstellplätze und Zufahrt**

#### **Platzhalter für Pläne des Siegerprojekts**

##### **Fazit**

- Auf dem Areal Zentrum Bethlehem sind mind. **1'116 Veloabstellplätze** vorgesehen. Dafür sind Flächen von **mind. 3'234 m<sup>2</sup>** vorzusehen.
- Als langfristiger Zielwert gelten für das Areal Zentrum Bethlehem **1'522 VAP und 4'432 m<sup>2</sup>**. Die Flächen für die potentielle Erweiterung **von 1'198 m<sup>2</sup>** werden im Studienauftrag definiert und freigehalten.
- Die Veloabstellplätze müssen **hohen Qualitätsanforderungen** gerecht werden.
- Die Anzahl Veloabstellplätze und die dafür vorgesehenen Flächen werden in Abhängigkeit vom Siegerprojekt des Studienauftrags feinjustiert. Dabei sind 1.0 VAP pro Zimmer und die Qualitätsanforderungen inkl. Flächenangaben gemäss Kapitel 3.3.2 einzuhalten.
- Auf Basis des aktuellen Planungsstandes sind auf der **EX-Bandparzelle** mind. **113 Veloabstellplätze** zu planen. Die hierfür notwendigen Flächen belaufen sich auf **330 m<sup>2</sup>**. Für eine Erweiterung des VAP-Angebots sind voraussichtlich **152 m<sup>2</sup>** freizuhalten.

## 4 Massnahmen

### 4.1 Übersicht und Strukturierung

Die Massnahmen des Mobilitätskonzepts für das Areal Zentrum Bethlehem umfassen einen Katalog von arealbezogenen und nutzungsspezifischen Ansätzen, um die Mobilität zu steuern und den Fuss- und Veloverkehr zu fördern:

 **Arealbezogene Massnahmen** sind übergeordnet und betreffen alle Nutzungen auf dem Areal. Teils können diese Massnahmen auch eine Wirkung über das Areal hinaus entfalten (z.B. Carsharing);

 Massnahmen für das **autoarme Wohnen** richten sich an die Bewohner und betreffen die Ausstattung der gebäudebezogenen Veloabstellplätze, die Regulierung der Parkplatzbewirtschaftung und -vergabe sowie Mobilitätsangebote zur Förderung autoarmen Wohnens;

 Massnahmen im Bereich **Arbeiten** beziehen sich auf die zukünftigen Arbeitsnutzungen auf dem Areal Zentrum Bethlehem. In erster Linie sind die Massnahmen auf die Mobilität der Arbeitnehmenden angepasst, es gibt jedoch auch Massnahmen, welche für den Arbeitsverkehr und die Anlieferung relevant sind;

 Die nutzungsspezifischen Ansätze für das **Einkaufen** zielen auf das Setzen von Anreizen zur Senkung des MIV-Modalsplit-Anteils des Einkaufsverkehrs.

Die Massnahmen werden nach ihrer primären Wirkungsart in drei Kategorien unterteilt:

**Unterstützung** Massnahmen, die unterstützend wirken, damit Fahrten mit dem MIV oder Fahrten generell verhindert werden können;

**Anreize** Massnahmen, bei denen die Nutzung von öV und alternativen Fortbewegungsarten zum MIV gefördert werden;

**Sensibilisierung** Das Themenfeld Sensibilisierung enthält Massnahmen, die sowohl unterstützend wirken als auch Anreize bieten. Diese sind in der Wirkung eher langfristig und weniger direkt.

Der Massnahmenkatalog wird weiter hinsichtlich der Dringlichkeit und Wirkungsstärke in die Prioritätsstufen 1 (hoch) bis 3 (tief) eingeteilt:

- 1** Massnahmen **1. Priorität** sind bei Inbetriebnahme des Areals umgesetzt. Dies kann z.B. infrastrukturbedingt (Infrastruktur muss bereits während der Bauphase realisiert werden) oder wirkungsbedingt (Massnahme wird als besonders effektiv eingestuft) sein. Mit der Implementierung dieser Massnahmen sollte der Ziel-Modalsplit von 20 % MIV erreicht werden können.
- 2** Werden die verbindlichen Ziele des Mobilitätskonzepts (vgl. Kapitel 5.1) mit den Massnahmen der 1. Prioritätsstufe nicht eingehalten, sind als erstes Anpassungen bei den bereits umgesetzten Massnahmen vorzunehmen und weitere Massnahmen der **2. Priorität** schrittweise zu implementieren.
- 3** Sollen diese die erhoffte Wirkung nicht entfalten und die Zielvorgaben weiterhin unerreicht sein, werden weitere Anpassungen der getroffenen Massnahmen sowie Massnahmen der **3. Priorität** umgesetzt.

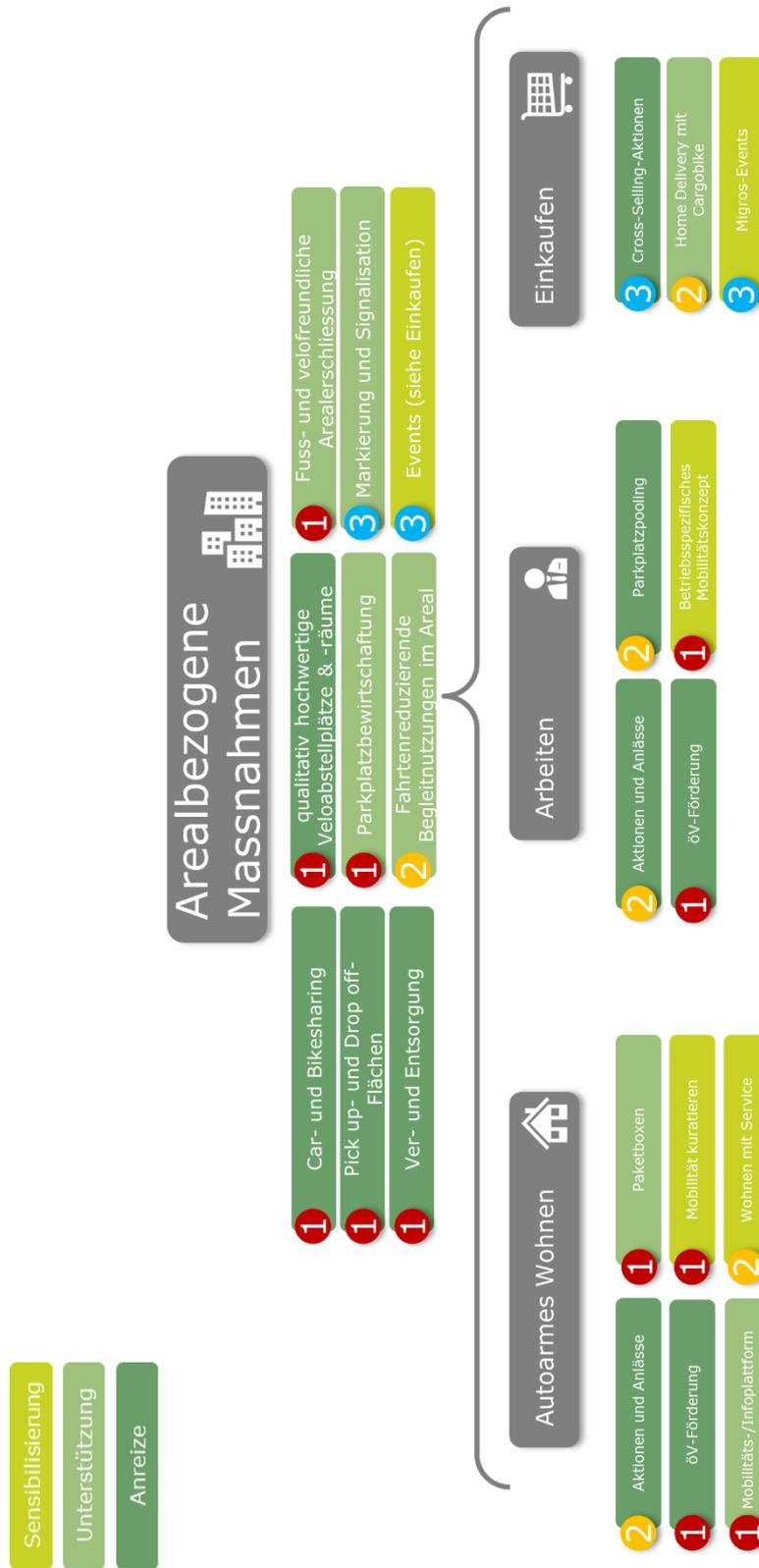


Abbildung 9: Übersicht Mobilitätsmassnahmen

## 4.2 Mobilitätsmassnahmen

<b>Arealbezogene Massnahmen</b>		
<b>Pick up- und Drop off-Flächen</b>		<b>Anreize</b> <b>Prio 1</b>
<b>Beschreibung</b>	Mit Taxiangeboten wie Uber und den zunehmenden Sharing-Möglichkeiten nehmen Bring- und Holprozesse ohne Parkierungsbedarf deutlich zu. Entsprechend ausgewiesene Flächen (Umschlag-/Kurzzeitplätze) verdeutlichen die Möglichkeit dieser Anreisart für andere Arealnutzende zusätzlich.	
<b>Wirkung</b>	Pick up und Drop off-Flächen erleichtern im Personenverkehr das Mitnehmen und fördern somit sowohl Fahrgemeinschaften wie auch alternative Angebotsformen zum persönlichen Auto (Uber etc.).	
<b>Umsetzung</b>	Pick up- und Drop off-Flächen sind in der Planung mitzudenken und gut zu positionieren. Dies wurde im Studienauftrag aufgenommen.	
<b>Messbarkeit/Monitoring</b>	Erhebung der Nutzerfrequenzen.	
<b>Car- und Bikesharing</b>		<b>Anreize</b> <b>Prio 1</b>
<b>Beschreibung</b>	Car- und Bikesharing-Angebote sind für verschiedenste Nutzungen interessant. Ein Sharing-Angebot setzt dafür vorgesehen Sharing-Stellplätze und eine genug grosse Flotte voraus, die gut sicht- und erreichbar sind. Mobility bietet Carsharing als Dienstleistung.	
<b>Wirkung</b>	Carsharing führt nachgewiesen zu einer Reduktion von Autonutzung und dem Motorisierungsgrad. Somit ist es eine zentrale Voraussetzung zur Erhaltung der Mobilität bei einem reduzierten Parkplatzangebot.	
<b>Umsetzung</b>	Ein Standort für ein Veloverleihsystem und Carsharing-Parkplätze sind vorzusehen und im weiteren Planungsprozess zu konkretisieren und räumlich zu verorten.	
<b>Messbarkeit/Monitoring</b>	Auslastung der Fahrzeuge, Einnahmen durch Fahrten.	
<b>Ver- und Entsorgung</b>		<b>Anreize</b> <b>Prio 1</b>
<b>Beschreibung</b>	In der Ver- und Entsorgung ist eine zunehmende Diversifizierung der eingesetzten Fahrzeuge erkennbar. Vermehrt kommen neben Lastwagen auch Systeme zum Einsatz, wo ab einem Mobilitätshub die letzte Meile mit kleineren Wagen oder Cargobikes zurückgelegt wird.	
<b>Wirkung</b>	Eine Bündelung der Ver- und Entsorgung reduziert Wege für Anwohnende bei der Entsorgung, und erhöht die Erstzustellquote von Lieferdiensten. Weiter können durch die Feinverteilung ab einem Mobilitätshub die Fahrtanzahlen der Logistik reduziert werden.	
<b>Umsetzung</b>	Anlieferung- und Entsorgungsstellen sind zentral auf dem Areal zu platzieren. Die Standorte der Unterflursammelstellen und der Gewerbe- und Grüncontainer müssen dabei für die Kehrtafelabfuhr gut erreichbar sein. Sie sind im Baubewilligungsverfahren nachzuweisen. Weiter sind im Planungsprozess Synergien hinsichtlich der Abfallentsorgung und -Logistik zu prüfen.	
<b>Messbarkeit/Monitoring</b>	Erhebung Güterfrequenzen, zugehörige Fahrtanzahlen	
<b>Bemerkung</b>	Sollte die Ver- und Entsorgung auch teilweise durch Cargobikes erfolgen, sind Wege und Anlieferorte mitzuplanen.	

Qualitativ hochwertige Veloabstellplätze und -räume		Anreize	Prio 1
<b>Beschreibung</b>	Gute Veloabstellplätze und -räume sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Leute sich für die Nutzung des Velos entscheiden. Dies gilt für das Gesamtareal, das Wohnen und Arbeiten, aber auch fürs Einkaufen. So ist auf grosszügige Platzverhältnisse zu achten sowie auf Veloabstellsysteme, welche einen Diebstahl- und Witterungsschutz gewährleisten und die Velos durch das Einhängen/Einrasten nicht beschädigen. Zusätzliche Infrastruktur wie Pumpen, und Ladestationen für E-Bikes ergänzen das Angebot.		
<b>Wirkung</b>	Erhöhung des Modalsplit-Anteils des Veloverkehrs durch attraktive und sichere Infrastruktur sowohl für den Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitverkehr.		
<b>Umsetzung</b>	Ein grosszügiges und qualitativ hochwertiges Angebot an Veloabstellplätzen gemäss Kap. 0 ist sicherzustellen. Flächen zur potentiellen Erweiterung werden im Studienauftrag definiert und freigehalten. Weiter sind eine gemeinsam nutzbare Velowerkstatt und Veloverleihsystem-Stationen an geeigneten Orten vorzusehen.		
<b>Messbarkeit/Monitoring</b>	Zählstellen, Umfragen, Modalsplit.		
<b>Bemerkung</b>	Die UeO definiert, dass die Zufahrt zu den Veloabstellplätzen und -räumen fahrend möglich sein muss und mindestens 20 % der Fahrradabstellplätze Platz für Anhänger und Spezialvelos bieten müssen.		
Parkplatzbewirtschaftung		Unterstützung	Prio 1
<b>Beschreibung</b>	Hauptsteuerelemente der Parkplatzbewirtschaftung sind Gebühren für die Parkplatznutzung sowie Vergabekriterien für die Nutzungsberechtigung. Die Bewirtschaftung bietet die Möglichkeit, die Einnahmen durch die Parkgebühren zweckgebunden zur Förderung alternativer Verkehrsmittel in einen Mobilitätsfonds zu sammeln. So können weitere Massnahmen zur Reduktion des MIV querfinanziert werden.		
<b>Wirkung</b>	Die Bewirtschaftung von Parkplätzen (MIV) senkt mittels restriktiver Vergabekriterien von Parkberechtigungen beim Wohnen und Gewerbe (Arbeitnehmende) sowie durch Gebührenpflicht bei den Verkaufsnutzungen den Parkplatzbedarf gegenüber heute ausserhalb des Areals. Die auf dem Areal angebotenen, öffentlich zugänglichen Parkplätze sind ab der ersten Minute zu bewirtschaften. Die Preise und Bewirtschaftungsmodelle sind für die jeweiligen Nutzungen anzupassen und die Gebührenpflicht bei den Verkaufsnutzungen hat sich an den markt- und quartierüblichen Preisen der jeweiligen Nutzungen im Umkreis von ca. 1 km Distanz zu orientieren. Die Gebühren sind nicht erstattbar.		
<b>Umsetzung</b>	Details zur Parkplatzbewirtschaftung werden vor Eröffnung der Anlage auf Stufe Baubewilligungsverfahren durch die Projektträgerschaft festgelegt und mit der Verkehrsplanung der Stadt Bern abgestimmt. Parkfelder für Bewohnerinnen, Bewohner und Beschäftigte dürfen nur an Personen vermietet werden, die innerhalb des Areals wohnen oder arbeiten. Eine Ausnahme bilden Parkplätze für Car-Sharingunternehmen wie Mobility. Für Bewohnerinnen und Bewohner des Areals besteht kein Anrecht auf eine Anwohnerparkkarte für das Parkieren auf öffentlichen Parkplätzen. Dies ist in den Vermietungsunterlagen zu kommunizieren.		
<b>Messbarkeit/Monitoring</b>	Nutzung der Parkplätze (Auslastung, zeitliche Verteilung), Einnahmen durch die Parkgebühren der öffentlich zugänglichen Parkplätze		
<b>Bemerkung</b>	Die Qualitätsanforderungen an die Parkfelder sind gemäss Kap. 3.2 einzuhalten. Sollten der Ziel-Modalsplit von 20 % MIV mit den Massnahmen der 1. Priorität nicht erreicht werden, ist als Anpassungen bei den bereits umgesetzten Massnahmen, eine Erhöhung der Parkgebühren zu prüfen.		

Fuss- und velofreundliche Arealerschliessung		Unterstützung	Prio 1
<b>Beschreibung</b>	<p>Der Masterplan gibt eine fuss- und velofreundliche Arealerschliessung vor, indem die umliegenden Strassen in die Tempo 30-Zone integriert werden und der Asylweg in eine Begegnungszone umgewandelt wird. Die Verbindung zwischen Brünnen- und Tscharnergut stellt zudem eine wertvolle neue Fussverkehrsachse dar, welche das Areal im Zentrum quert. Mit der nördlich verlaufenden Veloroute ist somit eine fuss- und velofreundliche Erschliessung des Areals gewährleistet.</p> <p>Ebenso wichtig wie die Abstellsituation sind auch die Anfahrtswege zum Areal und zu den Abstellplätzen. Es muss möglich sein, bis zu den Abstellplätzen mit dem Velo komfortabel zu fahren bzw. bis zu den Gebäudeeingängen sicher und komfortabel zu gehen.</p>		
<b>Wirkung</b>	<p>Erhöhung des Modalsplit Anteils des Veloverkehrs durch attraktive und sichere Infrastruktur, die eine zügige Erschliessung des Areals sicherstellt.</p>		
<b>Umsetzung</b>	<p>Die fuss- und velofreundliche Arealerschliessung ist gemäss Masterplan Chantier Bethlehem West umzusetzen. Dabei sind die Velo- und Fusswegnetzplanungen der Stadt Bern zu berücksichtigen.</p>		
<b>Messbarkeit/Monitoring</b>	<p>Zählstellen, Umfragen, Modalsplit</p>		
<b>Bemerkung</b>	<p>Die notwendigen Flächennachweise (Veloabstellplätze, Zufahrten, oberirdische Umschlags- und Kurzzeitparkplätze) sind im Rahmen des Studienauftrags zu erbringen und werden im Mobilitätskonzept auf Basis des Siegerprojekts festgehalten.</p> <p>Dabei sind die Vorgaben von 1.0 VAP pro bewohnbarem Zimmer und die Qualitätsanforderungen inklusive Flächenangaben gemäss Kapitel 3.3.2 einzuhalten.</p> <p>Die Veloabstellplätze können auch etappiert umgesetzt werden, sofern die notwendigen Flächen freigehalten werden.</p>		
Fahrtenreduzierende Begleitnutzungen im Areal		Unterstützung	Prio 2
<b>Beschreibung</b>	<p>Mit der gemischten Verkaufsnutzung sind Waren des täglichen Bedarfs direkt auf dem Areal verfügbar. Diese Kernnutzungen werden – sofern aktuell nicht in der näheren Umgebung vorhanden – durch Begleitnutzungen wie Fitness-Studio, Kindertagesstätte, Kiosk usw. ergänzt.</p>		
<b>Wirkung</b>	<p>Begleitnutzungen auf dem Areal führen zu einem tieferen MIV-Fahrtenaufkommen.</p>		
<b>Umsetzung</b>	<p>Bei Nicht-Erreichen der Zielwerte ist der bestehende Nutzungsmix bezüglich Begleitnutzungen auf geeignete Ergänzungen zu überprüfen.</p>		
<b>Messbarkeit/Monitoring</b>	<p>Umfragen</p>		
<b>Bemerkung</b>	<p>Im Nutzungsmix kann geprüft werden, welche noch nachgefragten Nutzungen die Anzahl MIV-Fahrten reduzieren würden.</p>		
Markierung und Signalisation		Unterstützung	Prio 3
<b>Beschreibung</b>	<p>Eine klare und verständliche Signalisation und/oder Markierung auf dem Areal erleichtert die Orientierung für den Fuss- und Veloverkehr.</p> <p>Wegweiser zeigen den Weg zu den verschiedenen öV-Haltestellen und geben Informationen über die jeweiligen Linien und Fahrtrichtungen. Sie weisen auch zu den verschiedenen Infrastrukturangeboten für Velos (vgl. Massnahme «qualitativ hochwertige Veloabstellplätze und -räume»).</p> <p>Mit der Strassen- und Freiraumgestaltung abgestimmte Bodenmarkierungen verdeutlichen für alle Verkehrsteilnehmende den Verlauf der Velowege, aber auch mehrfach genutzter Flächen, wie z.B. in der Nähe der Anlieferung.</p>		
<b>Wirkung</b>	<p>Unterstützende Wirkung zu der Fuss- und velofreundlichen Arealerschliessung</p>		

<b>Umsetzung</b>	Bei Nicht-Erreichen der Zielwerte ist die bestehende Wegeführung inkl. Signalisation und Markierung des Areals zu überprüfen und zu ergänzen bzw. deren Qualität zu verbessern.
<b>Messbarkeit/Monitoring</b>	Umfragen
<b>Bemerkungen</b>	Umsetzung in Phase Bauprojekt zu beachten.
<b>Events</b>	<b>Sensibilisierung</b> <b>Prio 3</b>
<b>Beschreibung</b>	Die ansässigen Unternehmen (Arbeiten/Einkaufen) sowie Vertretungen der Wohnsiedlungen können gemeinsam oder separat Events auf dem Areal durchführen. Events können zusätzlich zum Thema Energie und Mobilität sensibilisieren, beispielsweise ist ein Energie- oder Mobilitätstag denkbar, ggf. auch in Verbindung mit Nachhaltigkeitsinitiativen (M-Check). Andere mögliche Events sind Velo-Servicetage vor Ort oder Ausprobiertage für E-Bikes.
<b>Wirkung</b>	Sensibilisierung, Kennenlernen neuer Verkehrsmittel.
<b>Umsetzung</b>	Bei Nicht-Erreichen der Zielwerte sind Events zur Sensibilisierung zu Themen der Mobilität und Energie zu prüfen und ggf. geeignete Events umzusetzen.
<b>Messbarkeit/Monitoring</b>	Anzahl Teilnehmende bei Aktionen, Umfrage und Bewertung durch Mitarbeitende, Anwohnende oder Besucher.

<b>Autoarmes Wohnen</b>		
<b>öV-Förderung</b>		<b>Anreize</b> <b>Prio 1</b>
<b>Beschreibung</b>	Die Nutzung des öV kann mit verschiedenen Massnahmen gefördert werden. Gute und aktuelle Informationen bei Mietbeginn (Welcome-Package) können die öV-Nutzung attraktiver machen. Auch ein Zustupf an das öV-Abo (finanziert beispielsweise durch einen Fonds aus der Massnahme «Parkraumbewirtschaftung») ist eine wirksame Anreizmassnahme.	
<b>Wirkung</b>	Erhöhung des Modalsplit Anteils des öffentlichen Verkehrs.	
<b>Umsetzung</b>	Für Bewohnerinnen und Bewohner des Areals besteht kein Anrecht auf eine Anwohnerparkkarte für das Parkieren auf öffentlichen Parkplätzen. Die Vergabekriterien für Parkplätze werden im Vermietungsprozess frühzeitig kommuniziert. Den Neuzuzügerinnen und Neuzuzügern wird ein Welcome-Paket mit Informationen zu öV, ggf. auch Gutscheinen und weiterführende Infos zur Mobilität gegeben, damit ein autoarmes Mobilitätsverhalten direkt ab Mietbeginn unterstützt wird.	
<b>Messbarkeit/Monitoring</b>	Umfragen, Anzahl Ein- und Aussteiger, Nachfrage nach öV-Abos.	
<b>Bemerkung</b>	Ergänzende Massnahmen auf dem Areal und in den Zielgruppen Wohnen und Arbeiten fördern die öV-Nutzung. Hierzu gehören unter anderem: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realtime-Abfahrtsbildschirme für den öV an den Arealengängen;</li> <li>• gute Signalisation der öV-Zugänge auf dem Areal;</li> <li>• statische Informationen und Sensibilisierung (z.B. über Mobilitätsplattform).</li> </ul>	
<b>Mobilitäts-/Infoplattform</b>		<b>Unterstützung</b> <b>Prio 1</b>
<b>Beschreibung</b>	Eine Plattform regelt den Zugriff auf Sharingfahrzeuge, Paketboxen und weitere Mobilitätsmöglichkeiten (privates Fahrzeugsharing, Fahrgemeinschaften etc.) und bietet Informationen über die Verkehrssituation und Mobilitätsbedingungen des Areals.	
<b>Wirkung</b>	Informieren und Sensibilisieren der Arealnutzenden, einfacher Zugang zu Sharing-Angeboten, Koordinationsmöglichkeiten für Carpooling, Förderung weiterer Mobilitätsmassnahmen.	

<b>Umsetzung</b>	Eine Informationsplattform Mobilität kann als Website oder als Teil einer allgemeinen Mieterplattform umgesetzt werden. Die Mobilitätsangebote werden darin präsentiert und die Zugriffe auf die verschiedenen Angebote geregelt. Auch ist die mobilitätsverantwortliche Person über diese Plattform erreichbar.
<b>Messbarkeit/Monitoring</b>	Anzahl Seitenbesuche, Nutzer-Interaktionen.
<b>Paketboxen</b> <span style="background-color: #c8e6c9; padding: 2px;">Unterstützung</span> <b>Prio 1</b>	
<b>Beschreibung</b>	Paketboxen ermöglichen das zeit- und ortsunabhängige Empfangen und Versenden von Paketen und Briefen. Eine Anlieferung und ein Versand produzieren somit maximal eine Fahrt. Paketboxen können auch für die Öffentlichkeit nutzbar sein, ähnlich der Funktion, die heute bereits der Milchkasten übernimmt. Paketboxen bieten unterschiedliche Grössen und können auch unter Dritten ein Übergabeort für Waren oder private Gegenstände sein (Smartbox).
<b>Wirkung</b>	Lieferfahrten (Post, Pakete) werden gebündelt. Für die Nutzenden stehen die Services zeitunabhängig zur Verfügung.
<b>Umsetzung</b>	Lösungen für die Anlieferung sind im Studienauftrag gefordert und müssen aufgezeigt werden. Paketsammelstellen für Bewohner werden an geeigneter Stelle im Areal angeboten.
<b>Messbarkeit/Monitoring</b>	Anzahl Nutzungen, Erhebung Güterfrequenzen und zugehörige Fahrten, Rückmeldungen der Nutzenden.
<b>Mobilität kuratieren</b> <span style="background-color: #c8e6c9; padding: 2px;">Sensibilisierung</span> <b>Prio 1</b>	
<b>Beschreibung</b>	Mobilität im Areal wird kuratiert und damit fortlaufend betreut. Mittels periodischer Anlässe, Kommunikationsmassnahmen, Umfragen etc. wird Mobilitätswissen und eine urbane Mobilitätskultur vermittelt. Instrument dafür kann eine Plattform sein. Eine mobilitätsverantwortliche Person wird mit diesen Aufgaben betraut und kann gleichzeitig Umsetzung, Controlling und Reporting des Mobilitätskonzepts übernehmen.
<b>Wirkung</b>	Eine Koordination und die anhaltende Umsetzung von Mobilitätsmassnahmen werden gewährleistet. Durch fortlaufendes Monitoring werden die Mobilitätsmassnahmen weiterentwickelt.
<b>Umsetzung</b>	Definition einer mobilitätsverantwortlichen Person, die regelmässige Massnahmen durchführt, das Mobilitätskonzept bewirtschaftet, d.h. die Zuständigkeit des Monitorings und die Entwicklung von Massnahmen übernimmt, und als Ansprechperson für Nutzer, Anwohnende, Eigentümer und Stadt zur Verfügung steht. Die Person kann auf Seiten Projektträgerschaft oder in der Liegenschaftsverwaltung angesiedelt sein.
<b>Messbarkeit/Monitoring</b>	Eine mobilitätsverantwortliche Person ist als Kontaktperson für Projektträgerschaft, Arealnutzende und Behörden vorhanden und bewirtschaftet die Arealmobilität fortlaufend.
<b>Aktionen und Anlässe</b> <span style="background-color: #c8e6c9; padding: 2px;">Anreize</span> <b>Prio 2</b>	
<b>Beschreibung</b>	Mitmachaktionen fördern nicht nur die aktive Mobilität, sondern tragen auch zur besseren Nachbarschaft bei und stärken die Gesundheit der Anwohnenden. Klassischerweise für Mitarbeitende durchgeführt, bieten sie auch Potential für Anwohner (vgl. Massnahme «Aktionen und Anlässe» beim Arbeiten).
<b>Wirkung</b>	Sensibilisierung, Kennenlernen neuer Verkehrsmittel, «Hands-on»-Erfahrungen.

<b>Umsetzung</b>	Bei Nicht-Erreichen der Zielwerte für die Wohnnutzung sind Aktionen und Anlässe zur Sensibilisierung der Bewohnerinnen und Bewohner zu Themen der Mobilität und Energie zu prüfen.
<b>Messbarkeit/Monitoring</b>	Anzahl Teilnehmende bei Aktionen, Umfrage unter Anwohnenden.
<b>Wohnen mit Service</b>	<b>Sensibilisierung</b> <b>Prio 2</b>
<b>Beschreibung</b>	Wohnangebote übernehmen vermehrt zusätzliche Services wie Fahrzeugflotten, Velochecktage, Tauschtage, Informationsplattformen etc. Serviceangebote fürs Wohnen können eigenständig oder mit bestehenden Unterstützungsdienstleistern umgesetzt werden. Auf dem Areal Zentrum Bethlehem bieten sich dabei Angebote an, die von den geplanten Verkaufs- und Gewerbenutzung abgedeckt werden können.
<b>Umsetzung</b>	Bei Nicht-Erreichen der Zielwerte sind zusätzliche Services wie Fahrzeugflotten, Velochecktage, Tauschtage etc. für die Bewohnerinnen und Bewohner zu prüfen.
<b>Wirkung</b>	Mobilitätsangebote machen die Anschaffung eines eigenen Autos überflüssig.
<b>Messbarkeit/Monitoring</b>	Benutzung der Angebote, Teilnahme an Aktionen.

<b>Arbeiten</b>	
<b>Betriebspezifisches Mobilitätskonzept</b>	<b>Sensibilisierung</b> <b>Prio 1</b>
<b>Beschreibung</b>	Die Umsetzung von betriebspezifischen Mobilitätskonzepten ist für die zukünftigen Nutzer des Areals gemäss Masterplan vorgesehen. Darin ist unter anderem zu zeigen, wie die betriebliche Mobilität optimiert wird. Es empfiehlt sich, bei Instandsetzung des Areals die unternehmensbezogenen Mobilitätskonzepte in Abstimmung mit dem Arealkonzept und den anderen Arealnutzenden zu realisieren. Die hier aufgeführten Massnahmen geben hierzu erste Hinweise.
<b>Wirkung</b>	Ein betriebspezifisches Mobilitätskonzept zeigt, wie die unternehmensspezifischen Verlagerungspotentiale (z.B. durch geeignete Spesenregelungen), die Einflussnahme auf vermeidbare MIV-Fahrten aktiviert werden sowie der Betriebsverkehr optimiert wird.
<b>Umsetzung</b>	Die Betriebe im Areal Zentrum Bethlehem präzisieren das vorliegende Mobilitätskonzept für die jeweiligen Kontexte und halten dies als betriebliches Mobilitätskonzept zum Zeitpunkt der Baueingabe fest. Darin werden mindestens folgende Punkte präzisiert: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Betriebsnotwendige Parkplätze und Fahrten (inkl. Logistikverkehr);</li> <li>• Auswirkungen der betriebsnotwendigen Fahrten;</li> <li>• Parkplatzvergabekriterien;</li> <li>• Spesenreglement Mobilität;</li> <li>• Beschreibung der Velo-/öV-Fördermassnahmen</li> </ul>
<b>Messbarkeit/Monitoring</b>	Teil des Konzepts.
<b>öV-Förderung</b>	<b>Anreize</b> <b>Prio 1</b>
<b>Beschreibung</b>	Mitarbeitende können auf unterschiedliche Art zur Nutzung des öV bewegt werden. Die Finanzierung des öV-Abo (JobAbo, RailChecks) ist eine wirkungsvolle Massnahme dazu. Informationen bei Beginn des Arbeitsverhältnisses können auf das Angebot aufmerksam machen und zugleich die öV-Verbindungen am Arbeitsort, ggf. bis zum Wohnort aufzeigen. Mobilitätsgutscheine und Sensibilisierungskampagnen sind weiter zu nennen.
<b>Wirkung</b>	Erhöhung des Modalsplit Anteils des öffentlichen Verkehrs

<b>Umsetzung</b>	Mitarbeitende müssen von den Arbeitgebern im Rahmen der betriebsnotwendigen Mobilitätskonzepte über Anreizmassnahmen dazu ermutigt werden, den öV zu nutzen. Die konkreten Massnahmen müssen im jeweiligen betrieblichen Mobilitätskonzept dokumentiert werden.
<b>Messbarkeit/Monitoring</b>	Umfragen, betriebsinterne Modalsplit-Erhebung, Nachfrage nach öV-Abos.
<b>Aktionen und Anlässe</b>	<b>Anreize</b> <b>Prio 2</b>
<b>Beschreibung</b>	<p>Mitmachaktionen fördern nicht nur die aktive Mobilität, sondern tragen auch zur Teambildung bei und stärken die Gesundheit der Mitarbeitenden. Es gibt gerade im Bereich Fussverkehr oder dem Gesundheitsmanagement eine Reihe möglicher Anbieter. Beispielaktionen sind: Bike to Work und Schrittzähleraktionen (z.B. Tappa-Lauf, Virgin Global Challenge, WeAct Challenge etc.).</p> <p>Einzelaktionen wie ein Velo-Servicetag vor Ort, Ausprobiertage für E-Bikes, Standaktionen zum Mobilitätsverhalten sind gerade in den ersten Jahren der Inbetriebnahme Chancen, Informationen zu verschiedenen Verkehrsmitteln zu vermitteln und sowohl Anwohnende wie auch Mitarbeitende über die vorhandenen Angebote zu informieren.</p> <p>Gewisse Aktionen sind klar nutzungsbezogen, während öffentliche Aktionen ein wirksames Mittel sind für die Kuratierung der Mobilität am gesamten Standort.</p>
<b>Wirkung</b>	Sensibilisierung, Kennenlernen neuer Verkehrsmittel, «Hands-on»-Erfahrungen.
<b>Umsetzung</b>	Bei Nicht-Erreichen der verbindlichen Zielwerte sind Aktionen und Anlässe für Mitarbeitende durchzuführen. Die Aktionen und Anlässe können koordiniert über alle ansässigen Unternehmen abgehalten werden oder innerhalb der betrieblichen Mobilitätskonzepte eingebettet sein.
<b>Messbarkeit/Monitoring</b>	Anzahl Teilnehmende bei Aktionen, Umfrage und Bewertung durch Mitarbeitende.
<b>Parkplatzpooling</b>	<b>Anreize</b> <b>Prio 2</b>
<b>Beschreibung</b>	<p>Nicht nur betriebsintern, auch betriebsübergreifend können Teilzeitarbeitende, die an unterschiedlichen Wochentagen arbeiten, sich einen Parkplatz teilen. Durch das betriebsübergreifende Parkplatzpooling kann die Parkplatzbelegung erhöht und der begrenzte Raum effizienter genutzt werden.</p> <p>Parkplatz-Pooling oder die Mehrfachnutzung führt nicht per se zu einer Fahrtenreduktion. Die Wirkung liegt in der effizienten Nutzung der begrenzten Parkplätze und in der Vermeidung von allfälliger Ausweichparkierung ausserhalb des Areals. Die Autonutzung wird dadurch auch kaum über das Vorhandensein eines Parkplatzes gefördert (Vermeidung eines Lock-In Effekts bei fixen Parkplätzen).</p>
<b>Wirkung</b>	
<b>Messbarkeit/Monitoring</b>	Anzahl und Auslastung von gepoolten Parkplätzen
<b>Umsetzung</b>	Bei Überschreiten der Fahrtenzahl ist die Auslastung und Nutzung der Parkplätze zu prüfen und betriebsübergreifend zu optimieren. Hierfür können betriebsübergreifende Verbundeffekte genutzt werden. Entsprechende Kriterien fürs Parkplatz-Pooling, die zeitliche Verteilung und Zuordnung auf die Nutzergruppen werden unter der Projektträgerschaft vereinbart.
<b>Bemerkung</b>	Das Angebot eines arealinternen Mobilitätstools (ggf. als Teil der Mobilitätsplattform) erleichtert Arealnutzenden die Nutzung gepoolter Parkplätze.

<b>Einkaufen</b>		
<b>Home Delivery mit Cargobike</b>		<b>Unterstützung</b> <b>Prio 2</b>
<b>Beschreibung</b>	Onlineeinkäufe nehmen stetig zu. Eine Auslieferung mit Cargobikes anstelle von meist nicht vollen Lieferwagen kann die Verkehrsbelastung reduzieren und ein Zeichen für innovative und umweltfreundliche Mikrologistik setzen.	
<b>Wirkung</b>	Für den Einkaufsverkehr ist das private Auto nicht mehr notwendig, die Wege zum Einkaufszentrum können mit dem Velo, zu Fuss oder mit dem öV zurückgelegt werden.	
<b>Umsetzung</b>	Bei Nicht-Erreichen der Zielwerte ist das Angebot bzw. der Ausbau des Angebots von Home Delivery mit Cargobikes auszubauen.	
<b>Messbarkeit/Monitoring</b>	Anzahl Auslieferungen mit Cargobikes.	
<b>Cross-Selling-Aktionen</b>		<b>Anreize</b> <b>Prio 3</b>
<b>Beschreibung</b>	Unternehmen können für bestimmte Nutzungen (Verkauf, Events etc.) das öV-Ticket an die gewünschte Nutzung koppeln. Weitere Möglichkeiten des Cross-selling ergeben sich beispielsweise gemeinsam mit Aktionen wie einem Mobilitätstag, Velochecktag, oder ähnlichem, bei welchem gleichzeitig Gutscheine für den Kauf von E-Bikes oder Veloausrüstung verteilt werden. Bei Verlosungen können öV-Abos als Gewinn locken.	
<b>Wirkung</b>	Die Unternehmen animieren die Nutzenden zur An- und Rückreise mit dem öV, dem Velo oder zu Fuss.	
<b>Umsetzung</b>	Bei Nicht-Erreichen der Zielwerte sind Cross-Selling-Aktionen von den Verkaufsnutzungen auf dem Areal durchzuführen.	
<b>Messbarkeit/Monitoring</b>	Befragungen, Modalsplit der Nutzenden.	
<b>Migros-Events</b>		<b>Sensibilisierung</b> <b>Prio 3</b>
<b>Beschreibung</b>	Für die Migros bietet sich die direkte Angrenzung an den Holenackerplatz und somit die publikumsrelevante Seite des Areals für die Durchführung von Events an.	
<b>Wirkung</b>	Sensibilisierung, Kennenlernen neuer Verkehrsmittel, «Hands-on»-Erfahrungen.	
<b>Umsetzung</b>	Bei Nicht-Erreichen der Zielwerte sind von der GMAA Migros-Events durchzuführen und deren Form auf die aktuellen Umstände und zu erreichenden Ziele anzupassen.	
<b>Messbarkeit/Monitoring</b>	Anzahl Teilnehmende bei Aktionen, Umfrage und Bewertung durch Mitarbeitende.	

## 5 Monitoring und Wirkungskontrolle

Die Überbauungsordnung Riedbachstrasse 8 – 12 wird zukünftig die Anzahl zulässiger Parkplätze für das Zentrum Bethlehem definieren und im vorliegenden Mobilitätskonzept wird das Modalsplit-Ziel (Gesamtverkehr, exkl. betriebsnotwendige Fahrten) sowie die maximal zulässige Anzahl MIV-Fahrten festgelegt. Mittels periodischem Monitoring und Wirkungskontrollen wird überprüft, ob mit den umgesetzten Mobilitätsmassnahmen die gewünschte Lenkungswirkung erzielt wird.

Nach vollständiger Inbetriebnahme des Areals Zentrum Bethlehem bzw. der EX-Bandparzelle wird das Monitoring gemäss Kapitel 5.4 durchgeführt. Das Monitoring erfolgt durch punktuell erhobene Mess- und Zählraten, die eine quantitative Aussage zum Arealverkehr ermöglichen. Diese können durch extern erhobene Daten ergänzt werden.

Das vorliegende Kapitel 5 zeigt das Monitoring und die Wirkungskontrolle auf und fasst die verbindlichen Inhalte des Mobilitätskonzepts zusammen.

Alle in Kapitel 5 genannten Werte sind in Abstimmung mit dem Siegerprojekt zu präzisieren.

### 5.1 Verbindliche Massnahmen

Die im Kapitel 4 beschriebenen Massnahmen sind **wie folgt verbindlich umzusetzen**. Lassen die Massnahmenbeschreibungen verschiedene konkrete Umsetzungsformen zu, wird die Massnahme zum Zeitpunkt der Umsetzung präzisiert. Dadurch kann sie auf den konkreten Planungsstand und die zu erzielende Wirkung geschärft werden.

**1** **Alle folgenden Massnahmen 1. Priorität** werden bei Inbetriebnahme des Areals **verbindlich umgesetzt**.

- Pick up- und Drop off-Flächen
- Car- und Bikesharing
- Ver- und Entsorgung
- Qualitative hochwertige Veloabstellplätze & -räume
- Parkplatzbewirtschaftung
- Fuss- und velofreundliche Arealerschliessung
- öV-Förderung (Wohnen und Arbeiten)
- Mobilitäts-/Infoplattform
- Paketboxen
- Mobilität kuratieren
- Betriebsspezifisches Mobilitätskonzept

**2** Werden die verbindlichen Ziele des Mobilitätskonzepts nicht eingehalten, verpflichtet sich die Projektträgerschaft, **Anpassungen** in den Massnahmen 1. Priorität zu prüfen und/oder **aus den nachfolgenden Massnahmen der 2. Priorität** weitere zu implementieren.

- Fahrtenreduzierende Begleitnutzungen im Areal
- Aktionen und Anlässe (Wohnen und Arbeiten)

- Wohnen mit Service
- Parkplatzpooling
- Home Delivery mit Cargobike

**3** Sollten die Ziele weiterhin nicht erreicht werden, verpflichtet sich die Projektträgerschaft, **Anpassungen** in den Massnahmen 1. und 2. Priorität zu prüfen und/oder **aus den nachfolgenden Massnahmen 3. Priorität** weitere umzusetzen.

- Markierung und Signalisation
- Events
- Cross-Selling-Aktionen
- Migros-Events

## 5.2 Verbindliche Zielwerte Areal Zentrum Bethlehem

Für das Areal Zentrum Bethlehem liegt die definierte maximale Fahrtenanzahl bei **1'912 MIV-Fahrten pro Tag** (Jahres-DTV), exklusive betriebsnotwendige Fahrten.

Der Modalsplit-Anteil des MIV des Areals Zentrum Bethlehem (über alle Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Einkauf, Gastronomie) liegt bei höchstens **20 % aller Wege**.

Für das Monitoring wird zwischen den Nutzungsarten Wohnen und Arbeiten/Einkaufen unterschieden.

Bei der **Wohnnutzung** werden für das Areal Zentrum Bethlehem zwei verbindliche Ziele definiert, die mittels Monitorings überprüft werden:

- Der Modalsplit-Anteil des MIV der Wohnnutzungen liegt bei höchstens **15 %** aller Wege<sup>12</sup>;
- Die Fahrtenzahl von max. **147 MIV-Fahrten pro Tag** (DTV) ausgehend von den Wohnnutzungen des Areals Zentrum Bethlehem wird nicht um mehr als 5 % übertroffen.

Für die **Arbeits- und Einkaufsnutzung** gilt folgender verbindlicher Zielwert:

- Die Fahrtenzahl von max. **1'765 MIV-Fahrten pro Tag** (DTV) ausgehend von den Arbeits- und Einkaufsnutzungen des Areals Zentrum Bethlehem wird nicht um mehr als 5 % übertroffen.

## 5.3 Verbindliche Zielwerte EX-Bandparzelle

Für die EX-Bandparzelle liegt die definierte maximale Fahrtenanzahl bei **54 MIV-Fahrten pro Tag** (Jahres-DTV), exklusive betriebsnotwendige Fahrten.

Der Modalsplit-Anteil des MIV der EX-Bandparzelle (über alle Nutzungen) liegt bei höchstens **20 % aller Wege**.

---

<sup>12</sup> Die 15 % entsprechen den Zielwerten für die Stadtbevölkerung des STEK 2016 für das Jahr 2030.

## 5.4 Methodik

Im Rahmen der jährlichen Routine-Erhebung sind die durchschnittlichen Zu- und Wegfahrten der bewirtschafteten Parkplätze auf dem Areal zu erheben. Die Erhebung erfolgt soweit möglich über das Zutrittssystem und umfasst das gesamte Kalenderjahr. Dabei ist zwischen Fahrten der Wohnnutzung (ggf. separate Zufahrt und/oder Auswertung über die Zufahrtsberechtigung) und den weiteren Nutzungen zu unterscheiden. Besucherfahrten des Wohnens, die auf den öffentlich zugänglichen Parkplätzen des Areals parkieren, können von den Arbeits-/Einkaufsnutzungen abgezogen werden.<sup>13</sup>

Für Parkplätze, die nicht über das Zutrittssystem ausgewertet werden können, werden Stichprobenerhebungen durchgeführt. Die Stichprobenerhebung hat dabei während mindestens vier Tagen innerhalb einer Kalenderwoche (Samstag oder Sonntag muss enthalten sein) stattzufinden und möglichst die gesamte Zeitspanne zwischen 06:00 und 22:00 Uhr abzubilden. Weiter ist jeweils eine Zählung im Winter und im Sommer durchzuführen (je vier Tage, z.B. Februar und August, ausserhalb Berner Schulferien). Die erhobenen Werte sind plausibel auf ein Kalenderjahr hochzurechnen und als durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) auszuweisen. Die Stichprobenerhebungen können ab dem vierten Jahr ab Inbetriebnahme eingestellt werden, sofern die Zielsetzungen erreicht werden. Die Auswertung des Zutrittssystems ist als Routineerhebung jährlich weiterzuführen und ins Reporting aufzunehmen.

Die Berechnung des Modalsplits erfolgt auf Basis der ermittelten Fahrtenzahlen und der Modellberechnung, die gemeinsam von der Rapp Trans AG, der Bauherrschaft und der Verkehrsplanung der Stadt Bern entwickelt und im Konsens festgelegt wurde<sup>14</sup>.

Bei Nicht-Einhaltung des Modalsplit-Anteils von 20 % für das Areal Zentrum Bethlehem bzw. einer Überschreitung der 1'912 Fahrten für das Areal Zentrum Bethlehem um mehr als 5 % im Jahresmittel sind folgende Schritte umzusetzen:

- Als erstes sind Anpassungen bei den bereits umgesetzten Massnahmen vorzunehmen und weitere Massnahmen der 2. Priorität umzusetzen. Die Massnahmen sind auf die zu erzielende Wirkung hin auszusuchen.
  - In den **ersten drei Jahren ab Inbetriebnahme** werden bei Nicht-Einhaltung der Zielsetzungen Anpassungen an bestehenden oder die Umsetzung weiterer Massnahmen **innert Jahresfrist** vorgenommen.
- Drei Jahre nach dem Rollout angepasster und neuer Massnahmen sind die Zielwerte im Rahmen der jährlichen Routine-Erhebung und anhand Stichprobenerhebungen erneut zu überprüfen und die Wirkung der Massnahmen zu beurteilen.
  - In den **ersten drei Jahren ab Inbetriebnahme** werden die Zielwerte **ein Jahr** nach Rollout angepasster bzw. neuer Massnahmen erneut überprüft und die Wirkung der Massnahmen beurteilt.

---

<sup>13</sup> Fehlt die Möglichkeit zur Auswertung der jährlichen Ein- und Ausfahrten über das Zutrittssystem, so ist jährlich eine Stichprobenzählung an den Ein-/Ausfahrten durchzuführen. Können Besucherfahrten der Wohnnutzung nicht automatisch separat ausgewertet werden, sind sie über eine zeitliche Zuordnung gemäss den gewerblichen Öffnungszeiten abzuleiten.

<sup>14</sup> Excel-Tabelle «Mobilität Chantier Bethlehem West, Stand 26. 08. 2021».

- Werden die Zielwerte immer noch nicht eingehalten, müssen Massnahmen der 3. Priorität aktiviert werden und/oder Nachbesserungen bei den bereits umgesetzten Massnahmen vorgenommen werden.
- Wiederum drei Jahre nach dem Rollout der erneuten Anpassungen ist deren Wirkung im Rahmen der jährlichen Routine-Erhebung und anhand von Stichprobenerhebungen zu überprüfen.
- Werden die Zielwerte immer noch nicht eingehalten, so wird eine Anpassung des Mobilitätskonzepts fällig.
  - Dabei werden neue Möglichkeiten zur Reduktion der MIV-Fahrten aufgezeigt. In diesem Schritt ist nicht ausgeschlossen, dass die gesetzlich vorgesehene, einmalige Ersatzabgabe gemäss Baugesetz (BauG, Art. 18c, BSG 721.0), Bauordnung der Stadt Bern (BO, Art. 66, SSSB 721.1) und Reglement über die Ersatzabgabe für Autoabstellplätze (PPER, SSSB 761.61) der Stadt Bern fällig wird.
  - Gleichzeitig wird das Konzept den aktuellen Gegebenheiten angepasst. Bei den Anpassungen sind die Entwicklungen auf Stadtebene und speziell im Chantier Bethlehem West mit zu berücksichtigen, um die Gesamt-Zielsetzungen des Masterplans zu erreichen.
  - Das Vorgehen bei Anpassung des Mobilitätskonzepts – inkl. Prüfung, ob ein Entscheid durch den Gemeinderat notwendig ist – wird zum gegebenen Zeitpunkt zwischen der Projektträgerschaft und der Verkehrsplanung der Stadt Bern einvernehmlich festgelegt.

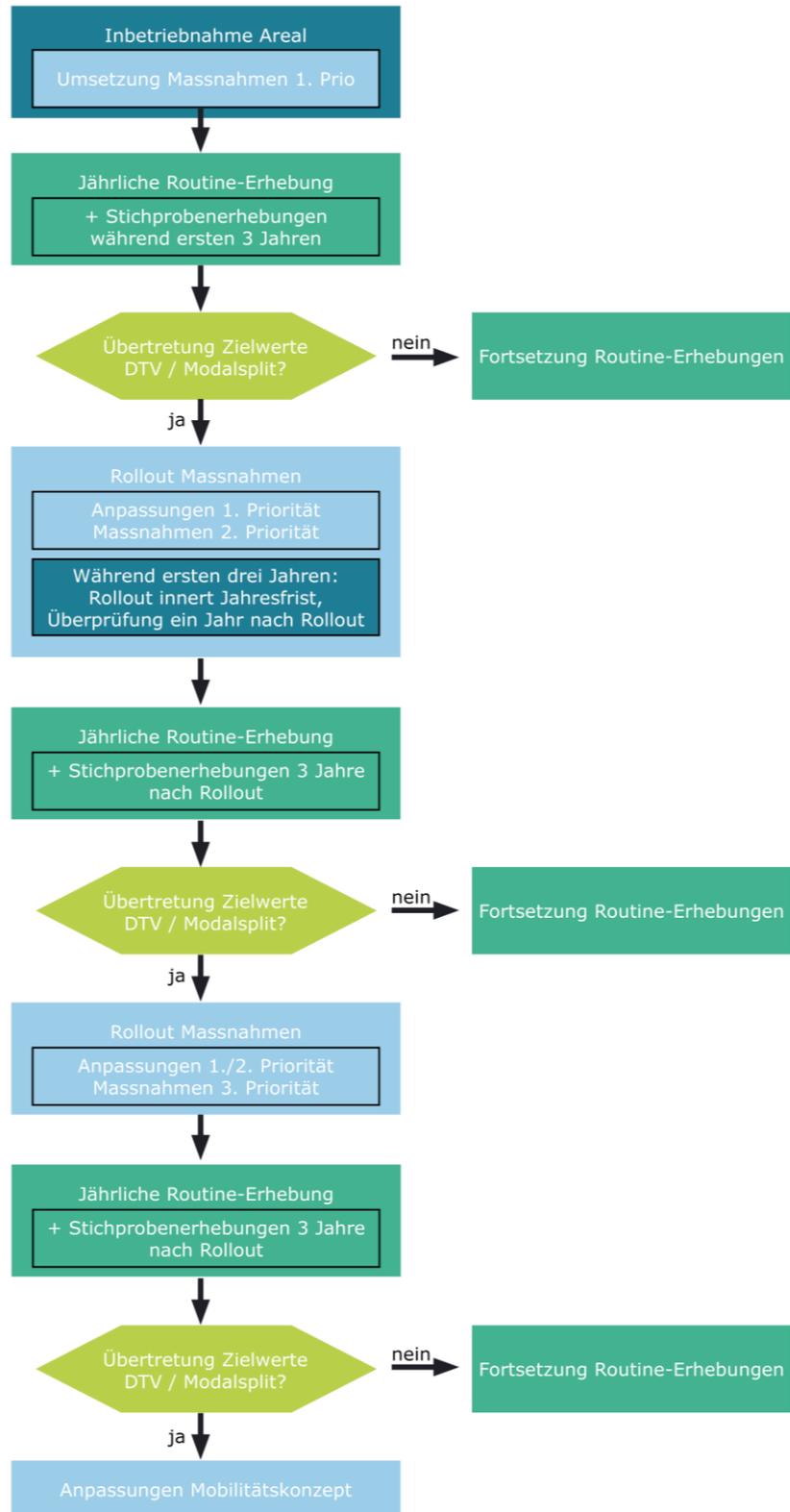


Abbildung 10: Methodik Monitoring und Wirkungskontrolle

### 5.4.1 Veloabstellplätze

Bei den Veloabstellplätzen ist, wie bereits im Konzept ausgeführt, eine Etappierung in der Umsetzung vorgesehen. Bei Inbetriebnahme ist bei der Wohnnutzung minimal 1 Abstellplatz pro Zimmer zu erstellen. Sollte sich aufgrund andauernd hoher Auslastung der Veloabstellplätze zeigen, dass ein Mehrbedarf besteht, ist das Angebot nachfragegerecht auf bis zu 1.5 Abstellplätze pro Zimmer auszubauen.

Die Auslastung der Veloabstellplätze ist Teil des jährlichen Reportings (vgl. Kapitel 5.5). Anhand der Zählung im Rahmen der jährlichen Routine-Erhebung gilt die Erhebung im dritten Jahr nach Inbetriebnahme als Sticherhebung für den Entscheid, die Veloabstellplätze der Nachfrage entsprechend auszubauen. Die Erhebungen haben zum Ziel, festzuhalten:

- wie hoch bei den Wohn-, Arbeits- und Einkaufsnutzungen der Veloabstellplatzbedarf ist;
- ob weiterer Handlungsbedarf hinsichtlich der Lage und Ausgestaltung der VAP besteht.

Die Zählung zur Auslastung der Veloabstellplätze findet jeweils ausserhalb der Schulferien, an einen Nachmittag (Arbeits- und Einkaufsnutzungen) und abends (Wohnnutzungen) statt. Anlässlich der Zählung werden folgende Aspekte erhoben (nicht abschliessend):

- Auslastung der Veloabstellplätze im Aussen- und Innenraum;
- Ausserhalb der dafür vorgesehenen Plätze abgestellte Velos (Lage und Anzahl, zu erheben sind auch Velos in privaten Kellerräumen und auf Balkonen etc.);
- Art der abgestellten Fahrzeuge: Anteil der Spezialvelos, der Kindervelos und der Trottinetts;
- Fremdnutzung der für Velos vorgesehenen Flächen durch Kinderwagen oder andere Gegenstände;

Zusätzlich kann für eine qualitative Beurteilung eine Befragung der Personen auf dem Areal erfolgen.

## 5.5 Reporting und Hinweise auf Indikatoren

Die Durchführung des Monitorings umfasst ein jährliches Reporting an die Stadt. Das Reporting wird in Form eines Kurzberichts dokumentiert, der die Ergebnisse der Standortbestimmung aufzeigt und den Vergleich zu den Vorjahren zieht (Nachweis der Lenkungswirkung). Folgende Elemente sind im Kurzbericht anzusprechen:

- Fahrtzahlen (DTV Wohnen und DTV Arbeiten/Einkaufen, mindestens Monatswerte);
- Modal-Split (Wohnen und Arbeiten/Einkaufen);
- Übersicht der umgesetzten und geplanten Massnahmen;
- Auslastung der Tiefgarage bzw. Anzahl fix vermieteter Parkplätze;
- Auslastung der oberirdischen Parkplätze (im Rahmen der Stichprobenerhebungen, vgl. Kapitel 5.4);
- Auslastung der Veloabstellplätze.

Das Reporting startet im Folgejahr der vollständigen Inbetriebnahme des Areals.

## **5.6 Zuständigkeiten**

Die Zuständigkeit zur Durchführung der jährlichen Routineerhebung liegen bei der der Projektträgerschaft. Diese tragen auch die Kosten für die allfälligen Erhebungen bei den Ein- und Ausfahrten.

Die Stadt Bern kann Stichprobenerhebungen durchführen. In diesem Fall sind die Kosten von der Stadt zu tragen.

## **6 Regeln zur Anpassung des Mobilitätskonzepts**

Änderungen an dem vorliegenden Mobilitätskonzept werden durch die Arealeigentümerin bei der Verkehrsplanung der Stadt Bern beantragt. Die Verkehrsplanung der Stadt Bern verpflichtet sich, den Änderungsantrag innert nützlicher Frist zu prüfen und ihre Zustimmung oder Ablehnung zu begründen.

Änderungen im Mobilitätskonzept sind durch den Gemeinderat zu genehmigen. In wenig relevanten Fällen verzichtet der Gemeinderat auf eine Genehmigung und überträgt die geringfügigen Nachführungen der Verkehrsplanung der Stadt Bern. Dies betrifft:

- Der MIV-Anteil am Gesamtverkehr beträgt auch mit der Nachführung maximal 20 %;
- Die nach der Nachführung resultierende Fahrtenzahl liegt maximal 30 % über dem ursprünglich festgelegten Maximalwert von 1'912 MIV-Fahrten (DTV, exkl. betriebsnotwendige Fahrten);
- Definition des effektiven Bedarfs an Veloabstellplätzen drei Jahre nach Inbetriebnahme basierend auf dem Controlling Veloparkierung.

Es soll auf die Erfahrungen aus der Realisierung der Etappen reagiert werden können. Änderungen im Mobilitätskonzept sollen daher auch noch dann möglich sein, wenn einzelne Bauetappen bereits fertiggestellt und in Betrieb sind.

## 7 Genehmigungsvermerke

Genehmigt durch die Bauherrschaft

---

---

Genehmigt durch die Verkehrsplanung der Stadt Bern im Sinne einer Bestätigung, dass die Anforderungen an ein Mobilitätskonzept gemäss Art. 54a, Abs. 2 BauV erfüllt sind

---

---

Genehmigt durch den Gemeinderat der Stadt Bern

---

---

Rapp Trans AG



Artur Luisoni  
Fachverantwortlicher  
Mobilitätsberatung

Yves Gasser  
Leiter Verkehrsplanung

Basel, 20. April 2022 / 2061.322 / LAr

## **8 Anhang**

### **8.1 Berechnungsgrundlagen Modal-Split**

Platzhalter für Anhang mit definitiven Berechnungsfaktoren (Siegerprojekt)