

## Bern, Bethlehem-/ Stöckackerstrasse (Meienegg)

Mobilitätskonzept zur Überbauungsordnung

**Version zuhanden öffentlicher Mitwirkung**





# Impressum

|                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|---------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Auftraggeber</b>             | HBF Architekten AG<br>Rothbuchstrasse 46<br>8037 Zürich                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Projektleiterin</b>          | FAMBAU Genossenschaft                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Projektnummer</b>            | 21043                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Datei</b>                    | B_21043_Mobilitätskonzept_240709.docx                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Berichtversion</b>           | 9. Juli 2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Berichtverfasser</b>         | Markus Hofstetter / markus.hofstetter@kontextplan.ch<br>Larissa Wyss / larissa.wyss@kontextplan.ch<br>Emil Rohrbach / emil.rohrbach@kontextplan.ch                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Interne Freigabe</b>         | Arbeitsstand 09.07.2024, Markus Hofstetter PL, 09.07.2024<br><br><b>Historie:</b><br>Arbeitsstand 23.04.2024, Markus Hofstetter PL, 23.04.2024<br>Arbeitsstand 27.10.2023, Markus Hofstetter PL, 27.10.2023<br>Arbeitsstand 03.07.2023, Markus Hofstetter PL, 03.07.2023<br>Arbeitsstand 09.06.2023, Markus Hofstetter PL, 09.06.2023<br>Arbeitsstand 17.05.2023, Markus Hofstetter PL, 17.05.2023 |
| <b>Genehmigung Auftraggeber</b> | Genehmigung noch ausstehend.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |



---

## Inhaltsverzeichnis

|                                                |           |
|------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Ausgangslage</b>                         | <b>5</b>  |
| <b>2. Standortanalyse</b>                      | <b>6</b>  |
| 2.1 Attraktionspunkte in der Umgebung          | 6         |
| 2.2 Verkehrliche Erschliessung                 | 7         |
| 2.3 MIV-Aufkommen Bestand                      | 11        |
| 2.4 Fazit und Ausblick                         | 12        |
| <b>3. Richtprojekt</b>                         | <b>13</b> |
| <b>4. Zielsetzungen und Zielgrössen</b>        | <b>15</b> |
| 4.1 Grundlagen Stadtentwicklungskonzept (STEK) | 15        |
| 4.2 Fussverkehr                                | 16        |
| 4.3 Veloverkehr                                | 17        |
| 4.4 Fahrzeugähnliche Geräte (FäG)              | 22        |
| 4.5 Öffentlicher Verkehr                       | 22        |
| 4.6 Motorisierter Individualverkehr            | 23        |
| 4.7 Anlieferung                                | 26        |
| <b>5. Handlungsfelder</b>                      | <b>28</b> |
| 5.1 Veloverkehr                                | 28        |
| 5.2 Massnahmen zur Vermeidung von Verkehr      | 28        |
| <b>6. Monitoring und Controlling</b>           | <b>29</b> |
| 6.1 Nutzung der MIV-Parkfelder                 | 29        |
| 6.2 Veloparkierung                             | 29        |
| <b>7. Genehmigungsvermerke</b>                 | <b>31</b> |

---

## Anhang

|          |                                             |
|----------|---------------------------------------------|
| Anhang 1 | Flächennachweis Veloparkierung              |
| Anhang 2 | Berechnung Rückstaulänge Wettbewerbsprojekt |



## Abbildungen und Tabellen

|                                                                                                                   |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abbildung 1: Projektperimeter Überbauung Meienegg                                                                 | 5  |
| Abbildung 2: Attraktionspunkte in der Umgebung                                                                    | 6  |
| Abbildung 3: Auszug Richtplankarte Fussverkehr der Stadt Bern (Projektperimeter in Grün markiert)                 | 7  |
| Abbildung 4: Auszug Veloroutennetz Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern (Projektperimeter in Rot markiert) | 8  |
| Abbildung 5: Verschiebung S-Bahn-Station Stöckacker                                                               | 9  |
| Abbildung 6: ÖV-Güteklassen und ÖV-Linien (Projektperimeter in Blau markiert)                                     | 10 |
| Abbildung 7: Übergeordnetes Strassennetz (Projektperimeter in Rot markiert)                                       | 10 |
| Abbildung 8: Temporegime im Umfeld des Projektperimeters (Projektperimeter in Rot markiert)                       | 11 |
| Abbildung 9: Ausschnitt Situationsplan Richtprojekt (Stand April 2024)                                            | 13 |
| Abbildung 10: Fusswegverbindungen auf dem Perimeter gemäss Richtprojekt (Stand April 2024)                        | 17 |
| Abbildung 11: Beispielhafte Einrichtung Veloraum                                                                  | 19 |
| Abbildung 12: Veloverbindungen auf dem Perimeter gemäss Richtprojekt (Stand April 2024)                           | 21 |
| Abbildung 13: Erschliessung MIV gemäss Richtprojekt (Stand April 2024)                                            | 25 |
| Abbildung 14: Erschliessungskonzept Anlieferung gemäss Richtprojekt (Stand April 2024)                            | 27 |
| <br>                                                                                                              |    |
| Tabelle 1: Anzahl Parkfelder für Personenwagen und daraus resultierende MIV-Fahrten / Tag                         | 11 |
| Tabelle 2: Nutzungsmix gemäss aktuellem Richtprojekt                                                              | 14 |
| Tabelle 3: Zielwert Modalsplit 2030 gemäss STEK 2016                                                              | 15 |
| Tabelle 4: Anzahl Veloabstellplätze basierend auf UeO-Vorschriften                                                | 20 |
| Tabelle 5: Verteilung der Veloabstellplätze basierend auf dem Richtprojekt                                        | 21 |
| Tabelle 6: Anzahl Parkfelder für Personenwagen gemäss Richtprojekt und daraus resultierende MIV-Fahrten / Tag     | 25 |

## Abkürzungen

|      |                                                             |
|------|-------------------------------------------------------------|
| ASP  | Abendspitzenstunde                                          |
| BauV | Bauverordnung des Kantons Bern                              |
| DWV  | Durchschnittlicher Werktagesverkehr                         |
| ESP  | Entwicklungsschwerpunkt                                     |
| FäG  | Fahrzeugähnliche Geräte                                     |
| GF   | Geschossfläche                                              |
| KXP  | Kontextplan                                                 |
| MIV  | Motorisierter Individualverkehr                             |
| ÖV   | Öffentlicher Verkehr                                        |
| STEK | Stadtentwicklungskonzept                                    |
| UeO  | Überbauungsordnung                                          |
| VAP  | Veloabstellplatz                                            |
| VQS  | Verkehrsqualitätsstufe                                      |
| VSS  | Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute |
| SVP  | Spezifisches Verkehrspotenzial                              |



# 1. Ausgangslage

Im Westen der Stadt Bern, rund 3 Kilometer vom Stadtzentrum entfernt, befindet sich das Quartier Stöckacker. Bestandteil davon ist der vorliegende Projektperimeter der Überbauung Meienegg (vgl. Abbildung 1), welcher von der Bethlehem-, Kelten- und Stöckackerstrasse eingefasst wird. Im Bestand befinden sich 12 Gebäude mit total 270 Wohnungen auf dem Projektperimeter. Hauptnutzung ist Wohnen. Weiter gibt es noch wenig Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen sowie einen Kindergarten.



Abbildung 1: Projektperimeter Überbauung Meienegg

Im Sinne der Innenentwicklung soll die Überbauung Meienegg qualitativ hochwertig entwickelt und verdichtet werden. Diesbezüglich führten die FAMBAU Genossenschaft Bern in Begleitung von Hänggi Planung + Beratung GmbH ein Projektwettbewerbsverfahren für die Weiterentwicklung des Areals durch. Das Gewinnerprojekt des Teams um HUGGENBERGERFRIES Architekten wird nun im Rahmen eines Richtprojekts vertieft, welches als Basis für die Überbauungsordnung (UeO) dient. Bestandteil der UeO ist das vorliegende stufengerechte Mobilitätskonzept, welches die verkehrlichen «Spielregeln» definiert.

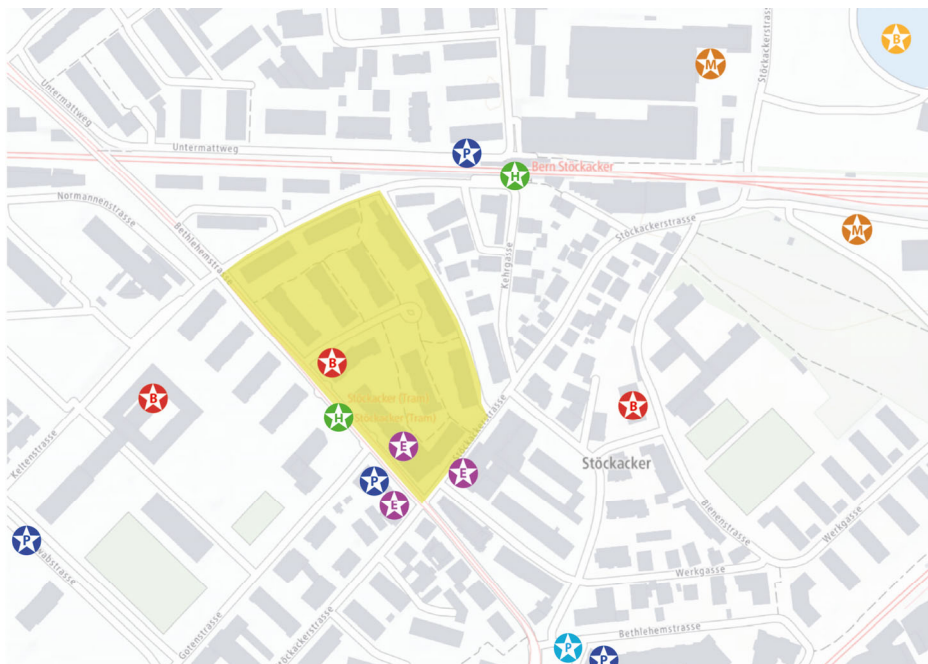
## 2. Standortanalyse

### 2.1 Attraktionspunkte in der Umgebung

Eingebettet zwischen dem Bahnhof Stöckacker und einer Tram- sowie Bushaltestelle liegt der Projektperimeter der Überbauung Meienegg an attraktiver Lage bezüglich des öffentlichen Verkehrs (ÖV). In unmittelbarer Nähe zur Überbauung gibt es einen Publibike-Standort. Die übrigen Bike- und Carsharing-Standorte befinden sich etwas weiter vom Areal entfernt, sind aber immer noch in Fussdistanz.

Die Schulen Schwabgut und Stöckacker sind in fussläufiger Distanz zur Überbauung Meienegg und mit attraktiven Fusswegen erschlossen. Damit ist der Bildungsweg vom Kindergarten bis zur 9. Klasse für die Schülerinnen und Schüler im nahen resp. näheren Umfeld.

Mit einer Bäckerei, einem Kiosk und einer Filiale des «Alima Market» (Detailhandel) sind auch einige Einkaufsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe vorhanden. Weitere Einkaufs-, Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen sind in der erweiterten Umgebung vorhanden. Somit sind die Güter des täglichen Bedarfs mit kurzen Wegen erreichbar.



#### LEGENDE

- Bildungseinrichtung
- ÖV-Haltestelle
- Einkaufsmöglichkeit
- Mobility-Standort
- Publibike-Standort
- Carvelo2go-Standort
- Hallenbad
- Projektperimeter

Abbildung 2: Attraktionspunkte in der Umgebung

## 2.2 Verkehrliche Erschliessung

### 2.2.1 Fussverkehr

Gemäss dem Richtplan Fussverkehr sind die Strassen angrenzend an den Projektperimeter Bestandteil des Basisnetzes Fusswege der Stadt Bern (Bethlehem-, Kelten- und Stöckackerstrasse). Bereits im Bestand zeichnet sich die Überbauung durch eine gute Durchwegung aus. Das Richtprojekt erhält resp. verstärkt diese zusätzlich. ÖV-Haltestellen, Bildungseinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten sowie Freizeitangebote (z.B. Freibad Weyermannshaus) können alle innerhalb von kurzer Zeit zu Fuss erreicht werden.

Entlang der Bethlehemstrasse gibt es eine beidseitige Fussverkehrsinfrastruktur. Die Trottoirs entsprechen mit 2.00 m nicht den Anforderungen an ein Basisverbindung ( $\geq 2.50$  m) gemäss dem Masterplan Fussverkehr der Stadt Bern. Die Strasse trennt den Projektperimeter von der Schulanlage Schwabgut und führt aufgrund des eher verkehrsorientierten Charakters (Tram- und Buslinien, Verkehrsaufkommen, Dimensionierung, etc.) zu einer gewissen Trennwirkung. Diese wird durch die punktuelle Reduktion der Geschwindigkeit (Tempo-30-Zone) reduziert. Die 4 Fussgängerstreifen, die vom Projektperimeter auf die andere Strassenseite führen, sind trotz Tempo-30-Zone zweckmässig.

Auch entlang der Kelten- und Stöckackerstrasse gibt es grossmehrheitlich eine beidseitige Fussverkehrsinfrastruktur. Wobei auch diese Trottoirs mit Breiten zwischen 1.50 m (Keltenstrasse) und 2.00 m (Stöckackerstrasse) die Anforderungen an eine Basisverbindung gemäss Verkehrsplanung Stadt Bern nicht erfüllen. Es handelt sich um siedlungsorientierte Strasse mit einem geringen Verkehrsaufkommen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Im unmittelbaren Umfeld zum Projektperimeter sind gemäss Richtplan Fussverkehr keine Massnahmen vorgesehen und es bestehen keine Netzlücken. Im Rahmen der Entwicklung Ausserholligen sind in Richtung Osten jedoch zusätzliche Fussverkehrsinfrastrukturen geplant.

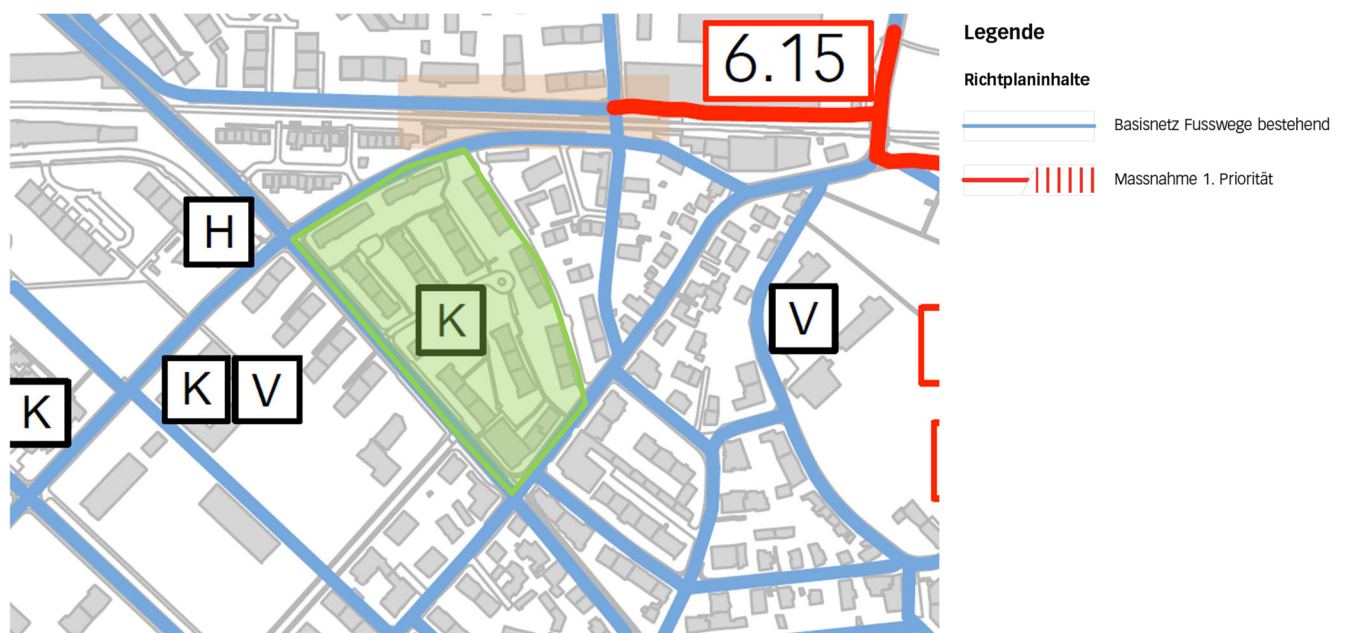


Abbildung 3: Auszug Richtplankarte Fussverkehr der Stadt Bern (Projektperimeter in Grün markiert)

Quelle: Stadt Bern. Richtplan Fussverkehr. Richtplankarte. Bern, 17. Juni 2020



## 2.2.2 Veloverkehr

Der Projektperimeter ist von allen Seiten mit städtischen Velorouten gemäss Masterplan Veloinfrastruktur eingefasst. Es handelt sich um Velorouten entlang resp. abseits von Hauptverkehrsstrassen. Zudem sind auch die städtischen Velohauptrouten (Nr. 7b und 8a) nach kurzer Fahrzeit erreichbar. Besonders positiv fällt auf, dass das Stadtzentrum mit den Velo(haupt)routen relativ direkt erreicht werden kann, ohne auf Hauptverkehrsstrassen fahren zu müssen.

Der Veloverkehr wird im unmittelbaren Umfeld zur Überbauung Meienegg im Mischverkehr mit dem MIV geführt. Die Strassen befinden sich in einer Tempo-30-Zone. Auf der Bethlehemstrasse wird der Veloverkehr auch im Bereich der Tramhaltestelle im Mischverkehr geführt. Ausserhalb der Tempo-30-Zone wird auf dem nordwestlichen Abschnitt der Bethlehemstrasse ein beidseitiger Radstreifen mit einer Breite < 1.50 m angeboten. Dies Breite entspricht nicht dem Masterplan Veloinfrastruktur, welcher eine Mindestbreite von 1.80 m bei Radstreifen fordert. Gegen Norden können die Bahngeleise mittels einer Überführung (Bethlehemstrasse) und 2 Unterführungen (Stöckackerstrasse, Bahnhof Bern Stöckacker (nicht fahrend)) jederzeit sicher gequert werden.

Im unmittelbaren Umfeld zum Projektperimeter bestehen gemäss Masterplan Veloinfrastruktur keine Netzlücken.

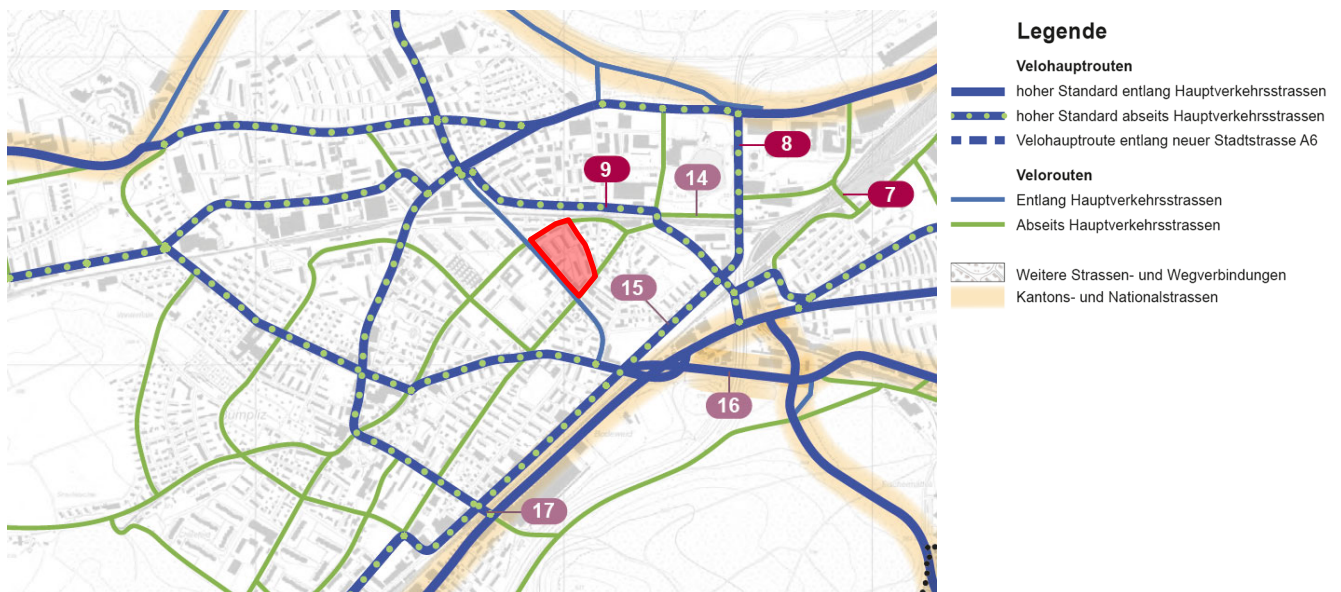


Abbildung 4: Auszug Veloroutennetz Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern (Projektperimeter in Rot markiert)

Quelle: Stadt Bern. Masterplan Veloinfrastruktur. Velorouten. Bern, Stand November 2020.

Wie bereits erwähnt, wird der Veloverkehr im Bereich der Tramhaltestelle im Mischverkehr mit dem MIV geführt. Aus Verkehrssicherheitsgründen und im Sinne des Masterplans Veloverkehr sollte jedoch eine Haltestellenumfahrung für den Veloverkehr angestrebt werden. Die Verkehrsplanung Stadt Bern hat erste Abklärungen in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse zeigen, dass sich eine Haltestellenumfahrung mit dem vorliegenden Richtprojekt kombinieren lässt. Im südlichen Bereich beim Platz wird ein grösserer Eingriff vorgenommen, wobei die geplanten Bäume erhalten bleiben können. Eine neue und attraktiv gestaltete Tramhaltestelle kann generell zur Aufwertung und Belebung des öffentlichen Raums beitragen. In der UeO wird der notwendige Raumbedarf für die zukünftige Tramhaltestelle gesichert.

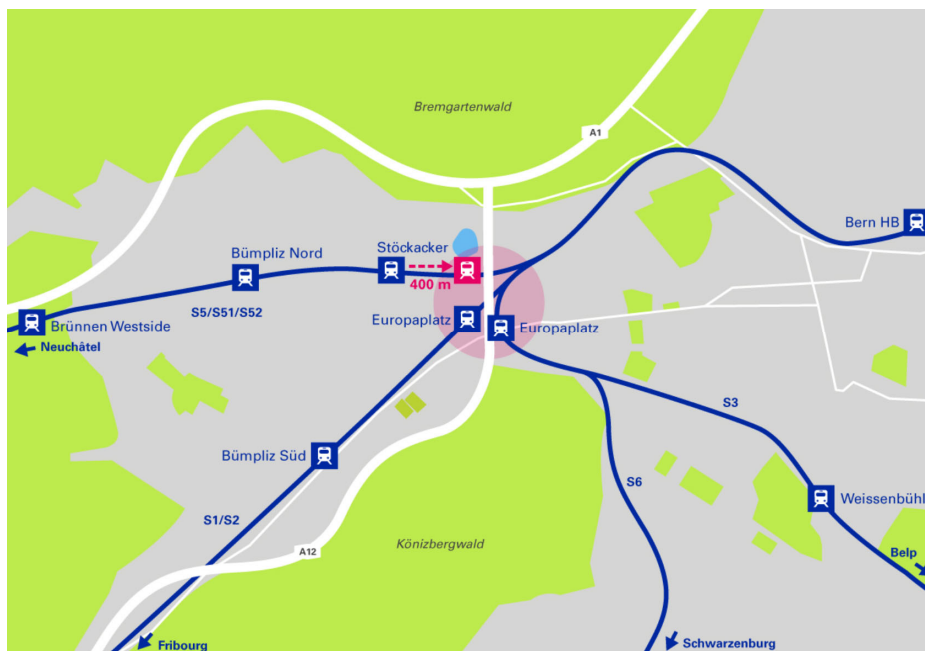


### 2.2.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Direkt angrenzend an den Projektperimeter befindet sich auf der Bethlehemstrasse die Tramhaltestelle Stöckacker. Die Tramlinie 8 (Brünnen Westside – Saali) bedient diese Haltestelle zu den Hauptverkehrszeiten im 6-Minuten-Takt, tagsüber im 7.5-Minuten-Takt und an Sonntagen im 10-Minuten-Takt. Mit dem Tram erreicht man den Hauptbahnhof von Bern in ungefähr 12 Minuten. Zudem werden der Hauptbahnhof Bern sowie die S-Bahn-Stationen Europaplatz und Brünnen Westside umsteigefrei mit der Tramlinie 8 erreicht.

Im Nordosten des Projektperimeters befindet sich die S-Bahn-Station Stöckacker. Diese wird im Rahmen der Umsetzung des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes (ESP) Ausserholligen sowie des Campus Bern BFH zukünftig um 400 m in Richtung Europaplatz verschoben (vgl. Abbildung 5). Trotz dieser Verschiebung, welche voraussichtlich frühestens ab 2026 stattfinden wird, bleibt die Erschliessung mit der S-Bahn für die Überbauung Meienegg weiterhin gut. Folgende Bahnlinien bedienen aktuell die S-Bahn-Station:

- \_ S51 Bern – Bern Brünnen Westside: 30-Minuten-Takt
- \_ S52 Bern – Kerzers (-Ins): 60-Minuten-Takt



**Abbildung 5: Verschiebung S-Bahn-Station Stöckacker**

Quelle: BLS. Grünes Licht für einen ÖV-«Mobilitätshub» am Europaplatz Bern. Abgerufen am 07.06.2023 von [www.bls.ch/de/unternehmen/medien/medienmitteilungen](http://www.bls.ch/de/unternehmen/medien/medienmitteilungen)



Mit dem aktuellen ÖV-Angebot liegt der Projektperimeter innerhalb der zweit-höchsten ÖV-Erschliessungsgüteklasse B gemäss dem kantonalen Geoportal.

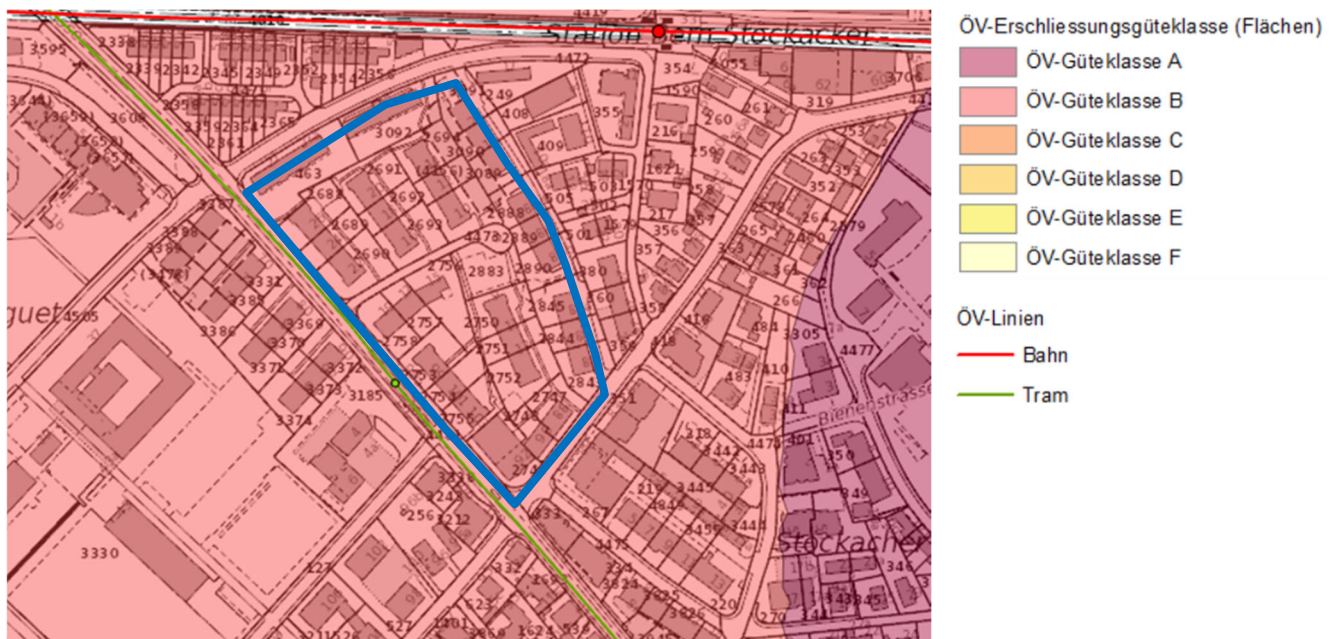


Abbildung 6: ÖV-Güteklassen und ÖV-Linien (Projektperimeter in Blau markiert)  
Quelle: Kanton Bern. Geoportal. Abgerufen am 9. Mai 2023 von [www.map.apps.be.ch](http://www.map.apps.be.ch)

## 2.2.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Bethlehemstrasse ist im Kataster des übergeordneten Strassennetzes des Kantons Bern als wichtige Gemeindestrasse aufgeführt. Sie verbindet die Hauptachsen im Nordwesten der Stadt (Richtung Aarberg-Biel und Richtung Lausanne) mit der südöstlichen Achse Richtung Belp-Thun. Weiter ist die Bethlehemstrasse eine Zubringerstrasse zur Autobahnauffahrt A12 Bern-Bümpliz.

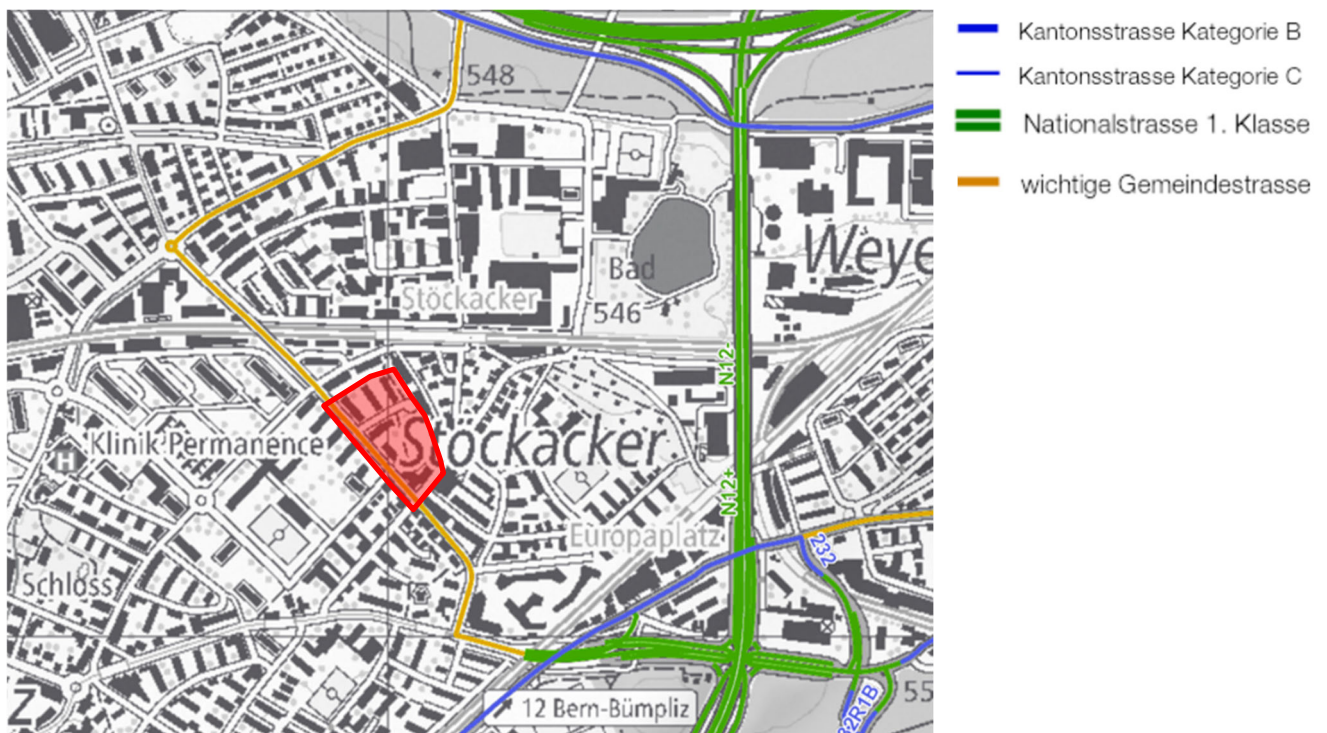


Abbildung 7: Übergeordnetes Strassennetz (Projektperimeter in Rot markiert)  
Quelle: Kanton Bern. Geoportal. Abgerufen am 9. Mai 2023 von [www.map.apps.be.ch](http://www.map.apps.be.ch)



Die Kelten- und Stöckackerstrasse befinden sich in einer Tempo-30-Zone. Auch auf der Bethlehemstrasse im Bereich der Tramhaltestelle gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Auf den übrigen Abschnitten der Bethlehemstrasse gilt die Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.



Abbildung 8: Temporegime im Umfeld des Projektperimeters (Projektperimeter in Rot markiert)

## 2.3 MIV-Aufkommen Bestand

Das aktuelle MIV-Aufkommen des Perimeters wird anhand der bestehenden Nutzungen und Parkfelder ermittelt. Im Bestand gibt es insgesamt 270 Wohnungen, einen Kindergarten und ein Einkaufsgeschäft. Zusammen stehen diesen Nutzungen 108 Parkfelder zur Verfügung. Davon werden 103 Parkfelder der Nutzung Wohnen zugeordnet und 5 Parkfelder der Nutzung Einkaufen. Zusätzlich gibt es entlang der Langobardenstrasse 6 Parkfelder der Blauen Zone. Daraus resultiert ein MIV-Aufkommen von rund 400 Fahrten pro Tag (vgl. Tabelle 1). Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass die Fahrten, welche durch die Parkfelder der Blauen Zone generiert werden, wahrscheinlich nur zu rund 2/3 aus der Überbauung Meienegg stammen (in Berechnung sind 100% berücksichtigt). Mit dem geplanten Richtprojekt wird die Langobardenstrasse inkl. den Parkfeldern aufgehoben.

| Nutzung                      | Anzahl Parkfelder | Anzahl Fahrten / Parkfeld DTV | Anzahl MIV-Fahrten / Tag |
|------------------------------|-------------------|-------------------------------|--------------------------|
| Wohnen                       | 103               | 3                             | 309                      |
| Einkauf                      | 5                 | 8                             | 40                       |
| Blaue Zone (Langobardenstr.) | 6                 | 8 <sup>1</sup>                | 48                       |
| Total                        | 114               | -                             | 397                      |

Tabelle 1: Anzahl Parkfelder für Personenwagen und daraus resultierende MIV-Fahrten / Tag  
Quelle: SVP pro Parkfeld DTV gemäss Erfahrungswerten und in Anlehnung an TEAMVerkehr

<sup>1</sup> Die Parkfelder der Blauen Zone sind nicht an eine spezifische Nutzung gebunden, somit gibt es keinen Richtwert für das spezifische Verkehrspotenzial (SVP). Vorliegend wurde der Mittelwert aus dem SVP der Nutzungen Wohnen und Einkauf verwendet. Da es sich um oberirdische Parkfelder im urbanen Raum handelt, liegt das Fahrtenaufkommen höher, als bei Parkfeldern ausschliesslich der Nutzung Wohnen.



## 2.4 Fazit und Ausblick

---

Die Überbauung Meienegg im Quartier Stöckacker in Bern befindet sich an einer attraktiven Lage mit sehr guter Anbindung an den ÖV (ÖV-Gütekategorie B). Die Tramhaltestelle Stöckacker befindet sich direkt angrenzend an den Projektperimeter und die S-Bahn-Station Stöckacker in fussläufiger Distanz. Zusammen bieten sie eine gute Anbindung an den Hauptbahnhof von Bern.

Schulanlagen, Einkaufsmöglichkeiten mit Gütern für den täglichen Bedarf und Freizeitangeboten sind in Fussdistanz zu erreichen. Die Strassen rund um den Projektperimeter sind Teil des Basisnetzes Fusswege der Stadt Bern, haben eine gute Durchwegung und sind, auch wenn die Trottoirbreiten nicht den aktuellen Standards entsprechen, auf einem guten Niveau. Die Trennwirkung der Bethlehemstrasse wird durch eine punktuelle Reduktion der Geschwindigkeit vermindert.

Besonders positiv fällt auf, dass das Stadtzentrum mit den Velo(haupt)routes relativ direkt erreicht werden kann, ohne auf Hauptverkehrsstrassen fahren zu müssen. Im unmittelbaren Umfeld zur Überbauung Meienegg werden die Velos im Mischverkehr mit dem MIV geführt. Die Strassen befinden sich in einer Tempo-30-Zone. Ausserhalb der Tempo-30-Zone wird auf dem nordwestlichen Abschnitt der Bethlehemstrasse ein beidseitiger Radstreifen angeboten.

Im Umfeld des Projektperimeters gibt es bereits zahlreiche verkehrliche Planungen, welche das Angebot und die Infrastruktur künftig verbessern sollen. Folgende Planungen sind von besonderer Relevanz:

- \_ Angebotsverbesserungen beim ÖV
- \_ Verbesserung Veloinfrastruktur u.a. Umfahrung Tramhaltestelle, Verbreiterung Radstreifen Bethlehemstrasse, Umsetzung Velohauptroute 7b und 8a (Bethlehem / Brünnen – Europaplatz – Bern Bahnhof)
- \_ Einführung Begegnungszone auf der Kelten- und Stöckackerstrasse
- \_ Ausweitung Tempo-30-Zone auf der Bethlehemstrasse.



### 3. Richtprojekt

In Abweichung zum Wettbewerbsprojekt werden beim Richtprojekt die beiden nordwestlich liegenden Gebäude erhalten (vgl. Abbildung 9, Rot gekennzeichnet). Die übrigen bestehenden Gebäude werden ersetzt. Die Anordnung der Gebäude und Grünräume ist auf dem nachfolgenden Situationsplan ersichtlich.



Abbildung 9: Ausschnitt Situationsplan Richtprojekt (Stand April 2024)

Dem Bestand und dem Umfeld entsprechend soll auf dem Projektperimeter gemäss UeO hauptsächlich Wohnnutzung umgesetzt werden (mindestens 80 %, vgl. Art. 2, Abs. 2 UeO). Das Wohnangebot im Richtprojekt zeichnet sich durch seine Diversität aus, zumal nebst dem klassischen Wohnungsmix zusätzlich diverse Ateliers und Studios wie auch Alterswohnungen vorgesehen sind. Das Richtprojekt sieht insgesamt 36'630 m<sup>2</sup> Wohnfläche vor. Total umfasst das Richtprojekt eine Geschossfläche von rund 39'874 m<sup>2</sup>.

Jeweils in den Erdgeschossen sind auch weitere Nutzungen vorgesehen (z.B. Einkauf, Gewerbe). Diese werden in der UeO wie folgt definiert (vgl. Art. 2, Abs. 2): «[...] Daneben sind das Wohnen ergänzende Dienstleistungsnutzungen und dem Quartier dienende publikumsorientierte und gemeinschaftliche Nutzungen zulässig.»



Der Nutzungsmix gemäss Richtprojekt ist in der nachfolgenden Tabelle aufgeschlüsselt.

| Nutzung                  | Geschossfläche              | Anzahl Wohnungen |                  |                   |                   |               |               |              |            |
|--------------------------|-----------------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|---------------|---------------|--------------|------------|
|                          |                             | Atelier / Studio | 1-/ 1.5-Zim. Whg | 2-/ 2.5-Zim.-Whg. | 3-/ 3.5-Zim.-Whg. | 4.5-Zim.-Whg. | 5.5-Zim.-Whg. | 6.5-Zim.Whg. | Total      |
| Wohnen (min 80 %)        | 36'630 m <sup>2</sup>       | 19               | 13               | 122               | 68                | 119           | 36            | 6            | 383        |
| Einkauf                  | 1'637 m <sup>2</sup>        | -                | -                | -                 | -                 | -             | -             | -            | -          |
| Gewerbe / Dienstleistung | 1'186 m <sup>2</sup>        | -                | -                | -                 | -                 | -             | -             | -            | -          |
| KITA                     | 421 m <sup>2</sup>          | -                | -                | -                 | -                 | -             | -             | -            | -          |
| <b>Total</b>             | <b>39'874 m<sup>2</sup></b> | <b>19</b>        | <b>13</b>        | <b>122</b>        | <b>68</b>         | <b>119</b>    | <b>36</b>     | <b>6</b>     | <b>383</b> |

Tabelle 2: Nutzungsmix gemäss aktuellem Richtprojekt



## 4. Zielsetzungen und Zielgrössen

### 4.1 Grundlagen Stadtentwicklungskonzept (STEK)

Das STEK 2016 zeigt auf, wie sich die Stadt Bern räumlich entwickeln soll und dient als stadtplanerisches Leitinstrument. Ein Bestandteil des STEK ist das Thema Mobilität.

Gemäss STEK soll der durch die Siedlungsentwicklung erwartete Mehrverkehr weitgehend durch den ÖV, den Veloverkehr und den Fussverkehr bewältigt werden. Ein grosses Potenzial liegt beim Veloverkehr. Mit der Velo-Offensive wird als Zielsetzung eine Verdoppelung der mit dem Velo zurückgelegten Wege bis 2030 gegenüber dem Referenzjahr 2012 formuliert. Entsprechend muss nicht nur die Veloinfrastruktur ausgebaut, sondern es müssen auch mehr Veloabstellplätze bereitgestellt werden. Der öffentliche Verkehr soll in der Grössenordnung des Bevölkerungswachstums ebenfalls weiter zulegen.

Unterschieden nach der Mobilität der Gesamtbevölkerung und jenem des Gesamtverkehrs (inkl. auswärtigen Personen, die in der Stadt Bern arbeiten, einkaufen, etc.) werden im STEK die Zielwerte für die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufkommen (Modalsplit) gemessen an der Anzahl der zurückgelegten Wege angegeben.

|                                 | Modalsplit Stadtbevölkerung<br>(Gesamtbevölkerung) | Modalsplit Gesamtverkehr |
|---------------------------------|----------------------------------------------------|--------------------------|
| Fussverkehr                     | 37 %                                               | 20 %                     |
| Veloverkehr                     | 20 %                                               | 18 %                     |
| Öffentlicher Verkehr            | 28 %                                               | 32 %                     |
| Motorisierter Individualverkehr | 15 %                                               | 30 %                     |

Tabelle 3: Zielwert Modalsplit 2030 gemäss STEK 2016

Die Überbauung Meienegg inkl. den Nicht-Wohnnutzungen erzeugt primär Wege, welche von städtischer Bedeutung sind. Aus diesem Grund wird der Modalsplit «Stadtbevölkerung (Gesamtbevölkerung)» angestrebt. Ein wichtiger Faktor zur Steuerung des MIV-Aufkommens ist das Angebot an Parkfeldern. Basierend auf der Energie- und Klimastrategie der Stadt Bern ist ein Zielwert in der Grössenordnung von 0.2 Parkfelder pro Wohnung vorzusehen. Zugleich müssen die Voraussetzungen erfüllt sein, dass das Zurücklegen von Wegen zu Fuss, mit dem Velo und den öffentlichen Verkehrsmitteln möglichst attraktiv und sicher und dadurch das Bedürfnis nach der Autonutzung gering ist.

## 4.2 Fussverkehr

---

### 4.2.1 Anforderungen

Wie im Kapitel 2.2.1 festgehalten, ist der Perimeter der Überbauung Meienegg in ein dichtes Fusswegnetz eingebettet. Einerseits verfügen die umliegenden Strassen oftmals über ein beidseitiges Trottoir, wobei die Breite teilweise nicht den Anforderungen gemäss der Verkehrsplanung der Stadt Bern entsprechen. Andererseits gibt es weitere Fusswege, welche unabhängig von den Strassen geführt werden, unter anderem auch durch den Projektperimeter. Über die stärker befahrene Bethlehemstrasse gibt es zahlreiche sichere Fussverkehrsquerungen, welche teilweise unter Licht sind. Alle umliegenden Strassen inklusive der Bethlehemstrasse im Bereich der Tramhaltestelle sind verkehrsberuhigt.

Mit dieser engmaschigen und grösstenteils sicheren Fussverkehrsinfrastruktur ist sichergestellt, dass Zufussgehende die in der Umgebung liegenden Ziele wie Bus- und Tramhaltestellen, Einkaufsmöglichkeiten sowie Bildungseinrichtungen auf direktem und sicherem Weg erreichen. In der unmittelbaren Umgebung zur Überbauung Meienegg ist der Handlungsbedarf bei der Fussverkehrsinfrastruktur gering. Einzig die zu schmalen Trottoirs sind künftig auf mindestens 2.50 m zu verbreitern, wobei die Umsetzung (u.a. mögliche Verbreiterung auf Privatgrund) noch zu klären ist.

Um das Fussverkehrspotenzial voll auszuschöpfen, muss die Durchlässigkeit für den Fussverkehr im Perimeter mindestens analog dem Bestand erhalten resp. sogar gesteigert werden. Zusätzlich sind die Wege für den Fussverkehr kurz zu halten, insbesondere indem die Gebäudezugänge möglichst auf das Fusswegnetz ausgerichtet werden.

### 4.2.2 Inhalt Überbauungsordnung

In der UeO werden keine Vorschriften bezüglich der Erschliessung mit dem Fussverkehr gemacht.





### 4.2.3 Anwendung auf das Richtprojekt

Das Richtprojekt erlaubt mit den geplanten Wegverbindungen eine hohe Durchlässigkeit für den Fussverkehr.

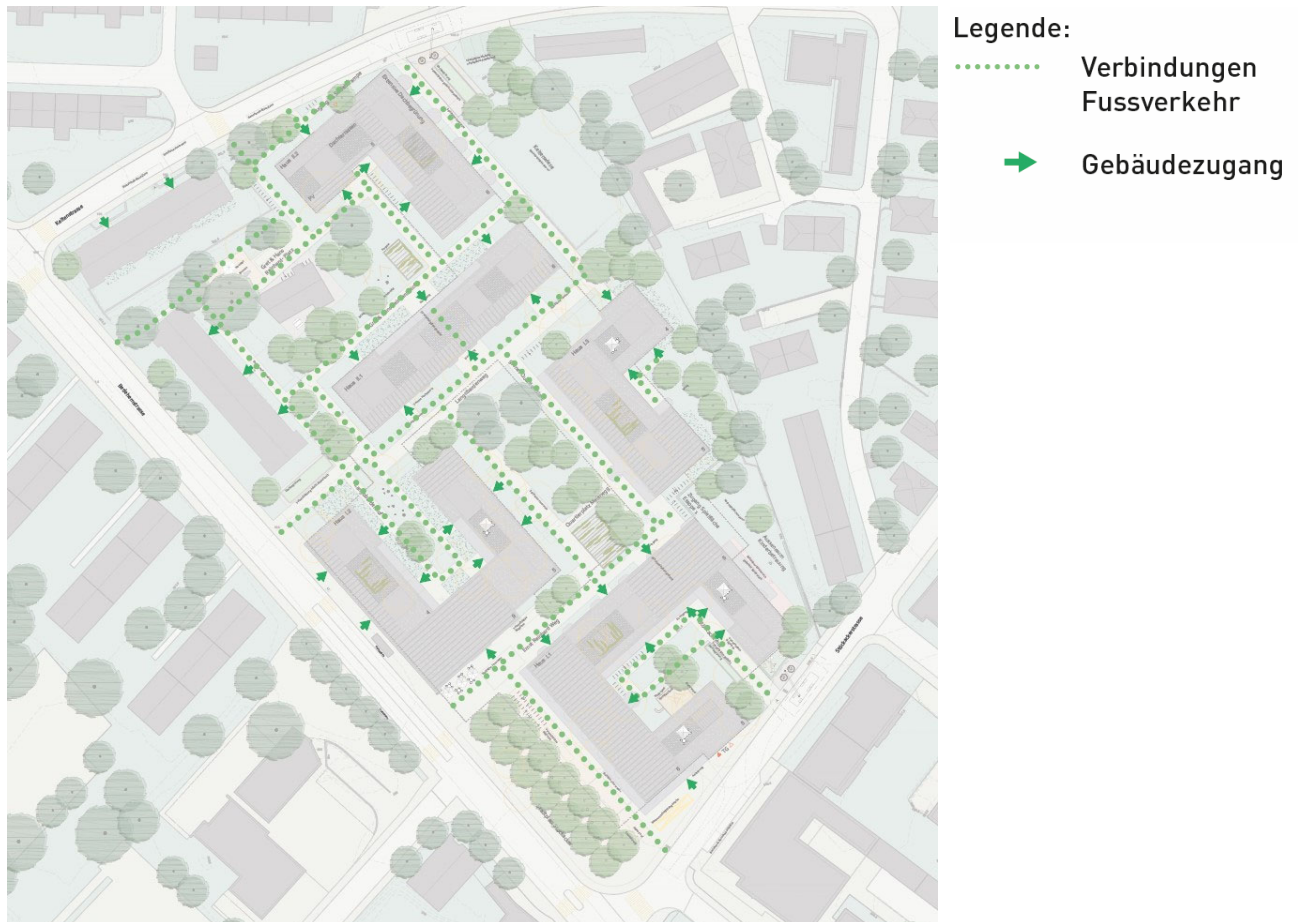


Abbildung 10: Fusswegverbindungen auf dem Perimeter gemäss Richtprojekt (Stand April 2024)

## 4.3 Veloverkehr

### 4.3.1 Anforderungen

#### Erschliessung

Durch das vorhandene Strassennetz und die Velo(haupt)routes ist der Perimeter Meienegg für den Veloverkehr aus allen Richtungen gut erschlossen (vgl. Kapitel 2.2.2). Die umliegenden Strassen sind grossmehrheitlich verkehrsberuhigt und der Veloverkehr wird im Mischverkehr mit dem MIV geführt. Auf der Bethlehemstrasse gibt es einen Radstreifen, welcher jedoch nicht den Anforderungen gemäss Masterplan Veloinfrastruktur entspricht und im Bereich der Tramhaltestelle wird der Veloverkehr aktuell noch im Mischverkehr mit dem übrigen Verkehr geführt. In der unmittelbaren Umgebung zur Überbauung Meienegg ist der Handlungsbedarf bei der Veloverkehrsinfrastruktur somit gering. Einzig auf der Bethlehemstrasse ist der Radstreifen künftig auf mindestens 1.80 m zu verbreitern und eine Haltestellenumfahrung bei der Tramhaltestelle zu realisieren, wobei die Umsetzung (u.a. mögliche Beanspruchung Privatgrund) noch zu klären ist.



### **Veloabstellplätze – Anzahl**

Bei der Wohnnutzung richtet sich das Angebot an Veloabstellplätzen nach dem Wettbewerbsprogramm sowie dem Leitfaden «Veloparkierung für neue Wohnareale» der Stadt Bern. Für die Arealentwicklung sind pro bewohnbares Zimmer mindestens 1.1 Veloabstellplätze zu erstellen<sup>2</sup>. Diese Vorgabe deckt sich auch mit der VSS-Norm 640 065 «Bedarfsermittlung und Standortwahl von Parkierungsanlagen» und geht gleichzeitig über die Bauverordnung des Kantons Bern (BauV) hinaus, welche unabhängig von der Wohnungsgrösse 2.0 Veloabstellplätze pro Wohnung fordert. Der definierte Wert von 1.1 entspricht den heutigen Anforderungen der Überbauung Meienegg und berücksichtigt die geplante Zielgruppe sowie die (frei-)räumlichen Verhältnisse. Unter Berücksichtigung von sich verändernden Anforderungen sowie einer möglichen Bedarfserhöhung muss die Aufwärtskompatibilität (bis maximal 1.5 Veloabstellplätze pro bewohnbares Zimmer) gewährleistet und aufgezeigt werden.

Bei den übrigen Nutzungen richtet sich das zu erstellende Angebot nach der kantonalen BauV:

- \_ 2 Abstellplätze je 100 m<sup>2</sup> Geschossfläche (GF) bei Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistungen und Hotel
- \_ 3 Abstellplätze je 100 m<sup>2</sup> GF bei Einkaufen, Freizeit, Kultur und Restaurant

### **Veloabstellplätze – Ausgestaltung, Erreichbarkeit und Lage**

Um die Mobilitätsziele des STEK in Bezug auf den angestrebten Modalsplit zu erfüllen, ist nicht nur die Anzahl der Veloabstellplätze relevant, sondern auch deren Erreichbarkeit und Ausgestaltung. Diesbezüglich ist der Leitfaden «Veloparkierung für neue Wohnareale» der Stadt Bern zu beachten.

Die Veloabstellplätze sind sowohl draussen als auch drinnen fahrend zu erreichen. Dies bedingt eine ebenerdige Anlage resp. eine Rampe von maximal 6 % Neigung (in begründeten Ausnahmefällen 10 % ohne Überdachung oder 12 % mit Überdachung). Die Rampe ist von jener des MIV zu trennen und soll das Begegnen von 2 Velofahrenden erlauben (lichte Breite mindestens 3.40 m). Bei >6 % Neigung sind der VSS-Norm 40 238 «Rampen, Treppen und Treppenwege» entsprechend eine lichte Breite von 3.60 m und Zwischenpodeste im Abstand von maximal 2.50 Höhenmeter vorzusehen.

Mindestens 30 % der Veloabstellplätze sind dezentral vor den Gebäudezugängen – im Optimalfall innerhalb des Gebäudes – zu platzieren und auf das Velowegnetz auszurichten. Im Freien sollten sie eine Distanz von maximal 15 m zum Gebäudeeingang aufweisen. Mindestens 2/3 aller Veloabstellplätze sind zu überdachen.

Die Nutzungsvielfalt der Velos nimmt laufend zu (Cargobikes, Veloanhänger, etc.). Daher sind 20 % der Abstellplätze für Spezialvelos vorzusehen. Gleichzeitig sind der Nachfrage entsprechend aber mindestens 20 % aller Veloabstellplätze (über alle Standorte verteilt, exklusiv Aussenraum) mit Vorrichtungen (Leerrohre, Verkabelung) auszustatten, damit Ladestationen für E-Bikes nachgerüstet werden können. Der Nachfrage für solche Ladestationen muss immer entsprochen werden können.

---

<sup>2</sup> Der Leitfaden „Veloparkierung für neue Wohnareale“ der Stadt Bern definiert einen Zielwert von 1.5 Veloabstellplätzen pro bewohnbares Zimmer, wobei im Minimum 1.0 Veloabstellplätze zu erstellen sind. Gemäss Leitfaden ist der Wert in Abhängigkeit des lokalen Kontextes, der angestrebten Nutzung sowie der räumlichen Möglichkeiten projektspezifisch zu begründen. Dies wird bei der Überbauung Meienegg in Kapitel 4.3 sowie dem beigelegten Factsheet „Optimale Anzahl Veloabstellplätze“ gemacht.

Im Aussenraum müssen Velorahmen abschliessbar sein. Geeignete Abstellsysteme sind beispielsweise Anlehnbügel, Vorderradhalter oder Doppelparker (maximal 50 %). Zu beachten ist, dass mindestens 20 % und maximal 40 % aller Veloabstellplätze ohne Abstellsystem auszustatten sind. Für die Veloabstellplätze sind nachfolgende Abmessungen zu berücksichtigen (ohne Erschliessungsfläche, Breite x Länge). Die Breite der Erschliessungsfläche beträgt mindestens 2.50 m.

- \_ Veloabstellplatz ebenerdig (normale Velos): 0.75 m x 2.00 m
- \_ Veloabstellplatz höhenversetzt (normale Velos): 0.50 m x 2.00 m
- \_ Veloabstellplatz Spezialvelos: 1.20 m x 3.00 m

Es ist ein Mix aus verschiedenen Abstellsystemen zu realisieren. Nachfolgende Abbildung zeigt eine beispielhafte Einrichtung eines Veloraumes.

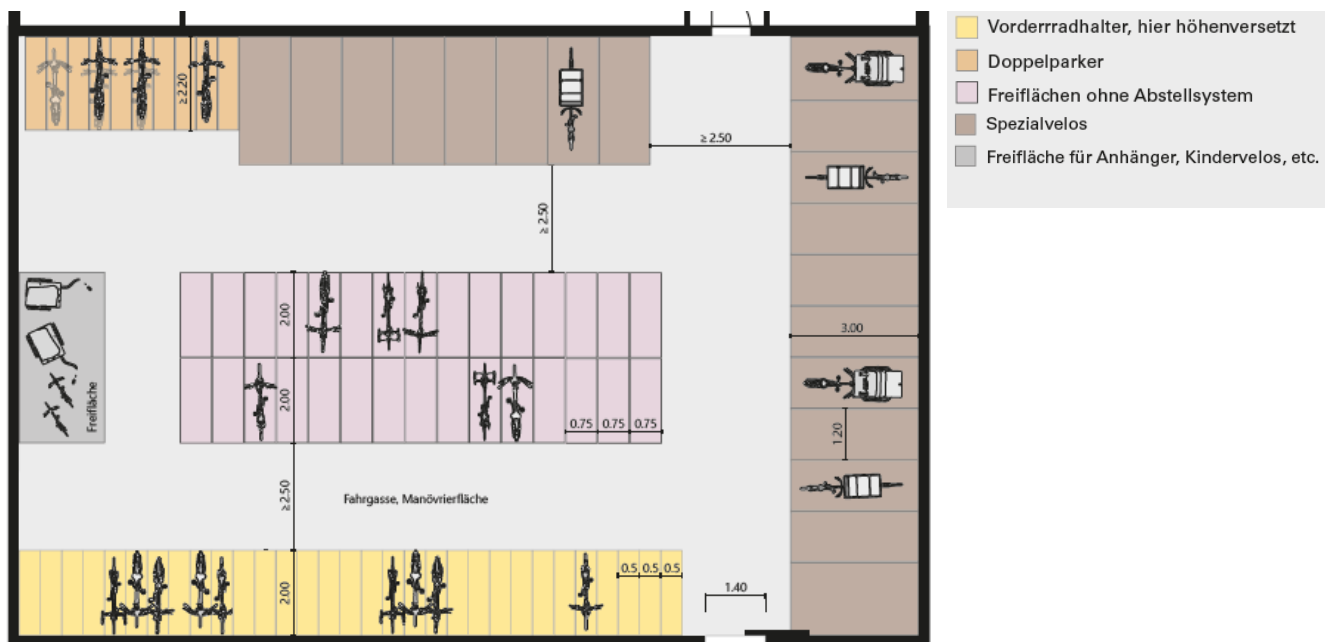


Abbildung 11: Beispielhafte Einrichtung Veloraum

Quelle: Stadt Bern. Leitfaden Veloparkierung für neue Wohnareale. Bern, 2. Februar 2023

#### 4.3.2 Inhalte Überbauungsordnung

##### Art. 11 Erschliessungsanlagen für den Verkehr

- \_ Abs. 2: Die Ein- und Ausfahrt in die Tiefgarage (Velo und Auto) und die Anlieferung ab der Stöckackerstrasse sind in dem im Plan bezeichneten Bereich zu erstellen. Die Tiefgaragenrampen für Velos und Autos sind im Gebäude A.I.3 und im bezeichneten Bereich für Tiefgaragen-Rampenaufbaute zu integrieren.
- \_ Abs. 3 Ab der Keltenstrasse ist im Plan festgelegten Bereich ein Velozugang in die Tiefgarage zu erstellen.

##### Art. 12 Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Fahrräder

- \_ Abs. 4: Pro Zimmer zu Wohnzwecken sind mindestens 1.1 Fahrradabstellplätze gut zugänglich und zeitgemäss ausgerüstet zu erstellen. Unter Berücksichtigung von sich verändernden Anforderungen sowie einer möglichen Bedarfserhöhung muss die Aufwärtskompatibilität bis maximal 1.5 Veloabstellplätze pro bewohnbares Zimmer gewährleistet sein.



- Abs. 5: Mindestens 2/3 der Veloabstellplätze sind zu überdachen (im Aussenraum, Tiefgarage, 1. Vollgeschoss).
- Abs. 6: Die gedeckten Veloabstellplätze im Aussenraum müssen in den auf dem Plan vorgesehenen Bereichen angeordnet werden.
- Abs. 7: Mindestens 30 % der Veloabstellplätze sind ebenerdig und in der Nähe vor den Gebäudezugängen anzuordnen.
- Abs. 8: 20 % der Veloabstellplätze müssen Platz für Spezialvelos und Anhänger bieten.
- Abs. 9: Mindestens 20 % der Veloabstellplätze sind mit Vorrichtungen (Leerrohre, Verkabelung) auszustatten, damit Ladestationen für E-Bikes nachgerüstet werden können.

#### 4.3.3 Anwendung auf das Richtprojekt

Mit gesamthaft 1'370 geplanten Veloabstellplätzen werden die Anforderungen bezüglich der Anzahl Veloabstellplätze mit dem Richtprojekt eingehalten und sogar leicht übertroffen (gefordert wären 1'364).

| Nutzung      | GF (m <sup>2</sup> ) | Anzahl Zimmer | Anzahl Veloabstellplätze  |            |              |
|--------------|----------------------|---------------|---------------------------|------------|--------------|
|              |                      |               | Pro 100 m <sup>2</sup> GF | Pro Zimmer | Total        |
| Wohnen       | 36'630               | 1'166         | -                         | 1.1        | 1'283        |
| Einkauf      | 1'637                | -             | 3                         | -          | 49           |
| Gewerbe      | 1'186                | -             | 2                         | -          | 24           |
| KITA         | 421                  | -             | 2                         | -          | 8            |
| <b>Total</b> | <b>39'874</b>        | <b>1'166</b>  | <b>-</b>                  | <b>-</b>   | <b>1'364</b> |

Tabelle 4: Anzahl Veloabstellplätze basierend auf UeO-Vorschriften

Gemäss Kapitel 4.3.1 muss aufgezeigt werden, ob und wie eine Erhöhung des Zielwerts bei der Nutzung Wohnen auf 1.5 Veloabstellplätze pro bewohnbares Zimmer im Projektperimeter umgesetzt werden kann. Im Vergleich zum Angebot mit 1.1 Veloabstellplätzen pro bewohnbares Zimmer müssten zusätzlich 466 Veloabstellplätze (neues Total von 1'830 Veloabstellplätzen) erstellt werden, was mit einem grossen Flächenverbrauch verbunden ist. Das beigelegte Factsheet «Optimale Anzahl Veloabstellplätze» zeigt auf, wo diese zusätzlichen Veloabstellplätze angeordnet werden könnten. Im Aussenraum werden mit dem aktuellen Richtprojekt bereits zahlreiche Veloabstellplätze angeboten. Eine weitere Erhöhung würde das Erscheinungsbild und die Qualität der Freiräume negativ beeinträchtigen sowie zu einer Reduktion der Grünraumstrukturen und Biodiversität führen. Somit gibt es im Aussenraum kein Potenzial für zusätzliche Veloabstellplätze. Auch in den Erdgeschossen kann die Fläche für Veloabstellplätze nicht ausgedehnt werden, weil der Platz für die vorgesehenen Nutzungen bereits beschränkt ist. In der Tiefgarage ist grundsätzlich ein Potenzial für weitere Veloabstellplätze vorhanden. Dies hätte jedoch eine Vergrößerung der Tiefgarage oder eine Reduktion der Parkfelder für den MIV zur Folge. Ersteres ist mit Mehrkosten und Letzteres mit Mietzinsausfällen verbunden. Damit die Mietzinsausfälle nicht durch teurere Wohnungen kompensiert werden, ist in diesem Szenario zu prüfen, ob für Veloabstellplätze über den geforderten 1.1 pro bewohnbares Zimmer hinaus eine Miete erhoben werden soll (analog Auto), da es sich oft um ein Zweitvelo handelt. In anderen Arealen der Stadt Bern wird dies bereits angewendet (z.B. Huebergass, Huberstrasse).





Die übrigen Anforderungen bezüglich Ausgestaltung, Erreichbarkeit und Lage (z.B. 2/3 gedeckte Veloabstellplätze, etc.) werden mit dem Richtprojekt stufengerecht erfüllt und sind im weiteren Planungsprozess auf den exakten Wert zu schärfen. Der Flächennachweis für die Veloabstellplätze befindet sich in Anhang 1. Einzig die Rampe in die Tiefgarage erfüllt mit einer Neigung von 12 % die Anforderungen nicht komplett. Eine flachere Rampe ist aufgrund der Baustruktur nicht möglich, weil ansonsten der südliche Innenhof mit der Velorampe durchschnitten und dadurch die Durchlässigkeit im Erdgeschoss eingeschränkt wird. Von Seiten Keltenstrasse gibt es einen weiteren Velozugang, dessen genaue Ausführung (Rampe, Lift o.ä.) erst in den nächsten Planungsphase definiert wird.

| Lage                  | Anzahl Veloabstellplätze | Anteil Veloabstellplätze | Zielwert gedeckte Veloabstellplätze |
|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|
| Aussenraum ungedeckt  | 450                      | 33 %                     | max. 33 %                           |
| Aussenraum gedeckt    | 150                      | 11 %                     | min. 67 %                           |
| Innenraum Erdgeschoss | 275                      | 20 %                     |                                     |
| Innenraum Tiefgarage  | 495                      | 36 %                     |                                     |
| Total                 | 1'370                    | 100 %                    | 100 %                               |

Tabelle 5: Verteilung der Veloabstellplätze basierend auf dem Richtprojekt

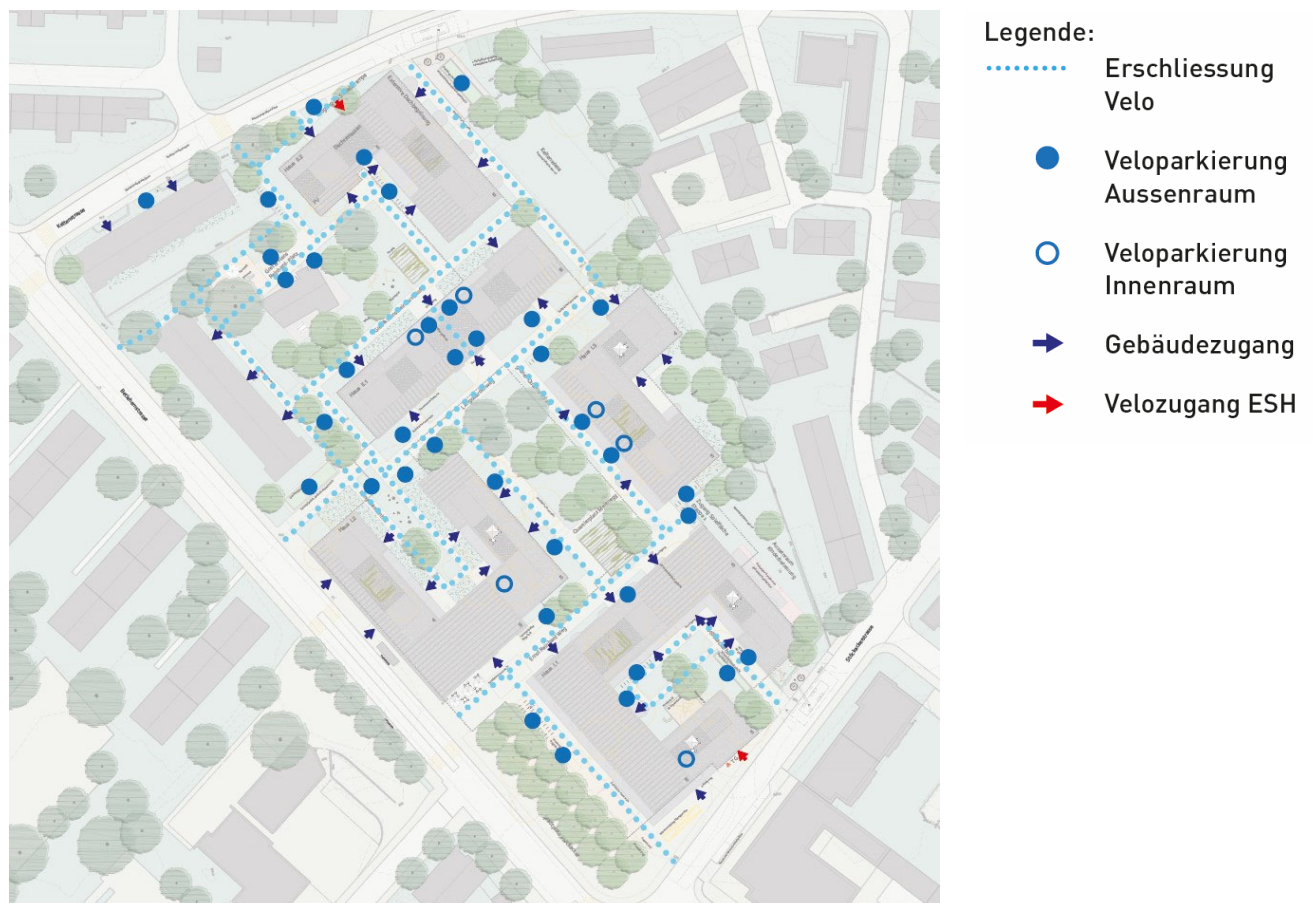


Abbildung 12: Veloverbindungen auf dem Perimeter gemäss Richtprojekt (Stand April 2024)





## **4.4 Fahrzeugähnliche Geräte (FäG)**

---

### **4.4.1 Anforderungen**

Der Begriff fahrzeugähnliche Geräte (FäG) umfasst mit Rädern ausgestattete Geräte wie beispielsweise Trottinets, Rollschuhe, Rollbretter, etc. Es besteht nicht nur der Bedarf nach Veloabstellplätzen sondern auch nach Abstellplätzen für FäG. Diese sind zusätzlich auszuscheiden. Die Abstellflächen für FäG sind sowohl im Aussenraum als auch in den Veloräumen im Gebäudeinnern anzuordnen. Dabei ist auf ein geeignetes Anbindesystem zu achten. Zum Abstellen von Kinderwagen ist ebenfalls Raum vorzusehen.

### **4.4.2 Inhalt Überbauungsordnung**

In der UeO werden keine Vorschriften bezüglich den FäG definiert.

### **4.4.3 Anwendung auf das Richtprojekt**

Das Richtprojekt sieht in den Erdgeschossen in Eingangsnähe Räume für Kinderwagen vor. In diesen Räumen ist es auch möglich die FäG abzustellen.

## **4.5 Öffentlicher Verkehr**

---

### **4.5.1 Anforderungen**

Die Überbauung Meienegg ist mit dem ÖV gut erschlossen (u.a. Tramhaltestelle in unmittelbarer Nähe). Es wird davon ausgegangen, dass das ÖV-Angebot nicht angepasst wird. Bei der Tramhaltestelle wird von Seiten Stadt Bern jedoch eine Haltestellenumfahrung für den Veloverkehr geprüft (vgl. Kapitel 2.2.2 und 4.3.1).

### **4.5.2 Inhalt Überbauungsordnung**

In der UeO werden keine Vorschriften bezüglich der Erschliessung mit dem ÖV gemacht.

### **4.5.3 Anwendung auf das Richtprojekt**

Das Richtprojekt macht keine Aussagen zum ÖV.



## 4.6 Motorisierter Individualverkehr

### 4.6.1 Anforderungen

#### Erschliessung

Der Perimeter ist mit dem bestehenden Strassennetz gut erschlossen. Es besteht kein Handlungsbedarf. Auf dem Perimeter sind keine Strassen für die Benützung mit dem MIV vorgesehen. Die Langobardenstrasse wird aufgehoben.

Das durch die Überbauung Meienegg generierte Fahrtenaufkommen darf nicht zu Beeinträchtigungen des angrenzenden Strassennetzes führen.

#### Parkfelder für Personenwagen – Anzahl

Um die Vorgaben aus dem STEK bezüglich dem Anteil des MIV am Modalsplit zu erfüllen, sind strengere Vorgaben als gemäss kantonaler BauV notwendig. Der Gemeinderat der Stadt Bern sieht in der Energie- und Klimastrategie für die Wohnnutzung bei Neubauten grundsätzlich eine maximale Anzahl von 0.2 Parkfeldern pro Wohnung vor. Dieser Wert wird aufgrund der heutigen und auch zukünftigen Zielgruppe (Bewohnerschaft) um zusätzlich 0.1 Parkfelder pro Wohnung erhöht. Heute besteht die Bewohnerschaft zu grossen Teilen aus Familien, welche im gewerblichen Bereich als Handwerkerinnen und Handwerker tätig sind und teilweise entsprechende Fahrzeuge besitzen (müssen). Es ist deshalb wichtig, dass genügend Parkfelder zur Verfügung gestellt werden, damit diese Fahrzeuge nicht im öffentlichen Raum wild parkiert werden. Somit sind bei der Überbauung Meienegg pro Wohnung maximal 0.3 Parkfelder zulässig. Diese Vorgabe basiert auf dem mit der Stadt gemeinsam entwickelten Wettbewerbsprogramm und liegt weit unter den Vorgaben der kantonalen BauV, welche pro Wohnung 0.5 bis 2 Parkfelder fordert.

Bei den übrigen Nutzungen richtet sich das zu erstellende Angebot nach der kantonalen BauV. Dabei sind folgende Formeln zu berücksichtigen, wobei der Minimalwert der Bandbreite anzuwenden ist:

$$\text{Maximal: } (0.6 \times GF / n) + 5 \quad \text{Minimal: } (0.45 \times GF / n) - 3$$

Der Wert «n» ist abhängig von der Nutzung und wird in der kantonalen BauV wie folgt geregelt:

- N = 20: Einkauf, Freizeit, Kultur
- N = 50: Arbeiten Gewerbe, Dienstleistung
- N = 120: Schule

Zur Schaffung von Alternativen zum eigenen Auto sind spätestens ab der 2. Bauetappe mindestens 4 Parkfelder für Carsharing zu reservieren.

Für die Bewohnenden der Überbauung Meienegg stehen ausschliesslich die Parkfelder auf dem Areal zur Verfügung. Die Vermietung von Anwohnerparkkarten resp. Gewerbeparkkarten für die Blaue Zone ist untersagt.

#### Parkfelder für Personenwagen – Lage und Ausgestaltung

Die Parkfelder sind grundsätzlich in einer Tiefgarage zu erstellen. Deren Erschliessung erfolgt über eine Rampe ab der Stöckackerstrasse. Oberirdisch sind mit Ausnahme einer geringen Anzahl an Carsharing- und Anlieferungs-



Standorten (aktuell 4 Parkfelder, die Anzahl der Carsharing-Parkfelder kann sich entsprechend der Nachfrage erhöhen) keine weiteren Parkfelder erlaubt.

Die Parkfelder sind entsprechend der VSS-Norm 40 291a «Anordnung und Geometrie der Parkieranlagen» zu dimensionieren und ausgestalten.

Ein Anteil der Parkfelder (Anzahl gemäss SIA-Norm 521 500 «Hindernisfreie Bauten») ist rollstuhlgerecht auszugestalten. Hier gelten höhere Anforderungen: Senkrechtparkfelder sind mindestens 3.50 m breit und das Gefälle darf maximal 2 % betragen.

Damit der MIV zukünftig so nachhaltig wie möglich abgewickelt wird, sind in der Tiefgarage Ladestationen für Elektrofahrzeuge anzubieten. Dabei sind die Vorgaben aus dem Merkblatt SIA 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden» einzuhalten. Der Nachfrage für Ladestation muss immer entsprochen werden können.

#### **4.6.2 Inhalt Überbauungsordnung**

##### **Art. 11 Erschliessungsanlagen für den Verkehr**

- Abs. 1: Es ist die im Plan festgelegte Erschliessungsanlage (Bereich für Hauszufahrt) an der Stöckackerstrasse und an der Keltenstrasse zu erstellen.
- Abs. 2: Die Ein- und Ausfahrt in die Tiefgarage (Velo und Auto) und die Anlieferung ab der Stöckackerstrasse sind in dem im Plan bezeichneten Bereich zu erstellen. Die Tiefgaragenrampen für Velos und Autos sind im Gebäude A.I.3 und im bezeichneten Bereich für Tiefgaragen-Rampenaufbaute zu integrieren.

##### **Art. 12 Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Fahrräder**

- Abs. 1: Im ganzen Wirkungsbereich dürfen maximal 157 Abstellplätze für Motorfahrzeuge erstellt werden (Wohnen, Einkauf und Gewerbe).
- Abs. 2: Die Abstellplätze sind grundsätzlich in einer gemeinsamen Tiefgarage zu erstellen. Unter Vorbehalt von Abs. 3 dürfen keine oberirdischen Besucher- und Kundenparkplätze erstellt werden.
- Abs. 3: Mindestens 4 oberirdische Abstellplätze sind spätestens ab der 2. Baustaple für Carsharing und Anlieferung an der im Plan bezeichneten Stelle an der Keltenstrasse zu reservieren.

#### **4.6.3 Anwendung auf das Richtprojekt**

Mit dem aktuellen Nutzungsmix gemäss Richtprojekt resultiert eine maximale Anzahl von 157 Parkfelder. Im Richtprojekt werden aktuell 153 Parkfelder abgebildet. Diese 157 Parkfelder erzeugen ein MIV-Aufkommen von rund 600 Fahrten pro Tag, wodurch sich das Fahrtenaufkommen gegenüber dem Bestand erhöht. Dies muss aber in Relation zur Arealentwicklung gestellt werden. Mit welcher mehr Wohnungen und gleichzeitig zusätzlich Einkaufs- und Gewerbeflächen realisiert werden. Zudem wird bei der Wohnnutzung die Anzahl zulässiger Parkfelder pro Wohnung bereits von heute 0.4 auf zukünftig 0.3 reduziert. Nach einer ersten groben Abschätzung sollte das erhöhte Fahrtenaufkommen aber zu keiner Beeinträchtigung des angrenzenden Strassennetzes führen, insbesondere der Stöckackerstrasse. Der entsprechende Nachweis befindet sich in Anhang 2. Es gilt zu beachten, dass der Nachweis auf Basis des Wettbewerbsprojektes erfolgt ist. Da die Anzahl Parkfelder und das damit



verbundene Fahrtenaufkommen im Wettbewerbsprojekt jedoch höher war, gilt der Nachweis auch für das vorliegende Richtprojekt.

| Nutzung | GF (m <sup>2</sup> ) | Anzahl Wohnungen | Wert «n» nach BauV | GF / n | Grundbedarf Parkfelder* | Anzahl Fahrten / Parkfeld DTV | Anzahl MIV-Fahrten / Tag |
|---------|----------------------|------------------|--------------------|--------|-------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| Wohnen  | 36'630               | 383              | -                  | -      | 115                     | 3                             | 345                      |
| Einkauf | 1'637                | -                | 20                 | 76     | 34                      | 8                             | 271                      |
| Gewerbe | 1'186                | -                | 50                 | 23     | 8                       | 3                             | 23                       |
| KITA    | 421                  | -                | 120                | 5      | 0                       | 2                             | 0                        |
| Total   | 39'874               | 383              | -                  | -      | 157                     | -                             | 639                      |

Tabelle 6: Anzahl Parkfelder für Personenwagen gemäss Richtprojekt und daraus resultierende MIV-Fahrten / Tag

*\*Wohnnutzung: 0.3 Parkfelder pro Wohnung; Nicht-Wohnnutzung: Minimalwert der Bandbreite*

Damit gewährleistet werden kann, dass die zusätzlichen 0.1 Parkfelder pro Wohnung bei der Wohnnutzung effektiv von Handwerkerinnen und Handwerkern genutzt werden, ist im Mietvertrag eine entsprechende Regelung vorzusehen. Mit dem Mietvertrag wird geregelt, ob das gemietete Parkfeld für den privaten Gebrauch oder einen Firmengebrauch ist.

Die Tiefgarage wird gemäss Richtprojekt von der Stöckackerstrasse aus erschlossen. Oberirdisch sind 4 Parkfelder für Carsharing / Anlieferung vorgesehen, welche von der Keltenstrasse aus erschlossen werden.



Abbildung 13: Erschliessung MIV gemäss Richtprojekt (Stand April 2024)





## **4.7 Anlieferung**

---

### **4.7.1 Anforderungen**

Die Erschliessung der Anlieferung für die Einkaufsnutzung erfolgt ab der Stöckackerstrasse. Die Parkposition wird mit einem Rückwärtsmanöver erreicht, dazu ist die Absicherung des Umfeldes durch eine weitere Person notwendig, damit die Verkehrssicherheit gewährleistet werden kann.

Weiter gibt es die Paketanlieferung, welche durch das Konsumverhalten der Bevölkerung stetig zunimmt. Es ist immer wieder mit kurzzeitig parkierten Fahrzeugen zu rechnen. Entsprechende Flächen sind zu definieren. Gleichzeitig müssen diese so ausgestaltet werden, dass sie nicht als offizielle Parkfelder genutzt werden, da oberirdische Parkierung nicht erlaubt ist (ausgenommen Carsharing).

### **4.7.2 Inhalt Überbauungsordnung**

Art. 11 Erschliessungsanlagen für den Verkehr

- Abs. 2: Die Ein- und Ausfahrt in die Tiefgarage (Velo und Auto) und die Anlieferung ab Stöckackerstrasse sind in den im Plan bezeichneten Bereich zu erstellen. Die Tiefgaragenrampen für Velos und Autos sind im Gebäude A.I.3 und im bezeichneten Bereich für Tiefgaragen-Rampenaufbaute zu integrieren.

Art. 15 Empfindlichkeitsstufen, Lärmschutzmassnahmen

- Abs. 4: Im Bereich für Warenumschlag Kleingewerbe darf nur während der Tagzeit (07-19 Uhr) und nur für «leichte Güter» (Paketdienst etc.) angeliefert werden.

### **4.7.3 Anwendung auf das Richtprojekt**

Gemäss Richtprojekt erfolgt die Anlieferung von Seiten Stöckackerstrasse. Für die Paketanlieferung sind gemäss Richtprojekt oberirdisch 2 Parkfelder vorgesehen, im Bereich der Parkfelder des Carsharings.



- Legende:
- Übergeordnete Erschliessung
  - Anlieferung
  - Paketanlieferung

Abbildung 14: Erschliessungskonzept Anlieferung gemäss Richtprojekt (Stand April 2024)



## 5. Handlungsfelder

Mit dem Mobilitätskonzept werden bereits zahlreiche Mindestanforderungen bezüglich dem Mobilitätsangebot definiert. Diese werden mit dem Richtprojekt umgesetzt. In den nächsten Planungsphase sowie mit der Realisierung der Arealentwicklung werden diese Angebote weiter vertieft und geprüft. Nachfolgend sind Vorschläge für mögliche zusätzliche Handlungsfelder aufgeführt.

### 5.1 Veloverkehr

---

- Anbieten einer Velowerkstatt auf dem Areal, welche allen Bewohnenden sowie den Angestellten auf dem Areal offensteht.
- Veloverleih-Angebot inkl. Gütervelos auf dem Areal

### 5.2 Massnahmen zur Vermeidung von Verkehr

---

- Erweiterung Carsharing-Angebot
- Unterbindung von Parkfeldvermietung an Dritte ausserhalb eines bestimmten Perimeters
- Raum- oder Abgabestation einrichten zum Entgegennehmen von Warenlieferungen zum Vermeiden von Personenwagenfahrten

Die Konkretisierung dieses Kapitels erfolgt in der nächsten Projektphase.



## 6. Monitoring und Controlling

### 6.1 Nutzung der MIV-Parkfelder

---

Anhand eines jährlichen Berichts innerhalb der ersten fünf Jahre nach Realisierung der Arealentwicklung soll geprüft werden, ob die zusätzlichen 0.1 Parkfelder pro Wohnung bei der Wohnnutzung effektiven von Handwerkerinnen und Handwerkern genutzt werden. Wenn die Vorgaben fünf Jahre in Folge erfüllt werden, ist die Bauherrschaft von der Berichterstattung befreit. Die Bauherrschaft muss auch zu einem späteren Zeitpunkt (also nach fünf Jahren) die korrekte Nutzung dieser den Handwerkerinnen und Handwerker vorbehaltenen Parkplätze ausweisen können und in einer angemessenen Frist der Stadt Bern Auskunft erteilen können, dass diese Voraussetzung eingehalten wird.

#### 6.1.1 Methodik der Erhebung

Jährlich per Ende Jahr teilt die Bauherrschaft der Stadt Bern (Verkehrsplanung) mit, wie viele Parkfelder für den privaten Gebrauch genutzt werden und wie viele für den Firmengebrauch. Diese Auswertung erfolgt anhand der abgeschlossenen Mietverträge.

Übersteigt die Anzahl der Parkfelder, welche für den privaten Gebrauch genutzt werden, den erlaubten Anteil von 67 %, sind in Absprache mit der Bauherrschaft Massnahmen zu ergreifen. Gleiches gilt, wenn sich zeigen sollte, dass die zusätzlichen 0.1 Parkfelder pro Wohnung die Nachfrage nach firmenbezogenen Parkfeldern übersteigt.

Vorbehalten bleibt eine Überprüfung der effektiven Nutzung der Parkfelder. Es kann nicht kontrolliert werden, ob die Parkfelder anschliessend auch dauerhaft gemäss den Vereinbarungen im Mietvertrag genutzt werden.

#### 6.1.2 Kosten

Die Kosten für die Erstellung des Berichts werden von der Bauherrschaft getragen.

### 6.2 Veloparkierung

---

Anhand einer einmaligen Zählung und Erhebung soll geprüft werden (z.B. nach fünf Jahren):

- Wie hoch bei den Wohnnutzungen der Veloabstellbedarf ist.
- Ob weiterer Handlungsbedarf hinsichtlich der Lage und Ausgestaltung der Veloabstellplätze besteht.

Diese Erhebung kann mit Begründung auf Wunsch der Bewohnerinnen und Bewohner oder der Stadt Bern (Verkehrsplanung) auch zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt werden.



### 6.2.1 Methodik der Erhebung

Zeitpunkt der Zählung:

- Nach Vollbezug aller Wohnungen
- Ausserhalb der Schulferien
- Nachmittags (massgebend vor allem für (Besuchende-)Plätze im Aussenraum) und in der Nacht (massgebend für Plätze im Aussen- und Innenraum)

Anlässlich der Zählung werden mindestens die folgenden Aspekte aufgenommen (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 von Spezialvelos, Kindervelos und Trottinetts
- Fremdnutzung der für Velos vorgesehenen Flächen durch Kinderwagen oder andere Gegenstände / Fahrzeuge

Optional kann für eine qualitative Beurteilung eine Befragung der Personen auf der Überbauung erfolgen.

Anhand der Erhebung wird zuhanden der Stadt Bern (Verkehrsplanung) eine Einschätzung über den effektiven Bedarf abgeleitet und ob hinsichtlich der Lage, Ausgestaltung und Erschliessung der Veloabstellplätze Handlungsbedarf besteht. Auf dieser Basis definiert die Verkehrsplanung zusammen mit der Bauherrschaft den möglichen Anpassungsbedarf bei den Veloabstellplätzen.

### 6.2.2 Kosten

Die Kosten für die Erhebung werden durch die Bauherrschaft getragen.





## 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

---

---