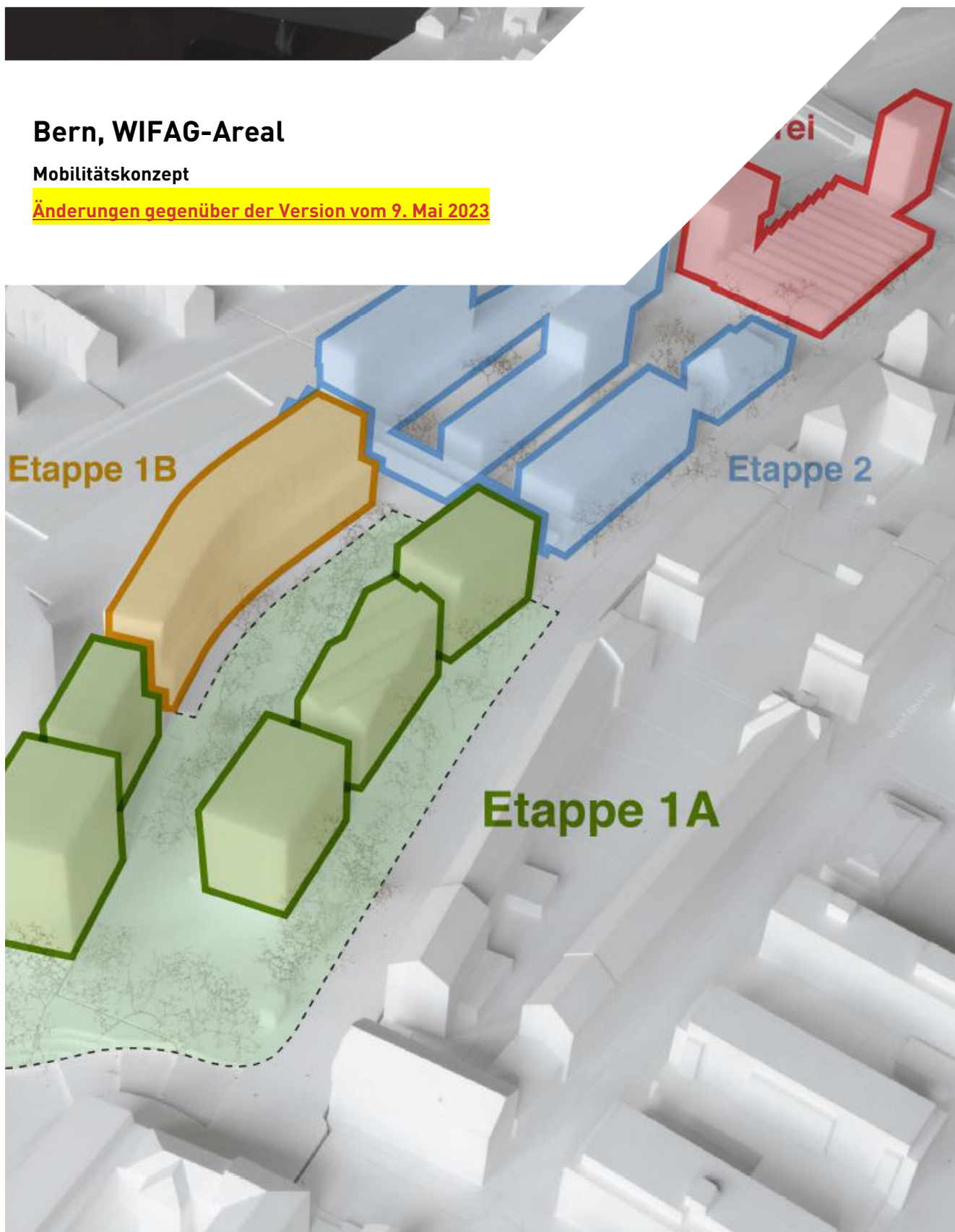


Bern, WIFAG-Areal

Mobilitätskonzept

Änderungen gegenüber der Version vom 9. Mai 2023





Impressum

Auftraggeber MALI International AG, Wylerringstrasse 36, 3014 Bern

Projektleiterin Barbara Bütikofer, ecoptima ag

Projektnummer 19181.01

Datei B_19181_Mobilitätskonzept WIFAG-Areal_230509240314

Berichtversion 9. Mai 2023/14. März 2024

Berichtverfasser Markus Hofstetter / markus.hofstetter@kontextplan.ch
Roland Uhler / roland.uhler@kontextplan.ch

Interne Freigabe Überarbeitete Version für Eingabe mit der UeO, Markus Hofstetter PL, 14.03.2024

Historie:

- Version für Eingabe mit der UeO, Markus Hofstetter PL, 09.05.2023
- Erster Entwurf für Eingabe mit der UeO, Markus Hofstetter PL, 07.05.2021
- Überarbeitete Version zur Besprechung mit der Stadt, Markus Hofstetter PL, 23.03.2021
- Vorabgabe zuhanden Projektorganisation, Markus Hofstetter PL, 05.03.2021
- Überarbeitete Version zur Besprechung mit Stephan Moser VP, Markus Hofstetter PL, 15.02.2021
- Überarbeitete Version zur Besprechung mit der Auftraggeberschaft, Markus Hofstetter PL, 08.02.2021
- Version zuhanden Projektausschuss, Markus Hofstetter PL, 05.05.2020
- Arbeitsstand 22.04.2020 zuhanden fachliche Begleitgruppe und Fachämter, Markus Hofstetter PL, 22.04.2020
- Arbeitsstand 09.04.2020, Markus Hofstetter PL, 09.04.2020
- Arbeitsstand 11.03.2020, Markus Hofstetter PL, 11.03.2020

Genehmigung Auftraggeber – Stadtratsbeschluss vom 14.03.2024 ~~Bereinigung mit der Auftraggeberschaft, 09.05.2023~~

Historie:

- Bereinigung mit der Auftraggeberschaft, 09.05.2023
- Ergänzung aufgrund Rückmeldung TVS zu OeV-Linie 18, 12.07.2021
- Bereinigung mit Auftraggeberschaft, 07.05.2021
- Bereinigung mit Auftraggeberschaft, 23.03.2021
- Bereinigung mit Auftraggeberschaft, 15.02.2021
- Projektausschuss, 05.05.2020



Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	5
2. Standortanalyse	6
2.1 Lage, Grösse und Nutzungsmix des Areals	6
2.2 Erreichbarkeit	6
2.3 Heutiges Aufkommen MIV	11
2.4 Fazit	13
3. Zielsetzungen gemäss Stadtentwicklungskonzept (STEK)	14
4. Zielgrössen und Anforderungen	16
4.1 Fussverkehr	16
4.2 Veloverkehr	17
4.3 Fahrzeugähnliche Geräte (FäG)	21
4.4 Öffentlicher Verkehr	22
4.5 Motorisierter Individualverkehr	23
4.6 Anlieferung	28
4.7 Entsorgung	31
4.8 Nachfragesteuerung	31
4.9 Abweichungen bei Parkierung Velo und MIV	32
5. Controlling	33
5.1 MIV-Fahrten	33
5.2 Veloparkierung	36
6. Regeln für Änderungen	38
7. Genehmigungsvermerke	39
Anhang	40

Anhang

Flächennachweis Veloparkierung



Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1:	WIFAG Masterplan-Areal, Bearbeitungsperimeter Masterplanung (Quelle: Aufgabenbeschrieb, ecoptima ag)	5
Abbildung 2:	Fusswegnetz und Attraktionspunkte in der Umgebung	7
Abbildung 3:	Einbettung ins Velonetz gemäss Sachplan Veloverkehr	9
Abbildung 4:	ÖV-Linien und Erschliessungsgüteklassen	10
Abbildung 5:	Einbettung des WIFAG-Areal ins MIV-Netz	11
Abbildung 6:	Verkehrsbelastung DWV aus dem Verkehrsmodell 2016	12
Abbildung 7:	Erschliessung für den Fussverkehr (Basis: Nutzungskonzept)	17
Abbildung 8:	Mögliche Einrichtung eines 120 m ² grossen Veloraums	20
Abbildung 9:	Mögliche Einrichtung eines 60 m ² grossen Veloraums	20
Abbildung 10:	Lage und Erschliessung der Veloabstellplätze (Basis: Nutzungskonzept)	21
Abbildung 11:	Schema Erschliessung MIV/Parkierung (Basis: Nutzungskonzept)	27
Abbildung 12:	Anlieferung Erdgeschoss und Geschoss Gleisniveau	31
Tabelle 1:	Nutzungsmix gemäss aktueller Nutzungsprognose	6
Tabelle 2:	Fusswegdistanzen/Gehzeiten zu ausgewählten Zielen in der Umgebung	7
Tabelle 3:	Distanzen/Fahrzeiten mit dem Velo zu ausgewählten Zielen in der Umgebung	9
Tabelle 4:	Zielwerte Modalsplit für 2030 gemäss STEK 2016	14
Tabelle 5:	Herleitung Wege pro Tag	15
Tabelle 6:	Veloabstellplatzbedarf basierend auf heutiger Nutzungsprognose	18
Tabelle 7:	ÖV-Aufkommen zur Morgen- und Abendspitzenstunde	22
Tabelle 8:	Anz. Parkfelder nach BauV und daraus resultierende MIV-Fahrten/-Wege	24
Tabelle 9:	Max. Anzahl Parkfelder und MIV-Fahrten bei max. 0.2 Parkfeldern pro Wohnung	25
Tabelle 10:	Max. Anzahl Parkfelder und MIV-Fahrten bei 1 Parkfeld pro Eigentumswohnung	25
Tabelle 11:	Zu verhinderndes MIV-Fahrtenaufkommen bei 1 Parkfeld pro Eigentumswohnung	26
Tabelle 12:	Parkfeldbedarf Etappe 1 inkl. bestehenden Nutzungen	28

Abkürzungen

ASP	Abendspitzenstunde
BauV	Bauverordnung des Kantons Bern
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagverkehr
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
GF	Geschossfläche
KXP	Kontextplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
STEK	Stadtentwicklungskonzept
VAP	Veloabstellplatz
VQS	Verkehrsqualitätsstufe
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute



1. Ausgangslage

Das sogenannte WIFAG-Areal liegt im Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine) in der Stadt Bern. Das Areal wurde bis 2010 von der Maschinenfabrik WIFAG genutzt. Derzeit wird es für verschiedene Zwischennutzungen vermietet und soll zu einem hochwertigen neuen Quartier entwickelt werden.

Die Vision der Eigentümerin Mali International AG sieht einen zukunftsorientierten Quartierteil mit einem Hauptanteil Wohnen und weiteren (quartierbezogenen) Nutzungen vor. In einem Testplanungsverfahren mit drei interdisziplinären Teams wurden städtebauliche Entwürfe und Nutzungskonzepte erstellt. Auf der Basis der Testplanungsergebnisse wird durch die ecoptima ag mit dem Siegerteam Salewski & Kretz und in enger Zusammenarbeit mit den städtischen Fachämtern und der Mali International AG ein Masterplan erarbeitet. Ein Bestandteil des Masterplans ist das vorliegende stufengerechte Mobilitätskonzept. Im Mobilitätskonzept und im parallel dazu von Salewski & Kretz erarbeiteten Richtprojekt werden die «Spielregeln» definiert, welche für die weitere Projektentwicklung anzuwenden sind.

Der Bearbeitungsperimeter für den Masterplan umfasst das WIFAG-Areal, wie in der Abbildung 1 zu sehen ist.

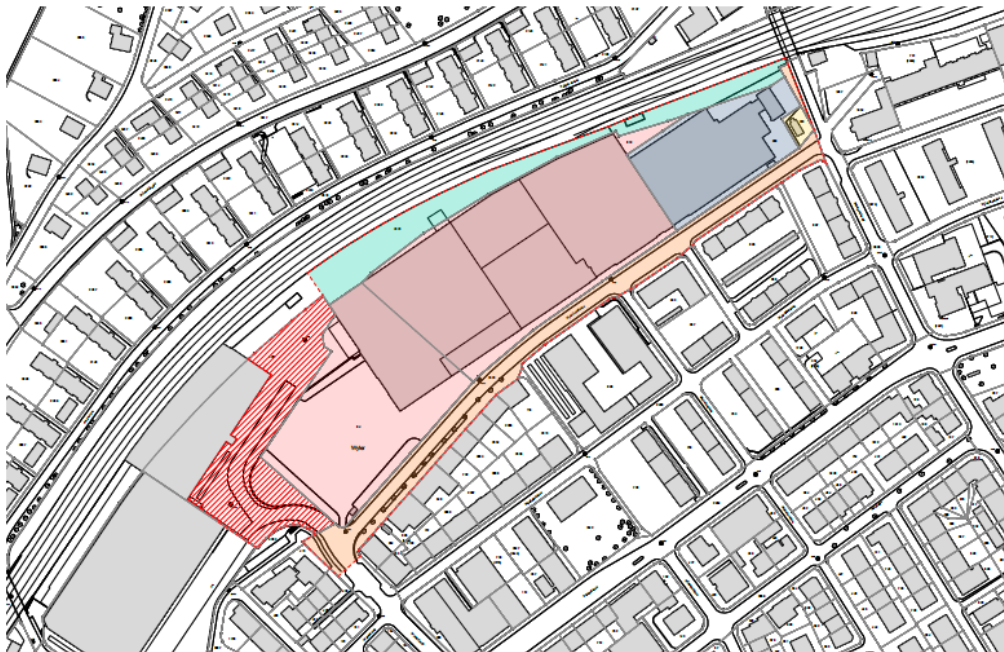


Abbildung 1: WIFAG Masterplan-Areal, Bearbeitungsperimeter Masterplanung (Quelle: Aufgabenbeschreibung, ecoptima ag)



2. Standortanalyse

2.1 Lage, Grösse und Nutzungsmix des Areals

Das WIFAG-Areal liegt im städtischen Gebiet ca. 2 km von Stadtzentrum entfernt. In der unmittelbaren Umgebung des Areals befinden sich hauptsächlich reine Wohngebiete. Südwestlich schliessen Bürogebäude der SBB an.

Dem Umfeld entsprechend wird auf dem WIFAG-Areal hauptsächlich Wohnnutzung umgesetzt (mind. 80 %). Die Realisierung erfolgt in mehreren Etappen, mit dem Vollausbau wird eine Geschossfläche (GF) von rund 56'500 m² erreicht. Folgende Etappierung je Nutzung ist vorgesehen (Angaben in m² GF):

Tabelle 1: Nutzungsmix gemäss aktueller Nutzungsprognose

	Etappe 1	Etappe 2	Etappe Leinenweberei	Total alle Etappen (Vollausbau)
Wohnen	27'200 m ² 229 Whg/717 Zimmer	13'700 m ² 100 Whg/327 Zimmer	4'900 m ² 35 Whg/113 Zimmer	45'800 m ² 364 Whg/1'157 Zimmer
Gewerbe	1'900 m ²	600 m ²	0 m ²	2'500 m ²
Dienstleistung	0 m ²	3'600 m ²	3'200 m ²	6'800 m ²
Einkauf	700 m ²	0 m ²	0 m ²	700 m ²
Kultur	0 m ²	0 m ²	600 m ²	600 m ²
Total alle Nutzungen	29'800 m²	17'900 m²	8'700 m²	56'400 m²

2.2 Erreichbarkeit

2.2.1 Zu Fuss

Durch das Quartier verläuft ein dichtes Netz an Fusswegverbindungen. Sämtliche Strassen weisen mindestens ein einseitiges Trottoir auf. Nebst den entlang der Strassen verlaufenden Verbindungen sind zusätzliche Fusswege vorhanden, welche die Durchlässigkeit des Quartiers zwischen dem WIFAG-Areal und der Achse Nordring/Standstrasse erhöhen. In fussläufiger Distanz zum Areal liegen zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten, Bildungseinrichtungen, das Wylerbad sowie als Naherholungsraum die Aare. Die Schulen Lorraine und Wylergut, die Kindergärten Lorraine, Breitfeld und Wylergut sowie die Spielgruppe Wylerhuus werden auf dem Quartiernetz ohne Queren der Achse Nordring/Standstrasse erreicht. In der Umgebung stehen zudem mit mehreren Bushaltestellen (vgl. auch Kap. 2.2.3), Standorten des Mobility-Carsharings sowie Standorte von Sharing-Anbietern verschiedener Mobilitätsangebote in Fussdistanz zur Verfügung, wie Abbildung 2 zeigt. In der Tabelle 2 werden die Fusswegdistanzen und Gehzeiten aufgeführt.

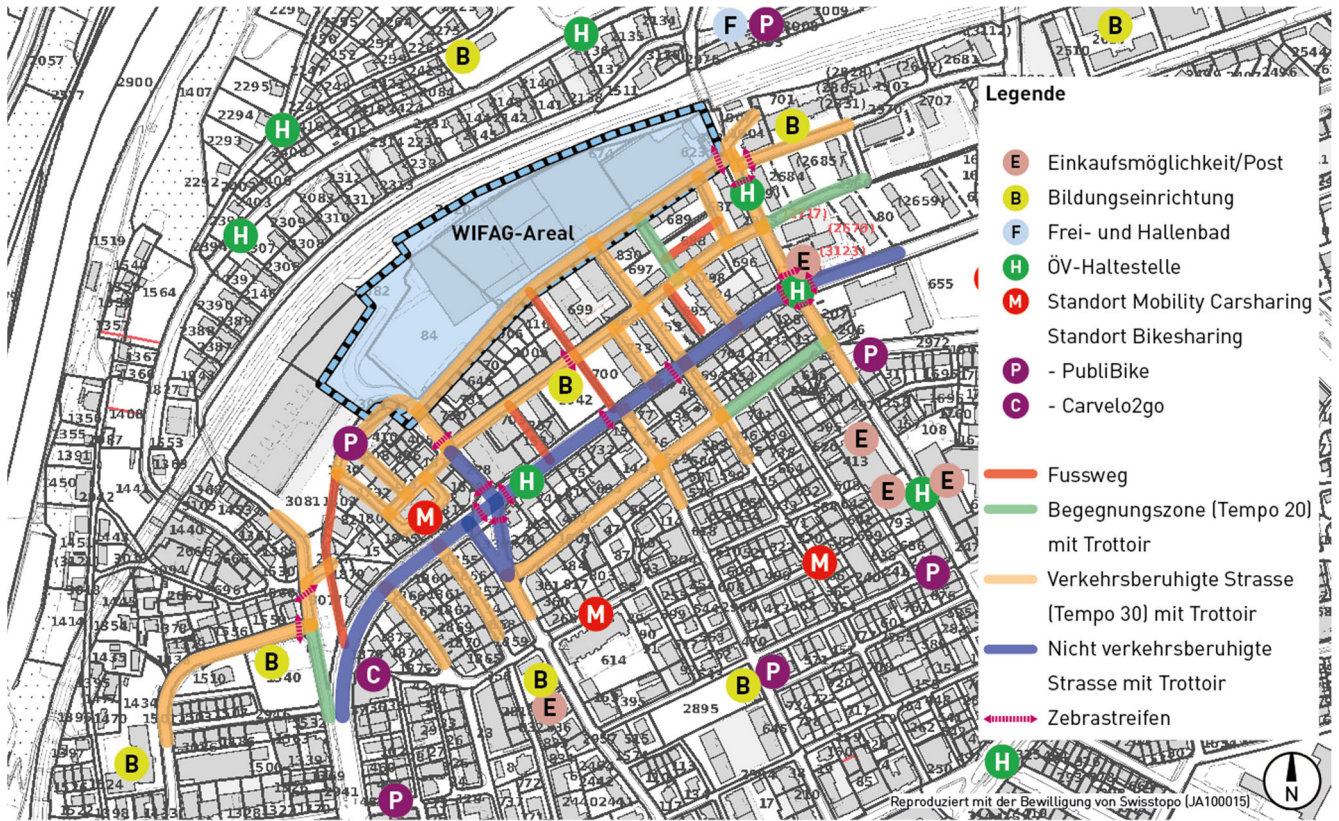


Abbildung 2: Fusswegnetz und Attraktionspunkte in der Umgebung

Tabelle 2: Fusswegdistanzen/Gehzeiten zu ausgewählten Zielen in der Umgebung (Angaben gemäss maps.google.ch)

Ziel	Fusswegdistanz/Gehzeit (gemessen ab der Ecke Wylerringstrasse/Elisabethenstrasse)
Breitenrainplatz	650 m/9 min
Denner Scheibenstrasse 29	350 m/5 min
Post Scheibenstrasse 20	500 m/6 min
Schule Lorraine/Wylergut Lorrainestrasse 33	750 m/9 min
Kindergarten Breitenrain 1 Wylersstrasse 23	550 m/6 min
Kindergarten Breitfeld 1+2 Wylersfeldstrasse 23	200 m/2 min
Kindergarten Lorraine Lorrainestrasse 84	550 m/7 min
Spielgruppe Wylerhuus Wylerringstrasse 60	200 m/3 min
Wylerbad	350 m/4 min
Bushaltestelle Wyleregge Fahrtrichtung Bern Bahnhof	350 m/4 min
Bushaltestelle Breitfeld Fahrtrichtung Wankdorf Bahnhof	300 m/4 min
Bushaltestelle Breitfeld Fahrtrichtung Breitenrain	230 m/3 min
Mobility-Standort Wylersstrasse 61	350 m/4 min
Mobility-Standort Birkenweg 44	500 m/6 min
PubliBike-Standort Wylersstrasse 123a	300 m/4 min
PubliBike-Standort Weingartstrasse 59	350 m/5 min



Ziel	Fusswegdistanz/Gehzeit (gemessen ab der Ecke Wylerringstrasse/Elisabethenstrasse)
Carvelo2go-Standort Birkenweg 61	600 m/7 min
Aare (Felsenausteg)	1'100 m/14 min

2.2.2 Mit dem Velo

Im Umfeld des WIFAG-Areals liegen mehrere Velohauptverbindungen gemäss Sachplan Veloverkehr (vgl. Abbildung 3). Diese zeichnen sich durch eine sichere und komfortable Ausgestaltung für den Veloverkehr aus: Die Route Spitalackerstrasse – Wylerstrasse – Wylerringstrasse – Scheibenbrücke – Scheibenstrasse – Stauffacherstrasse führt hauptsächlich über verkehrsberuhigte Strassen (Tempo 30). Auf der Achse Bahnhof Bern – Nordring – Standstrasse – Winkelriedstrasse – Wankdorfplatz wurde 2016 die erste städtische Velohauptroute in Betrieb genommen. Sie weist 2.50 m breite Radstreifen auf und bietet dem Veloverkehr dadurch eine erhöhte Sicherheit. Über diese städtische Velohauptroute sind der Hauptbahnhof Bern sowie die S-Bahn-Station Wankdorf optimal angebunden.

Eine Netzlücke im Umfeld des WIFAG-Areals besteht in Form der fehlenden direkten Verbindung zwischen dem Breitenrain- und dem Länggassquartier. Zum Schliessen dieser Netzlücke ist eine Fuss- und Veloverkehrsbrücke über die Aare vorgesehen. Die Bedeutung der Wylerringstrasse für den Veloverkehr, als Verbindung in Richtung Osten, kann durch die Realisierung dieser Brücke zusätzlich an Bedeutung gewinnen. Die meisten Strassen nördlich und südlich der Achse Nordring/Standstrasse – auch jene, die nicht Bestandteil des Sachplan Veloverkehrs sind – sind verkehrsberuhigt. Dadurch können die meisten Ziele von Abbildung 2 in Kapitel 2.2.1 mit dem Velo sicher erreicht werden.

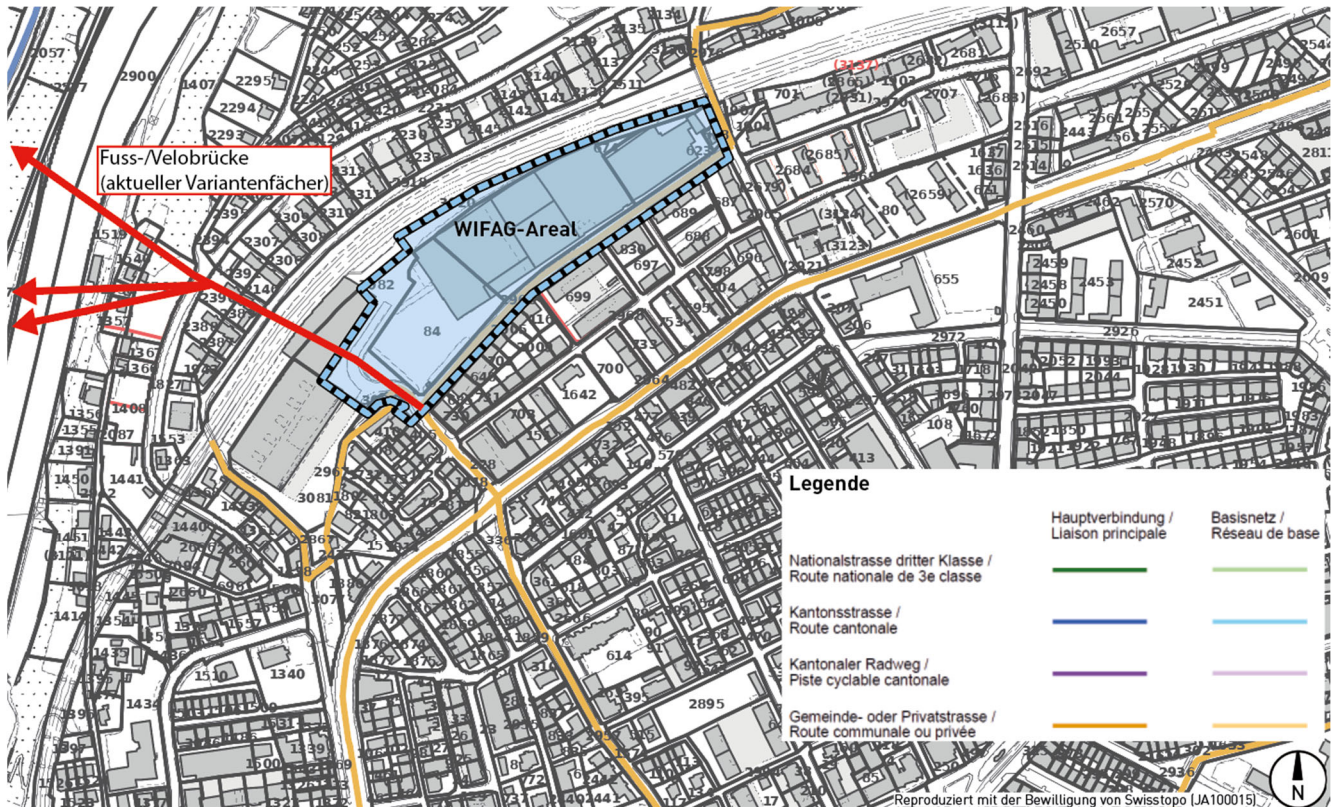


Abbildung 3: Einbettung ins Velonetz gemäss Sachplan Veloverkehr
(Grundlage: Geoportal Kanton Bern, Zugriff 02.03.2021)

Die wichtigen Bahnhöfe sowie Plätze in der Umgebung und im Stadtzentrum sind mit dem Velo in weniger als 10 Minuten Fahrzeit erreichbar:

Tabelle 3: Distanzen/Fahrzeiten mit dem Velo zu ausgewählten Zielen in der Umgebung
(Angaben gemäss maps.google.ch)

Ziel	Distanz/Fahrzeit (gemessen ab der Ecke Wylerringstrasse/Elisabethenstrasse)
Bern Bahnhof (Velostation Bollwerk)	1'900 m/7-8 min (abhängig von Fahrtrichtung)
Wankdorf Bahnhof (Veloabstellplatz Seite Wankdorffeldstrasse)	1'300 m/4-5 min (abhängig von Fahrtrichtung)
Breitenrainplatz	700 m/3-4 min (abhängig von Fahrtrichtung)
Wankdorfplatz	1'500 m/5-6 min (abhängig von Fahrtrichtung)
Bärenplatz	1'800 m/7-8 min (abhängig von Fahrtrichtung)
Kornhausplatz	2'300 m/8-9 min (abhängig von Fahrtrichtung)

2.2.3 Mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Im Umfeld des WIFAG-Areals liegen die Bushaltestellen Wyleregg, Breitfeld und Wylerhuus. Folgende ÖV-Linien bedienen diese drei Haltestellen:

- Die Trolleybuslinie 20 verkehrt auf der Strecke Länggasse – Wankdorf Bahnhof und bedient die Haltestellen Wyleregg und Breitfeld. Zu den Hauptverkehrszeiten verkehren die Busse auf dieser Linie alle 4 Minuten (während der Schulferien alle 5 Minuten), tagsüber alle 6 bis 7.5 Minuten, sonntags alle 10 Minuten sowie abends alle 15 Minuten. Mit dem Einsatz



von Doppelgelenktrolleybussen konnte seit Ende 2018 die Beförderungskapazität auf dieser Linie gesteigert werden.

- Die Buslinie 18 verkehrt auf der Strecke Bern Bahnhof – Wyleregg und bedient die Haltestelle Wyleregg. Die Linie verkehrt alle 4 Minuten, jedoch ausschliesslich morgens und abends zu den Hauptverkehrszeiten an Schultagen.
- Die Buslinie 26 verkehrt auf der Strecke Breitenrain – Wylergut und bedient die Haltestellen Breitfeld sowie in Fahrtrichtung Wylergut auch die Haltestelle Wylerhuus. Die Linie verkehrt montags bis samstags bis 20 Uhr am Abend im 20-Minuten-Takt. Abends und an Sonntagen ist der Betrieb auf dieser Linie eingestellt.

Mit dem Hauptbahnhof Bern, der S-Bahn-Station Wankdorf und dem Breitenrainplatz werden ab diesen Haltestellen drei ÖV-Umsteigepunkte umsteigefrei erreicht. Die Fahrzeit zum Bahnhof Bern sowie zum Bahnhof Wankdorf beträgt ab Wyleregg 5 Minuten, die Fahrzeit zum Breitenrainplatz 1 Minute.

Durch Überlagerung der Buslinien 18 und 20 auf dem Abschnitt Wyleregg – Bern Bahnhof wird an Schultagen während der Hauptverkehrszeiten ein 2-Minuten-Takt angeboten.

Mit dem aktuellen ÖV-Angebot liegt das WIFAG-Areal innerhalb der zweithöchsten ÖV-Erschliessungsgüteklasse B.

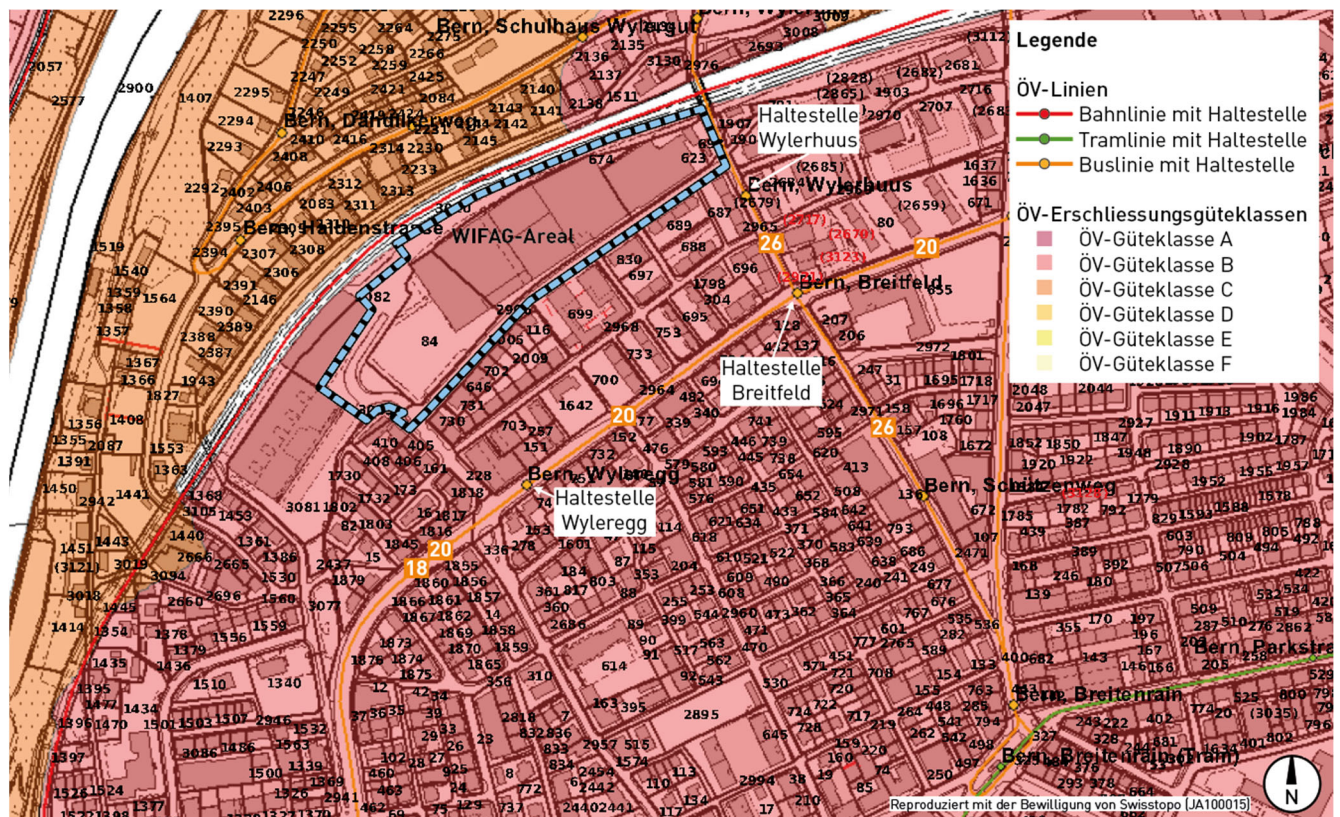


Abbildung 4: ÖV-Linien und Erschliessungsgüteklassen



2.2.4 Für den motorisierten Individualverkehr

Das WIFAG-Areal wird über die Wylerringstrasse ans MIV-Netz angebunden. Auf der Wylerringstrasse sowie den weiteren Quartierstrassen in der Umgebung sind die Strassenverkehrsberuhigt als Tempo-30- und Begegnungszonen ausgeführt (vgl. Abbildung 5). Die Anbindung an die Achse Nordring/Standstrasse, welche die Verbindung Richtung Bahnhof/Stadtzentrum Bern sowie Wankdorf/ Autobahn herstellt, erfolgt ab der Wylerringstrasse hauptsächlich via Wylenerstrasse und Scheibenstrasse. Die beiden Anschlussknoten Standstrasse/Wylenerstrasse (Knoten K70) und Standstrasse/Scheibenstrasse (Knoten K71) weisen eine Lichtsignalregelung auf.

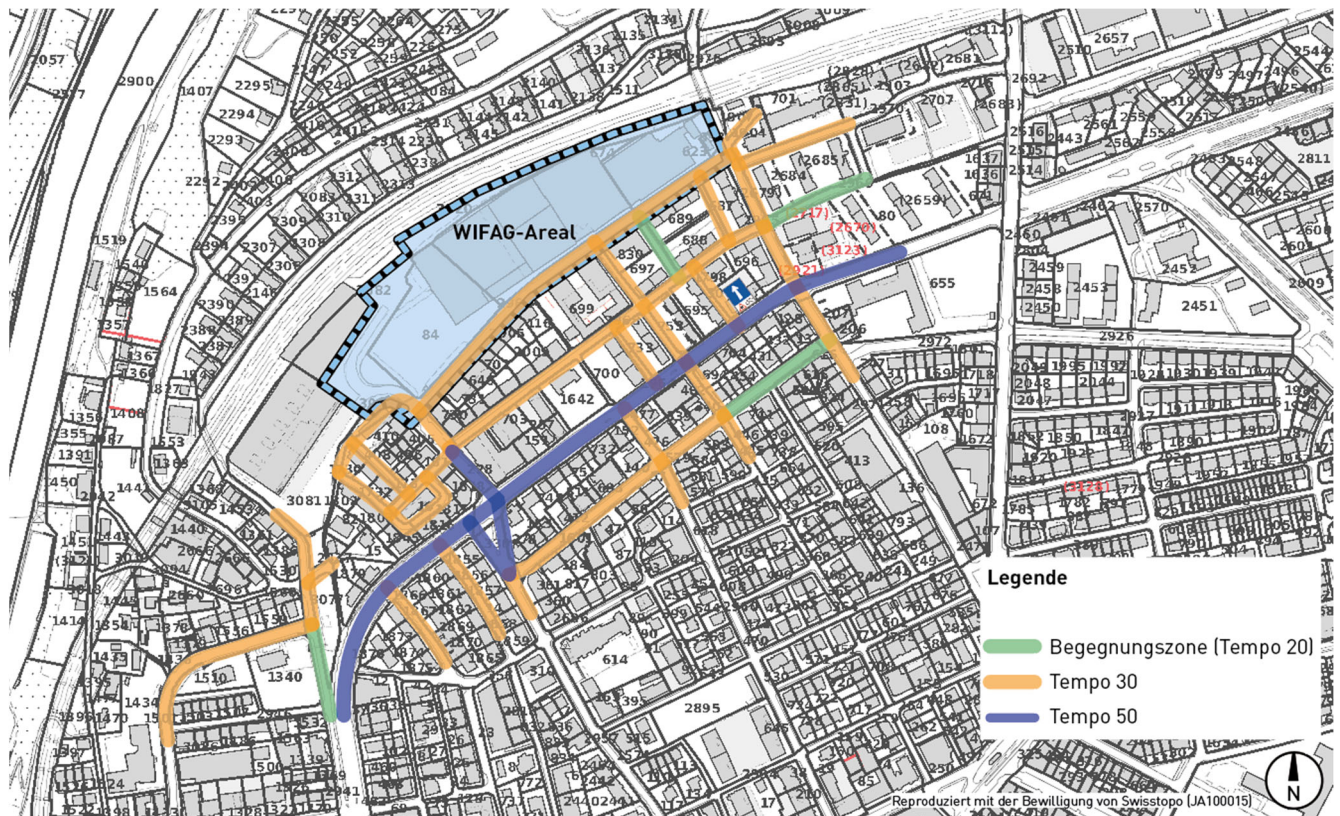


Abbildung 5: Einbettung des WIFAG-Areal ins MIV-Netz

2.3 Heutiges Aufkommen MIV

Zum Verkehrsaufkommen wurde im Rahmen der Testplanung von der B+S AG eine Studie¹ erarbeitet. Im Folgenden werden die Erkenntnisse zum heutigen Verkehrsaufkommen zusammengefasst. Für weitere Details wird auf die Studie der B+S AG verwiesen.

Das Verkehrsmodell 2016 gibt für die Achse Nordring/Standstrasse in diesem Bereich einen durchschnittlichen Werktagerverkehr (DWV) von ca. 10'000 Fahrzeugen an. Die Wylenerstrasse weist mit 2'100 Fahrzeugen/Werktag mehr als doppelt so viel Verkehr als die Scheibenstrasse auf (vgl. Abbildung 6).

¹ B+S AG (2018): Entwicklung WIFAG-Areal Studie Verkehr und Mobilität



Abbildung 6: Verkehrsbelastung DWV aus dem Verkehrsmodell 2016
(Quelle: Tiefbauamt der Stadt Bern)

Für die Abendspitzenstunde (ASP) wurde durch die B+S AG die Kapazität der Knoten K70 Standstrasse/Wylerrstrasse und K71 Standstrasse/Scheibenstrasse geprüft:

Am Knoten K70 Standstrasse/Wylerrstrasse wird zur ASP im Durchschnitt die zweitbeste Verkehrsqualitätsstufe (VQS) B erreicht (Definitionen der VQS gemäss nachfolgender Box). Am «schlechtesten» Knotenast Wylerrstrasse Nord wird noch VQS C erreicht. Der Gesamtknoten weist eine Reserve von ca. 30 % auf.

Am Knoten K71 Standstrasse/Scheibenstrasse wird zur ASP im Durchschnitt ebenfalls die zweitbeste VQS B erreicht. Der «schlechteste» Knotenast Scheibenstrasse Süd erreicht hier noch die VQS D. Der Gesamtknoten weist eine Reserve von ca. 10-20 % auf.



Verkehrsqualitätsstufen gemäss VSS-Norm 40 017a «Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität, Belastbarkeit» (hier gekürzt wiedergegeben)

Stufe A	Einzelne Verkehrsteilnehmer werden von den anderen nicht beeinflusst, sie besitzen Bewegungsfreiheit in vollem Umfang
Stufe B	Leichter Einfluss auf Bewegungsfreiheit und Verhalten der Verkehrsteilnehmer festzustellen, Verkehrszustand äusserst stabil
Stufe C	Beeinträchtigungen untereinander nehmen zu, Bewegungsfreiheit eingeschränkt, Verkehrszustand ist aber in dem Fall stabil
Stufe D	Hohe Belastungen mit deutlichen Beeinträchtigungen und Behinderungen in der Bewegung, Stabilität des Verkehrsflusses noch gewährleistet
Stufe E	Leistungsfähigkeit wird erreicht, es besteht keine Bewegungsfreiheit der einzelnen Verkehrsteilnehmer mehr, der Verkehrsfluss wird instabil
Stufe F	Verkehrsanlage überlastet, der Verkehr bricht zusammen

2.4 Fazit

- Das Areal ist durch alle Verkehrsträger gut erschlossen. Das Wohnen auf dem Areal ist dadurch auch ohne Auto äusserst attraktiv.
- Mit der Fuss- und Velobrücke Lorraine – Länggasse wird die Anbindung des Areals insbesondere für den Veloverkehr künftig noch weiter verbessert.
- Sowohl Angebote der Versorgung als auch Bildungseinrichtungen und Freizeitangebote befinden sich in Fuss-/Velodistanz zum Areal.
- Zudem sind im Umfeld bereits Angebote zur Förderung von «kombinierter Mobilität» vorhanden wie Carsharing- oder Velosharing-Angebote.
- Auf dem umliegenden Strassennetz bestehen gewisse Kapazitätsreserven, um auch eine bestimmte Menge an MIV-Mehrverkehr aufzunehmen.



3. Zielsetzungen gemäss Stadtentwicklungskonzept (STEK)

Das Stadtentwicklungskonzept (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 Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr 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. Der öffentliche Verkehr soll in der Grössenordnung des Bevölkerungswachstums ebenfalls weiter zulegen.

Unterschieden nach Mobilität der Stadtbevölkerung und Gesamtverkehr (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 Zahl der zurückgelegten Wege angegeben.

Tabelle 4: Zielwerte Modalsplit für 2030 gemäss STEK 2016

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

Der Modalsplit «Stadtbevölkerung» ist Basis für den Modalsplit für die Nutzungsart «Wohnen», jener für den «Gesamtverkehr» bildet die Basis für den Modal Split insgesamt, d.h. über alle Nutzungsarten. Sollen die Ziele gemäss STEK 2016 erreicht werden, müssen diese insbesondere bei Neubauten «übertroffen» werden. Ein wichtiger Faktor zur Steuerung des MIV-Aufkommens ist das Angebot an Parkfeldern. Daher gilt bei der Entwicklung des WIFAG-Areals, dass die Parkplatzzahl für die Nutzungsart **Wohnen** so festzulegen ist, dass der durch die Nutzung verursachte Verkehr zu **maximal 10 % durch den MIV** bewältigt wird. Die Parkplatzzahl insgesamt (über **alle Nutzungsarten**, inkl. Wohnen) ist so festzulegen, dass der durch die Nutzung verursachte Verkehr zu **maximal 20 % durch den MIV** bewältigt wird. 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. Der **Veloanteil** hat **mind. 20 %** zu betragen.

Max. MIV-Anteile:

- 10 % Wohnen
- 20 % über alle Nutzungsarten

Min. Veloanteil:

- 20 % über alle Nutzungen

Für den Fussverkehr und den öffentlichen Verkehr resultieren daraus Anteile von je ca. 30 % am Gesamtverkehrsaufkommen.







Anhand der Flächen aus der Tabelle 1 in Kapitel 2.1 und Erfahrungswerten für die Fläche pro Person lassen sich die ungefähre Personenzahl auf dem Areal abschätzen. Daraus wiederum lässt sich mithilfe bewährter Kennwerte die Anzahl der täglichen Wege pro Verkehrsmittel berechnen:

Tabelle 5: Herleitung Wege pro Tag
(Wege auf 10 gerundet)

	GF (m2)	Anz. Wohnungen	Anz. Personen total	Anz. Wege/ Tag total DTV
Wohnnutzung	45'800	364	801	2'180
Gewerbe	2'500	-	31	130
Dienstleistung	6'800	-	194	540
Einkauf	700	-	23	670
Kultur	600	-	12	140
Total	56'400	364	1'062	3'660

DTV = Durchschnittlicher Tagesverkehr GF = Geschossfläche ↓

	Vorgabe Modalsplit		Anz. Wege/ Tag
Fussverkehr	30%	→	 1'100
Veloverkehr	20%		 730
Öffentlicher Verkehr	30%		 1'100
Mot. Individualverkehr	20%		 730

Die 730 mit dem Auto zurückgelegten Wege (durchschnittlicher Tagesverkehr, DTV) sind als Maximum zu verstehen und die 730 mit dem Velo zurückgelegten Wege als Minimum.



4. Zielgrössen und Anforderungen

4.1 Fussverkehr

Wie im Kapitel 2.2.1 festgehalten, verläuft durch das Quartier zwischen der Standstrasse und der Wylerringstrasse ein dichtes Netz an Fussverkehrsverbindungen. Bei sämtlichen Strassen im Quartier ist mindestens einseitig ein Trottoir vorhanden. Alle Strassen in der Umgebung abgesehen von der Standstrasse sind verkehrsberuhigt. Zudem sind verschiedene unabhängig der Strassen geführte Fusswege vorhanden. Mit dieser engmaschigen und sicheren Fussverkehrsinfrastruktur ist sichergestellt, dass zu Fuss Gehende in der Umgebung liegende Ziele wie Bushaltestellen, Einkaufsmöglichkeiten und Bildungseinrichtungen auf direktem Weg sicher erreichen. In der unmittelbaren Umgebung zum WIFAG-Areal besteht somit kein Handlungsbedarf bei der Fussverkehrsinfrastruktur.

Um das Fussverkehrspotenzial voll auszuschöpfen, muss die Durchlässigkeit für den Fussverkehr auf dem WIFAG-Areal in gleichem Umfang wie im angrenzenden Quartier sichergestellt werden. Um die Wege für den Fussverkehr kurz zu halten, sind die Ein- und Ausgänge der Gebäude auf dem WIFAG-Areal möglichst auf das bestehende Fusswegnetz auszurichten.

Die Stadt erarbeitet ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für eine Begegnungszone in der Wylerringstrasse. Es handelt sich um ein Drittprojekt, das zeitlich unabhängig zur Neuüberbauung des WIFAG-Areals umgesetzt wird und dessen Realisierungszeitpunkt noch nicht definiert ist. Durch die Realisierung dieser Begegnungszone können die Interessen einer guten und sicheren Anbindung des WIFAG-Areals an das angrenzende Wohnquartier unterstützt werden, ohne dass die Erreichbarkeit des Areals mit Motorfahrzeugen eingeschränkt wird.

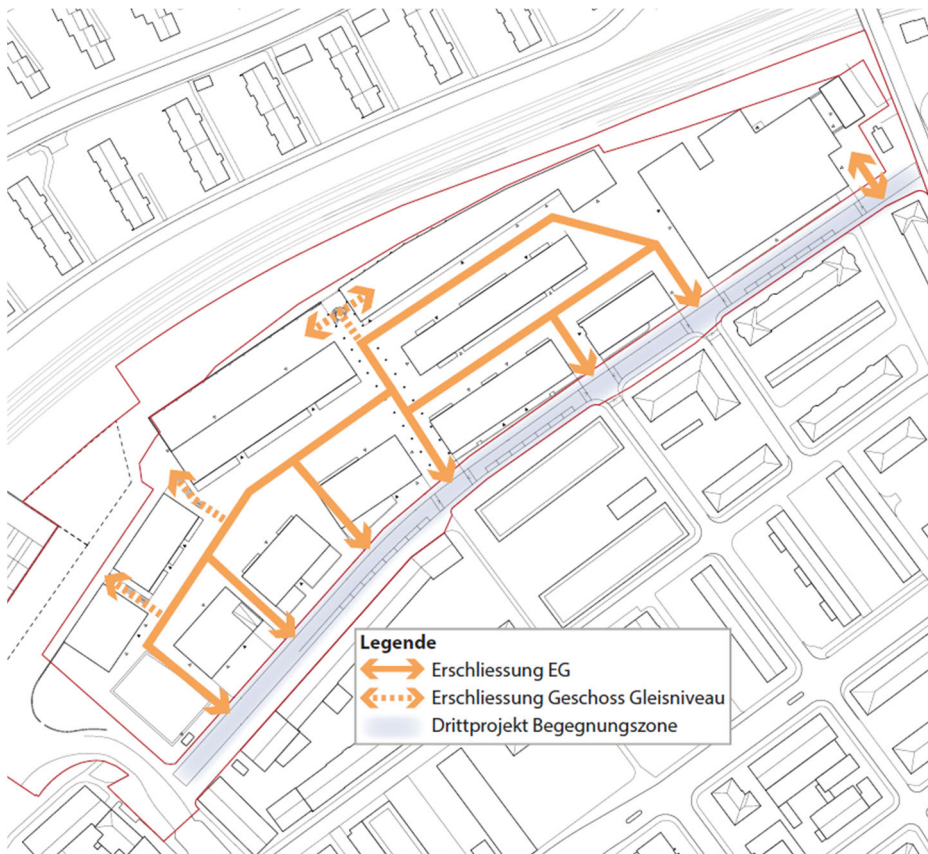


Abbildung 7: Erschliessung für den Fussverkehr (Basis: Nutzungskonzept)

4.2 Veloverkehr

4.2.1 Zu erstellende Anzahl Veloabstellplätze

Zielwert ist wie in Kapitel 3 festgehalten ein Veloanteil von mindestens 20 % über alle Nutzungen des Areals. Diesem Ziel ist beim Angebot an Veloabstellplätzen (sowohl Anzahl, als auch Ausgestaltung und Erreichbarkeit) Rechnung zu tragen. Bei der **Wohnnutzung** wird in der **Etappe 1** pro bewohnbarem Zimmer 1 Veloabstellplatz (VAP) erstellt, was dem Angebot gemäss VSS-Norm 40 065 «Bedarfsermittlung und Standortwahl von Parkierungsanlagen» entspricht. Zum heutigen Zeitpunkt ist unklar, ob dieses Angebot ausreicht. Bei Bedarf werden daher in den **Etappen 2 und Leinenweberei** bis zu 1.5 VAP pro Zimmer erstellt. Der Bedarf wird anhand einer Erhebung nach Vollbezug der Etappe 1 geprüft (vgl. Kap. 5.2).

Bei den **übrigen Nutzungen** richtet sich das zu erstellende Angebot nach der BauV. Dies wären zwei VAP pro 100 m² GF bei Gewerbe und Dienstleistung sowie drei VAP pro 100 m² GF bei Einkauf, Kultur und Restaurant.

Der Veloabstellplatzbedarf setzt sich basierend auf der heutigen Nutzungsprognose wie folgt zusammen:

Angebot Veloabstellplätze:

- Wohnen Etappe 1:
1 VAP/Zimmer
- Wohnen Etappe 2 + LW:
1-1.5 VAP/Zimmer
- Gewerbe, Dienstleistung:
2 VAP/100 m² GF
- Einkauf, Kultur, Restaurant:
3 VAP/100 m² GF



Tabelle 6: Veloabstellplatzbedarf basierend auf heutiger Nutzungsprognose

	GF (m2)	Anz. Zimmer	Anz. VAP pro 100 m2 GF	Anz. VAP pro Zimmer	Anz. VAP
Wohnnutzung Etappe 1	27'200	717	-	1.0	717
Wohnnutzung Etappen 2 + LW	18'600	440	-	1.0 bis 1.5	440 bis 660
Summe Wohnnutzung	45'800	1'157	-	-	1'157 bis 1'377
Gewerbe	2'500	-	2	-	50
Dienstleistung	6'800	-	2	-	136
Einkauf	700	-	3	-	21
Kultur	600	-	3	-	18
Summe übrige Nutzungen	10'600	-	-	-	225
Summe Etappen 1 + 2 + LW	56'400	1'157	-	-	1'382 bis 1'602

GF = Geschossfläche LW = Leinenweberei VAP = Veloabstellplätze

aufgeteilt nach Etappen:

Etappe 1	776
Etappe 2	411 bis 575
Etappe LW	195 bis 251

4.2.2 Ausgestaltung und Erreichbarkeit der Veloabstellplätze

Um den Mobilitätszielen des STEK in Bezug auf den angestrebten Modalsplit nachzuleben, sind die Ein- und Ausgänge der Gebäude auf das bestehende Velowegnetz auszurichten und die Veloabstellplätze müssen zeitgemäss ausgerüstet und gut zugänglich sein. Die Veloabstellplätze müssen sich in der Nähe der Gebäudezugänge befinden (Kurzzeitabstellplätze grossmehrheitlich max. 30 m entfernt, Langzeitabstellplätze im Erdgeschoss max. 75 m und im Geschoss Gleisebene max. 100 m entfernt) und sind dispers auf dem Areal verteilt anzuordnen. Mindestens die Hälfte der Veloabstellplätze ist zu überdachen (z. B. Anordnung im Innern von Gebäuden). Prioritär werden die Velos in den Zwischengeschossen und auf Gleisniveau vorgesehen. Sie sind mit einer fahrbaren – von der Einstellhallenrampe für Motorfahrzeuge unabhängigen – Rampe sowie einem im vorderen Bereich der Kranbahn liegenden geräumigen Lift zu erschliessen; beides muss mit Realisierung der Bauetappe 1 zur Verfügung stehen. Bei der Rampe sind eine maximale Neigung von 6 % und minimale lichte Breite von 3.40 m anzustreben. In Ausnahmefällen bedingt durch beengte Platzverhältnisse kann die Neigung auf max. 10 % bei offenen und max. 12 % bei gedeckten Rampen erhöht werden. Bei >6 % Neigung sind der VSS-Norm 40 238 «Rampen, Treppen und Treppenwege» entsprechend eine lichte Rampenbreite von 3.60 m und Zwischenpodeste im Abstand von max. 2.5 Höhenmetern vorzusehen. Die fahrbare Erschliessung des Geschosses Gleisniveau kann über die Nachbarparzelle Gbbl.-Nr. V/3082 (ehemals Loreda-Areal) erfolgen (Dienstbarkeit). Der Lift im vorderen Bereich der Kranbahn ist so auszugestalten, dass auch Cargobikes, Velos mit Anhänger etc. aufgenommen werden können. Sollte in der ersten Etappe ausserhalb der bestehenden Unterbauten alternativ eine zentrale Einstellhalle geplant werden können, muss diese die gleichen Anforderungen an die Qualität erfüllen. Nach Möglichkeit ist im Rahmen der Realisierung der Etappe Leinenweberei ein weiterer Lift oder eine weitere fahrbare Erschliessung der Veloabstellplätze auf dem Geschoss Gleisniveau zu erstellen. Veloräume auf dem Geschoss Gleisniveau, die nicht direkt über die fahrbare Hauptrampe erschlossen werden, sowie Veloräume im Hochparterre und in Zwischengeschossen sind über Schieberampen anzubinden. Schieberampen, die von einem breiten Bevölkerungsspektrum genutzt werden können, sollten eine Neigung zwischen 20 und



30 % aufweisen. Die Schieberampen sind so auszugestalten, dass Velos beidseitig geschoben werden können, also als mittige Rampe mit beidseitigen Treppen oder als mittige Treppe mit beidseitigen Rampen. Um die Nutzung für Spezialvelos und Velos mit Anhänger zu ermöglichen, müssen die Rampenbereiche eine Breite von mind. 0.90 m aufweisen. Inkl. Treppe sind abhängig von der Ausstattung mind. 3.00 m Breite für die Schieberampen vorzusehen.

Die Einstellhallenzufahrt für den MIV ab der Wylerringstrasse ist für Velos ohne Tretunterstützung zu steil. Für Elektrovelos soll sie jedoch freigegeben werden. Somit besteht für Elektrovelos eine zusätzliche Möglichkeit, um zu den Veloabstellplätzen auf dem Geschoss Gleisniveau zu gelangen.

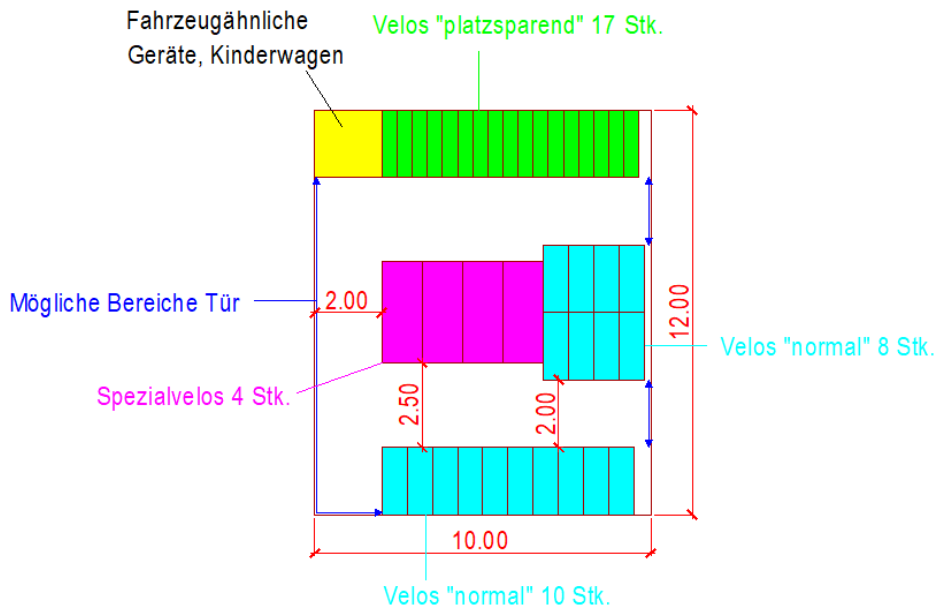
Mindestens bei den Anlagen im Aussenraum müssen die Velorahmen abschliessbar sein. Die Veloabstellplätze weisen folgende Abmessungen auf (ohne Erschliessungsfläche, Breite * Länge):

- _ Abstellplätze «normal» für Standardvelos: 0.65 bis 0.75 m * 2.00 m
- _ Abstellplätze «platzsparend» mit höhenversetzten Vorderradhaltern für Standardvelos: mind. 0.45 m * 2.00 m
- _ Abstellplätze für Spezialvelos: mind. 1.20 m * 3.00 m
- _ Abstellplätze «platzsparend» auf Doppelparkern weisen geringere Breiten pro Velo auf. Je nach Doppelparkersystem ist jedoch mit mehr als 2.00 m Länge pro Velo zu rechnen. Die für Doppelparker erforderliche Raumhöhe beträgt mind. 2.70 m. Doppelparker dienen im Bestand zur besseren Raumnutzung.

Die Breite der Erschliessungsflächen (Fahrgassen entlang der Veloabstellplätze) beträgt mind. 2.00 m. Systembedingt kann bei Doppelparkern eine breitere Erschliessungsfläche erforderlich sein.

Mind. 10 % aller Abstellplätze sind für Spezialvelos wie Gütervelos oder Velos mit Anhänger, aber auch Kindervelos auszugestalten. Bei ihnen ist auf ein Parkiersystem zu verzichten, da Spezialvelos oft nicht an die regulären Halterungen passen.

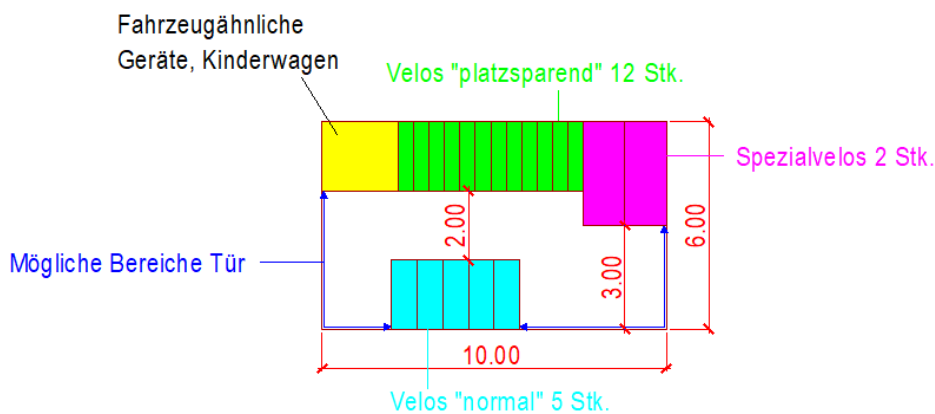
Es ist ein Mix der verschiedenen Parkiersysteme zu realisieren (normal, platzsparend und Spezialvelos). Die beiden folgenden Abbildungen zeigen Beispiele für die Einrichtung von Veloräumen (mit idealen Raumabmessungen):



Fläche: 120 m²
Anz. Velos: 39
Fläche/Velo: 3.08 m²

Anteil Spezialvelos: 10 %
Anteil platzsparend: 44 %

Abbildung 8: Mögliche Einrichtung eines 120 m² grossen Veloraums



Fläche: 60 m²
Anz. Velos: 19
Fläche/Velo: 3.16 m²

Anteil Spezialvelos: 11 %
Anteil platzsparend: 44 %

Abbildung 9: Mögliche Einrichtung eines 60 m² grossen Veloraums

Aus den gezeigten Beispielsräumen lässt sich ableiten, dass für die Planung von Veloräumen inkl. Spezialvelo und einem Flächenanteil für fahrzeugähnliche Geräte mit 3-4 m² pro Velo inkl. Erschliessungsfläche zu rechnen sind. Bei nicht idealen Raumabmessungen kann sich dieser Platzbedarf erhöhen.

Im Aussenraum fällt die für die Veloparkierung erforderliche Erschliessungsfläche meist mit den Quartierwegen/-plätzen zusammen. Ohne Erschliessungsfläche ist abhängig von der Ausstattung mit 1.2-1.5 m² pro Velo zu rechnen.

Der Flächennachweis für die Veloabstellplätze befindet sich im **Anhang**.

Mind. 20 % der Veloabstellplätze werden mit Steckdosen ausgestattet, um Elektrovelos laden zu können.

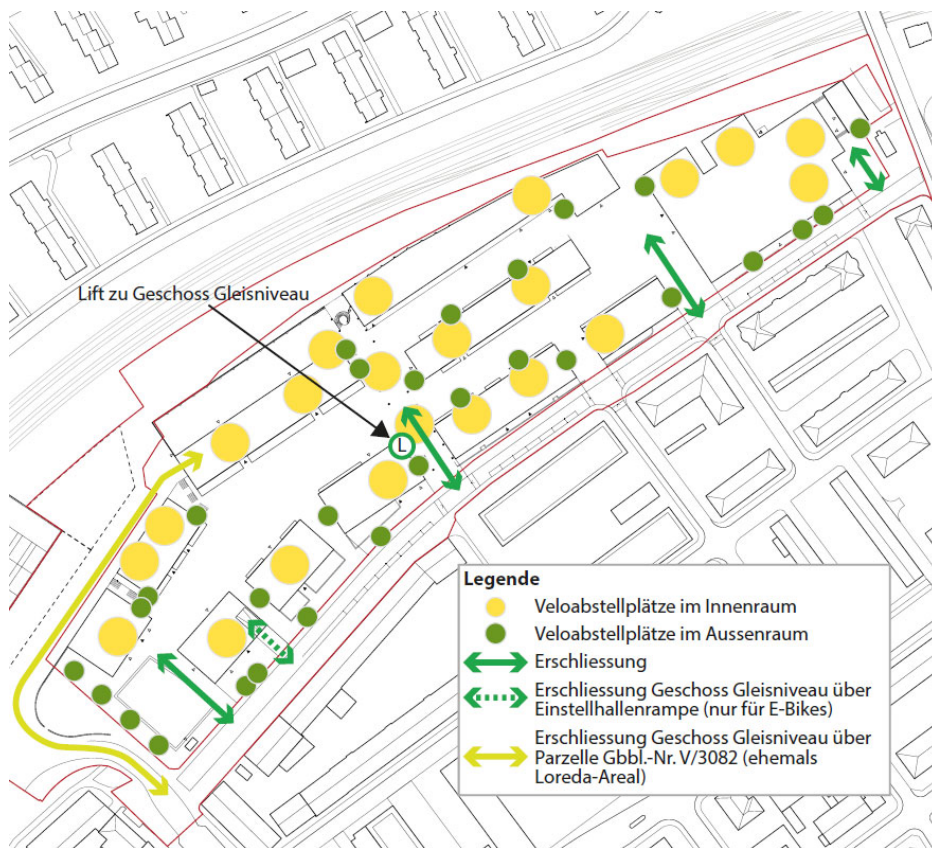


Abbildung 10: Lage und Erschliessung der Veloabstellplätze (Basis: Nutzungskonzept)

4.2.3 Vorgaben hinsichtlich der Etappierung

Die Veloabstellplätze auf dem Geschoss Gleisniveau im Bereich unterhalb der Kranbahn müssen bereits nach der Fertigstellung der Bauetappe 1 in vollem Umfang zur Verfügung stehen, damit der Bedarf an unterirdischen Langzeitveloabstellplätzen zu jedem Zeitpunkt gedeckt werden kann. Zudem haben mit Fertigstellung der Etappe 1 auch bereits eine fahrbare Erschliessung und der Lift ab der Kranbahn zum Geschoss Gleisniveau zu bestehen.

4.3 Fahrzeugähnliche Geräte (FäG)

Der Begriff fahrzeugähnliche Geräte (FäG) umfasst mit Rädern ausgestattete Geräte von Trottinets, Rollschuhe, Rollbretter etc. In den für die Velos ausgewiesenen Flächen zur Dimensionierung der Abstellräume bzw. Stellflächen im Aussenraum (vgl. Kap. 4.2.2) wurde bereits ein Flächenanteil für FäG berücksichtigt. Abstellplätze für FäG sind sowohl in den Veloabstellräumen als auch im Aussenraum vorzusehen und mit einem geeigneten Anbindesystem ähnlich Veloständern auszustatten.

Zum Abstellen von Kinderwagen ist ebenfalls Raum vorzusehen.



4.4 Öffentlicher Verkehr

Bei 30 % ÖV-Anteil entstehen durch das WIFAG-Areal pro Tag durchschnittlich ca. 1'100 Personenfahrten (DTV) mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (vgl. Berechnung Tabelle 5 in Kap. 3). An Werktagen werden gesamthaft mehr Wege und damit auch mehr Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Kapazitätsrelevant für das ÖV-System ist daher die Nachfrage an Werktagen zur Morgen- und Abendspitzenstunde (MSP und ASP). An Werktagen ist von ca. 1'155 ÖV-Personenfahrten (DWV) auszugehen. Die Abschätzung der ÖV-Wege zur Morgen- und Abendspitzenstunde anhand des DWV erfolgt basierend auf bewährten nutzungsabhängigen Kennwerten. Es wird von folgenden Fahrtenzahlen ausgegangen:

Tabelle 7: ÖV-Aufkommen zur Morgen- und Abendspitzenstunde
(auf 5 Wege gerundet)

	Anz. ÖV-Wege/ Tag DWV	ÖV-Wege MSP		ÖV-Wege ASP	
		Zielverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr	Quellverkehr
Wohnnutzung	685	10	65	45	20
Gewerbe	40	5	0	0	5
Dienstleistung	170	20	5	5	15
Einkauf	215	5	0	20	20
Kultur	45	0	0	5	0
Total	1'155	40	70	75	60

ASP = Abendspitzenstunde MSP = Morgenspitzenstunde

Die Linie 18, die heute vom Bahnhof bis Wyleregg verkehrt, wird, sobald eine entsprechende Wendemöglichkeit im Raum Gewerbeschule eingerichtet ist, vom Bahnhof nur noch bis Gewerbeschule verkehren (GIBB-Shuttle gemäss ZMB Wyler-Länggasse). Das WIFAG-Areal wird dann ausschliesslich von den Linien 20 und 26 erschlossen. Aufgrund dessen wird bei der folgende Kapazitätsbetrachtung auf diese beiden Linien fokussiert.

4.4.1 Maximalbetrachtung Buslinie 26

Die Bedeutung der Buslinie 26 für das Areal ist im Vergleich zur viel häufiger und direkt zu den Bahnhöfen Bern und Bern Wankdorf verkehrenden Buslinie 20 eher gering. Die Linie 26 wird von Personen genutzt, welche Ziel/Quelle am Breitenrainplatz oder allenfalls entlang der Tramlinie 9 (umsteigen am Breitenrainplatz) haben. Es ist davon auszugehen, dass die Linie 26 von maximal 25 % der Fahrgäste des Areals genutzt wird. Dies bedeutet:

- _ Morgenspitzenstunde
 - / Ca. 10 Fahrten Zielverkehr
 - / Ca. 20 Fahrten Quellverkehr
- _ Abendspitzenstunde
 - / Ca. 20 Fahrten Zielverkehr
 - / Ca. 15 Fahrten Quellverkehr

Diese Anzahl Fahrgäste werden zum bestehenden Fahrgastaufkommen der Linie 26 hinzugerechnet. Als Grundlage werden die kursgenauen Daten zur Querschnittsbelegung von BERNMOBIL verwendet (Erhebung vor Corona). Die



Auswertung zeigt, dass die Fahrgäste aus dem WIFAG-Areal zur Morgen- und Abendspitzenstunde durch die Linie 26 abgewickelt werden können und immer noch ausreichend Reserven auf dieser Linie bestehen. Das Angebot muss daher aufgrund der Entwicklung des WIFAG-Areals nicht angepasst werden.

4.4.2 Maximalbetrachtung Buslinie 20

Die meisten ÖV-Fahrgäste aus dem WIFAG-Areal dürften die Buslinie 20 auf der Strecke von/nach Bern Bahnhof nutzen. Für eine Maximalbetrachtung werden sämtliche Fahrgäste gemäss Aufzählung im Kapitel 4.4 der Linie 20 zugeschlagen. Als Grundlage werden die kursgenauen Daten zur Querschnittsbelegung von BERNMOBIL verwendet (Erhebung vor Corona). Die Auswertung zeigt, dass selbst 100 % der Fahrgäste aus dem WIFAG-Areal zur Morgen- und Abendspitzenstunde durch die Linie 20 abgewickelt werden können und immer noch ausreichend Reserven auf dieser Linie bestehen. Das Angebot muss daher aufgrund der Entwicklung des WIFAG-Areals nicht angepasst werden.

4.5 Motorisierter Individualverkehr

4.5.1 Lage und Ausgestaltung der Parkfelder für Personenwagen

Die Parkfelder sind hauptsächlich in einer Einstellhalle auf dem Geschoss Gleisniveau unterzubringen. Bereits bestehende umfangreiche Räumlichkeiten auf diesem Geschoss können entsprechend umgenutzt werden. Die Erschliessung der Einstellhalle erfolgt über eine Rampe ab der Wylerringstrasse.

Ein Teil der Besucher- und Kundenparkfelder (Kurzzeit) ist im Aussenraum auf dem WIFAG-Areal anzuordnen. Eine Kombination von Kundenparkfeldern mit Anlieferungsfeldern ist denkbar. Ihre Erschliessung ist so zu gestalten, dass keine Rückwärtsfahrmanöver auf die Wylerringstrasse erfolgen.

Die Parkfelder sind anhand der VSS-Norm 40 291a «Anordnung und Geometrie der Parkieranlagen» zu dimensionieren. Parkfelder für Bewohner(innen) und Angestellte erfüllen dabei mindestens die Komfortstufe A, jene für Besucher(innen) und die Kundschaft mindestens die Komfortstufe B. Das Gefälle der Parkfelder beträgt maximal 6 %.

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

Damit der MIV zukünftig so nachhaltig wie möglich abgewickelt wird, sind in der Einstellhalle Ladestationen für Elektrofahrzeuge anzubieten. Dabei sind die Vorgaben aus dem Merkblatt SIA 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden» einzuhalten.



4.5.2 Anforderungen hinsichtlich der Verkehrserzeugung und Parkierung für Personenwagen

Pro Tag werden gemäss heutiger Nutzungsprognose exkl. Anlieferungsverkehr rund 3'700 Wege über alle Verkehrsmittel erzeugt (vgl. Tabelle 5 in Kap. 3). Max. 20 % davon, also rund 730 Wege (durchschnittlicher Tagesverkehr, DTV), werden mit dem Auto zurückgelegt. Nach Bauverordnung (BauV) wären mit den Geschossflächen gemäss heutiger Nutzungsprognose mind. 307 Parkfelder zu erstellen. Mit diesem Angebot wird jedoch die maximal zulässige Anzahl MIV-Wege bzw. der maximal zulässige MIV-Anteil überschritten (35 % statt 20 % für das gesamte Areal):

Tabelle 8: Anz. Parkfelder nach BauV und daraus resultierende MIV-Fahrten/-Wege

	GF (m2)	Anz. Wohnungen	Wert "n" nach BauV	GF/n	Grundbedarf Parkfelder gem. BauV	Anz. Fahrten/Parkfeld DTV	Anz. MIV-Fahrten/Tag	Anz. Pers./Fahrzeug	Anz. MIV-Wege/Tag	MIV-Anteil am Gesamtverkehr
Wohnnutzung	45'800	364	-	-	182	2.9	519	1.2	623	
Total Wohnnutzung	45'800	364	-	-	182	-	519	1.2	623	29%
Gewerbe	2'500	-	50	50	25	2.5	62	1.2	74	
Dienstleistung	6'800	-	50	136	68	2.1	142	1.1	156	
Einkauf	700	-	20	35	17	11.4	199	1.6	318	
Kultur	600	-	20	30	15	3.3	50	2	99	
Total Nicht-Wohnnutzungen	10'600	-	-	251	125	-	452	-	647	44%
Total	56'400	364	-	-	307	-	971	-	1'271	35%

Um das durch eine Neuüberbauung erzeugte MIV-Aufkommen auf ein gewünschtes Mass zu reduzieren, erfolgt daher die Definition eines maximalen Angebots an Parkfeldern, welches unter dem Minimum nach BauV liegen muss. Die Ausgangslage dazu bilden die Vorgaben aus dem STEK (vgl. Kap. 3). Zu erreichen sind max. 10 % MIV-Anteil bei den Wohnnutzungen und max. 20 % über das gesamte Areal betrachtet (inkl. Wohnen; vgl. Kap. 3). Geprüft werden zudem die Auswirkungen der Option von max. 0.2 Parkfeldern pro Wohnung. Der Besetzungsgrad der Fahrzeuge ist nutzungsabhängig. Daher resultiert je nach Verteilung der Parkfelder auf die verschiedenen Nutzungen daraus ein anderes MIV-Fahrtenerkommen. Der Anlieferungsverkehr ist in den nachfolgenden Berechnungen nicht enthalten, sondern wird separat im Kapitel 4.6 ausgewiesen.

Zur Schaffung von Alternativen zum eigenen Auto beabsichtigt die Bauherrschaft die Einführung eines noch zu definierenden Car-Sharing-Angebots. Dafür sollen nach heutiger Planung 5-10 Abstellplätze erstellt werden. In den nachfolgenden Berechnungen werden für das Carsharing-Angebot jeweils 10 Abstellplätze inkl. deren Fahrtenerzeugung berücksichtigt.

Im Folgenden wird die maximale Anzahl der Parkfelder und MIV-Fahrten hergeleitet:

Max. 0.2 Parkfelder pro Wohnung

Maximal. 0.2 Parkfelder pro Wohnung bedeuten bei 364 Wohnungen (aktueller Stand der Planung) ein Angebot von 72 Parkfeldern für die Wohnnutzung. Beim Wohnen wird ein MIV-Anteil von 12.2 % erreicht, leicht über der STEK-Vorgabe von 10 %. Bei den Nicht-Wohnnutzungen wird in der Berechnung ein



gegenüber dem Grundbedarf aus der BauV reduziertes Angebot eingesetzt. Dadurch kann mit rund 170 Parkfeldern über alle Nutzungen ein max. MIV-Anteil von 20 % eingehalten werden. Es resultieren 555 MIV-Fahrten pro Tag:

Tabelle 9: Max. Anzahl Parkfelder und MIV-Fahrten bei max. 0.2 Parkfeldern pro Wohnung

	Anz. Wege/Tag total DTV	MIV-Anteil am Gesamtverkehr	Anz. MIV- Wege/Tag	Anz. Pers./ Fahrzeug	Anz. MIV- Fahrten/Tag	Anz. Fahrten/ Parkfeld DTV	Anz. Parkfelder	Anz. PF/ Wohnung
Wohnnutzung	2'180		230	1.2	190	2.9	67	
Carsharing	-		35	1.2	30	5.7	5	
Total Wohnnutzung	2'180	12.2%	265	-	220	-	72	0.20
Gewerbe	130		70	1.2	60	2.5	25	
Dienstleistung	540		105	1.1	95	2.1	45	
Einkauf	670		185	1.6	115	11.4	10	
Kultur	140		70	2	35	3.3	10	
Carsharing	-		35	1.2	30	5.7	5	
Total Nicht-Wohnnutzungen	1'480	31.4%	465	-	335	-	95	
Total	3'660	19.9%	730	-	555	-	167	

Die Einhaltung eines MIV-Anteils von max. 10 % bei der Wohnnutzung erfordert ein tieferes Angebot als 0.2 Parkfelder pro Wohnung.

Absicht der Bauherrschaft: Parkplätze für die Eigentumswohnungen

Das Wohnungsangebot soll nebst Mietwohnungen auch einen Anteil an Eigentumswohnungen umfassen. Die Bauherrschaft hat das Interesse, zumindest zu den Eigentumswohnungen Parkfelder anzubieten. Deshalb sollen auch die Auswirkungen eines höheren Parkfeldangebots beim Wohnen geprüft werden.

Aufgrund der Standortgunst darf angenommen werden, dass ca. die Hälfte der Fahrzeuge seltener genutzt wird. Der angestrebte Modalsplit Wohnen (max. 10 % MIV) wird überschritten. Das Modalsplit-Ziel von max. 20 % MIV über alle Nutzungen wird dank dem gegenüber dem Minimum gemäss BauV reduzierten Angebot bei der Dienstleistung, dem Einkauf und der Kultur sowie dem Sharingangebot jedoch eingehalten. Dadurch können mit 210 Parkfeldern max. 20 % MIV-Anteil eingehalten werden. Die Anzahl der MIV-Fahrten pro Tag liegt etwas höher:

Tabelle 10: Max. Anzahl Parkfelder und MIV-Fahrten bei 1 Parkfeld pro Eigentumswohnung

	Anz. Wege/ Tag total DTV	MIV-Anteil am Gesamtverkehr	Anz. MIV- Wege/Tag	Anz. Pers./ Fahrzeug	Anz. MIV- Fahrten/Tag	Anz. Fahrten/ Parkfeld DTV	Anz. Parkfelder	Anz. PF/ Wohnung
Wohnnutzung (viel genutzte Fz.)	2'180		220	1.2	185	2.9	65	
Wohnnutzung (wenig genutzte Fz.)			100	1.2	85	1.4	60	
Carsharing	-		35	1.2	30	5.7	5	
Total Wohnnutzung	2'180	16.3%	355	-	300	-	130	0.36
Gewerbe	130		70	1.2	60	2.5	25	
Dienstleistung	540		85	1.1	75	2.1	35	
Einkauf	670		130	1.6	80	11.4	7	
Kultur	140		50	2	25	3.3	8	
Carsharing	-		35	1.2	30	5.7	5	
Total Nicht-Wohnnutzungen	1'480	25.0%	370	-	270	-	80	
Total	3'660	19.8%	725	-	570	-	210	



Was es zu verhindern gilt

Falls entgegen der Annahme der Bauherrschaft kein Fahrzeug der Wohnnutzung seltener benutzt wird oder überzählige Parkplätze durch Nutzungen mit höherem Fahrtenpotenzial verwendet werden, resultieren durch die insgesamt 210 erstellten Parkplätze rund 85 zusätzliche Fahrten und zu hohe MIV-Anteile am Modalsplit. Die Parkplatzzahl von max. 210 kann deshalb nur festgelegt werden, wenn gleichzeitig für alle Nichtwohnnutzungen ein gegenüber dem Grundbedarf gemäss BauV reduziertes Angebot erstellt wird, ein funktionierendes Sharingangebot etabliert ist und die Fahrtenzahl (DTV) auf rund 570 festgelegt wird.

Tabelle 11: Zu verhinderndes MIV-Fahrtenerkommen bei 1 Parkfeld pro Eigentumswohnung

	Anz. Wege/ Tag total DTV	MIV-Anteil am Gesamtverkehr	Anz. MIV- Wege/Tag	Anz. Pers./ Fahrzeug	Anz. MIV- Fahrten/Tag	Anz. Fahrten/ Parkfeld DTV	Anz. Parkfelder	Anz. PF/ Wohnung
Wohnnutzung (viel genutzte Fz.)	2'180		425	1.2	355	2.9	125	
Wohnnutzung (wenig genutzte Fz.)			0	1.2	0	1.4	0	
Carsharing			-	35	1.2	30	5.7	
Total Wohnnutzung	2'180	21.1%	460	-	385	-	130	0.36
Gewerbe	130		70	1.2	60	2.5	25	
Dienstleistung	540		85	1.1	75	2.1	35	
Einkauf	670		130	1.6	80	11.4	7	
Kultur	140		50	2	25	3.3	8	
Carsharing	-		35	1.2	30	5.7	5	
Total Nicht-Wohnnutzungen	1'480		25.0%	370	-	270	-	
Total	3'660	22.7%	830	-	655	-	210	

Fazit Parkfeldangebot und MIV-Fahrtenerzeugung

Die genaue Aufteilung Miet-/Eigentumswohnungen ist noch nicht abschliessend festgelegt. Zur Sicherstellung einer gewissen Flexibilität bei der Nutzungsverteilung sollen daher gestützt auf [die obige Auslegeordnungen Stadtratsbeschluss vom 14.03.2024](#) die folgenden Vorgaben für das Areal festgelegt werden:

- Max. ~~240~~190 Parkfelder ([Reduktion um 20 Parkfelder gegenüber der Berechnung](#))
- Max. 570 MIV-Fahrten pro Tag (durchschnittlicher Tagesverkehr, DTV, ohne Anlieferung)

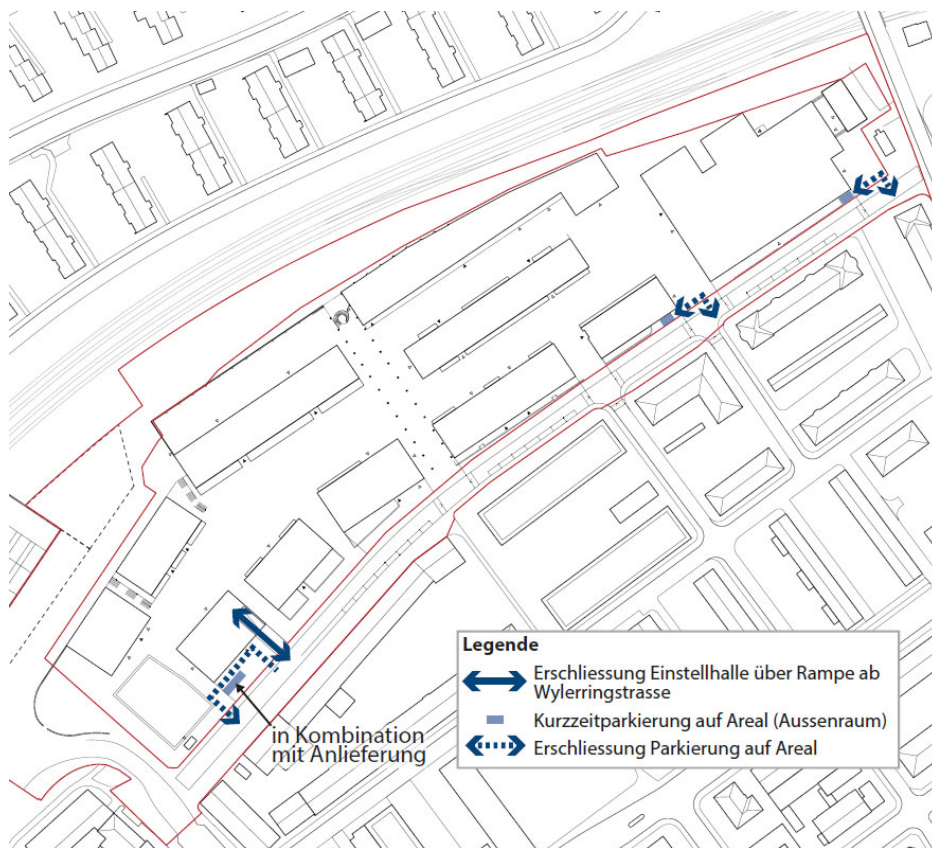


Abbildung 11: Schema Erschliessung MIV/Parkierung (Basis: Nutzungskonzept)

4.5.3 Vorgaben hinsichtlich der Etappierung

Mit Realisierung der Etappe 1 werden ca. 160 oberirdische Parkfelder im Westen des Areals aufgehoben. Die nach Realisierung der Etappe 1 noch auf dem Areal verbleibenden Nutzungen im Bereich der künftigen Etappe 2 haben einen Bedarf an 27 Parkfeldern (davon 1 für Lieferwagen). Die im Rahmen der Etappe 1 realisierten Nutzungen benötigen 84 Parkfelder. Gesamthaft sind mit Realisierung der Etappe 1 somit rund 111 Parkfelder zu erstellen:



Tabelle 12: Parkfeldbedarf Etappe 1 inkl. bestehenden Nutzungen

	GF (m2)	Anz. Eigentums- wohnungen	Realisierungs- grad	Anz. PF Et. 1
Wohnnutzung	27'200	53	42%	53
Carsharing*	-	-	-	3
Summe Wohnnutzung	27'200	53	-	56
Gewerbe	1'900	-	76%	19
Dienstleistung	0	-	0%	0
Einkauf	700	-	100%	7
Kultur	0	-	0%	0
Carsharing*	-	-	-	2
Summe übrige Nutzungen	2'600	-	-	28
Summe Etappe 1	29'800	53	-	84
Bedarf PF aus bestehenden Nutzungen				27
Summe Bedarf Etappe 1 inkl. bestehenden Nutzungen				111

GF = Geschossfläche PF = Parkfelder

* Gem. Überbauungsvorschriften müssen mit Etappe 1 mind. 5 Carsharing-Parkfelder bereitstehen.

Dieser Parkfeldbedarf kann durch die zur Verfügung stehenden Flächen auf dem Geschoss Gleisniveau gedeckt werden. Bis zur Realisierung der Etappe 2 und der damit verbundenen Erweiterung der Einstellhalle besteht zudem die Möglichkeit, einen allfälligen Mehrbedarf aus den Bestandsnutzungen durch die temporäre Nutzung der für Gewerbe vorgesehenen Flächen auf dem Geschoss Gleisniveau als Parkraum abzudecken.

4.6 Anlieferung

Grundsätze der Anlieferung

- _ Wo keine Halteverbotslinien markiert sind, ist es grundsätzlich legal, die Anlieferung im öffentlichen Raum ab der Wylerringstrasse durchzuführen. Ein möglichst hoher Anteil der Anlieferung soll jedoch auf dem WIFAG-Areal abgewickelt werden.
- _ Der Innenhof soll möglichst frei von Anlieferungsfahrten bleiben. Das Befahren des Innenhofs wird mittels Pollern unterbunden. Die Blaulichtorganisationen sind bei der Wahl des Pollertyps einzubinden.
- _ Rückwärtsmanöver vom Areal auf die Wylerringstrasse sind aus Sicherheitsgründen nicht zulässig.
- _ Rückwärtsmanöver von der Wylerringstrasse auf das Areal sind hingegen zulässig, wenn keine Alternativen bestehen und sie die Verkehrs- und Fussgängersicherheit nicht gefährden. Diese Rückwärtsfahrmanöver sind aber möglichst zu minimieren.
- _ Zeitliche Beschränkung Anlieferung:
 - / Für Lastwagen: Anlieferung auf dem gesamten Areal nur 07:00-19:00 Uhr gestattet



- / In den übrigen Bereichen ohne zeitliche Beschränkung (im Zusammenhang mit der Baubewilligung sind allfällige zeitliche Einschränkungen zu definieren, wenn die genauen Nutzungen auf dem Areal bekannt sind)

Zu unterscheiden ist zwischen Anlieferung mit Lieferwagen bis 3.5 Tonnen und Lastwagen/Sattelschleppern ab 3.5 Tonnen:

Lieferwagen bis 3.5 Tonnen

Der grösste Teil der Anlieferungsfahrten (mind. 80 %) wird mit Fahrzeugen bis 3.5 Tonnen durchgeführt.

Die Anlieferung auf dem **Erdgeschoss** erfolgt ab der Wylerringstrasse in den Bereichen Wylerterrasse, Kranbahn und Leinenweberei. Im Bereich der Wylerterrasse und der Kranbahn werden dafür grundsätzlich nur die Vorzonen des WIFAG-Areals genutzt (zwischen Wylerringstrasse und erster Gebäudereihe). Bei der Leinenweberei wird für die Anlieferung im Aussenraum die Fläche zwischen der Wylerringstrasse und der Rückseite der ersten Gebäudereihe für die Anlieferung genutzt. Wenn die Erfahrung zeigt, dass die Fläche fremdgenutzt wird, besteht die Möglichkeit, richterlich ein Parkverbot zu verfügen. Für die Leinenweberei kann optional eine eingehauste Anlieferungsfläche geschaffen werden, wenn durch die Nutzungen Anlieferungen ausserhalb der vorgängig beschriebenen Anlieferungszeiten erforderlich sind.

Etwa die Hälfte der Anlieferung soll über das **Geschoss Gleisniveau** erfolgen. Lieferwagen können die Einstellhallenrampe ab der Wylerringstrasse nutzen (vgl. auch Kap. 4.5.1). In den von Lieferwagen befahrenen Bereichen ist eine Durchfahrts Höhe von mind. 3.00 m sicherzustellen. Alternativ wird das Geschoss Gleisniveau für Fahrzeuge, welche die lichte Höhe der Einstellhalle überschreiten, über das Grundstück Gbbl.-Nr. V/3082 (ehemals Loreda-Areal) erreicht.

Lastwagen/Sattelschlepper ab 3.5 Tonnen

Nur ein kleiner Teil der Anlieferung (max. 20 %) erfolgt mit Fahrzeugen über 3.5 Tonnen.

Im Bereich Leinenweberei erfolgt die Anlieferung auf dem **Erdgeschoss**. Hier stellt die Anlieferung mit Lastwagen oder Sattelschleppern den Ausnahmefall dar (normalerweise mit Lieferwagen). Sie muss im Aussenraum erfolgen, weil die Einhausung der Leinenweberei nur für Lieferwagen geeignet ist. Da keine Wendemöglichkeiten vorhanden sind, müssen die Lastwagen und Sattelschlepper rückwärts zur Anlieferungsposition fahren, um nach dem Anlieferungsvorgang das Areal vorwärts verlassen zu können. Die Poller zum Innenhof werden so angeordnet, dass die Anlieferung mit bis zu 11 m langen Lastwagen ohne Senken der Poller möglich ist. Im seltenen Fall der Anlieferung mit über 11 m langen Fahrzeugen müssen die Poller abgesenkt werden, um



die Anlieferungsstelle nutzen zu können. In diesem Fall ist eine Anmeldung erforderlich.

Lastwagen und Fahrzeuge, welche die lichte Höhe der Einstellhalle überschreiten, erreichen das **Geschoss Gleisniveau** über das Grundstück Gbbl.-Nr. V/3082 (ehemals Loreda-Areal; Dienstbarkeit). Zusätzlich kann die Zufahrt mit Lastwagen auf dem Erdgeschoss im Bereich der Kranbahn stattfinden, wo die Ware ausgeladen und mit einem Lift auf das Geschoss Gleisniveau gebracht wird. Mangels Wendemöglichkeiten muss die Zufahrt von der Wyler-ringstrasse her auf das Areal rückwärts erfolgen, damit die Fahrzeuge nach dem Anlieferungsvorgang das Areal vorwärts verlassen können. Die Poller zum Innenhof werden so angeordnet, dass die Anlieferung mit Lastwagen bis ca. 11 m Länge (Regelfall) ohne Absenken der Poller erfolgen kann. Im Ausnahmefall bei längeren Lastwagen/Sattelschleppern müssen die Poller abgesenkt werden. In diesem Fall wäre eine Anmeldung erforderlich.

Abschätzung des Fahrtenaufkommens der Anlieferung

Zu den Nutzungen auf dem Areal liegen erst grobe Vorstellungen vor (vgl. Tabelle 1 in Kap. 2.1), Details zu den Nutzungen sind hingegen noch keine festgelegt. Daher erfolgt für die Bestimmung der Zahl der Anlieferungsfahrten eine grobe Abschätzung anhand von Erfahrungswerten (1 Fahrzeug = 2 Fahrten):

– Gewerbe

Beim Gewerbe kann das Aufkommen an Lieferfahrten stark variieren je nachdem, ob Fahrten zu Kunden durchgeführt werden oder nicht:

/ Ohne Fahrten zu Kunden: auszugehen ist von 1 Lastwagen und 5 Lieferwagen pro Tag (2 + 10 Fahrten).

/ Mit Fahrten zu Kunden: auszugehen ist von 1 Lastwagen und 20 Lieferwagen (2 + 40 Fahrten).

– Dienstleistung

Die Anlieferungsfahrten für die Dienstleistungsnutzung sind minim. Es ist von maximal 2 Lieferwagen pro Tag auszugehen (4 Fahrten).

– Einkauf

Anhand des Umfangs der Verkaufsfläche ist pro Tag von 1 Lastwagen und 2 Lieferwagen auszugehen (2 + 4 Fahrten).

– Kultur

Es ist von einem unregelmässigen Aufkommen an Anlieferungsfahrten zu rechnen. Im Schnitt ist alle 2 Tage von 1 Lastwagen und 1 Lieferwagen (je 1/2 pro Tag → 1 + 1 Fahrten pro Tag) auszugehen.

Über alle Nutzungen betrachtet ist somit im Durchschnitt mit folgendem Anlieferungsverkehr pro Tag zu rechnen:

– 2.5 Lastwagen (5 Fahrten)

– 9.5-24.5 Lieferwagen (19-49 Fahrten)



das Projekt dauerhaft erfolgreich zu positionieren. Dazu müssen für die Einwohner und Einwohnerinnen sowie die Angestellten auf dem Areal folgende Leistungen zur Verfügung stehen:

4.8.1 Veloverkehr

- Auf dem Areal ist eine Reparaturwerkstatt für Velos einzurichten, welche für alle Personen auf dem Areal zugänglich ist.
- Auf dem Areal oder im unmittelbaren Umfeld sollen sich Standorte eines Veloverleihsystems, z. B. Publibike befinden. Als Alternative zum eigenen Auto für Gütertransporte sind zudem auch Gütervelos anzubieten.

4.8.2 Motorisierter Individualverkehr

- Zur Förderung des Verzichts auf ein eigenes Auto müssen auf dem Areal ergänzend zum Angebot im Umfeld Carsharing-Angebote wie z. B. Mobility vorhanden sein.
- Die Bewohnerinnen und Bewohner bzw. Gewerbetreibenden des Areals werden darüber informiert, dass sie kein Anrecht auf eine Anwohnerparkkarte bzw. Gewerbeparkkarte für die Blaue Zone haben.
- Die Parkplätze in der unterirdischen Einstellhalle dürfen nur an Personen vermietet werden, die in einem Umkreis von höchstens 650 m Gehdistanz wohnen und wenn die Fahrtenzahl nicht überschritten wird.

4.8.3 Massnahmen zur Vermeidung von Verkehr

- Durch das Fahrtenkontingent ist ein haushälterischer Umgang mit dem Fahrtenaufkommen notwendig. Ergänzende Angebote wie Ausleisysteme für Werkzeuge sowie weitere Dienste des Concierge wie z. B. koordinierte Paketannahme zum Bündeln von Kurierfahrten sind in Prüfung und werden im weiteren Prozess konkretisiert.

4.9 Abweichungen bei Parkierung Velo und MIV

Durch die Umsetzung von innovativen Sharing-Konzepten für Velos oder Personenwagen kann das Bedürfnis nach eigenen Fahrzeugen sinken. Dadurch könnte allenfalls ein geringeres Veloabstellplatzangebot (als im Kapitel 4.2.1 aufgeführt) ausreichen.

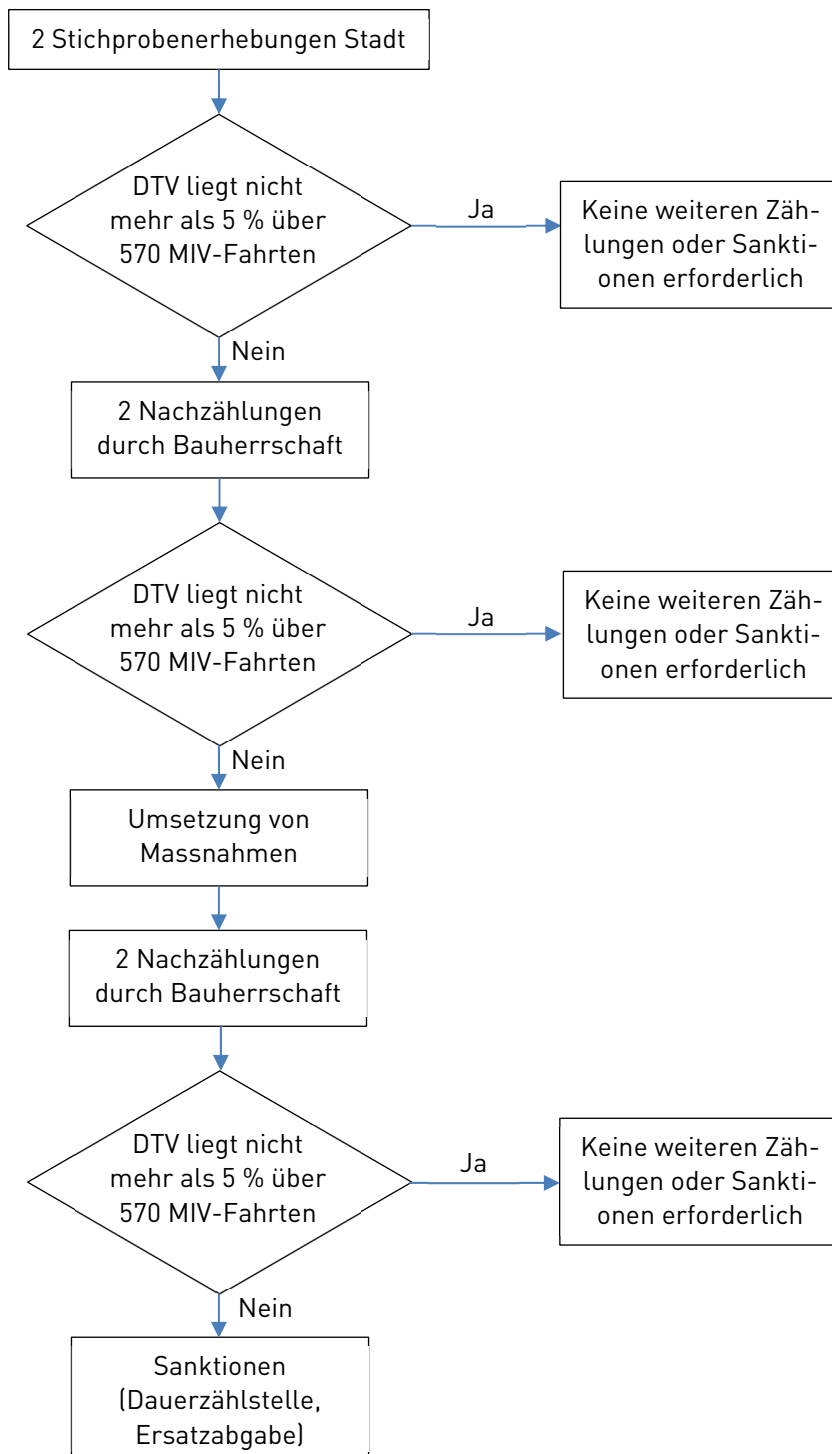
Um auf künftige Entwicklungen im Bereich des Mobility-Sharing flexibel reagieren zu können, sollen daher unter gewissen Voraussetzungen in Absprache mit der Verkehrsplanung der Stadt Bern Abweichungen zu den Vorgaben in diesem Mobilitätskonzept möglich sein.



5. Controlling

5.1 MIV-Fahrten

Monitoring und Wirkungskontrolle sind wie folgt vorgesehen
(Fahrtenkontingent exkl. Anlieferungsverkehr):





5.1.1 Methodik der Erhebungen

Die Stichprobenerhebungen durch die Stadt und die Nacherhebungen durch die Bauherrschaft werden methodisch gleich durchgeführt:

- _ Zählung an der Ein-/Ausfahrt Einstellhalle
- _ Durchführung als Stichprobenzählung während mind. vier Tagen innerhalb einer Kalenderwoche (Samstag oder Sonntag muss enthalten sein) an jeweils mind. vier aufeinanderfolgenden Stunden pro Erhebungstag → es soll möglichst die gesamte Zeitspanne 06:00...22:00 Uhr abgebildet werden
- _ Es ist jeweils eine Erhebung im Winter und im Sommer durchzuführen (je vier Tage, z. B. Februar und August, Erhebungsmonate sollen zwischen Stichprobenerhebung Stadt und Nacherhebung durch die Bauherrschaft nicht variieren) → anschliessend sind die Resultate in einem Kurzbericht festzuhalten
- _ Berücksichtigung Datenschutz: keine Aufzeichnung von Nummernschildern etc.
- _ Liegt der erhobene DTV mehr als 5 % über den 570 MIV-Fahrten, wird die jeweils nächste Stufe ausgelöst:
 - / Stichprobenerhebungen Stadt → Nachzählungen Bauherrschaft (im Folgejahr)
 - / 1. Nachzählungen Bauherrschaft → Umsetzung von Massnahmen zur Reduktion des MIV-Aufkommens, anschliessend 2. Nachzählungen Bauherrschaft (im Folgejahr)
 - / 2. Nachzählungen Bauherrschaft → Sanktionen

5.1.2 Projektorganisation

Zuständigkeiten Stadt

- _ Durchführung von zwei Stichprobenerhebungen gemäss Kapitel 5.1.1 nach vollständiger Inbetriebnahme des Areals (Etappen 1 + 2 + Leinenweberei)
- _ Kurzbericht zu Stichprobenerhebungen
- _ Bei zu hohem Aufkommen (mehr als +5 % der 570 MIV-Fahrten DTV exkl. Anlieferung) Verfügung der weiteren Schritte gemäss Ablaufschema
- _ Wenn die Stadt Bedarf sieht, kann sie zu einem späteren Zeitpunkt erneut Stichprobenerhebungen durchführen



Zuständigkeiten Bauherrschaft

Zuständigkeiten für die Bauherrschaft fallen nur dann an, wenn die Stadt im Rahmen ihrer Stichprobenerhebungen ein zu hohes Fahrtenaufkommen feststellt. In diesem Fall ist die Bauherrschaft zuständig für

- _ sämtliche Nacherhebungen
- _ allfällige Umsetzung von Massnahmen zur Reduktion des MIV-Aufkommens
- _ allfällige Einrichtung einer Dauerzählstelle, jährliche Auswertung ihrer Zähldaten zuhanden der Stadt

5.1.3 Kosten

Die Kosten der Verkehrszählungen werden von den für die jeweiligen Zählungen zuständigen Organen (vgl. Kap. 5.1.2) getragen.

Wird der Zielwert von 570 MIV-Fahrten DTV exkl. Anlieferung auch nach der zweiten Nacherhebung der Bauherrschaft noch um mehr als 5 % überschritten, erfolgt die Umsetzung von Sanktionen. Diese umfassen die Einrichtung einer Dauerzählstelle und Entrichtung einer Ersatzabgabe bei Überschreitung des Maximalwerts der MIV-Fahrten. Die Kosten für den Betrieb der Dauerzählstelle und die jeweiligen Auswertungen sind durch die Bauherrschaft zu tragen.

Im Jahresmittel darf der Maximalwert von 570 Fahrten DTV exkl. Anlieferung nicht überschritten werden, ebenfalls nicht an mehr als zwei aufeinanderfolgenden Monate. Andernfalls wird die Zahlung einer Ersatzabgabe fällig. Diese berechnet sich wie folgt:

Pro drei Fahrten pro Tag², um welche das Fahrtenmaximum überschritten wird, fällt die Ersatzabgabe für ein Parkfeld gemäss Reglement über die Ersatzabgabe für Autoabstellplätze an; gemäss Version vom 1. Juli 2008) sind dies CHF 8'700.-.

Die Pflicht zur permanenten Nachzählung endet, wenn die Grenzwerte während drei aufeinanderfolgenden Jahren nicht überschritten werden.

² Im Durchschnitt erzeugt beim Nutzungsmix gemäss heutiger Nutzungsprognose jedes Parkfeld im Durchschnitt ca. drei Fahrten pro Tag (DTV). Drei Fahrten mehr entsprechen somit einem zusätzlichen Parkfeld. → Dieser Wert ist in Abhängigkeit zum gewählten Nutzungsmix zu prüfen und bei Bedarf anzupassen.



5.2 Veloparkierung

Anhand einer einmaligen Zählung soll geprüft werden:

- _ Wie hoch bei den Wohnnutzungen der Veloabstellplatzbedarf ist.
- _ Ob weiterer Handlungsbedarf hinsichtlich der Lage und Ausgestaltung der VAP besteht.

5.2.1 Methodik der Erhebung

Zeitpunkt der Zählung:

- _ Nach Vollbezug der Etappe 1
- _ Ausserhalb der Schulferien
- _ Nachmittags (massgebend v. a. für [Besucher-]Plätze im Aussenraum) sowie in der Nacht (massgebend für Plätze im Aussen- und Innenraum)

Anlässlich der Zählung werden die folgenden Aspekte aufgenommen (nicht abschliessend):

- _ Auslastung der Veloabstellplätze im Aussen- und Innenraum (Erdgeschoss und Geschoss Gleisniveau)
- _ 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

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

Anhand der Erhebung wird zuhanden der Stadt (Verkehrsplanung) eine Einschätzung über den effektiven Bedarf abgeleitet und ob hinsichtlich der Lage, Ausgestaltung und Erschliessung der VAP Handlungsbedarf besteht. Auf dieser Basis definiert die Verkehrsplanung zusammen mit der Bauherrschaft die Vorgaben zur Veloparkierung zuhanden der qualitätssichernden Verfahren der Etappen 2 und Leinenweberei.



5.2.2 Kosten

Die Kosten für die Erhebung wird durch die Bauherrschaft getragen.

Parkfeld: 11'000 CHF

VAP: 167 CHF



6. Regeln für Änderungen

- Änderungen an diesem 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:
 - / Die im Mobilitätskonzept vereinbarte Berechnungsart wird angewendet
 - / 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 570 MIV-Fahrten (DTV, exkl. Anlieferung)
 - / Definition des effektiven Bedarfs an Veloabstellplätzen ab der zweiten Etappe 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



Anhang

Die nachfolgende Tabelle sowie die Pläne auf den nachfolgenden Seiten zeigen im Sinne eines Machbarkeitsnachweises die im Nutzungskonzept für die Veloparkierung ausgewiesenen Flächen auf dem Erdgeschoss (EG) und auf dem Geschoss Gleisniveau (UG).

		Etappe 1	Etappe 2	Etappe Leinenweberei	Summe Gesamtareal
Bedarf Anz. VAP pro Etappe		776	411 bis 575	195 bis 251	1'382 bis 1'602
Aussenraum	Fläche	231 m ²	96 m ²	63 m ²	390 m²
	Anz. VAP Aussenraum	198	82	54	333
	Anteil VAP Aussenraum	19%	39%	16%	21%
Innenraum Erdgeschoss	Fläche	0 m ²	0 m ²	0 m ²	0 m²
	Anz. VAP Erdgeschoss	0	0	0	0
	Anteil VAP Erdgeschoss	0%	0%	0%	0%
Innenraum Geschoss Gleisniveau	Fläche	2'723 m ²	409 m ²	858 m ²	3'989 m²
	Anz. VAP Gleisniveau	866	130	273	1'269
	Anteil VAP Gleisniveau	81%	61%	84%	79%
Summe pro Etappe	Fläche	2'954 m²	505 m²	921 m²	4'379 m²
	Anz. VAP	1'064	212	327	1'602

VAP = Veloabstellplätze

Mit der Etappe 2 steht auf dem Geschoss Gleisniveau bereits ein Teil der Fläche für die Parkierung MIV der Etappe Leinenweberei zur Verfügung. Die überschüssige Fläche von mind. 500 m² kann bis zur Realisierung der Etappe Leinenweberei temporär für die Veloparkierung genutzt werden. Der Bedarf von 776 + 575 = 1'351 VAP der Et. 1 + Et.2 kann damit gedeckt werden.



Legende

- Mögliche Standorte Schieberampe
- Standort Lift (Etappe 1)
- Zugang Gleisniveau über Parzelle Gbbl.-Nr. V/3082 (ehemals Loreda-Areal)
- alternativer Zugang Gleisniveau über Rampenbereich (Etappe 1)
- Mögliche Raumanordnung Veloabstellplätze
- Mögliche Raumanordnung Kellerräume
- Mögliche Raumanordnung Technik/Energie
- Mögliche Raumanordnung Gewerbefläche
- Mögliches Layout MIV-Parkierung

Veloparkierung	Etappe 1	Etappe 2	Etappe Leinenweberei	TOTAL
EG - Flächen	0.0 m ²	0.0 m ²	0.0 m ²	0.0 m²
UG - Flächen	2'722.5 m ²	408.7 m ²	857.7 m ²	3'988.9 m²
TOTAL	2'722.5 m²	408.7 m²	857.7 m²	3'988.9 m²
<i>soll</i>	<i>2'202.0 m²</i>	<i>798.0 m²</i>	<i>833.0 m²</i>	<i>3'833.0 m²</i>

Kellerflächen	Etappe 1	Etappe 2	Etappe Leinenweberei	TOTAL
UG - Flächen	904.1 m ²	724.0 m ²	281.6 m ²	1'909.8 m²
<i>soll (ca.)</i>	<i>910.0 m²</i>	<i>415.0 m²</i>	<i>0.0 m²</i>	<i>1'325.0 m²</i>

Technik	Etappe 1	Etappe 2	Etappe Leinenweberei	TOTAL
UG - Flächen	460.9 m ²	435.4 m ²	498.2 m ²	1'394.5 m²

Gewerbe/Arealstuben	Etappe 1	Etappe 2	Etappe Leinenweberei	TOTAL
EG - Flächen	778.0 m ²	1'396.4 m ²	2'552.0 m ²	4'726.4 m²
UG - Flächen	1'380.3 m ²	673.6 m ²	0.0 m ²	2'053.9 m²
TOTAL	2'158.3 m²	2'070.1 m²	2'552.0 m²	6'780.3 m²
<i>soll</i>	<i>2'072.8 m²</i>	<i>1'921.2 m²</i>	<i>2'369.2 m²</i>	<i>6'363.2 m²</i>

MIV-Parkplätze	Etappe 1	Etappe 2	Etappe Leinenweberei	TOTAL
UG - Anzahl	128	76	6	210
<i>soll</i>	<i>84</i>	<i>64</i>	<i>62</i>	<i>210</i>

Grobe Machbarkeitsprüfung Stand Überbauungsordnung
Mögliche Raumanordnung der Veloabstellplätze im Innenraum.
 Die genaue Umsetzung ist vor den konkreten Bauvorhaben mit den architektonischen Projekten zu erarbeiten.

Bauherrschaft Mali International AG	Wylerringstrasse 36 3014 Bern
Projekt WIFAG-Areal Bern	0 10 30 1
Planntitel Velo Erdgeschoss 1-1500	Plannummer Velo-EG_5
	Massstab / Grösse 1:1500 / A3
	Datum 09.06.21
	Gezeichnet fl



Legende

- Mögliche Standorte Schieberampe
- Standort Lift (Etappe 1)
- Zugang Gleisniveau über Parzelle Gbbl.-Nr. V/3082 (ehemals Loreda-Areal)
- alternativer Zugang Gleisniveau über Rampenbereich (Etappe 1)
- Mögliche Raumanordnung Veloabstellplätze
- Mögliche Raumanordnung Kellerräume
- Mögliche Raumanordnung Technik/Energie
- Mögliche Raumanordnung Gewerbefläche
- Mögliches Layout MIV-Parkierung

Veloparkierung	Etappe 1	Etappe 2	Etappe Leinenweberei	TOTAL
EG - Flächen	0.0 m ²	0.0 m ²	0.0 m ²	0.0 m²
UG - Flächen	2'722.5 m ²	408.7 m ²	857.7 m ²	3'988.9 m²
TOTAL	2'722.5 m²	408.7 m²	857.7 m²	3'988.9 m²
<i>soll</i>	<i>2'202.0 m²</i>	<i>798.0 m²</i>	<i>833.0 m²</i>	<i>3'833.0 m²</i>

Kellerflächen	Etappe 1	Etappe 2	Etappe Leinenweberei	TOTAL
UG - Flächen	904.1 m ²	724.0 m ²	281.6 m ²	1'909.8 m²
<i>soll (ca.)</i>	<i>910.0 m²</i>	<i>415.0 m²</i>	<i>0.0 m²</i>	<i>1'325.0 m²</i>

Technik	Etappe 1	Etappe 2	Etappe Leinenweberei	TOTAL
UG - Flächen	460.9 m ²	435.4 m ²	498.2 m ²	1'394.5 m²

Gewerbe/Arealstuben	Etappe 1	Etappe 2	Etappe Leinenweberei	TOTAL
EG - Flächen	778.0 m ²	1'396.4 m ²	2'552.0 m ²	4'726.4 m²
UG - Flächen	1'380.3 m ²	673.6 m ²	0.0 m ²	2'053.9 m²
TOTAL	2'158.3 m²	2'070.1 m²	2'552.0 m²	6'780.3 m²
<i>soll</i>	<i>2'072.8 m²</i>	<i>1'921.2 m²</i>	<i>2'369.2 m²</i>	<i>6'363.2 m²</i>

MIV-Parkplätze	Etappe 1	Etappe 2	Etappe Leinenweberei	TOTAL
UG - Anzahl	128	76	6	210
<i>soll</i>	<i>84</i>	<i>64</i>	<i>62</i>	<i>210</i>

Grobe Machbarkeitsprüfung Stand Überbauungsordnung
Mögliche Raumanordnung der Veloabstellplätze im Innenraum.
 Die genaue Umsetzung ist vor den konkreten Bauvorhaben mit den architektonischen Projekten zu erarbeiten.

Bauherrschaft Mali International AG	Wylerringstrasse 36 3014 Bern
Projekt WIFAG-Areal Bern	0 10 30 1
Plattentitel Velo Unter- & Zwischengeschoss 1-1500	Plannummer Velo-UG_5
	Massstab / Grösse 1:1500 / A3
	Datum 09.06.21
	Gezeichnet fl