Viererfeld/Mittelfeld
Stadt Bern

Viererfeld/Mittelfeld

Mobilitätskonzept

Stand: Vorstudie

Viererfeld/Mittelfeld
Mobilitätskonzept
V20303
Bern, 21.11.2024

Auftraggeber:
Immobilien Stadt Bern

Bearbeitung:
Samuel Gerber, verkehrsteiner AG
Flavia Oetliker, verkehrsteiner AG

Kontaktadresse:
verkehrsteiner AG
Kasernenstrasse 27
CH-3013 Bern

© verkehrsteiner AG, 2024

Hinweis: Der vorliegende Bericht basiert zu Teilen auf einem Entwurf des Teams VIF resp. der Basler & Hofmann AG, Zürich. Verfasser: Ulrike Huwer und Elias Staudinger

Version	Datum	Bemerkung	Visum
V0.9	21.06.2023	Finalisierung zur Abgabe	CHL
V0.10	17.07.2023	Rückmeldungen Konsultation Ämter & Bauträger aufgenommen	STR
V0.11	18.09.2023	Anpassungen auf Basis Austausch Amtsleitungen ISB/VP	STR
V0.12	30.11.2023	Anpassungen auf Basis Austausch ISB/Bauträger	STR
V0.13	22.10.2024	Anpassungen basierend auf Erkenntnissen Detailkonzepte	GES
V0.14	21.11.2024	Ergänzung gem. Direktionsvernehmlassung, Dokument z.H. GR	GES

INHALT

1 EINLEITUNG 7

1.1 Ziel 7
1.2 Zielgruppen 8
1.3 Prämissen und Vorgehen 8
1.4 Aufbau und Struktur 8
1.5 Verbindlichkeit 9

2 AUSGANGSLAGE 10

2.1 Projektperimeter 10
2.2 Geplante Nutzungen 10
2.3 Etappierung 12
2.4 Grundlagen 13
2.5 Erläuterungen zu ausgewählten Planungsgrundlagen 15

3 STANDORTANALYSE – ERREICHBARKEIT UND ERSCHLIESSUNG 18

3.1 Fussverkehr 18
3.2 Veloverkehr 19
3.3 Öffentlicher Verkehr 19
3.4 Motorisierter Individualverkehr MIV 21

4 CHARAKTERISIERUNG UND KENNZAHLEN AREAL 23

4.1 Geplante Überbauung 23
4.2 Flächen und Nutzungen gemäss Zonenplan/ZPP 26
4.3 Planungsrichtwerte GFo gemäss Zonenplan 26

5 ERSCHLIESSUNG 28

5.1 Fussverkehr 28
5.2 Veloverkehr 29
5.3 Öffentlicher Verkehr (öV) 31
5.4 Motorisierter Individualverkehr 32
5.5 Anlieferung und Warentransport, Entsorgung und Blaulicht-Fahrzeuge 35

6 VELO-ABSTELLPLÄTZE (VAP) 36

6.1 Anzahl der zu erstellenden Velo-Abstellplätze (VAP) für private Nutzung 36
6.2 Verortung VAP 39
6.3 Anzahl der zu erstellenden VAP im Perimeter der Schulanlage 40
6.4 Anzahl zu erstellender öffentlicher VAP 40
6.5 Städtisches Bike-Sharing (z.Z. PubliBike) 41
6.6 Qualitätsanforderungen an die Veloabstellplätze 41

7 MOTORISIERTER VERKEHR (MIV) 42

7.1 Herleitung Bedarf Autoabstellplätze AAP 42
7.2 Bedarf Abstellplätze für Motorfahrzeuge mit über- bzw. unterdurchschnittlichem Platzbedarf gem. Art. 50[3b] BauV 44
7.3 Angebot an privaten Autoabstellplätzen pAAP 44
7.4 Angebot an öffentlichen Autoabstellplätzen Studerstrasse 45
7.5 Anforderungen 45
7.6 Bau, Betrieb/Bewirtschaftung der drei Tiefgaragen 46
7.7 Sharing-Angebote 46
7.8 Logistik 47
7.9 Fahrten 48

8 VOLKSSCHULE UND SPORTANLAGEN VIERERFELD 49

8.1 Grundlagen 49
8.2 Veloabstellplätze Schulanlage 50
8.3 Autoabstellplätze Schulanlage 53
8.4 Drop Off Schule & Sport 54

9 MOBILITÄTSMASSNAHMEN 55

9.1 Übersicht und Strukturierung 55
9.2 Massnahmen 57
MM1 Parkplatz Pooling 57
MM2 Bike-Sharing 58
MM3 Sharing-Systeme: E-Cargo; Micromobility 59
MM4 Serviceflächen 60
MM5 Car-Sharing 61
MM6 Drop-Off Flächen 62
MM7 Übergeordnete Erschliessung 63
MM8 Velofreundliche Infrastruktur 64
MM9 Infrastruktur E-Mobilität: Ladestationen 65
MM10 Logistik Betriebskonzept 66
MM11 Zufahrtsregelung und Temporegime Areal VFMF 67
MM12 Carpooling-App 68
MM13 Nahversorgung 69
MM14 Parkplatzbewirtschaftung MIV 70
MM15 Mobilitätsmanagement Baustellenverkehr 71
MM16 Controlling-Konzept 72
MM17 Erstbezug/Umzug 73
MM18 Bewirtschaftung privater Veloabstellplätze 73
MM19 Betriebliches Mobilitätsmanagement 74
MM20 öV Förderung 75

MM21 Dreifachturnhalle: Konzept für publikumsintensive Veranstaltungen 76
MM22 Co-Working Spaces 77
MM23 Mobilitätszentrale 78
MM24 Aktionen & Anlässe.....79

10 GESAMTBEURTEILUNG.....80

11 MONITORING UND WIRKUNGSKONTROLLE 81

11.1 Zielwerte Modalsplit.....81
11.2 Verbindliche Massnahmen.....81
11.3 Weiterentwicklung Mobilitätskonzept.....81
11.4 Controlling.....82

VERWENDETE ABKÜRZUNGEN

AAP	Autoabstellplätze
AfU	Amt für Umweltschutz der Stadt Bern
BauV	Bauverordnung des Kantons Bern
GF	Geschossfläche
GFo	Oberirdische Geschossfläche
IGeno	Infrastrukturgenossenschaft
ISB	Immobilien Stadt Bern
KOP	Koordinationsplan
MIV	motorisierter Individualverkehr
öV	öffentlicher Verkehr
öVAP	öffentliche Velo Abstellplätze
pAAP	private Autoabstellplätze
pVAP	private Velo Abstellplätze
STEK	Stadtentwicklungskonzept
SuS	Schülerinnen & Schüler
SVG	Strassenverkehrsgesetz
SVP	Spezifisches Verkehrspotential
TG	Tiefgarage
VAP	Veloabstellplätze
VFMF	Viererfeld/Mittelfeld
VP	Verkehrsplanung der Stadt Bern

1 EINLEITUNG

1.1 Ziel

Das Mobilitätskonzept Viererfeld/Mittelfeld (VFMF) bildet, gestützt auf die Bauverordnung des Kantons Bern (BauV), eine wichtige Grundlage im Baubewilligungsverfahren. Es hat zum Ziel die Gesamtheit des zukünftigen Verkehrs und der Mobilität im Viererfeld / Mittelfeld abzubilden, mittels geeigneter Massnahmen nachhaltig zu organisieren, dauerhaft zu sichern und Auswirkungen auf die umliegenden Quartiere und das übergeordnete Strassennetz aufzuzeigen.

Das vorliegende Mobilitätskonzept erfüllt ebendiese Funktion und zeigt bereits bestehende, sowie geplante Mobilitätsangebote und -massnahmen auf, welche trotz eines reduzierten Parkplatzangebots erstens die verkehrliche Erschliessung des Areals; zweitens die dauerhafte Sicherung und Kontrolle der beschränkten Anzahl Parkplätze; sowie drittens keine übermässige zusätzliche Belastung der städtischen Verkehrsinfrastruktur sicherstellen sollen.

Das Konzept soll des Weiteren sicherstellen, dass die baulichen, wie auch betrieblichen Zielsetzungen der «2000-Watt-Gesellschaft» [21] verfolgt werden und gleichwohl Mobilitätsbedürfnisse angemessen befriedigt werden können. Der Zielwert für die Primärenergie nicht erneuerbar und der Treibhausemissionen gemäss SIA Effizienzpfad Energie 2040; 2017 [39] sind einzuhalten.

Das Mobilitätskonzept bildet die Voraussetzung, um eine Reduktion des Pflichtbedarfs an Parkplätzen zu begründen. Es dient den unterschiedlichen Zielgruppen als Grundlage und entspricht der Philosophie einer verträglichen und zukunftsweisenden Areal- und Wohnstrategie der Stadt Bern [19]:

- Die Mobilität innerhalb des Viererfelds/Mittelfelds erfolgt nachhaltig.
- Dank des umfassenden Angebotes werden möglichst alle Wege zu Fuss, mit dem Velo und dem öV zurückgelegt und nur wo nötig und sinnvoll mit dem Auto.
- Im Viererfeld/Mittelfeld kommen soziale Aspekte dazu: Strassen, Plätze und Wege sind sicher, bieten Aufenthaltsqualität und regen die sozialen Kontakte an.
- Gut ausgebaut sind auch die Fuss- und Velowege, die das neue Areal mit den Nachbarquartieren verbinden.
- Das Viererfeld/Mittelfeld ist der Ort, wo neue, nachhaltige Mobilität erprobt und ermöglicht wird.

Ziel ist, dass maximal 10% aller zum Areal, innerhalb des Areals und aus dem Areal zurückgelegten Wege mit dem motorisierten Individualverkehr erfolgen.

1.2 Zielgruppen

Zielgruppe des Mobilitätskonzepts sind zum einen die **Behörden**. Das Dokument stellt die Grundlagen für die gesetzlich erforderlichen Nachweise bezüglich Mobilität im **Baubewilligungsverfahren** bereit.
Zum anderen dient das Konzept den **Bauträgern** als Quelle bezüglich **Anforderungen** in Sachen Mobilität. Es werden Rahmenbedingungen und Planungsvorgaben hinsichtlich Flächen (Planungsrichtwerte), Standards und Betrieb festgelegt und den Akteuren zugewiesen.

Nicht zuletzt soll der Bericht auch als Informationsquelle für die **Öffentlichkeit** dienen, und insbesondere in der **politischen Meinungsbildung** für Fragen der Mobilität im Perimeter Vierer- und Mittelfeld genutzt werden können.

1.3 Prämissen und Vorgehen

In der Regel wird der Parkplatzbedarf einer Überbauung bzw. eines Areals auf Basis der geplanten Nutzung (Anzahl Wohnungen; Fläche übriger Nutzungen) gemäss Art. 49 ff. der Bauverordnung des Kantons Bern (BauV) errechnet. Im vorliegenden Fall stellen aber insbesondere eingeschränkte räumliche Verhältnisse, sowie die klimapolitischen Vorgaben einer «2000-Watt-Gesellschaft» (Energieverbrauch/CO2-Bilanz) einen stark limitierenden Faktor dar.

Zusätzlich schränken die Mietzinsvorgaben für den gemeinnützigem Wohnraum die Möglichkeiten zur Erstellung von Parkraum (insbesondere Tiefgaragen) von vornherein ein (limitierter Mietzins, Baukosten, 50% gemeinnützige Bauträger). Schliesslich ist eine wichtige politische Vorgabe, dass die Teilüberbauung des Vierer- und Mittelfeldes nicht zu einer unzumutbaren Zusatzbelastung des bereits stark belasteten städtischen Verkehrssystems führen soll, dies insbesondere in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr [13] [19] [21].

Die Anzahl Abstellplätze für den motorisierten Individualverkehr (AAP) wird daher von vornherein festgelegt und im Mobilitätskonzept ist der Nachweis der Einhaltung der rechtlichen Vorgaben, sowie der Funktionsfähigkeit zu erbringen.

Die Berechnung des Angebotes an Autoabstellplätzen erfolgt im Hinblick auf die Umsetzbarkeit und Etappierung auf Basis von bereits bekannten Grundflächen und Raumangeboten der zu erstellenden Baukörper an drei festgelegten Erschliessungsstandorten [7].

1.4 Aufbau und Struktur

Das Grunddokument stellt das eigentliche Mobilitätskonzept gemäss Art. 54a BauV dar. Es enthält u.a. konkrete Angaben zu folgenden Punkten:

- Nachweis der Ausrichtung auf Personen mit wenig bzw. ohne Motorfahrzeuge
- Bestehendes bzw. zukünftiges Angebot des öffentlichen Verkehrs
- Bandbreite der Parkplatzzahl nach Art. 51 BauV
- Anzahl, Verwendungszweck und Organisation der tatsächlich geplanten Parkplätze
- Dauerhafte Sicherung der Verpflichtungen aus dem Konzept
- Art der Selbstkontrolle des Mobilitätskonzeptes

1.5 Verbindlichkeit

Die **Kapitel 1 bis 5** haben **erläuternden** Charakter und zeigen die aktuelle und zukünftige Nutzung und Erschliessung auf.
Grosse Teile dieser Kapitel gehen auf die verkehrlichen Machbarkeitsstudien aus den frühen Planungsphasen zurück und sind aktualisiert. Sie ergänzen das Dokument im Sinne einer umfassenden Abhandlung aller Überlegungen zur Mobilität.

Die **Kapitel 6 bis 12** beinhalten **verbindliche Elemente** des Konzepts. Diese sind **farblich hervorgehoben**. Sie dienen dem Nachweis, dass das Projekt aus verkehrlicher Sicht machbar ist; namentlich, dass die gewählte gegenüber der gesetzlichen Parkplatzpflicht reduzierte Parkplatzzahl (BauV Art. 54a, Abs. 2 und Art. 54) im Kontext angemessen dimensioniert ist.
Insbesondere die Anforderungen an Qualität und Gestaltung von Infrastruktur sind verbindlich. Einzelne Werte der dargelegten Mengengerüste können sich im Laufe der Konkretisierung der Bauvorhaben leicht ändern. **Massnahmen der Kategorie A** sind mit Inbetriebnahme des Areals **verbindlich** umzusetzen.

Wird bei Bauvorhaben vom Mobilitätskonzept abgewichen, ist ein projektspezifisches Mobilitätskonzept zu erstellen. Dieses muss kompatibel sein mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept.

2 AUSGANGSLAGE

2.1 Projektperimeter

Das Viererfeld/Mittelfeld befindet sich in der Länggasse-Felsenau, zwischen den Quartieren Engeried und Felsenau (Abb. 1). In unmittelbarer Nähe befinden sich der Grosse und Kleine Bremgartenwald, sowie die Aare. Die gute Erreichbarkeit zu Fuss, mit ÖV und Velo sowie ein engmaschiges Wegenetz innerhalb des Gebietes bestimmen die Mobilität im Viererfeld/ Mittelfeld.

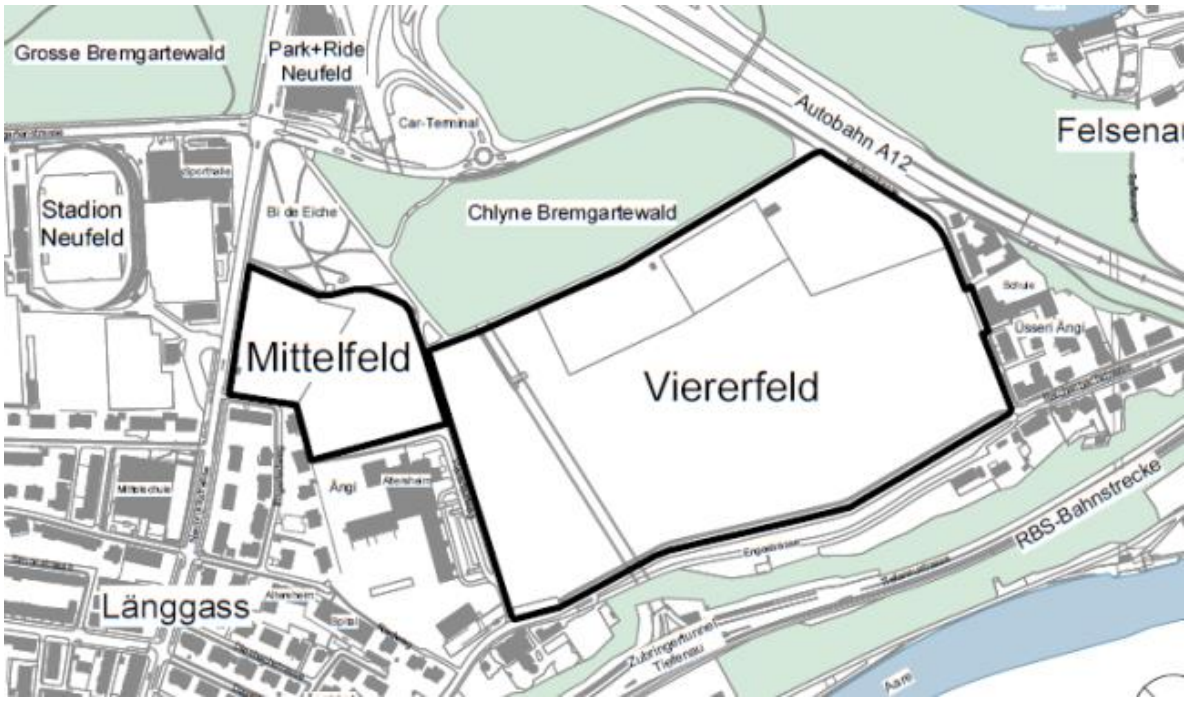

Abb. 1: Projektperimeter (Quelle:[21])

2.2 Geplante Nutzungen

Die Stadt Bern plant auf dem strategisch günstig gelegenen und gut erschlossenen Viererfeld/Mittelfeld ein lebendiges Wohnquartier. Der Wohnraum wird teilweise mit öffentlichen Erdgeschossen, sowie Nutzungen von nicht störendem Arbeiten und Dienstleistung ergänzt. Es sollen vor allem quartierbezogene und kleinere Arbeitsnutzungen entsprechend der Lärmempfindlichkeitsstufe II angesiedelt werden. Ebenso ist eine Schule, eine Turnhalle, ein Alterszentrum, sowie ein Hotel geplant.

Grosse Teile des Areals sollen weiterhin Grün-, Spiel-, Sport- und Freizeitanlagen oder Familiengärten beherbergen. Basierend auf den vorliegenden Richtwerten gemäss Masterplan Viererfeld/-Mittelfeld [21] sind etwa 1’200 Wohnungen, mit etwa 2’800 Bewohnerinnen, sowie maximal 27’000m^2 Fläche für Arbeitsnutzungen geplant.

Mindestens 50% der Wohnfläche sind für den gemeinnützigen Wohnungsbau reserviert. Gemeinnützige Wohnbauträger leisten einen wichtigen Beitrag an langfristig bezahlbaren

Wohnungen und neuen Wohnformen. Gemeinsam mit den übrigen Bauträgerschaften bieten sie öffentliche und gemeinschaftliche Nutzungen an und tragen zur Belebung des Quartiers bei.

Das Viererfeld/Mittelfeld ist eine Drehscheibe unterschiedlichster Verkehrsmittel. Es stehen verschiedene Fortbewegungsmöglichkeiten zur Verfügung – zu Fuss, mit dem Fahrrad, mit dem Auto und im öffentlichen Nahverkehr, sowie Sharing-Angebote.

Abb. 2: Visualisierung städtebauliches Konzept [26]

Im Viererfeld/Mittelfeld wird angestrebt, dass im Minimum achtzig Prozent der Wohnungen von Personen ohne eigenes Auto bewohnt werden. Der Auto Abstellplatz (AAP) ist somit nicht wie üblich Bestandteil der Wohnung. Der «eigene» Parkplatz bildet, gleich wie das «eigene» Auto, die Ausnahme.

Das City-Logistikkonzept bildet die Grundlage für die Ausformulierung und Umsetzung des Gütertransportangebotes im Viererfeld/ Mittelfeld. Für den Lastentransport von und zu den Parkplätzen, Bushaltestellen und Läden soll ein breites Angebot von Fahrrädern und Transportfahrzeugen, gemeinschaftlichen Mobilitätsdienstleistungen und Transporthilfen zur Verfügung stehen. Die geteilte und ressourcenschonende Mobilität ist ein wichtiges Element des vorliegenden Mobilitätskonzeptes und soll eine hohe Lebensqualität im Quartier sichern.

Ein intelligentes Verkehrs- und Mobilitätsnetzwerk verbindet Technologie und Mobilität und entwickelt die Verkehrsinfrastruktur weiter oder denkt sie grundsätzlich neu. Damit werden innovative Technologien und Prozesse genutzt, um Verkehrsangebote offener und vernetzter zu gestalten. Sie unterstützt eine intelligente und ganzheitliche Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, sodass Mobilität effizienter, nachhaltiger, kostengünstiger, sicherer und komfortabler wird.

Insgesamt wird ein mit dem öffentlichen Verkehr, mit dem Velo und zu Fuss ausserordentlich gut erreichbares Quartier entstehen. Zudem ist das Quartier mit drei Tiefgaragen auch gut mit dem MIV zu erreichen. Auf dem Areal selbst finden nur die absolut nötigsten MIV-Fahrten statt.

2.3 Etappierung

Das Etappierungskonzept sieht in der ersten Etappe die Schaffung eines gesamtheitlichen Teilquartiers rund um den Zentrumsplatz vor. Ausgehend von dieser Kernsiedlung erfolgt die Weiterentwicklung im Viererfeld nach Norden und nach Südwesten im Mittelfeld. Die Schule wird aufgrund der hohen Raumnachfrage zeitgleich mit der ersten Etappe realisiert. Der Stadtteilpark wird ebenfalls in Etappen parallel zum Siedlungsraum entwickelt.

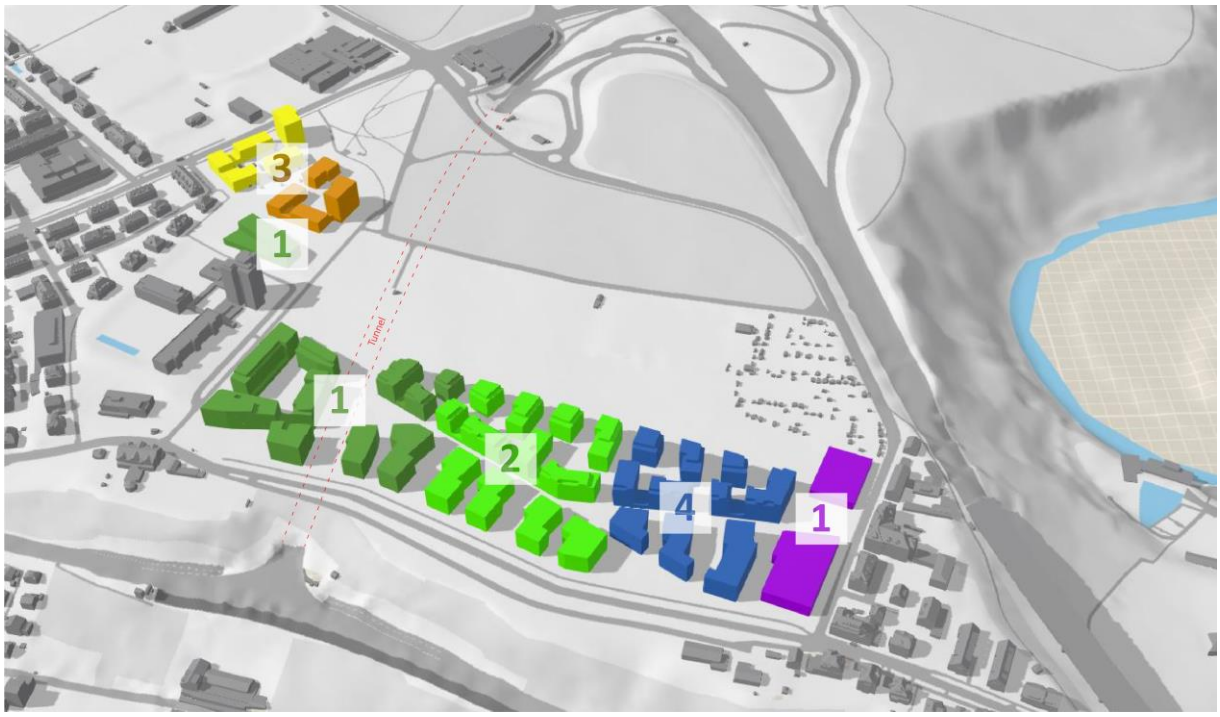

Abb. 3: Vorgesehene Etappierung

Die zwei Parkierungsanlagen im Viererfeld werden voraussichtlich in der ersten Etappe realisiert. Die Parkierungsanlage im Mittelfeld wird voraussichtlich in der dritten Etappe realisiert.

2.4 Grundlagen

Der Bericht basiert auf den übergeordneten Grundlagen, aktuellen Normen und gültigen Gesetzen. Im Speziellen wurden nachfolgende Dokumente verwendet:

Öffentlich-Rechtliche Planungsinstrumente

[1] Bauverordnung des Kantons Bern (BauV) vom 1. Januar 2023
[2] Bauordnung (BO) der Stadt Bern vom 1.August 2019
[3] Zonenplan Viererfeld (Plan Nr. 1322/2) vom 29. April 2015 mit geringfügiger Änderung (Plan Nr. 1322/9) von 15. Januar 2021
[4] Zonenplan Mittelfeld (Plan Nr. 1322/3) vom 29. April 2015 mit geringfügiger Änderung (Plan Nr. 1322/10) vom 15. Januar 2021
[5] Stadt Bern, Stadtplanungsamt (Hrsg.)(2015): Zonenpläne Viererfeld/Mittelfeld. Städtebauliche Leitlinien vom 29. April 2015 mit geringfügiger Änderung vom 15. Januar 2021
[6] Stadt Bern, Stadtplanungsamt (Hrsg.)(2015): Zonenpläne Viererfeld/Mittelfeld. Erläuterungsbericht vom 29. April 2015 mit geringfügiger Änderung vom 15. Januar 2021
[7] Detailerschliessungsplan Viererfeld/Mittelfeld (Plan Nr. 1322/7) vom 2. Juni 2022 (Fassung Gemeindeantrag)

Richtpläne

[8] Stadt Bern (Hrsg.) (2009): Richtplan Veloverkehr vom November 2009 (Bericht & Netzplan)
[9] Stadt Bern (Hrsg.) (2020): Richtplan Fussverkehr. Ziele, Grundsätze, Strategie und Massnahmen vom 17. Juni 2020 (Bericht & Richtplankarte)

Konzepte

[10] Stadt Bern, Amt für Umweltschutz (Hrsg.)(2015): Energie- und Klimastrategie 2025 Stadt Bern. Energie- und klimapolitische Leitlinien 2015 – 2025 vom 12. Mai 2015, ergänzt mit zusätzlichen Massnahmen am 22. Mai 2019
[11] Stadt Bern (Hrsg.)(2016): Viererfeld/Mittelfeld. Mobilitätskonzept vom 29. April 2016 (Grundlage für Zonenplanänderung)
[12] Stadt Bern (Hrsg.)(2016): STEK 2016. Stadtentwicklungskonzept Bern. Gesamtbericht vom 14. Dezember 2016
[13] Stadt Bern, TVS (Hrsg.)(2016): STEK 2016. Mobilität. Vertiefungsbericht vom 14. Dezember 2016
[14] Stadt Bern, Stadtplanungsamt (Hrsg.)(2016): STEK 2016. Siedlung und Freiraum. Vertiefungsbericht vom 14. Dezember 2016
[15] Stadt Bern, Immobilien Stadt Bern (Hrsg.) (2017): Arealentwicklung Viererfeld/Mittelfeld. Areal- und Wohnstrategie vom 27. November 2017
[16] Stadt Bern (Hrsg.)(2018): Viererfeld/Mittelfeld. Mobilitätskonzept vom 24. Januar 2018 (Grundlage für städtebaulichen Wettbewerb)
[17] Stadt Bern, Stadtplanungsamt (Hrsg.)(2018): Freiraumkonzept der Stadt Bern vom März 2018
[18] Stadt Bern, TVS (Hrsg.)(2018): Parkierungskonzept. Motorisierter Individualverkehr (MIV). Bericht zuhanden der öffentlichen Vernehmlassung vom Juni 2018
[19] Stadt Bern (Hrsg.)(2018): Wohnstrategie mit Massnahmen. Wohnstadt der Vielfalt vom Oktober 2018

[20]Stadt Bern, Hochbau Stadt Bern (Hrsg.)(2019): Arealentwicklung Viererfeld/Mittelfeld. Selektiver städtebaulicher Wettbewerb mit zwei Projektteilen. Bericht des Preisgerichts vom Januar 2019
[21]Stadt Bern, Stadtplanungsamt (Hrsg.) (2020): Masterplan Viererfeld/Mittelfeld vom 20.Mai 2020
[22]Stadt Bern, Amt für Umweltschutz (Hrsg.)(2020): Konzept Stadtlogistik Bern vom Juni 2020
[23]Stadt Bern, Verkehrsplanung (Hrsg.) (2020): Mobilitätskonzept Schule Viererfeld. Wettbewerbsanforderungen vom 8. Juli 2020
[24]Stadt Bern, TVS (Hrsg.)(2020): Masterplan Veloinfrastruktur. Bericht, Veloroutennetz und Standards vom November 2020
[25]Regionalkonferenz Bern Mittelland RKBM (Hrsg.)(2020): Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern. Synthesebericht vom 2. Dezember 2020

Dokumente VIF!

[26]Planergemeinschaft VIF!: Siegerprojekt Städtebaulicher Wettbewerb
[27]Planergemeinschaft VIF! (2021): Vertiefung Viererfeldweg und Erschliessung Z. Schlussdokumentation vom 8. September 2021
[28]Studie: Zufahrt Mittelfeld vom 8. September 2021
[29]Studie: Entwicklungskonzept Engepromenade vom 21. August 2019
[30]Studie: Entwicklungskonzept Studersteinpark vom 12. September 2019
[31]Studie: Automatische Veloparkiersysteme vom 3. März 2022

Handbücher

[32]Bundesamt für Strassen ASTRA (Hrsg.)(2008): Veloparkierung. Empfehlung zu Planung, Realisierung und Betrieb. Handbuch.
[33]EnergieSchweiz (Hrsg.) (2014): Mobilitätskonzepte für effiziente Areale. MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen. Handbuch vom Mai 2014
[34]Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR (Hrsg.)(2015): Abstellplätze für Fahrzeuge. Leitfaden zur Berechnung der erforderlichen Anzahl Abstellplätze nach Art. 49 bis 56 BauV vom Juni 2015
[35]Stadt Bern, Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün TVS (Hrsg.)(2023): Leitfaden Veloparkierung für neue Wohnareale. 14. Juni 2023
[36]Stadt Bern, Hochbau (Hrsg.)(2023): Praxisblatt Berechnung von Abstellplätzen für städtische Schulanlagen vom März 2023

Normen

[37]Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute VSS (Hrsg.) (2019): VSS Norm 40065. Parkieren. Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen vom März 2019
[38]Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute VSS (Hrsg.) (2019): VSS Norm 40066. Parkieren. Projektierung von Veloparkierungsanlagen vom März 2019
[39]Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein SIA (Hrsg.) (2017): SIA 2040. SIA-Effizienzpfad Energie vom 1.5.2017.

2.5 Erläuterungen zu ausgewählten Planungsgrundlagen

2.5.1 Zonenplan Viererfeld

Planungsrechtlich bilden die Zonenpläne für das Viererfeld und das Mittelfeld die Grundlage für die Quartierentwicklung Viererfeld/Mittelfeld. Im Folgenden sind die relevanten Vorschriften für den Bereich Verkehr aufgeführt:

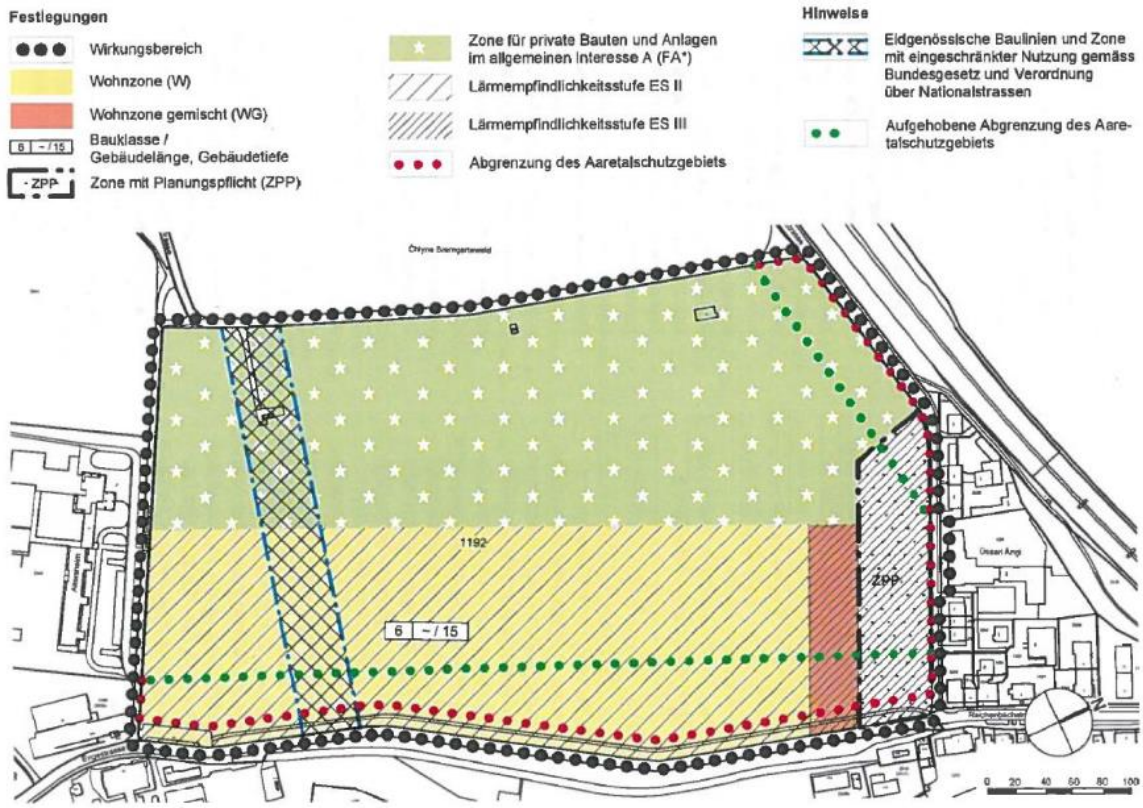

Abb. 4: Ausschnitt Zonenplan Viererfeld [3]

3. Ergänzende Überbauungsvorschriften

Art. 6 Verkehrserschliessung

1) Die Erschliessung für Motorfahrzeuge hat über die Studerstrasse - Richtung Neufeld zu erfolgen. Für Bauten südlich des Neufeldtunnels ist die Zufahrt von der Engestrasse gestattet.
2) Die Studerstrasse wird auf der Höhe des Schulhauses Enge für den motorisierten Individualverkehr unterbrochen. Die Durchfahrt ist nur für Berechtigte gestattet.
3) Attraktive Fuss- und Radwege zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und entlang der Engestrasse sind zu gewährleisten.
4) An der Ecke Studerstrasse / Engestrasse ist die Option für eine Buswendemöglichkeit sicherzustellen.

Art. 7 Abstellplätze

1) Die Parkplatzbemessung für Motorfahrzeuge richtet sich beim Wohnen nach Art. 51 der kantonalen Bauverordnung, wobei der Wert von 0,5 Abstellplatz pro Wohnung innerhalb der Zonen W und WG als maximal zulässige Anzahl zur Anwendung kommt. Für Fahrräder ist ein Abstellplatz pro Zimmer zu erstellen.
2) Abstellplätze für Motorfahrzeuge sind in gemeinschaftlichen Parkierungsanlagen anzuordnen. Davon ausgenommen sind Behindertenparkplätze, Parkplätze für Carsharing, Besucherinnen und Besucher, Güterumschlag und dergleichen.

Abb. 5: Vorschriften Zonenplan Viererfeld [3]

Art. 4 Zone mit Planungspflicht ZPP

1) Die ZPP bezweckt eine Verdichtung mit öffentlichen und privaten Bauten und Anlagen im allgemeinen Interesse. Sie ist für Schul- und Arbeitsnutzungen sowie für die quartierbezogene Versorgung mit Gütern - und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs bestimmt. Wohnnutzungen und Gaststätten sind zulässig.
2) Der Planungswert beträgt 10 000 m2 oberirdische Geschossfläche. Die Verkaufsflächen des Detailhandels dürfen 1 000 m2 Geschossfläche nicht überschreiten.
3) Die zulässige Gesamthöhe beträgt 15 m. Die Geschosszahl innerhalb der zulässigen Gesamthöhe ist frei. Die arealinternen Grenz- und Gebäudeabstände sowie die Gebäudelängen und –tiefen richten sich nach den Bedürfnissen einer zweckmässigen Überbauung. Der Aussenraum ist öffentlich zugänglich und gegen die Engestrasse als Platz mit publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen zu gestalten.

Abb. 6: Vorgaben ZPP Viererfeld

2.5.2 Zonenplan Mittelfeld

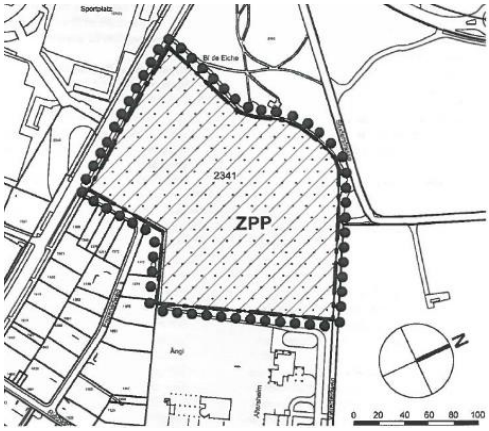

Abb. 7: Ausschnitt Zonenplan Mittelfeld [4]

3. Ergänzende Überbauungsvorschriften

Art. 4 Verkehrserschliessung

1) Die Erschliessung für Motorfahrzeuge hat von der Neubrückstrasse aus zu erfolgen.
2) Attraktive Fuss- und Radwege zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs an der Neubrückstrasse und zum Viererfeld sind zu gewährleisten.

Art. 5 Abstellplätze

1) Pro Wohnung dürfen maximal 0,3 Parkplätze für Motorfahrzeuge erstellt werden. Dieser Wert muss bei jedem Bauvorhaben / Baugesuch nachgewiesen werden. Im Rahmen der Baugesuche ist nachzuweisen, dass die Anforderungen gemäss Art. 54a BauV erfüllt werden. Darin enthalten ist eine angemessene Zahl von Parkplätzen für Besucherinnen und Besucher, Menschen mit Behinderung, Notfalldienste, Güterumschlag und dergleichen. Für Fahrräder ist ein Abstellplatz pro Zimmer zu erstellen.
2) Abstellplätze für Motorfahrzeuge sind in einer einzigen gemeinschaftlichen Parkierungsanlage anzuordnen. Davon ausgenommen sind Behindertenparkplätze, Parkplätze für Carsharing, Besucherinnen und Besucher, Güterumschlag und dergleichen.

Abb. 8: Vorgaben ZPP Mittelfeld [4]

2.5.3 Mobilitätskonzepte, 2016/2018

Als Grundlage für die Änderung der Zonenpläne Viererfeld und Mittelfeld (2016) wurde das Mobilitätskonzept vom 29.04.2016 erstellt. Dieses wurde mit dem Mobilitätskonzept vom 24.01.2018 abgelöst. Das Mobilitätskonzept (2018) formuliert Mobilitätsziele und definiert ein grobes Erschliessungsgerüst. Das Konzept bildete eine Grundlage für den städtebaulichen Wettbewerb im Jahr 2018.

2.5.4 Städtebauliches Projekt VIF, 2018

Im Rahmen des Wettbewerbes wurde in einer integralen Betrachtung von Stadtraum, Freiraum und Verkehr das städtebauliche Konzept entwickelt. Die Netze für die einzelnen Verkehrsmittel, sowie die Funktionen und die Ausgestaltung der öffentlichen Freiräume wurden hierbei grundlegend entwickelt. Grundlage für die weiteren Planungsarbeiten bildete das städtebauliche Siegerprojekt «VIF».

2.5.5 Masterplan Viererfeld/Mittelfeld, 2020

Im Rahmen der Masterplanung wurden die Mobilitätsaspekte weiter konkretisiert und im Masterplan Viererfeld/Mittelfeld vom 20.05.2020 (Ziffern 71 – 72) als Zielbilder festgehalten. Für das vorliegende Mobilitätskonzept sind insbesondere folgende Festsetzungen von Bedeutung:

- **0.2 Autoabstellplätze (AAP) pro Wohnung**
- **0.1 Autoabstellplätze (AAP) pro 100m² Gewerbefläche**
- **1 Veloabstellplatz (VAP) pro 25m² GF Wohnen**

Der Masterplan ist rechtlich gesehen weder grundeigentümer- noch behördenverbindlich. Für die städtische Verwaltung ist er jedoch handlungsanweisend. Verbindlichkeiten werden erst in den, auf den Masterplan aufbauenden Planungsinstrumenten respektive in privatrechtlichen Verträgen geschaffen.

2.5.6 Richtplan Veloverkehr 2009 und Masterplan Veloinfrastruktur 2020

Der Richtplan Veloverkehr 2009 bildet eine verbindliche Grundlage. Die städtische Planung hat sich zusätzlich auf den laufend weiterentwickelten Masterplan Veloinfrastruktur 2020 abzustützen. Der Plan wurde stadtintern mit zwei Vernehmlassungen breit abgestimmt, ist aber aktuell noch nicht vom Gemeinderat verbindlich erklärt (stand Feb. 2023).

2.5.7 Konzept Stadtlogistik Stadt Bern

Das Konzept Stadtlogistik Bern beschreibt die Grundlagen für eine nachhaltige, zukünftige Logistik in der Stadt Bern. Es sieht kooperative Sammel- und Verteilzentren vor, um Sendungen dienstleisterübergreifend zu bündeln und damit die Auslastung der Fahrzeuge zu erhöhen, sowie Fahrten einzusparen. Mikro-Depots in unmittelbarer Nähe zu den Empfängern sind eine Massnahme, um die Distanzen der letzten Meile zu verkürzen und diese damit mit stadtverträglichen Fahrzeugen wie Cargo-Bikes sicherzustellen.

3 STANDORTANALYSE – ERREICHBARKEIT UND ERSCHLIESSUNG

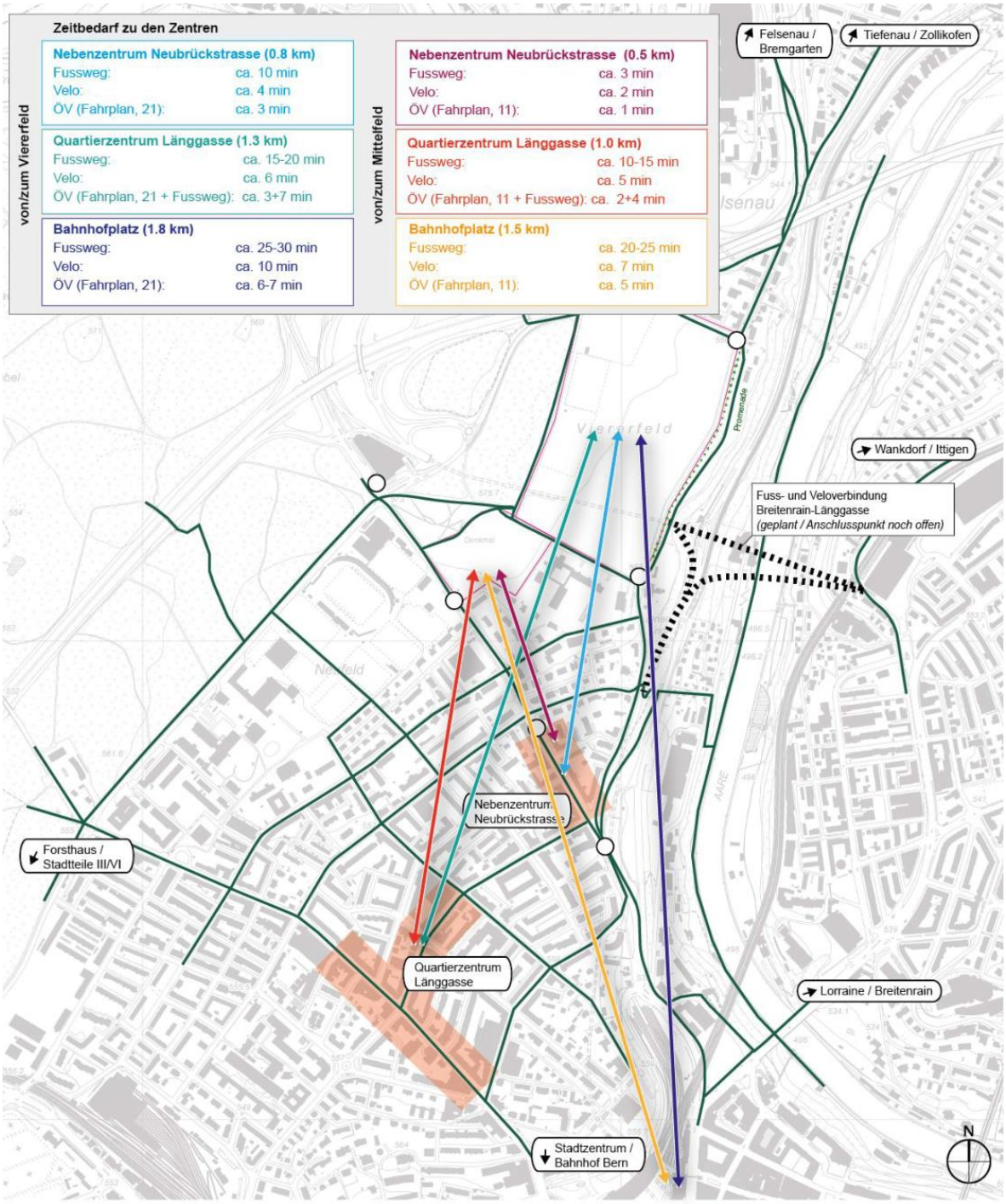

Abb. 9: Zeitbedarf Wege zu Fuss, mit dem Velo oder öV [16]

3.1 Fussverkehr

Das Fusswegenetz in der Umgebung der geplanten Überbauung ist sehr dicht, weist aber noch einige Lücken auf. Insbesondere das Burgerspital bildet eine gewisse Trennwirkung zwischen Viererfeld und Länggasse. Mit der Überbauung des Mittelfeldes wird diese Verbindung an

Attraktivität gewinnen. Die Neben- & Quartierzentren Länggasse und Neubrückstrasse, sowie der Sportcluster Neufeld sind gleichwohl zeitnah via Enge- und Neubrückstrasse oder alternativ via Studerstein zu erreichen.

In unmittelbarer Nähe zum Viererfeld existieren des Weiteren eine Vielzahl an Fuss- und Wanderwegen, welche zur Naherholung genutzt werden können Der Aareraum ist aufgrund der Topographie und der trennenden Verkehrsinfrastruktur nur indirekt zu erreichen. Der Zugang zur Aare vom Quartier VFMF soll aber kurz- bis mittelfristig verbessert werden [9].

3.2 Veloverkehr

Für den Veloverkehr zum/vom Viererfeld/Mittelfeld sind insbesondere die Neubrück- und Engestrasse von Bedeutung. Diese stellen die direkte Verbindung zu den nahe gelegenen Neben- und Quartierzentren, als auch zum Stadtzentrum bzw. dem Bahnhof Bern sicher. Die Fahrzeit vom Viererfeld und Mittelfeld zu den benachbarten Quartierzentren und dem Bahnhof Bern beträgt zwischen 4 und 10 Minuten und ist damit vergleichbar mit dem ÖV.

Die Velohauptroute auf der Neubrückstrasse ist eine wichtige Alltags- und Freizeitroute und erschliesst das Mittelfeld direkt mit dem gesamtstädtischen Veloverkehrsnetz.

3.3 Öffentlicher Verkehr

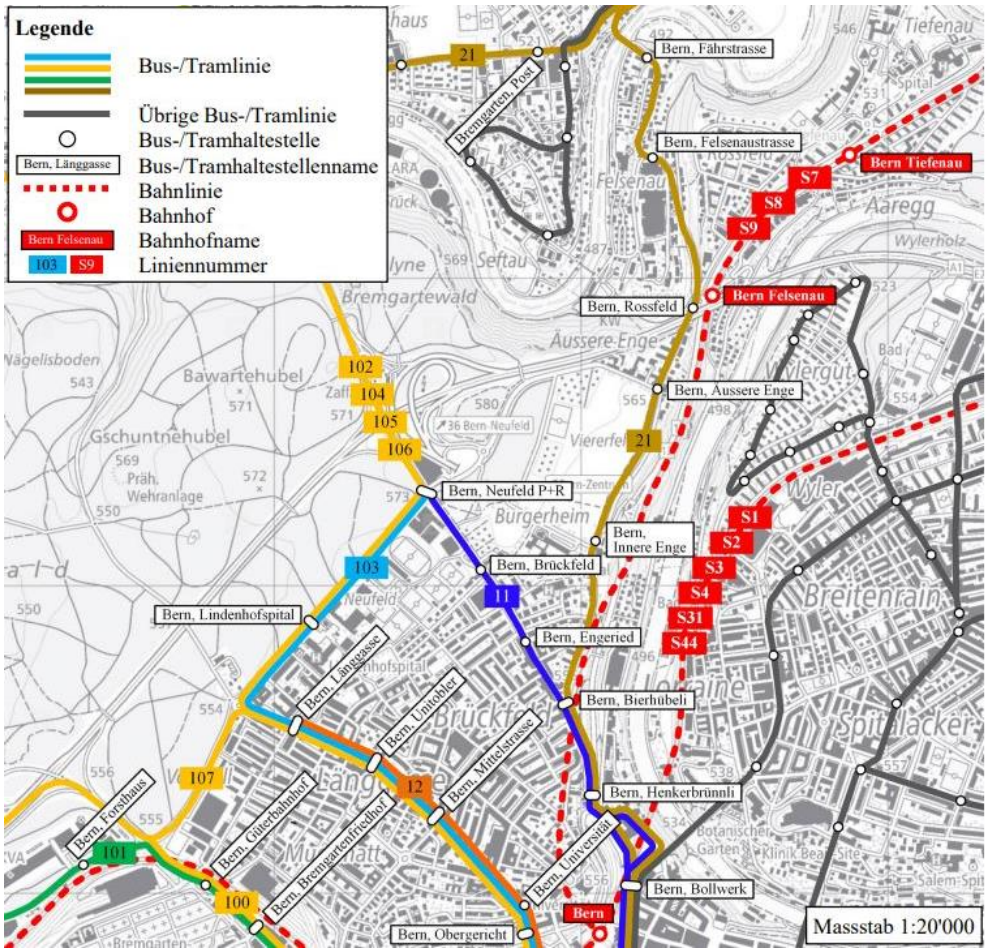

Abb. 10: Bestehende öV-Linien (Quelle: Kranz, Adrian)

Das zu überbauende Viererfeld/Mittelfeld wird von den zwei städtischen Buslinien 11 (P+R Neufeld - Bahnhof Bern) und 21 (Bremgarten - Bahnhof Bern) tangiert. An der Haltestelle Neufeld P+R, die in gut 5 Minuten vom Viererfeld erreichbar ist, verkehren zudem fünf Regionalbuslinien in Richtung Bahnhof bzw. in das Umland von Bern.

Die S-Bahnhaltestelle Bern Felsenau nördlich des Gebiets ist vom Viererfeld aus in etwa 10 Minuten zu Fuss erreichbar. Von dort verkehrt die S9 (Bahnhof Bern - Unterzollikofen).

Auf der Linie 21 sind für die Erschliessung des Viererfeldes zwei Haltestellen relevant, die einen Abstand von knapp 550m zueinander aufweisen.

- Äussere Enge: Die Haltestelle befindet sich an der nordöstlichen Ecke des Viererfeld-Areals. Die Fahrtzeit vom Bahnhof Bern beträgt ca. 6 Minuten.
- Innere Enge: Die Haltestelle liegt an der Kreuzung Viererfeldweg/Engestrasse, d.h. an der südöstlichen Ecke des Viererfeld-Areals. Vom Bahnhof Bern zur Haltestelle Innere Enge beträgt die Fahrzeit rund 5 Minuten.

Zukünftige Arbeitsnutzungen im Perimeter Viererfeld konzentrieren sich auf die Bereiche mit einer optimalen öV-Erreichbarkeit.

Auf der Linie 11 ist die Haltestelle Brückfeld von Bedeutung. Diese befindet sich direkt auf Höhe der Erschliessungsachse des Mittelfeld-Areals, wodurch eine hohe Attraktivität resultiert. Es bestehen zudem Bestrebungen die öv-Verbindung in den Berner Westen zu verbessern und eine tangentiale öV-Verbindung zwischen Bümpliz/Bethlehem und Länggasse/Enge zu realisieren.

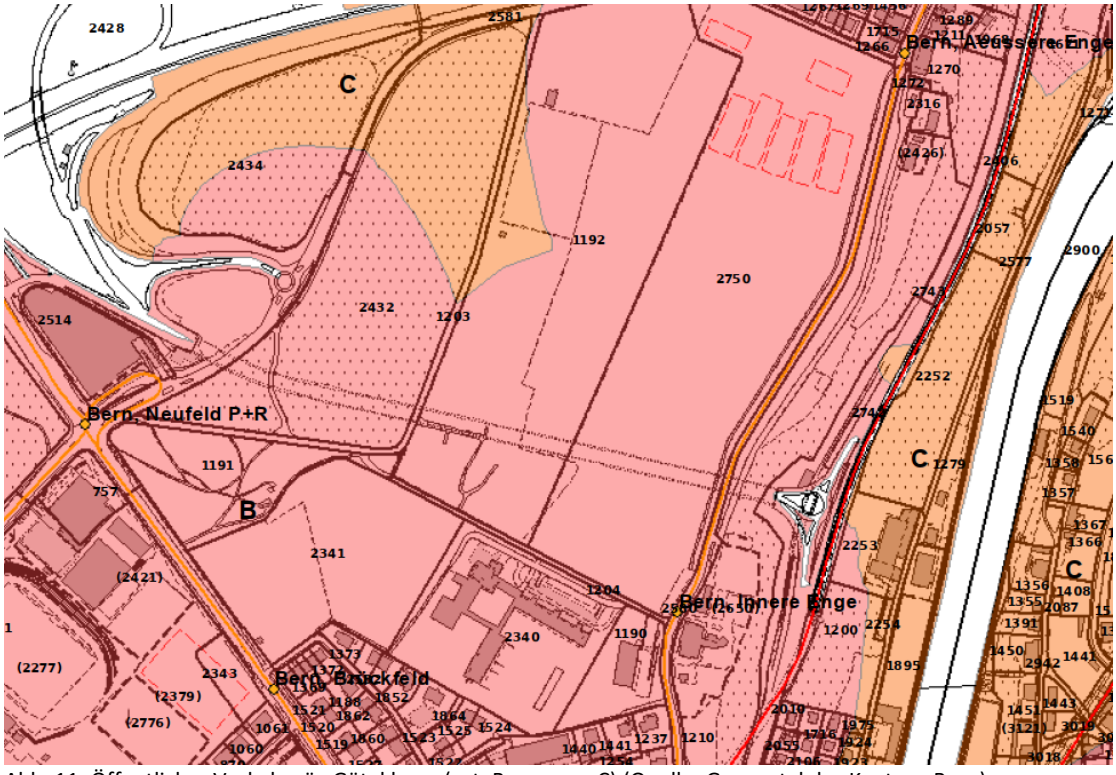

Abb. 11: Öffentlicher Verkehr: öv Güteklasse (rot: B; orange: C) (Quelle: Geoportal des Kantons Bern)

Der Perimeter Viererfeld/Mittelfeld liegt aktuell im Bereich der öV-Güteklasse B, was bereits jetzt einer guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr entspricht.

3.4 Motorisierter Individualverkehr MIV

Das Viererfeld/Mittelfeld weist eine sehr gute übergeordnete Erschliessung für den MIV auf. In direkter Nähe befinden sich der Autobahnanschluss A1 Neufeld, sowie die regionalen Zufahrtsachsen Tiefenaustrasse und Bremgartenstrasse. Die verkehrsberuhigte Neubrückstrasse und die Engestrasse führen direkt zur Innenstadt und zum Quartierzentrum Länggasse.

Die Neubrückstrasse ist Teil eines verkehrsberuhigten Quartiernetzes. Es gilt Tempo 30. Um den Durchgangsverkehr vor allem zu den Stosszeiten und nachts um das Länggasse-Quartier zu leiten, wurde vor der Engeriedstrasse eine Polleranlage installiert, die zwischen 17 und 9 Uhr aktiviert ist (Abb. 12).

Die Engestrasse ist im STEK als Quartierverbindungstrasse ausgewiesen und dient der lokalen Feinerschliessung. Auf Quartierverbindungsstrassen gilt im Regelfall Tempo 30. Die Studerstrasse (Ausnahme Abschnitt Autobahnzufahrt) bildet eine weitere Quartierstrasse. Auf dem Abschnitt besteht auf Höhe der Volksschule Enge ein Fahrverbot mit Zubringerdienst. Die Durchfahrt mit Motorfahrzeugen ist nur für Berechtigte (Blaulichtorganisationen, öffentliche Dienste, etc.) gestattet.

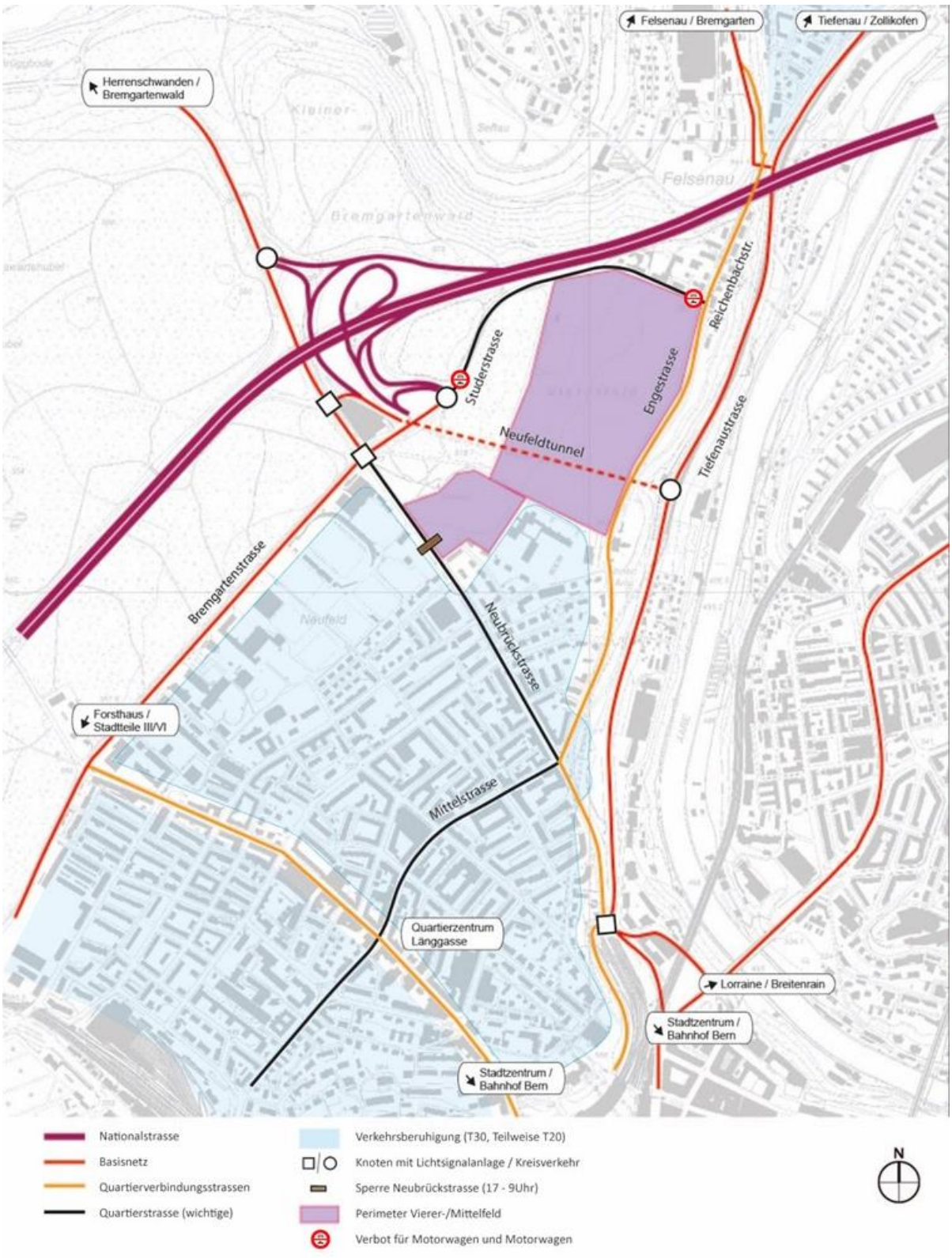

Abb. 12: Ausgangslage MIV [16]

4 CHARAKTERISIERUNG UND KENNZAHLEN AREAL

4.1 Geplante Überbauung

Der Projektperimeter Viererfeld/Mittelfeld (Abb. 14) ist **weitgehend** als **autofrei** zu verstehen und die Strassen und Wege werden als **Begegnungszone (evtl. Fussgängerzone)** ausgestaltet. Ausnahmen sind einzig für Rettungs-, Entsorgung- und Umzugsfahrzeuge, sowie für Dienstleister wie Behindertentransporte vorgesehen und werden im Detail geregelt.

Um das Quartier möglichst vom motorisierten Wirtschaftsverkehr zu befreien, soll die **Anlieferung von Gütern** für örtliche Gewerbebetriebe und die Bevölkerung möglichst **zentral über Hubs** diverser Grössen erfolgen. [22].

Auf dem Viererfeld/Mittelfeld soll mindestens die Hälfte der Wohnungen von **gemeinnützigen Bauträgerschaften** in unterschiedlichen Modellen realisiert werden.

Gegenüber der bestehenden Volksschule Enge soll bereits in der ersten Etappe ein **neues Schulhaus** sowie eine **Dreifachturnhalle** erstellt werden. Hinzu kommt noch ein Kunstrasenfeld mit Sportgarderoben und einer Ausschanktheke.

Im Perimeter der Schulanlage (Teilgebiet Nord) werden Mobilitätsinfrastrukturen für das übrige Viererfeld angeordnet, insbesondere eine Parkierungsanlage unter der Dreifachturnhalle und/ oder unter dem Schulgebäude. Das Areal der Schule wird daher auch in das Mobilitätskonzept eingebunden.

Die heutige **landschaftliche Qualität** vom Viererfeld/Mittelfeld soll mit grosszügig angelegten Parkräumen erhalten bleiben. Die **Parkräume** gliedern sich in vier Bereiche mit unterschiedlichem Charakter: im Mittelfeld der Mittelfeldpark, im Viererfeld am Waldrand die Allmend, im Norden die Sportflächen und am Rande der Bebauung das Gartenland. Zusammen mit dem angrenzenden Kleinen Bremgartenwald und den historischen Anlagen Studersteinpark und Engepromenade entsteht ein grosses, **vielfältiges Freiraumsystem**.

Das Viererfeld/Mittelfeld soll ein «**Mobilitätslabor**» werden, in dem die Bevölkerung neue Dienstleistungen, Angebote und Technologien erproben kann. Das «Mobilitätslabor» trägt nicht nur zu einer ressourcenschonenden Mobilität bei, sondern stärkt auch den sozialen Zusammenhalt im Quartier.

Abb. 13: Plan Strassennamen & Ortsbezeichnungen Mittelfeld

Abb. 14: Plan Strassennamen & Ortsbezeichnungen Viererfeld

4.2 Flächen und Nutzungen gemäss Zonenplan/ZPP

Zonenplan Viererfeld: Die zulässige oberirdische Geschossfläche beträgt mindestens 130'000 m^2 und maximal 188'750 m^2. Hotel-, Büro- und Dienstleistungsnutzungen sind bis 20'000m^2 der oberirdischen Geschossfläche zulässig.

Die **ZPP Schulanlage (Teilgebiet Nord)** schreibt folgende Nutzungen vor: 10'000m^2 oberirdische Geschossfläche. Die Verkaufsflächen des Detailhandels dürfen 1'000m^2 oberirdische Geschossfläche nicht überschreiten. Die 10'000m^2 oberirdische Geschossfläche der ZPP Schulanlage werden nachfolgend als **reine Schulnutzung** ausgewiesen.

Im **Zonenplan Mittelfeld** beträgt der Planungswert max. 35'000m^2 oberirdische Geschossfläche. Für Arbeitsnutzungen sind insgesamt 7'000m^2 oberirdische Geschossfläche zulässig und werden nachfolgend vollständig ausgewiesen.

m2 GFo gemäss Zonenplan / ZPP				
Perimeter	Viererfeld Zonenplan	Viererfeld ZPP Schule	Mittelfeld Zonenplan	Total VFMF
m2 GFo min.	130'000			
m2 GFo max.	188'750	10'000	35'000	233'750
GFo nach Nutzungen				
m2 GFo Wohnen min.	110'000			110'000
m2 GFo Wohnen max.	168'750		28'000	196'750
m2 GFo Arbeiten max.	20'000	1'000	7'000	28'000
m2 GFo Schule		9'000		9'000

Abb. 15: Vorgaben der öffentlich-rechtlichen Planungsinstrumente

4.3 Planungsrichtwerte GFo gemäss Zonenplan

GFo Planungsrichtwerte GFo / max. GFo gem. Zonenplan				
Perimeter	Viererfeld Zonenplan	Viererfeld ZPP Schule	Mittelfeld Zonenplan	Total VFMF
m2 GFo Planungsrichtwerte	137'500	10'000	33'100	180'600
GFo nach Nutzungen				
m2 GFo Wohnen	117'500		26'100	143'600
m2 GFo Arbeiten (max. gem. Zonenplan)	20'000	-	7'000	27'000
m2 GFo Schule		10'000		10'000

Abb. 16: GFo Planungsrichtwerte gemäss Zonenplan

Der Planungsrichtwert im Viererfeld für die nachfolgenden Berechnungen liegt bei 137'500m^2 oberirdische Geschossfläche (GFo). Hiervon sind 117'500m^2 für die Wohnnutzung und 20'000m^2 für Arbeiten vorgesehen. Im Mittelfeld stehen 33'100m2 GFo zur Verfügung. Von dieser Fläche können maximal 7'000m^2 der Arbeitsnutzung zugeordnet werden.

Die Planungsrichtwerte nach Nutzungen berücksichtigen, die im Zonenplan definierten maximalen GFo und sind im Masterplan im Erdgeschoss mit «zwingend, erwünscht oder möglich» verortet (Abb. 17). Die 10'000m^2 der ZPP Schule werden nicht für den Detailhandel genutzt und vollumfänglich als Schulnutzung ausgewiesen.

Abb. 17: Nutzungskonzept Gebäude [21]

Bei Annahme einer durchschnittlichen Wohnungsgrösse von 120m2 ergibt sich als Richtwert für die Anzahl der Wert von rund **1'200 Wohnungen**. Bei einer durchschnittlichen Zimmergrösse von 25m^2 ergibt sich für die vorläufige weitere Berechnung ein Richtwert von ca. **5'750 Zimmern**.

Berechnung Anzahl Zimmer : 25m2 GFo pro Zimmer				
Perimeter	Viererfeld Zonenplan	Viererfeld ZPP Schule	Mittelfeld Zonenplan	Total VFMF
GFo	117'500		26'100	143'600
Anzahl Zimmer				
Grösse Whg	120		120	240
Anzahl Wohnungen	979	-	218	1'197
m2GFo pro Zimmer	25.0		25.0	
Total Zimmer	**4'700**		**1044**	**5'744**

Abb. 18: Planungsrichtwerte Berechnung Anzahl Wohnungen/Zimmer

5 ERSCHLIESSUNG

5.1 Fussverkehr

5.1.1 Viererfeld

Der Stadtteilpark, sowie die Engepromenade mit der Baumallee und der Hangkante zum Aaretal bilden zusammen attraktive Räume mit sehr hohen Qualitäten für den Fussverkehr. Sie bilden Anziehungspunkte für Besucherinnen und Besucher aus dem Viererfeld/Mittelfeld, den angrenzenden Quartieren und der ganzen Stadt.

Das Fusswegnetz im öffentlichen Raum bietet attraktive und kurze Wege mit hoher Durchlässigkeit (Abb. 19). Im Viererfeld prägen die Hauptachse Debritstrasse und eine Folge von Plätzen den öffentlichen Raum und schaffen ein Fusswegnetz zwischen der Inneren Enge und dem Schulplatz (Nord-Süd).

Die Vernetzung des bebauten Teils des Viererfelds zum Stadtteilpark (Ost-West) wird mit einem Wegenetz sichergestellt, welches ab der Debritstrasse durch die Wohngassen zu den Gärten und dem Stadtteilparkpark führt. Die Querung der halböffentlichen Wohnhöfe auf informellen Wegen ist ebenfalls möglich.

Im Park stehen breite Hauptwege und ergänzende, schmalere Wege zur Verfügung. Die Sportanlagen (Fussballfeld bis Pumptrack) und das Schulhaus sind mit grosszügigen Verbindungen am Rande des Parks miteinander verbunden

5.1.2 Mittelfeld

Das Mittelfeld verfügt insbesondere um den Nachbarschaftspark über ein attraktives Fusswegnetz. Das Viererfeld und Mittelfeld sind über den mit einer Baumallee ausgestalteten Viererfeldweg miteinander verbunden. Da der Viererfeldweg im Mischverkehr Fuss/Velo (inkl. E-Bikes) genutzt werden darf, führen parallel zum Viererfeldweg reine Fusswege, um sicherzustellen, dass der Fussverkehr (Betagte, Wunsch nach Flanieren, …) auf vom Velo ungestörte Wege ausweichen kann.

Die als Detailerschliessungsstrassen qualifizierten Strassen im Projektperimeter Viererfeld /Mittelfeld sind als Begegnungszonen (evtl. Fussgängerzone) signalisiert.

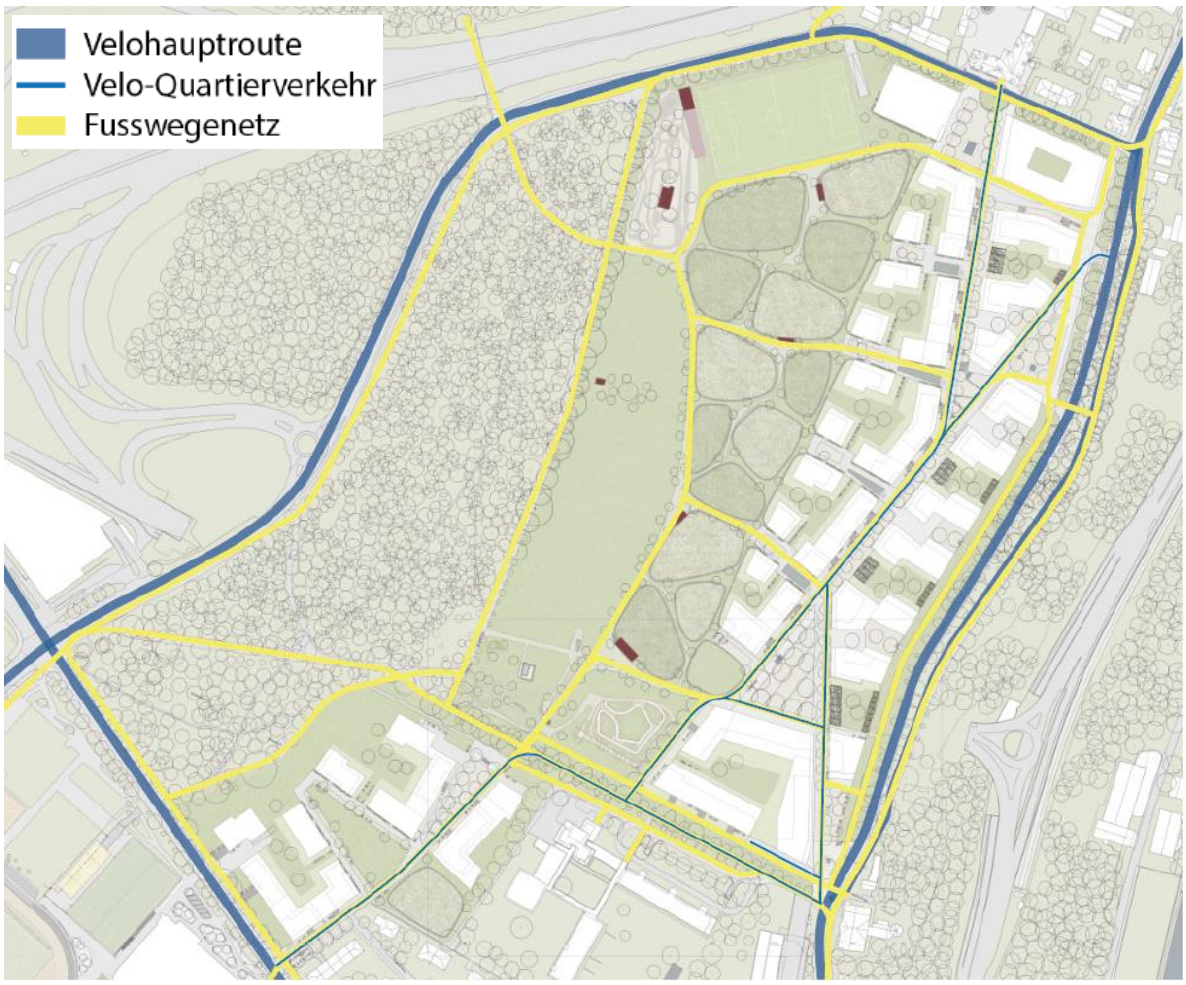

Abb. 19: Wege Fuss- und Veloverkehr (VIF!)

5.1.3 Neubau Volksschule und Sportanlagen Viererfeld

Die Schulanlage Viererfeld ist Teil des Viererfelds. Die Zugänglichkeit wird von der Studer-, der Debrit- und von der Engestrasse aus gewährleistet.

Es wird ein direkter und attraktiver Weg zur Bushaltestelle Äussere Enge angeboten. Ausserdem soll sich das Schulareal in das engmaschige Fusswegnetz des Quartieres einfügen.

Wichtig sind weiter die Fusswegverbindungen vom Schulhausareal zum angrenzenden Sportplatz und zum Park. Die Fusswege dienen auch als Verbindung zwischen den Wohnungen und der Parkierungsanlage.

5.2 Veloverkehr

5.2.1 Viererfeld/Mittelfeld

Das Gebiet Viererfeld/Mittelfeld bietet eine gute Erschliessung für den Veloverkehr und ist sehr gut an das übergeordnete Velonetz der Stadt Bern angeschlossen. Um das Gebiet herum verlaufen die Velohauptrouten Engestrasse, Studerstrasse und Neubrückstrasse, die insbesondere dem übergeordneten Veloverkehr dienen.

Der Bereich der Engestrasse zwischen Innere Enge und Bierhübeli weist bisweilen Querschnitte auf, welche für den Veloverkehr wenig attraktiv sind. Zudem ist der Bereich des Knotens Engestrasse/Mittelfeldweg mit in die Überlegungen zur Überbauung Viererfeld/Mittelfeld miteinzubeziehen, da hier zukünftig via Debritstrasse und Torplatz Süd eine Vielzahl an Abbiegebeziehungen, v.a. von Velofahrenden stattfinden werden.

Die Studer- und Neubrückstrasse stellen mit einer verringerten Durchlässigkeit für den MIV attraktive und schnelle Routen für den Veloverkehr, auch über die Stadtgrenzen hinaus, dar. Über die Strassen und Wege des Quartiers wird für alle Bewohner die Erreichbarkeit mit dem Velo sichergestellt. Debritstrasse, Grütterstrasse und Viererfeldweg stellen dabei das Rückgrat dieses Erschliessungsverkehrs dar und verbinden die Quartiere untereinander wie auch mit dem Quartierzentrum/Länggassquartier.

Auf den Park- und Gartenwegen ist das Velo grundsätzlich (langsam fahrend oder schiebend) zugelassen. Die Wege sollen aber keine für Velo attraktiven Verbindungen darstellen und entsprechend gestaltet sein. An den Übergangsbereichen zu den Garten- und Parkbereichen sollen gut platzierte Veloabstellanlagen angebracht werden und mit einer angemessenen gestalterischen Massnahme ergänzt werden, um so eine Weiterführung des Weges zu Fuss anzuregen.

Die Alte Studerstrasse mit ihrem vorhandenen befestigten Ausbau stellt die Erschliessung von Park und Gärten für das Velo sicher und bietet auch Veloabstellanlagen. Zusammen mit dem Konzept Fussverkehr [16] wird ein Netz für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen, das Konflikte zwischen Zufussgehenden und Velos möglichst vermeidet.

Sollte zu einem späteren Zeitpunkt die Fussgänger- und Veloverbindung FVV Breitenrain – Länggasse (Panoramabrücke) realisiert werden, ist eine direkte Fortsetzung der Velohauptroute in Richtung Neufeld möglich. Je nach Lage des Brückenkopfes könnte die Velohauptroute über den Viererfeldweg oder entlang SAFFA-Platz und Stuckistrasse durch das Viererfeld geführt werden. Die Flächen für eine solche Führung sind im Sinne einer Aufwärtskompatibilität mit dem Detailerschliessungsplan Viererfeld/Mittelfeld reserviert. Die planungsrechtliche Sicherung dieser Basiserschliessung erfolgt unabhängig von der Gebietsentwicklung in einem separaten Verfahren (z.B. Basiserschliessungsplan). Der Viererfeldweg wird im Mischverkehr Fuss/Velo (inkl. E-Bikes) genutzt und kann zudem bei unerwartet hohem Verkehrsaufkommen und entsprechenden Kapazitätsengpässen als Veloweg (Basiserschliessung) ausgestaltet werden.

Der aktuelle Bike-Sharing-Anbieter PubliBike hat an oder in der Nähe von allen umliegenden öV-Haltestellen Standorte mit mehreren Velos und E-Bikes. Das arealinterne Sharing-Angebot wird etappenweise ausgebaut und ergänzt.

5.2.2 Neubau Volksschule und Sportanlagen Viererfeld

Das Strassen- und Wegenetz rund um die Schulanlage bietet ein verkehrsberuhigtes Umfeld und eine sehr gute Erreichbarkeit zu Fuss und mit dem Velo. Die Engestrasse wird als Tempo-30-Zone signalisiert. Um Durchgangsverkehr auf der Studerstrasse zu verhindern, wird sie im Bereich der Schule für den motorisierten Verkehr gesperrt. Berechtigten kann die Durchfahrt erlaubt werden. Für Velos (Velohauptroute gemäss Masterplan) bleibt die Studerstrasse offen. Das ermöglicht eine attraktive Gestaltung des Strassenraums zwischen dem alten Schulgebäude und den neuen, den Schulhof umschliessenden Gebäuden. In der Studerstrasse besteht ein Konfliktpotential zwischen der Velohauptroute und dem strassenquerenden Schulbetrieb. Hier ist im Nachgang des Gesamtleistungswettbewerbes eine zweckmässige Gestaltung mit baulichen Massnahmen vorzuschlagen. Ver- und Entsorgung, Blaulichtfahrzeuge, Taxi-Dienste etc. können (allenfalls via Studerstrasse) ab der Engestrasse ins Viererfeld einfahren, innerhalb des Gebietes besteht flächendeckend eine Begegnungszone (evtl. Fussgängerzone).

5.3 Öffentlicher Verkehr (öV)

Die zukünftige Erschliessung des Gebiets durch den öffentlichen Verkehr wird mit einer Kapazitätserhöhung auf der Linie 21 (ab Fahrplanwechsel 2022/23), einer Anpassung der Lage der Haltestelle Äussere Enge und einer Aufwertung der Haltestellen Innere Enge und Brückfeld verbessert und sichergestellt.

Auf der Linie 21 werden seit Dezember 2022 Gelenkautobusse anstelle der Standardbusse eingesetzt. Obwohl damit in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) der Takt ein wenig ausgedünnt wurde, ist die Kapazität mit den grösseren Fahrzeugen höher.

Das städtebauliche Konzept sieht eine Einbindung der Haltestellen Äussere und Innere Enge mittels Plätzen an den Haltestellen vor. Die Haltestelle Äussere Enge wird nach Süden ans Viererfeld verlegt. Da Haltekanten in der Allee zum Wegfall zahlreicher Bäume führen würden, soll die Haltestelle stadteinwärts auf den Platz gelegt werden. Dazu müssen wendende und stadteinwärts fahrende Busse bei der Äusseren Enge ins Viererfeld fahren und nach der Haltestelle wieder in die Strasse einmünden. Die Machbarkeit einer solchen Haltestelle mit Wendeplatz wurde untersucht und nachgewiesen. Zudem sind die Voraussetzungen für Haltekanten und Warteraum von Zusatzkursen der Linie 21, sowie einer allfälligen Tangentiallinie (Tangentiallinie Bern Nord TBN) geschaffen.

Die Haltestelle «Innere Enge» verbleibt ungefähr in heutiger Lage und kommt am südlichen Eingang des Viererfeldes zu liegen. Die Ausgestaltung der Haltestelle steht in engem Zusammenhang mit der Veloführung und der Freiraumgestaltung. Die Haltestelle Brückfeld wird aufgewertet und stärker in das Umfeld der Schwimmhalle und des Mittelfeldes eingebunden.

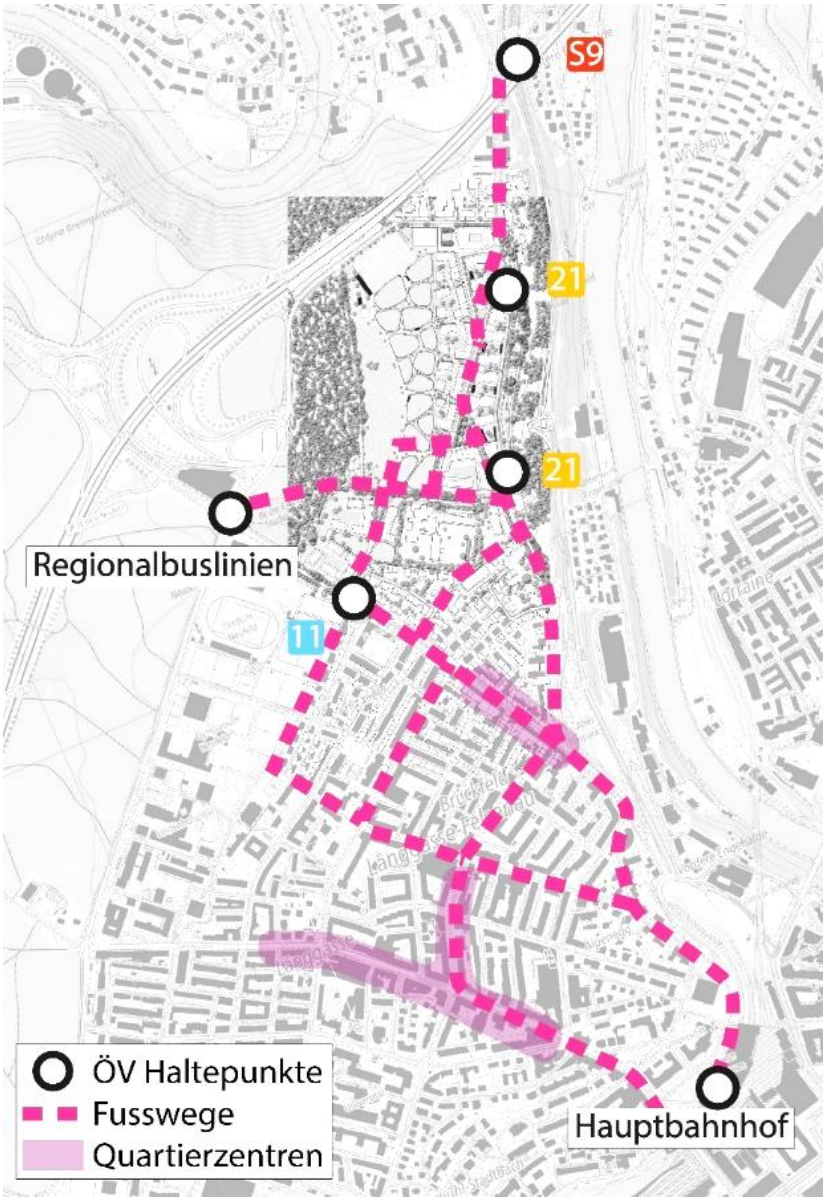

Abb. 20: Konzept öffentlicher Verkehr. Fusswege zu öV-Haltestellen und den Quartierzentren (VIF!)

5.4 Motorisierter Individualverkehr

Der Projektperimeter Vierer- und Mittelfeld wird für den MIV aus Richtung Westen (Autobahnanschluss Bern-Neufeld) über die Studerstrasse und tagsüber (offener Poller 9h-17h) via Neubrückstrasse erschlossen. Aus Richtung Stadt-Zentrum (Henkerbrünnli) erfolgt die Erschliessung über die Engestrasse bzw. die Neubrückstrasse.

Die Belastung durch den MIV-Verkehr innerhalb des Projektperimeters Viererfeld/Mittelfeld wird mit verschiedenen Massnahmen reduziert. Die Strassen und Wege werden als Begegnungszone (evtl. Fussgängerzone) ausgestaltet, die Zufahrten zu den Parkierungsanlagen an die Peripherie des Areals gelegt und die Zufahrt der arealinternen Strassen mittels funktioneller Verkehrsbeschränkung (gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG) begrenzt und gegebenenfalls mittels Polleranlagen gelenkt (MM11).

Mittelfeld
Der Durchlass auf der Neubrückstrasse ist durch eine Polleranlage zwischen der Erschliessung Parkierungsanlage Mittelfeld und der zukünftigen Grütterstrasse (Zugang zum Mittelfeld) beschränkt. Die Erschliessung des Mittelfelds über die Grütterstrasse liegt stadteinwärts der Polleranlage (Seite Stadtzentrum). Die Neubrückstrasse ist ab der Polleranlage stadteinwärts als Tempo-30-Zone signalisiert.

Viererfeld
Die Studerstrasse bleibt nach der Zufahrt zur Parkierungsanlage Volksschule Viererfeld bzw. vor dem Schulhaus Äussere Enge für den allgemeinen Motorfahrzeugverkehr gesperrt. Die quartierinternen Strassen und Wege im Projektperimeter Viererfeld/Mittelfeld sichern eine Erreichbarkeit für alle notwendigen Fahrten der Anwohner/Entsorgung/Anlieferung/Rettung/etc., und sind für den allgemeinen Motorfahrzeugverkehr eingeschränkt befahrbar und als Begegnungszone (evtl. Fussgängerzone) signalisiert.

Aufgrund der Gestaltung der Debritstrasse, besteht kein Anreiz für den motorisierten Durchgangsverkehr auf der Engestrasse, diese als Alternative zu nutzen. In Nord-Süd-Richtung stellt die Engestrasse den wichtigen Anschluss zum Bahnhof und an die Innenstadt sicher. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse ist es entscheidend, das MIV-Aufkommen auf der Engestrasse so weit wie möglich zu begrenzen, um Bus und Velo im Mischverkehr eine gute Qualität bieten zu können. Mindestens im Bereich der Allee entlang dem Viererfeld und der Schule soll Tempo 30 gelten.

Aktuell laufen konzeptionelle Abklärungen, wie das Burgerspittel inklusive seinen zukünftigen Ausbauplänen optimal für die Mitarbeitenden und Besucher*innen erschlossen werden kann. Diese Abklärungen können Einfluss auf den Kreis der berechtigten Personen bei den bestehenden und geplanten Fahrverboten haben und müssen mit dem Mobilitätskonzept kompatibel sein.

Gemäss Zonenplan Viererfeld sind maximal drei Parkierungsanlagen im Viererfeld und gemäss Zonenplan Mittelfeld eine Parkierungsanlage im Mittelfeld erlaubt. Für das gesamte Quartier Viererfeld/Mittelfeld sieht das Konzept MIV drei Parkierungsanlagen vor: Im südlichen Teil des Viererfelds insgesamt zwei, eine südlich des Autobahntunnels im Z-Gebäude und eine im nördlichen Teil des Viererfelds unter der Volksschulanlage Viererfeld. Im Mittelfeld ist ebenfalls eine Parkierungsanlage vorgesehen.

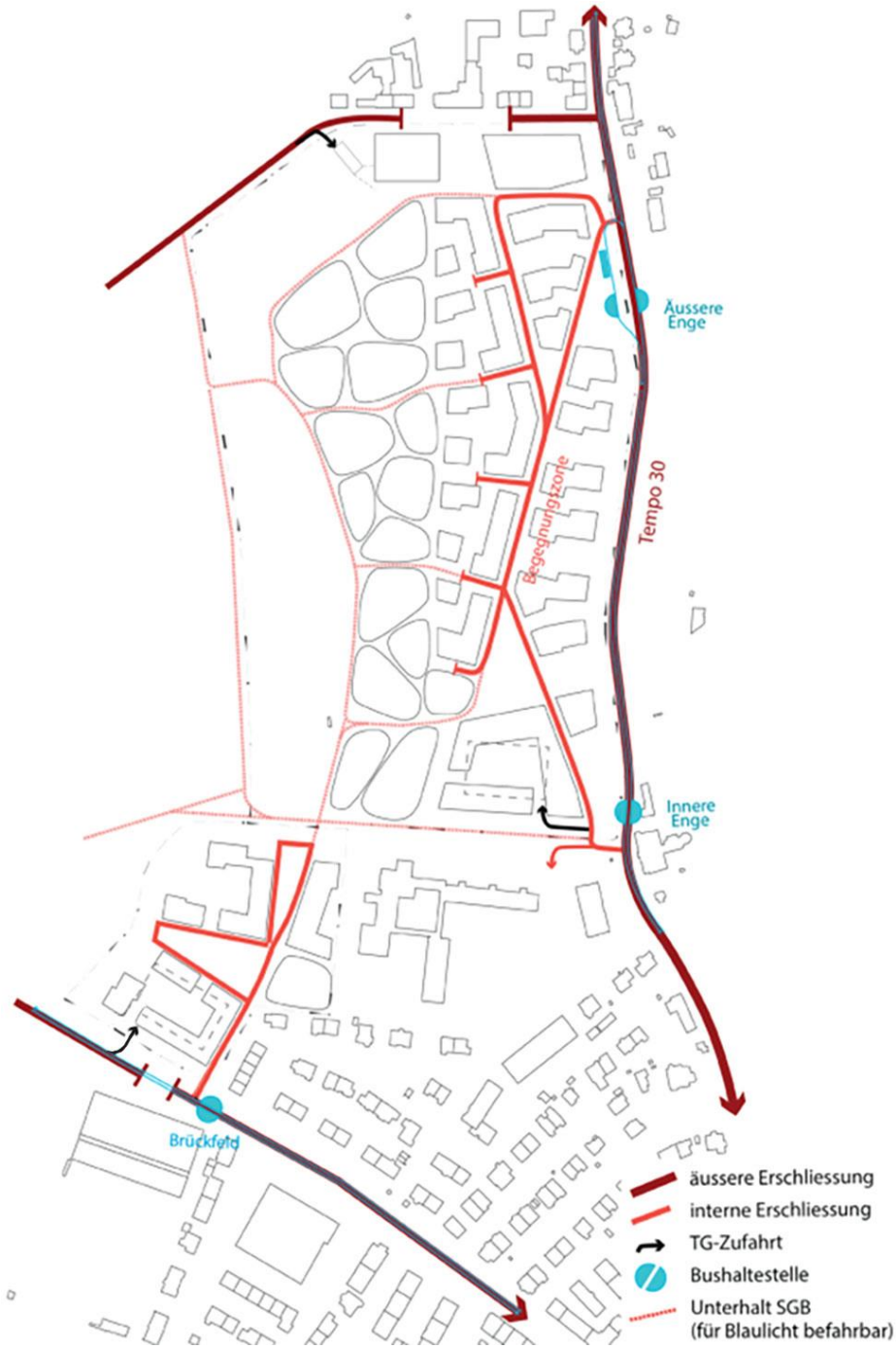

Abb. 21: Erschliessung motorisierter Verkehr und Temporegime [21]

Die Zufahrten zu den Parkierungsanlagen regelt der Zonenplan und der Detailerschliessungsplan:

- Die **Parkierungsanlage Viererfeld** an der südöstlichen Ecke des Areals wird ab dem Viererfeldweg auf Höhe der Bushaltestelle Innere Enge erschlossen.
- Die **Parkierungsanlage Volksschulanlage** Viererfeld wird ab der Studerstrasse aus Richtung Autobahnanschluss Neufeld erschlossen.
- Die **Parkierungsanlage Mittelfeld** kann jederzeit ab Autobahnanschluss Neufeld erreicht werden. Stadtseitig, via Neubrückstrasse, ist die Parkierungsanlage nur tagsüber bei offenem Poller erreichbar.

Die beiden Tiefgaragen für das Viererfeld (EHP Z-Gebäude und Volksschulanlage) stehen von Beginn an (resp. nach Vollendung der ersten Etappe) zur Verfügung. Die Tiefgarage Mittelfeld wird in der zweiten oder letzten Etappe erstellt und bietet die Chance, auf den tatsächlichen Bedarf zu reagieren (Parkplatzentwicklung resp. Angebots- und Nachfragebedarf während der ersten, zweiten und bei Bedarf dritten Etappe). Sie wird gemäss dem tatsächlichen Bedarf auf Basis der Erfahrungen nach der ersten und eventuell zweiten Etappe gebaut, allerdings im Rahmen der geltenden Randbedingungen.

5.5 Anlieferung und Warentransport, Entsorgung und Blaulicht-Fahrzeuge

Die Regeln für die Anlieferung und den Warentransport sind in Kapitel 7.8 bzw. im Massnahmenblatt MM10 aufgeführt. Die Befahrbarkeit der Erschliessungsanlagen zu den Entsorgungsanlagen durch die Fahrzeuge von Entsorgung & Recycling Bern wurde mittels Schleppkurven geprüft und die Lage der Anlagen entsprechend definiert. Die Befahrbarkeit der Erschliessungsanlagen für Blaulicht-Fahrzeuge und andere grosse Fahrzeuge (z.B. Umzug) ist nachgewiesen. Die Befahrbarkeit der vereinzelt befahrbaren Wege im Stadtteilpark/Familiengärten für Blaulicht- und Unterhaltsfahrzeuge ist nachgewiesen.

6 VELO-ABSTELLPLÄTZE (VAP)

Für Velos werden auf dem Areal sowohl öffentliche wie auch private Velo Abstellplätze (VAP) erstellt.

6.1 Anzahl der zu erstellenden Velo-Abstellplätze für private Nutzung (pVAP)

[37]Die Berechnung der geforderten privaten Veloabstellplätze basiert auf den Planungsrichtwerten für die Wohn- und Arbeitsflächen gemäss Kapitel 4.3. Aufgrund der Planung einer autofreien Siedlung, politischer Festlegungen der Stadt, räumlicher Rahmenbedingungen und in Abstimmung mit der Energie- und Klimastrategie der Stadt Bern, sowie dem Stadtentwicklungskonzept STEK wird **die benötigte Anzahl Veloabstellplätze mit mindestens 1.2 VAP pro Zimmer** festgelegt. Davon sind **20% der VAP für Spezialvelos** (Lastenvelos, Liegeräder, Kinderanhänger u.dgl.) vorzusehen. Veloabstellplätze, die über den planungsrechtlich vorgeschriebenen Bedarf von 1.0 VAP pro Zimmer erstellt werden, können bei Bedarf gegen eine Nutzungsentschädigung (Miete) angeboten werden (MM18).

Hinweis: Schulanlagen gelten auch als private Nutzung. Berechnungsregel und geforderte Anzahl wird in Kap. 6.2 beschrieben.

Weiter sind **zwei Veloabstellplätze je 100m^2 gewerblich genutzter GF** anzubieten.

Grundsätzlich sind die, aus den genannten Werten resultierende Anzahl pVAP zu erstellen.
Fälle für mögliche Abweichungen:

- Minderbedarf durch Nutzung

Von den Anforderungen an Anzahl und Qualität von VAP kann leicht abweichen, wer ein gleichwertig qualitatives Angebot bereitstellt, welches die Mengen anderweitig kompensiert oder aufgrund der zu erwartenden Nutzung einen niedrigeren Bedarf geltend macht. Ist durch die geplante Nutzung mit einem Minderbedarf an VAP zu rechnen (Bsp. Alterswohnungen) ist ein entsprechender Nachweis zu erbringen.

- Erschwerte räumliche Rahmenbedingungen

Es ist der Nachweis zu erbringen, dass sämtliche Möglichkeiten zur Unterbringung der geforderten Anzahl VAP auf der Baurechtsparzelle ausgeschöpft wurden. Ist eine Unterbringung auf der Baurechtsparzelle nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich, kann eine Auslagerung auf eine Konzessionsfläche beantragt werden. Hierbei ist die benötigte Fläche anzugeben.

pVAP Wohnen (Anzahl Zimmer, Berechnung 2: 25m2 GFo pro Zimmer)				
Perimeter	Viererfeld Zonenplan	Viererfeld ZPP Schule	Mittelfeld Zonenplan	Total VFMF
Total Zimmer	4'700		1'044	5'744
Anzahl Velo pro Zimmer	1.2		1.2	
Total Veloabstellplätze	5'640		1'253	6'893

pVAP Arbeiten				
Perimeter	Viererfeld Zonenplan	Viererfeld ZPP Schule	Mittelfeld Zonenplan	Total VFMF
Arbeiten in m2	20'000	10'000	7'000	37'000
Anzahl VPP/ 100m2	2	0	2	
Total Veloabstellplätze	400	286	140	826

Total Private Veloabstellplätze	**6'040**	**286**	**1'393**	**7'719**

Abb. 22: Herleitung Anzahl privater VAP (inkl. Schule und Sportplatz)

Die Anordnung der VAP soll je nach Nutzung und Kundschaft nahe bei den Eingängen erfolgen. Eine gute und komfortable Erreichbarkeit dieser Abstellplätze ist zwingend. Ein direkter, schneller, sowie - wenn möglich befahrbarer - Zugang ist zu gewährleisten. Dies unabhängig davon, ob die Anordnung im EG, im Tiefparterre oder im UG erfolgt. Für die verbindlichen Qualitätsanforderungen an die Veloabstellplätze wird auf Kap. 6.6 und den Leitfaden «Veloparkierung für neue Wohnareale» [35] verwiesen.

Für die private Nutzung sind **im Viererfeld und Mittelfeld, inkl. Schulanlage, rund 8'000 Veloabstellplätze** zu erstellen, die sowohl im privaten Aussenraum (Kurzzeitparkplätze) als auch in Innenräumen errichtet werden.

Der Fahrradbesitz und der entsprechende Anteil am Gesamtverkehr sind in der Stadt Bern tendenziell steigend. Da es sich beim Areal Viererfeld / Mittelfeld um ein per Definition «autofreies» Areal handelt, dürfte der Bedarf an VAP mit der Zeit die geforderten 1.2 VAP pro Zimmer übersteigen. Ein Angebot von 1.5 VAP pro Zimmer, wie es der «Leitfaden Veloparkierung in neuen Wohnarealen» vorsieht, ist von daher zu empfehlen und gegebenenfalls eine spätere Nachverdichtung zu antizipieren.

Abb. 23: Konzept private und öffentliche Veloabstellplätze VAP [21]

6.2 Verortung VAP

Die verfügbaren Flächen im privaten Aussenraum und im Gebäude sind begrenzt und die unterschiedlichen Nutzungsansprüche stehen in Konkurrenz um die Flächen. Jeder Bauträger ist für eine quantitativ ausreichende und qualitativ hochwertige Ausgestaltung der Veloabstellplätze verantwortlich (vgl. 6.6). Die räumlichen Rahmenbedingungen unterscheiden sich bei jeder Baurechtsparzelle. Entscheidend ist, dass möglichst viele Veloabstellplätze innerhalb des Gebäudes ebenerdig in der Nähe der Hauseingänge, leicht erreichbar im Untergeschoss und/oder im privaten Aussenraum angeordnet werden und fahrend erreichbar sind. Die entsprechenden Konsequenzen für den Flächenbedarf sind zu beachten.

In der untenstehenden Tabelle sind die Anforderungen an die Verortung der Veloabstellplätze VAP nach unterschiedlichen Bautypologien bzw. Standorten aufgeführt. Diese basiert auf Vertiefungsstudien der Planergemeinschaft VIF! und dient als Orientierung für Bauträger. Die räumliche Unterteilung basiert auf dem «Plan Strassennamen & Ortsbezeichnung» (Abb. 13 und Abb. 14) Verbindlichkeiten bezüglich Anordnung von VAP im Innenraum schafft der «Leitfaden Veloparkierung für neue Wohnareale». Für den Aussenraum gelten die Angaben aus der untenstehenden Tabelle.

Viererfeld Z	• mind. 20% im Aussenraum • mind. 60% ebenerdig in den Gebäuden bzw. im überdeckten Innenhof • max. 20% mit guter Zugänglichkeit in UGs
Viererfeld Ost	• mind. 30% im Aussenraum • mind. 20% ebenerdig in den Gebäuden • max. 50% in UGs mit guter Zugänglichkeit ab den Hauseingängen
Viererfeld West	• mind. 30% im Aussenraum • mind. 40% ebenerdig oder im Tiefparterre in den Gebäuden • max. 30% mit guter Zugänglichkeit in UGs
Mittelfeld	• mind. 30% im Aussenraum • mind. 40% ebenerdig oder im Tiefparterre in den Gebäuden • max. 30% mit guter Zugänglichkeit in UGs

Abb. 24: Anforderungen an VAP nach unterschiedlichen Bautypologien bzw. Standorten [21]

Veloabstellplätze für **Nicht-Wohnnutzungen** sind zu mindestens 20% im Aussenraum anzuordnen und können bis zu 80% im UG angeordnet werden.

Anzahl und Flächenbedarf der Abstellplätze für Spezialvelos (Cargovelos, Anhänger) sowie die qualitative Ausstattung der Veloabstellplätze und deren Erschliessung sind sowohl an der VSS Norm 40 066 [38], als auch an den städtischen Vorgaben [35] gemäss dem aktuellen Stand orientiert.

6.3 Anzahl der zu erstellenden VAP im Perimeter der Schulanlage

Im Perimeter der Schulanlage (inkl. Studerstrasse) sind insgesamt 326 neue Veloabstellplätze zu erstellen. Diese decken sowohl den zusätzlichen Bedarf der Schule als auch den Bedarf der Sportnutzung (vgl. 8.2).

6.4 Anzahl zu erstellender öffentlicher VAP

Für die öffentliche Nutzung werden Veloabstellplätze im öffentlichen Raum angeordnet, die keiner Bebauung zugeordnet sind. Die möglichen Standorte der öffentlichen Veloabstellflächen sind in Abb. 23 grob verortet.

In den Bereichen der drei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Innere Enge, Äussere Enge, Brückfeld) sind Flächen für rund 40 VAP bereitzustellen.

Für den Bereich der Gärten und der Parkanlage sind ebenfalls öffentliche Abstellplätze anzubringen. Wir empfehlen diese in den jeweiligen Übergangsbereichen von Bebauung/Garten bzw. Park/Garten anzuordnen und so einem Befahren der Garten- & Parkbereiche mit dem Velo entgegenzuwirken (vgl. 5.2.1). Insgesamt sind VAP für rund 120 Velos im Bereich Stadtteilpark zu verteilen. Im Bereich der Sportanlagen und des Pumptrack ist ebenfalls mit regem Veloverkehr zu rechnen. Entsprechend sind in diesem Bereich öffentliche VAP anzuordnen.

Innerhalb des Viererfeldes sind in den Bereichen mit Publikums- bzw. Erdgeschossnutzung zusätzlich zu den privaten, noch 50 öffentliche VAP zu erstellen.

Insgesamt sind 360 öffentliche VAP zu erstellen (vgl. Abb. 25).

	Mittelfeld	Viererfeld Z	Viererfeld Süd	Viererfeld Nord	total
Bushaltestellen	40	40		40	120
Gärten / Park	30	50	20	20	120
öffentliche Nutzung sonst		40		10	50
Sport inkl. Pumptrack				70	70
	70	130	20	140	360

Abb. 25: Anzahl öffentliche VAP [21]

Im Zuge der etappierten Umsetzung des VFMF können Erfahrungswerte gesammelt und allenfalls noch ergänzende öffentliche VAP angebracht werden. Der Controlling-Mechanismus und ein allfälliger Entscheid über die Erhöhung der Veloabstellplätze wird im Massnahmenblatt Controlling-Konzept (MM16) beschrieben.

6.5 Städtisches Bike-Sharing (z.Z. PubliBike)

Die zu erstellenden Bike-Sharing-Angebote müssen vom von der Stadt Bern definierten Anbieter angeboten werden (z.Z. PubliBike).

Im Perimeter VFMF werden Sharing-Systeme eine grosse Rolle einnehmen und entsprechend sind auch Flächen für Bike-Sharing-Standorte zu reservieren. Aufgrund der autofreien Ausrichtung des Areals VFMF dürfte der Bedarf gross sein. Momentan sind im Bearbeitungsperimeter fünf Standorte für rund 70 Abstellplätze für Bike-Sharing vorgesehen (vgl. Abb. 23).

Bei gesteigerter Nachfrage des Sharing-Systems ist v.a. im Viererfeld eine Verdichtung nach innen anzustreben (SAFFA-Platz; ev. Sattelplatz) oder das Angebot an den bestehenden Stationen zu erweitern. Im Perimeter der Schule empfiehlt es sich ebenfalls eine Fläche für Bike-Sharing zu definieren (vgl. 8.2). Ein Grundangebot von 120 Abstellplätzen ist im Perimeter VFMF sicherzustellen und entsprechende Flächen sind zu reservieren (vgl. MM2). Analog zur etappierten Umsetzung des Areals VFMF, kann das Angebot an Bike-Sharing etappiert und entsprechend der Nachfrage ausgebaut werden.

Zusätzlich zum herkömmlichen Bike-Sharing sollen auf dem Areal VFMF an strategisch günstigen Standorten auch E-Cargo-Bikes gemietet werden können. Dies als Mehrwert für das Quartier, aber auch für Besuchende und Nutzer z.B. der Stadtgärten (vgl. MM3).

6.6 Qualitätsanforderungen an die Veloabstellplätze

Die Qualitätsanforderungen an die Veloabstellplätze aus dem «Leitfaden Veloparkierung in neuen Wohnarealen» [35] sind einzuhalten.

Automatische Veloparksysteme, Vorgaben
Der Einsatz neuer Formen von Veloabstellsystemen ist, soweit baurechtlich erlaubt, möglich. Innerhalb der privaten Gebäude können Veloabstellplätze auch mittels automatischen Veloparkiersystemen zur Verfügung gestellt werden. Zugänge zu Systemen in den Untergeschossen können beispielsweise direkt in die Gebäudehülle integriert werden. Automatische Veloparkiersysteme müssen folgende Bedingungen erfüllen:

- Keine neuen Volumina auf Privatgrund
- Zugänge in Nähe zu Vordereingang Gebäude anordnen
- Bedienzeiten dürfen max. 15s für Ersatz von EG-AP nicht überschreiten
- Systemgrösse von max. 75 Velos bei EG-APS bzw. 100 bei Ersatz von UG-AP`s und Bedienzeit von 15s

Bewirtschaftung VAP
Angesichts der knapp verfügbaren Flächen auf privatem oder öffentlichem Grund, können Vorgaben für die Veloabstellplätze festgesetzt werden. Die Baurechtsnehmer können einzelne Veloabstellplätze (über den Bedarf von einem Veloabstellplatz pro Zimmer hinaus). bewirtschaften. Gebühren dürfen für zusätzliche und besonders geschützte, gesicherte oder speziell ausgestattete Veloabstellplätze erhoben werden (z.B. V- Locker) (vgl. MM18).

7 MOTORISIERTER VERKEHR (MIV)

Die **Zonenpläne Viererfeld und Mittelfeld** definieren rechtlich verbindend die **maximal zulässige** Anzahl Autoabstellplätze AAP für Wohnnutzung. Im **Viererfeld** sind maximal **0.5 AAP**, im **Mittelfeld** maximal **0.3 AAP** pro Wohnung erlaubt. Die Zonenpläne machen keine Aussagen zu gewerblichen AAP. Da es sich bei den Festlegungen um Maximalwerte handelt, ist eine Abweichung nach unten jederzeit möglich und diese ist rechtlich verankert. Die privaten AAP werden in drei gemeinschaftlichen Parkierungsanlagen erstellt und durch die IGeno betrieben.

Behindertenparkplätze, Parkplätze für Carsharing, Besucherinnen und Besucher, den Güterumschlag und dergleichen dürfen gemäss Zonenplänen ausserhalb der gemeinschaftlichen Parkierungsanlagen angeordnet werden. Die ZPP Schule (Teilgebiet Nord) macht keine Aussage zur Erstellungspflicht von Parkplätzen.

Im **Masterplan** werden die Anforderungen an die Erstellung an AAP weiter herabgesetzt. Für **Wohnnutzung sind maximal 0.2 AAP/Wohnung** möglich; für **gewerbliche Nutzung liegt die Vorgabe bei 0.1 AAP/100m²**. Diese Vorgaben sind für die Behörden handlungsanweisend. Verbindlichkeiten werden erst in den, auf den Masterplan aufbauenden Planungsinstrumenten geschaffen.

7.1 Herleitung Bedarf Autoabstellplätze AAP

7.1.1 Anzahl zu erstellender AAP gemäss BauV

Ausgehend von den Planungsrichtwerten (vgl. 4.3) wird die theoretische Erstellungspflicht nach BauV berechnet. Für Wohnnutzung wären bei Annahme von 1‘200 Wohnungen somit mindestens 600 AAP (0.5 AAP/Whg.) zu erstellen.

Da es sich bei der Überbauung VFMF um ein nach BauV „grosses Vorhaben“ handelt ist für die übrigen Nutzungen ein minimaler Grundbedarf zu errechnen. Je nach Nutzungsmix (Schule, Arbeiten, Einkaufen, Restauration) ergeben sich hierbei unterschiedliche Zahlen. Die Nutzungen sind nach aktuellem Planungsstand (Feb. 2023) wie folgt verteilt:

Nutzung	n	GF (m2)	GF/n
Schule	120	10600	88.3
Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung	50	10590	211.8
Kultur, Freizeit, Einkaufen	20	11510	575.5
Restaurant	15	870	58.0
Hotel	30	3430	114.3
Spital, Heim	100	0	0
Summe GF/n			**1047.97**

Für gewerbliche Nutzung sind somit nach BauV ein Grundbedarf (GF/n = 1048) von 312 AAP zu erstellen. Insgesamt wären nach herkömmlicher Berechnung gemäss BauV mindestens 912 AAP (600 AAP Wohnen/312 AAP übrige Nutzungen) zu erstellen.

Der Grundbedarf an Parkplätzen kann gemäss Art. 54a der Bauverordnung bei motorfahrzeugarmen Wohnüberbauungen unterschritten werden. Ebenso kann der Parkplatzbedarf für übrige Nutzungen resp. für Arbeiten, Dienstleistung und Gewerbe gemäss Art. 54 BauV (besondere Verhältnisse) reduziert werden. Autofreies Wohnen und Arbeiten sowie die meisten (übrigen) Nutzungen sind insbesondere aufgrund der guten öV-Erschliessung sowie der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs gerechtfertigt.

7.1.2 Anzahl zu erstellender privaten AAP auf Basis Vorgaben Masterplan

Ausgehend von den Planungsrichtwerten (vgl. 4.3) sind gemäss Vorgaben Masterplan **maximal 281 AAP** zu erstellen. Dieser Wert ist **massgebend** für das vorliegende Mobilitätskonzept.

Anzahl pAAP Wohnen (min./max.)				
Perimeter	Viererfeld Zonenplan	Viererfeld ZPP Schule	Mittelfeld Zonenplan	Total VFMF
m2 GFo Wohnen Planungsrichtwert	117'500		26'100	143'600
Wohnungen				
Grösse Whg	120		120	
Anzahl Wohnungen	979		218	1'197
Anzal APP				
Min. 0.01 pAPP / Wgh	10	0	2	12
Max. 0.2 pAPP / Wgh	196	0	44	239

Anzahl pAAP Arbeiten				
Perimeter	Viererfeld Zonenplan	Viererfeld ZPP Schule*	Mittelfeld Zonenplan	Total VFMF
m2 GFo übrige Nutzungen (max. gem. Zonenplan)	20'000	10'000	7'000	27'000
Nutzungen				
davon Arbeiten	20'000		7'000	
davon Schule		10'000		
Anzahl pAAP				
0.1 pAAP / 100m2 GFo Arbeiten	20.0	0	7	27
Mobility	10	0	5	15

Total min. pAAP (mit 0.01 AAP/WHG)	**40**	**0**	**14**	**54**
Total max. pAAP (mit 0.2 AAP/WHG)	**226**	**0**	**56**	**281**

Abb. 26: Berechnung AAP mit Vorgaben Masterplan

*Berechnung Schule Viererfeld erfolgt auf Basis [36]

7.2 Bedarf Abstellplätze für Motorfahrzeuge mit über- bzw. unterdurchschnittlichem Platzbedarf gem. Art. 50[3b] BauV

Abstellplätze für Motorfahrzeuge mit über- bzw. unterdurchschnittlichem Platzbedarf (Lastwagen, Cars, Motorräder) sind nicht in der Berechnungsgrundlage enthalten und werden zusätzlich bewilligt. Es besteht auch keine Berechnungsgrundlage, welche einen Bedarf von Fahrzeugen dieser Kategorie behandelt. Es müssen somit eigene Annahmen getroffen werden, um eine Anzahl herzuleiten.

7.2.1 Bedarf Abstellplätze Motorräder

Statistisch gesehen besitzt in der Stadt Bern etwa jeder 30. Einwohner ein Motorrad, was im VFMF-Areal rund 100 Abstellplätze bedeuten würde. Aufgrund der autofreien Ausrichtung des VFMF-Areals dürfte der Bedarf an **Abstellplätzen für Motorräder** stark unterdurchschnittlich sein und wird hier mit **30 Abstellplätzen** angenommen. Diese werden in den drei Tiefgaragen realisiert. Auf eine allfällige gesteigerte Nachfrage kann gegebenenfalls im Rahmen etappierten Umsetzung der Tiefgaragen reagiert werden.

Elektroroller (bis 25 km/h) fallen, analog zu einem E-Bike ohne Kontrollschild, unter die Kategorie der Leichtmotorfahrräder und können entsprechend auf den vorhandenen Veloabstellplätzen abgestellt werden. Falls die Veloabstellplätze von den Elektroroller zu stark beansprucht werden, ist eine neue Regelung zu definieren (vgl. Controlling-Konzept MM16).

7.2.2 Bedarf Abstellplätze Car

Für grosse Fahrzeuge, Cars o.ä., sind **keine fixen Abstellflächen** vorgesehen.

Hotel
Der Personenumschlag von Hotelgästen mit Car soll jederzeit möglich sein (Debritstrasse/ Torplatz Süd). Ein längeres Abstellen auf dem Areal des Viererfeldes/Mittelfeldes ist nicht vorgesehen. Hierfür ist bei Bedarf vonseiten der Eigentümer ein alternativer Standort bereitzustellen (AAP heutiges Hotelgelände; allenfalls Carterminal Neufeld).

Dreifachturnhalle
Für publikumsintensive Sport- bzw. Kulturveranstaltungen ist eine Fläche für das Abstellen und Manövrieren eines grösseren Fahrzeuges (Car, Lkw) freizuhalten, aber nicht permanent zu markieren. Details hierzu werden in einem separaten Konzept festgelegt (vgl. MM21).

7.3 Angebot an privaten Autoabstellplätzen pAAP

7.3.1 Angebot pAAP in Tiefgaragen

Die Menge an AAP im Perimeter Viererfeld/Mittelfeld definiert sich primär durch das potenziell verfügbare Raumangebot, sowie Energie-Vorgaben und ist im vorliegenden Fall grob hergeleitet. Bei einer verfügbaren Einstellhallenfläche von rund 9‘300 m^2 und der Annahme, dass ein AAP samt erforderlicher Verkehrsfläche rund 35 m^2 beansprucht, resultiert ein Total von rund **265** potenziell erstellbaren **Autoabstellplätzen (AAP) in Tiefgaragen** im Mittelfeld (1) und im Viererfeld (2).

Hiervon werden - rein rechnerisch - 27 der Arbeitsnutzung zugeordnet (Abb. 26) und zudem vorerst deren 15 für Sharing-Angebote reserviert. Bleiben also noch **223 AAP für die Wohnnutzung (inkl. Besuchenden)**. Dies entspricht **0.185 AAP pro Wohnung** und erfüllt somit die Vorgaben von Zonen- und Masterplan [21]. Die AAP können sowohl in einem Pool organisiert als auch fix einer Nutzung zugeordnet werden. Damit kann dem teilweise vorhandenen Bedürfnis nach Parkplatzsicherheit entsprochen werden. Dabei soll im Sinne einer optimalen Verfügbarkeit der grössere Teil Poolparkplätze mit Mehrfachnutzung darstellen. Die IGeno regelt die Details.

Pro Tiefgarage sind **mindestens zwei Parkfelder für Menschen mit Mobilitätseinschränkung** zu markieren. Bei Umsetzung der letzten Etappe (Tiefgarage Mittelfeld) kann gegebenenfalls im Rahmen der übrigen Festsetzungen aufgrund von Erfahrungswerten auf eine höhere Nachfrage (v.a. „Wohnen im Alter“) reagiert werden

7.3.2 Angebot pAAP zur temporären Nutzung (Serviceflächen)

Für **Warenumschlag/Anlieferung/Handwerker** sind in den privaten Vorzonen, im öffentlichen Raum oder notfalls in den Wohngassen **temporäre pAAP (Serviceflächen)** zu definieren. Eine Nutzung dieser Flächen kann via IGeno bewilligt werden. Details sind noch zu klären (vgl. MM4).

7.4 Angebot an öffentlichen Autoabstellplätzen Studerstrasse

Im Perimeter VFMF sind keine öffentlichen AAP vorgesehen. Für Besucher der Sport- und Parkanlagen und gegebenenfalls für einen kurzfristigen Mehrbedarf der Schule, sind ausserhalb des Projektperimeters an der Studerstrasse ca. 40 (gem. MK VIF) öffentliche Parkplätze geplant.

Die Parkplätze sind gemäss städtischem Reglement zu bewirtschaften.

7.5 Anforderungen

7.5.1 Poolnutzungen

In den Tiefgaragen soll nebst einem Anteil fix reservierter Abstellplätze ein möglichst grosser Anteil Abstellplätze in einem Parkplatz-Pool organisiert werden. Hierbei werden Mehrfachnutzungen angenommen. Damit könnten die Parkplätze bei Abwesenheit der Erstnutzenden Besuchenden, Mitarbeitenden und Drittnutzern zur Verfügung gestellt werden. Innerhalb des Pools hat niemand Anspruch auf einen reservierten Parkplatz und alle könnten zeitlich beschränkt z.B. einen freien Parkplatz nutzen. Allenfalls wäre für diese Nutzenden (hauptsächlich Besuchende und Mitarbeitende Drittnutzungen) bei hoher Nachfrage keine spontane Zufahrt möglich, sondern würde über ein System der Einladung bzw. Reservation erfolgen.

7.5.2 Ladestationen

Beim Bezug der Gebäude einer jeweiligen Etappe müssen die Abstellplätze für Motorfahrzeuge in den Tiefgaragen mit einer betriebsbereiten Ladestation für E-Fahrzeuge und einem intelligenten Lastensystem ausgerüstet sein. Alle Abstellplätze haben die Ausbaustufe C1 gemäss SIA 2060 zu erreichen. Weiter verpflichten sich die Grundeigentümer und Betreiber für eine Ausrüstung entsprechend der Nachfrage und den technischen Möglichkeiten zum Zeitpunkt der Umsetzung.

7.6 Bau, Betrieb/Bewirtschaftung der drei Tiefgaragen

Gemäss Art. 83c des Masterplanes ist die in der ersten Etappe zu gründende Infrastruktur-genossenschaft (IGeno) zuständig für Bau, Betrieb und Bewirtschaftung der Autoabstellplätze. Die IGeno betreibt die Autoabstellplätze in den drei - in Etappen zu erstellenden – Tiefgaragen und trägt auch die finanziellen Risiken. Sie stellt durch geeignete Bewirtschaftungssysteme sicher, dass die beschränkte Anzahl Autoabstellplätze optimal verfügbar ist. Dabei kann es allerdings im Rahmen der etappierten Erstellung zu Engpässen oder allenfalls Leerständen kommen.

Für die Tiefgaragen Mittelfeld und Z-Gebäude wird ein eigenständiges Baurecht zuhanden der IGeno erstellt und der Bau erfolgt im Auftrag der IGeno. Die Tiefgarage der Volksschule Viererfeld wird durch die Stadt erstellt und die IGeno mietet und betreibt diese.

7.7 Sharing-Angebote

7.7.1 Car-Sharing

Für öffentliche und arealbezogen gemeinsam genutzte Autos (Car-Sharing) werden in den drei Parkierungsanlagen ausreichend Parkplätze bereitgestellt. Basis bildet das Angebot eines nationalen Car-Sharing-Unternehmens (z.B. mobility). Die Infrastrukturgenossenschaft handelt die Konditionen spezifisch und auf die Bedürfnisse der Bewohnerschaft ausgerichtet aus (z.B. mobility@home). Drei Standorte mit mindestens je 5PP werden in den zentralen Parkierungsanlagen angeordnet. Zugangsvoraussetzungen oder automatische Nutzungs-möglichkeiten gilt es im Sinne von Mobilitätspaketen, die der Bewohnerschaft angeboten werden, zu definieren.

7.7.2 Weitere Sharing-Angebote

Das standortgebundene städtische Veloverleih-System und weitere gemeinsame Velo-Angebote werden an gut zugänglichen Standorten platziert. Arealinterne Veloverleih-Systeme können das Angebot ergänzen. Kleine Fahrzeuge mit geringer Flächenbeanspruchung wie elektrisch betriebene Trottinette können die nachhaltige Mobilität weiter stärken (Shared Micromobility). Bei diesen Angeboten ist aber mittels gezielter Auflagen (z.B. definierte Abstellbereiche) sicherzustellen, dass nicht Fusswege ungebührlich versperrt und für Sehbehinderte „Stolperfallen“ geschaffen werden. Angebote von elektrisch unterstützten Cargo-Bikes ermöglichen den selbstständigen und bequemen Transport von Gütern innerhalb und ausserhalb des Areals. Potenzielle Standorte für Sharing-Angebote sind in Abb. 27 verortet.

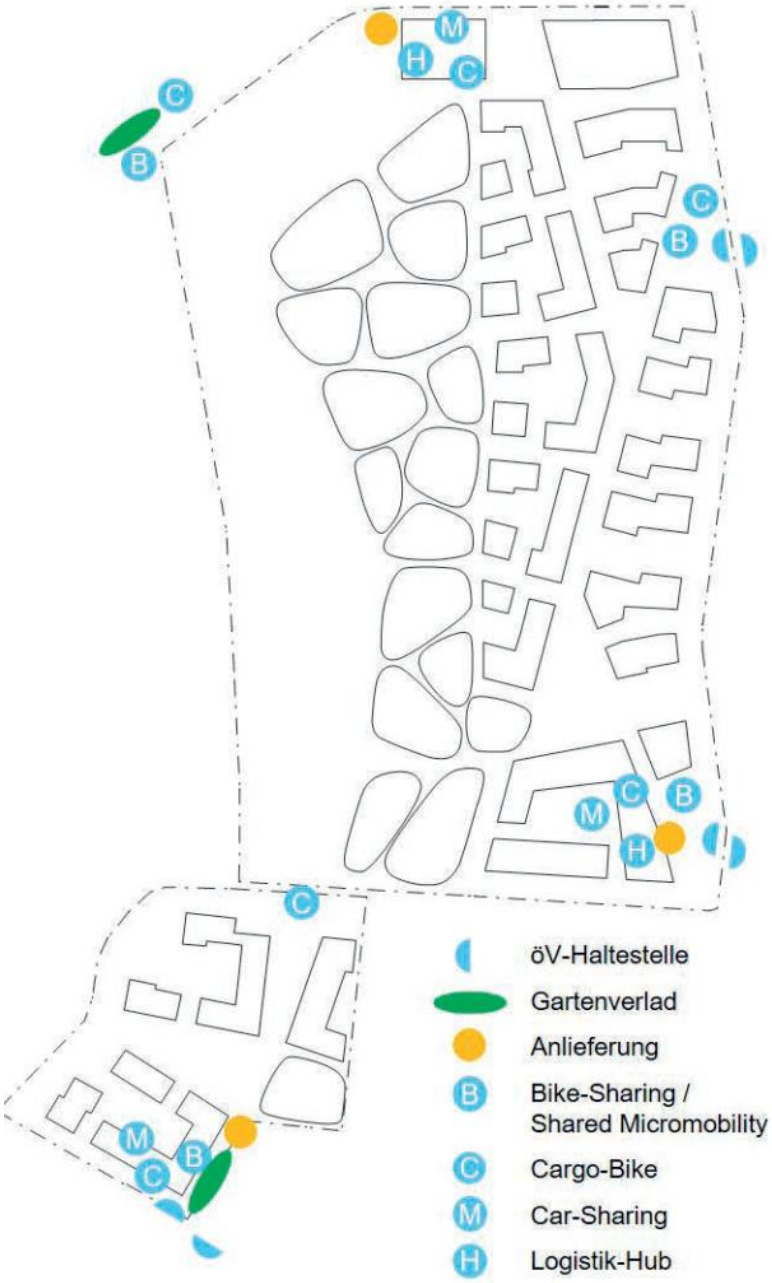

Abb. 27: Standorte für Sharing-Angebote [21]

7.8 Logistik

Um das Quartier möglichst vom motorisierten Wirtschaftsverkehr zu befreien, soll die Anlieferung von Gütern für örtliche Gewerbebetriebe und die Bevölkerung zentral über Hubs diverser Grössen erfolgen. Hierfür ist ein separates Konzept zu erarbeiten (vgl. MM10).

7.9 Fahrten

7.9.1 Fahrten MIV

Die Parkplätze werden durch das Mobilitätskonzept effizienter genutzt (z.B. durch Sharing-Fahrzeuge und teilweises Parkplatzpooling) als üblicherweise; das dadurch erhöhte spezifische Verkehrspotential pro Parkplatz (SVP) wird in der Fahrtenschätzung berücksichtigt.

Die autofreie Ausgestaltung des Vierer- und Mittelfelds mit der festgelegten Parkplatzzahl an drei Standorten, deren Erreichbarkeit von ausserhalb vom Quartier sichergestellt ist und die Festlegungen zum Betrieb der Parkplätze machen die Einführung eines Fahrtencontrollings vorerst nicht notwendig.

Sollten sich in Zukunft Änderungen an diesen Grundlagen ergeben, inklusive Abweichungen vom Mobilitätskonzept, ist nachträglich auf Basis des abgeschätzten Fahrtenaufkommens ein Fahrtencontrolling zu etablieren (11.3). Es können (i.d.R. durch die Infrastrukturgenossenschaft) zusätzliche Massnahmen in Zusammenarbeit mit der Fachbehörde (Verkehrsplanung) festgesetzt und realisiert werden, um die Ziele (Modalsplit) zu erreichen.

Das resultierende durchschnittliche Fahrtenaufkommen leitet sich im aktuellen Planungsstand grob über das Spezifische Verkehrspotential (SVP) von der Anzahl Parkplätzen, sowie der Annahme von Ver- und Entsorgungsfahrten, ab. Im Zuge der Konkretisierung der Planungen im Perimeter VFMF sind die Berechnungen in den jeweiligen Bauetappen zu verfeinern (vgl. 11.3).

Aufgrund der Annahme einer teilweisen Poolnutzung der bestehenden Parkplätze wird ein für alle Nutzungen (Wohnen, Arbeit, Dienstleistung) erhöhter Wert des SVP angenommen. In der Regel wird für Wohnnutzung ein Wert des spezifischen Verkehrspotentials (SVP) eines Parkplatzes mit 2.5 – 3.5 angenommen. Dieser Wert ist durch die teilweise Poolnutzung leicht erhöht. Es wird daher für die weitere Berechnung ein SVP-Wert von 4 angenommen.

Bei Annahme eines reduzierten Parklatzangebotes von 265 bestehenden AAP ergeben sich hiermit 1060 Fahrten pro Werktag. Unter Berücksichtigung von zusätzlichen knapp 40 Ver- und Entsorgungsfahrten ergeben sich damit durchschnittlich 1100 Fahrten pro Werktag.

In **der Morgen- bzw. Abendspitze (MSP bzw. ASP)** ist somit mit rund **110 Fahrten** zu rechnen. Diese verteilen auf die drei Erschliessungsachsen Studer-(60), Enge- (25) und Neubrückstrasse (25).

Die vorliegenden Verkehrsmengen des MIV können aus heutiger Sicht vom übergeordneten Strassennetz aufgenommen werden und es entstehen keine Kapazitätsengpässe.

8 VOLKSSCHULE UND SPORTANLAGEN VIERERFELD

8.1 Grundlagen

Abb. 28: Situationsplan Schulanlage gemäss Schauplan [21]

Das Areal der Schulanlage ist so zu gestalten, dass die Bedürfnisse der Schule und des Quartiers in Bezug auf eine nachhaltige Mobilität erfüllt werden. Da es sich um eine Basisstufe und Primarschule handelt, kann davon ausgegangen werden, dass der Grossteil der Schülerinnen und Schüler aus dem Viererfeld, dem Länggass- und Rossfeld-Quartier stammen und zu Fuss, mit dem Trottinett oder mit dem Velo zur Schule kommen.

Die Schulanlage ist so zu konzipieren, dass die folgenden Mobilitätsziele erreicht werden [23]:

- **Zukunftsfähiger Modal Split**
  Die Schulanlage soll den Zielen des Viererfelds /Mittelfelds entsprechen. Ihre Mobilität soll vor allem durch den Fuss- und Veloverkehr bestimmt werden.

- **Attraktive Erschliessung der Bushaltestellen**
  Lehrpersonen, denen es nicht möglich ist, zu Fuss oder mit dem Velo zur Schulanlage zu gelangen, soll eine attraktive Verbindung zur Bushaltestelle bei der Äusseren Enge angeboten werden. Das heisst auch möglichst direkte Wege zu schaffen, um zur Bushaltestelle zu gelangen.

- **Attraktive Parkierungsanlagen für Velo und Trottinett**
  Das Parkieren der Velos und der Fahrzeuge der Mikro-Mobilität (wie z.B. Trottinett) muss attraktiv, direkt und sicher sein. Es werden der Nachfrage entsprechend genügend Abstellplätze angeboten.

- **Schulplatz als einladender Aufenthaltsraum und Velohauptroute**
  Der Schulplatz ist der Endpunkt des neuen Quartieres gegen Norden und soll mit dem historischen Schulgebäude der Volksschule Enge einen markanten Abschluss bilden. Auf den anderen drei Seiten wird der Schulhof von drei neuen Gebäuden eingerahmt. Zwei davon gehören zur Volksschule Viererfeld. Dabei soll durch den gemeinsamen Schulhof eine Verbindung zwischen den drei Schulgebäuden geschaffen werden. Hierzu wird die Studerstrasse für den motorisierten Durchgangsverkehr gesperrt (Durchfahrt für Berechtigte erlaubt). Die Studerstrasse ist gleichzeitig eine Velohauptroute gemäss behördenverbindlichem Velorichtplan von 2009. Daher ist der Bereich des Schulhofes bzw. Pausenplatzes mit grosser Sorgfalt so zu gestalten, dass Konflikte von Nutzung Strasse (Velohauptroute) und Pausenplatz möglichst minimiert werden.

Für die **Sportnutzung** ist im Perimeter der Schulanlage (Teilgebiet Nord) auch eine **Dreifachturnhalle** geplant. Diese dient primär dem Sportunterricht der Schule, dürfte aber zu Randzeiten auch diversen Vereinen Raum bieten. Zudem soll die Möglichkeit bestehen, in der Halle publikumsintensive Veranstaltungen durchzuführen (Konzerte, Partys, u. dgl.). Hierfür ist ein separates Konzept zu erstellen resp. das bestehende Mobilitätskonzept für das Schulareal zu ergänzen. (MM21).

Am nordwestlichen Rand des Viererfeldes, unmittelbar neben der Dreifachturnhalle, werden mit einem **Kunstrasenfeld** und einem **Pumptrack** weitere Spiel- und Sportnutzungen angesiedelt. Ergänzt werden die Nutzungen mit einem **Garderobengebäude** in Kombination mit einer **Ausschanktheke** und öffentlichen Toiletten.

8.2 Veloabstellplätze Schulanlage

Schule
Durch die gute Erreichbarkeit der Schule mit dem Velo muss auch eine genügend grosse Anzahl an Abstellplätzen in attraktiver Lage an der Schule angeboten werden. Es wird erwartet, dass ein Grossteil der Lehrpersonen und auch der Schülerinnen und Schüler mit dem Velo zur Schule kommen.

Die Schulanlage, bestehend aus der Volksschule (VS) Enge und dem Neubau VS Viererfeld, umfasst 31 Klassen à 22 Schülerinnen und Schüler (SuS), also **rund 700 Kinder**. Hiervon fallen 9 Klassen auf den Zyklus 1 (Basisstufe) und je 11 Klassen auf die Zyklen 2 (Primarstufe) und 3 (Sekundarstufe). Dazu kommen noch **knapp 100 Lehrpersonen**.

8.2.1 Berechnung gemäss kommunalen Vorgaben

Die Berechnung des Bedarfes an Veloabstellplätzen VAP der Schulanlage orientiert sich am «Praxisblatt Berechnung von Abstellplätzen für städtische Schulanlagen» [36] und erfolgt gemäss untenstehender Tabelle:

Nutzung	Anzahl VAP Mitarbeitende	Anzahl VAP für SuS
Schulen Zyklus 1 (Basisstufe)	0.2 pro Arbeitsplatz	0.3 pro Schüler*in
Schulen Zyklus 2 & 3 (Primar- & Sekundarstufe)	0.2 pro Arbeitsplatz	0.7 pro Schüler*in

VAP Schule				
Schüler	VAP pro SuS	Anz. Klassen	SuS pro Klasse	Anz. VAP
Zyklus 1	0.3	9	22	59
Zyklus 2 & 3	0.7	22	22	339
				398
Lehrer	VAP/Lehrer		Anz. Lehrer	Anz. VAP
	0.2		96	19

VAP Schule Total	**417**

Abb. 29: Berechnung VAP Schule (VS Enge & VS Viererfeld) gemäss Praxisblatt [36]

Daraus ergibt sich ein Bedarf von rund 420 Velo-Abstellplätzen (400 für Schüler; 20 für Lehrer) für die beiden Volksschulen (VS Enge & VS Viererfeld).

8.2.2 Berechnung gemäss tatsächlichem Bedarf

Aufgrund des schon vorhandenen VAP-Bestandes bei der VS Enge und dem zu erwartenden Einzugsgebiet der Schulanlage Viererfeld, kann von der Berechnung nach Reglement (Abb. 29) leicht abgewichen werden:

- beim Schulhaus Enge bestehen bereits 110 VAP
- Ein Grossteil der SuS der Zyklen 1 und 2 werden unmittelbar im Perimeter Viererfeld / Mittelfeld wohnhaft sein und damit eher zu Fuss zur Schulanlage gelangen – Reduktion um 40 VAP

VAP Schule:tatsächlicher Bedarf		
Wer	Bemerkung	Anz. VAP
Schüler	Berechnung gemäss Praxisblatt	417
	Reduktion Bestand Schulhaus Enge	-110
	Reduktion Einzugsgebiet Zyklen 1 & 2	-40
		267
Lehrer	Berechnung gemäss Praxisblatt	19

Neu zu erstellende VAP Schule	**286**

Abb. 30: Berechnung tatsächlicher Bedarf VAP Schule (VS Enge & VS Viererfeld)

In Abwägung der Argumente des tatsächlichen Bedarfs und der Berechnung gemäss Praxisblatt wird vorgeschlagen **286 VAP** zusätzlich zu den 110 bestehenden VAP der VS Enge zu erstellen. Die Etappierung der Siedlung VF/MF kann auch bei der Realisierung der VAP berücksichtigt werden und in einem ersten Schritt zunächst 150 VAP erstellt werden. Planerisch muss dabei der tatsächliche Bedarf für VAP ausgewiesen und reserviert werden.

Die für den **Bedarf der Schüler- und Schülerinnen** der Volkschule Viererfeld notwendigen **267 Veloabstellplätze** sollen möglichst **oberirdisch** angelegt und mindestens **zu 75% überdacht** sein.

Als Standort für die geforderten oberirdischen, mehrheitlich gedeckten VAP der Schule ist nebst der Anordnung auf der Bauparzelle auch eine teilweise Anordnung auf der Studerstrasse denkbar. Diese weist aufgrund der Verkehrsbeschränkung nur wenig Verkehr auf (Berechtigte, Velohauptroute). Daher sind hier im Falle unbefriedigender Lösungen auf der Bauparzelle 2 – 3 Standorte mit je ca. 40-60 VAP möglich. Die Standorte sind eingangsnahe abzustimmen auf weitere Anforderungen (z.B. Blaulicht/Feuerwehr, Zubringer und betriebsnotwendige Zugänge (Lkw).

Die 19 VAP für den **Bedarf der Lehrpersonen** sind möglichst eingangsnah **in der Tiefgarage** in einem abschliessbaren Raum anzuordnen. Die Erschliessung erfolgt hierbei über die Rampe des MIV.

Sport

Für die Nutzenden des Sportplatzes sind **im Perimeter der Schule** zusätzlich noch **ca. 40 Veloabstellplätze** im Aussenraum vorzusehen. Diese sind möglichst in Nähe des Sportplatzes anzuordnen. Der Sportplatz steht ausserhalb der Schulzeiten auch der Bewohnerschaft der Umgebung, Vereinen und weiteren Berechtigten zur Verfügung.

Nutzungen der Dreifachturnhalle, welche ausserhalb des Schulbetriebes stattfinden (Sportvereine u.dgl.), können mit dem VAP-Bestand der Schule abgedeckt werden, da diese Nutzungen zeitlich getrennt voneinander stattfinden.

Publikumsintensive Veranstaltungen in der Dreifachturnhalle dürften mit dem Bestand der VAP gedeckt werden und müssen gegebenenfalls in einem separaten Konzept geregelt werden (vgl. MM21).

Insgesamt sind demnach im Perimeter der Schule und gegebenenfalls auf der Studerstrasse (im öffentlichen grauen Aussenraum) **326 neue Veloabstellplätze** zu erstellen (Bedarf SuS + Bedarf Lehrerschaft + Bedarf Sport).

Zusätzlich sind dezentral auf dem Schulgelände noch Abstellmöglichkeiten für **ca. 100 Trottinetts** zu planen. Diese können analog zu den VAP etappenweise erstellt werden.

Bike-Sharing

Im Perimeter der Schulanlage ist auch ein Standort für Bike-Sharing (aktuell PubliBike), primär für Lehrpersonen, vorzusehen (14 VAP, mit Reservefläche erweiterbar auf 28 VAP).

8.3 Autoabstellplätze Schulanlage

VS Schulanlage Viererfeld

Gemäss Mobilitätskonzept Viererfeldschule [23] aus dem Jahr 2020 sind für die Schulanlage Viererfeld 2 - 3 oberirdische Besucherparkplätze vorzusehen Für die Anlieferung benötigt die neue Schule 1 AAP (für Mittagessen Tagesschule + Anlieferung allg.). Zudem ist ein Abstellplatz für Menschen mit Mobilitätseinschränkung vorzusehen. Die Standorte sind im Rahmen des Gesamtleistungswettbewerbes zu definieren.

Das Dokument «Praxisblatt Berechnung von Abstellplätzen für städtische Schulanlagen» [36] sieht für «Personal und Besucher» pro Klassenzimmer maximal 0.25 bewirtschaftete Parkfelder vor. Im vorliegenden Fall mit 31 Klassenzimmern wären somit maximal knapp 8 AAP für Besuchende und Lehrer zu erstellen. In jedem Fall ist jedoch ein minimales Grundangebot von einem (1) AAP für Lehrer und Besucher bereitzustellen.

VS Schule Enge

Im Perimeter der Volksschule Enge sind ebenfalls ein (1) AAP für Anlieferung, sowie ein Abstellplatz für Menschen mit Mobilitätseinschränkung einzuplanen.

AAP Schule				
	Anlieferung	Besucher	Mobilitätseinschränkung	**Total**
Schule VF	1	3	1	
Schule Enge	1	0	1	
Summe	2	3	2	**7**

Abb. 31: Übersicht AAP Schulen (VS Enge & VS Viererfeld; Hinweis: Besucher-AAP können auch durch Lehrer benutzt werden)

In Anlehnung an die Überlegungen des ursprünglichen Mobilitätskonzeptes Viererfeldschule [23] und an das knapp bemessene Flächenangebot werden **für Besucher/Lehrer drei AAP** festgelegt. **Insgesamt** werden somit mit der Berechnung (auf Basis des Praxisblattes) zuhanden der Nutzung der beiden Schulanlagen **7 oberirdische AAP** festgelegt.

Diese sind auf den Parzellen der jeweiligen Schulen anzuordnen. Die Anordnung von Güterumschlags- und Parkfeldern für mobilitätseingeschränkte Personen sind auch auf öffentlichem Boden möglich (Studerstrasse), dürften dann aber nicht nur explizit für die Schule reserviert sein.

Lehrerpersonen steht es zudem grundsätzlich frei, einen (**Pool)-Parkplatz** in der Tiefgarage zu nutzen. Allenfalls ist in den Bewirtschaftungskriterien eine Bevorzugung von Lehrpersonen bzw. eine individuelle Gebührenregelung o.ä. vorzusehen.

Sport

Westlich neben dem Kunstrasenfeld wird ein **Garderobengebäude** mit einer integrierten Ausschanktheke erstellt. Hier besteht Bedarf an einer Zufahrt mit Serviceflächen für Betrieb, Unterhalt und Anlieferung, sowie für Rettungsfahrzeuge möglichst in unmittelbarer Nähe zum Gebäude, gegebenenfalls auf der Studerstrasse (in Absprache mit dem Tiefbauamt). Ansonsten sind für die Sportnutzung keine expliziten AAP ausgeschieden.

Publikumsintensive Veranstaltungen in der **Dreifachturnhalle** können nicht in jedem Fall vom Bestand der AAP gedeckt werden und müssen in einem separaten Konzept geregelt werden (vgl. MM21).

8.4 Drop Off Schule & Sport

Die möglichen Drop-Off-Flächen am Torplatz Nord können auch für schulische Zwecke genutzt werden. Eine weitere Drop-Off-Fläche in der Nähe der Sportnutzungen ist zu prüfen (MM6).

9 MOBILITÄTSMASSNAHMEN

Im Sinne einer „Lernenden Planung“ wird das Mobilitätsangebot laufend angepasst und gegebenenfalls ergänzt. In diesem Umfeld können Bewohnerinnen, Bewohner und Unternehmen entsprechend ihren Bedürfnissen das richtige Transportmittel wählen.

9.1 Übersicht und Strukturierung

Das Mobilitätskonzept für das Viererfeld/Mittelfeld umfasst einen mehrstufigen Massnahmenkatalog. Die Massnahmen werden anhand verschiedener Kriterien hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit, Eignung und Wirkungsstärke von den Stufen A (hoch) bis C (tief) priorisiert.

9.1.1 Priorisierung

A-Massnahmen werden **gleich bei der Inbetriebnahme des Areals umgesetzt**. Infrastrukturmassnahmen werden unmittelbar im Zuge der Bauphase realisiert. Ist eine Massnahme als besonders effektiv eingestuft, wird sie wirkungsbedingt prioritär als A-Massnahme umgesetzt.

Werden die verbindlichen Ziele des Mobilitätskonzepts (Modal Split) durch die Umsetzung der A-Massnahmen nicht eingehalten, sind in einem ersten Schritt sowohl Anpassungen an den bereits umgesetzten A-Massnahmen vorzunehmen und weitere **B-Massnahmen** schrittweise zu implementieren.

Erreichen die Mobilitätsmassnahmen nicht die gewünschten Ziele oder treten betriebliche Schwierigkeiten auf (z.B. eine zu hohe Belastung aufgrund von Zubringerdiensten oder Anlieferungen oder eine zu tiefe Auslastung aufgrund fehlender AAP-Bedürfnisse), kann die Infrastrukturgenossenschaft in Abstimmung mit Grundeigentümern, Baurechtsnehmenden und der Stadt weitere Massnahmen ergreifen.

9.1.2 Massnahmenfelder

Handlungsspielraum zum Erreichen der gesetzten Ziele besteht grundsätzlich sowohl im Bereich der Infrastruktur wie auch bezüglich Information, Kommunikation und Anreizen. Aufgrund der Integration des Mobilitätskonzepts in einer frühen Planungsphase, kann das gesamte Spektrum von Massnahmenfeldern berücksichtigt werden.

Die untenstehende Grafik zeigt die verschiedenen Handlungsfelder mit beispielhaften Massnahmen auf. Grundsätzlich ist zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität und zum Erreichen der Ziele eine möglichst breite Palette von Massnahmen umzusetzen. Dabei sind jeweils aus dem Strauss möglicher Masssnahmen die für den konkreten Fall am zielführendsten einzuschätzenden mit dem besten Kosten-Nutzenverhältnis auszuwählen.

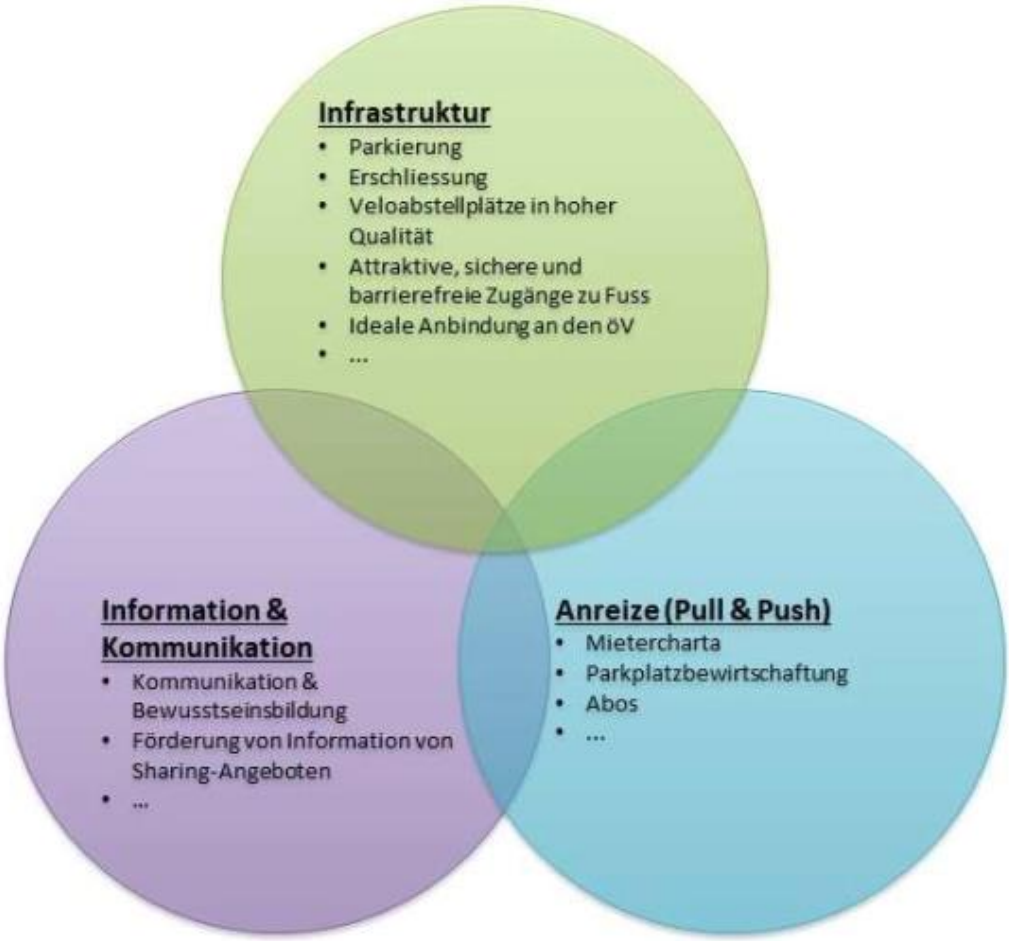

Abb. 32: Übersicht Massnahmenfelder

9.2 Massnahmen

9.2.1 Infrastruktur

MM1 Parkplatz Pooling			
	Kosten	Nutzen	Priorität
			A/B
Wirkung	Parkplatz-Pooling oder die Mehrfachnutzung führt zu einer effizienten Nutzung der begrenzten Arealparkplätze und optimiert die Verfügbarkeit trotz einer geringeren Anzahl zu erstellender Parkplätze. Die Autonutzung wird dadurch auch weniger über das Vorhandensein eines fix zugeordneten Parkplatzes gefördert.		
Beschreibung	Durch das Pooling von Parkplätzen können die Parkplatzbelegung erhöht und der begrenzte Raum effizienter genutzt werden, resp. mit gleicher Anzahl Abstellplätze deutlich mehr Parkierbedürfnisse befriedigt 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 Flächenersparnis kann aber durch effizientes, erfahrungsbasiertes Parkplatzmanagement optimiert werden. Die fixe Zuteilung von Parkplätzen ist gleichwohl möglich. Es soll nach Möglichkeit nur eine geringe Zahl an Autoabstellplätzen fix zugewiesen werden.		
Messbarkeit/Monitoring	Anzahl und Auslastung von gepoolten Parkplätzen; Flächenersparnis		
Bemerkung	Die Organisation von Parkplatzpooling kann z.B. über eine arealinterne Mobilitätsplattform abgewickelt werden (Priorisierung; Reservation, ...). Die IGeno regelt die Umsetzung und den Betrieb falls noch eine genügende Anzahl von nicht fix zugeteilten Plätzen zur Verfügung steht, um eine funktionierende Pool-Nutzung zu garantieren. → vgl. Massnahmenblatt Parkplatzbewirtschaftung MM14 → vgl. Massnahmenblatt Mobilitätszentrale MM23		

MM2 Bike-Sharing			
	Kosten	Nutzen	Priorität **A**
Wirkung	Die Nähe zur Stadt machen Sharing-Systeme für alternative Verkehrsmittel zur Förderung einer multimodalen Mobilitätslandschaft interessant. Sharing-Systeme können einzelne Wege ersetzen oder fungieren als Weiterführung des öffentlichen Verkehrs.		
Beschreibung	Aufgrund der autofreien Ausrichtung des Areals VFMF ist mit einer hohen Nachfrage der im Areal wohnenden und arbeitenden Personen an Bike-Sharing zu rechnen. Zudem ziehen die umliegenden Sport- und Freizeitnutzungen eine Vielzahl an Besuchenden an, welche ebenfalls von einem attraktiven Bike-Sharing-Angebot profitieren. Momentan (Stand März 2023) liegen die fünf vorgesehenen Potentialflächen für Bike-Sharing peripher am Rande des Areals: - 2 Standorte liegen westlich am Waldrand und dienen primär dem Freizeitverkehr und haben dadurch stark verändernde Nachfragen bzw. Peaks - 3 Standorte liegen an den jeweiligen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs „Innere Enge“; „Äussere Enge“; „Brückfeld“ Folgende ergänzende Standorte sind zu prüfen und gegebenenfalls im „Plan Flächennachweis“ des Koordinationsplans KOP zu ergänzen: - 1 Standort bei der Schulanlage Viererfeld - 1 Standort innerhalb des Viererfeldes: SAFFA-Platz Ein Standort am SAFFA-Platz dürfte einen grossen Nutzen v.a für die Bewohnenden haben. An Standorten mit zu erwartender erhöhter bzw. stark variierender Nachfrage sind nebst den tatsächlichen Flächen für die Velos noch Flächen für „Überlauf“ vorzusehen. Allenfalls ist eine Kombination mit dem Flächenbedarf aus MM3 vorzusehen.		
Messbarkeit/Monitoring	Nutzungszahlen; Informationsaustausch mit involvierten Drittanbietern; Befragungen		
Bemerkung	Die IGeno meldet einen entsprechenden Mehrbedarf. Prüfung Bedarf und Standorte durch Stadt Bern (VP). Entsprechende Flächen sind in der Arealplanung freizuhalten.		

MM3 Sharing-Systeme: E-Cargo; Micromobility			
	Kosten	Nutzen	Priorität
			A
Wirkung	Die Nähe zur Stadt machen Sharing-Systeme für alternative Verkehrsmittel zur Förderung einer multimodalen Mobilitätslandschaft interessant. Sharing-Systeme können einzelne Wege ersetzen oder fungieren als Weiterführung des öffentlichen Verkehrs.		
Beschreibung	Externe Free-Floating und stationsbasierter Sharing-Angebote (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 zusätzlich fördert. Insbesondere ein arealinternes E-Cargobike-Sharing wäre ein grosser Gewinn (Anwohner; Besucher; Nutzer Familiengärten;…) Potentialflächen für entsprechende Standorte sind zu definieren. Allenfalls bestehen auch Systeme, welche nicht stationsgebunden sind. Entsprechende Angebote sind im Zuge der Realisierung zu prüfen. Bei E-Scooter-Sharing besteht eine hohe Dringlichkeit die Abstellstandorte digital bzw. mittels Ortung klar zu definieren und eng zu halten, um Konflikte mit Zufussgehenden und einen „Wildwuchs“ an abgestellten Fahrzeugen zu vermeiden.		
Messbarkeit/Monitoring	Nutzungszahlen; Informationsaustausch mit involvierten Drittanbietern; Befragungen		
Bemerkung	Die IGeno regelt die Umsetzung und den Betrieb in Zusammenarbeit mit der Stadt Bern (VP/AfU). Entsprechende Flächen sind in der Arealplanung freizuhalten.		

MM4 Serviceflächen			
	Kosten	Nutzen	Priorität **A**
Wirkung	Für Warenumschlag/Anlieferung/Handwerker/Taxis u.dgl. sind Flächen vorhanden um „wildes parkieren“ zu vermeiden. Die Berechtigung der Zufahrt ist hierarchisch organisiert und erfolgt via App.		
Beschreibung	Für kurzzeitigen Waren- und Personenumschlag, sowie längere Halte von Handwerkern, Mobilitätseingeschränkten Personen, Umzug o.ä. sind „Serviceflächen“ auszuscheiden, welche für diese Zwecke genutzt werden können. Die Zufahrt zur „Servicefläche“ erfolgt gemäss einem Reglement, welches eine Berechtigung festlegt. Die IGeno bewilligt und regelt die Zufahrten. Standorte allgemein im öffentlichen Raum bzw. Stammstrasse (TAB); Standorte in den privaten Vorzonen bzw. den Wohngassen können nur mit Bewilligung befahren werden. Rechtliche Form in einem nächsten Schritt zu prüfen und festzulegen (z.B. ev. Parkverbotsfelder gelb).		
Messbarkeit/Monitoring	Nutzerzahlen		
Bemerkung	Entsprechende Flächen sind in der Arealplanung freizuhalten. Die Flächen sind schon mit jetzigen Nutzungen stark beansprucht. Koordination mit Bestrebungen der Stadt Bern zur Errichtung von Be- und Entladezonen (analog Serviceflächen).		

MM5 Car-Sharing			
	Kosten	Nutzen	Priorität **A**
Wirkung	Reduktion von Pendlerfahrten und Geschäftsfahrten, da auf dem Areal Car-Sharing-Fahrzeuge zur Verfügung stehen und die Autonutzung bewusster erfolgt. Reduktion der Fahrzeuge und des Parkplatzbedarfs auf dem Areal resp. bei beschränkter Parkplatzzahl sind mehr dienstliche Fahrten möglich.		
Beschreibung	Ein gutes Car-Sharing-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 (Bierhübeli 2 Fahrzeuge). Mobility bietet Car-Sharing als Dienstleistung an. Denkbar ist auch ein arealeigenes 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 mindestens 5 Sharing-Fahrzeuge unterschiedlichen Typs sollen in jeder Tiefgarage zur Verfügung gestellt werden.		
Messbarkeit/Monitoring	Auslastung / Kosten der Car-Sharing Fahrzeuge		
Bemerkung	Car-Sharing-Fahrzeuge erhöhen das spezifische Verkehrspotential des betreffenden Parkplatzes, sind jedoch eine wichtige Massnahme in der Ermöglichung des autoreduzierten Wohnens. Insgesamt ist eine Fahrtenreduktion gegenüber individuellem Fahrzeugbesitz zu erwarten. Die IGeno regelt die Umsetzung und den Betrieb.		

MM6 Drop-Off Flächen			
	Kosten	Nutzen	Priorität
			A
Wirkung	Drop-Off Flächen ermöglichen den Personenumschlag (einfache Ein-/ Aussteigemöglichkeiten) und das Mitnehmen.		
Beschreibung	Durch ausgewiesene und gut zugängliche Drop-Off Flächen für Personenfahrzeuge kann ein kurzer Personenumschlag am Rande des Areals und die Nutzung von Mitfahrgelegenheiten gefördert werden. Entsprechende Flächen sind in der Planung mitzudenken und gut zu positionieren. Als mögliche Standorte kommen Torplatz Nord und Torplatz Süd infrage. Der Standort Torplatz Nord kann gegebenenfalls auch als Drop-Off Fläche für Nutzungen der Schulanlage infrage kommen (Schulbus; Elterntaxis). Im nordwestlichen Bereich des Areals VFMF mit Sport- und Freizeitnutzung ist ergänzend ebenfalls eine Drop-Off Fläche zu prüfen, da erfahrungsgemäss v.a. bei Sportplätzen ein reger Bring- und Holverkehr herrscht. Im Mittelfeld besteht insbesondere im Zusammenhang mit der Nutzung „Wohnen im Alter“ ein Bedarf einer eingangsnahen Fläche für Personenumschlag (Betax u. dgl.). Die rechtliche Form ist zu prüfen und orientiert sich an bereits umgesetzten Standorten.		
Messbarkeit/Monitoring	Erhebung Nutzerfrequenzen		
Bemerkung	In der Arealplanung zu berücksichtigen. Entsprechende Flächen sind in der Arealplanung freizuhalten. .		

MM7 Übergeordnete Erschliessung			
	Kosten	Nutzen	Priorität **A**
Wirkung	Die Übergänge und Schnittstellen des Areals VFMF zu den übergeordneten Strassen sind für sämtliche Verkehrsteilnehmende sicher und attraktiv. Weiter entsprechen die Fahrbahnquerschnitte den Anforderungen an eine attraktive und sichere Veloverbindung (insb. Engestrasse) und für die Attraktivität wichtige übergeordnete Fusswegverbindungen sind möglichst zeitnah mit der Fertigstellung der ersten Etappen fertig- resp. sichergestellt.		
Beschreibung	Durch die Umsetzung des Areals MFVF entsteht ein Mehrverkehr v.a. des Veloverkehrs, auf den umliegenden Erschliessungsachsen Enge- und Neubrückstrasse. Die Schnittstellen (Knoten Engestrasse / Debritstrasse / Viererfeldweg & Knoten Neubrück-/Grütterstrasse) sind frühzeitig in die Planung miteinzubeziehen. Die Gestaltung ist im Detail zu konkretisieren und mit dem Projektteam weiterzuentwickeln. Insbesondere am Knoten Engestrasse, Debritstrasse, Viererfeldweg sind eine Vielzahl an Abbiegebeziehungen in den/aus dem Perimeter VFMF zu erwarten (Velos Viererfeld; Anlieferung Viererfeld (Lkw, Lfw); Ver-/Entsorgung; Fahrzeuge Burgerspittel). Attraktivere übergeordnete Verbindungen für den Fussverkehr beispielsweise vom Viererfeld zur Neubrückstrassse oder an die Aare sind wichtig für die Attraktivität des Wohnstandorts.		
Messbarkeit/Monitoring	(videobasierte) Wirkungsanalyse; Standardsanalyse; Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK)		
Bemerkung	Koordination IGeno mit Verkehrsplanung und Tiefbauamt der Stadt Bern. Auftragsvergabe für BGK und Wirkungsanalysen.		

MM8 Velofreundliche Infrastruktur			
	Kosten	Nutzen	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.		
Beschreibung	Das Areal wird in Zukunft eine gute Durchlässigkeit und Erreichbarkeit durch Velorouten vorweisen. Die Wege sind attraktiv und komfortabel. Somit bestehen gute Rahmenbedingungen für die Velonutzung. Eine velofreundliche Infrastruktur kann die Attraktivität des Velos als Verkehrsmittel zusätzlich steigern. Hierzu gehören u.a.: • ausreichend, gut positionierte und erreichbare Veloabstellplätze (alle Zielgruppen) • genügend Abstellraum für Veloanhänger/Spezialvelos (alle Zielgruppen) • Pumpstationen (alle Zielgruppen) • Velowaschmöglichkeit (Anschluss Wasser/Schlauch; Zielgruppe Wohnen) • Ladestationen/Stromanschluss E-Bikes (alle Zielgruppen) • Dezentrale Velowerkstätten mit Werkbank (Self-Service-Stationen, alle Zielgruppen) • Trockenräume (Wohnen); Garderoben, Duschen, Schliessfächer (Arbeiten)		
Messbarkeit/Monitoring	Zählstellen, Umfragen, Modal Split Erhebung		
Bemerkung	Planungsgrundsätze der Stadt Bern sind zu beachten.		

MM9 Infrastruktur E-Mobilität: Ladestationen			
	Kosten	Nutzen	Priorität **A**
Wirkung	E-Mobilität ist möglich und das Angebot an Ladestationen entspricht der jeweiligen Nachfrage.		
Beschreibung	Motorfahrzeuge in Tiefgaragen: Beim Bezug der Gebäude einer jeweiligen Etappe müssen Abstellplätze für Motorfahrzeuge in den Tiefgaragen mit einer betriebsbereiten Ladestation für E-Fahrzeuge und einem intelligenten Lastensystem ausgerüstet sein. Alle (100%) Abstellplätze haben die Ausbaustufe C1 gemäss SIA 2060 zu erreichen. Weiter verpflichten sich die Grundeigentümer und Betreiber für eine Ausrüstung entsprechend der Nachfrage und den technischen Möglichkeiten zum Zeitpunkt der Umsetzung. Lademöglichkeiten für E-Bikes Für E-Bikes soll eine der Nachfrage entsprechend hohe Anzahl an Elektroanschlüssen vorgesehen und der zunehmenden Nachfrage angepasst werden [35].		
Messbarkeit/Monitoring	Auslastung Ladestationen/ Bei Bedarf ergänzendes Angebot		
Bemerkung	Die IGeno regelt die Umsetzung und den Betrieb in den Tiefgaragen.		

MM10 Logistik Betriebskonzept			
	Kosten	Nutzen	Priorität **A**
Wirkung	Verringerung des arealinternen motorisierten Logistikverkehrs. Umweltschonende Feinverteilung.		
Beschreibung	Um das Quartier möglichst vom motorisierten Wirtschaftsverkehr zu befreien, ist die Anlieferung von Gütern für örtliche Gewerbebetriebe und die Bevölkerung zentral über Hubs diverser Grössen zu organisieren. Denkbar sind sowohl Logistikflächen in zentralen Gebäuden als auch anbieteroffene Paketabholstationen in Fussdistanz. Unterstützend sind Lastenvelos, kleinteilige autonome Fahrzeuge, Velokuriere, etc. für die Feinverteilung der Güter denkbar. Ein entsprechendes Betriebskonzept regelt die arealinterne Versorgung mit dem Ziel, die notwenigen Fahrtenleistungen für die Arealversorgung gegenüber einem konventionellen Anlieferregime zu reduzieren.		
Messbarkeit/Monitoring	Verkehrszählung Logistikverkehr		
Bemerkung	Die IGeno regelt die Umsetzung und den Betrieb vertraglich mit den Mietern und den Logistikunternehmen auf Basis des städtischen Logistikkonzeptes in Zusammenarbeit mit dem AfU.		

MM11 Zufahrtsregelung und Temporegime Areal VFMF			
	Kosten	Nutzen	Priorität
			A
Wirkung	Übergeordnete Ziele von Koexistenz, Begegnung und Aneignung werden erfüllt.		
Beschreibung	Im Perimeter VFMF wird eine optimale Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen im öffentlichen Raum angestrebt. Spielende Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen, Velofahrende, Erholungssuchende, etc. sollen sich jederzeit sicher fühlen und den Aufenthalt geniessen können, aber durch ihr Verhalten andere nicht gefährden. Dies soll mit einer auf dem gesamten Areal geltenden **Begegnungszone** (Tempo 20; Fussgängervortritt; Parkierung nur auf markierten Parkfeldern) sichergestellt werden. Zudem ist die arealinterne Zufahrt durch eine **funktionelle Verkehrsbeschränkun**g belegt. Die IGeno regelt die Ausnahmen der Verkehrsbeschränkung und erteilt Ausnahmebewilligungen. Sollte sich das Regime nicht bewähren und die übergeordneten Ziele bzgl. Koexistenz durch zu viele konflikthafte Begegnungen mit dem Velo- und motorisierten Verkehr nicht erfüllt werden sind folgende **Eskalationsstufen** zu prüfen: 1. Fahrverbot Wohngassen 2. Polleranlagen an oberirdischen Arealzufahrten 3. Signalisation Fussgängerzone Das Erreichen einer hohen Koexistenz soll zudem durch eine zweckmässige Gestaltung der gemeinsamen Aussenräume und durch geeignete Öffentlichkeitsarbeit sichergestellt werden		
Messbarkeit/Monitoring	Überprüfung durch Wirkungsanalyse.		
Bemerkung	Die Stammstrassen sollen restriktiv vom Fahrzeugverkehr befreit sein. Die IGeno überprüft die Erreichung der Ziele periodisch und leitet bei Bedarf in Zusammenarbeit mit dem Strasseneigentümer entsprechende Massnahmen (vgl. Eskalationsstufen) in die Wege → vgl. MM16 Controlling-Konzept		

MM12 Carpooling-App			
	Kosten	Nutzen	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 sowie die generelle Akzeptanz von Carpooling in der Bevölkerung.		
Messbarkeit/Monitoring	Nutzungszahlen; Auslastung Carpooling-Parkplätze; Informationsaustausch mit involvierten Drittanbietern		
Bemerkung	Eine bestehende oder eigene Plattform kann in eine Mobilitätsplattform VFMF integriert werden. → vgl. Massnahmenblatt Mobilitätszentrale MM23		

MM13 Nahversorgung			
	Kosten	Nutzen	Priorität
			B
Wirkung	Kürzere Distanzen und eine gute Erreichbarkeit zu Fuss sparen MIV-Fahrten für Einkaufszwecke ein. Ein arealinternes Versorgungsangebot 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 die nach aussen erzeugten Fahrten effektiv reduziert werden. Hierzu gehören unter anderem: • Einkaufsmöglichkeiten (Quartierladen); • Freizeitangebote (Fitness, Coiffeur, Café); • Entsorgungsstellen (Sammelstellen, UFC); • Betreuungsangebote (Kita).		
Messbarkeit/Monitoring	Nutzung Angebote; Umfragen		
Bemerkung	Nutzungsmix kann nicht auf Anhieb angeboten werden. Etappenweise Umsetzung; Zwischennutzungen.		

9.2.2 Anreize (Push & Pull)

MM14 Parkplatzbewirtschaftung MIV			
	Kosten	Nutzen	Priorität **A**
Wirkung	Die Bewirtschaftung von Parkplätzen (MIV) senkt durch Gebühren und durch restriktive Vergabekriterien von Parkberechtigungen anhand definierter Kriterien 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 Gebühren für die Parkplatznutzung, sowie Vergabekriterien für eine allfällige Nutzungsberechtigung. Dabei steht im Vordergrund, die Parkierungssituation zu Optimieren und die Zielsetzungen der Gesamtmobilität zu erreichen. Das Vermietungsreglement regelt die Details.		
Messbarkeit/Monitoring	Nutzung der Parkplätze (Auslastung, zeitliche Verteilung); Einnahmen durch die Parkgebühren		
Bemerkung	Die Bewirtschaftung der Parkplätze orientiert sich an den quartiersüblichen Preisen und der entsprechenden Nachfrage (Reaktion auf allfälligen Nachfrageüberhang). Die IGeno regelt die Umsetzung und den Betrieb. Die IGeno hat im Rahmen der Konkretisierung der Parkplatzbewirtschaftung sicherzustellen, dass Berechtigte bei Bedarf einen Platz finden (ev. «Reservehaltung» oder einen Überlaufplatz sicherzustellen z.B. P&R Neufeld). Allfällige Priorisierung wird im Vermietungsreglement dargelegt.		

MM15 Mobilitätsmanagement Baustellenverkehr			
	Kosten	Nutzen	Priorität **A**
Wirkung	• Trennung Quell-/Ziel- und Baustellenverkehr • Verträgliche Umsetzung der weiteren Umsetzung für alle Bewohnenden		
Beschreibung	Das Areal VFMF wird in mehreren Etappen umgesetzt. D.h. nach Umsetzung der 1. Etappe und dem Einzug der ersten Bewohner bzw. Firmen ist aufgrund der weiteren Umsetzung mit regem Baustellen- bzw. Handwerkerverkehr zu rechnen. Dies bedingt sehr anspruchsvolle Baustellenlogistikmass-nahmen. Wege von Bewohnenden, Schülern und weitern Nutzern des Areals VFMF sollen möglichst wenig Schnittpunkte mit dem Baustellenverkehr aufweisen und die Sicherheit und Wohnqualität ist weitmöglichst zu gewährleisten.		
Messbarkeit/Monitoring	Wirkungsanalyse		
Bemerkung	Erstellung Konzept Baustellenverkehr ev. in Zusammenarbeit mit Bauunternehmen. Die IGeno regelt die Umsetzung und den Betrieb.		

MM16 Controlling-Konzept			
	Kosten	Nutzen	Priorität **A**
Wirkung	• Sicherung de Zielwerte gem. Kap. 11.1 Zielwerte Modalsplit • Dauerhafte Sicherung von Mobilitätsmassnahmen • Anpassung bzw. Ergänzung von Massnahmen im Bedarfsfall		
Beschreibung	Parallel zu der Ausarbeitung der ersten Bauprojekte ist durch die IGeno auf Basis des tatsächlich umgesetzten Areals VFMF, sowie der tatsächlich vorhandenen Massnahmen ein Controlling Konzept zu erarbeiten, welches zu erreichende Ziele verbindlich festlegt; Verantwortlichkeiten festlegt und ein periodisches Vorgehen definiert. Anhand der Erkenntnisse des Controllings wird zeitnah und bedürfnisgerecht über allfällige Anpassungen/Ergänzungen von Massnahmen (z.B. Erhöhung VAP) entschieden und die Umsetzung in die Wege geleitet. Das Konzept kann nebst Themen zur Mobilität auch zu weiteren Themen Zielwerte definieren und überprüfen (z.B. Energie)		
Messbarkeit/Monitoring	Überprüfungskriterien werden im Mobilitätskonzept definiert. Diese können wie folgt aussehen: - Übergeordnet gelten die Zielwerte gem. Kap. 11.1 «Zielwerte Modalsplit» - MIV: Überlastung städtische Verkehrsnetz (z.B. an Zählstellen) - MIV: Überschreiten der (bei Einfahrt Tiefgarage relativ einfach messbaren) Anzahl Fahrten MIV bzw. des Modal Split (gem. Konzept) - Quartier > MIV: Rückmeldung der Anwohner wegen erhöhter Fremdparkierung - Velo: Einschränkung Veloverkehr resp. prognostizierten Fahrten werden unterschritten (Messung Zugang Areal) - Fussverkehr: Rückmeldung vieler konflikthafter Begegnungen - …		
Bemerkung	Auftragsvergabe zur Erstellung eines Controlling-Konzeptes. Die IGeno regelt die Umsetzung und den Betrieb.		

MM17 Erstbezug/Umzug			
	Kosten	Nutzen	Priorität **A**
Wirkung	• Geregelte Abläufe areal- und hausintern • genügend Abstellplätze für Umzugsfahrzeuge		
Beschreibung	Der Erstbezug des Areals hat gestaffelt zu erfolgen und ist entsprechend zu organisieren. Umzug: Bewilligung und zugewiesene, zeitlich definierte Fläche von IGeno (via App)		
Messbarkeit/Monitoring			
Bemerkung	Die IGeno regelt die Umsetzung und den Betrieb.		

MM18 Bewirtschaftung privater Veloabstellplätze			
	Kosten	Nutzen	Priorität **B**
Wirkung	Angesichts der knapp verfügbaren Flächen auf privatem oder öffentlichem Grund, können Vorgaben für die Veloabstellplätze festgesetzt werden.		
Beschreibung	Die Baurechtsnehmer können einzelne Veloabstellplätze bewirtschaften. Mindestens ein (1) Veloabstellplatz pro Zimmer ist immer ertragsfrei und von jeder Gebühr befreit. Gebühren dürfen für zusätzliche und/oder besonders geschützte, gesicherte oder speziell ausgestattete Veloabstellplätze erhoben werden (z.B. V- Locker über den Bedarf von einem Veloabstellplatz pro Zimmer). Die Vorgaben und Bewirtschaftungsregeln sind durch die Infrastrukturgenossenschaft (IGeno) zu genehmigen. Sind die vorhandenen Veloabstellplätze stark überbelegt, kann die IGeno Massnahmen gegen die unrechtmässige Benutzung der Infrastruktur im Areal einführen oder das Angebot entsprechend erweitern.		
Messbarkeit/Monitoring	Nutzung der VAP (Auslastung, zeitliche Verteilung); Einnahmen durch die Parkgebühren		
Bemerkung	Die IGeno regelt die Umsetzung und den Betrieb.		

MM19 Betriebliches Mobilitätsmanagement			
	Kosten	Nutzen	Priorität **B**
Wirkung	Ein betriebliches Mobilitätsmanagement aktiviert Verlagerungspotentiale und die Einflussnahme auf vermeidbare MIV-Fahrten.		
Beschreibung	Von den auf dem Areal zukünftig ansässigen Unternehmen werden Anstrengungen vorausgesetzt, um vorhandenen Angebote and kooperativer Mobilität optimal zu nutzen und die Fahrten mit motorisierten (Privat-) Fahrzeugen einzuschränken: • Förderung der Velofahrten: Bike to Work, gute Velo-Infrastruktur (u.a. Dusche, Garderobe, Unterstände, Steckdose); spezifische Aktionen: Vergünstigung E-Bikes. • Förderung öV-Fahrten: Rückvergütung der öV-Tickets für geschäftliche Nutzung. Abgabe Bus-Abo oder 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. • Ein Pool von Fahrzeugen mit CO2-freundlichem Antrieb von Mobility- oder ähnlichen Anbietern ist vorhanden. Es gibt somit keine Notwendigkeit, das Privatfahrzeug geschäftlich einzusetzen und deswegen auch für den Arbeitsweg zu nutzen. • Laufende Optimierung der Flotte (Pooling der Fahrzeuge, wenn möglich Reduktion der Flottengrösse, vermehrt alternative Antriebe).		
Messbarkeit/Monitoring	Meldepflicht der ansässigen Unternehmen an die mobilitätsverantwortliche Person der IGeno		
Bemerkung			

MM20 öV Förderung			
	Kosten	Nutzen	Priorität
			B
Wirkung	Die Förderung des öV ist eine wirksame Massnahme um die MIV-Fahrtenzahl zu reduzieren.		
Beschreibung	Beiträge für Bewohnende bzw. Arbeitnehmende (im Zuge eines betrieblichen Mobilitätsmanagements) an öV-Abos sind aufgrund der guten öV-Erschliessung eine wirksame Fördermassnahme. Schnupperabos für Neuzuziehende, Job-Tickets, Rail-Checks u Anderes sind mögliche Produkte zur öV-Förderung. Die Beiträge können mit Einnahmen aus den Parkplatzgebühren alimentiert werden. Ergänzende (z.T. infrastrukturelle) Massnahmen können die öV-Nutzung ebenfalls fördern. Hierzu gehören: - Arealinterne Realtime-Abfahrtsbildschirme - Information und Sensibilisierung via Info Plattform Mobilität		
Messbarkeit/Monitoring	Umfragen; Nachfrage nach öV-Abos; Erhebung Modal-Split		
Bemerkung			

MM21 Dreifachturnhalle: Konzept für publikumsintensive Veranstaltungen			
	Kosten	Nutzen	Priorität **B**
Wirkung	• Bereitstellung von ausreichendem Parkraum für Events/publikumsintensive Sportveranstaltungen • Vermeidung Parkplatzsuchverkehr		
Beschreibung	Auf Basis eines vorliegenden Nutzungskonzeptes der Dreifachturnhalle wird dargelegt, welche Szenarien mit dem bestehenden Parkraumangebot auskommen und wo allenfalls mit Hilfe eines Konzeptes ergänzender temporärer Parkraum angeboten werden muss. Bei Events (Konzerte u.dgl.) ist das Einzugsgebiet der Besucher oftmals grösser, als dies im Normalbetrieb der Fall ist, d.h. der MIV-Anteil dürfte leicht erhöht sein. Die Anreise dieses Besucheraufkommen gilt es möglichst umwelt- und arealschonend abzuwickeln. Dies zum einen mit Information zur Anreise mit alternativen Verkehrs-mitteln; mit Angeboten, welche eine Anreise mit öV fördern u. dgl., zum andern ist allenfalls ergänzender Parkraum für den MIV bereitzustellen oder auf umliegende Alternativstandorte hinzuweisen (z.B. P+R Neufeld). Für diesen Fall liegt in Ergänzung zum Mobilitätskonzept für das Schulareal ein Konzept vor.		
Messbarkeit/Monitoring	Konzept ist Teil des Bewilligungsverfahrens der Veranstaltung Nutzung der Abstellplätze		
Bemerkung	ISB (Eigentümerin) erstellt in Zusammenarbeit mit Sportamt ein entsprechendes Konzept.		

MM22 Co-Working Spaces			
	Kosten	Nutzen	Priorität
			B
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. Das VFMF ist aufgrund der guten Lage innerhalb der Stadt, der Nähe zur Universität bzw. öV-Erschliessung für eine solche Nutzung sehr attraktiv, weshalb eine entsprechende Wirkung erwartet werden kann.		
Messbarkeit/Monitoring	Nutzung der Angebote; Bedarfsabschätzung potenzielle Unternehmen		
Bemerkung	im Nutzungsmix mitzudenken		

9.2.3 Information & Kommunikation

MM23 Mobilitätszentrale			
	Kosten	Nutzen	Priorität **A**
Wirkung	Koordination und anhaltende Umsetzung von Mobilitätsmassnahmen gewährleisten und laufend weiterentwickeln.		
Beschreibung	Die «Mobilitätszentrale» ist eine smarte, digitale Plattform, wo sämtliche Mobilitätsangebote gebucht werden können. Die Infrastrukturgenossenschaft IGeno organisiert und finanziert die Bereitstellung, Bekanntmachung und Bewerbung dieser Mobilitätsangebote und -dienstleistungen. Im Sinne einer „Lernenden Planung“ wird das Angebot laufend angepasst und gegebenenfalls ergänzt. In diesem Umfeld können Bewohnerinnen, Bewohner und Unternehmen entsprechend ihren Bedürfnissen das richtige Transportmittel wählen. Mobilität im VFMF wird verwaltet und fortlaufend betreut: - Auf Basis des Controllings (MM16) werden Mobilitätsangebote ergänzt/angepasst. Mittels periodischer Anlässe, Kommunikationsmassnahmen, Umfragen, etc. wird Mobilitätswissen und eine urbane Mobilitätskultur vermittelt. Innovative, zielführende Mobilitätsangebote und Mobilitäts-lösungen sind im Viererfeld/Mittelfeld wichtige Standort-faktoren, welche dauerhaft unterhalten und gefördert werden sollen.		
Messbarkeit/Monitoring	Nutzer-Interaktionen; Seitenbesuche		
Bemerkung	Ein Ansprechpartner Mobilität bei der IGeno ist vorhanden und verfügt über Ressourcen, um als verantwortliche Stelle die Umsetzung und partizipative Weiterentwicklung der Mobilitätsmassnahmen sicherzustellen oder zu delegieren. Abstimmung im erweiterten Perimeter über das Areal VFMF hinaus, um eine grössere Wirkung zu erzielen.		

MM24 Aktionen & Anlässe			
	Kosten	Nutzen	Priorität
			B
Wirkung	Sensibilisierung, Kennenlernen Mobilitätsangebote		
Beschreibung	Förderung der aktiven Mobilität durch (Mitmach-)Aktionen. Beispiel: Bike to Work; Schrittzählaktionen, Schnupper-öV-Abos für Neuzuziehende… Einzelaktionen wie ein Velo-Servicetag, Ausprobiertage für Velos; Standaktionen zum Mobilitätsverhalten sind gerade in den ersten Jahren der Inbetriebnahme Chancen, Informationen zu verschiedenen Verkehrsmitteln zu vermitteln und Anwohnende/Mitarbeitende über vorhandene Angebote zu informieren		
Messbarkeit/Monitoring	Anz. Teilnehmer; Umfrage und Bewertung		
Bemerkung	Auswahl und Organisation der Aktionen durch Mobilitätszentrale.		

10 GESAMTBEURTEILUNG

Mit der Ausgangslage der verkehrlichen Situation, der geplanten Infrastruktur, der Massnahmen und der arealinternen Organisation wird die Mobilität im Viererfeld/Mittelfeld die gesetzten Ziele erreichen, sich den Bedürfnissen der Nutzenden anpassen und weiterentwickeln. Die Dichte des Velo- und Fussverkehrsnetzes, wie auch die Güteklassen des öffentlichen Verkehrs auf dem Areal sind gut bis sehr gut und wichtige Ziele sind einfach und schnell zu erreichen. Weitere Angebote, wie die auf dem Areal geplanten Erdgeschossnutzungen, die Logistik-Zentrale und Sharing-Angebote stehen den Nutzenden vor Ort zur Verfügung. Der Wohnungsmix des VFMF und die weiteren Randbedingungen und entsprechende Werbemassnahmen sprechen hauptsächlich Personen an, welche kein persönliches Motorfahrzeug besitzen.

Um den Betrieb des Mobilitätskonzeptes zu überprüfen und bedarfsgerecht weiter zu konkretisieren, muss von Seiten der IGeno regelmässig ein Controlling durchgeführt werden. Besteht Handlungsbedarf, gibt es Spielraum für weitergehende Massnahmen, um die Situation problemgerecht anzupassen und weiterzuentwickeln.

Aufgrund der Lage und des Zielpublikums kann davon ausgegangen werden, dass die Bewohnenden mit dem reduzierten Parkplatzangebot für Motorfahrzeuge gut umgehen können. Das Angebot von knapp 0.18 Parkplätzen pro Wohnung ist für das Areal, welches sich nach aussen hin explizit als autofrei bzw. -arm verkauft und die Mehrfachnutzung des bestehenden Parkraumes anstrebt (Pooling) ausreichend. Die geplanten infrastrukturellen Massnahmen tragen dazu bei, dass die Mobilitätsziele und das gewünschte Mobilitätsverhalten erreicht werden.

Gemäss Art. 54 der Bauverordnung (BauV) (Stand 01.01.2023) kann «in der Eignung des öffentlichen Verkehrs für seine Erschliessung.», der Grundbedarf an Parkplätzen für Motorfahrzeuge (für Arbeitsnutzung) vermindert werden. Dies ist im vorliegenden Projekt mit der aktuellen, sowie der zukünftigen Erschliessungsgüte der Fall und somit sind die Voraussetzungen für diese Verminderung gemäss der Bauverordnung Kanton Bern gegeben. Wie im Artikel 54a beschrieben, handelt es sich um eine Wohnüberbauung mit «[…] mindestens zehn Wohnungen, die auf Bewohnerinnen und Bewohner ausgerichtet sind, die sehr wenige oder keine Motorfahrzeuge besitzen.[…]». Das Mobilitätskonzept weist die dauerhafte Sicherung und die Kontrolle der reduzierten Parkplatzbenutzung nach.

Mit der geplanten Überbauung auf dem Viererfeld / Mittelfeld entsteht ein benutzerorientiertes Angebot für das anvisierte Zielpublikum.

Aufgrund des Nutzungsmixes und der hohen Dichte des Areals ist davon auszugehen, dass Mobilitätsmassnahmen nutzungsübergreifend eine Wirkung entfalten. Die spezifische Verkehrspotenziale (SVP) sind anhand der konkreten Nutzungen, die erst mit der Eingabe der Baubewilligungen vorliegen, zu präzisieren und aufzuschlüsseln. Es wird auf tiefe, den Standort- und Nutzungsbedingungen entsprechende, Werte hingearbeitet.

11 MONITORING UND WIRKUNGSKONTROLLE

Mittels periodischen Monitorings und Wirkungskontrollen wird überprüft, ob mit den umgesetzten Mobilitätsmassnahmen die gewünschte Lenkungswirkung erzielt wird.

11.1 Zielwerte Modalsplit

Die Wirkungskontrolle der MIV-Fahrten bezweckt eine austarierte und verträgliche Verkehrsabwicklung auf dem Strassennetz im gesamten Perimeter Viererfeld / Mittelfeld.

Das Mobilitätskonzept definiert - basierend auf dem STEK 2016 [13] und dem Mobilitätskonzept von 2018 [16], die idealen Rahmenbedingungen und die vielseitigen Massnahmen - für die verschiedenen Verkehrsmittel im Viererfeld/Mittelfeld folgenden Modal-Split:

	Modal Split (alle Wege)			
	MIV	ÖV	Velo	Fuss
Viererfeld / Mittelfeld	10 %	30 %	20 %	40 %
STEK 2016	*15 %*	*28 %*	*20 %*	*37 %*

Abb. 33: Zielwert Modal Split VFMF [13][16]

11.2 Verbindliche Massnahmen

Die in 9.2 beschriebenen Mobilitätsmassnahmen sind auf Basis Priorisierung als A-Massnahmen 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.

11.3 Weiterentwicklung Mobilitätskonzept

In einem ersten Schritt sind offene Fragen aus den Massnahmenblätter zu klären, festzulegen und weiter zu konkretisieren. Allenfalls sind ergänzende Massnahmen festzulegen. In einem weiteren Schritt wird auf die Erfahrungen aus der Realisierung der Etappen reagiert. Änderungen im Mobilitätskonzept sollen daher auch noch dann möglich sein, wenn einzelne Bauetappen bereits fertiggestellt und in Betrieb sind. Dabei können im Sinne eines partizipativen Prozesses die Erfahrungen der Nutzenden einbezogen werden.

Grundsätzlich müssen Änderungen des Mobilitätskonzeptes durch den Gemeinderat beschlossen/genehmigt werden. In Fällen, die als wenig relevant betrachtet werden (der Modalsplit-Anteil MIV beträgt auch mit der Nachführung maximal 10 %.), 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 Quartier mitberücksichtigt werden (bspw. Veränderung in der Parkraum-Situation und der umliegenden Nutzungen). Dies hat insbesondere auf die Eignung übergeordneter Massnahmen Konsequenzen. Die Infrastrukturgenossenschaft IGeno bringt die Grundsätze und Massnahmen aktiv in die «Grundeigentümerschaft Viererfeld/Mittelfeld» ein und stimmt sich entsprechend ab.

11.4 Controlling

11.4.1 Controlling-Konzept IGeno

Parallel zur Konkretisierung der ersten Bauetappe und auf Basis der tatsächlich umgesetzten Massnahmen ist durch die IGeno ein Controlling-Konzept zu erstellen (vgl. MM16) und bei Bedarf neuen Begebenheiten anzupassen. Auf Basis des erstellten Controlling-Konzeptes, werden die Mobilitätsmassnahmen entsprechend periodisch überprüft und gegebenenfalls angepasst bzw. ergänzt.

11.4.2 Controlling private Veloabstellplätze

Die privaten Veloabstellplätze bilden im Areal Viererfeld/Mittelfeld die einzige Mobilitätsmassnahme, welche privatrechtlich von den einzelnen Bauträgern erstellt wird und somit nicht vonseiten IGeno kontrolliert werden kann. Daher wird, im Gegensatz zu den übrigen Mobilitätsmassnahmen, ein entsprechendes Vorgehen bereits im vorliegenden Mobilitätskonzept skizziert.

Bei Inbetriebnahme ist bei der Wohnnutzung mindestens 1.2 Veloabstellplatz pro Zimmer zu erstellen. Pro 100m^2 gewerblich genutzter GF sind mindestens 2 Veloabstellplätze zu erstellen.

Bei offensichtlicher Überbelegung bzw. Platzknappheit kann die Stadt Bern (VP) eine Analyse des Ist-Zustandes in Auftrag geben. Die Kosten sind vom Bauträger zu tragen.

Folgende Punkte sollen zu einem repräsentativen Zeitpunkt erhoben werden:

- Auslastung der Veloabstellplätze im Aussen- und Innenraum
- Ausserhalb von Abstellplätzen abgestellte Velos (Lage und Anzahl)
- Fremdnutzung der für Velos vorgesehenen Flächen
- Art der abgestellten Fahrzeuge: Anteil der Spezialvelos, der Kindervelos und der Trottinetts

Sollte sich aufgrund hoher Auslastung der Veloabstellplätze zeigen, dass ein Mehrbedarf besteht, ist das Angebot nachfragegerecht auszubauen. Es ist zunächst eine Verdichtung des VAP-Angebotes auf privaten Flächen zu prüfen. Zusätzlich mögliche Flächen bestehen in den Vorzonen vor den Gebäuden auf Konzessionsland der IGeno.

Genehmigungsvermerke

Genehmigt durch den Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik der Stadt Bern (Areal-Eigentümerin) vertreten durch Immobilien Stadt Bern

_____

_____

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

_____

_____

Genehmigt durch den Gemeinderat der Stadt Bern

_____

_____