



Viererfeld / Mittelfeld

## Mobilitätskonzept

---

**Gesamtprojektleitung:** Immobilien Stadt Bern, Bundesgasse 33, 3011 Bern, Stand 24.Januar 2018

**Bericht:** Verkehrsplanung Stadt Bern, Zieglerstrasse 62, Postfach, 3011 Bern,  
Metron Bern AG, Neuengasse 43, Postfach, 3001 Bern,

---

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Rahmenbedingungen</b>	<b>4</b>
	Projekt Viererfeld / Mittelfeld – Standort und Ausgangslage	4
	Zonenplan Viererfeld	5
	Zonenplan Mittelfeld	6
	Areal- und Wohnstrategie Viererfeld	7
	Stadtentwicklungskonzept STEK 2016	9
	Hindernisfreies Bauen	10
<b>2</b>	<b>Verkehrssystem Bestand</b>	<b>11</b>
	Ist-Zustand Fussverkehr	12
	Ist-Zustand Veloverkehr inkl. Zielnetz –STEK 16	14
	Ist-Zustand Öffentlicher Verkehr (öV)	16
	Ist-Zustand Motorisierter Individualverkehr (MIV)	18
<b>3</b>	<b>Mobilitätskonzept</b>	<b>20</b>
	Modal Split	20
	Konzept Fussverkehr	22
	Konzept Veloverkehr	25
	Konzept Öffentlicher Verkehr (öV)	29
	Konzept Motorisierter Individualverkehr (MIV)	33
<b>4</b>	<b>Bausteine für nachhaltige Mobilität</b>	<b>37</b>
	Betrieb arealbezogenes Mobilitätsmanagement	37
	Infrastruktur / Massnahmen	38
<b>5</b>	<b>Fazit: Vorgaben für den städtebaulichen Wettbewerb</b>	<b>41</b>
	Grundzüge des Mobilitätskonzeptes	41
	Erschliessung Öffentlicher Verkehr	41
	Erschliessung Fuss- und Veloverkehr	42
	Erschliessung Motorfahrzeuge	43
	Parkierung	43
	<b>Glossar</b>	<b>45</b>
	<b>Anhang</b>	<b>46</b>
	Anhang I Karten Erschliessungskonzept (1:5'000; DIN A3)	46
	Anhang II Schleppkurve	46

Das Mobilitätskonzept hat zum Ziel, das Gesamtkonzept des zukünftigen Verkehrs und der Mobilität im Viererfeld / Mittelfeld aufzuzeigen sowie die Philosophie der Areal- und Wohnstrategie und die planungsrechtlichen Vorschriften aus den Zonenplänen zu konkretisieren. Es werden die Vorgaben für den städtebaulichen Wettbewerb hergeleitet, in Kp. 5 sind jene Vorgaben zusammengefasst, die von den Bearbeitungsteams in den Projektentwürfen umgesetzt bzw. berücksichtigt werden müssen. Das Konzept mit Stand 24. Januar 2018 dient als Input für die Wettbewerbsphase und wird stufengerecht weiterentwickelt.

# 1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen

## Projekt Viererfeld / Mittelfeld – Standort und Ausgangslage

Das Viererfeld / Mittelfeld befindet sich im nordwestlichen Bereich des Stadtteils II – Länggasse-Felsenau, zwischen den Quartieren Engeried und Felsenau. In unmittelbarer Nähe befinden sich der Grosse und Kleine Bremgartenwald sowie die Aare.



Abbildung 1 Planungs- und Ideenperimeter

Die Stadt Bern plant auf dem strategisch günstig gelegenen Viererfeld / Mittelfeld eine Wohnüberbauung zu realisieren. Die Ansiedlung von kleineren Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben ist ebenso vorgesehen. Grosse Teile des Areals sollen weiterhin Grün-, Spiel-, Sport- und Freizeitanlagen oder Familiengärten beherbergen. In einer ersten Planungsphase wurde bis zum Sommer 2013 eine Testplanung mit zwei runden Tischen durchgeführt, an denen die Grundzüge zur Überbauung und Erschliessung entworfen wurden. Die zweite Planungsphase umfasste das ordentliche Planerlassverfahren nach Baugesetz. Ende 2013 wurden hierzu Nutzungsplanentwürfe zur Information und Mitwirkung der Bevölkerung öffentlich aufgelegt. Teil der Unterlagen ist ein Verkehrsgutachten, welches die erforderlichen Themen nach Art. 47 RPV behandelt und die Ergebnisse des runden Tisches miteinbezieht.

# Zonenplan Viererfeld

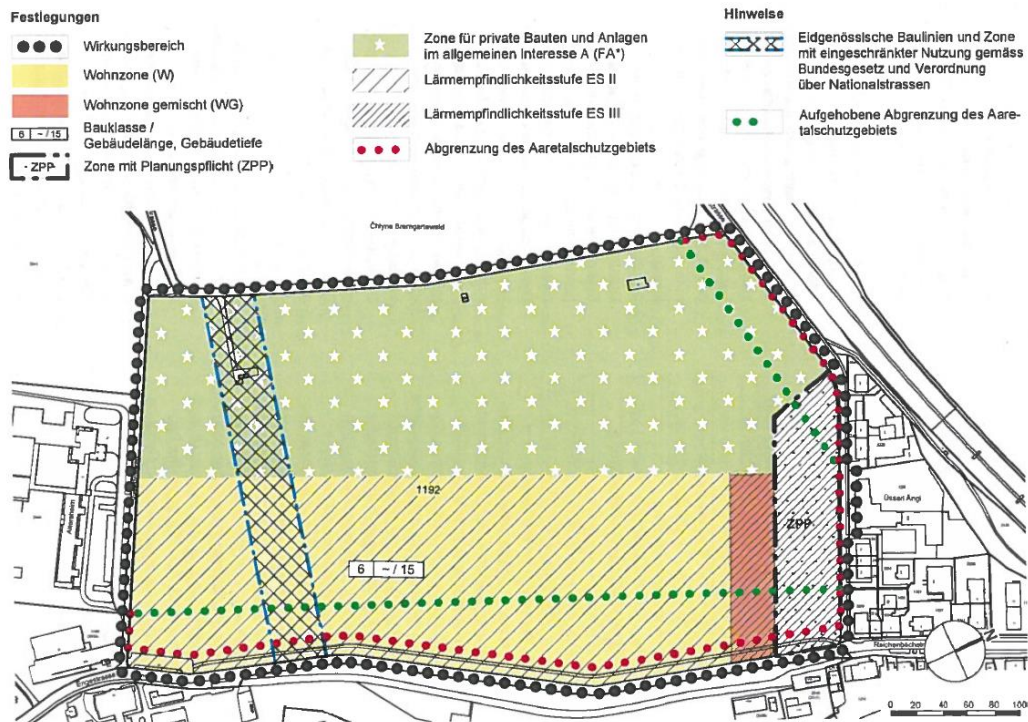


Abbildung 2 Zonenplan Areal Viererfeld

Ergänzende Überbauungsvorschriften zum Verkehr:

## 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. Pro Wohnung dürfen maximal 0.5 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. Für Fahrräder ist ein Abstellplatz pro Zimmer zu erstellen.
2. Abstellplätze für Motorfahrzeuge sind in maximal drei gemeinschaftlichen Parkieranlagen anzuordnen. Davon ausgenommen sind Behindertenparkplätze, Parkplätze für Carsharing, Besucherinnen und Besucher, Güterumschlag und dergleichen.

## Zonenplan Mittelfeld



Abbildung 3 Zonenplan Areal Mittelfeld

Ergänzende Überbauungsvorschriften zum Verkehr:

### Art. 4 Verkehrserschliessung

1. Die Erschliessung für Motorfahrzeuge hat von der Neubrückestrasse zu erfolgen.
2. Attraktive Fuss- und Radwege zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs an der Neubrückestrasse 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.

## Areal- und Wohnstrategie Viererfeld

Parallel zum Mobilitätskonzept wurde die Areal- und Wohnstrategie für das Viererfeld / Mittelfeld erarbeitet. In der übergeordneten Areal- und Wohnstrategie<sup>1</sup> wird die Planungsphilosophie für die Arealentwicklung des Viererfelds / Mittelfelds erläutert. Mithilfe von Leitsätzen werden die Stossrichtungen definiert, die die angestrebte Atmosphäre im neuen Wohnquartier für die Zukunft beschreiben.

Unter dem Leitsatz «Viererfeld / Mittelfeld – Unterwegs auf spannenden Wegen» beinhaltet die Strategie folgende mobilitätsrelevanten Aussagen:

### «Ziel

*Das Viererfeld ist ein Quartier der kurzen Wege und ein Labor der innovativen und nachhaltigen Mobilität – Bewegen heisst Begegnen.*

### Grundgedanke

*Die Mobilität in- und ausserhalb 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 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 Viererfeld / Mittelfeld mit den Nachbarquartieren verbinden. Das Viererfeld / Mittelfeld ist der Ort, wo neue, nachhaltige Mobilität erprobt und ermöglicht wird.*

### Wie wir dies erreichen

- *Mobilität im Viererfeld / Mittelfeld ist stadtverträglich und erlaubt eine hohe Lebens- und Wohnqualität. Dafür ist der Motorfahrzeugverkehr zu minimieren.*
- *Damit das im STEK 2016 festgesetzte Ziel, dass 85% der Wege der Stadtbevölkerung zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV zurückgelegt werden, erreicht werden kann, werden im Viererfeld optimale Voraussetzung für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten geschaffen. Dazu gehören innovative Mobilitätsangebote, entsprechende Infrastrukturen, ein gemeinsames Mobilitätsmanagement sowie gut erreichbare öV-Haltestellen. Für die Organisation des gemeinschaftlichen Mobilitätsangebotes, die Bewirtschaftung und die Finanzierung bilden alle Bauträger/innen zusammen eine Trägerschaft.*
- *Das vielfältige Angebot von Wohnen, Naherholung, Schulen, Einkaufen, verschiedenen Dienstleistungen etc. ergibt ein «Quartier der kurzen Wege».*
- *Das Viererfeld / Mittelfeld wird durch ein differenziertes Netz aus Strassen, Wegen und Plätzen stadträumlich gegliedert. Der öffentliche Raum bildet das Rückgrat des Viererfeldes und ist für zu Fuss-Gehende qualitativ hochwertig, hindernisfrei und einladend gestaltet. Besondere Aufmerksamkeit wird den Pfaden und Schleichwegen im und durch das Areal gewidmet.*

---

<sup>1</sup> Quelle: Areal- und Wohnstrategie: Ein lebendiges neues Stadtquartier, Immobilien Stadt Bern, 2017

- *Die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen bzw. eingeschränkter Mobilität werden beispielhaft berücksichtigt. Wo möglich nutzen zu Fuss-Gehende und Velofahrende dieselben Wege und Strassen. Dabei ist die Sicherheit gewährleistet.*
- *Öffentliche Plätze werden zu Treffpunkten im Quartier. Strassen und Wege sind Teil des Freiraumnetzes und werden durch eine attraktive Gestaltung gleichzeitig auch zu vielfältig nutzbaren, generationsübergreifenden Spiel- und Begegnungsräumen.*
- *Im Viererfeld / Mittelfeld werden viele Menschen mit dem Velo unterwegs sein. Für sie braucht es eine hochwertige Infrastruktur und genügend Abstellplätze.*
- *Die Fuss- und Velowege, welche das Viererfeld / Mittelfeld mit den Nachbarquartieren verbinden, sind sicher, möglichst direkt, gut ausgebaut und integrieren sich gut in den Freiraum. Von besonderer Bedeutung ist der Schulweg vom Rossfeld durch das Viererfeld / Mittelfeld in die Länggasse.*
- *Haushalte ohne eigenes Auto sind im Viererfeld / Mittelfeld der Normalfall. Trotzdem gehören Einstellhallen-Parkplätze zur erforderlichen Infrastruktur. Diese sind so zu gestalten, dass sie auch anderen Bedürfnissen dienen können, sei es für Velowerkstätten, E-Mobil-Tankstellen oder für Freizeitangebote.*
- *Im Viererfeld / Mittelfeld gibt es ein breites Angebot an nachhaltigen und stadtverträglichen Mobilitätslösungen, besonders für Personen, die sich nicht gut zu Fuss oder mit dem Velo bewegen können, und für den Transport von Gütern.*
- *Das Viererfeld / Mittelfeld soll ein «Mobilitätslabor» werden, in dem die Bevölkerung neue Dienstleistungen, Angebote und Technologien erproben kann. Die Mobilitätsideen werden partizipativ mit den Interessierten entwickelt, sie bringen dem Quartier einen direkten Nutzen und stehen als Angebot ohne Nutzungszwang zur Verfügung.*
- *Das neue Quartier ist offen für innovative Projekte und stellt sich für Praxiserfahrungen mit dem Smart-City-Ansatz zur Verfügung. Die Grösse bietet günstige Voraussetzungen für moderne Mobilitätsansätze im Bereich der „shared mobility“ und für intelligente, emissionsarme Warentransporte und Logistiklösungen zum Quartier und innerhalb des neuen Quartiers.»*



## Stadtentwicklungskonzept STEK 2016

Das 2016 vom Berner Gemeinderat verabschiedete und behördenverbindliche Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 macht betreffend der zukünftigen räumlichen und verkehrlichen Stadtentwicklung Zielvorgaben, welche bei der Planung und Umsetzung des Viererfeldes zu berücksichtigen sind. Massgebend ist insbesondere der anvisierte Modal Split der Gesamtbevölkerung.

Thema	Kernaussagen
-------	--------------

Modal Split / Wege  
(Gesamtbevölkerung):

"Die Bewohnerinnen und Bewohner können sich in ihrem Quartier und in ihrer Stadt ohne Auto mit den Gütern des täglichen Bedarfs versorgen."

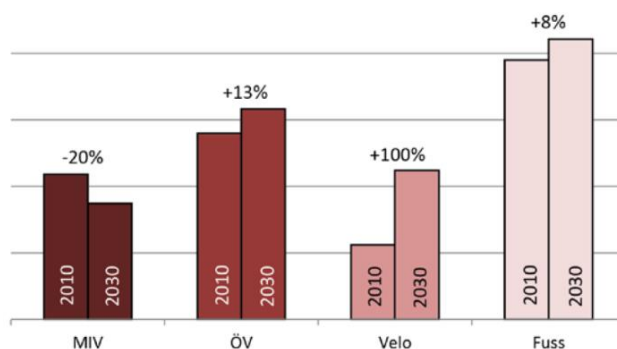


Abbildung 4 Wege je Verkehrsträger 2010-2030 (Gesamtbevölkerung)

Das STEK sieht als Ziel, bis 2030 einen Grossteil der städtischen Mobilität zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr abzuwickeln. Hierfür ist insbesondere der Anteil der Wege, welche mit dem MIV zurückgelegt werden, um 20% zu reduzieren und den Veloanteil zu verdoppeln.

Erhöhung der  
Attraktivität und  
Sicherheit für den  
Fussverkehr:

"Die Stadtquartiere haben eine hohe Schulwegsicherheit sowie Bewegungs- und Aufenthaltsqualität. Kinder erreichen die für sie wichtigen Punkte, wie Tagesstätten, Spiel- und Sportplätze, Bibliotheken, im Quartier gefahrenlos/gefahrenarm. Siedlungsstrukturen, Strassenräume und Geschwindigkeitsregime werden den verschiedenen Nutzungen angepasst. Der Fussverkehr wird in den Verkehrsablauf integriert."

Reduktion der  
Parkierung MIV auf  
ein minimales Mass:  
Temporegime:

"Angesichts der vielfältigen Alternativen zum Auto in der Stadt Bern hat sich die Neuerstellung von Parkplätzen bei Bauvorhaben an den Grundsätzen des autoarmen Bauens zu orientieren."  
"Die Reduktion des Basisnetzes, Dosierungs- und Lenkungsmassnahmen sowie ein nutzungsabhängiges Geschwindigkeitsregime auf dem Basis- und Quartiernetz gewährleisten die Erschliessung der Stadt und lassen gleichzeitig eine stadtverträglichere Mobilität zu."

Mobilitätsmanagement:

"Mit Mobilitätsmanagement in Unternehmen und bei grösseren Arealüberbauungen wird die nachhaltige (effiziente, sozial und umweltverträgliche) Mobilität gefördert und vermarktet."

## Hindernisfreies Bauen

Bei der Planung von Anlagen und Infrastrukturen auf dem Viererfeld sowie im Übergang zum angrenzenden Quartier sind die gültigen rechtlichen Vorgaben und Empfehlungen zum hindernisfreien Bauen zu berücksichtigen.

Hierzu zählen insbesondere:

- UNO-Behindertenrechtskonvention, 2014
- Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen ("Behindertengleichstellungsgesetz", BehiG)
- Standards zur "Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum" (UHR), Stadt Bern, 2016
- VSS-Norm SN 640 075 "Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum"
- SIA-Norm 500 "Hindernisfreie Bauten"

### SN 640 075, Auszug Kapitel C, Abschnitt 13 + 14

Ein hindernisfreies Fusswegnetz gewährleistet den Zugang und erhöht die Sicherheit für Menschen mit Behinderung, insbesondere mit folgenden Einschränkungen

- Gehbehinderung
- Gehunfähigkeit
- eingeschränkte Beweglichkeit, besondere Körpergrösse, eingeschränkte manuelle Fähigkeiten, Sehbehinderung
- Blindheit
- Hörbehinderung
- Gehörlosigkeit
- Hörsehbehinderung
- Taubblindheit
- kognitive und geistige Einschränkungen, psychische Einschränkungen

Ein hindernisfreies Fusswegnetz verbessert den Zugang, die Sicherheit und den Komfort für den gesamten Fussgängerverkehr, auch für Personen mit einer vorübergehenden körperlichen Einschränkung sowie für Kinder, Personen mit Kinderwagen, Gegenständen und Gepäck.

Fusswegnetze sind gemäss SN 640 070 "Fussgängerverkehr; Grundnorm" so anzulegen, dass sie den Zugang für alle Benutzer gewährleisten. Werden Netzelemente eingesetzt, die nicht für alle Nutzergruppen zugänglich sind, wie z.B. Treppen oder nicht rollstuhlgerechte Beläge, müssen alternative Wege angeboten werden. Diese sind mit möglichst geringem Umweg anzulegen und gut erkennbar zu gestalten und zu kennzeichnen.

### Verbindliche Vorgaben für den städtebaulichen Wettbewerb

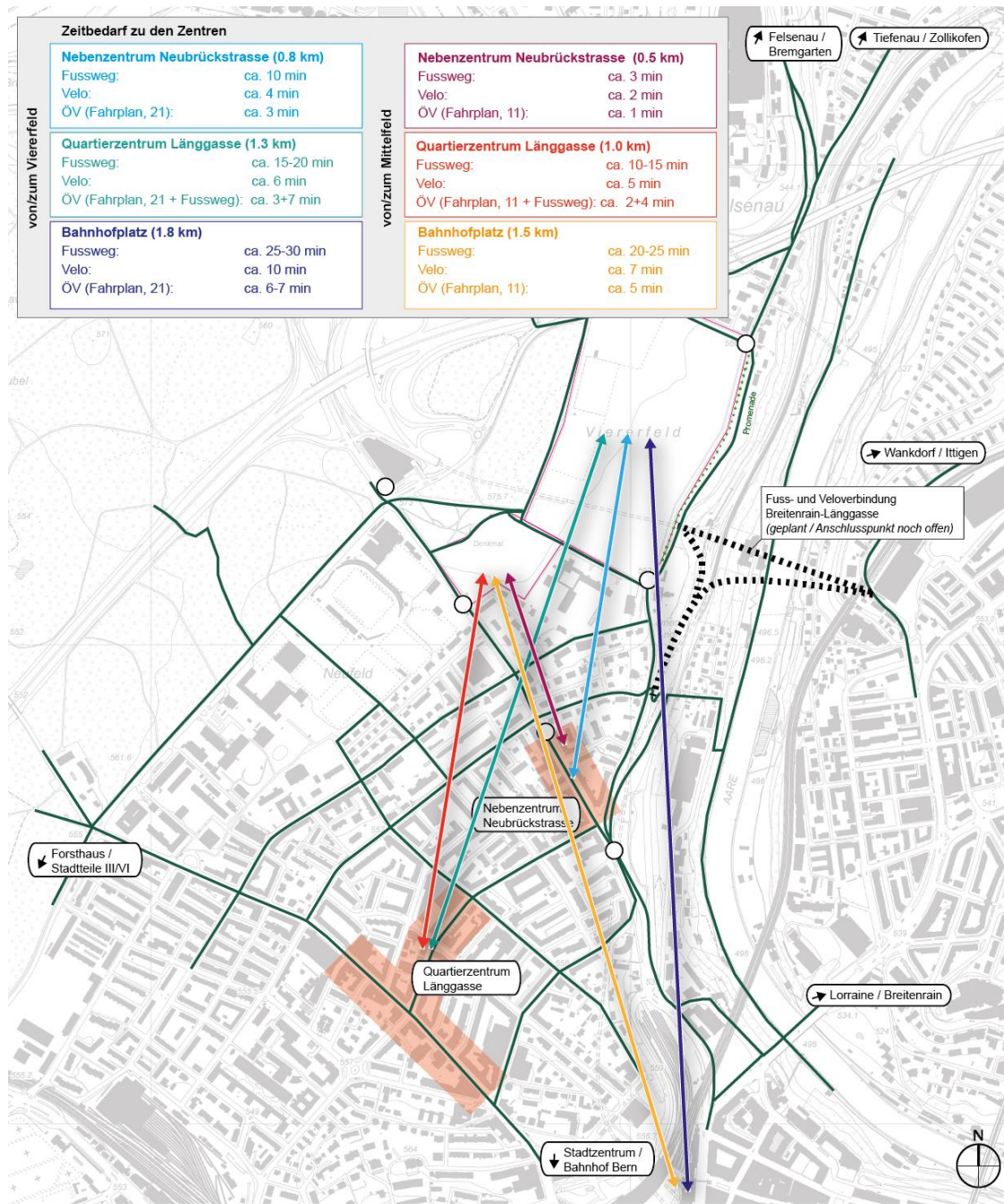
Folgende einschlägigen Gesetze und Normen sind zu berücksichtigen: BehiG, UNO-Behindertenrechtskonvention, SIA 500, SN 640 075 (VSS) und das Konzept «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR)» der Stadt Bern. Die Quartierschliessung und die Bauten inklusive der Wegverbindungen sind beispielhaft hindernisfrei zu gestalten. Inklusion in allen Lebensbereichen bedeutet, Menschen mit und ohne Behinderungen ein selbstbestimmtes Leben ohne bauliche und gesellschaftliche Barrieren zu ermöglichen.

## 2 Verkehrssystem Bestand

Das Kapitel 2 erläutert die verkehrliche Ausgangslage des Viererfelds / Mittelfelds aufgeteilt nach den unterschiedlichen Verkehrsmitteln

- Fussverkehr
- Veloverkehr
- Öffentlicher Verkehr (öV)
- Motorisierter Individualverkehr (MIV)

# Ist-Zustand Fussverkehr



Stadt Bern, Stadtplanungsamt  
Mobilitätskonzept Viererfeld/Mittelfeld

**Ausgangslage Erschliessung Fussverkehr**  
1:10'000

...\_4\_plaene/Uebersichtsplan\_10000\_170913.ai

Proj.Nr. 19-17-025-00  
Pl.Nr. 2  
Datum 13.09.2017  
Gez./Gepr. ane / tvk

- bestehendes Netz
- Baumallee Engstrasse mit Promenade
- - - - Fuss- und Veloverbindung (in Planung, Anschlusspunkt offen)
- Haltestellen ÖV (nur im nahen Projektumfeld)
- Quartierzentrum
- Perimeter Vierer-/Mittelfeld

metron

Abbildung 5 Ausgangslage Fussverkehr

## **Engestrasse**

Die Engestrasse weist auf ihrem rund einen Kilometer langen Abschnitt zwischen der Studer- und Neubrücke unterschiedliche Bedingungen für den Fussverkehr auf. Im Bereich des Viererfeld-Areals existieren beidseitig der Allee Fusswege. Zwischen dem Viererfeldweg und der Bonstettenstrasse wird lediglich auf der südlichen, aarezugewandten Strassenseite ein Trottoir angeboten. Auf dem restlichen Abschnitt bis zur Neubrücke kann auf beiden Seiten ein Trottoir genutzt werden.

## **Studerstrasse**

Auf der äusseren Studerstrasse besteht einseitig ein Trottoir, im Wald ein Trampelpfad. Die innere Studerstrasse erschliesst die bestehenden Familiengärten und den Sportplatz und ist als offizieller Wanderweg ausgewiesen.

## **Neubrücke**

Die Neubrücke stellt eine attraktive Fusswegverbindung dar und weist beidseitig grosszügige Trottoirbreiten auf. Insbesondere im Zuge der Realisierung der Tempo-30-Zone wurde den Zufussgehenden mehr Raum zur Verfügung gestellt.

In unmittelbarer Nähe zum Viererfeld existieren des Weiteren eine Vielzahl an Fuss- und Wanderwegen, welche zur Naherholung genutzt werden können (z.B. innerhalb Kleiner und Grosser Bremgartenwald). Der Aareraum ist aufgrund der Topographie und der trennenden Verkehrsinfrastruktur nur indirekt zu erreichen.

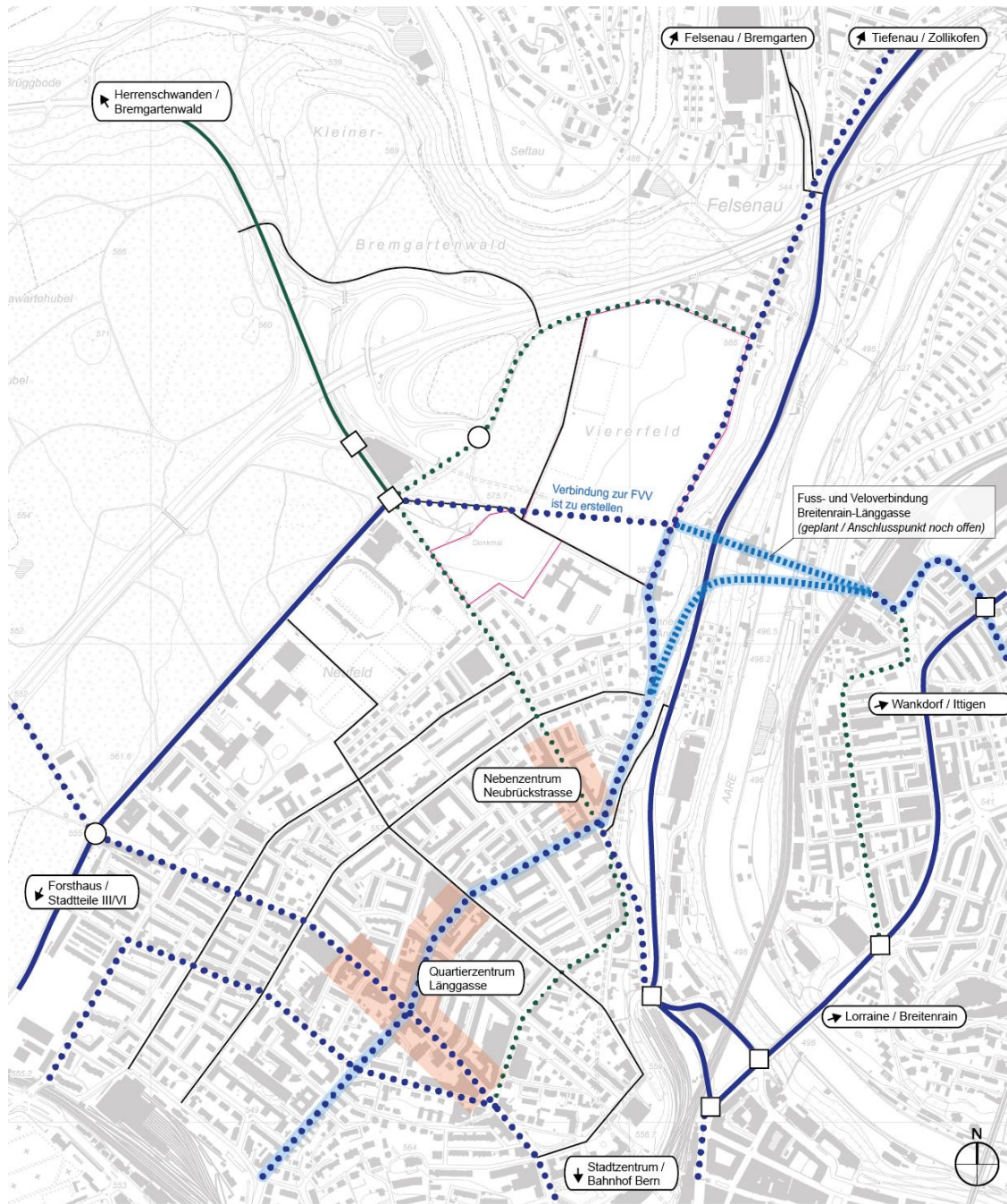
Mangelhaft ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch die Durchlässigkeit zwischen den beiden Arealen Vierer- und Mittelfeld sowie dem nördlichen Länggassquartier (Neufeld). Im Rahmen der Überbauung Viererfeld ist diese Verbindung zu klären.

## **Fuss- und Veloverbindung**

In der Planung ist der Bau einer Fuss- und Veloverkehrsbrücke (FVV) zwischen der Lorraine und Länggasse. Als Anschlusspunkt auf Seite Länggasse wird der Bereich zwischen Höhe Tiefenautunnel und Daxelhoferstrasse diskutiert. Ein endgültiger Entscheid ist ausstehend. Durch die Erstellung der FVV würde das Viererfeld an eine attraktive, stadtteilübergreifende Schnittstelle für den Veloverkehr zu liegen kommen.

Die Volksabstimmung zur Kreditvergabe der FVV ist noch ausstehend.

# Ist-Zustand Veloverkehr inkl. Zielnetz –STEK 16



Stadt Bern, Stadtplanungsamt  
 Mobilitätskonzept Viererfeld/Mittelfeld

**Ausgangslage Erschliessung Veloverkehr**  
 (dargestellt Zielnetz STEK 16)

1:10'000

...l4\_plaene/Uebersichtplan\_10000\_170913.ai

Proj.Nr. 19-17-025-00  
 Pl.Nr. 1  
 Datum 03.08.2017  
 Gez./Gepr. ane / tvk

### Zielzustand STEK 16

- Velohauptroute mit hohem Standard
- entlang Hauptverkehrsstrasse
- - abseits Hauptverkehrsstrasse

- Velorouten Normstandard
- entlang Hauptverkehrsstrasse
- - abseits Hauptverkehrsstrasse

### Weiteres

- Veloring (in Planung)
- Fuss- und Veloverbindung (in Planung, Anschlusspunkt offen)
- weitere Route
- /○ Knoten mit Lichtsignalanlage / Kreisverkehr
- Quartierzentrum
- Perimeter Vierer-/Mittelfeld

metron

Abbildung 6 Ausgangslage Veloverkehr

Für das Viererfeld sind insbesondere die Neubrück- und Engestrasse von übergeordneter Bedeutung, da sie sowohl zu den beiden nahe gelegenen Neben- und Quartierzentren, als auch zum Stadtzentrum bzw. dem Bahnhof Bern die direkteste Verbindung darstellen.

### **Neubrückstrasse**

Das Mittelfeld-Areal tangiert an der Neubrückstrasse eine wichtige Alltags- und Freizeitroute, die Bestandteil des Velonetzes gemäss STEK ist. Zwischen dem P+R Neufeld und der 2010 eingerichteten Tempo-30-Zone sind in beide Richtungen Radstreifen markiert. Innerhalb der Tempo-30-Zone wird der Veloverkehr im Mischverkehr geführt.

### **Engestrasse**

Im Bereich des Viererfeld-Areals kann entlang der Engestrasse stadteinwärts auf einem kombinierten Fuss-/ Veloweg gefahren werden; stadtauswärts ist das Velo auf dem Fussweg der Engepromenade gestattet. Da der Strassenquerschnitt durch die Baumallee zu eng ist, können auf der Strasse selbst keine Velomassnahmen realisiert werden. Zwischen dem Viererfeld-Areal und der Daxelhoferstrasse wird der Verkehr heute aufgrund der engen Platzverhältnisse mit einer Kernfahrbahn mit beidseitig markierten Radstreifen geführt. Ab der Daxelhoferstrasse bis zur Neubrückstrasse bestehen keine Velomassnahmen.

Im Velonetz gemäss STEK ist die Engestrasse eine Velohauptroute mit erhöhtem Standard. Des Weiteren stellt sie einen Teil des geplanten Veloringes dar, zu dem auch die neue Brücke gehört (siehe unten). Es sind Massnahmen zur Zielerreichung des erhöhten Standards auf der Engestrasse vorzunehmen.

### **Studerstrasse**

Auf der äusseren Studerstrasse, welche eine tangentielle Verbindung für das Viererfeld darstellt, sind grösstenteils beidseitig Radstreifen markiert.

Ausgehend vom Viererfeld besteht für Velofahrende zurzeit eine generell schlechte Durchlässigkeit in Richtung Neubrückstrasse, d.h. es existiert keine arealinterne Nord-Süd-Veloverbindung. Ebenso besteht Handlungsbedarf bei der Durchlässigkeit in Richtung Neufeld; jene Verbindung ist als Velohauptroute gemäss STEK zu erstellen.

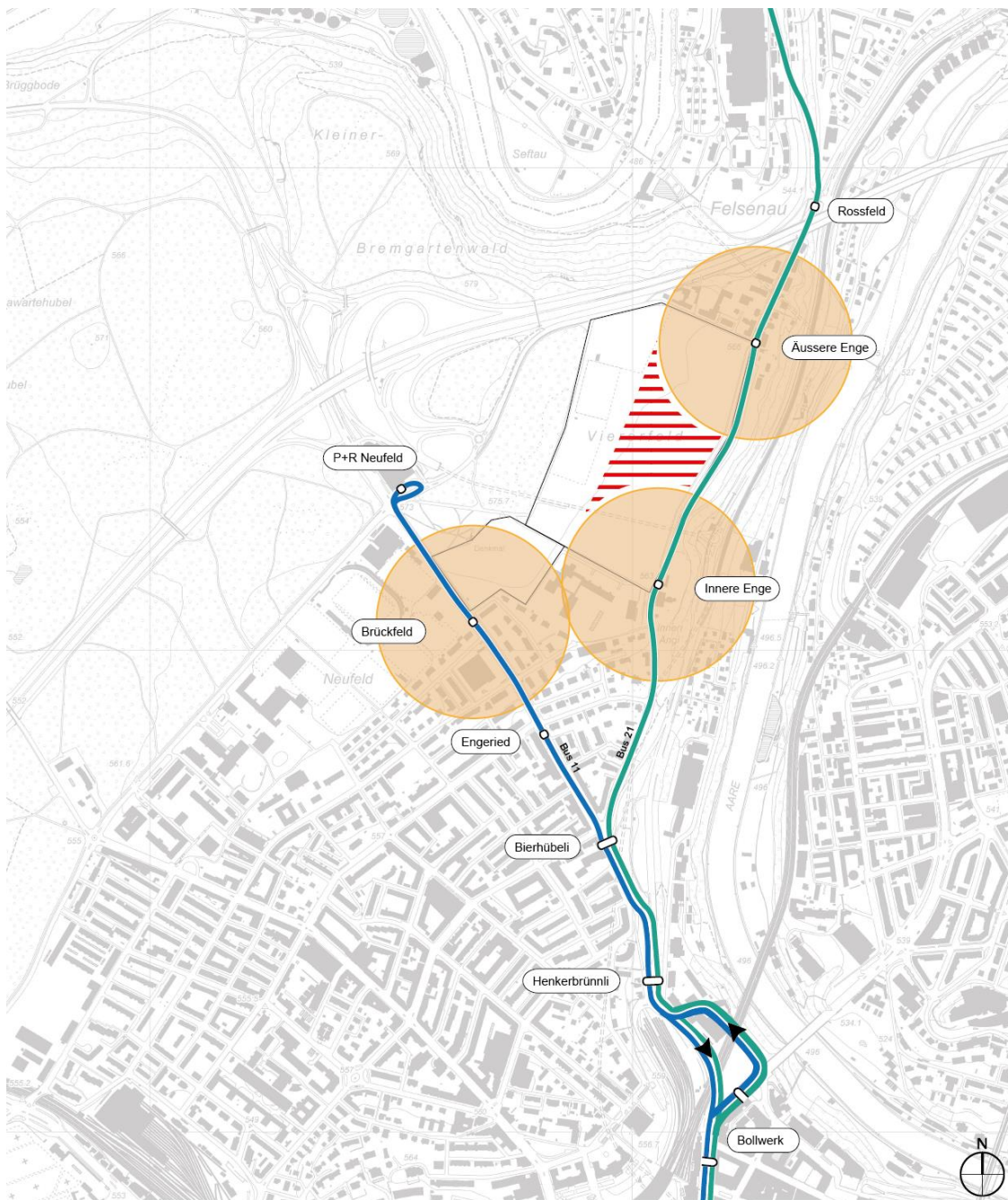
Die benötigte Fahrzeit zu den unterschiedlichen Zentren des Quartiers bzw. dem Bahnhof Bern beträgt zwischen 4 und 10 Minuten. Dies bedeutet einen ähnlich kurzen Zeitbedarf wie ihn der ÖV aufweist.

### **Fuss- und Veloverbindung**

In der Planung ist der Bau einer Fuss- und Veloverkehrsbrücke (FVV) zwischen der Lorraine und Länggasse. Als Anschlusspunkt auf Seite Länggasse wird der Bereich zwischen Höhe Tiefenautunnel und Daxelhoferstrasse diskutiert. Ein endgültiger Entscheid ist ausstehend. Durch die Erstellung der FVV würde das Viererfeld an eine attraktive, stadtteilübergreifende Schnittstelle für den Veloverkehr zu liegen kommen.

Die Volksabstimmung zur Kreditvergabe der FVV ist noch ausstehend.

# Ist-Zustand Öffentlicher Verkehr (öV)



Stadt Bern, Stadtplanungsamt  
 Mobilitätskonzept Viererfeld/Mittelfeld

### Ausgangslage Erschliessung Öffentlicher Verkehr

1:10'000

Proj.Nr. 19-17-025-00  
 Pl.Nr. 3  
 Datum 22.11.2017  
 Gez./Gepr. ane / tvk

...4\_plaene/Uebersichtsplan\_10000\_170913.ai



- Buslinie 11 (P+R Neufeld - Bern Bahnhof - Holligen)  
7.5 Minuten-Takt (HVZ 5 Minuten-Takt), i.d.R. 18 m-Gelenkbus
- Buslinie 21 (Bern Bahnhof - Bremgarten)  
10 Minuten-Takt (HVZ 6 Minuten-Takt), i.d.R. 12 m Standardbus
- 200 m-Radius, Erreichbarkeit der Haltestellen (Optimum)
- Ungenügende Erschliessungsqualität mit der ÖV
- Perimeter Vierer-/Mittelfeld

Abbildung 7 Ausgangslage Öffentlicher Verkehr (öV)



Das zu überbauende Viererfeld wird von den zwei städtischen Buslinien 11 (P+R Neufeld - Bahnhof Bern - Holligen) und 21 (Bremgarten - Bahnhof Bern) tangiert.

### **Linie 11 (P+R Neufeld - Bahnhof Bern - Güterbahnhof)**

Auf der Linie 11 ist eine Haltestelle relevant für die Erschliessung:

- Brückfeld: Die Haltestelle befindet sich direkt vis-à-vis des Mittelfeld-Areals, wodurch eine hohe Attraktivität resultiert. Die Fahrzeit zum Bahnhof Bern beträgt in etwa 7 Minuten.
- Die Linie 11 fährt tagsüber in einem 7.5 Minuten-Takt; in den abendlichen Spitzenstunden wird von Montag bis Freitag in einem 5 Minuten-Takt gefahren.

### **Linie 21 (Bremgarten - Bahnhof Bern)**

Für die Erschliessung sind zwei Haltestellen relevant, die einen Abstand von 550 m zu einander aufweisen.

- Äussere Enge: Die Haltestelle befindet sich am nordöstlichen Eck des Viererfeld-Areals. Die Fahrzeit vom Bahnhof Bern beträgt ca. 6 Minuten.
- Innere Enge: Die Haltestelle liegt an der Kreuzung Viererfeldweg/ Engestrasse, d.h. am südöstlichen Eck des Viererfeld-Areals. Vom Bahnhof Bern zur Haltestelle Innere Enge beträgt die Fahrzeit rund 5 Minuten.
- Die Linie 21 fährt einen 10 Minuten-Takt; in den abendlichen Spitzenstunden von Montag bis Freitag wird auf einen 6 Minuten-Takt verdichtet.

### **Analyse Transportkapazitäten und öV-Abdeckung**

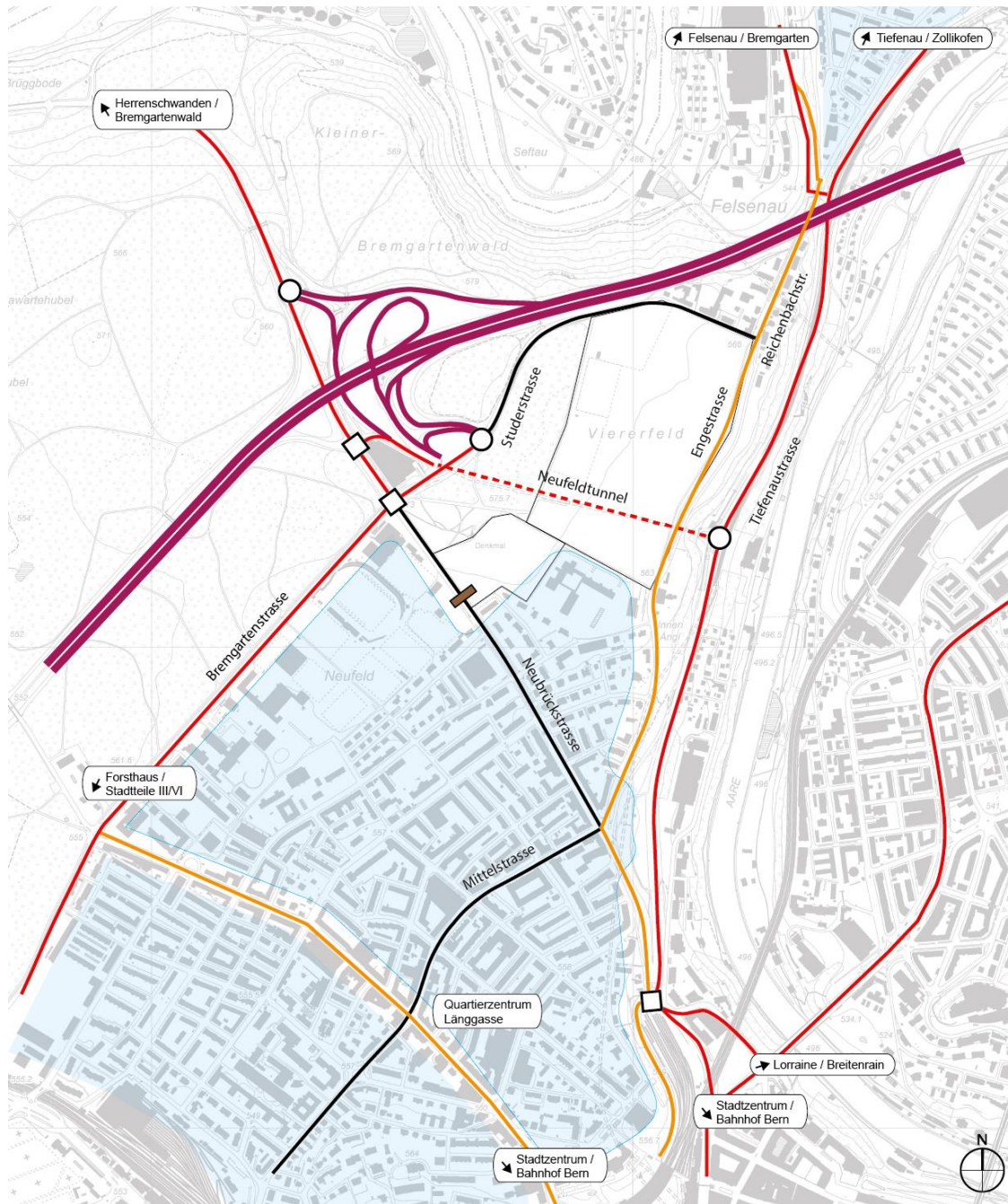
Beide Linien weisen heute ein durchschnittliches tägliches Fahrgastaufkommen von rund 6'000 Personen auf. In den Spitzenstunden bestehen jedoch unterschiedliche Nachfragerwerte pro Stunde und Lastrichtung: Linie 11 rund 650 Personen/Stunde, Linie 21 rund 400 Personen/Stunde.

Grundsätzlich besteht im Ist-Zustand eine gute Auslastung der beiden Buslinien. Die an die heutige Bebauungsstruktur orientierte Haltestellenpositionen, Taktichten und Transportgefässgrössen decken die bestehende Nachfrage gut ab.

Im Auftrag der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) wurde 2015 das bestehende öV-Angebot der Buslinien 11 und 21 im Hinblick auf die zukünftige Überbauung des Viererfeldes untersucht. Die Studie kommt zum Schluss, dass die heutigen Transportkapazitäten auf der Linie 21 nicht ausreichen werden, um die im Viererfeld entstehende Nachfrage aufnehmen zu können. "Kapazitätserhöhende Massnahmen und damit ein Ausbau des bestehenden öV-Angebotes sind zwingend."

Die bestehende öV-Erschliessung entlang der Engestrasse (Anzahl und/oder Lage Haltestellen) ist damit ungenügend für die zukünftigen Anforderungen im Rahmen der Überbauung Viererfeld.

# Ist-Zustand Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Stadt Bern, Stadtplanungsamt  
 Mobilitätskonzept Viererfeld/Mittelfeld

**Ausgangslage Erschliessung  
 Motorisierter Individualverkehr** 1:10'000

Proj.Nr. 19-17-025-00  
 Pl.Nr. 4  
 Datum 13.09.2017  
 Gez./Gepr. ane / tvk

...\\4\_plaene\uebersichtsplan\_10000\_170913.ai

metron

- Nationalstrasse
- Basisnetz
- Quartierverbindungsstrassen
- Quartierstrasse (wichtige)
- Verkehrsberuhigung (T30, teilweise T20)
- /  Knoten mit Lichtsignalanlage / Kreisverkehr
- Sperre Neubrückstrasse (17 - 9Uhr)
- Perimeter Vierer-/Mittelfeld

Abbildung 8 Ausgangslage Motorisierter Individualverkehr (MIV)

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

### **Neufeldtunnel**

2009 wurde der Neufeldtunnel zwischen dem Autobahnanschluss A1 Neufeld sowie der Tiefenaustrasse eröffnet. Er leitet den Verkehr um das östliche Länggassquartier herum und trägt zu einer deutlichen Entlastung des Quartiers bei.

Im Zuge der Eröffnung des Neufeldtunnels wurden im Länggassquartier zahlreiche flankierende Massnahmen umgesetzt, um die Entlastung sicherzustellen.

### **Neubrückestrasse**

Die ehemals stark befahrene Neubrückestrasse (2007 DTV 17'000 Fahrzeuge) wurde 2010 umgestaltet und ist nun Teil des verkehrsberuhigten Quartiernetzes. Zwischen der Engeriedstrasse und Mittelstrasse wurde eine Tempo 30-Zone eingerichtet. Um den Durchgangsverkehr vor allem zu den Stosszeiten aus dem Quartier zu leiten, wurde vor der Engeriedstrasse eine Polleranlage installiert, die zwischen 17 und 9 Uhr aktiviert ist (für den ÖV können die Poller jederzeit versenkt werden). In diesem Bereich beträgt die Verkehrsbelastung heute nur noch rund 2'500 - 3'000 Fahrzeuge pro Tag.

### **Engestrassen / Studerstrasse**

Die Engestrassen sind im STEK als Quartierverbindungsstrassen ausgewiesen und dienen der lokalen Feinerschliessung. Auf Quartierverbindungsstrassen gilt im Regelfall Tempo 30. Die Studerstrasse (Ausnahme Abschnitt Autobahnzufahrt) bildet eine weitere Quartierstrasse.

Vor Inbetriebnahme des Neufeldtunnels betrug die durchschnittliche Verkehrsbelastung rund 4'000 Fahrzeuge (DTV) auf der Engestrassen; in der Prognose 2030 wird von rund 2'800 Fahrzeugen (DTV) ausgegangen.

### 3 Mobilitätskonzept

Im Kapitel 3 werden die Konzeptinhalte, bestehend aus dem Zielcharakter und den spezifischen Vorgaben für die einzelnen Verkehrsträger, erläutert, welche beim städtebaulichen Wettbewerb zur Anwendung kommen.

- Fussverkehr
- Veloverkehr
- Öffentlicher Verkehr (öV)
- Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Als Basis dienen der arealspezifische Modal Split sowie die Vorgaben aus den Zonenplänen. Es sind die Vorgaben der Areal- und Wohnstrategie zu berücksichtigen.

#### Modal Split

Gemäss der im Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2016 festgesetzten Zielvorgaben der Stadt Bern, den Modal Split-Anteil des MIV zu reduzieren und 85 % der Mobilität zu Fuss, mit dem Velo oder dem öV abzuwickeln, verwendet das Mobilitätskonzept folgenden Verteilschlüssel auf dem Viererfeld / Mittelfeld als Richtwerte:

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

Da das Viererfeld / Mittelfeld sich an einer sehr guten Lage im Stadtnetz befindet, mit attraktiver Fuss- und Velodistanz zum Bahnhof, der Innenstadt und den Nachbarquartieren sowie guten Voraussetzungen für eine sehr gute öV-Erschliessung, wird ein Modal Split für das Viererfeld / Mittelfeld anvisiert, der einen höheren Anteil an umweltfreundlichen Verkehrsmitteln aufweist als für den städtischen Durchschnitt bis 2030 geplant ist.

Dieser höhere Anteil an umweltfreundlichen Verkehrsmittel im Viererfeld / Mittelfeld ist auch erforderlich, um den gesamtstädtischen Wert von maximal 15% MIV erreichen zu können, da in der Stadt allgemein bedeutend weniger Steuerungsmöglichkeiten bestehen, um den Modal Split in die geforderte Richtung zu beeinflussen.

Im städtebaulichen Wettbewerb und Masterplan sind die jeweiligen Kennwerte, für z.B. Anzahl Veloabstellplätze oder MIV-Parkplätze, entsprechend den Nutzungen des jeweiligen Projektentwurfs sowie der daraus resultierende Modal Split aufzuzeigen.

Das Parkplatzangebot ist so anzupassen, dass der anvisierte Modal Split vom Viererfeld / Mittelfeld erreicht wird.

Der Modal Split wirkt regulierend, wenn infolge der Berechnung ein zu hohes MIV-Parkplatzangebot resultiert (z.B. gemäss BauV für eine Nicht-Wohnnutzung) und der Gesamt-Modal Split dadurch nicht erreicht werden kann.

## Konzept Fussverkehr



Abbildung 9 Symbolbild Durchwegung für Fuss- und Veloverkehr (Schüssinselpark Biel)

### Planungsrechtliche Vorgaben

Die Vorschriften in den Zonenplänen fordern "attraktive Fuss- und Radwege zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und entlang der Engestrasse" und "zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs an der Neubrückstrasse und zum Viererfeld".

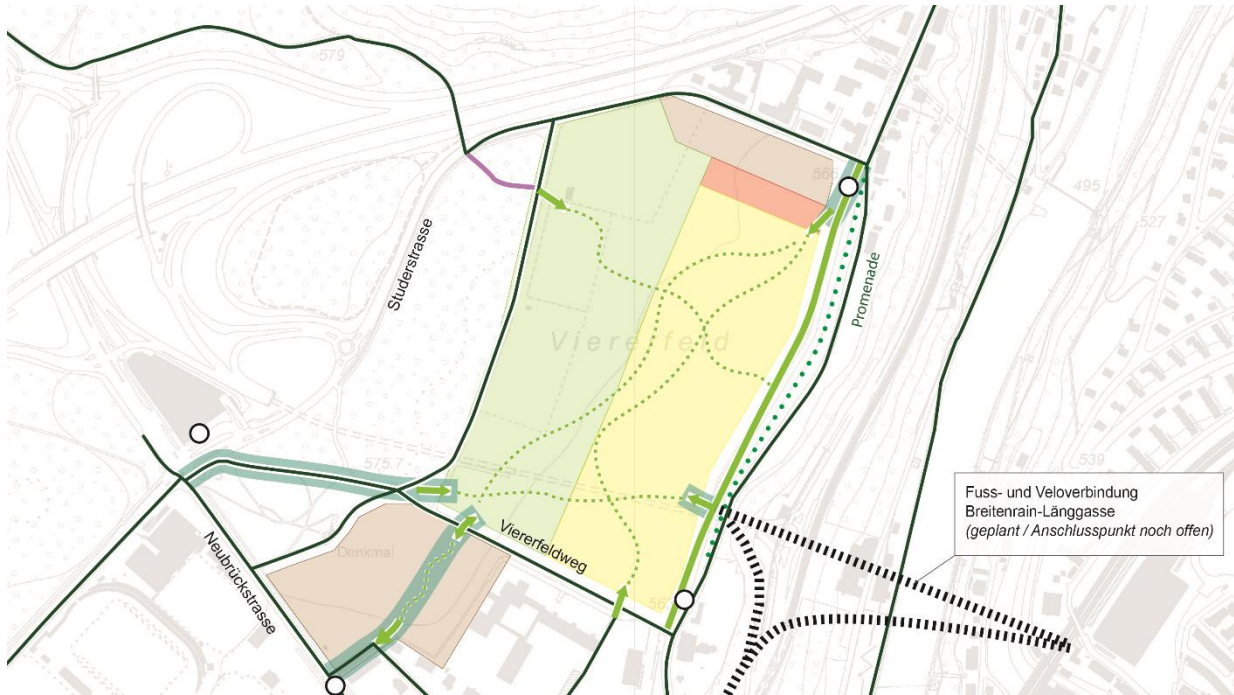
### Vorgaben der Areal- und Wohnstrategie

Die Areal- und Wohnstrategie positioniert das Viererfeld als "Quartier der kurzen Wege":

- Strassen, Plätze und Wege sind sicher, bieten Aufenthaltsqualität und regen die sozialen Kontakte an. Gut ausgebaut sind auch die Fuss- und Velowege, die das Viererfeld / Mittelfeld mit den Nachbarquartieren verbinden.
- Das Viererfeld / Mittelfeld wird durch ein differenziertes Netz aus Strassen, Wegen und Plätzen stadträumlich gegliedert. Der öffentliche Raum bildet das Rückgrat des Viererfeldes und ist für zu Fuss-Gehende qualitativ hochwertig, hindernisfrei und einladend gestaltet.
- Besondere Aufmerksamkeit wird den Pfaden und Schleichwegen im und durch das Areal gewidmet.
- Die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen bzw. eingeschränkter Mobilität werden beispielhaft berücksichtigt. Wo möglich nutzen zu Fuss-Gehende und Velofahrende dieselben Wege und Strassen.
- Öffentliche Plätze werden zu Treffpunkten im Quartier. Strassen und Wege sind Teil des Freiraumnetzes und werden durch eine attraktive Gestaltung gleichzeitig auch zu vielfältig nutzbaren, generationsübergreifenden Spiel- und Begegnungsräumen.

## Konzeptinhalte Fussverkehr

Geplant ist ein feinmaschiges Netz aus Fusswegen innerhalb des Viererfelds / Mittelfelds. Im Konzeptplan Fussverkehr sind nur die wichtigsten Verbindungen eingetragen (Plan im Anhang in A3).



### Legende

#### Bestand

- bestehendes Netz
- Bushaltestelle
- Baumallee Engestrassse mit Promenade

#### Weiteres

- Fuss- und Veloverbindung Breitenrain-Länggasse in Planung; Anschlusspunkt noch offen

#### Neu im Rahmen Viererfeld/Mittelfeld

- Neue arealinterne Fuss- und Veloverbindungen  
Lage fest + Ausgestaltung offen; *ist im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs festzulegen*
- Lage + Ausgestaltung offen; *ist im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs festzulegen*
- Anschlusspunkte relevant (Lage fest)
- Hauptverbindung Fuss- / Veloverkehr im Mischverkehr, Gegenrichtungsverkehr; *Lage und Ausgestaltung ist im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs festzulegen, Anschlusspunkte relevant (Lage fest)*
- Neue Fussverbindung ausserhalb des Perimeters mit direktem Zusammenhang zur arealinternen Erschliessung

#### Orientierender Inhalt

- Zonenpläne
- Wohnzone
  - Wohnzone gemischt
  - Zone für private Bauten und Anlagen im allgemeinen Interesse A (FA\*)
  - Zone mit Planungspflicht

## Zielcharakter

Das städtebauliche Konzept sieht generell eine hohe Durchlässigkeit und ein engmaschiges Raster von Wegen und Strassen für Fussgängerinnen und Fussgänger vor. Wichtige durchgängige Verbindungen in Nord-Süd- sowie in West-Ost-Richtung können gemäss Konzept als Fuss- und Veloverkehrsachsen gestaltet werden. So weit möglich sollen Wege von zu Fuss-Gehende und Velofahrenden gemeinsam genutzt werden. Insbesondere die (untergeordneten) arealinternen Verbindungen sollen so gestaltet werden, dass auch E-Bikes mit relativ tiefer Geschwindigkeit fahren.

Die bereits bestehenden hochwertigen Fusswegverbindungen wie die Engepromenade, der Viererfeldweg, der Weg entlang Waldrand sowie die Parkanlage Studerstein sind ins zukünftige Wegnetz zu integrieren. Die Studerstrasse wird für den MIV-Durchgangsverkehr gesperrt werden und kann damit für den Fussverkehr aufgewertet werden. Vom Viererfeldweg zum Riedweg sowie von den Familiengärten zur Fusswegbrücke über die Autobahn sind Fusswege zu öffnen bzw. die bestehenden Wege sind aufzuwerten.

Die im Konzeptplan bezeichneten Anschlusspunkte an das bestehende bzw. übergeordnete Fusswegnetz bilden die Scharniere zwischen dem arealinternen Wegnetz und dem übergeordneten Netz. Einzubeziehen ist auch der mögliche Anschlusspunkt an die Fuss- und Veloverbindung Breitenrain – Länggasse (FVV). Von grosser Bedeutung ist die direkte und komfortable Erreichbarkeit der Bushaltestellen. Insbesondere ist das Wegnetz im Bereich der Engestrasse auf die zukünftige Lage der Bushaltestellen auszurichten.

## Verbindliche Vorgaben für den städtebaulichen Wettbewerb

### Hauptverbindungen

Als direkte und sehr attraktive Hauptverbindungen sind gemeinsame Fuss- und Velowege mit Gegenrichtungsverkehr ausgebildet. Folgende Anschlusspunkte sind definiert:

- (Engehalbinsel-) Äussere Enge – Neubrücke (Hochfeld/Neufeld) als wichtige Schulwegverbindung.
- (Breitenrain - neue Brücke über die Aare-) Engestrasse – Studerstein - Knoten Neubrücke/Bremgartenstrasse (-Bern West) als Teil des gesamtstädtischen Velorings.

Die genaue Lage dieser übergeordneten Hauptverbindungen ist offen, muss aber den Bedürfnissen der zu Fuss-Gehenden und der Velofahrenden entsprechen.

### Ausbaustandard

- Allgemein: beispielhaft hindernisfreie Wegverbindungen
- Reine Fusswege: Mindestbreite 2.5 m
- Arealinterne (Quer-)Verbindungen im Mischverkehr Fussgänger/Velofahrende ohne bauliche Trennung zwischen Fussgänger- und Velofläche, d.h. nicht «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR)»-konform: 3.5 m
- Übergeordnete, Hauptverbindungen im Mischverkehr Fussgänger/Velofahrende: Mindestbreite 5 bis 6 m

So weit möglich sollen Wege von Fussgänger und Fussgängerinnen und Velofahrenden gemeinsam genutzt werden. Insbesondere die (untergeordneten) arealinternen Verbindungen sollen so gestaltet werden, dass auch E-Bikes mit relativ tiefer Geschwindigkeit fahren.



## Konzept Veloverkehr

Mit einem Modal Split-Anteil von mindestens 20 % nimmt der Veloverkehr eine wichtige Position bei der Mobilität des Viererfeldes ein. Hierfür bedarf es einer entsprechend hochwertigen Infrastruktur.



Abbildung 5 Symbolbild Veloverkehr (Mittelstrasse Bern)

### Planungsrechtliche Vorgaben

Die Vorschriften in den Zonenplänen fordern "attraktive Fuss- und Radwege zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und entlang der Engestrasse" und "zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs an der Neubrückstrasse und zum Viererfeld"

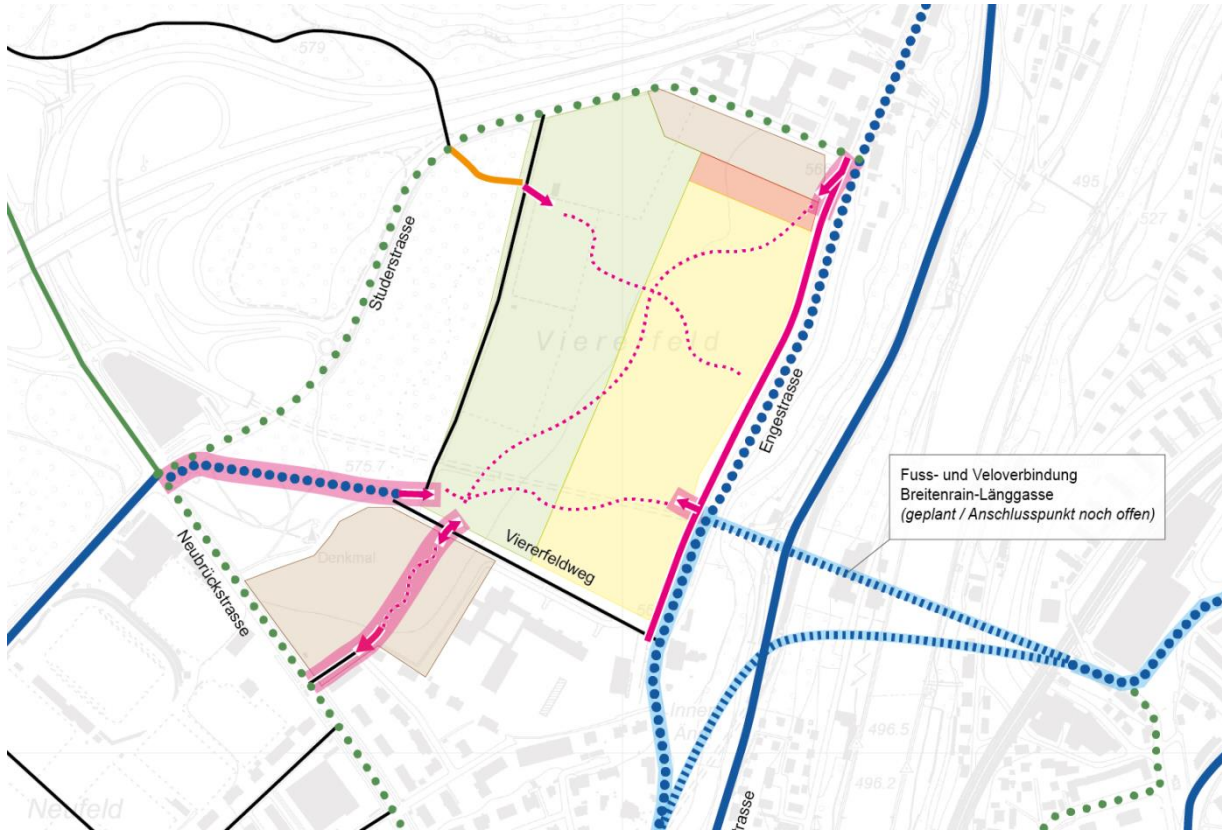
### Vorgaben der Areal- und Wohnstrategie

Die Areal- und Wohnstrategie positioniert das Viererfeld / Mittelfeld als "Quartier der kurzen Wege":

- Strassen, Plätze und Wege sind sicher, bieten Aufenthaltsqualität und regen die sozialen Kontakte an. Gut ausgebaut sind auch die Fuss- und Velowege, die das Viererfeld / Mittelfeld mit den Nachbarquartieren verbinden.
- Das Viererfeld / Mittelfeld wird durch ein differenziertes Netz aus Strassen, Wegen und Plätzen stadträumlich gegliedert. Der öffentliche Raum bildet das Rückgrat des Viererfeldes und ist für zu Fuss-Gehende qualitativ hochwertig, hindernisfrei und einladend gestaltet.
- Im Viererfeld / Mittelfeld werden viele Menschen mit dem Velo unterwegs sein. Für sie braucht es eine hochwertige Infrastruktur und genügend Abstellplätze.
- Die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen bzw. eingeschränkter Mobilität werden beispielhaft berücksichtigt. Wo möglich nutzen zu Fuss-Gehende und Velofahrende dieselben Wege und Strassen.
- Öffentliche Plätze werden zu Treffpunkten im Quartier. Strassen und Wege sind Teil des Freiraumnetzes und werden durch eine attraktive Gestaltung gleichzeitig auch zu vielfältig nutzbaren, generationsübergreifenden Spiel- und Begegnungsräumen.

## Konzeptinhalte Veloverkehr

Das Konzept für den Veloverkehr ist dem nachfolgenden Planausschnitt sowie dem dazugehörigen Beschrieb zu entnehmen. Im Konzeptplan Veloverkehr sind nur die wichtigsten Verbindungen eingetragen (Plan im Anhang in A3).



### Legende

#### Zielzustand STEK 16

Velohauptroute mit hohem Standard

- - entlang Hauptverkehrsstrasse
- - abseits Hauptverkehrsstrasse

Velorouten Normstandard

- - entlang Hauptverkehrsstrasse
- - abseits Hauptverkehrsstrasse

#### Neu im Rahmen Viererfeld/Mittelfeld

- Neue arealinterne Fuss- und Veloverbindungen  
Lage fest + Ausgestaltung offen; ist im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs festzulegen
- Lage + Ausgestaltung offen; ist im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs festzulegen
- ➔ Anschlusspunkte relevant (Lage fest)
- Hauptverbindung Fuss- / Veloverkehr im Mischverkehr, Gegenrichtungsverkehr; Lage und Ausgestaltung ist im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs festzulegen, ➔ Anschlusspunkte relevant (Lage fest)
- Neue Veloverbindung ausserhalb des Perimeters mit direktem Zusammenhang zur arealinternen Erschliessung

### Weiteres

- bestehendes Netz
- Veloring
- ||||| Fuss- und Veloverbindung Breitenrain-Länggasse in Planung; Anschlusspunkt noch offen

### Orientierender Inhalt

#### Zonenpläne

- Wohnzone
- Wohnzone gemischt
- Zone für private Bauten und Anlagen im allgemeinen Interesse A (FA\*)
- Zone mit Planungspflicht

## Zielcharakter

Das städtebauliche Konzept sieht generell eine hohe Durchlässigkeit der beiden Areale vor. Wichtige durchgängige Verbindungen in Nord-Süd- sowie in West-Ost-Richtung können gemäss Konzept als Fuss- und Veloverkehrsachsen gestaltet werden.

Das interne Strassennetz im Viererfeld / Mittelfeld wird eine verkehrsberuhigte Strassenraumgestaltung, verträgliche Verkehrsmengen und damit grundsätzlich gute Bedingungen für den Veloverkehr aufweisen. Es gilt der Grundsatz: Wege innerhalb des Areals sind langsam zu befahren. Für das zügige Vorankommen sind die gut ausgebauten Hauptverbindungen am Rand der Areale zu benutzen.

So weit möglich sollen Wege von Zufussgehenden und Velofahrenden gemeinsam genutzt werden. Insbesondere die (untergeordneten) arealinternen Verbindungen sollen so gestaltet werden, dass auch E-Bikes mit relativ tiefer Geschwindigkeit fahren.

Die Studerstrasse wird für den motorisierten Durchgangsverkehr gänzlich gesperrt und somit für den Langsamverkehr attraktiver werden. Auch die geplante Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h auf der Engestrasse im Bereich des Viererfeldes wirkt sich positiv auf die Attraktivität der Veloverbindung aus.

Gestaltung Engestrasse und Verbindung zum Neufeld: Beachtung der Vorgaben für Standards von "Velohaupttrouten abseits von Hauptachsen" (STEK 16, Masterplan Velo der Stadt Bern)

## Verbindliche Vorgaben für den städtebaulichen Wettbewerb

### Hauptverbindungen

Als direkte und sehr attraktive Hauptverbindungen sind gemeinsame Fuss- und Velowege mit Gegenrichtungsverkehr ausgebildet. Folgende Anschlusspunkte sind definiert:

- (Engelhalbinsel-) Äussere Enge – Neubrückstrasse (-Hochfeld/Neufeld) als wichtige Schulwegverbindung.
- (Breitenrain-neue Brücke über die Aare-) Engestrasse – Studerstein - Knoten Neubrückstrasse/Bremgartenstrasse (-Bern West) als Teil des gesamtstädtischen Velorings.

Die genaue Lage dieser übergeordneten Hauptverbindungen ist offen, muss aber den Bedürfnissen der zu Zufussgehenden und der Velofahrenden entsprechen.

### Ausbaustandard

- Allgemein: Beispielhaft hindernisfreie Wegverbindungen
- Reine Velowege (im Gegenverkehr): Mindestbreite 3.0 m
- Arealinterne (Quer-)Verbindungen im Mischverkehr Fussgänger/Velofahrende ohne bauliche Trennung zwischen Fussgänger- und Velofläche, d.h. nicht «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR)»-konform: 3.5 m
- Übergeordnete, Hauptverbindungen im Mischverkehr Fussgänger/Velofahrende: Mindestbreite 5 bis 6 m

### Veloabstellplätze

Die Anzahl an Veloabstellplätzen bemisst sich an der oberirdischen Geschossfläche (GF<sub>oi</sub>). Pro 25 m<sup>2</sup> GF<sub>oi</sub> ist ein Veloabstellplatz vorzusehen, das entspricht mindestens einem Veloabstellplatz je bewohnbarem Zimmer.

Für die übrigen Nutzungen sind die Empfehlungen des ASTRA zur Veloparkierung massgebend.

Gemäss dem Handbuch Veloparkierung vom ASTRA (gestützt auf die Schweizer Norm 640 065) ist für Nicht-Wohnnutzungen die Anzahl der Arbeitsplätze (AP) sowie das Kunden-/Besucheraufkommen wie folgt in die Berechnung der Veloabstellplätze einzubeziehen:

Dienstleistung	= 2 PP je 10 AP + 0.5-2 PP je 10 AP für Kunden
Verkauf	= 2 PP je 10 AP + 0.5-3 PP je 100m <sup>2</sup> Verkaufsfläche für Kunden
Gewerbe	= 2 PP je 10 AP + 0.5 PP je 10 AP für Kunden
Hotel	= 2 PP je 10 AP + 1 PP je 10 Betten für Kunden
Freizeit	= 2 PP je 10 AP + 3 PP je 10 gleichzeitige Gäste
Schule	= 2 PP je 10 AP + 3-5 PP je 10 Schülerinnen/Schüler

Bei den Veloabstellplätzen gelten des Weiteren folgende Rahmenbedingungen:

- 1/3 Kurzzeitparkplätze oberirdisch/offen, nahe am Zielort/Eingangsbereich, hindernisfrei anfahrbar.
- 2/3 Langzeitparkplätze überdeckt/Indoor, hindernisfrei anfahrbar, Abstellplätze im Erdgeschoss sind besonders erwünscht.
- ausreichend Platz für Spezialvelos und Anhänger.
- Berücksichtigung Anforderungen E-Bikes (Parkierung + Lademöglichkeit)
- Veloabstellplätze bei Bushaltestellen, bei weiteren Zielen wie Fussballfeld, Schule, Familiengärten, Spielanlagen, Einkaufen etc. sind ebenfalls oberirdisch angeordnet.

#### Massnahmen im Zusammenhang mit der Arealentwicklung

In Planung ist der Bau einer Fuss- und Veloverkehrsbrücke zwischen der Lorraine und der Länggasse. Ein endgültiger Entscheid ist ausstehend.

## Konzept Öffentlicher Verkehr (öV)

Mit dem Öffentlichen Verkehr (öV) soll rund ein Drittel der gesamten Mobilität des Viererfelds / Mittelfelds abgewickelt werden. Eine sehr gute Erschliessung mit den beiden Buslinien 11 und 21 ist daher zwingend notwendig.



Abbildung 10 Symbolbild Öffentlicher Verkehr (Engestrasse Bern)

### Vorgaben der Areal- und Wohnstrategie

"Das Viererfeld ist ein Quartier der kurzen Wege und ein Labor der innovativen und nachhaltigen Mobilität – Bewegen heisst Begegnen."

Um dieses Ziel der Areal- und Wohnstrategie zu erreichen, ist der Weg zum Öffentlich Verkehr kurzen, möglichst direkt und attraktiv.

"Damit das im STEK 2016 festgesetzte Ziel, dass 85 % der Wege der Stadtbevölkerung zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV zurückgelegt werden, erreicht werden kann, werden im Viererfeld optimale Voraussetzung für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten geschaffen. Dazu gehören innovative Mobilitätsangebote, entsprechende Infrastrukturen, ein gemeinsames Mobilitätsmanagement sowie gut erreichbare ÖV-Haltestellen."

An der Ecke Studerstrasse / Engestrasse ist die Option für eine Buswendemöglichkeit sicherzustellen.




## Konzeptinhalte Öffentlicher Verkehr (öV)

Das Konzept für den öV ist dem nachfolgenden Planausschnitt sowie dem dazugehörigen Beschrieb zu entnehmen (Plan im Anhang in A3).







### Legende

#### Bestand




-  Bus Linie 11 mit Haltestellen bestehend
-  Bus Linie 21 mit Haltestellen bestehend
-  200 m Erreichbarkeit der Haltestellen (Optimum)

#### Orientierender Inhalt

##### Zonenpläne

-  Wohnzone
-  Wohnzone gemischt
-  Zone für private Bauten und Anlagen im allgemeinen Interesse A (FA\*)
-  Zone mit Planungspflicht

#### Neu im Rahmen Viererfeld/Mittelfeld

-  **Wendemöglichkeit Äussere Enge**  
*Lage ist offen und im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs festzulegen*
-  **Variante zusätzliche Haltestelle Mittlere Enge**  
*Empfehlung RKBM; Lage ist offen und im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs zu festzulegen inkl. Einzugsradius 200 m (Optimum)*
-  **Variante Verlegung bestehende Haltestellen**  
*Lage ist offen und im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs zu festzulegen inkl. Einzugsradius 200 m (Optimum)*

## **Zielcharakter**

Mit dem öV sollen rund 30 % des Verkehrsaufkommens des Viererfelds / Mittelfelds abgewickelt werden. Ein Grossteil dieser Fahrten erfolgt über die Buslinie 21.

Bei einer Modellrechnung, welche auf den Kenngrössen der Testplanung sowie dem Model Split für das Viererfeld / Mittelfeld beruht, resultieren pro Tag rund 4'500 Wege mit dem öV, davon ca. 75 % mit Quell-/Zielgebiet im Bereich Innere – Äussere Enge und 25 % im Bereich des Mittelfeld-Areals.

Durch die beiden Buslinien besteht bereits mit dem heutigen System eine gute Ausgangslage für das Viererfeld / Mittelfeld; insbesondere mit kurzen Fahrzeiten zum Zentrum und zum Bahnhof. Lage und / oder Anzahl der Haltestellen und damit die Erschliessung des Viererfelds / Mittelfelds wird heute jedoch als ungenügend beurteilt und sind zu optimieren. D.h., dass das Viererfeld / Mittelfeld sich auch zukünftig nachfragegerecht und mit guter räumlicher Abdeckung durch die bestehenden Linienäste 11 Neufeld und 21 Bremgarten und mit den bestehenden Haltestellen Brückfeld, Innere Enge und Äussere Enge erschliessen lassen.

### Ausbau öV-Infrastruktur

Das STEK 2016 wie auch die Areal- und Wohnstrategie verlangen, dass im Viererfeld / Mittelfeld optimale Bedingungen für eine möglichst nachhaltige Mobilität vorliegen. Dazu gehört unbedingt ein ausgezeichnetes Angebot des öVs sowohl bezüglich der Frequenzen wie auch bezüglich der Erreichbarkeit der Haltestellen. Die RKBM hat 2015 festgehalten, dass die heutigen Transportkapazitäten auf der Linie 21 nicht ausreichen werden, um die im Viererfeld entstehende Nachfrage aufnehmen zu können. "Kapazitätserhöhende Massnahmen und damit ein Ausbau des bestehenden öV-Angebotes sind zwingend."

Die bestehende öV-Erschliessung entlang der Engestrasse (Anzahl und/oder Lage Haltestellen) ist damit ungenügend für die zukünftigen Anforderungen im Rahmen der Überbauung Viererfeld. Die Haltestellen entlang der Engestrasse sollen auf das städtebauliche Konzept abgestimmt werden. Sie können beispielsweise versetzt oder mit einer zusätzlichen Haltestelle ergänzt werden. Die RKBM empfiehlt eine dritte Haltestelle "Mittlere Enge", um die angestrebte optimale Erschliessung mit dem ÖV zu erreichen. In diesem Bereich besteht zukünftig die grösste Nachfrage. Dabei ist eine Lösung vorzuschlagen, welche dem Schutz der Allee maximal Rechnung trägt.

Für eine flexible Angebotsgestaltung und für den Fall von Betriebsstörungen ist im Bereich der Haltestelle Äussere Enge eine Buswendemöglichkeit für die Linie 21 vorzusehen. Sie ist so zu positionieren, dass sowohl wendende wie durchfahrende Busse dieselbe Haltestelle bedienen können. Die exakte Lage der Haltestellen ist im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs zu definieren.

### Anforderungen Haltestellen

Allgemein:

- Sehr gute Erschliessung und Ausgestaltung der Haltestellen gemäss Anforderungen BehiG
- Bedienung durch Gelenkbus
- Haltestellen stadteinwärts soweit möglich mit Wartehäuschen; stadtauswärts ohne Wartehäuschen
- Die Allee ist geschützt, Baumfällung oder Baumersatz sind unerwünscht.

Äussere Enge:

- Ausgestaltung einer Wendemöglichkeit
- Haltestelle muss von Verdichtungskursbus (zwischen Bahnhof Bern und Äussere Enge) und regulärem Kurs bedient werden können
- in der Wendeanlage stehender Bus muss von einem weiteren Bus überholt werden können
- Nachweis der Befahrbarkeit mittels Schleppkurve für Gelenkbus (s. Anhang 5)

#### **Verbindliche Vorgaben für den städtebaulichen Wettbewerb**

- Die Haltestellen entlang der Engestrasse sollen auf das städtebauliche Konzept abgestimmt werden.
- Lage und / oder Anzahl der Haltestellen und damit die Erschliessung des Viererfelds wird heute als ungenügend beurteilt und sind zu optimieren.  
Von den Teilnehmenden wird ein Vorschlag für eine optimale öV-Erschliessung erwartet. Dabei ist eine Lösung vorzuschlagen, welche dem Schutz der Allee maximal Rechnung trägt.
- Im Bereich Äussere Enge ist für die Linie 21 die Einrichtung einer Wendemöglichkeit für Verdichtungskurse und Störfälle vorzusehen.
- Die Haltestelle Äussere Enge ist so zu positionieren, dass sowohl wendende als auch durchfahrende Busse dieselbe Haltestelle bedienen können.



## Konzept Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Abbildung 11 Symbolbild Erschliessungsstrasse Tempo 20 (Erlenmatt Basel)

### Planungsrechtliche Vorgaben

- Pro Wohnung dürfen maximal 0.3 Parkplätze (Mittelfeld) resp. 0.5 (Vierfeld) 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.
- Abstellplätze für Motorfahrzeuge sind in einer einzigen (Mittelfeld) resp. maximal drei (Vierfeld) gemeinschaftlichen Parkieranlagen anzuordnen. Davon ausgenommen sind Behindertenparkplätze, Parkplätze für Carsharing, Besucherinnen und Besucher, Güterumschlag und dergleichen.
- Vierfeld:  
Die Erschliessung für Motorfahrzeuge hat über die Studerstrasse - Richtung Neufeld zu erfolgen. Für Bauten südlich des Neufeldtunnels ist die Zufahrt von der Engestrasse gestattet.  
Die Studerstrasse wird auf der Höhe des Schulhauses Enge für den motorisierten Individualverkehr unterbrochen. Die Durchfahrt ist nur für Berechtigte gestattet.
- Mittelfeld:  
Die Erschliessung für Motorfahrzeuge hat von der Neubrückestrasse zu erfolgen.

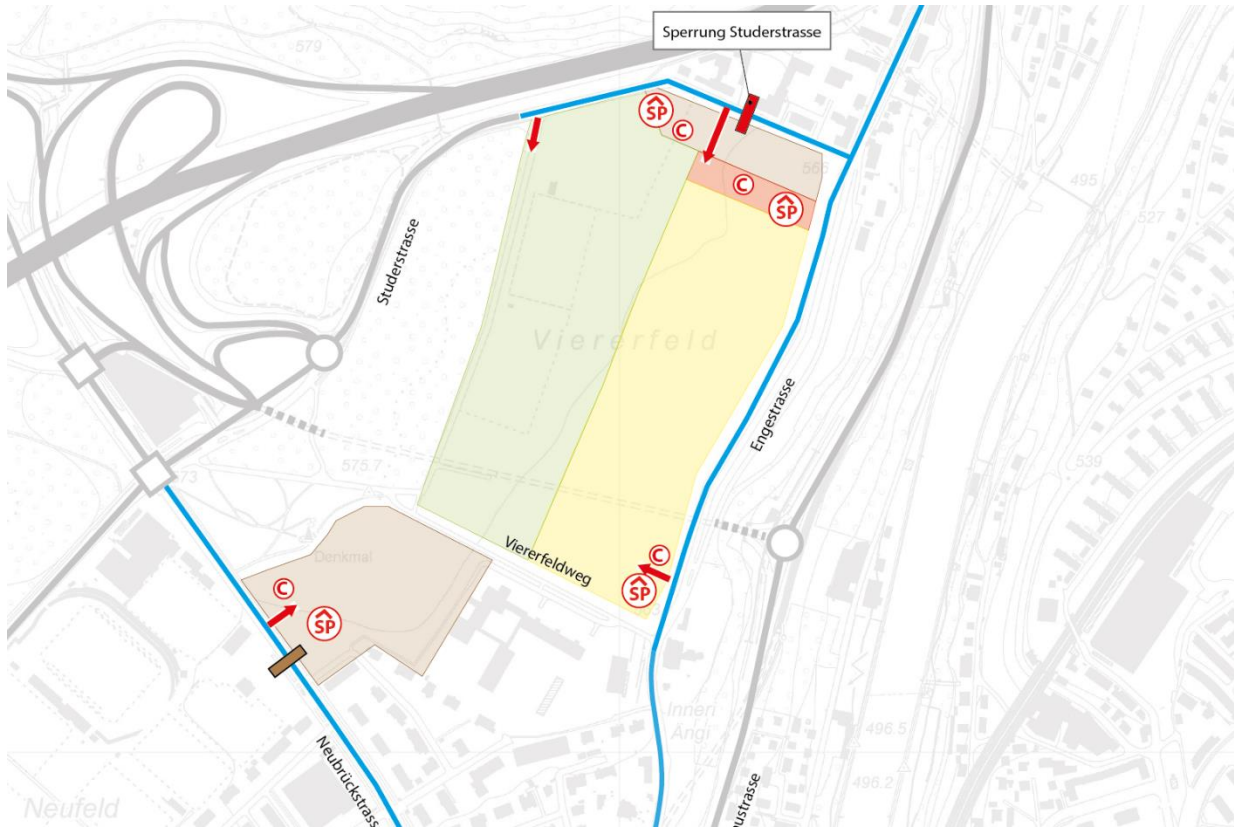
### Vorgaben der Areal- und Wohnstrategie

In der Areal- und Wohnstrategie ist als Grundsatzphilosophie festgehalten, dass Haushalte ohne eigenes Auto im Vierfeld der Normalfall sind.

Trotzdem gehören Einstellhallen-Parkplätze zur erforderlichen Infrastruktur. Diese sind so zu gestalten, dass sie auch anderen Bedürfnissen dienen können, sei es für Velowerkstätten, E-Mobil-Tankstellen oder für Freizeitangebote.

## Konzeptinhalte MIV

Das Konzept für den motorisierten Individualverkehr ist dem nachfolgenden Plan sowie dem dazugehörigen Beschrieb zu entnehmen (Plan im Anhang in A3).



### Legende

#### Bestand

- Knoten mit Lichtsignalanlage
- Kreisverkehr
- weitere Strassen

#### Neu im Rahmen Viererfeld/Mittelfeld

- Erschliessung Teilräume (Tempo 20)
- Sperrung Studerstrasse (für Berechtigte gestattet)
- Gemeinschaftliche Parkieranlage (Motorfahrzeuge); Lage offen
- Carsharing-Standort (informativ)

#### Orientierender Inhalt

##### Zonenpläne

- Wohnzone
- Wohnzone gemischt
- Zone für private Bauten und Anlagen im allgemeinen Interesse A (FA\*)
- Zone mit Planungspflicht

#### Zielzustand Verkehrsregime im Betrachtungsperimeter

- Tempo 30
- Sperrung

## Zielcharakter

### Beschreibung Strassensystem

- Ausgehend von der Studerstrasse führt eine interne Erschliessungsstrasse in Nord-Süd-Richtung in das Viererfeld und erschliesst das Areal nördlich vom Neufeldtunnel. Hier gilt ein Niedriggeschwindigkeitsregime (Begegnungszone).
- Optional ist für Bauten südlich des Neufeldtunnels die Zufahrt von der Engestrasse gestattet. Eine durchgehende parallele Verbindung von der Studerstrasse via Viererfeld zur Engestrasse soll jedoch nicht entstehen.
- Das Mittelfeld (ohne Alterszentrum) wird nördlich der Sperre an die Neubrückstrasse angeschlossen.
- Die Erweiterung des Alterszentrums auf dem Mittelfeld wird aufgrund des funktionalen Zusammenhangs mit der bestehenden Anlage via interne Erschliessung auf die Engestrasse erschlossen. Je nach Bebauungsvorschlag kann die Erweiterung des Alterszentrums optional auch an die Neubrückstrasse angeschlossen werden.
- Die Engestrasse bleibt in ihrer Gesamtanlage erhalten. Um eine gute Siedlungsverträglichkeit vor allem im Bereich der Haltestellen und Quartierplätze zu erhalten und damit der Planungswert gemäss Lärmschutzgesetzgebung eingehalten werden kann, wird die Engestrasse entlang des Viererfeldes mit Tempo 30 signalisiert (vgl. Umweltbericht B+S AG, 21.10.2013). In diesem Zusammenhang ist der Einbezug weiterer Strassenabschnitte der Enge- und Reichenbachstrasse in eine zweckmässige Tempo-30-Zone zu prüfen.
- Die Sperrung der Studerstrasse dient sowohl dem Schutz der Schülerinnen und Schüler vor dem Verkehr und unterbindet den Durchgangsverkehr.

### Parkplatzangebot

Im Sinne des angestrebten Modal Splits sowie aufgrund der guten Erschliessung mit zwei städtischen Buslinien und der guten Velodistanz zum Zentrum/Bahnhof wird für alle Nutzungen ein niedriges Parkplatzangebot als sinnvoll erachtet.

Das Parkplatzangebot ist so festzulegen, dass der anvisierte Modal Split von max. 10 % Motorisierter Individualverkehr (MIV)-Anteil an der Anzahl Wege erreicht wird.

Für die Wohnnutzung bestehen konkrete Vorgaben in den Überbauungsvorschriften der Zonenpläne: Pro Wohnung dürfen maximal 0.3 Parkplätze (Mittelfeld) resp. 0.5 (Viererfeld) Parkplätze für Motorfahrzeuge erstellt werden. Dieser Wert muss bei jedem Bauvorhaben/Baugesuch nachgewiesen werden. Dies bedeutet, dass es sich nicht um "Durchschnittswerte" handelt, sondern um Maximalwerte pro "Bauvorhaben". Bei den übrigen Nutzungen gelten die Minimalwerte gemäss kantonaler Bauverordnung zur Orientierung.

Als Voraussetzung für die Umsetzung des Anliegens des «Mobilitätslabors» und im Hinblick auf die in 15 oder 25 Jahren veränderten Anforderungen müssen die Parkieranlagen eine grosse (Um-) Nutzungsflexibilität aufweisen. Die Gestaltung/Organisation muss es ermöglichen, dass die Anlagen auch anderen Bedürfnissen dienen können, sei es für Velowerkstätten, E-Mobil-Tankstellen oder für Freizeitangebote.

## Verbindliche Vorgaben für den städtebaulichen Wettbewerb

### Erschliessung

- Die Erschliessung für Motorfahrzeuge hat über die Studerstrasse - Richtung Neufeld zu erfolgen.
- Optional ist für Bauten südlich des Neufeldtunnels die Zufahrt von der Engestrasse gestattet.
- Das Mittelfeld wird über die Neubrückstrasse (nördlich der Sperre) erschlossen.
- Ausgehend von der Studerstrasse führt die interne Erschliessung in Nord-Süd-Richtung in das Viererfeld. Hier gilt ein Niedriggeschwindigkeitsregime (Begegnungszone).
- Die Studerstrasse wird auf der Höhe des Schulhauses Enge für den motorisierten Individualverkehr unterbrochen. Die Durchfahrt ist nur für Berechtigte gestattet. Eine Durchfahrt vom Autobahnanschluss Neufeld via Studerstrasse und Engestrasse zum Stadtzentrum ist ausgeschlossen.

### Parkierung

Die neuen Überbauungen sind «Gebiete, die vom Fahrzeugverkehr zu entlasten oder freizuhalten sind» (BauG Art. 18).

- Es sind maximal drei Parkierungsanlagen im Perimeter Viererfeld und eine Parkierungsanlage im Perimeter Mittelfeld erlaubt.
- In diesen Parkierungsanlagen sind auch die Parkplätze für die Nutzenden des Stadtteilparks, der Sportanlagen, der Familiengärten, der gewerblichen Nutzungen (inkl. Kundenparkplätze) vorzusehen.
- Behindertenparkplätze, Parkplätze für Carsharing, Güterumschlag etc. dürfen oberirdisch angeordnet werden.
- Die Parkierungsanlagen sind durch die Bauträgerschaften zu finanzieren und zu bewirtschaften.

Die Parkierungsanlagen müssen eine grosse (Um-) Nutzungsflexibilität aufweisen. Sie sind so zu gestalten, dass sie auch anderen Bedürfnissen dienen können, sei es für Velowerkstätten, E-Mobil-Tankstellen oder für Freizeitangebote. Rampenanlagen sind so weit wie möglich in die Gebäude zu integrieren. Es ist auf eine Etappierbarkeit zu achten.

Gemäss Zonenplan/Vorschriften gelten insbesondere folgende Maximalwerte:

- Viererfeld max. 0.5 Parkplätze je Wohnung
- Mittelfeld max. 0.3 Parkplätze je Wohnung

Dieser Wert muss bei jedem Bauvorhaben/Baugesuch nachgewiesen werden. Dies bedeutet, dass es sich nicht um «Durchschnittswerte» handelt, sondern um Maximalwerte pro «Bauvorhaben».

Für Nicht-Wohnnutzung wie Freizeit, Gewerbe, Einkaufen machen die städtischen Vorschriften keine spezifischen Angaben. Die effektive Anzahl soll mit dem zu erstellenden Mobilitätskonzept hergeleitet werden. In diesem Mobilitätskonzept ist auch aufzuzeigen wie der Modalsplit gemäss STEK 16 und dem vorliegenden Mobilitätskonzept erreicht werden kann.

<b>Modal Split (alle Wege)</b>				
	<b>MIV</b>	<b>ÖV</b>	<b>Velo</b>	<b>Fuss</b>
Viererfeld / Mittelfeld	10 %	30 %	20 %	40 %

Das Parkplatzangebot ist so festzulegen, dass der anvisierte Modal Split von max. 10 % Motorisierter Individualverkehr (MIV)-Anteil an der Anzahl Wege erreicht wird.

## 4 Bausteine für nachhaltige Mobilität

Erfahrungsgemäss spielt der Verkehr eine prägende Rolle im öffentlichen und politischen Diskurs und kann die Akzeptanz einer Planung entscheidend beeinflussen. Insbesondere eine Mehrbelastung bestehender Strassenräume stösst häufig auf grossen Widerstand. Mehrverkehr und die damit zusammenhängenden Begleitumstände (z.B. Lärm- und Luftimmissionen) sind nicht nur für die Bewohnerinnen und Bewohner der neuen Siedlung von Relevanz, sondern auch für die umliegenden Quartiere. Aus diesem Grund leistet eine nachhaltige und energiereduzierte Mobilität einen wichtigen Beitrag zu einer hohen Wohn- und Lebensqualität.

Die Stadterweiterung im Viererfeld / Mittelfeld stellt einen bedeutenden Schritt in der Stadtentwicklung von Bern dar. Einem zeitgemässen, nachhaltigen Mobilitätskonzept kommt daher hohe Bedeutung zu. Diese Bedeutung wird im STEK 16 als Ziel deutlich festgehalten: "Mit Mobilitätsmanagement in Unternehmen und bei grösseren Arealüberbauungen wird die nachhaltige (effiziente, sozial- und umweltverträgliche) Mobilität gefördert und vermarktet." Ziel des Mobilitätskonzeptes ist somit, durch gute Bedingungen einen wesentlichen Anteil des Verkehrsaufkommens über den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr abzuwickeln, und die negativen Auswirkungen des MIV zu minimieren.

### **Betrieb arealbezogenes Mobilitätsmanagement**

Energie Schweiz für Gemeinden definiert in ihrem Handbuch "Beispiele von Arealen mit Mobilitätsmanagement" vom Mai 2014 das arealbezogene Mobilitätsmanagement wie folgt: "Das arealbezogene Mobilitätsmanagement befasst sich mit den durch die Aktivitäten in einem Areal generierten Mobilitätsbedürfnissen und Verkehrsvorgängen. Ziel ist es, diese möglichst effizient, d.h. umwelt- und sozialverträglich sowie wirtschaftlich abzuwickeln. Dabei bedarf es einer aktiven Rolle der Akteure in einem Areal, indem diese Entscheide so treffen und Massnahmen in ihrem eigenen Wirkungsbereich so umsetzen, dass sie einen möglichst grossen Beitrag zur Zielerreichung leisten. Bei der Entwicklung und beim Betrieb von Massnahmen werden die Akteure durch die Behörden und durch Mobilitätsanbieter unterstützt."

Aufgrund der Grösse des Areals und der daraus resultierenden Bedeutung als neues Wohn- und Arbeitsquartier der Stadt, wird dem Mobilitätsmanagement innerhalb des Viererfelds / Mittelfelds eine hohe Gewichtung beigemessen. Damit die Verantwortlichkeit für das Mobilitätsmanagement nicht auf verschiedene, separat agierende Teilpartner verteilt wird, ist ein gemeinsamer oder je Feld ein Mobilitätsmanagement-Betreiber vorzusehen.

Diese/r ist für die arealinterne Organisation, d.h. den Themen Betrieb, Bewirtschaftung und Instandhaltung, zuständig und dient arealintern sowie nach aussen als Ansprechpartner. Dem "arealbezogenen Mobilitätsmanager" liegt ein Pflichtenheft (Regelwerk) vor, welches die Grundsätze, Ziele und Massnahmen für das Viererfeld enthält. In einer definieren Periodizität sind ein Monitoring und eine Wirkungskontrolle durchzuführen.

Eine weitere Herausforderung ist die «Organisation» einer möglichst grossen (räumlichen) Flexibilität. Dies als Voraussetzung für die Umsetzung des Anliegens des «Mobilitätslabors» und auch im Hinblick auf die in 15 oder 25 Jahren veränderten Anforderungen.

Folgende mobilitätsspezifischen Produkte sind auszuarbeiten:

- Regelwerk Mobilität (Text/Plan) zur Definition der konstituierenden Elemente der Mobilität
- Im selben Dokument oder separat: Mobilitätsvision, -strategie und –konzept

## Infrastruktur / Massnahmen

Zur Umsetzung und Sicherung des tiefen Parkplatzangebotes und zur Zielerreichung einer autoarmen Siedlung mit hohem nachhaltigen Modal Split, ist die Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen, hindernisfreien und quartierverträglichen Infrastruktur vorzunehmen.

Bei der Wahl von Massnahmen sind die Grundsätze der Areal- und Wohnstrategie und die Philosophie des "Mobilitätslabors" zu berücksichtigen, d.h. innovativ, hochwertig, flexibel, partizipativ.

Eine entscheidende Rolle nimmt die Mobilitätszentrale ein, welche als Schnittstelle zwischen der arealübergreifenden Organisation und den Bewohnerinnen und Bewohnern sowie den–Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern dient.

Hier ist auch das "Mobilitätslabor" angesiedelt. Von den dort eingebundenen Bauträger/innen wird insbesondere in der Startphase ein hohes Mass an Engagement erwartet, sich für innovative Strategien einzusetzen, Anreize zum Mitmachen zu schaffen sowie den Bereich Organisation und (Mit-)Evaluation von Mobilitätsexperimenten aktiv anzugehen.

## Themenliste

Nachfolgend eine Themenliste, wo das Gesamtbild der Infrastruktur auf dem Viererfeld skizziert werden soll. Die Liste ist nicht abschliessend und dient als Ausgangslage zu weiteren innovativen Lösungen.

### Erschliessung

- Differenziertes Netz aus Strassen, Wegen und Plätzen / qualitativ hochwertig, hindernisfrei und einladend gestaltete Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr.
- Die Fuss- und Velowege, welche das Viererfeld mit den Nachbarquartieren verbinden, sind hindernisfrei, möglichst direkt, gut ausgebaut und integrieren sich gut in den Freiraum. Von besonderer Bedeutung ist der Schulweg vom Rossfeld durch das Viererfeld in die Länggasse.
- Wo möglich nutzen Zufussgehende und Velofahrende dieselben Wege und Strassen.
- Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen bzw. eingeschränkter Mobilität werden beispielhaft berücksichtigt.
- Bereitstellung einer hochwertigen Infrastruktur und genügend Abstellplätze für den Veloverkehr.
- Hohe Erschliessungsqualität durch den Öffentlichen Verkehr mit einem nachfragegerechten Angebot, hindernisfreiem Zugang und kurzen Wegen (< 200 m) zu den Haltestellen.
- Direkte Erschliessung für den MIV von/zum übergeordneten Netz mit minimalen negativen Auswirkungen auf bestehende Siedlungsgebiete.

- Quartierverträgliche und sichere Abwicklung des MIV mit minimalen Beeinträchtigungen der Wohnnutzungen.

### **Mobilitätszentrale / Service-Dienstleistung**

- "Mobilitätslabor", wo die Bevölkerung neue Dienstleistungen, Angebote und Technologien erproben kann.
- arealinternes Mobilitätsmanagement
- Bereitstellung von Information (z.B. Fahrpläne), Durchführung von Kursen, Beratung zum persönlichen Mobilitätsverhalten, Hilfestellungen für Menschen mit Behinderung
- Anbieten eines Service für Hauslieferdienste und/oder Bereitstellung eines Depots für Lieferdienste
- Anlaufstelle und ggf. Standort für Fragen rund ums Sharing und Pooling
- Zentrale der Viererfeld-App /-Website
- Reparaturservice für Velos

### **Shared Mobility**

- Standorte für öffentliche und/oder arealbezogene Carsharing-Angebote (z.B. mobility, mobility@home).
- Standorte des städtischen Veloverleihsystems sowie ggf. arealinternes Veloverleih- oder Bikesharingsystem
- arealinternes Cargobike-Angebot (z.B. carvelo2go)
- Car-Pooling, wo Bewohner der Siedlung und/oder der umliegenden Wohngebiete ein privates Carsharing-System initiieren.
- Förderung von Fahrgemeinschaften und Mitfahrgelegenheiten (z.B. im Rahmen der Beratung der Mobilitätszentrale)

### **Parkierung**

- Reduziertes Parkplatzangebot für den motorisierten Verkehr, zugeschnitten für städtische Verhältnisse mit einem hohen Anteil an autofreien Haushalten.
- Einstellhallen-Parkplätze gehören zur erforderlichen Infrastruktur (Gemeinschaftliche Parkieranlagen). Diese sind so zu gestalten, dass sie auch anderen Bedürfnissen dienen können, sei es für Velowerkstätten, E-Mobil-Tankstellen oder für Freizeitangebote.
- Erhöhte Anzahl Veloparkplätze mit Berücksichtigung von
  - Kurzzeit/Langzeitparkplätzen
  - Platz für Spezialvelos und Anhänger
  - E-Bikes (Parkierung + Lademöglichkeit)

## **Förderung Öffentlicher Verkehr**

- Anreize zu vergünstigten lokalen Abonnementen bzw. Verbundabos
- arealinterne Tageskarten für lokale, regionale oder nationale Verbunde

Für die später detaillierte Ausarbeitung eines arealspezifischen Mobilitätsmanagements Viererfeld sowie bei Fragen zum Thema verkehrsarmes Wohnen, kann auf bereits bestehende Projekterfahrungen im In- und Ausland zurückgegriffen oder neue Ideen entwickelt werden.

Mögliche Informationsquellen sind

- Verkehrsclub der Schweiz > autofreies Wohnen
- Fussverkehr Schweiz > Verkehr sparen in Siedlung und Quartier
- Plattform autofrei/autoarm wohnen > wohnbau-mobilitaet.ch



## 5 Fazit: Vorgaben für den städtebaulichen Wettbewerb

Dieses Kapitel fasst die verbindlichen Vorgaben für den städtebaulichen Wettbewerb zusammen. Es ist identisch mit Kp. 6.4 «Mobilität» des Wettbewerbsprogramms und den grauhinterlegten Texten in diesem Mobilitätskonzept. Das Kapitel dient somit der Klärung der Frage, was verbindlich im Wettbewerb umgesetzt bzw. berücksichtigt werden muss und bildet damit das Fazit des Mobilitätskonzeptes.

### Grundzüge des Mobilitätskonzeptes

Siedlung, Freiraum und Verkehr sind integral zu planen. Ein durchdachtes innovatives Mobilitätskonzept ist ein wesentlicher Faktor zur Sicherstellung einer hohen Lebensqualität. Erwartet wird der Nachweis einer hochwertigen Abstimmung von Verkehrsführung und Raumqualität. Das Mobilitätskonzept Viererfeld / Mittelfeld dient als Grundlage und hat wegweisenden Charakter. Darauf aufbauend sollen die Grundzüge eines Mobilitätskonzeptes für den vorgeschlagenen Masterplan nachgewiesen werden.

Eine der Hauptaufgaben ist es aufzuzeigen, wie der Grundgedanke der nachhaltigen Mobilität umgesetzt wird. Dabei geht es einerseits um die dazu erforderliche Infrastruktur und räumliche Organisation (beispielsweise sehr gute übergeordnete Velowege oder die hindernisfreie Gestaltung), aber auch um betriebliche Fragen der Organisation der verschiedenen Mobilitätsangebote ("Shared Mobility"). Bei der räumlichen Gestaltung und Organisation (Plätze, Strassen, Wege) steht die Qualität als Aufenthalts- und Erlebnisraum im Mittelpunkt, verkehrliche Aspekte sind zu berücksichtigen (z.B. Erreichbarkeit der Liegenschaften mit Notfallfahrzeugen). Eine weitere Herausforderung ist die «Organisation» einer möglichst grossen räumlichen Flexibilität. Dies als Voraussetzung für die Umsetzung des Anliegens eines «Mobilitätslabors» und auch im Hinblick auf die in Zukunft veränderten Anforderungen.

### Erschliessung Öffentlicher Verkehr

Die Haltestellen entlang der Engestrasse sollen auf das städtebauliche Konzept abgestimmt werden. Lage und / oder Anzahl der Haltestellen und damit die Erschliessung des Viererfelds werden heute als ungenügend beurteilt und sind zu optimieren. Von den Teilnehmenden wird ein Vorschlag für eine optimale ÖV-Erschliessung erwartet. Dabei ist eine Lösung vorzuschlagen, welche dem Schutz der Allee maximal Rechnung trägt. Im Bereich Äussere Enge ist für die Linie 21 die Einrichtung einer Wendemöglichkeit für Verdichtungskurse und Störfälle vorzusehen. Die Haltestelle Äussere Enge ist so zu positionieren, dass sowohl wendende als auch durchfahrende Busse dieselbe Haltestelle bedienen können.

## Erschliessung Fuss- und Veloverkehr

Die Vorschriften in den Zonenplänen fordern «attraktive Fuss- und Radwege zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs entlang der Engestrasse» und "zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs an der Neubrückstrasse und zum Viererfeld". Die Areal- und Wohnstrategie positioniert das Viererfeld als "Quartier der kurzen Wege". Folgende Wegverbindungen für Fussgängerinnen und Velofahrende sind von übergeordneter, quatierv verbindender Bedeutung:

- (Engehalbinsel –)<sup>2</sup> Äussere Enge – Neubrückstrasse (– Hochfeld/Neufeld) als wichtige Schulwegverbindung.
- (Breitenrain – neue Brücke über die Aare –) Engestrasse – Studerstein – Knoten Neubrückstrasse/ Bremgartenstrasse (– Bern West) als Teil des gesamtstädtischen Velorings.

Die genaue Lage dieser übergeordneten Verbindungen ist offen, muss aber den Bedürfnissen der zu Fuss-Gehenden und der Velofahrenden entsprechen.

In Planung ist der Bau einer Fuss- und Veloverkehrsbrücke zwischen der Lorraine und der Länggasse. Ein endgültiger Entscheid ist ausstehend.

## Hindernisfreiheit und Inklusion

Folgende einschlägigen Gesetze und Normen sind zu berücksichtigen: BehiG, UNO-Behindertenrechtskonvention, SIA 500, SN 640 075 (VSS) und das Konzept «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR)» der Stadt Bern. Die Quartiererschliessung und die Bauten inklusive der Wegverbindungen sind beispielhaft hindernisfrei zu gestalten. Inklusion in allen Lebensbereichen bedeutet, Menschen mit und ohne Behinderungen ein selbstbestimmtes Leben ohne bauliche und gesellschaftliche Barrieren zu ermöglichen.

## Wegbreiten

- Reine Fusswege: Mindestbreite 2.5 m
- Reine Velowege (im Gegenverkehr): Mindestbreite 3.0 m
- Arealinterne (Quer-)Verbindungen im Mischverkehr Fussgänger/Velofahrende ohne bauliche Trennung zwischen Fussgänger- und Velofläche, d.h. nicht «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR)»-konform: 3.5 m
- Übergeordnete, Hauptverbindungen im Mischverkehr Fussgänger/Velofahrende: Mindestbreite 5 bis 6 m

So weit möglich sollen Wege von Fussgänger, Fussgängerinnen und Velofahrenden gemeinsam genutzt werden. Insbesondere die (untergeordneten) arealinternen Verbindungen sollen so gestaltet werden, dass auch E-Bikes mit relativ tiefer Geschwindigkeit fahren.

---

<sup>2</sup> Die in Klammern stehenden Ortsbezeichnungen befinden sich ausserhalb des Viererfelds und führen in das Quartier hinein respektive heraus.

## Erschliessung Motorfahrzeuge

Die Erschliessung für Motorfahrzeuge hat über die Studerstrasse - Richtung Neufeld zu erfolgen. Optional ist für Bauten südlich des Neufeldtunnels die Zufahrt von der Engestrasse gestattet. Das Mittelfeld wird über die Neubrückstrasse (nördlich der Sperre) erschlossen. Ausgehend von der Studerstrasse führt die interne Erschliessung in Nord-Süd-Richtung in das Viererfeld. Hier gilt ein Niedriggeschwindigkeitsregime (Begegnungszone). Die Studerstrasse wird auf der Höhe des Schulhauses Enge für den motorisierten Individualverkehr unterbrochen. Die Durchfahrt ist nur für Berechtigte gestattet. Eine Durchfahrt vom Autobahnanschluss Neufeld via Studerstrasse und Engestrasse zum Stadtzentrum ist ausgeschlossen.

## Parkierung

### Veloabstellplätze

Die Anzahl an Veloabstellplätzen bemisst sich an der oberirdischen Geschossfläche (GFoi). Pro 25m<sup>2</sup> GFoi ist ein Veloabstellplatz vorzusehen, das entspricht mindestens einem Veloabstellplatz je bewohnbarem Zimmer. Für die übrigen Nutzungen sind die Empfehlungen des ASTRA zur Veloparkierung massgebend.

1/3 der Abstellplätze sollen als oberirdisch und offene Kurzzeitparkplätze nahe am Zielort respektive an den Eingangsbereichen realisiert werden. 2/3 Abstellplätze gelten als überdeckte Indoor-Langzeitparkplätze. Abstellplätze im Erdgeschoss sind erwünscht. Alle müssen hindernisfrei anfahrbar sein.

Zudem ist auf ausreichend Platz für Spezialvelos und Anhänger zu achten; die Anforderungen an E-Bikes (Parkierung + Lademöglichkeit) sind zu berücksichtigen. Weiterhin gewünscht sind oberirdische Velo-Parkierungen bei Bushaltestellen und bei weiteren öffentlichen Zielen, wie Fussballfeld, Schule, Einkaufen, Stadtteilpark / Familiengartenarealen.

### Parkierung PW

Die neuen Überbauungen sind «Gebiete, die vom Fahrzeugverkehr zu entlasten oder freizuhalten sind» (BauG Art. 18). Es sind maximal drei Parkierungsanlagen im Perimeter Viererfeld und eine Parkierungsanlage im Perimeter Mittelfeld erlaubt. In diesen Parkierungsanlagen sind auch die Parkplätze für die Nutzenden des Stadtteilparks, der Sportanlagen, der Familiengärten, der gewerblichen Nutzungen (inkl. Kundenparkplätze) vorzusehen. Behindertenparkplätze, Parkplätze für Carsharing, Güterumschlag etc. dürfen oberirdisch angeordnet werden. Die Parkierungsanlagen sind durch die Bauträgerschaften zu finanzieren und zu bewirtschaften.

Die Parkierungsanlagen müssen eine grosse (Um-) Nutzungsflexibilität aufweisen. Sie sind so zu gestalten, dass sie auch anderen Bedürfnissen dienen können, zum Beispiel für Velowerkstätten, E-Mobil-Tankstellen oder für Freizeitangebote. Rampenanlagen sind so weit wie möglich in die Gebäude zu integrieren. Es ist auf eine Etappierbarkeit zu achten.

Anzahl Parkplätze motorisierter Individualverkehr (MIV):

Gemäss Zonenplan/Vorschriften gelten insbesondere folgende Maximalwerte:

- Viererfeld max. 0.5 Parkplätze je Wohnung

- Mittelfeld max. 0.3 Parkplätze je Wohnung

Dieser Wert muss bei jedem Bauvorhaben/Baugesuch nachgewiesen werden. Dies bedeutet, dass es sich nicht um «Durchschnittswerte» handelt, sondern um Maximalwerte pro «Bauvorhaben».

Für Nicht-Wohnnutzung wie Freizeit, Gewerbe, Einkaufen machen die städtischen Vorschriften keine spezifischen Angaben. Die effektive Anzahl soll mit dem zu erstellenden Mobilitätskonzept hergeleitet werden. In diesem Mobilitätskonzept ist auch aufzuzeigen wie der Modalsplit gemäss «Ergänzungsbericht Mobilität» erreicht werden kann.

**Modal Split Viererfeld / Mittelfeld (in % aller Wege)**

	Modal Split (alle Wege)			
	MIV	ÖV	Velo	Fuss
Viererfeld	10 %	30 %	20 %	40 %

Das Parkplatzangebot ist so festzulegen, dass der anvisierte Modal Split von max. 10% Motorisierter Individualverkehr (MIV)-Anteil an der Anzahl Wege erreicht wird.

**Das Mobilitätskonzept wurde vom Lenkungsausschuss Viererfeld / Mittelfeld am 24. Januar 2018 genehmigt.**

# Glossar

BauV	Bauverordnung; hier: des Kantons Bern
GFoi	oberirdische Geschossfläche (in m <sup>2</sup> )
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr; Mittelwert aus allen Tagen des Jahres (Montag - Sonntag)
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr; Mittelwert aus allen Werktagen des Jahres (Montag - Freitag)
FVV	Fuss- und Veloverbindung Breitenrain – Länggasse (Neue Brücke für den Fuss- und Veloverkehr; in Planung)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal Split	Prozentuale Aufteilung des Verkehrsaufkommens (hier bezüglich alle Wege) auf einzelne Verkehrsmittel.
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RPV	Raumplanungsverordnung
STEK	Stadtentwicklungskonzept 2016
SVP	Spezifisches Verkehrspotenzial
ZPP	Zone mit Planungspflicht

# Anhang

## Anhang I Karten Erschliessungskonzept (1:5'000; DIN A3)

- A Fussverkehr
- B Veloverkehr
- C Öffentlicher Verkehr
- D Motorisierter Individualverkehr

## Anhang II Schleppkurve

- 01 Gelenkbus Bernmobil

## Legende

### Bestand

- bestehendes Netz
- Bushaltestelle
- ⋯ Baumallee Engestrasse mit Promenade

### Neu im Rahmen Viererfeld/Mittelfeld

- Neue arealinterne Fuss- und Veloverbindungen
- Lage fest + Ausgestaltung offen; *ist im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs festzulegen*
- ⋯ Lage + Ausgestaltung offen; *ist im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs festzulegen*
- ➔ Anschlusspunkte relevant (Lage fest)
- Hauptverbindung Fuss- / Veloverkehr im Mischverkehr, Gegenrichtungsverkehr; *Lage und Ausgestaltung ist im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs festzulegen, Anschlusspunkte relevant (Lage fest)*

- Neue Fussverbindung ausserhalb des Perimeters mit *direktem Zusammenhang zur arealinternen Erschliessung*

### Weiteres

- ⋯ Fuss- und Veloverbindung Breitenrain-Länggasse *in Planung; Anschlusspunkt noch offen*

### Orientierender Inhalt

#### Zonenpläne

- Wohnzone
- Wohnzone gemischt
- Zone für private Bauten und Anlagen im allgemeinen Interesse A (FA\*)
- Zone mit Planungspflicht

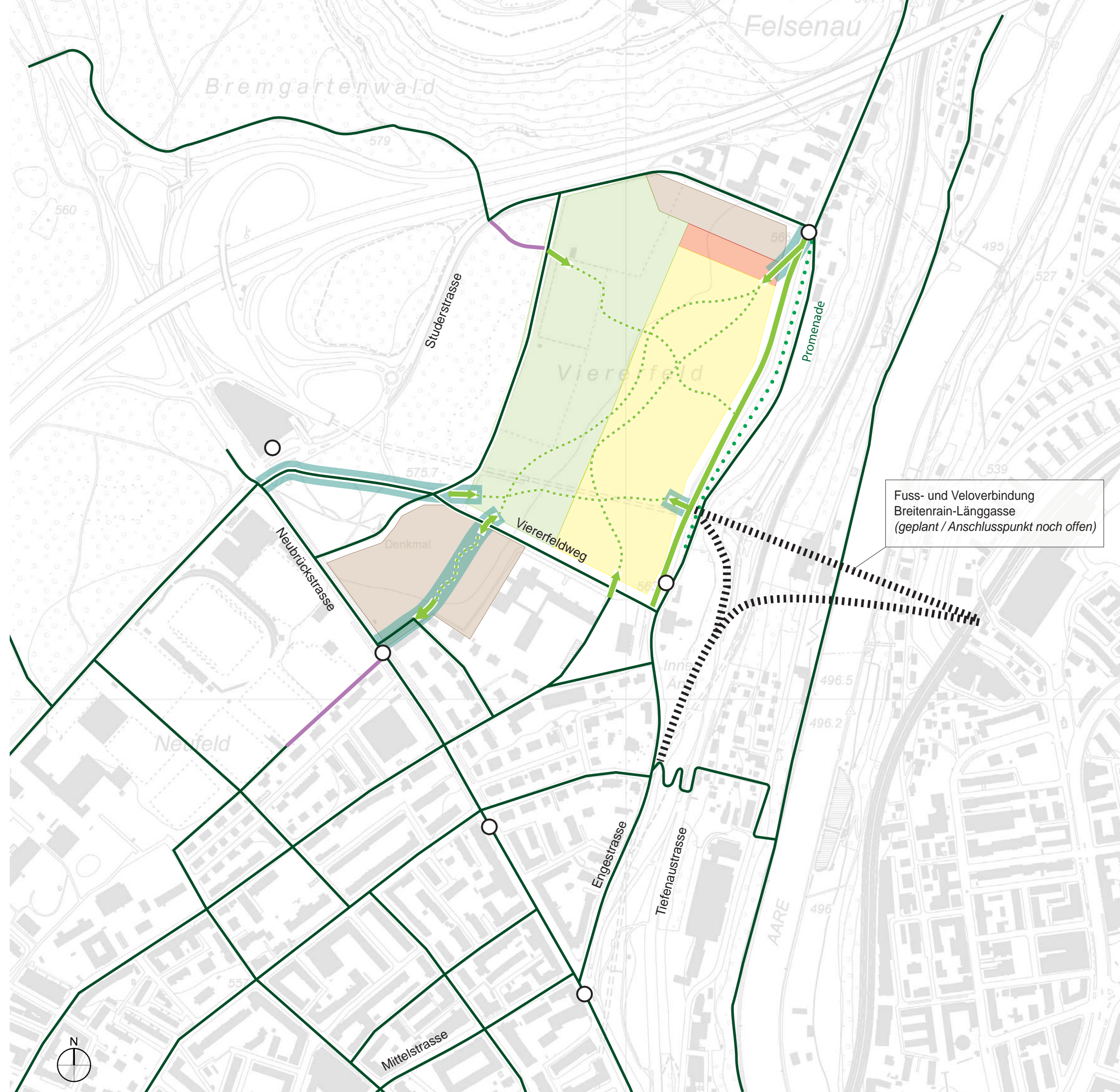
Stadt Bern, Stadtplanungsamt  
Mobilitätskonzept Viererfeld/Mittelfeld

### Erschliessungskonzept Fussverkehr

1:5'000

Proj.Nr. 19-17-025-00  
Pl.Nr. 2  
Datum 17.01.2018  
Gez./Gepr. ane / tvk



...M\_plaene/Uebersichtsplan\_5000\_180117.ai





## Legende

### Zielzustand STEK 16


Velohauptroute mit hohem Standard


-  - entlang Hauptverkehrsstrasse
-  - abseits Hauptverkehrsstrasse


Velorouten Normstandard


-  - entlang Hauptverkehrsstrasse
-  - abseits Hauptverkehrsstrasse


### Neu im Rahmen Viererfeld/Mittelfeld

Neue arealinterne Fuss- und Veloverbindungen  
 Lage fest + Ausgestaltung offen; *ist im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs festzulegen*

 Lage + Ausgestaltung offen; *ist im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs festzulegen*

 Anschlusspunkte relevant (Lage fest)


Hauptverbindung Fuss- / Veloverkehr  
im Mischverkehr, Gegenrichtungsverkehr;  
*Lage und Ausgestaltung ist im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs festzulegen,*  
 Anschlusspunkte relevant (Lage fest)

 Neue Veloverbindung ausserhalb des Perimeters  
*mit direktem Zusammenhang zur arealinternen Erschliessung*

### Weiteres





 bestehendes Netz

 Veloring

 Fuss- und Veloverbindung Breitenrain-Länggasse  
*in Planung; Anschlusspunkt noch offen*

### Orientierender Inhalt

#### Zonenpläne

-  Wohnzone
-  Wohnzone gemischt
-  Zone für private Bauten und Anlagen  
im allgemeinen Interesse A (FA\*)
-  Zone mit Planungspflicht

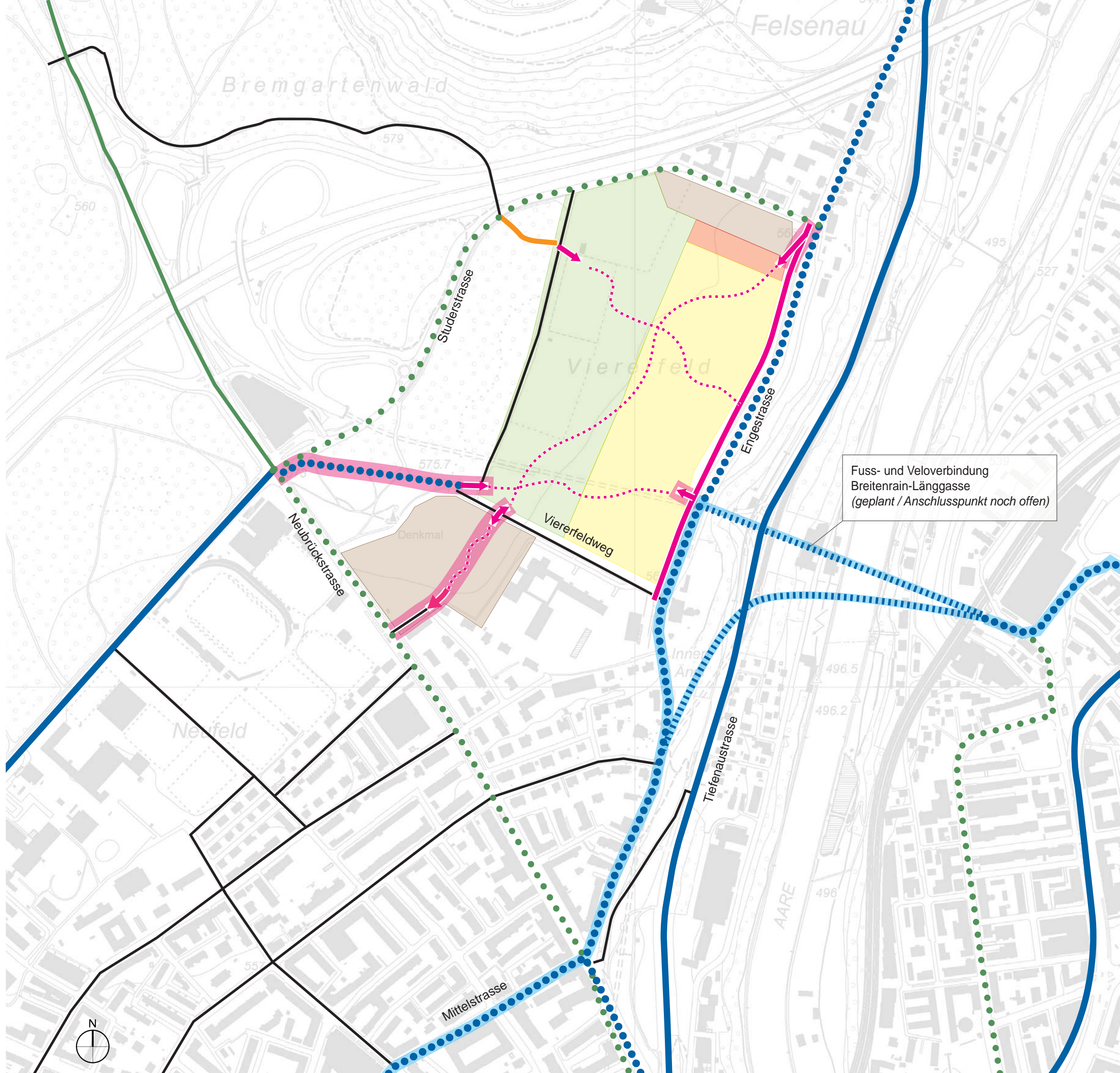
Stadt Bern, Stadtplanungsamt  
Mobilitätskonzept Viererfeld/Mittelfeld

**Erschliessungskonzept  
Veloverkehr**

1:5'000

Proj.Nr. 19-17-025-00  
Pl.Nr. 1  
Datum 17.01.2018  
Gez./Gepr. ane / tvk




...\\4\_plaene\Uebersichtsplan\_5000\_180117.ai








## Legende

### Bestand




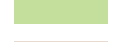
-  Bus Linie 11 mit Haltestellen bestehend
-  Bus Linie 21 mit Haltestellen bestehend
-  200 m Erreichbarkeit der Haltestellen (Optimum)

### Neu im Rahmen Viererfeld/Mittelfeld

-  Wendemöglichkeit Äussere Enge  
*Lage ist offen und im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs festzulegen*
-  Variante zusätzliche Haltestelle Mittlere Enge  
*Empfehlung RKBM; Lage ist offen und im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs zu festzulegen inkl. Einzugsradius 200 m (Optimum)*
-  Variante Verlegung bestehende Haltestellen  
*Lage ist offen und im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs zu festzulegen inkl. Einzugsradius 200 m (Optimum)*

### Orientierender Inhalt

#### Zonenpläne

-  Wohnzone
-  Wohnzone gemischt
-  Zone für private Bauten und Anlagen im allgemeinen Interesse A (FA\*)
-  Zone mit Planungspflicht

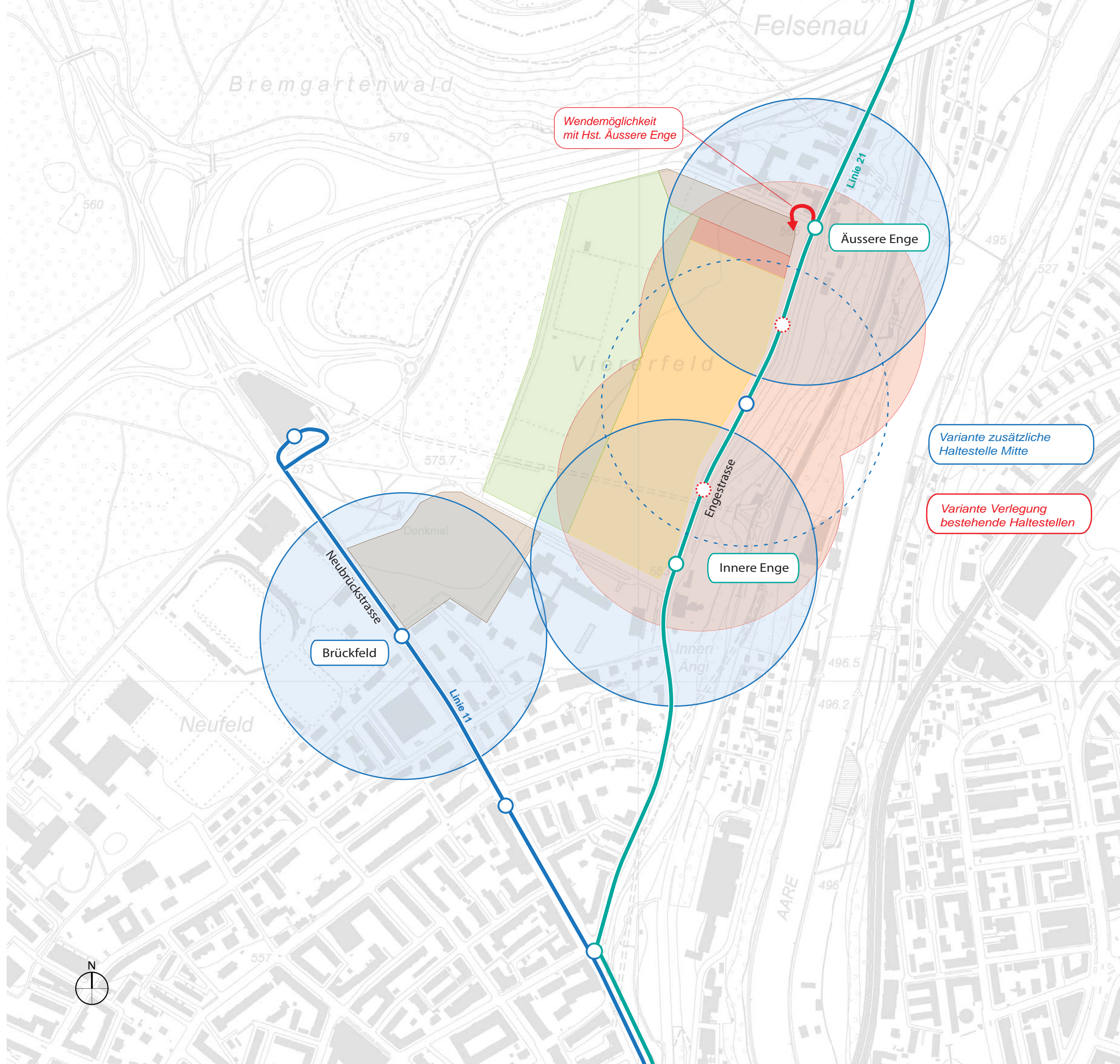
Stadt Bern, Stadtplanungsamt  
Mobilitätskonzept Viererfeld/Mittelfeld

### Erschliessungskonzept Öffentlicher Verkehr

1:5'000




Proj.Nr. 19-17-025-00  
Pl.Nr. 3  
Datum 17.01.2018  
Gez./Gepr. ane / tvk

...14\_plaene/Uebersichtsplan\_5000\_180117.ai







### Legende



#### Bestand

-  Knoten mit Lichtsignalanlage
-  Kreisverkehr
-  weitere Strassen

#### Neu im Rahmen Viererfeld/Mittelfeld





-  Erschliessung Teilräume (Tempo 20)
-  Sperrung Studerstrasse (für Berechtigte gestattet)
-  Gemeinschaftliche Parkieranlage (Motorfahrzeuge); Lage offen
-  Carsharing-Standort (informativ)

#### Zielzustand Verkehrsregime im Betrachtungsperimeter

-  Tempo 30
-  Sperrung

#### Orientierender Inhalt

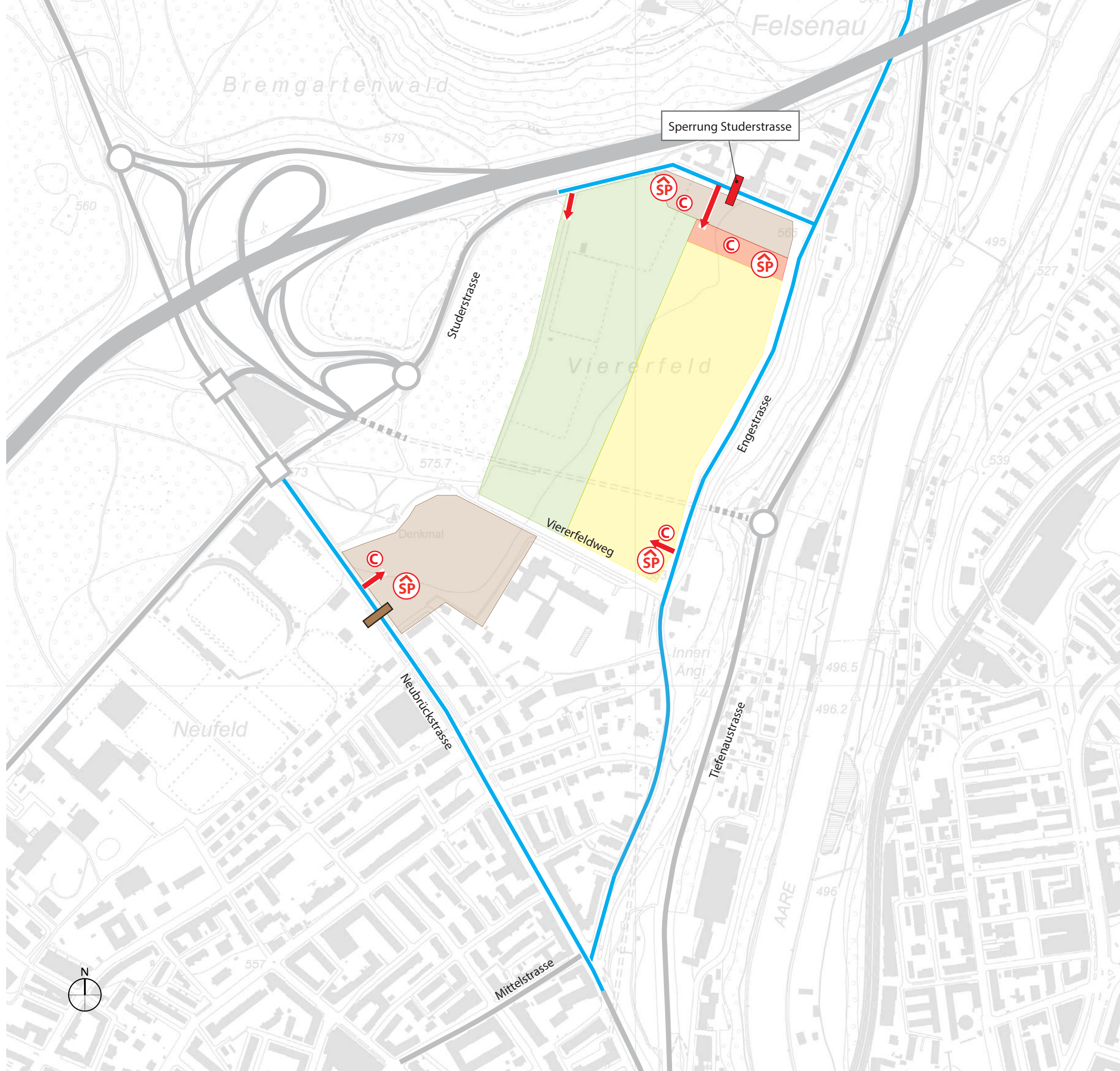
##### Zonenpläne

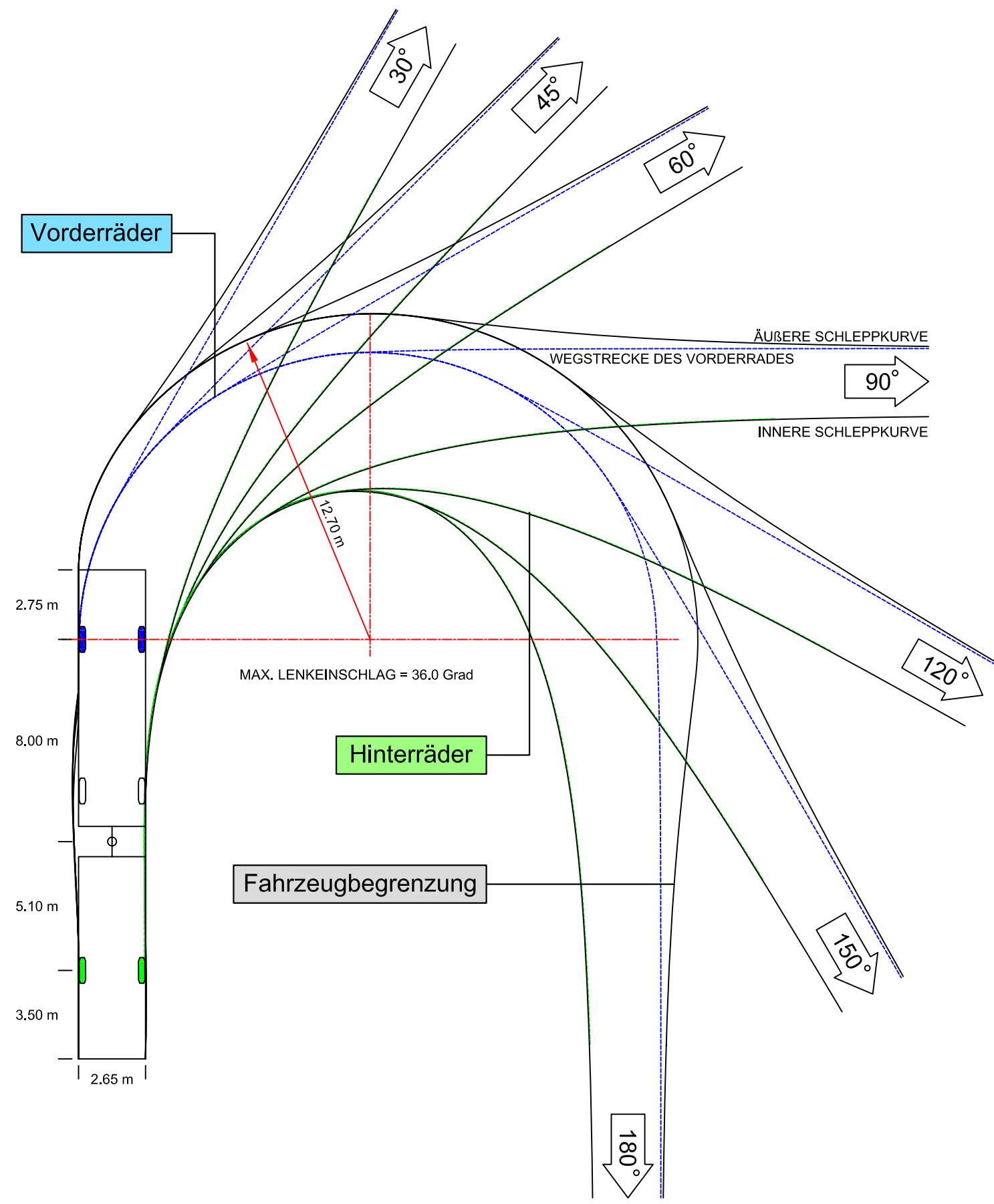
-  Wohnzone
-  Wohnzone gemischt
-  Zone für private Bauten und Anlagen im allgemeinen Interesse A (FA\*)
-  Zone mit Planungspflicht

Stadt Bern, Stadtplanungsamt  
Mobilitätskonzept Viererfeld/Mittelfeld

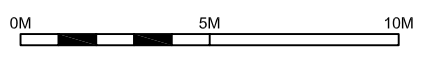
**Erschliessungskonzept**  
**Motorisierter Individualverkehr** 1:5'000

Proj.Nr. 19-17-025-00  
Pl.Nr. 4  
Datum 17.01.2018  
Gez./Gepr. ane / tvk

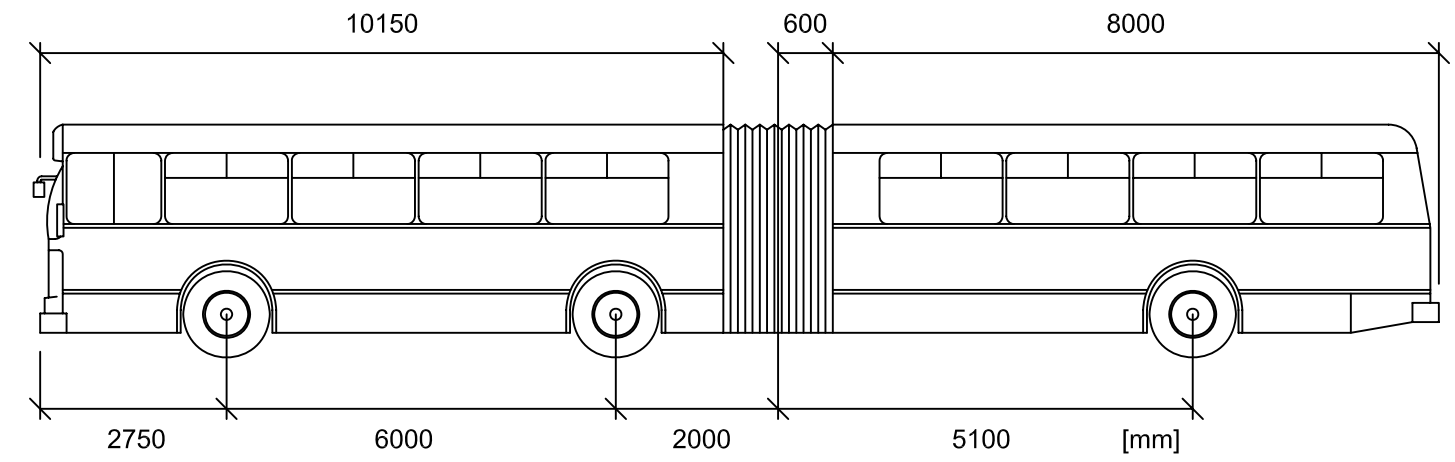




Gelenkbus BERNMOBIL



M 1:200



### Gelenkbus BERNMOBIL

ohne Masstab

Breite	: 2650 mm	Zw. Endanschlügen	: 6
Spur	: 2600 mm	Steuerwinkel	: 36.0
		Gelenkwinkel	: 65.0

**Massgebendes Fahrverhalten:**

- die Streckengeschwindigkeiten sind den örtlichen Gegebenheiten anzupassen und entsprechend zu wählen (Kurvendurchfahrten, Tempo 30 etc.)
- Abbiegemanöver/ Kurvenfahrten im Kreuzungsbereich und in kleinen Kreiseln sind mit einer Geschwindigkeit von mind. 10 km/h anzusetzen
- Haltestellenzu- bzw. wegfahren erfolgen mit einer Mindestgeschwindigkeit von 10 km/h
- die Räder sind **nicht** im Stand einzuschlagen, der Lenkeinschlag erfolgt im Fahrmanöver und ist abhängig von der jeweiligen Geschwindigkeit
- der maximale Lenkeinschlag beträgt 36 °

Der in diesem Dokument definierte Gelenkbus BERNMOBIL beinhaltet alle zum heutigem Fuhrpark gehörenden Fahrzeuge (Gelenkbus), sowie die verschiedene Fahrweisen und Unsicherheiten des Fahrpersonals.

Das vorliegende Dokument ist ausschliesslich zur Handhabung für Anlagen im Nutzungs- bereich von BERNMOBIL zu verwenden. BERNMOBIL hält sich für die Darstellungen und Ausführungen in diesem Dokument alle Rechte vor. Eine Vervielfältigung, Weitergabe an Dritte oder Verwendung ausserhalb des vereinbarten Zweckes, auch nur auszugsweise, ist ohne Genehmigung durch BERNMOBIL **nicht** gestattet.

Das vorliegende Dokument gilt bis auf Widerruf für alle Bereiche BERNMOBIL als bindend.

<b>BERNMOBIL</b>	<b>Gelenkbus BERNMOBIL</b>					Plan Nr.: . 41.1
	Fahrzeugdaten zur Schleppkurvenprüfung					Mst: 1 : 200
	Name	Datum	Rev. Datum	Rev. Datum	Rev. Datum	
Projektiert	HeSc	14.12.2009				
Gezeichnet	HeSc	14.12.2009				
Geprüft	Led	14.12.2009				
						Format: 30/42