



Entwicklung Ausserholligen VI

Mobilitätskonzept

Version 2.4 – Auflage Überbauungsordnung
10. Juli 2025

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
0.9	09.11.2020	Entwurfsversion	Rückmeldungen s. u.
1.0	16.11.2020	Abgabe an Stadtplanungsamt	Y. Gasser, A. Luisoni
1.1	15.12.2020	Einarbeitung Rückmeldungen Stadtplanungsamt	Y. Gasser, A. Luisoni
1.2	17.09.2021	Anpassung an Ergebnisse Gesamtleistungsstudie	Y. Gasser, C. Heath
1.3	22.10.2021	Rückmeldungen SPA, VP Bern	Y. Gasser, N. Mikhael
1.4	07.01.2022	Rückmeldungen VP Bern Monitoring und Wirkungskontrolle	Y. Gasser, A. Luisoni
1.5	24.01.2022	Überarbeitung Monitoring und Wirkungskontrolle	Y. Gasser, A. Luisoni
1.6	14.02.2022	Version Vernehmlassung Stadt	Y. Gasser, A. Luisoni
1.7	28.02.2022	Besprechung Eigentümer/Stadt	Y. Gasser
1.8	24.06.2022	Terminziele Fahrtenkontrollen	VP Stadt Bern, Y. Gasser
1.9	07.02.2024	Anpassung auf validiertes Siegerprojekt und UeO	Y. Gasser, S. Lauper
2.0	15.04.2024	Rückmeldungen SPA Bern, Halter und Kontur	Y. Gasser, S. Lauper
2.1	30.04.2024	Rückmeldungen SPA Bern	Y. Gasser, S. Lauper
2.2	07.05.2025	Berücksichtigung kantonale Vorprüfung UeO, Rückmeldungen SPA	Y. Gasser, S. Lauper
2.3	28.05.2025	Anpassung an aktualisierte Vorgaben UeO zu Elektroladestationen	S. Lauper
2.4	10.07.2025	Berücksichtigung Rückmeldungen Direktionsvernehmlassung	S. Lauper

Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Energie Wasser Bern (ewb)	i.V. Francis Racine, Kontur Projektmanagement AG	1/pdf
BLS	Barbara Heiniger	1/pdf
Halter Gesamtleistungen	Thomas Zenhäusern	1/pdf
Halter Gesamtleistungen	Florian Haase	1/pdf
Halter Entwicklungen	Jan Lauper	1/pdf
IBV Hüsler	Luca Urbani	1/pdf
Kontur Projektmanagement AG	Manuel Hutter	1/pdf
Kontur Projektmanagement AG	Jasmine Häfliger	1/pdf
Kontur Projektmanagement AG	Monja Salvisberg	1/pdf
Stadt Bern, PRD SPA	Caspar Lundsgaard-Hansen	1/pdf

Projektleitung und Sachbearbeitung

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

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Projektbeschrieb	5
1.1	Planungsprozess	5
1.2	Zweck Mobilitätskonzept	6
1.3	Würdigung Parkplatzangebot MIV	7
1.4	Grundlagen	8
2	Arealbeschrieb	9
2.1	Grösse des Areals, Gebäude und Nutzungsmix	9
2.2	Umgebungsanalyse	11
2.3	Geplante Projekte im Umfeld	12
3	Verkehrsinfrastruktur	14
3.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	14
3.2	Öffentlicher Verkehr (öV)	16
3.3	Fuss- und Veloverkehr (FVV)	18
3.4	Geplante Verbesserungen in der Feinerschliessung	21
4	Parkplätze und Abstellflächen	22
4.1	Parkplatzangebot MIV	22
4.2	Anforderungen an MIV-Parkplätze	24
4.3	Anzahl zu erstellende Veloabstellplätze	24
4.4	Qualitätsanforderungen Veloabstellplätze	25
5	Mobilitätsmassnahmen	26
5.1	Übersicht und Strukturierung	26
5.2	Massnahmenbeschrieb	30
5.3	Flankierende Infrastruktur- und Angebotsmassnahmen	37
6	Monitoring und Wirkungskontrolle	40
6.1	Verbindliche Massnahmen	40
6.2	Verbindliche Zielwerte	41
6.3	Unterteilung und Abgrenzung der Fahrten	41
6.4	Methodik MIV Fahrtenkontrolle	43
6.5	Methodik Stichprobenerhebungen	45
6.6	Veloabstellplätze	45
6.7	Weiterentwicklung Mobilitätskonzept	46
7	Genehmigungsvermerke	47
8	Anhang	48
8.1	Betriebsnotwendige Fahrten und Ausnahmen	48

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ansätze und Parkplatz-Angebot.....	7
Tabelle 2: öV-Linien der nahegelegenen Haltestellen	17
Tabelle 3: Grundbedarf an Parkplätzen gemäss BauV, Fahrtenabschätzung ohne Mobilitätskonzept.....	22
Tabelle 4: Reduzierter Bedarf an Parkplätzen, Fahrtenabschätzung mit Mobilitätskonzept	23
Tabelle 5: Fahrzeugklassen und deren Zuteilung zum Wirtschafts- und Werkverkehr	42

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Plan Überbauungsordnung	9
Abbildung 2: Lage Ausserholligen VI	11
Abbildung 3: Schnittstellenprojekte	12
Abbildung 4: Projekte in der unmittelbaren Umgebung von Ausserholligen VI	13
Abbildung 5: Routen MIV-Haupterschliessung Ausserholligen VI	15
Abbildung 6: Erschliessungskonzept motorisierter Verkehr	16
Abbildung 7: öV-Güteklassen Ausserholligen	16
Abbildung 8: öV Haltestellen und Gehdistanz.....	17
Abbildung 9: Ausschnitt aus dem Richtplan Fussverkehr	19
Abbildung 10: Sachplan Veloverkehr.....	20
Abbildung 11: Masterplan Veloinfrastruktur Stadt Bern, Zielzustand	21
Abbildung 12: Übersicht Mobilitätsmassnahmen	29
Abbildung 13: Methodik MIV Fahrtenkontrolle und Massnahmenerweiterung	44

Titelbild: Visualisierung Ausserholligen VI (Halter AG)

1 Ausgangslage und Projektbeschreibung

Der Premium-Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Ausserholligen weist innerhalb der Stadt und Agglomeration Bern grosse Entwicklungs- und Flächenpotentiale auf und soll gemäss dem Stadtentwicklungskonzept Bern (STEK 2016) als Mobilitätsdrehscheibe weiterentwickelt werden. Die Neugestaltung des ESP als gemischtes Quartier mit Arbeits-, Ausbildungs-, Gewerbe- und Wohnnutzungen ist eine zentrale Stossrichtung der übergeordneten Planung. Die verschiedenen Arealentwicklungen führen in den kommenden Jahren zu einer starken Intensivierung und einem Wandel der Nutzungen im ESP Ausserholligen.

Das Entwicklungsareal «Ausserholligen VI» liegt im Zentrum des Entwicklungsschwerpunkts Ausserholligen, zwischen Weyermannshaus und der S-Bahnstation Bern Europaplatz. Gemeinsam mit der Stadt Bern planen die Eigentümer, Energie Wasser Bern (ewb) und das Eisenbahnunternehmen BLS, ein verdichtetes und öffentlich zugängliches Areal mit Arbeits- und Wohnnutzungen sowie verschiedenen publikumsorientierten Nutzungen. Auf dem Areal sollen bestehende Nutzungen um neue Angebote, darunter drei neue Hochhäuser, ergänzt werden. Unter anderem sieht ewb vor, ihren Hauptsitz aus dem Stadtzentrum auf das Areal zu verlagern. Die im Bestand vorhandenen Werkstätten, Logistikflächen und der Fuhrpark sollen wie bis anhin auf dem Areal bestehen bleiben.

Zu diesem Zweck wurde ein zweistufiger Gesamtleistungsstudienauftrag durchgeführt. Die erste Stufe wurde mit acht Planungsteams absolviert, die zweite Stufe mit drei Planungsteams vertieft. Das am Ende der zweiten Stufe erkorene Siegerprojekt «Villevette» des Teams «Halter AG» stellt die Grundlage für die Überbauungsordnung (UeO) dar.

Das Areal «Ausserholligen VI» soll einen Leuchtturmcharakter entfalten und hinsichtlich der Areal- und Gebäudeplanung innovative Ansätze verfolgen. Dafür wird dem Areal eine ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltige Entwicklung geplant. Bezüglich der Mobilität soll besonders die Fuss- und Veloinfrastruktur vorbildlich gestaltet werden.

1.1 Planungsprozess

In den Jahren 2015-2016 wurde zur Klärung der städtebaulichen Potentiale und Rahmenbedingungen eine Testplanung für Ausserholligen VI durchgeführt. 2019 schlossen die Stadt Bern, ewb und BLS eine Planungsvereinbarung ab, darauf basierend wurde ein Planungsablauf mit drei Phasen definiert:

- Im Rahmen der ersten Phase, der städtebaulichen Vertiefungsphase, wurde eine «Charta Arealentwicklung» als Leitdokument für die zukünftige Arealentwicklung erstellt. Darin sind Ziele und Leitideen der Arealentwicklung festgehalten. Die Charta bildet unter anderem die Grundlage für die baurechtlichen Festsetzungen in der UeO.
- Die zweite Phase umfasste die Erstellung der UeO «Stöckackerstrasse 33 – Ladenwandweg» durch das Stadtplanungsamt. Damit erfolgt die baurechtliche Sicherstellung der in der Charta definierten Leitlinien. Die für Ausserholligen VI geplante Entwicklung ist unter den geltenden Zonenvorschriften nicht möglich.
- Parallel dazu verlief die dritte Phase der Qualitätssicherung in Form eines von ewb und BLS ausgelobten zweistufigen Gesamtleistungsstudienauftrags (mit Folgeauftrag) für Planer, Entwickler und Baurechtsnehmer nach SIA-Ordnung 143 (Stand 2009) im selektiven Verfahren. Während die erste Stufe das ganze Areal umschlossen hat, standen in der zweiten Stufe die Baubereiche A, B und C im Vordergrund. Dieser Gesamtleistungsstudienauftrag diente der Weiterentwicklung sowie als Stresstest der Charta und der UeO. Als Empfehlung zur Weiterbearbeitung wurde das Planungsteam um die Halter AG ausgewählt (Siegerprojekt).

Das Siegerprojekt der Gesamtleistungsstudienauftrags und die UeO wurden seither validiert. Während allen drei oben aufgeführten Phasen wurde darauf geachtet, dass sie auf die parallel stattfindende Revision des Richtplans für den ESP Ausserholligen abgestimmt sind: Der vom Kanton 2024 teilgenehmigte Richtplan

(Ausnahme: Störfall¹) und dessen Zusatzbericht Verkehr (2022) legen die Eckwerte der verkehrlichen Entwicklung im ganzen ESP und damit auch für das ewb/BLS-Areal fest und erbringen den Nachweis der Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems sowie der ausreichenden Erschliessung. Der Projektstand «Validierung Siegerprojekt und UeO» vom Januar 2024 stimmt mit dieser übergeordneten Planung überein und bildet die Grundlage des vorliegenden Mobilitätskonzepts – Version 2.4.

1.2 Zweck Mobilitätskonzept

Die Leitlinien der Charta und die UeO definieren klare Vorgaben zum Verkehr und zur Mobilität auf dem Areal Ausserholligen VI. Diese wurden auf Basis einer bereits durchgeführten Vertiefungsstudie Verkehr (Nissen Wentzlaff mit Rapp Trans AG, 2019) ausformuliert.

- Grundsätzlich gibt die Charta vor, die Mobilität habe möglichst klimaneutral und stadtverträglich zu erfolgen. Die Mobilitätsbedürfnisse der Arealnutzenden sollen primär durch den öffentlichen Verkehr (öV) sowie den Fuss- und Veloverkehr abgedeckt werden.
- Basierend auf der Vertiefungsstudie Mobilität und der übergeordneten, behördenverbindlichen Richtplanung für den gesamten ESP Ausserholligen wird in der UeO das maximale Fahrtenaufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf 2'200 Fahrten² pro Werktag begrenzt. Dies umfasst ebenfalls den bestehenden Betriebsverkehr von BLS und ewb, welcher heute rund 1'100 Fahrten (DWV) beträgt.³
- Das vorliegende Mobilitätskonzept stützt sich auf die an den Ergebnissen der Gesamtleistungsstudie (Siegerprojekt) angepassten UeO und zeigt auf, wie das MIV-Fahrtenkontingent gemäss aktuellem Planungsstand eingehalten werden kann.

Die Menge der erzeugten Fahrten auf einem Areal ergibt sich im Wesentlichen durch die Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge. Diese wird durch Art und Mass der Nutzung bestimmt und ist im Kanton Bern gemäss Art. 49 ff. der Bauverordnung (BauV) zu berechnen. Bei Ausserholligen VI handelt es sich dabei nicht um ein verkehrsintensives Bauvorhaben nach BauV. Nach Art. 91a BauV werden Zulieferfahrten und Fahrten für die Wohnnutzung nicht mitgezählt, womit im vorliegenden Fall die rechtliche Grenze von 2'000 Fahrten pro Tag eines verkehrsintensiven Bauvorhabens nicht überschritten wird.

Die Vorgabe zur MIV-Fahrtenzahl in der UeO und im Richtplan (für den ganzen ESP Ausserholligen) hingegen kann nur mit einem reduzierten Parkplatzangebot und weiterführenden, flankierenden Mobilitätsmassnahmen eingehalten werden. Solche Massnahmen sind gemäss Zusatzbericht Verkehr (2022) des rechtskräftigen Richtplans erforderlich. Gemäss Art. 54 der BauV kann die gesetzliche Mindestanzahl an Parkplätzen mittels einem Mobilitätskonzept unterschritten werden.

Das vorliegende Mobilitätskonzept erfüllt ebendiese Funktion und zeigt bereits bestehende sowie geplante Mobilitätsangebote und -massnahmen auf, welche trotz des reduzierten Parkplatzangebots die verkehrliche Erschliessung des Areals sicherstellen sollen. Hierbei müssen die für den Liefer- und Werkverkehr notwendigen Kapazitäten ebenfalls berücksichtigt werden. Als Messgrösse für den Zielerreichungsgrad zählt dabei das Einhalten der Fahrtenzahl von 2'200 Fahrten pro Werktag.⁴

Im vorliegenden Konzept wird ein Massnahmenkatalog aufgezeigt, mit dem dieses Ziel erreicht werden kann. Zudem werden Ansätze für das Monitoring und die Wirkungskontrolle des Konzepts dargelegt. Damit liegt die

¹ Der überarbeitete Richtplan ist teilrechtskräftig. Dies hat die zuständige Direktion für Inneres und Justiz (DIJ) des Kantons Bern mit rechtskräftiger Verfügung vom 21. März 2024 entschieden. Damit treten alle Richtplaninhalte in Kraft, welche nicht mit einer vom Kanton geforderten Ergänzung der Störfallvorsorge in Zusammenhang stehen. Gegen diese vorgesehene Ergänzung der Störfallvorsorge ist eine Beschwerde der Stadt Bern bei der DIJ hängig, über die zu einem späteren Zeitpunkt entschieden wird.

² DWV, durchschnittlicher Werktagsverkehr über ein Jahr.

³ Vgl. Programm Gesamtleistungsstudie 1. Stufe S. 53.

⁴ Gesamtleistungsstudie, S. 7

Grundlage vor, dass die in der Charta, in der UeO sowie in der übergeordneten Richtplanung (für den ESP Ausserholligen) vorgegebenen Ziele erreicht werden können.

1.3 Würdigung Parkplatzangebot MIV

Das validierte Siegerprojekt Ausserholligen VI verfügt über ein sehr zurückhaltendes Angebot an Parkplätzen für motorisierte Fahrzeuge. Die gemäss vorliegendem Mobilitätskonzept umfassende Mobilitätsmassnahmen werden im Projekt berücksichtigt und es wird als innovativer Ansatz ein Parkplatz-Pooling umgesetzt: Ein Teil des bereits reduzierten Parkplatzbedarfs für Bewohnende, Mitarbeitende und Besuchende wird bautechnisch nicht realisiert, sondern durch eine betriebliche Abstimmung mit den im Tagesverlauf ungenutzten Betriebsparkplätzen bereitgestellt. Gegenüber dem theoretischen Parkplatzbedarf von 418, welcher ohne Pooling notwendig wäre (vgl. Kapitel 4.1), wird das physisch realisierte Parkplatzangebot auf 370 reduziert.

Insgesamt werden im Quervergleich mit anderen Projekten in der Stadt Bern damit sehr tiefe Ansätze für das Parkplatzangebot veranschlagt:

- Wohnnutzungen: **0.15 Parkplätze pro Wohneinheit**
- Arbeitsnutzungen: **0.27 Parkplätze pro 100 m² GfO** (exkl. Bestand der ewb/BLS) bzw. **0.70 Parkplätze pro 100 m² GfO** (inkl. Bestand der ewb/BLS).

Der Ansatz von 0.15 Parkplätzen pro Wohneinheit ist sehr restriktiv und entspricht dem gängigen Verständnis von «autofreiem Wohnen»⁵. Auch für neue Arbeitsnutzungen wird auf dem Areal das Angebot an Parkplätzen stark eingeschränkt. Die bestehenden Parkplätze der ewb/BLS werden im Sinne eines Bestandserhalts auch zukünftig angeboten. Diese sind für den Werkbetrieb von ewb und BLS zentral und können durch die Arealentwicklung nicht reduziert werden.

Tabelle 1: Ansätze und Parkplatz-Angebot, Stand Validierung Siegerprojekt und UeO

Nutzung	Ausmass	Ansatz BauV	Ansatz Siegerprojekt (mit PP-Pooling)	PP-Angebot Siegerprojekt
Wohnen	318 Whg. ⁶	0.5 – 2.0 PP/Whg.	0.15 PP/Whg.	48
Arbeiten inkl. Bestand ewb/BLS	45'000 m ² GfO		0.70 PP/100 m ² GfO	314
Arbeiten exkl. Bestand ewb/BLS	38'800 m ² GfO	0.63 PP/100 m ² GfO ⁷	0.27 PP/100 m ² GfO	103
Mobilitätsangebote				8
Total				370

⁵ Vgl. Plattform Autofrei/Autoarm Wohnen, Definitionen / Glossar: <https://wohnbau-mobilitaet.ch/waswarum/definitionen-glossar/>

⁶ Schätzung auf Basis des validierten Siegerprojekts und den prinzipiellen Möglichkeiten gemäss UeO. Das validierte Siegerprojekt geht von 222 Wohnungen für die Baubereiche B und C aus. Zusätzlich plant die BLS im Baubereich D einen Anteil an nicht familienorientiertem, kleinteiligem Wohnen. Gemäss aktuellem Planungsstand, der noch nicht im gleichen Detaillierungsgrad wie für die weiteren Baubereiche A, B und C vorliegt, wird unter Berücksichtigung der limitierenden Faktoren der UeO mit 96 Wohneinheiten und 6'000 m² GfO für Baubereich D gerechnet.

⁷ Abhängig von geplanten Nutzungen und Geschossflächen. 0.63 PP / 100m² GfO ist als Minimum zu verstehen, sollten 38'800 m² GfO als Arbeiten (Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen) umgesetzt werden. Der Ansatz erhöht sich, sobald ein Teil der Fläche für publikumsorientierte Nutzungen (Gastronomie, Kultur etc.) verwendet wird.

1.4 Grundlagen

- Handbuch MIPA – Mobilitätskonzepte für effiziente Areale, Energie Schweiz.
- Programm Gesamtleistungsstudie Ausserholligen VI – Programm 1. Stufe (2020) und 2. Stufe (2021).
- Charta Arealentwicklung und formulierte Narrative (2020).
- Überbauungsordnung Stöckackerstrasse 33 – Ladenwandweg. Entwurf, Stand April 2025.
- VSS-Norm 40065: Parkieren; Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen, Stand 2019.
- VSS-Norm 40066: Parkieren; Projektierung von Veloparkierungsanlagen, Stand 2019.
- Richtplan ESP Ausserholligen (2024) inkl. Zusatzbericht Verkehr (2022).
- Synthesebericht Haltestelle Stöckacker. Verkehrskonzept Raum Ausserholligen. Stand März 2020.
- Bauordnung (BO) der Stadt Bern, Stand August 2019.
- Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern (2020).
- Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern (2009).
- Masterplan Veloinfrastruktur Stadt Bern (Sachplan Veloverkehr), Stand November 2020.
- Siegerprojekt Gesamtleistungsstudie: Projektdossier Team 01 «Halter» (2021) sowie weiterentwickeltes Richtprojekt (2024).
- Stadtentwicklungskonzept (STEK) Bern (2016).
- Parkplatzberechnungen und Parkplatz-Pooling, IVB Hüsler AG, Stand Validierung Siegerprojekt und UeO vom 07 Februar 2024.
- Leitfaden Veloparkierung für neue Wohnareale der Stadt Bern, vom Gemeinderat genehmigt am 14. Juni 2023.
- SIA-Merkblatt 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden», Ausgabe 2020.
- Strassenverordnung (SV) des Kantons Bern, Stand Februar 2024.
- Agglomerationsprogramm Bern 5. Generation, Stand Genehmigungsdossier AP5, April 2025.

2 Arealbeschreibung

2.1 Grösse des Areals, Gebäude und Nutzungsmix

Der Werkbetrieb von ewb und der Fuhrpark der BLS sind heute eine wichtige Nutzung des Areals und sollen auch in Zukunft in Ausserholligen VI angesiedelt bleiben. Die Nutzungsdichte ist mit weitläufigen oberirdischen Lager- und Umschlagsflächen heute eher gering. Im Rahmen der UeO wird der Nutzungszonenplan angepasst. Das Areal weist aufgrund seiner Lage und Dimension ein hohes Verdichtungs- und Aufwertungspotential auf und wird zukünftig von einem regen Personenaufkommen gekennzeichnet sein. Insbesondere umsteigende Bahnpassagiere und Studierende zum neuen nördlich gelegenen Fachhochschulcampus benutzen die Fussgänger- und Velowege auf dem Areal. Das Areal fungiert also als Mobilitätsdrehscheibe, auch für weiteren Personen aus dem ganzen Quartier Ausserholligen.

Auf den vier Baubereichen des Areals ist eine Überbauung mit einer oberirdischen Geschossfläche (GfO) von insgesamt maximal 80'000 m² geplant. Dies entspricht dem vom Kanton genehmigten, behördenverbindlichen Potenzial gemäss Richtplan ESP Ausserholligen. Die Baubereiche A, B und C sind im Besitz der ewb. Baubereich D ist im Besitz der BLS. Auf allen vier Baubereichen können Hochbauten errichtet werden. Dem gesamten Areal sollen Wohn-, Arbeits-, Gewerbenutzungen sowie öffentliche und publikumsorientierte Nutzungen zugeführt werden. Der geplante Nutzungsmix wird durch den mehrstufigen Planungsprozess kontinuierlich geschärft.

In der UeO sind in Übereinstimmung mit dem Richtplan und den gesamtverkehrlichen Berechnungen zudem ein Arbeitsnutzungsanteil von mindestens 50 % und ein Wohnnutzungsanteil von mindestens 25 % festgelegt. Zudem ist ein Drittel der Wohnnutzung als preisgünstiger Wohnraum anzubieten.

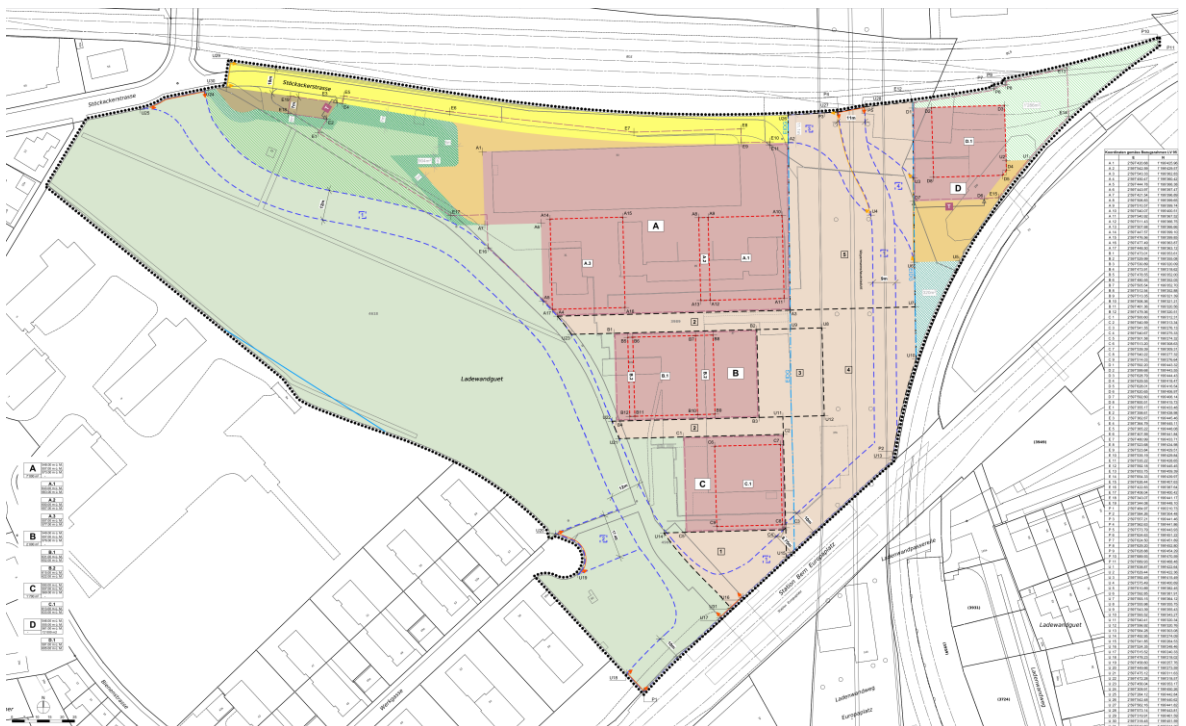


Abbildung 1: Plan Überbauungsordnung, Stand 10.07.2025

Baubereich A

Auf dem Baubereich A wird der Gebäudebestand mit einem neuen Hochhaus zu einem Konglomerat aus Geschäfts- und Gewerbehaus ergänzt. Der mögliche Nutzungsmix beinhaltet zum einen den neuen Hauptsitz von ewb mit Büroflächen sowie Werkstatt- und Logistikfunktionen des Technischen Zentrums, zum anderen Büroflächen für Drittnutzende sowie publikumsorientierte und öffentliche Nutzungen im Sockel. In der Gesamtleistungsstudie wird hierzu zwischen den Bereichen der «Wissensarbeit und Öffentlichkeit» und dem «technisch-gewerblichen» Bereich unterschieden.

Der Sockel ist für Mietende, ewb und die Öffentlichkeit zugänglich (Mischnutzungen). Über dem Sockelbereich sind klassische Kernarbeitszonen von ewb und weiteren eingemieteten Firmen vorgesehen (insgesamt ca. 14'000 m² HNF).

Werkstatt- und Logistikfunktionen werden im Sockelbereich und im Gebäudebestand untergebracht. Die Werkstätte der ewb und von Drittnutzenden umfassen eine Fläche von ungefähr 3'100 m² (HNF).

Besonders in Baubereich A ist die Umsetzung eines modernen Supply-Chain-Managements, welches besondere Anforderungen an die logistische Erschliessung des Baubereichs stellt und gleichzeitig eine konfliktfreie Führung des Personenverkehrs im ganzen Areal berücksichtigt, herausfordernd.

Baubereiche B & C

Bezüglich der Nutzungskonzeption sind gemischtgenutzte Wohn-, Geschäfts- und/oder Gewerbehochhäuser vorgesehen. Gemäss der UeO ist festgeschrieben, dass in den Baubereichen B und C mindestens 20'000 m² GfO für Wohnnutzung zu realisieren sind. Die Sockelbereiche der beiden Hochbauten sind multifunktional, mit vorwiegend öffentlichen und publikumsorientierten Nutzungen (Verkaufsflächen, Gastronomie), angedacht. Die Geschosse oberhalb der Sockel sind dementsprechend für Wohnen vorgesehen.

Baubereich D

Baubereich D ist hinsichtlich der zukünftigen Nutzungen noch weniger definiert. Es ist eine Geschäfts- oder Wohnnutzung angedacht. Das Gebäude soll gemäss Gesamtleistungsstudie eine attraktive Adressbildung zum Platz hin aufweisen und einladenden, öffentlichen Erdgeschossnutzungen Raum bieten (Gastronomie, Verkauf). Wegweisend ist die Lage des Gebäudes am Zugang zur neuen Unterführung Europaplatz Nord.

Zu den denkbaren Nutzungen der Obergeschosse zählen gemäss Grundvariante v.a. Büro und Dienstleistung, gemäss einer Alternativvariante, unter Berücksichtigung limitierender Faktoren der UeO, etwa auch Beherbergung oder nicht familienorientiertes, kleinteiliges Wohnen.

Freiraum unter Viadukt

Unter dem Autobahnviadukt ist ein Cluster für kulturelle und öffentliche Nutzungen denkbar, aber auch die gesamte Ver- und Entsorgung der Baubereiche B und C erfolgt z.B. über diesen Raum. Die Paketstation im nördlichen Viaduktbereich soll dazu beitragen, mit innovativen Logistiklösungen den Anlieferverkehr von den Baubereichen B und C zu minimieren. Wichtig ist hier die direkte und sichere Velo- und Fusswegführung für Transitpassagiere.

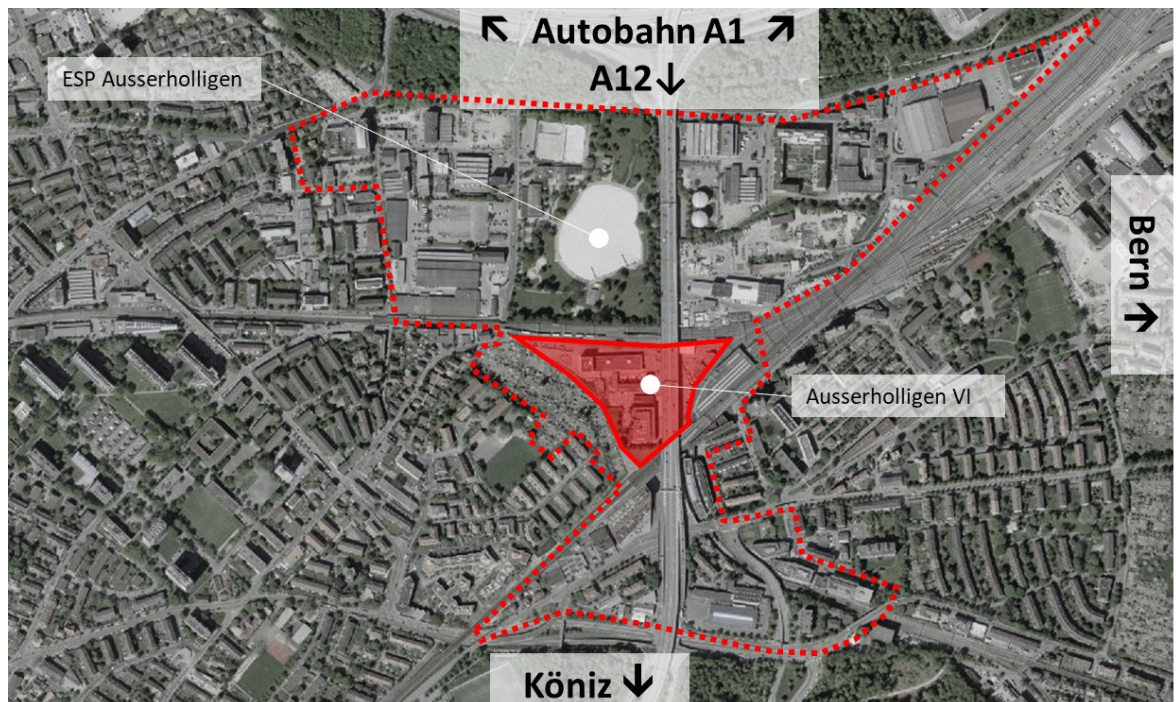


Abbildung 2: Lage Ausserholligen VI

2.2 Umgebungsanalyse

Die Umgebung des Areals ist durch Strassen- und Gleisanlagen stark geprägt und dadurch auch abgegrenzt. Die Autobahn A12 führt auf einer Brücke über das Areal und ist als Verkehrsträger (noch) nicht direkt nutzbar. Gleisanlagen von und zum Hauptbahnhof Bern bilden nördlich (Richtung Neuchâtel), südlich (Richtung Fribourg) und östlich des Areals (Richtung Belp/Schwarzenburg) eine starke Trennwirkung aus. Heute bestehen zwei, zukünftig drei Unterführungen zur Querung der Gleisfelder ab dem Areal.

Abseits der Verkehrsanlagen ist Ausserholligen VI von vielseitigen Nutzungen umgeben. Nördlich des Areals befindet sich die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus mit Gartenbad und Parkanlage. Im Osten und im Westen des Areals befinden sich in der näheren Umgebung primär Wohnquartiere mit Ein- und Mehrfamilienhäusern. Die Familiengärten Ladenwandgut grenzen im Westen direkt an das Areal. Die südliche Umgebung des Areals wird hauptsächlich als Dienstleistungs-, Industrie- oder Gewerbefläche genutzt.

Im Rahmen der UeO werden die Lärmempfindlichkeitsstufen auf dem Areal definiert, respektive angepasst. Der Bebauungsperimeter fällt demnach in die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III (Lage östlich neuer Ladenwandweg), tangiert aber auch die ES II (Lage westlich neuer Ladenwandweg; bestehende Familiengartenanlage Ladenwandgut).

2.3 Geplante Projekte im Umfeld

Die geplante Arealentwicklung Ausserholligen VI ist eine von vielen Entwicklungen im ESP Ausserholligen. In der direkten Umgebung von Ausserholligen VI sind verschiedene Projekte in Planung, die eine Schnittstelle und direkte Auswirkungen auf die Arealentwicklung Ausserholligen VI haben werden:

- Die **Unterführung Europaplatz Nord** wird eine neue direkte Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Europaplatz und dem Gebiet «Weyermannshaus Ost» mit dem neuen Fachhochschulcampus schaffen. Die Nord-Süd Verbindung führt an der Ostseite über das Areal Ausserholligen VI.
- Die Verschiebung der S-Bahnhaltestelle Stöckacker um 400 m nach Osten und als neue Haltestelle **Europaplatz Nord** (siehe Abbildung 3) ist eine zentrale Massnahme zur Schaffung eines Mobilitätshubs im Westen von Bern. Hierdurch wird die Strecke Bern-Neuchâtel direkt mit dem Herzen des ESP Ausserholligen verbunden. Hiermit wird eine bessere ÖV-Erschliessung für die Areale geschaffen.
- Die direkt an das Areal Ausserholligen VI angrenzenden **Familiengärten Ladenwagengut** sollen als verbindendes Freiraumelement gestärkt werden und eine erhöhte Durchlässigkeit erhalten.

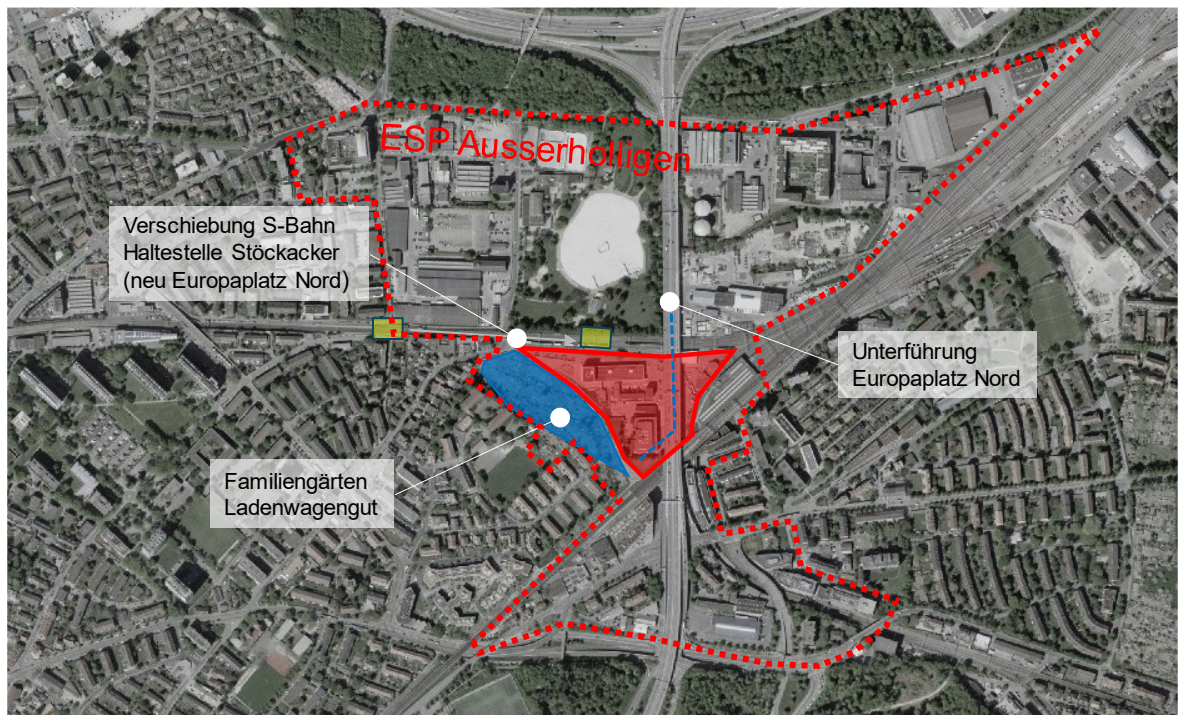


Abbildung 3: Schnittstellenprojekte

Darüber hinaus sind in der weiteren Umgebung des Areals in den kommenden Jahren weitere Arealentwicklungen zu erwarten (Abbildung 4), die zumindest indirekt Einfluss auf das Areal Ausserholligen VI haben werden.

- Die nördlich von Ausserholligen VI gelegene **Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus** wird in den kommenden Jahren umfassend saniert. Ein Neubau mit Eishalle und Hallenbad, die Erneuerung der Kunsteisbahn sowie die Aufwertung des Aussenraums um das Wasserbecken sollen realisiert werden.
- Die **Berner Fachhochschule (BFH)** plant eine Konzentration der Departemente Gesundheit, Soziale Arbeit und Wirtschaft, der Hochschule der Künste (HKB), des Fachbereichs performative Künste

sowie des Rektorats und der Services in Ausserholligen. Hierzu werden auf dem Gebiet Weyermannshaus Ost 38'000 m² neue Nutzflächen mit Platz für 4'600 Studierende und 1'300 Mitarbeitende geschaffen.

- Auf dem Areal **Weyermannshaus West** plant die Stadt Bern, die Burgergemeinde und die Post Immobilien AG eine Um- und Neunutzung. Hier soll in Zukunft ein durchmischtes Quartier mit Wohn- und Arbeitsnutzungen entstehen. Es sind bis zu 1'000 Wohnungen und Platz für 400-600 Arbeitsplätze geplant. Die Realisierung erfolgt in Etappen.
- Zwecks Kapazitätsausbau und Sicherstellung der Leistungsfähigkeit werden im Rahmen des Projekts **Leistungssteigerung Bern West** u.a. die bestehenden Gleisanlagen saniert und ausgebaut. Ein neues Entflechtungsbauwerk ist die Hauptmassnahme des Projekts. Das Areal Ausserholligen VI ist hiervon nicht direkt betroffen, aufgrund der Unterführung Europaplatz Nord und der Verlegung der S-Bahnhaltestelle Stöckacker ist das Projekt jedoch relevant (s. oben).
- Aufgrund verschiedener Wohnbauprojekte im näheren Umfeld wird die **Volksschule Stöckacker** saniert und ausgebaut.

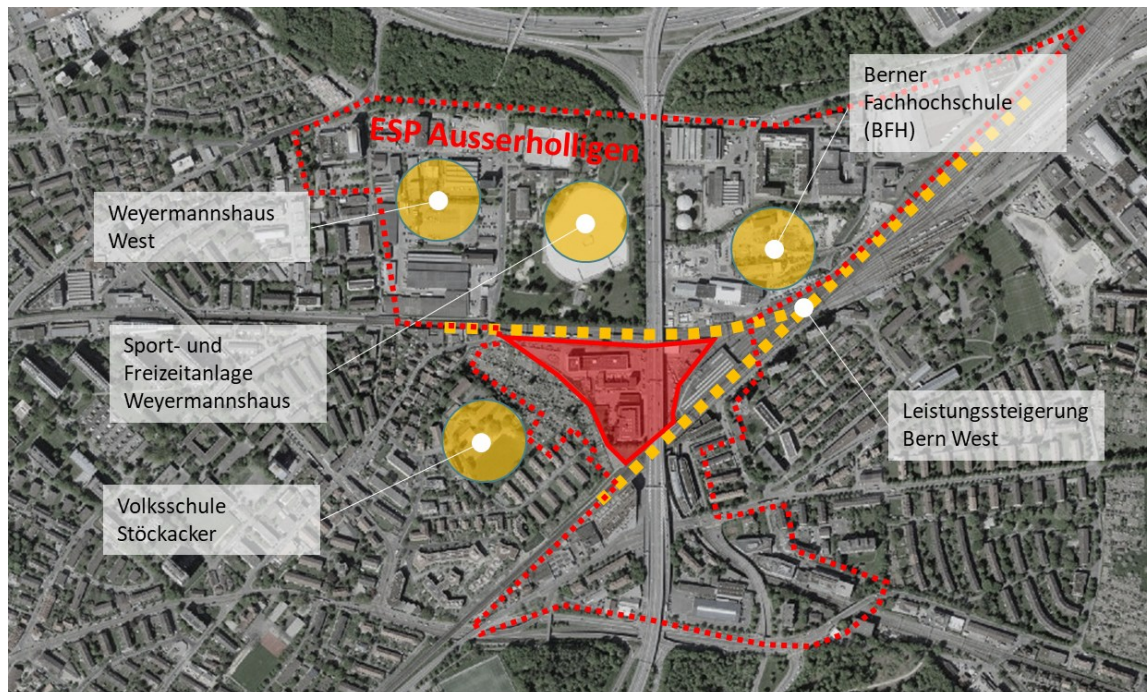


Abbildung 4: Projekte in der unmittelbaren Umgebung von Ausserholligen VI

3 Verkehrsinfrastruktur

Das Gebiet ESP Ausserholligen ist auf der übergeordneten Ebene mit den Autobahnanschlüssen Bern-Bümpliz und Bern-Bethlehem, drei Bahnlinien sowie mehreren Tram- und Buslinien sehr gut erschlossen und für den städtischen und regionalen Verkehr ein bedeutender Umsteigeknoten, der sich zu einem Mobilitätshub bzw. einer Verkehrsdrehscheibe mit folgenden Qualitätsmerkmalen weiterentwickeln soll:⁸

- Eine direkte überregionale Bahnanbindung und Stärkung des Umsteigeknotens zwischen S-Bahn und dem städtischen öV;
- Optimierung der Nahverkehrsangebote durch Bündelung und Erweiterung;
- Bereitstellung verschiedener Mobilitätsangeboten (Car-, Bike-, Ridesharing, Abstellplätze etc.) zur Förderung der multimodalen Mobilität.

Ausserholligen VI spielt aufgrund seiner zentralen Lage eine bedeutende Rolle als Kernelement des Mobilitätshubs Ausserholligen.

3.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im Ausgangszustand sind die Autobahnanschlüsse Bern-Bümpliz und Bern-Bethlehem vom Areal aus innerhalb von knapp zwei Kilometer erreichbar. Die direkte Erschliessung des Areals erfolgt jedoch über die umliegenden Quartierstrassen.

In Zukunft sollen gemäss den Plänen der Stadt Bern westlich der Bahnunterführung an der Stöckackerstrasse Poller errichtet werden, um den Durchgangsverkehr Richtung Westen/Süden zu unterbinden (exkl. Notfallorganisationen, Betriebsverkehr ewb und BLS). Demnach erfolgt die Haupteerschliessung des Areals für den MIV ausschliesslich über die nördliche Stöckackerstrasse und den Autobahnanschluss Bern-Bethlehem (vgl. Abbildung 5).

Durch die Arealentwicklungen in Ausserholligen ist auf verschiedenen Abschnitten des umliegenden Strassennetzes eine Verkehrszunahme zu erwarten. Als kritisch wird gemäss dem Zusatzbericht Verkehr (2022) des rechtskräftigen Richtplans der Verkehrsknoten Forsthaus (Bremgartenstrasse / Murtenstrasse) beurteilt. Hier wird für das Jahr 2035 eine Überlastung prognostiziert (Qualitätsstufe F). Aus diesem und weiteren Gründen wurde im Richtplan für den ESP Ausserholligen ein Fahrtenkontingent von insgesamt 15'100 und für das Areal Ausserholligen VI in der UeO ein Fahrtenkontingent von 2'200 Fahrten pro Werktag (DWV) festgelegt. Mit dieser Fahrtenbeschränkung sowie flankierenden Massnahmen wurde im Rahmen der Revision des Richtplans der Nachweis der ausreichenden Erschliessung des Gebiets insgesamt und des Areals im Besonderen erbracht. Die Richtplanung wurde 2024 vom Kanton Bern teilgenehmigt (Ausnahme: Störfall) und ist seither rechtskräftig.

In der näheren Umgebung (Radius < 500m) sind heute vier Mobility Standorte mit je einem Fahrzeug vorhanden. Öffentliche Parkhäuser bestehen in der näheren Umgebung keine, im Parkhaus Europaplatz hat es aber freie Mietparkplätze. Entlang der Stöckackerstrasse und der umliegenden Quartierstrassen finden sich auch Parkfelder der blauen Zone.

⁸ STEK 2016

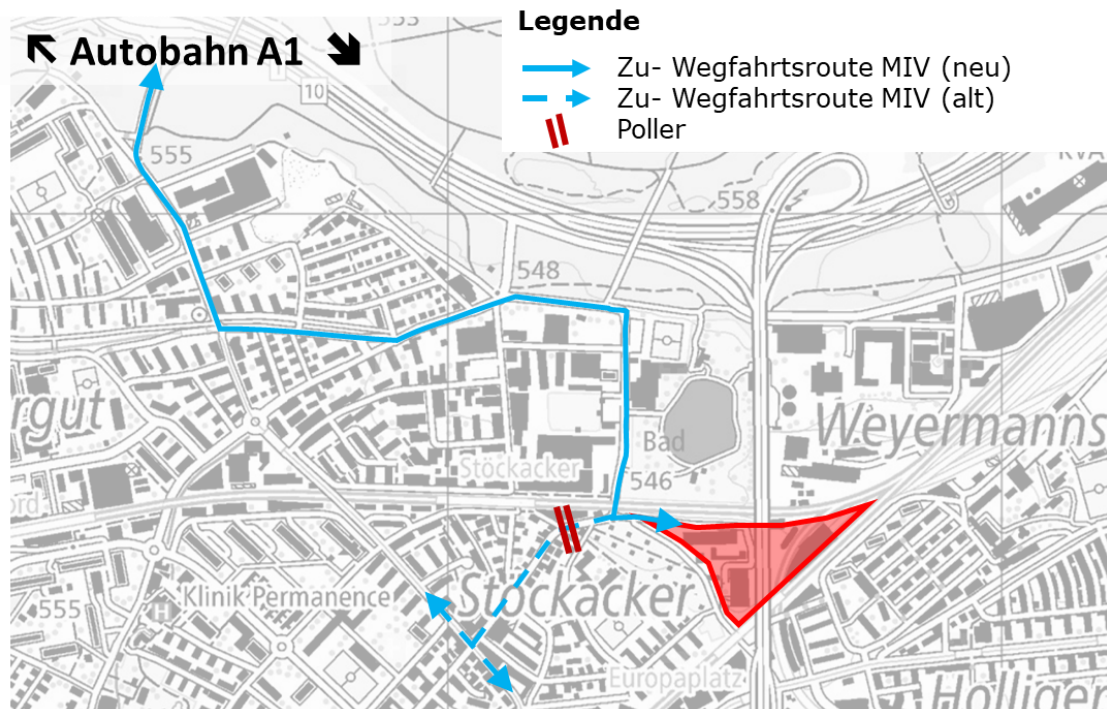


Abbildung 5: Routen MIV-Haupterschliessung Ausserholligen VI

In der UeO werden die Bereiche für Parkplätze bezeichnet bzw. festgelegt; die Zufahrt für die unterirdischen Parkplätze soll möglichst weit westlich liegen, um das Areal von privatem MIV freizuhalten. Der grosse Teil der Parkplätze wird in einer erweiterten Tiefgarage unter Baubereich A und dessen Umfeld geplant. Im Rahmen der Gesamtleistungsstudie wurde für die Tiefgarage ein Parkplatzbedarf von ca. 330 Parkplätzen ermittelt (vergleiche hierzu Kapitel 4.1). Die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt ganz im Westen der Stöckackerstrasse. Die wenigen oberirdischen Parkplätze sind am nördlichen Arealrand vor dem Baubereich A geplant, einzelne zusätzliche IV-Parkplätze befinden sich unter dem Autobahnviadukt vor den Baubereichen B+C. Somit kann der Begegnungsbereich des Areals weitgehend autofrei gehalten werden. Die Stöckackerstrasse wird ebenfalls vom MIV entlastet und als multimodale Erschliessungssachse mit einer markierten Kernfahrbahn für MIV und Velo sowie mit Tempo 30 ausgestaltet. Letzteres entspricht einer Massnahme der rechtskräftigen und damit behördenverbindlichen Richtplanung für den ESP Ausserholligen.

Die Tiefgarage des Baubereichs D ist ausschliesslich den betriebsnotwendigen Fahrzeugen der BLS und der Mieter des Depots Holligen (derzeit SBB Messtechnik und Stadler Rail) vorbehalten (gemäss Art. 13 Abs. 3 UeO max. 16 Parkplätze für bahnbetriebsnotwendige Fahrzeuge). Für die anderen Nutzungen des Baubereichs D werden die Parkplätze in der Tiefgarage auf dem Baubereich A untergebracht.

Die Gütererschliessung der Baubereiche B+C und D erfolgt oberirdisch via Stöckackerstrasse und entlang des Viadukts über die Begegnungszone des Areals. Für diese Baubereiche sind entsprechende Umschlagsplätze ausgewiesen. Auf dem Wendeplatz am östlichen Arealteil befindet sich eine noch zu definierende Sammelstelle zur Entsorgung.

Die Anlieferung und Entsorgung der ewb auf Baubereich A erfolgt gebündelt im westlichen Bereich des Areals. Diese wird via Stöckackerstrasse und Quergasse innerhalb von Baubereich A im Einrichtungsverkehr befahren.

Für Schwertransporte zum bestehenden Unterwerk (Transformatoren) im Bau Feld A müssen die Erschliessungsvorgaben der Versorgungsroute 3.16 gemäss BSG 732.111.1 – Strassenverordnung (SV), Art. 10 mit Anhang 1 auf der Stöckacherstrasse im Wirkungsbereich der UeO eingehalten werden.

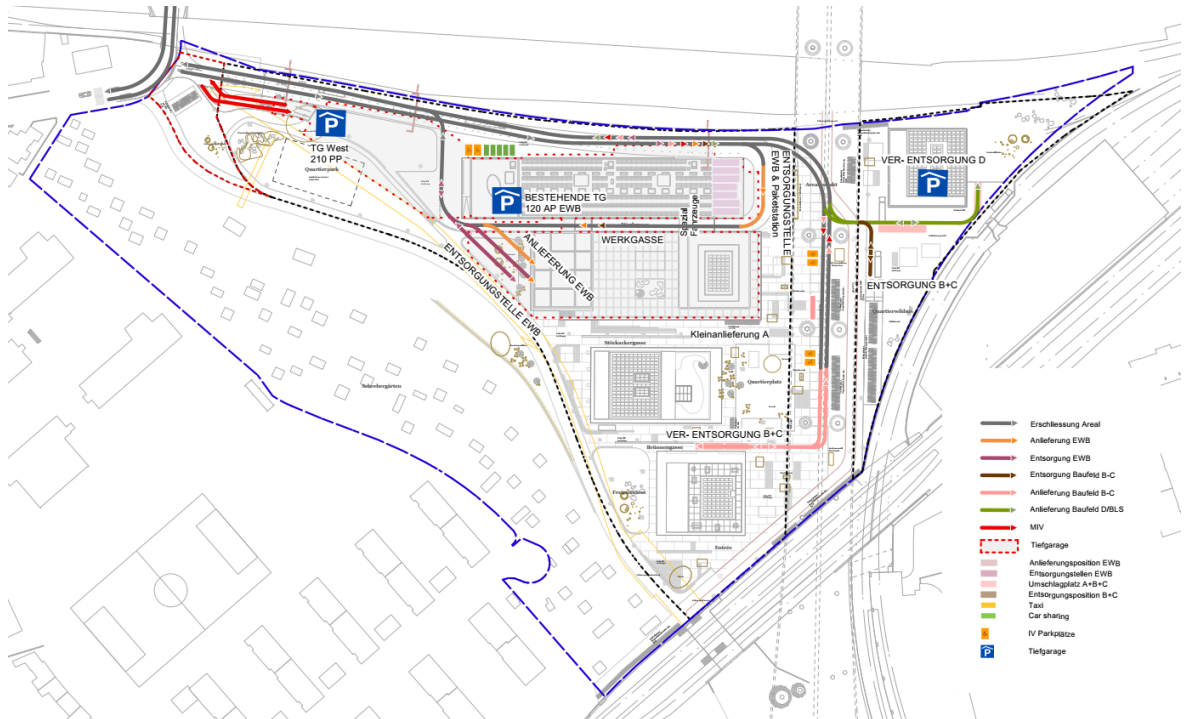


Abbildung 6: Erschliessungskonzept motorisierter Verkehr (Stand April 2024)⁹

3.2 Öffentlicher Verkehr (öV)

Ausserholligen VI ist durch den öV sehr gut erschlossen und weist die öV-Güteklasse A auf, was vor allem auf die Nähe zur Haltestelle Bern Europaplatz zurückzuführen ist.

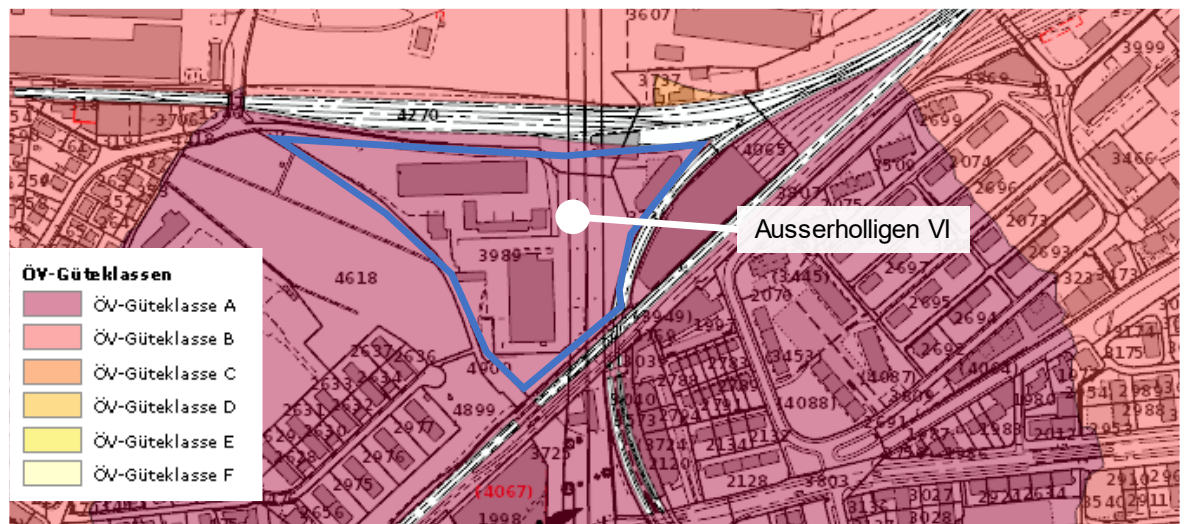


Abbildung 7: öV-Güteklassen Ausserholligen (Geoportal des Kantons Bern)

⁹ In der aktuellen Fassung vom April 2024 fehlen insb. die Abstellplätze für Taxis. Diese sind in der weiteren Planung noch zu verordnen.

In der näheren und weiteren Umgebung (< 1km Gehdistanz) befinden sich mehrere öV-Haltestellen mit Anschluss an das lokale Bus- und Tramnetz sowie an die regionalen S-Bahnlinien. Die nächstgelegene Haltestelle Bern Europaplatz wird durch Tram, Bus und S-Bahn (nach Fribourg (hoch) und Belp/Schwarzenburg (tief)) bedient und ist in einer Gehdistanz von weniger als 300 m zu erreichen.

Die Haltestellen Bern Stöckacker (S-Bahn von/nach Kerzers bzw. Neuchâtel/Murten) und Weyermannshaus (Bus) liegen in einer Gehdistanz von 600 m. In der weiteren Umgebung (unter 1 km Gehdistanz) befinden sich zudem die Haltestellen Bümpliz Unterführung (Tramhaltestelle), Bern Stöckacker (Tramhaltestelle) und Bern Weyermannshaus Bad (Bus).

Die nahen gelegenen Haltestellen werden im Ausgangszustand durch acht S-Bahnlinien, sechs Buslinien und zwei Traminien bedient. Insgesamt bedienen in der Morgenspitze (7:00-8:00) pro Richtung 33 Kurse¹⁰ die Haltestellen Europaplatz und Stöckacker (< 500 m Distanz). Dies ergibt innerhalb eines Radius von 500 m Gehdistanz im Durchschnitt einen Kurs alle 1.8 Minuten.

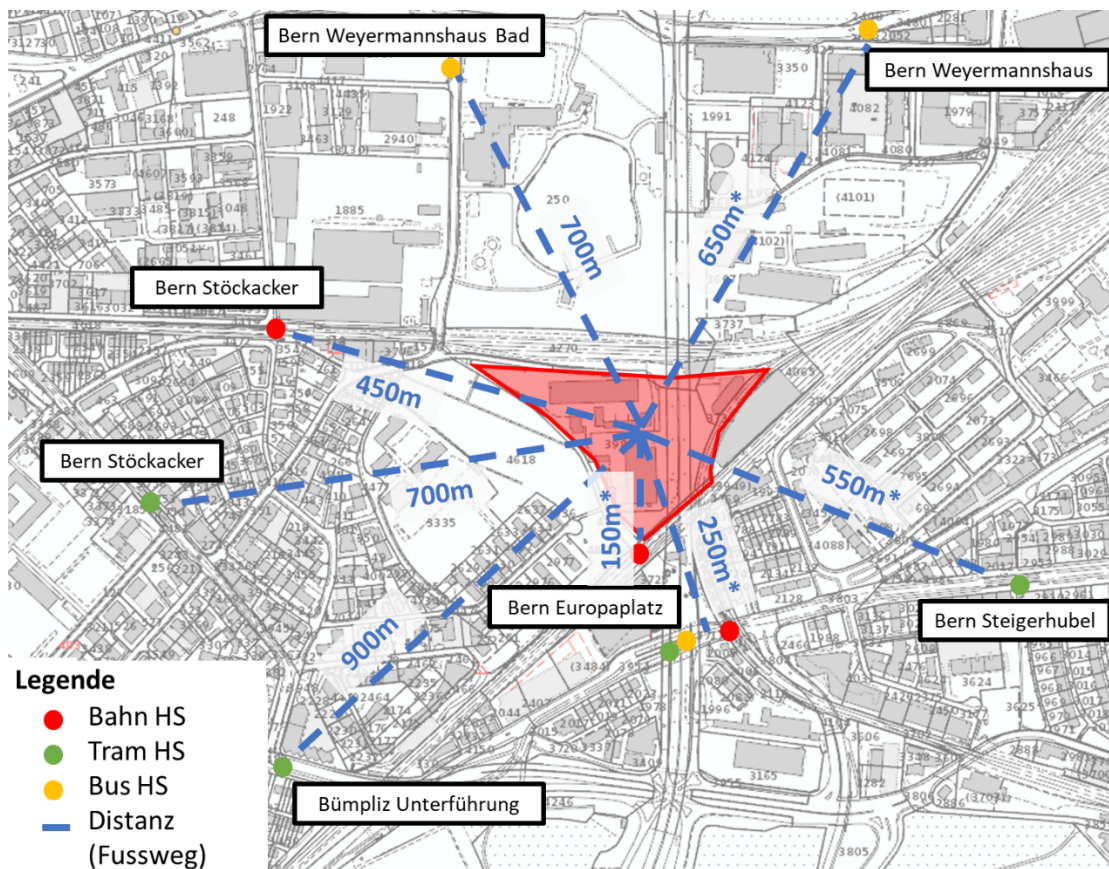


Abbildung 8: öV Haltestellen und Gehdistanz (Projekt berücksichtigt)

Tabelle 2: öV-Linien der nahegelegenen Haltestellen

Haltestelle	S-Bahn	Bus	Tram
Bern, Europaplatz	S1, S2, S3, S31, S6	31, M8, M88	7, 8
Bern, Stöckacker	S5, S51, S52	M8, M88	8
Bern, Weyermannshaus		101, 107, M8	
Bern, Weyermannshaus Bad		27	
Bümpliz, Unterführung			7, 8

¹⁰ Die Traminie 8 bedient zwei Haltestellen (Europaplatz und Stöckacker). Hier wurden die Kurse der Linie 8 nur für eine Haltestelle gezählt.

Zukünftige Erschliessung

Die Weiterentwicklung des ESP Ausserholligen zu einem neuen Subzentrum und Hub des öV-Netzes birgt bezüglich der Erschliessung des Areals durch den öV viele Vorteile. Das am Areal vorbeiführende S-Bahn-Netz wird weiterentwickelt und als direkte Verbindung zwischen Stadt und den Kernagglomerationsgemeinden besser positioniert.¹¹ Durch die geplante Verschiebung der S-Bahnhaltestelle Stöckacker um 400 m nach Osten (vgl. Kapitel 2.3) wird die öV-Erschliessung des Areals zusätzlich verbessert. Die Haltestelle Stöckacker (neu «Europaplatz Nord») grenzt somit direkt an das Areal und ist mit einem Fussweg von wenigen Metern vom Areal aus erreichbar. Das Areal befindet sich zwischen den zwei S-Bahnhaltestellen Europaplatz und Europaplatz Nord und damit im Zentrum dieses neuen Umsteigeknotens.

Im Zuge der geplanten **Unterführung Europaplatz Nord** wird der direkte Zugang zur zukünftigen gleichnamigen neuen Haltestelle möglich. Um das Areal Weyermanns West wird ein Busring (Linie 27) mit einer Haltestelle direkt bei der bestehenden Unterführung an der Stöckackerstrasse geplant.

Im Rahmen einer unter der Federführung des Kantons durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilung (**ZMB ÖV Insel**) wurde untersucht, ob, und wenn ja, wie die Linie 12 bis zum Europaplatz verlängert werden soll. Die ZMB hat gezeigt, dass die heutige Buslinie 12 auf Doppelgelenkbusse umgestellt und damit bis zum Europaplatz geführt werden soll. Damit wird eine attraktive Direktverbindung vom Europaplatz zum Inselspital geschaffen und der geplante Mobilitätshub inkl. der Anbindung des Areals Ausserholligen VI (ewb/BLS) weiter gestärkt.

Die **Netzstrategie ÖV der Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM)** plant das strategische ÖV-Angebot im Korridor Europaplatz, wovon das Areal und der Mobilitätshub profitieren werden.

Weiter sind verkehrliche Massnahmen aus dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept **RGSK 2025** und dem Agglomerationsprogramm der 5. Generation **AP5** in der näheren Umgebung geplant:

- a) FVV-Ü.01.04 Fuss-/Veloüberbindung Autobahnanschluss Bern Bümpliz;
- b) FVV-Ü.0.1.05 Veloabstellplätze Europaplatz;
- c) FVV-Ü.01.30 Dammstrasse neue ÖV-, Fuss- und Veloüberbindung;
- d) FVV-Ü.01.11 Aufwertung Personenunterführung Untermattweg für den Fuss- und Veloverkehr.

3.3 Fuss- und Veloverkehr (FVV)

Im Ausgangszustand sind die wichtigsten Zielorte innerhalb des ESP Ausserholligen für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) untereinander und mit den angrenzenden Quartieren bereits gut verbunden. Die Richtpläne Fussverkehr und Veloverkehr sowie der Masterplan Veloinfrastruktur zeigen dennoch Lücken im Fuss- und Veloverkehrsnetz auf, da im Ausgangszustand innerhalb des Perimeters keine ausreichende Durchlässigkeit vorhanden ist.

Ein zentraler Mangel in der Erschliessung des Areals Ausserholligen VI ist auf die Barrierewirkung der Bahnlinie nördlich des Areals zurückzuführen. Die geplanten Massnahmen zur Behebung dieser Lücken führen aber gemäss den Richtplänen in Zukunft auch in Richtung Norden zu einer sehr guten Erschliessung des Areals für den FVV.

Die Lage des Areals zwischen den Haltestellen Europaplatz und Europaplatz Nord führt zu einer besonderen Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs auf dem Areal insbesondere auch für den kombinierten Verkehr Velo und S-Bahn. Gemäss der UeO ist auf dem Areal aus diesem Grund eine hohe Durchlässigkeit für den FVV zu gewährleisten.

¹¹ STEK S. 29.

Das Areal ist bereits im Ausgangszustand an das Fusswegnetz angeschlossen. Das Basisnetz der bestehenden Fusswege führt am westlichen Rand des Areals vorbei und verbindet Bern Europaplatz mit dem nördlichen Bereich des ESP Ausserholligen. Über die Stöckackerstrasse sind zudem die westlich gelegenen Quartiere vom Areal aus erschlossen.

Es gibt hinsichtlich der Erschliessung für den Fussverkehr aktuell noch Lücken, die in den kommenden Jahren geschlossen werden sollen. Die entsprechenden Massnahmen um das Areal Ausserholligen VI sind im Richtplan Fussverkehr als Massnahmen 1. Priorität ausgewiesen. Diese umfassen den Bahnhöheweg Ausserholligen (Abbildung 9, Massnahme 6.16) sowie die Fuss- und Veloverbindung Untermattweg-Stöckackerstrasse (Abbildung 9, Massnahme 6.15). Die «PU Europaplatz Nord», welche über das Areal Ausserholligen VI verläuft, ist als Schlüsselmassnahme ausgewiesen und ermöglicht eine neue Gleisquerung im mittleren Bereich des Areals.

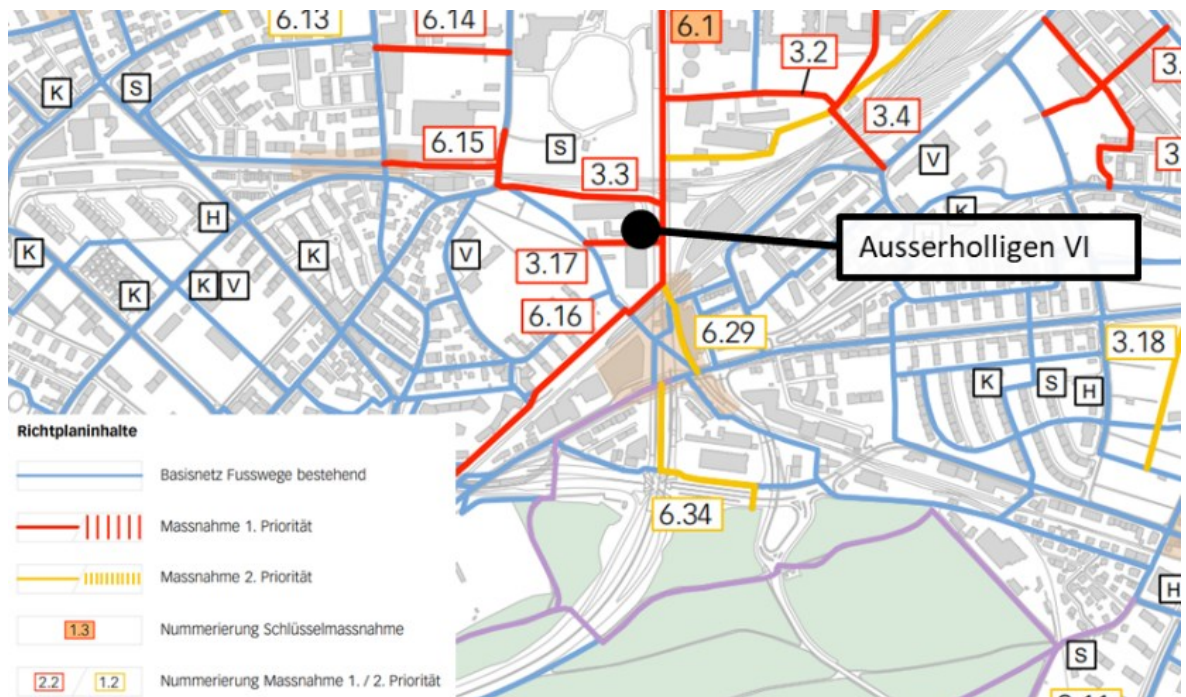


Abbildung 9: Ausschnitt aus dem Richtplan Fussverkehr (Stand 17.06.2020)

Aktuell führen drei Ost-West-Hauptverbindungen des kantonalen Veloroutennetzes durch den ESP Ausserholligen. Eine Hauptverbindung verläuft entlang des westlichen Randes des Areals vom Europaplatz zum Untermattweg und garantiert bereits im Ausgangszustand eine gute Erschliessung des Areals mit dem Velo (Abbildung 10).

Dennoch fehlen, wie beim Fussverkehr, für eine optimale Erschliessung des Areals Ausserholligen VI wichtige Querverbindungen innerhalb des ESP. Eine für das Areal bedeutende Netzlücke besteht zwischen Weyermannshaus Ost und dem Ladenwandweg (Abbildung 10). Die geplante Unterführung Europaplatz Nord zur Schliessung dieser Lücke, führt über das Areal Ausserholligen VI und ist damit ein wichtiges Schnittstellenprojekt der Arealentwicklung.

Eine weitere für die Arealerschliessung bedeutende Netzlücke besteht entlang des nördlichen Randes des Areals (in Abbildung 10, nicht abgebildet). Sie soll zukünftig die Unterführungen Stöckackerstrasse (bestehend) und Europaplatz Nord (geplant) miteinander verbinden.

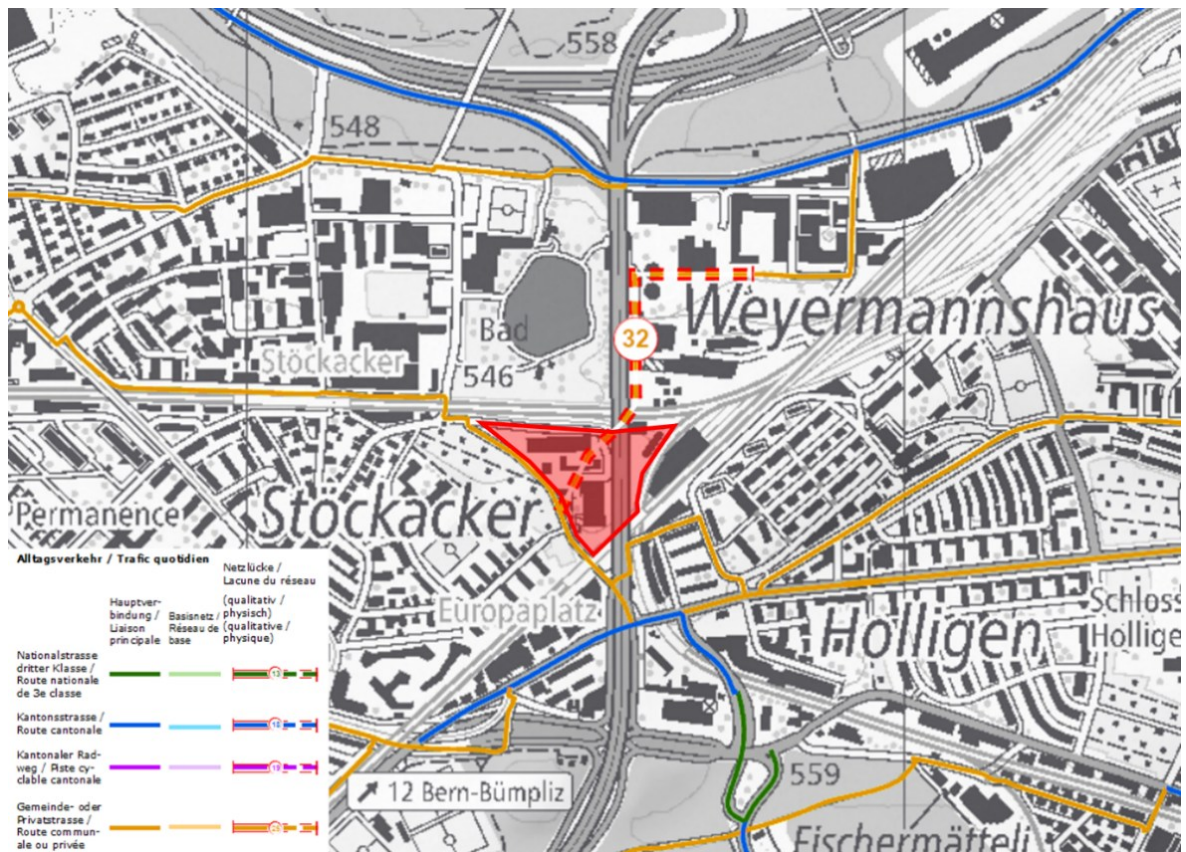


Abbildung 10: Sachplan Veloverkehr (Stand 06.10.2020)

Gemäss dem Masterplan Veloinfrastruktur¹² (Abbildung 11) wird das Areal Ausserholligen VI zukünftig an mehreren Stellen sehr gut an das Radroutennetz angeschlossen. Velohaupttrouten verlaufen entlang der Achsen Murtenstrasse im Norden sowie entlang der südlich gelegenen Freiburg- und Bahnstrasse in Richtung Stöckackerstrasse. Letztere führt am westlichen Rand des Areals vorbei. Dieser Abschnitt wurde bereits umgesetzt (Stand Oktober 2020).¹³ Die Erschliessung durch Haupttrouten erfolgt auf drei Seiten des Areals. So werden umliegende Wohnquartiere und Zielorte optimal verbunden. Die geplante Unterführung Europaplatz Nord ist als Teil der Velohaupttroute Nr. 8 ausgewiesen.

Der Veloverleih-Anbieter PubliBike hat aktuell an oder in der Nähe von allen umliegenden öV-Haltestellen Standorte mit mehreren Velos und E-Bikes.

¹² <https://www.bern.ch/themen/mobilitat-und-verkehr/gesamtverkehr/strategien-und-konzepte/richtplane-fuss-und-veloverkehr>

¹³ <https://www.bern.ch/velohauptstadt/infrastruktur/velohaupttrouten>

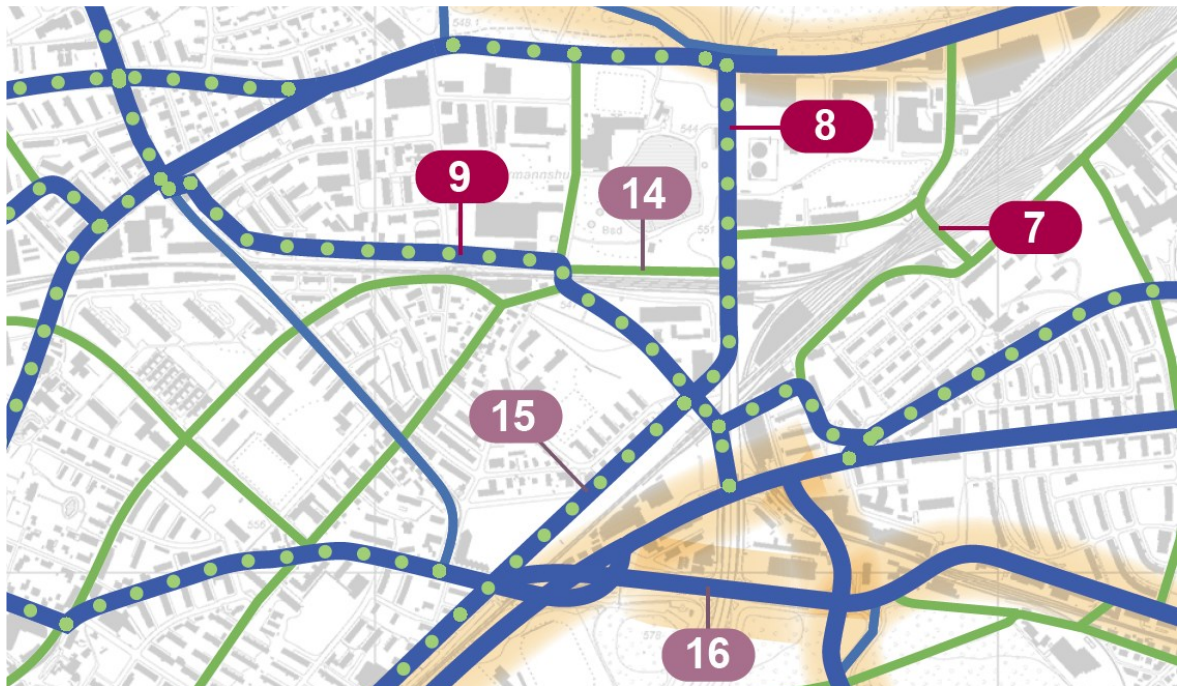


Abbildung 11: Masterplan Veloinfrastruktur Stadt Bern, Zielzustand (Stand August 2020)

3.4 Geplante Verbesserungen in der Feinerschliessung

Durch die Umsetzung des ESP Ausserholligen mit dem Mobilitätshub und der Vorgaben der UeO werden in Zukunft auf dem Areal hohe Fussgänger- und Fahrradfrequenzen erwartet. Aufgrund der zentralen Lage des Areals ist eine hohe Durchlässigkeit und gute Vernetzung zu gewährleisten.

Die Hauptzugänge zum Areal für den Fuss- und Veloverkehr liegen im Norden und im Süden des Areals bei den S-Bahnhaltestellen Europaplatz und Europaplatz Nord sowie bei der Stöckackerstrasse. Die übergeordnete Fuss- und Veloachse Nord-Süd verläuft parallel unter dem Autobahnviadukt. Der Fussverkehr führt gezielt über eine Begegnungszone, nahe an den Erdgeschossen mit Publikumsnutzungen vorbei. Direkte Fusswege sind im validierten Siegerprojekt der Gesamtleistungsstudie sichergestellt. Die übergeordnete Verbindungsachse für den Fuss- und Veloverkehr verläuft weiterhin entlang des westlichen Arealperimeters über den Ladenwandweg zur Stöckackerstrasse und wird aufgewertet. Die Umgestaltung der Stöckackerstrasse als multimodale Erschliessungsachse (Kernfahrbahn) und die frühzeitige Entflechtung des MIV ermöglichen eine gute Verbindung in ost-westlicher Richtung zum zukünftigen Campus der BFH. Für den Fussverkehr ist ein Trottoir am nördlichen Strassenrand vorgesehen (grundsätzlich mindestens 2.5 m breit) und der Veloverkehr wird über die Stöckackerstrasse geführt.

Veloabstellplätze

Für Velos werden auf dem Areal sowohl öffentliche wie auch private Abstellplätze erstellt. Im Wirkungsbereich der UeO sind im Zusammenhang mit der Umsetzung des Mobilitätshubs mindestens 600 neue öffentliche Veloabstellplätze für Bike+Ride vorgesehen.

Für die private Nutzung ist auf dem Areal ein Veloabstellplatz pro Zimmer zu Wohnzwecken zu erstellen; die Fläche für eine Erhöhung auf eineinhalb Plätze ist sicherzustellen. In der Summe entspricht Letzteres gemäss validiertem Siegerprojekt rund 1'600 Veloabstellplätzen, die sowohl im Aussenraum als auch in Innenräumen errichtet werden (vgl. Kapitel 4.3).

4 Parkplätze und Abstellflächen

Verkehrstechnische Untersuchungen haben gezeigt, dass der zusätzliche Verkehr der ESP Gesamtentwicklung vom umliegenden Strassennetz nur bei einer konsequenten Abstimmung von Siedlung und Verkehr bewältigt werden kann. Hieraus wurde für Ausserholligen VI im Verkehrskonzept für den gesamten ESP ein Fahrtenkontingent von 2'200 Fahrten (DWV) für das Areal Ausserholligen VI festgesetzt.

Der bestehende Werkverkehr der BLS und ewb beansprucht davon 1'100 Fahrten. Aus diesem Grund ist für die weiteren Nutzungen ein sehr hoher Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs zwingend. Die Vertiefungsstudie hat die Machbarkeit dieser Begrenzung untersucht und bestätigt, sofern die Massnahmen des Mobilitätskonzepts den Modal-Split Anteil des MIV tief halten können.

Die UeO macht zur Parkplatzzahl indirekte Vorgaben, indem pro Wohneinheit und für die Arbeitsnutzung eine Bandbreite der zulässigen Anzahl Parkplätze festgelegt wird. Höchste Bedeutung für die Einhaltung des Fahrtenkontingents hat das Parkplatz-Angebot, da dieses das Verkehrsaufkommen beträchtlich beeinflusst. Das Fahrtenkontingent kann nur eingehalten werden, wenn das Mobilitätskonzept unterstützend eingreift und die Parkplatz-Anzahl deutlich reduziert wird. Zur Unterschreitung der Mindestparkplatzzahl nach der Parkplatzverordnung ist ein Mobilitätskonzept zwingend.

4.1 Parkplatzangebot MIV

Eine konventionelle Berechnung der Parkplatzzahl gemäss Art. 51 (Wohnnutzungen) sowie Art. 53 (übrige Nutzungen bei grossen Vorhaben) der Bauverordnung des Kantons Bern (BauV) würde zu viele Parkplätze ergeben, wie die nachfolgende konventionelle Berechnung ohne steuerndes Mobilitätskonzept auf Basis des validierten Siegerprojektes zeigt.

Tabelle 3: Grundbedarf an Parkplätzen gemäss BauV, Fahrtenabschätzung ohne Mobilitätskonzept

Nutzung	m ² GFo	Quotient	Ausmass	PP-Bedarf	SVP	Fahrten
Wohnen	35'000 ¹⁴	0.5 PP/Whg.	318 Whg. ¹⁴	159	2.5	398
Büro und Gewerbe	35'200	0.64 PP/100 m ² GFo ¹⁵	35'200 m ² GFo	226	3.2	724
Übrige Nutzungen	3'600	1.25 PP/100 m ² GFo ¹⁶	3'600 m ² GFo	45	4.1	185
Bestand ewb/BLS	6'200	inkl. Betriebsfahrzeuge		211	5.2	*1'100
Total	80'000			641		2'407

* betriebsnotwendiger Verkehr

- Für Wohnnutzungen wird der Grundbedarf an Parkplätzen über den unteren Ansatz der Bandbreite der BauV (d.h. 0.5 Parkplätze pro Wohneinheit) hergeleitet. Für übrige Nutzungen wird gemäss Art. 53 BauV ein Grundbedarf über die Geschossfläche abgeleitet. Die bestehenden Parkplätze für Betriebsfahrzeuge (211 Parkplätze) bleiben unverändert und werden dazugerechnet.
- Die durchschnittlichen spezifische Verkehrspotentiale (SVP) aus Tabelle 3 werden anhand der konkreten Nutzungen des validierten Siegerprojekts und den aktuell geplanten Nutzungen im Baubereich D präzisiert und aufgeschlüsselt (vgl. Tabelle 4).
- Das resultierende durchschnittliche Fahrtenaufkommen leitet sich über das SVP von der Anzahl Parkplätzen ab. Der Grundbedarf an Parkplätzen ohne Mobilitätskonzept würde 641 PP betragen.

¹⁴ Schätzung auf Basis des validierten Siegerprojekts und den prinzipiellen Möglichkeiten gemäss UeO. Das validierte Siegerprojekt geht für die Baubereiche B und C von 222 Wohnungen und 29'000 m² GFo aus. Zusätzlich plant die BLS im Baubereich D einen Anteil an nicht familienorientiertem, kleinteiligem Wohnen. Gemäss aktuellem Planungsstand, der noch nicht im gleichen Detaillierungsgrad wie für die weiteren Baubereiche A, B und C vorliegt, wird unter Berücksichtigung der limitierenden Faktoren der UeO mit 96 Wohneinheiten und 6'000 m² GFo auf Baufeld D gerechnet.

¹⁵ Abhängig von geplanten Nutzungen und Geschossflächen. 0.64 PP / 100m² GFo ergibt sich aus 35'200 m² GFo als Arbeiten (Gewerbe und Dienstleistungen), ohne Flächen für «übrige Nutzungen».

¹⁶ Abhängig von geplanten Nutzungen und Geschossflächen. 1.25 PP / 100m² GFo ergibt sich aus 3'600 m² GFo «übrige Nutzungen» als «Einkaufen, Freizeit, Kultur», ergänzend zu 35'200 m² GFo Arbeiten (Gewerbe und Dienstleistungen).

Die durchschnittliche Anzahl Fahrten pro Werktag ergäbe mit dem konventionellen Parkplatzangebot nach BauV 2'407 Fahrten ohne Mobilitätskonzept. Damit könnte die Vorgabe der UeO nicht eingehalten werden.

Der Grundbedarf an Parkplätzen kann gemäss Art. 54a BauV bei motorfahrzeugarmen Wohnüberbauungen unterschritten werden. Um das Fahrtenkontingent der UeO einzuhalten ist mindestens autoarmes Wohnen (vgl. Kapitel 1.3) notwendig, was aufgrund der besonders guten öV-Erschliessung sowie Massnahmen des Mobilitätskonzepts zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs gerechtfertigt werden kann.

Aufgrund des Nutzungsmixes und der hohen Dichte des Areals ist davon auszugehen, dass Mobilitätsmassnahmen (vgl. Kapitel 5) nutzungsübergreifend eine Wirkung entfalten. Ein attraktives Angebot an Veloinfrastruktur kann z.B. auch Mobilitätsentscheidungen von Beschäftigten auf dem Areal beeinflussen. Das Mobilitätskonzept sieht daher ebenfalls bei der Arbeitsnutzung eine Reduktion des Parkplatzbedarfes vor.

Die folgende Tabelle zeigt den reduzierten Parkplatzbedarf auf, welcher mit dem Mobilitätskonzept erreicht werden soll:

Tabelle 4: Reduzierter Bedarf an Parkplätzen, Fahrtenabschätzung mit Mobilitätskonzept

Nutzung	Baufeld	m² GFo	Quotient	Ausmass	PP-Bedarf	SVP	Fahrten
Wohnen	B/C	29'000	0.15 PP/Whg.	222 Whg.	33	3.0	99
Arbeiten ewb	A	8'600	0.50 PP/100 m² GFo	8'600 m² GFo	43	4.0	172
Büro und Gewerbe	A/B/C	20'600	0.35 PP/100 m² GFo	20'600 m² GFo	72	4.0	288
Übrige Nutzungen	A/B/C	3'600	0.35 PP/100 m² GFo	3'600 m² GFo	13	4.0	52
Bestand ewb/BLS	A	6'200			211	5.0	1'055
Wohnen	D	6'000 ¹⁷	0.15 PP/Whg.	96 Whg. ¹⁷	14	3.0	42
Büro und Gewerbe	D	6'000 ¹⁷	0.35 PP/100 m² GFo	6'000 m² GFo	21	4.0	84
Taxi Vorfahrt					3	8.0	24
Carsharing					8	8.0	64
Total exkl. Anlieferung					418		1'880
Kleinanlieferung						8.0	40
LWK Ver-/Entsorgung						2.0	36
Total inkl. Anlieferung		80'000			418		1'956

*) betriebsnotwendiger Verkehr

Mit einem reduzierten Parkplatzangebot von 418 Parkplätzen gemäss Tabelle 4 kann das Fahrtenkontingent von 2'200 Fahrten pro Werktag gut eingehalten werden. Unter Berücksichtigung der zusätzlichen 76 Fahrten für Kleinanlieferungen und Ver- und Entsorgung ergeben sich durchschnittlich 1'956 Fahrten pro Werktag. Aufgrund des reduzierten Angebots müssen die Parkplätze im Betrieb effizienter genutzt werden. Das dadurch erhöhte spezifische Verkehrspotential pro Parkplatz (SVP) wird in der Fahrtenschätzung berücksichtigt.

Das validierte Siegerprojekt geht bei der Parkplatzverminderung noch weiter: Für den eigentlichen Parkplatz-Bedarf von 418 Parkplätzen werden Doppelnutzungen in Form eines Parkplatz-Poolings angenommen. Damit lässt sich die Zahl der physisch zu erstellenden Parkplätze für Personen- und Lieferwagen auf 370 Parkplätze reduzieren. Der theoretische zusätzliche Bedarf von 48 Parkplätzen wird durch eine Doppelnutzung (d.h. wenn die die Primärnutzer abwesend sind) angeboten. Die Reduktion betrifft hauptsächlich Besucherinnen,

¹⁷ Schätzung unter Berücksichtigung des validierten Siegerprojekts und den prinzipiellen Möglichkeiten gemäss UeO. Gemäss aktuellem Planungsstand, der noch nicht im gleichen Detaillierungsgrad wie für die weiteren Baubereiche A, B und C vorliegt, plant die BLS im Baubereich D einen Anteil an nicht familienorientiertem, kleinteiligem Wohnen. Unter Berücksichtigung der limitierenden Faktoren der UeO wird mit 6'000 m² GFo für Wohnnutzungen (96 kleinteilige Wohnungseinheiten) und 6'000 m² GFo für Büro und Gewerbe auf Baufeld D gerechnet.

Besucher und Mitarbeitende der übrigen Nutzungen. Diese haben keinen Anspruch auf einen Parkplatz und können zeitlich beschränkt z.B. einen freien Parkplatz der Betriebsfahrzeuge von ewb nutzen.

Die betriebsnotwendigen Parkplätze für ewb und BLS (Bestand ewb/BLS und oberirdische Parkplätze für Spezialfahrzeuge der ewb) sind vom Parkplatz-Pooling ausgenommen und jederzeit benutzbar. Weiter von dem Pooling ausgeschlossen sind Parkplätze für Kleinanlieferung, Ver- und Entsorgung, Taxis und Carsharing.

Das Fahrtenaufkommen und das Fahrtenkontingent bleiben vom Parkplatz-Pooling unbeeinflusst. Die erstellten Parkplätze werden durch die Doppelnutzungen jedoch intensiver genutzt.

4.2 Anforderungen an MIV-Parkplätze

Das Parkplatzangebot für Personenwagen hat folgende Anforderungen zu erfüllen:

- Die bestehenden Parkplätze für betriebsnotwendige Werk- und Bahnverkehrsnutzungen von ewb und BLS müssen nach UeO mindestens die Ausbaustufe A gemäss SIA-Merkblatt 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden» (Stand 2020) erreichen.
- Für die neuen Parkplätze gelten hinsichtlich der Anforderungen an Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge die Bestimmungen gemäss Artikel 56a BauV: Sämtliche Parkplätze für Wohnnutzungen müssen die Ausbaustufe C1 gemäss SIA-Merkblatt 2060 erreichen. Bei Parkplätzen für die übrigen Nutzungen nach Artikel 52 BauV sind mindestens 20 % mit einer funktionsfähigen Ladestation (Ausbaustufe D) auszustatten. Für die übrigen Parkplätze ist mindestens die Ausbaustufe A vorzusehen.
- Art. 13, Abs. 5 der UeO gib vor, dass die Parkplätze für Motorfahrzeuge zu bewirtschaften sind. Von der Bewirtschaftungspflicht ausgenommen sind betriebsnotwendige Fahrzeuge und Parkplätze für Wohnungen.
- Ergänzend zur UeO ist mit baulichen oder betrieblichen Massnahmen sicherzustellen, dass die Parkplätze für Motorfahrzeuge, die für allfällige spätere Bauetappen erstellt werden, erst nach Realisierung der zugehörigen Bauetappe als Parkplätze genutzt werden können. Davon ausgenommen sind die Parkplätze für Baubereich D in der unterirdischen Baute der Baubereiche A, B und C. Die erstellten Parkplätze können in Abstimmung mit der Verkehrsplanung der Stadt Bern vorübergehend auch für weitere Zwecke wie Gewerbe oder Zwischennutzungen (z.B. Baustellenverkehr) genutzt werden. Fünf Jahre nach Baubeginn wird die Nutzung der Parkplätze erstmals überprüft.

4.3 Anzahl zu erstellende Veloabstellplätze

Die Stadt Bern berechnet für den Veloverkehr in den kommenden Jahren ein grosses Wachstumspotential (STEK 2016). Um das erwartete Potential abzuschöpfen ist für Ausserholligen VI gemäss Art. 14 UeO ein grosszügiges und qualitativ hochwertiges Angebot an Veloabstellplätzen (VAP) vorgesehen:

- Im Wirkungsbereich sind insgesamt mindestens 600 öffentliche VAP sicherzustellen;
- Pro Zimmer zu Wohnzwecken ist mindestens ein privater VAP zu erstellen. Zusätzlich müssen Flächenreserven für eine Erhöhung auf 1.5 VAP pro Zimmer zu Wohnzwecken aufgezeigt werden. Der Controlling-Mechanismus und Entscheid über eine allfällige Erhöhung der Veloabstellplätze wird in Kapitel 6 beschrieben;
- Die Anzahl Veloabstellplätze für Nichtwohnnutzung berechnet sich anhand der VSS-Norm 40065 «Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen» (Stand 2019);

Ausgehend von 1.0 VAP pro Zimmer ergibt sich für die geplanten Nutzungen auf dem Areal (Wohnen, Büro und Gewerbe, übrige Nutzungen, Bestand ewb/BLS) ein Richtwert von 1'185 zu erstellenden Velo-

abstellplätzen¹⁸. Die Veloabstellplätze werden sowohl im Aussenraum als auch in Innenräumen errichtet und orientieren sich bezüglich Flächenbedarf, Anzahl an Abstellplätzen für Spezialvelos (Cargovelos, Anhänger etc.) und der Erschliessung an den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS. Bei ersichtlichem Bedarf hat das Angebot für Wohnnutzungen bis auf 1.5 VAP pro Zimmer erhöht zu werden (vgl. 6.6 für Monitoring und Wirkungskontrolle). Gemäss aktuellem Planungsstand ergibt sich daraus ein Richtwert von 1'600 Veloabstellplätzen.

Zusätzlich werden gemäss UeO mindestens 600 Abstellplätze des öffentlichen Bedarfs als Bike+Ride-Anlage nahe der öV-Haltestellen realisiert.

4.4 Qualitätsanforderungen Veloabstellplätze

Die UeO sieht für die Veloabstellplätze eine zeitgemässe Ausrüstung und eine fahrende Erreichbarkeit vor. Die Detailausgestaltung der vorgeschlagenen Zufahrt/Wegfahrt zu den Veloabstellplätzen wird vor der Einreichung des Baugesuchs mit der Verkehrsplanung der Stadt Bern besprochen.

Der Leitfaden «Veloparkierung für neue Wohnareale» der Stadt Bern war für das Studienverfahren noch nicht vorhanden. Unabhängig davon realisiert das validierte Siegerprojekt konkret folgende Velomassnahmen:

- Die Veloabstellplätze im Untergeschoss werden so platziert, dass sie direkt erreichbar und möglichst gut begehbar sind. Als Referenz gilt eine Gehdistanz ab Treppenhaus von 35 m und eine Gangbreite von 1.20 m.
- Bei potentiellen Gefahrenstellen werden entsprechende Signalisationen eingesetzt.
- Mindestens 30 % der Abstellplätze werden ebenerdig und leicht zugänglich erstellt. Die Hälfte davon wird überdacht und wettergeschützt realisiert. Gedeckte Veloabstellplätze werden in jedem Baubereich angeboten.
- Die ebenerdigen Veloabstellplätze werden sowohl zentral (für Bewohnende) als auch dezentral (öffentlich für Mischnutzung) angeordnet.
- In der Ausführungsplanung wird ein Systementscheid für attraktive Abstellsysteme und komfortable Schliesssysteme geprüft (Möglichkeit von Zutrittssystem mit Badge, Einsatz von Schiebetüren).
- Lademöglichkeiten für E-Fahrräder sind vorhanden und werden so ausgestaltet, dass mehrere Fahrräder angeschlossen werden können und die Ladedauer dadurch nicht eingeschränkt wird.

¹⁸ Vgl. Entwicklung Ausserholligen VI, Gesamtleistungsstudie 2. Stufe Team 01 – Halter AG: I – Vollständiger Erläuterungsbericht.

5 Mobilitätsmassnahmen

Wirkungsvolle Mobilitätsmassnahmen sind zentral für die Einhaltung des Fahrtenkontingents von 2'200 Fahrten pro Werktag. Das Parkplatzangebot muss so stark reduziert werden, dass das Kontingent der MIV-Fahrten eingehalten werden kann. Es ist die Aufgabe des Mobilitätskonzepts, geeignete Massnahmen zu definieren und attraktive Alternativen aufzuzeigen, um dieses reduzierte Parkplatzangebot zu ermöglichen.

Von ewb als auf dem Areal ansässiges Unternehmen wurden folgende Massnahmen bereits getroffen, um die Fahrten mit motorisierten (Privat-) Fahrzeugen einzuschränken:

- Mitarbeitenden stehen Pool E-Bikes kostenfrei zur Verfügung.
- Ein Pool von Firmen-Fahrzeugen mit CO₂-freundlichem Antrieb ist vorhanden. Es gibt somit keine Notwendigkeit, das Privatfahrzeug geschäftlich einzusetzen und deswegen auch für den Arbeitsweg zu nutzen.
- Rückvergütung der öV-Tickets für geschäftliche Nutzung. Abgabe Stempelkarten für Tram und Bus für den Raum Bern.
- Aktuelle IT-Infrastruktur für virtuelle Zusammenarbeit, zur Förderung von Home-Office und zur Vermeidung von Fahrten zwischen den Standorten.
- Förderung der Velofahrten: Bike to Work, gute Velo-Infrastruktur (Dusche, Garderobe, Unterstände); spezifische Aktionen: Vergünstigung E-Bikes.
- Laufende Optimierung der Flotte (Pooling der Fahrzeuge, wenn möglich Reduktion der Flottengrösse, vermehrt alternative Antriebe).

Die BLS als Eisenbahnunternehmen fördert die Anreise der Mitarbeitenden mit dem Zug und stellt als Anreiz ein Generalabonnement (GA) zur Verfügung.

5.1 Übersicht und Strukturierung

Das Mobilitätskonzept für das Areal Ausserholligen VI umfasst einen mehrstufigen Massnahmenkatalog mit Massnahmen, die anhand verschiedener Kriterien hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit, Eignung und Wirkungsstärke von den Prioritätsstufen A (hoch) bis C (tief) priorisiert werden.

A-Massnahmen werden mit der Inbetriebnahme des Areals umgesetzt. Dies kann z.B. infrastrukturbedingt (Infrastruktur muss bereits während der Bauphase realisiert werden) oder wirkungsbedingt (Massnahme wird als besonders effektiv eingestuft) sein. Mit der Implementierung der A-Massnahmen sollte das vorgegebene Fahrtenkontingent erreicht werden können.

Werden die verbindlichen Ziele des Mobilitätskonzepts (vgl. Kapitel 6.2) durch die Umsetzung der A-Massnahmen nicht eingehalten, sind in einem ersten Schritt sowohl Anpassungen an den bereits umgesetzten A-Massnahmen und weitere **B-Massnahmen** schrittweise zu implementieren. Werden die Zielwerte weiterhin nicht erreicht, sind weitere Anpassungen bei den bereits getroffenen Massnahmen sowie **C-Massnahmen** umzusetzen.

Die Massnahmen lassen sich in grobe Zielgruppen einordnen: «Wohnen», «Arbeiten» und «Mobilitätshub». Viele Massnahmen eignen sich im Grundsatz für mehrere Bereiche (z.B. Veloinfrastrukturen oder Carsharing-Angebote) und sind entsprechend in der Massnahmensicht auch mehrfach aufgeführt (vgl. Abbildung 12, S. 29). Diese sind in jedem Fall auf die spezifischen Bedürfnisse der einzelnen Zielgruppen auszugestalten. Ein Teil der Massnahmen (z.B. betriebliches Mobilitätsmanagement) sind nur für einzelne Bereiche (z.B. Zielgruppe Arbeiten) relevant.

- Zielgruppe **Mobilitätshub**: Diese Zielgruppe zeigt Massnahmen auf, welche für das Areal Ausserholligen VI gesamthaft relevant sind und auch über das Areal hinaus Wirkung entfalten können (z.B. öV-Angebot, Kleinbus-Sammeltaxis und öV/Velo Informations- und Signalethikmassnahmen). Die Realisierung ist demnach abhängig von den weiteren «Nutzenden» im Gebiet.
- Zielgruppe **Wohnen**: Massnahmen für die Zielgruppe Wohnen richten sich an Bewohnende und betreffen die Ausstattung der gebäudebezogenen Veloabstellplätze, die Regulierung der Parkplatzbewirtschaftung und -vergabe sowie Sharing und Pooling-Angebote zur Förderung einer breiten Palette an Mobilitätsangeboten, die gerade bei autoreduzierter Wohnnutzung wichtig sind.
- Zielgruppe **Arbeiten**: Massnahmen im Bereich Arbeiten sind stark abhängig von den tatsächlich ansiedelnden Nutzungen. Für die ewb kann bereits konkreter auf die betrieblichen Mobilitätsmanagement-Massnahmen eingegangen werden, während diese für noch unbekannte Unternehmen offener gehalten werden. Es gibt jedoch grundsätzliche Massnahmen, welche generell für die Arbeitsnutzung relevant sind (z.B. Carsharing-Angebote, Flexibilisierung der Poolfahrzeug-Nutzung).

Zusätzlich zu den Zielgruppen sind alle Massnahmen Themenfeldern zugeordnet: Sharing und Pooling; Steuerung; Sensibilisierung und Unterstützung. Ergänzend sind indirekt wirkende, flankierende Massnahmen zu beachten.

- Das Themenfeld **Sharing und Pooling** umfasst primär Massnahmen der «shared mobility». Dadurch kann der Notwendigkeit des eigenen Fahrzeugs auf dem Areal entgegengewirkt werden. Verschiedene Massnahmen dieses Themenfelds können zu einer Erhöhung des Besetzungsgrades der Fahrzeuge, zur Reduktion der Anzahl Fahrzeuge und der Standzeiten (weniger Parkplätze notwendig) sowie zur Reduktion der Anzahl Fahrten (Reduktion der Pendlerfahrten mit dem MIV) beitragen. Es ist zu beachten, dass mit Sharing und Pooling ein einzelner Parkplatz mehr Fahrten auslöst als ohne Parkplatz-Pooling. Insgesamt werden aber weniger Parkplätze benötigt und so die Affinität zum Auto reduziert, was langfristig MIV Fahrten vermindert.
- Das Themenfeld **Steuerung** enthält Ansätze, bei denen steuernde Rahmenbedingungen die Nutzung von öV und Velo fördern. Dazu gehört zum Beispiel das Bewirtschaften der Arealparkplätze oder steuernde unternehmensbezogene Massnahmen.
- Das Themenfeld **Sensibilisierung** enthält Überzeugungsmassnahmen, welche neue Informationen und Entscheidungsgrundlagen für den Arbeitsweg zur Verfügung stellen. Auch Aktionen zur Förderung der Velo- und öV-Nutzung sind dort enthalten.
- Im Themenfeld **Unterstützung** sind Massnahmen aufgeführt, die den Zugang zu alternativen Verkehrsmitteln zum Auto erleichtern. Dies können entsprechende Optimierungen des Angebots oder auch finanzielle Anreize auf der Unternehmensebene (Mobilitätsbonus) umfassen.

Schliesslich werden auch **flankierende Massnahmen**, die eine indirekte Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten und Mobilitätspotential der Arealnutzenden haben, berücksichtigt. Diese umfassen arealbezogene Angebote in den Bereichen Versorgung, Entsorgung, Freizeit und Betreuung. Ein attraktives und vielseitiges Angebot an Dienstleistungen des Alltags kann durch eine Verkürzung der Wege und eine Minderung der notwendigen MIV-Fahrten (z.B. für Entsorgungen oder Einkäufe) bewirken. Die flankierenden Massnahmen werden der Zielgruppe Mobilitätshub zugeordnet.

Die Massnahmen werden nachfolgend in einem Mind-Map als Übersicht dargestellt und anschliessend nach Themenfeldern sortiert beschrieben.

Die Massnahmenbeschriebe umfassen:

- in der Kopfzeile eine grafische Übersicht über die wichtigsten Merkmale (vergleichende Einschätzung der Grobkosten; prioritäre Zielgruppe (Mobilitätshub, Wohnen, Arbeiten); Effektivität (Wirkungsstärke bezogen auf MIV-Reduktion) und Priorität (A, B oder C));
- einen Wirkungsbeschrieb der Massnahmen;
- eine Kurzbeschreibung der Massnahme mit Hinweisen auf zielgruppenspezifische Aspekte;
- Hinweise auf die Messbarkeit und das Monitoring;
- eine Bemerkungszeile dazu, welche Aspekte es im Kontext der Entwicklung Ausserholligen VI besonders zu beachten gilt und welche Massnahmen von ewb und BLS bereits umgesetzt wurden.

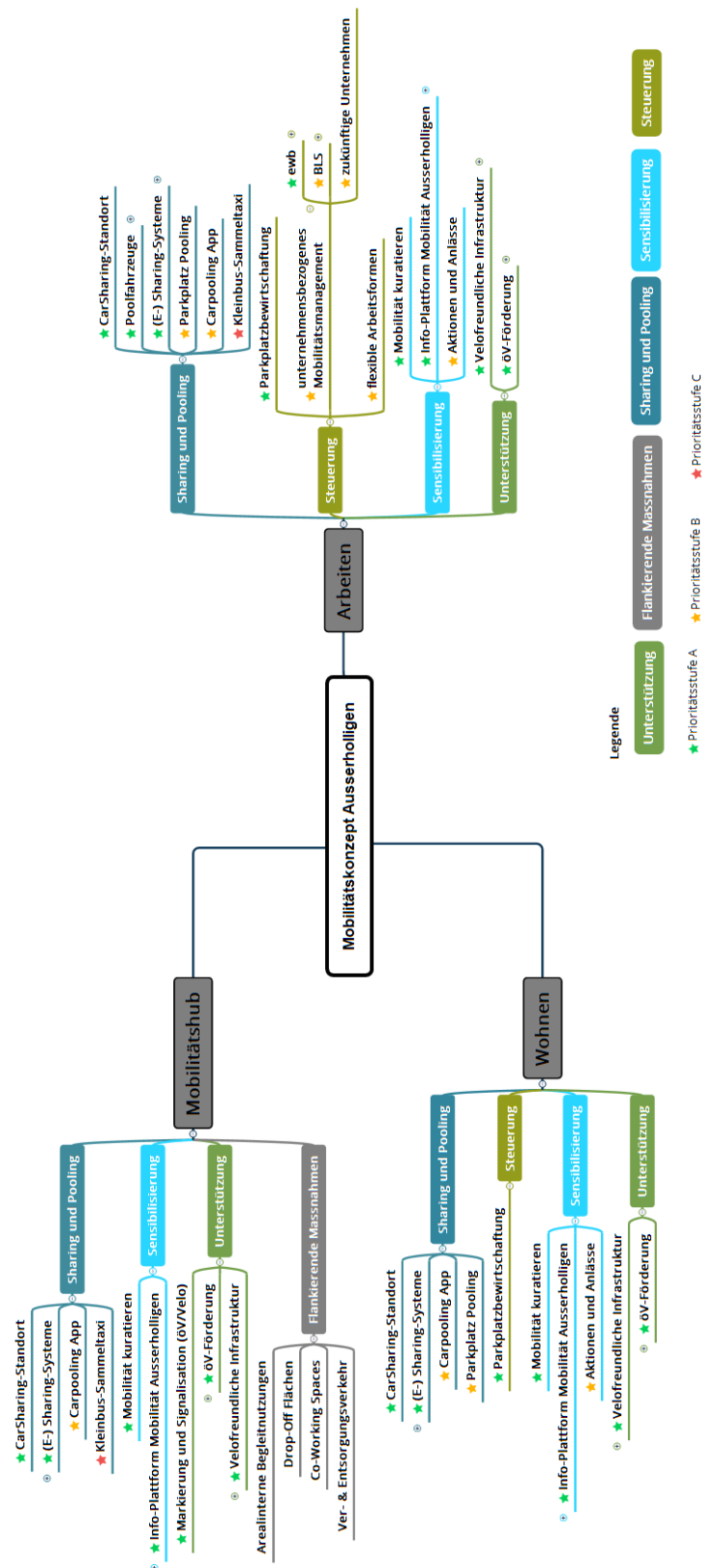


Abbildung 12: Übersicht Mobilitätsmassnahmen

5.2 Massnahmenbeschrieb

Sharing und Pooling

Poolfahrzeuge			
Kosten	prioritäre Zielgruppe	Effektivität	Priorität
■■■		■■■	A
Wirkung	Das Freigeben des betriebseigenen Fahrzeugpools führt zu einer höheren Auslastung der Fahrzeuge. Durch das Verfügbar machen für private Fahrten (gegen die Entrichtung eines Kilometertarifs) wird das Bedürfnis nach einem eigenen Fahrzeug gesenkt. Poolfahrzeuge mindern den Lock-In Effekt des Autos und entkoppeln den Arbeitsweg von den Geschäftsfahrten.		
Beschreibung	Den Mitarbeitenden stehen eine bestimmte Anzahl an Betriebsfahrzeugen zur Verfügung. Diese können von den Mitarbeitenden im Voraus für bestimmte Zeitfenster reserviert und auch privat beansprucht werden. Erweiternd können Betriebsfahrzeuge auch an Anwohnende (z.B. für autoreduziertes Wohnen) zugänglich gemacht werden. Neben Autos sind auch E-Bikes im Fahrzeugpool zur kostenfreien Nutzung für kurze bis mittlere Distanzen attraktiv. Zudem sensibilisieren sie auf die Vorzüge von Velo-/E-Bikes gegenüber dem Auto, gerade in dicht besiedeltem urbanem Gebiet. Eine Elektrifizierung der Fahrzeuge entfaltet zudem Signalwirkung. Mit ewb als Mitträgerin der Entwicklung besteht eine direkte Schnittstelle zur Elektromobilität.		
Messbarkeit/Monitoring	Auslastung der Fahrzeuge		
Bemerkung	Synergieeffekte mit Massnahme Carpooling. Im betrieblichen Mobilitätskonzept von ewb sind Pool E-Bikes und Firmen-Fahrzeuge bereits verankert.		

Carsharing-Standort			
Kosten	prioritäre Zielgruppe	Effektivität	Priorität
■■■		■■■	A
Wirkung	Reduktion von Pendlerfahrten und Geschäftsfahrten, da auf dem Areal Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung stehen und die Autonutzung bewusster erfolgt. Reduktion der Fahrzeuge und des Parkplatzbedarfs auf dem Areal.		
Beschreibung	Ein gutes Carsharing-Angebot setzt eine gute Erreichbarkeit der Fahrzeuge und eine angemessene Flotte an Sharing-Fahrzeugen voraus. Aktuell befinden sich in der erweiterten Umgebung nur wenige Sharing-Fahrzeuge. Mobility bietet Carsharing als Dienstleistung an. Denkbar ist auch ein Areal-eigenes Angebot. Ein Teil der Fahrzeuge kann tagsüber für die Zielgruppe Arbeiten reserviert sein und abends auch den Anwohnenden zur freien Verfügung gestellt werden. Parkplätze für 2-3 Carsharing-Fahrzeuge unterschiedlichen Typs können in der Tiefgarage oder oberirdisch zur Verfügung gestellt werden. Die Massnahme stärkt damit den gesamten Standort und ist auch über Ausserholligen VI hinaus förderlich für den Mobilitätshub.		
Messbarkeit/Monitoring	Qualitative Auslastung der Car-Sharing Fahrzeuge		
Bemerkung	Carsharing-Fahrzeuge erhöhen das spezifische Verkehrspotential des betreffenden Parkplatzes, sind jedoch eine wichtige Massnahme in der Ermöglichung des autoreduzierten Wohnens. Insgesamt ist eine Fahrtenreduktion ggü. individuellem Fahrzeugbesitz zu erwarten.		

(E-)Sharing-Systeme	
Kosten	prioritäre Zielgruppe 
Effektivität	Priorität
■■■	■■■ A
Wirkung	Die zentrale Lage des Areals im Zentrum des Mobilitätshubs Europaplatz und die Nähe zur Stadt machen Sharing-Systeme für alternative Verkehrsmittel zur Förderung einer multimodalen Mobilitätslandschaft interessant. Sharing-Systeme können einzelne Wege ersetzen.
Beschreibung	Externe Free-Floating und stationsbasierter Sharing-Angebote (MobilityGo, PubliBike, E-Scooter Verleih, Carvelo2go etc.) werden für das Areal gewonnen. Für Arealnutzende können Sonderkonditionen ausgehandelt werden (vergünstigte Tarife für Mitarbeitende und Anwohnende, Gutscheine für Freiminuten). Zudem können an attraktiven Standorten gut erkennbare Abstellplätze ausgewiesen oder errichtet werden, was die kombinierte Mobilität auch von Dritten (S-Bahn-Nutzenden) im ESP Ausserholligen fördert.
Messbarkeit/Monitoring	Nutzungszahlen; Informationsaustausch mit involvierten Drittanbietern; Befragungen
Bemerkung	Sharingfahrten in Zusammenhang mit dem Mobility Hub sollten nicht dem Fahrtenkontingent des Areals angelastet werden

Parkplatz-Pooling	
Kosten	prioritäre Zielgruppe 
Effektivität	Priorität
■■■	■■■ A
Wirkung	Parkplatz-Pooling oder die Mehrfachnutzung führt nicht per se zu einer Fahrtenreduktion. Die Wirkung liegt in der effizienten Nutzung der begrenzten Arealparkplätze und der geringeren Anzahl zu erstellenden Parkplätzen (Ersparnis Baukosten). Die Autonutzung wird dadurch auch weniger über das Vorhandensein eines Parkplatzes gefördert (Lock-In Effekt bei fixen Parkplätzen).
Beschreibung	Der Parkplatzbedarf wird mit Berücksichtigung von Verbundeffekten jeweils für Bewohnende und Mitarbeitende (z.B. Wohnen und Arbeiten am gleichen Ort, Nebenflächen, die keine zusätzliche Arbeitsplätze generieren) und Besuchende und Kunden (z.B. Besuchende und Kunden vom Areal/Quartier) reduziert. Durch das Pooling von Parkplätzen kann die Parkplatzbelegung erhöht und der begrenzte Raum effizienter genutzt werden. Die zeitliche Belegung der Parkplätze unterscheidet sich je nach Nutzung sehr stark und stellt damit eine Herausforderung in der Planung von Verbundeffekten dar. Eine Parkplatzreduktion und damit eine Flächensparnis kann aber durch effizientes Parkplatzmanagement erreicht werden.
Messbarkeit/Monitoring	Anzahl und Auslastung von gepoolten Parkplätzen; Flächensparnis
Bemerkung	Die Organisation von Parkplatzpooling kann z.B. über eine arealinterne Mobilitätsplattform abgewickelt werden. Das Angebot eines solchen Tools kann auch für Arealnutzende (z.B. eingemietete Firmen) die Umsetzung von Parkplatzpooling auf eigenen Parkplätzen erleichtern.

Carpooling-App			
Kosten	prioritäre Zielgruppe	Effektivität	Priorität
■■■		■■■	B
Wirkung	Durch Carpooling (Fahrgemeinschaften) kann der Besetzungsgrad von Fahrzeugen erhöht und somit eine Reduktion von MIV-Fahrten erwirkt werden.		
Beschreibung	Bei Carpooling werden private Fahrzeuge gleichzeitig durch die Besitzer und einer oder mehreren Personen für dieselbe Strecke benutzt. Carpooling wird über online Plattformen und/oder Apps organisiert. Mitfahrgelegenheiten werden dort gesucht oder angeboten. Wichtig für den Erfolg dieser Massnahme ist das Vertrauen der Nutzer in die Anbieter (BlaBlaCar, HitchHike etc.) sowie die generelle Akzeptanz von Carpooling in der Bevölkerung. Dies kann gestützt werden durch attraktiv gelegene Parkplätze für Fahrgemeinschaften. In der Schweiz sind verschiedene Anbieter tätig: • BlaBlaCar • E-covoiturage (ehemals E-Carpooling) • HitchHike • Idosh Durch die Ansammlung mehrere Unternehmen (ewb, evtl. BLS und weitere) kann das Potential durch gemeinsame Vermittlung von Mitarbeitenden mit gleichem Anfahrtsweg erhöht werden. Die Plattform kann auch für Anwohnende oder umliegende Areale geöffnet werden.		
Messbarkeit/Monitoring	Nutzungszahlen; Auslastung Carpooling-Parkplätze; Informationsaustausch mit involvierten Drittanbietern		
Bemerkung	Eine bestehende oder eigene Plattform kann in eine Mobilitätsplattform Ausserholligen integriert werden. Das Wohnen bzw. Arbeiten am selben Ort/beim selben Arbeitgeber kann die Hemmschwelle zur Mitnahme von Personen vermindern.		

Kleinbus-Sammeltaxi			
Kosten	prioritäre Zielgruppe	Effektivität	Priorität
■■■		■■■	C
Wirkung	Mieten sich Unternehmen mit regen Personenströmen zwischen verschiedenen Standorten auf dem Areal ein, können Kleinbus-Sammeltaxis eine sehr effektive Massnahme sein.		
Beschreibung	Mit Kleinbus- Sammeltaxi werden Fahrten gebündelt, indem an vordefinierten Orten (z.B. andere Firmenstandorte, Areale) Personen eingesammelt und zum bzw. weg vom Areal gebracht werden. Ein entsprechender Sammelpunkt und Haltemöglichkeiten sind im Kontext der Arealplanung zu berücksichtigen. Aufgrund der guten Erschliessung von Ausserholligen durch den öV sowie der zentralen Lage sind Sammeltaxis nur bedingt für das Areal geeignet. Potential besteht spezifisch je nach eingemieteten Unternehmen.		
Messbarkeit/Monitoring	Auslastung der Sammeltaxis		
Bemerkung	Abhängig von den spezifischen Unternehmen		

Steuerung

Parkplatzbewirtschaftung			
Kosten	prioritäre Zielgruppe	Effektivität	Priorität
■■■		■■■	A
Wirkung	Die Bewirtschaftung von Parkplätzen (MIV) senkt durch restriktive Vergabekriterien von Parkberechtigungen anhand definierter Kriterien und durch Gebühren den Parkplatzbedarf.		
Beschreibung	Die Parkplatzbewirtschaftung umfasst die Steuerung der Parkplatznutzung. Sie kann dazu dienen eine begrenzte Anzahl an Parkplätzen gerecht zu vergeben, das Verkehrsaufkommen zu reduzieren und/oder die durch den Verkehr und das Parkieren anfallenden Kosten verursachergerecht zu verteilen. Hauptsteuerelemente der Parkplatzbewirtschaftung sind Vergabekriterien für die Nutzungsberechtigung sowie Gebühren für die Parkplatznutzung. Eine Möglichkeit besteht darin die Einnahmen durch die Parkgebühren zweckgebunden zur Förderung alternativer Verkehrsmittel in einen Mobilitätsfonds zu sammeln. So können weitere Massnahmen zur Reduktion des MIV-Anteils querfinanziert werden. Auch in der Wohnnutzung kann diese Umverteilung angewendet werden.		
Messbarkeit/Monitoring	Nutzung der Parkplätze (Auslastung, zeitliche Verteilung)		
Bemerkung	Eine Bewirtschaftung der Parkplätze sollte auf Arealebene vorgespart werden, die Umsetzung jedoch unternehmensintern erfolgen. Bei ewb und BLS wird das Ziel von 0.1 Parkplätzen pro Arbeitsplatz angestrebt. Die Bewirtschaftung der Parkplätze orientiert sich an den quartiersüblichen Preisen. Von der Parkplatzbewirtschaftung ausgenommen sind betriebsnotwendigen Parkplätze für ewb und BLS (Bestand ewb/BLS und oberirdische Parkplätze für Spezialfahrzeuge der ewb), sowie Parkplätze für Kleinanlieferung, Ver- und Entsorgung, Taxis und Carsharing.		

Flexible Arbeitsformen					
Kosten		prioritäre Zielgruppe		Effektivität	Priorität
■■■				■■■	B
Wirkung		Home-Office und Work anywhere reduzieren die Arbeitswege von zuhause zum Firmenstandort, zu Kunden sowie zwischen mehreren Firmenstandorten.			
Beschreibung		Die Möglichkeit, bei geeigneter Tätigkeit gewisse Tage von zu Hause, respektive unterwegs, zu arbeiten, reduziert Fahrten zum Firmenstandort. Home-Office fördert zudem die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Voraussetzung ist eine entsprechende IT-Infrastruktur im Unternehmen. Meist wird dadurch auch zeitlich und örtlich das Arbeiten flexibilisiert, womit auch von unterwegs (z.B. im Zug) oder aus Co-Working-Spaces gearbeitet werden kann. Flexible Arbeitsformen bedeuten auch, firmenintern, mit Geschäftspartnern oder gar Kunden über digitale Medien zusammenzuarbeiten. Dafür sind mit Kamera/Mikrofon, Bildschirm, digitalem Whiteboard etc. ausgestattete Sitzungszimmer wichtige Hilfsmittel.			
Messbarkeit/Monitoring		Nutzungsgrad Homeoffice; Anteil digitale Meetings			
Bemerkung		ewb baut aktuell die IT-Infrastruktur für vermehrte virtuelle Zusammenarbeit aus, um Home-Office zu fördern und Fahrten zwischen den Standorten zu reduzieren			

Unternehmensbezogenes Mobilitätsmanagement			
Kosten ■■■	prioritäre Zielgruppe 	Effektivität ■■■	Priorität B
Wirkung	Ein unternehmensbezogenes Mobilitätsmanagement für Unternehmen ab 50 Mitarbeitende aktiviert die unternehmensspezifischen Verlagerungspotentiale (z.B. durch geeignete Spesenregelungen) und die Einflussnahme auf vermeidbare MIV-Fahrten.		
Beschreibung	Das vorliegende arealbezogene Mobilitätskonzept bildet die gemeinsame Basis und stellt die Koordination der jeweiligen betriebsinternen Mobilitätskonzepte und die Kommunikation zwischen den verantwortlichen Personen sicher. Das Mobilitätskonzept Ausserholligen VI wird den sich in Zukunft ansiedelnden Unternehmen vermittelt und dient als verbindliche Grundlage dafür, dass diese eigenen, massgeschneiderten Massnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements umsetzen können. Welche Massnahmen dies konkret sind, ist vom konkreten Betrieb abhängig. Ansässige Betriebe ab 50 Mitarbeitenden werden dazu angehalten, Massnahmen aus dem vorliegenden Konzept oder aber eigene Massnahmen umzusetzen.		
Messbarkeit/Monitoring	Meldepflicht der ansässigen Unternehmen an die mobilitätsverantwortliche Person als Teil der zweijährigen Berichterstattung (Reporting)		
Bemerkung	Die noch nicht näher bekannten Unternehmen orientieren sich an dem arealbezogenen Konzept. Die ewb als bereits bekannte Nutzerin des Areals setzt auf bestehende und neue Massnahmen, z.B. Pool-E-Bikes zur kostenfreien Benützung, E-Fahrzeuge mit CO₂-freundlichem Antrieb, öV-Ticket-Rückvergütungen, gute Veloinfrastruktur inkl. Duschen/Garderoben.		

Sensibilisierung

Mobilität kuratieren			
Kosten	prioritäre Zielgruppe	Effektivität	Priorität
■■■		■■■	A
Wirkung	Koordination und anhaltende Umsetzung von Mobilitätsmassnahmen gewährleisten und laufend weiterentwickeln.		
Beschreibung	Mobilität in Ausserholligen wird kuratiert und damit fortlaufend betreut. Mittels periodischer Anlässe, Kommunikationsmassnahmen, Umfragen etc. wird Mobilitätswissen und eine urbane Mobilitätskultur vermittelt. Innovative, zielführende Mobilitätsangebote und Mobilitätslösungen sind in Ausserholligen wichtige Standortfaktoren, welche durch die Kuratierung dauerhaft unterhalten und gefördert werden sollen. Eine mobilitätsverantwortliche Person koordiniert Umsetzung, Controlling und Reporting des Mobilitätskonzepts Ausserholligen VI. Über Informations- und Kommunikationsmassnahmen stellt eine kuratierte Mobilität Ausserholligen VI einen wichtigen Beitrag ans Standortmarketing dar.		
Messbarkeit/Monitoring	Ansprechpartner*In Mobilität auf dem Areal ist vorhanden und verfügt über Ressourcen um als verantwortliche Stelle die Umsetzung der Mobilitätsmassnahmen sicherzustellen.		
Bemerkung	Umsetzung über Teilzeit-Pensum Mobilitätsmanagement Ausserholligen VI		

Info-Plattform Mobilität Ausserholligen			
Kosten ■■■	prioritäre Zielgruppe 	Effektivität ■■■	Priorität A
Wirkung	Eine Info-Plattform Mobilität führt zur besseren Information und Sensibilisieren der Arealnutzenden. Mobilitätsmassnahmen werden dadurch gefördert und Sharing-Angebote «at-a-fingertip» buchbar. Weiter entstehen dadurch neue Koordinationsmöglichkeiten für Carpooling.		
Beschreibung	Über eine zentrale organisierte Mobilitätsplattform (als Website oder App) können verschiedene mobilitätsrelevante Aufgaben zentral abgewickelt werden. Eine Mobilitätsplattform ist ein dynamisches Instrument, welches mit dem Areal, den Bedürfnissen und den umgesetzten Massnahmen wachsen kann. Dies erfolgt über mehrere Ausbaustufen mit zunehmender Komplexität. Die Aufgaben einer Mobilitätsplattform sind nach Priorität/Ausbaustufe geordnet: 1. statische Infos Mobilitätsdossier • statische Informationen über bestehende Mobilitätsangebote • Sensibilisierung 2. Echtzeit-Infos Realtime Angaben zu • Abfahrtszeiten • Verkehrsinformationen • Agenda mit Veranstaltungen, Aktionen 3. Koordination Reservationstool für • Carpooling • Parkplatzpooling • (E-)Sharing-Systeme		
Messbarkeit/Monitoring	Seitenbesuche; Nutzer-Interaktionen		
Bemerkung	Plattform-Gedanke kann mit den umliegenden Arealen abgestimmt werden, um eine grössere Wirkung zu erzielen (Mobilitätsplattform Ausserholligen)		

Aktionen und Anlässe			
Kosten ■■■	prioritäre Zielgruppe 	Effektivität ■■■	Priorität B
Wirkung	Sensibilisierung, Kennenlernen neuer Verkehrsmittel, «Hands-on»-Erfahrungen		
Beschreibung	Mitmachaktionen fördern nicht nur die aktive Mobilität, sondern tragen auch zu Teambildung bei und stärken die Gesundheit der Mitarbeitenden. Gerade im Bereich Fussverkehr und Gesundheitsmanagement bestehen eine Reihe möglicher Anbieter. Beispielaktionen sind: Bike to Work, Schrittzähleraktionen (z.B. Tappa-Lauf, Virgin Global Challenge, WeAct Challenge etc). Einzelaktionen wie ein Velo-Servicetag vor Ort, Ausprobiertage für E-Bikes, Standaktionen zum Mobilitätsverhalten sind gerade in den ersten Jahren der Inbetriebnahme Chancen, Informationen zu verschiedenen Verkehrsmitteln zu vermitteln und Anwohnende als auch Mitarbeitende über die vorhandenen Angebote zu informieren. Gewisse Aktionen sind klar nutzungsbezogen, während öffentliche Aktionen ein wirksames Mittel für die Kuratierung der Mobilität am gesamten Standort sind.		
Messbarkeit/Monitoring	Anzahl Teilnehmende bei Aktionen; Umfrage und Bewertung durch Mitarbeitende/Anwohnende		
Bemerkung	Genaue Auswahl der Anlässe ist mit dem schlussendlichen Nutzungsmix abzustimmen. Ewb nimmt bereits regelmässig an Bike to Work teil und bietet als spezifische Aktion Vergünstigungen von E-Bikes an.		

Unterstützung

Velofreundliche Infrastruktur			
Kosten	prioritäre Zielgruppe	Effektivität	Priorität
■■■		■■■	A
Wirkung	Erhöhung des Modal-Split Anteils des Veloverkehrs durch attraktive und sichere Veloinfrastruktur. Förderung des Velos als Pendlerverkehrsmittel aus den umliegenden Quartieren und Agglomerationsgemeinden, sowie als Verkehrsmittel für die letzte Meile ab/zum Umsteigeknoten Europaplatz und Europaplatz Nord.		
Beschreibung	Das Areal wird in Zukunft eine gute Durchlässigkeit und Erreichbarkeit durch Velorouten vorweisen. Die Wege sind baulich abgetrennt und weisen Breiten gemäss UeO auf. Somit bestehen für das Velo als Verkehrsmittel gute Rahmenbedingungen. Eine velofreundliche Infrastruktur kann die Attraktivität des Velos als Verkehrsmittel zusätzlich verstärken. Hierzu gehören • ausreichend und gut positionierte Veloabstellplätze (alle Zielgruppen) • genügend Abstellraum für Veloanhänger / Spezialvelos (alle Zielgruppen) • Pumpstationen (alle Zielgruppen) • Velowaschmöglichkeit (z.B. mit passendem Wasserschlauch, Wohnen) • Ladestationen für E-Bikes (alle Zielgruppen) • Velowerkstatt mit Werkbank (Self-Service-Stationen, alle Zielgruppen) • Garderoben, Duschen, Schliessfächer, Möglichkeit Veloschutzkleidung zu trocknen • gute Signalisation / Markierungen (Wege, Abstellplätze auf dem Areal)		
Messbarkeit/Monitoring	Zählstellen; Umfragen; Modal-Split		
Bemerkung	Vorgaben für Velo gemäss UeO (vgl. hierzu Kapitel 3.4). Bei ewb ist eine gute Velo-Infrastruktur (Dusche, Garderobe, Unterstände) vorhanden. Planungsgrundsätze im öffentlichen Raum der Stadt Bern sind zu beachten.		

öV-Förderung			
Kosten	prioritäre Zielgruppe	Effektivität	Priorität
■■■		■■■	A
Wirkung	Die Förderung des öV ist aufgrund der guten öV-Erschliessung eine sehr wirksame Massnahme, um die MIV-Fahrtenzahl zu reduzieren.		
Beschreibung	Das Areal ist bereits im Ausgangszustand äusserst gut durch den öV erschlossen. Im Rahmen der Weiterentwicklung des gesamten ESP sind Massnahmen zum weiteren Ausbau des öV geplant. Durch die Verschiebung der Haltestelle Stöckacker entsteht ein Mobilitätshub. Zudem wird das vorbeiführende S-Bahnnetz weiterentwickelt (siehe Kapitel 3.2). Weiter besteht die Option einer neuen Bushaltestelle auf dem Areal. Beiträge für Arbeitnehmende oder gar Bewohnende an öV-Abonnemente sind eine wirksame Fördermassnahme. Im Rahmen der unternehmensbezogenen Mobilitätsmanagements fördern Unternehmen den öV mit Produkten wie bspw. einem Halbtax-Abonnement, Job-Tickets, Rail-Checks oder Kombiangeboten (P+R). Die Beiträge können bspw. mit Einnahmen aus den Parkplatzgebühren alimentiert werden. Ergänzende Massnahmen auf dem Areal fördern die öV-Nutzung. Hierzu gehören: • realtime-Abfahrtsbildschirme für den öV; • gute Signalisation der öV-Zugänge auf dem Areal; • statische Information- und Sensibilisierung (z.B. über Mobilitätsplattform).		
Messbarkeit/Monitoring	Umfragen; betriebsinterne Modal-Split-Erhebung; Nachfrage nach öV-Abos		
Bemerkung	BLS als Transportunternehmen unterstützt bereits heute Mitarbeitende mit öV-Abos. Auch die ewb gibt Stempelkarten für Tram und Bus an die Mitarbeitenden ab. Zudem werden öV-Tickets für geschäftliche Nutzungen rückvergütet.		

Markierung und Signalisation öV und Velo			
Kosten	prioritäre Zielgruppe	Effektivität	Priorität
■■■		■■■	A
Wirkung	Eine einfach verständliche Signalisation und Markierung erhöht die Attraktivität von öV und Velo und trägt zur Reduktion des MIV bei. Die bessere Sichtbarkeit sensibilisiert auch auf die hohe Erschliessungsqualität mit diesen Verkehrsmitteln.		
Beschreibung	Eine klare und verständliche Signalisation und/oder Markierung auf dem Areal erleichtert die Orientierung bei der Nutzung des öV und des Velos. Wegweiser zeigen den Weg zu den verschiedenen öV-Haltestellen und geben Informationen über die jeweiligen Linien und Fahrtrichtungen. Sie weisen auch zu den verschiedenen Infrastrukturangeboten für Velos (vgl. Massnahme «velofreundliche Infrastruktur»; Abstellplätze, E-Sharing-Angebote). Mit der Strassen- und Freiraumgestaltung abgestimmte Bodenmarkierungen verdeutlichen für alle Verkehrsteilnehmende den Verlauf der Velowege.		
Messbarkeit/Monitoring	Umfragen; Erhebungen		
Bemerkung	Enge Schnittstelle zu Infrastrukturplanung, Koordination der Markierung mit städtischem Konzept zu Markierung Velorouten. Einfärbung des Belags der Velowege ist zu prüfen.		

5.3 Flankierende Infrastruktur- und Angebotsmassnahmen

Eine hohen Nutzungsdurchmischung auf dem Areal kann wesentlich zur Reduktion der Anzahl Fahrten führen, da viele Bedürfnisse arealintern abgedeckt werden. Die minimale Belastung der dem Fuss- und teilweise Veloverkehr gewidmeten Bereiche zwischen den Baubereichen und unter dem Viadukt müssen maximal vom motorisierten Verkehr, wie z.B. Lieferfahrten freigehalten werden. Da es sich dabei nicht um alleinige Massnahmen des Mobilitätskonzepts handelt, sondern auch um planerische, infrastrukturelle und nutzungsbezogene Faktoren, werden hier zwar Prämissen auf geeignete flankierende Massnahmen gegeben, die Details sind jedoch in den weiteren Planungsarbeiten zu diskutieren und spezifizieren.

Drop-Off Flächen			
Kosten	prioritäre Zielgruppe	Effektivität	Priorität
■■■		■■	Konkretisierung bis zur Inbetriebnahme
Wirkung	Drop-Off Flächen erleichtern im Personenverkehr das Mitnehmen und Fördern damit Fahrgemeinschaften (einfache Ein-/ Aussteigemöglichkeiten), ohne dass dafür ein Parkplatz vorgesehen werden muss.		
Beschreibung	Durch ausgewiesene und gut zugängliche Drop-Off Flächen für Personenfahrzeuge kann die Nutzung von Mitfahrgelegenheiten gefördert werden. Entsprechende Flächen sind in der Planung mitzudenken und gut zu positionieren.		
Messbarkeit/Monitoring	Erhebung Nutzerfrequenzen		
Bemerkung	In der Areal- und Gebäudeplanung zu berücksichtigen		

Bündelung Ver- & Entsorgungsverkehr			
Kosten	prioritäre Zielgruppe	Effektivität	Priorität
■■■		■■■	Konkretisierung bis zur Inbetriebnahme
Wirkung	Im Einklang mit den städtischen Klima- und Mobilitätszielen sind nicht nur für den Personenverkehr, sondern auch den Gütertransport der neuen Nutzungen Massnahmen denkbar. Damit kann die Fahrtenzahl ebenfalls gesenkt werden und die dem Fuss- und teilweise dem Veloverkehr gewidmeten Bereiche zwischen den Baubereichen und unter dem Viadukt von Lieferfahrten weitgehend freigehalten werden. Diese Massnahme reduziert insgesamt die Wege für Anwohnende (Entsorgungsfahrten), bündelt Versorgungsfahrten und erhöht die Auslastung bzw. die Erstzustellquote von Lieferdiensten.		
Beschreibung	Für die neuen Nutzungen sollen Lieferfahrten (Post, Pakete) gebündelt werden. Dies kann über eine zentrale Anlieferung (sofern möglich, zusammen mit der Logistik des Werkbetriebes der ewb/BLS) erfolgen. Für die weitere Feinverteilung sind raum- und platzsparende Fahrzeuge mit einer hohen Auslastung zu bevorzugen. Für die Verkehrssicherheit vorteilhaft sind Kleinfahrzeuge auf dem Areal. CO₂-neutrale Antriebe (wie E-Fahrzeuge) ermöglichen eine umweltfreundliche und lärmarme Abwicklung des Ver- und Entsorgungsverkehrs. Depot-Einrichtungen für Waren (z.B. Lieferzentrale) ermöglichen eine gebündelte Lieferung von Waren auf dem Areal. Lieferdienste (z. B. DHL, Post, Kuriere, Gemüse Abos, Heimlieferdienste) können ganztags Pakete abgeben oder abholen und redundante Fahrten vermeiden. Zentrale Entsorgungsstationen (z.B. Container für Hauskehricht, Papier, Bioabfall, Glas, Metall) erleichtern die Sammlung durch die Verursacher. Der effizientere Abtransport entlastet das Areal von unnötigen Lkw-Manövern. Diese Überlegungen für eine energieeffiziente und CO₂-reduzierte Ver- und Entsorgung sind im Planungsprozess aufzunehmen. Freizuhaltende Flächen sind zu definieren und zu verorten.		
Messbarkeit/Monitoring	Erhebung Güterfrequenzen; zugehörige Fahrtenzahlen		
Bemerkung	Betriebsnotwendiger Logistikverkehr von ewb oder BLS sind von der Massnahme nicht direkt betroffen. Eine zentrale Anlieferung, gemeinsam mit der Werklogistik, ist in der weiteren Areal- und Gebäudeplanung zu prüfen.		

Arealinterne Begleitnutzungen			
Kosten	prioritäre Zielgruppe	Effektivität	Priorität
■■■		■■■	Nach Inbetriebnahme zu prüfen
Wirkung	Kürzere Distanzen und eine gute Erreichbarkeit zu Fuss sparen MIV-Fahrten für Einkaufszwecke ein. Ein arealinternes Angebot an Begleitnutzungen reduziert generell den Bedarf eines eigenen Autos da vieles in Gehdistanz liegt. So wird auch der Parkplatzbedarf reduziert.		
Beschreibung	Das geplante Areal weist eine grosse Nutzungsdurchmischung auf. Vor allem in den Sockelbereichen der Gebäude sind verschiedene publikumsorientierte Nutzungen vorgesehen. Durch die Ausrichtung eines Teils dieser Angebote auf die Bedürfnisse und Nachfrage der Bewohnenden und Arbeitenden auf dem Areal, können nach aussen erzeugten Fahrten effektiv reduziert werden. Hierzu gehören unter anderem: • Einkaufsmöglichkeiten (Quartierladen); • Freizeitangebote (Fitness, Café); • Entsorgungsstellen (Sammelstellen, UFC); • Betreuungsangebote (Kita).		
Messbarkeit/Monitoring	Nutzung Angebote; Umfragen		
Bemerkung	Im Nutzungsmix Gesamtleistungsstudie mitzudenken		

Co-Working Spaces			
Kosten	prioritäre Zielgruppe	Effektivität	Priorität
■■■		■■■	Nach Inbetriebnahme zu prüfen
Wirkung	Co-Working Spaces verkürzen und reduzieren die Anzahl Pendlerwege, indem gut erreichbare, zentrale Arbeitsorte angeboten werden.		
Beschreibung	Co-Working Spaces bieten sowohl den auf dem Areal wohnhaften Personen, sowie Personen in der näheren Umgebung attraktive und gut erreichbare Arbeits- und Sitzungsorte. Co-Working Spaces können für Selbstständige, Arbeitnehmende und Unternehmen als eine Ergänzung oder gar Alternative zum klassischen Firmenstandort dienen. Durch die Nutzung von Co-Working Spaces kann der Arbeitsplatz einzelner Personen näher an ihr Zuhause rücken. Ausserholligen ist aufgrund der guten öV-Erschliessung für eine solche Nutzung sehr attraktiv, weshalb eine entsprechend starke Wirkung erwartet werden kann.		
Messbarkeit/Monitoring	Nutzung der Angebote; Bedarfsabschätzung potenzielle Unternehmen		
Bemerkung	im Nutzungsmix der Gesamtleistungsstudie mitzudenken		

6 Monitoring und Wirkungskontrolle

Das vorliegende Mobilitätskonzept zeigt auf, wie das definierte Fahrtenkontingent eingehalten werden soll. Mittels periodischen Monitorings und Wirkungskontrollen wird überprüft, ob mit den umgesetzten Mobilitätsmassnahmen die gewünschte Lenkungswirkung erzielt wird.

6.1 Verbindliche Massnahmen

Die in Kapitel 5 beschriebenen Mobilitätsmassnahmen sind auf Basis der untenstehenden Einordnung verbindlich umzusetzen. Lassen die Massnahmenbeschriebe verschiedene konkrete Umsetzungsformen zu, wird die tatsächliche Umsetzung im Verlaufe der Planung präzisiert. Dadurch kann die Lenkungswirkung auf den konkreten Planungsstand, die vorliegenden Gegebenheiten und die zu erzielende Wirkung geschärft werden.

Alle folgenden **A-Massnahmen** werden bei der Inbetriebnahme des Areals verbindlich umgesetzt:

- Poolfahrzeuge
- Carsharing-Standort
- (E-)Sharing-Systeme
- Parkplatz-Pooling
- Parkplatzbewirtschaftung
- Mobilität kuratieren
- Info-Plattform Mobilität Ausserholligen
- Velofreundliche Infrastruktur
- öV-Förderung
- Markierung und Signalisation öV und Velo

Die untenstehenden **flankierende Infrastrukturmassnahmen** sind im validierten Siegerprojekt des Gesamtleistungsstudienauftrags eingeplant und bis zur Inbetriebnahme des Areals weiter zu prüfen und ggf. zu präzisieren:

- Drop-Off Flächen
- Bündelung Ver- & Entsorgungsverkehr

Folgende **flankierende Angebotsmassnahmen** sind im validierten Siegerprojekt eingeplant und nach der Inbetriebnahme zu prüfen:

- Arealinterne Begleitnutzungen
- Co-Working Spaces

Werden die verbindlichen Zielwerte des Mobilitätskonzepts durch die A-Massnahmen und die flankierenden Infrastruktur- und Angebotsmassnahmen nicht eingehalten, verpflichtet sich die Projektträgerschaft, **Anpassungen** in den bereits umgesetzten Massnahmen zu prüfen und/oder **aus den nachfolgenden B-Massnahmen** weitere zu implementieren:

- Carpooling-App
- Flexible Arbeitsformen
- Unternehmensbezogenes Mobilitätsmanagement
- Aktionen und Anlässe

Sollten die Zielwerte auch nach den getroffenen Anpassungen nicht erreicht werden, verpflichtet sich die Projektträgerschaft, Anpassungen in den A- und B-Massnahmen zu prüfen und/oder ein Kleinbus-Sammeltaxi als C-Massnahmen umzusetzen.

6.2 Verbindliche Zielwerte

Die Wirkungskontrolle der MIV-Fahrten bezweckt eine austarierte und verträgliche Verkehrsabwicklung auf dem Strassennetz im gesamten ESP Ausserholligen.

Das Areal Ausserholligen VI erzeugt Werkverkehr für die Stadt Bern (Energie und Wasser) und den Bahnbetrieb (BLS und Depotmieter). Die ortsansässigen Gewerbebetriebe (z.B. Bären Elektro) und die geplanten neuen Nutzungen erzeugen Wirtschaftsverkehr durch die An- und Auslieferung ihrer Güter sowie die Ver- und Entsorgung. Dieser **betriebsnotwendige Werk- und Wirtschaftsverkehr** soll **nicht eingeschränkt** werden. Er wird im Sinne des Mobilitätskonzepts (mit Fokus Personenverkehr) minimal gehalten.

Der **motorisierte Individualverkehr**, also Fahrten zum ausschliesslichen Personentransport für Wohnen (inkl. Besucher), Büro- und Dienstleistungsarbeiten (inkl. Kunden / Besucher) und Einkaufen (Kunden) sind durch eine **maximale Fahrtenzahl begrenzt**.

Die UeO gibt vor, dass das Areal Ausserholligen VI durchschnittlich nicht **mehr als 2'200 Fahrten pro Werktag** verursachen darf. Entsprechend ist der Nachweis der Einhaltung dieser Fahrtenzahl des motorisierten Individualverkehrs Kernbestandteil des Monitorings. Dieses Fahrtencontrolling nach Art. 91f Abs. 2 BauV ist verpflichtend, obwohl das Bauvorhaben nach Art. 91a BauV nicht als verkehrsintensiv verstanden wird.

6.3 Unterteilung und Abgrenzung der Fahrten

Für das Monitoring wird der Werk- und Wirtschaftsverkehr vom weiteren motorisierten Individualverkehr getrennt erhoben. Die Zuordnung der Fahrten¹⁹ erfolgt grundsätzlich über die Nutzungskategorien. Unter Werk- und Wirtschaftsverkehr, welcher nicht unter das Fahrtenkontingent fällt, wird der Verkehr folgender Nutzungen verstanden:

- Industrie und Gewerbe;
- Verkauf;
- Logistik der ortsansässigen Betriebe.

Dabei umschliesst dies deren gesamte Verkehrserzeugung:

- An- / Auslieferung, Ver- / Entsorgung, Güterverkehr;
- Material- / Warentransport inkl. werkbedingtes Transportieren (z.B. für Reparaturen, Bauarbeiten);
- Gäste- / Kunden- / Besucherverkehr mit Material- / Warentransport.

Ausgenommen vom Werk-/Wirtschaftsverkehr sind einzig die folgenden Verkehre:

- Gäste- / Kunden- / Besucherverkehr der oben genannten Nutzungen ohne Material- / Warentransport.

Nicht zum Werk-/Wirtschaftsverkehr wird Verkehr folgender Nutzungen gezählt:

- Wohnen (inkl. Besucher);
- Verkauf (nur Kundenverkehr);
- Büro-/Dienstleistung (inkl. Kunden / Besucher).

¹⁹ Eine Fahrt bezeichnet entweder eine Zufahrt oder eine Wegfahrt. Bei einem Abstellvorgang eines Fahrzeuges auf einem Arealparkplatz werden in der Regel 2 Fahrten erzeugt (Zu- und Wegfahrt).

Die detaillierte Einteilung der unterschiedlichen Nutzungskategorien zum Wirtschafts- und Werkverkehr wurde gemeinsam mit der Verkehrsplanung der Stadt Bern definiert. Die dazugehörige Tabelle befindet sich im Anhang 8.1.

Auf Basis der detaillierten Einteilung werden für die Fahrtenkontrolle drei, von aussen erkennbare Fahrzeugklassen, definiert:

Tabelle 5: Fahrzeugklassen und deren Zuteilung zum Wirtschafts- und Werkverkehr

Fahrzeugklasse	Zuteilung	Bemerkung
Grosse Fahrzeuge (Lastwagen, Lieferwagen)	Wirtschafts- und Werkverkehr	Nicht Bestandteil Kontingent
Personenwagen mit Taxi, ewb oder BLS Signet ²⁰	Wirtschafts- und Werkverkehr	Nicht Bestandteil Kontingent
Personenwagen (exkl. Taxi, ewb, BLS)	Individualverkehr	Bestandteil Kontingent

Im Zweifelsfall wird eine Fahrt als Wirtschafts- und Werkverkehr gezählt.

²⁰ Personenwagen mit Signeten von weiteren eingemieteten Firmen des Depots Holligen (aktuell SBB Messtechnik und Stadler Rail) gelten ebenfalls als Wirtschafts- und Werkverkehr.

6.4 Methodik MIV Fahrtenkontrolle

Für das Gesamtareal werden von der Grundeigentümerschaft Stichprobenerhebungen der Ein- und Ausfahrten vorgenommen (inkl. Fahrzeugklasse) und plausibel auf ein Kalenderjahr hochgerechnet. Die jährlichen Zu- und Wegfahrten des Parkings sind über technische Einrichtungen (z.B. Schrankenanlage) auszuwerten²¹. Die Stichprobenerhebung beginnt im Folgejahr nach der vollständigen Inbetriebnahme der Baufelder A, B und C.

Die Zahl der erfassten Fahrten ist dann jährlich der Baupolizeibehörde und dem Fachgremium gemäss Artikel 91e BauV mitzuteilen.

Bei einer Überschreitung der durchschnittlichen Fahrtenzahl des Individualverkehrs (exkl. Wirtschafts- und Werkverkehr) von **2'200 MIV-Fahrten/DWV um + 5 %** erfolgen zusätzliche Massnahmen:

- Umsetzung von zusätzlichen Massnahmen (Priorität B) zur Reduktion des MIV-Aufkommens durch die Bauherrschaft im Folgejahr. Als erstes sind die bereits umgesetzten A-Massnahmen anzupassen. Die Massnahmen sind auf die zu erzielende Wirkung hin zu optimieren.
- Temporäre Nachzählungen durch die Fachstelle der Stadt Bern **2.5 Jahre** nach Einführung der neuen Massnahmen.
- Spätestens nach einem **halben Jahr** seit Abschluss der Nachzählung wird anhand eines Berichts überprüft, inwiefern das Fahrtenkontingent eingehalten ist.

Wird die Fahrtenzahl bei den temporären Nachzählungen immer noch überschritten, treten die folgenden Schritte in Kraft:

- Es können weitere Massnahmen der Priorität C aktiviert werden und/oder Nachbesserungen bei den bereits umgesetzten Massnahmen vorgenommen werden.
- Eine permanente Zählung der Fahrten durch die Grundeigentümerschaft muss eingeführt werden. Die Pflicht für permanente Nachzählungen endet, sobald die Zielwerte während zwei aufeinanderfolgenden Jahren nicht mehr überschritten werden.

Werden die Zielwerte **wiederum drei Jahre** nach Einführung der neuen Massnahmen immer noch nicht eingehalten gemäss dem vorgelegten Bericht, so wird eine Anpassung des Mobilitätskonzepts fällig. Für die Überarbeitung des Mobilitätskonzepts ist die Grundeigentümerschaft zuständig, die Genehmigungskompetenz ist in Kapitel 6.7 beschrieben.

²¹ Technische Einrichtungen müssen die Zu- und Wegfahrten zur Parkieranlage sowie Ausfallzeiten des Erfassungssystems möglichst lückenlos, pro Betriebstag und nach Nutzung getrennt (z.B. Badge ewb/BLS) registrieren.

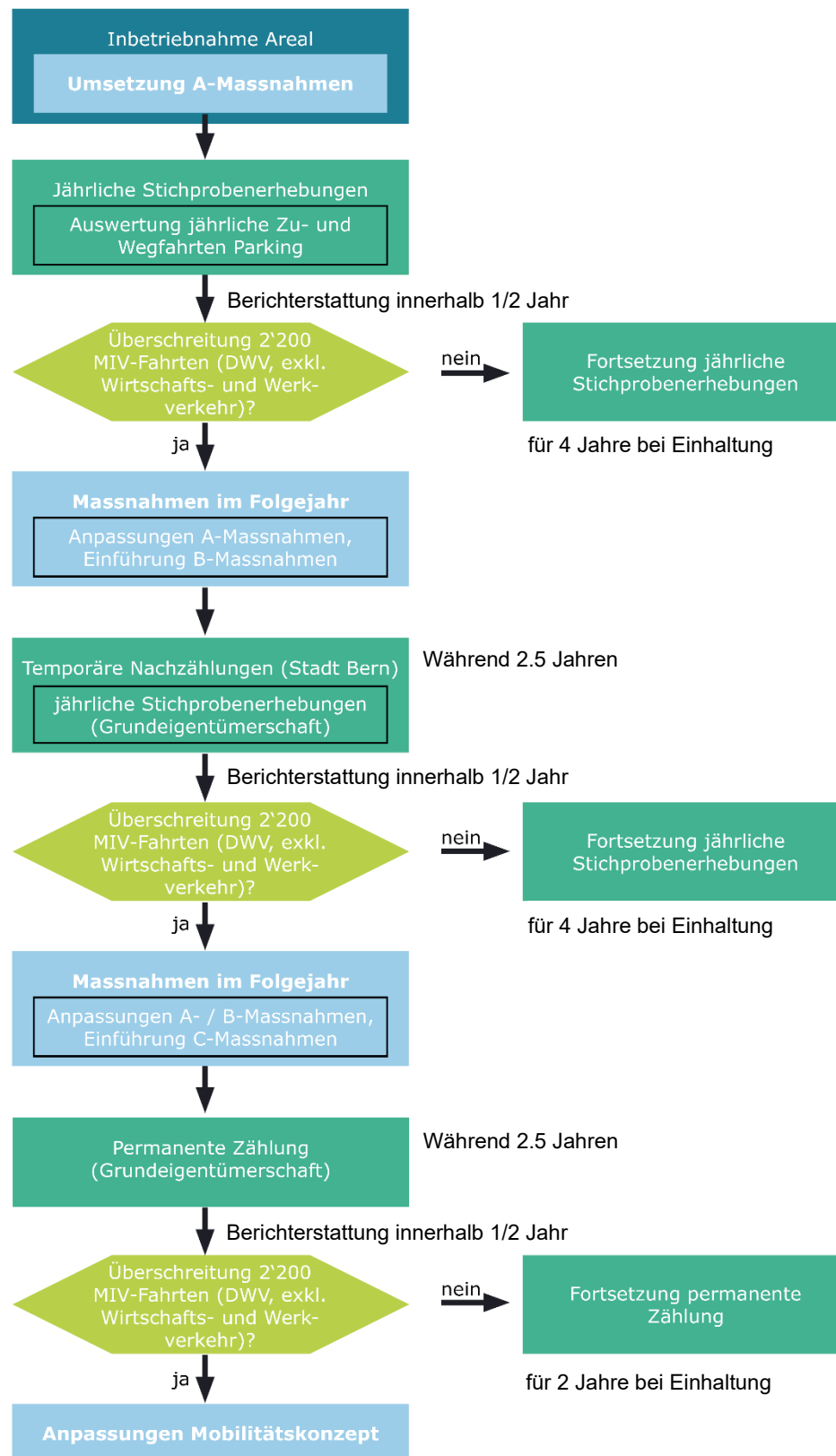


Abbildung 13: Methodik MIV Fahrtenkontrolle und Massnahmenerweiterung

6.5 Methodik Stichprobenerhebungen

Die Stichprobenerhebungen durch die Grundeigentümerschaft und die temporären Nacherhebungen durch die Fachstelle der Stadt Bern, bei einer Überschreitung der Fahrtenzahl von mehr als 5 %, werden methodisch gleich durchgeführt:

- Die Stichprobenzählung findet während mindestens vier Tagen innerhalb einer Kalenderwoche (Samstag oder Sonntag muss enthalten sein) an jeweils mind. vier aufeinanderfolgenden Stunden pro Erhebungstag statt. Es soll möglichst die gesamte Zeitspanne zwischen 06:00 und 22:00 Uhr abgebildet werden.
- Es ist jeweils eine Erhebung im Winter und im Sommer durchzuführen (je vier Tage, z. B. Februar und August, ausserhalb Berner Schulferien, Erhebungsmonate sollen zwischen Stichprobenerhebung Stadt und Nacherhebung durch die Bauherrschaft nicht variieren).

Anschliessend sind die erhobenen Werte plausibel auf ein Kalenderjahr hochzurechnen und als durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV) auszuweisen. Die Resultate der Stichprobenerhebung sind in einem Kurzbericht festzuhalten. Die Stichprobenerhebungen können ab dem vierten Jahr nach Inbetriebnahme eingestellt werden, sofern die Zielsetzungen immer erreicht werden. Die Auswertung des Zutrittsystems ist als Routineerhebung jährlich weiterzuführen und ins Reporting aufzunehmen.

Wenn der Verdacht besteht, dass wieder ein erhöhtes Fahrtenaufkommen besteht, kann die Stadt Stichproben erneut veranlassen.

Bei Überschreitung der Fahrtenzahl um mehr als 5 % der 2'200 MIV-Fahrten DWV (exkl. Wirtschafts- und Werkverkehr) verfügt die Stadt Bern über die weiteren Schritte gemäss Kapitel 6.4. Die weiteren Zuständigkeiten im Monitoring-Prozess gemäss Kapitel 6.4 fallen nur dann an, wenn die Stadt im Rahmen ihrer temporären Nachzählungen ein zu hohes Fahrtenaufkommen feststellt. In diesem Fall ist die Grundeigentümerschaft zuständig für die Anpassung der Mobilitätsmassnahmen zur Reduktion des MIV-Aufkommens.

Die für die jeweiligen Zählungen und Erhebungen zuständigen Organe tragen die Kosten (u.a. Organisation, Verkehrszählungen, Berichterstattung). Die Grundeigentümer tragen die Kosten für die Zählung und Auswertung der Ein-/Ausfahrten der Einstellhalle.

6.6 Veloabstellplätze

Bei Inbetriebnahme ist bei der Wohnnutzung minimal 1.0 Abstellplatz pro Zimmer zu erstellen. Anhand einer Zählung soll drei Jahre nach Inbetriebnahme des gesamten Areals geprüft werden:

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

Dafür findet ausserhalb der Schulferien, an einen Nachmittag (Arbeits- und Einkaufsnutzungen) und abends (Wohnnutzungen) eine Stichprobenzählung statt. Anlässlich der Zählung werden folgende Aspekte erhoben (nicht abschliessend):

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

Zusätzlich kann für eine ergänzende qualitative Beurteilung eine Befragung der Personen auf dem Areal erfolgen (z. B. hinsichtlich Wildparkieren von Velos, verstellte Zugänge).

Sollte sich aufgrund hoher Auslastung der Veloabstellplätze zeigen, dass ein Mehrbedarf für die Wohnnutzung besteht, ist das Angebot nachfragegerecht auf bis zu 1.5 Abstellplätze pro Zimmer auszubauen.

6.7 Weiterentwicklung Mobilitätskonzept

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.

Änderungen an dem vorliegenden Mobilitätskonzept werden durch die Areal-Eigentümerin (oder deren Rechtsnachfolgerin bzw. einer durch diese beauftragte Gesellschaft) bei der Verkehrsplanung der Stadt Bern beantragt.

Die Verkehrsplanung der Stadt Bern ist verpflichtet, den Änderungsantrag innert nützlicher Frist zu prüfen und ihre Zustimmung oder Ablehnung zu begründen.

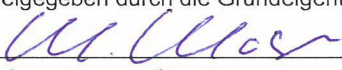
Grundsätzlich müssen Änderungen des Mobilitätskonzeptes durch den Gemeinderat der Stadt Bern beschlossen/ genehmigt werden. In Fällen, die als wenig relevant betrachtet werden (weniger als 30% Änderung des Fahrtenaufkommens), verzichtet der Gemeinderat auf eine Genehmigung und überträgt geringfügige Nachführungen der zuständigen Amtsstelle (Verkehrsplanung).

Schliesslich sollten bei Anpassungen auch die Entwicklungen auf Stadtebene und speziell im gesamten ESP Ausserholligen mitberücksichtigt werden (bspw. Veränderung in der Parkraum-Situation und der umliegenden Nutzungen). Dies hat insbesondere auf die Eignung übergeordneter Massnahmen Konsequenzen (bspw. Carpooling, Sammeltaxi, Carsharing-Stellplätze, Mobilitäts-Plattform). Die Eigentümerschaft bringt die Grundsätze und Massnahmen aktiv in die «Grundeigentümerschaft Ausserholligen» ein und stimmt sich entsprechend ab.

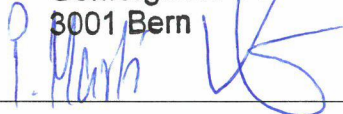
7 Energie Wasser Bern
Genehmigungsvermerke
Monbijoustrasse 11
Postfach
3001 Bern
Freigegeben durch die Grundeigentümerschaft

BLS Netz AG

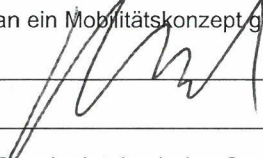
Genfergasse 11
3001 Bern


Martin Noser


Stefan Meili


P. Mark

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


11.8.25 Karl Vogel (Mark)

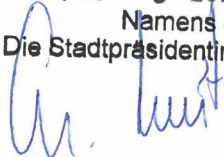
Genehmigt durch den Gemeinderat der Stadt Bern

Genehmigt vom Gemeinderat der Stadt Bern
am

13. Aug. 2025

Namens des Gemeinderats
Die Stadtpräsidentin

Die Stadtschreiberin


C. Luth


C. Plannhart

Rapp AG

i.V. 

Severin Lauper
Projektleiter Mobilität und Logistik



Yves Gasser
Mitglied der Bereichsleitung Mobilität
und Logistik

8 Anhang

8.1 Betriebsnotwendige Fahrten und Ausnahmen

Nutzungskategorie	Wirtschafts- und Werkverkehr n (nein), j (ja)
Wohnen	n
Dienstleistung nicht publikumsintensiv	n
Dienstleistung publikumsintensiv	n
Industrie	j +
Gewerbe / Logistik <i>der ortsansässigen Betriebe</i>	j +
Verkauf	*
Bildung	n
Gastrobetriebe	*
Hotel	*
Freizeit	*
Pflegeheim / Klinik	*
Parkierungsanlagen: Car-Sharing	j
Sondernutzung: Hol- und Bringfahrten Bahnpassagiere	j
Öffentliche Dienste (wie Taxi, Abfallwagen, Blaulicht)	j
Post / Paketdienste / KEP (exkl. Anlieferung Industrie/Gewerbe resp. Logistik der ansässigen Betriebe)	j
dabei	
+ Material- / Warentransport (inkl. bei Kunden / Besucher)	j
+ Gütertransport /City-Logistik für	j
+ Büro-/ Dienstleistung-Arbeitsplätze	n
+ Fahrten von Gästen, Besuchern, Kunden ohne Materialtransport, im Zweifelsfall	n j
* Anlieferung, Entsorgung, Güterverkehr	j
* Fahrten von Gästen, Besucher	n