Mobilitätskonzept Stufe Richtprojekt Worblentalstrasse 68, Ittigen

Bericht

Pensionskasse des Bundes PUBLICA

31. März 2025

metron

Bearbeitung

Antje Neumann
MSc Geographie, SVI

Metron Bern AG
Neuengasse 43
Postfach
3001 Bern
T 031 380 76 80
bern@metron.ch
www.metron.ch

Bauherrschaft

Pensionskasse des Bundes PUBLICA
Eigerstrasse 57
3007 Bern

Architektur

GWJ Architektur AG
Nordring 4A
Postfach
3001 Bern
T 031 340 82 22
info@gwj.ch
www.gwj.ch

Landschaftsarchitektur

Chaves Biedermann Landschaftsarchitekten GmbH
Jurastrasse 50
4053 Basel
T 061 561 71 21
info@chavesbiedermann.ch
chavesbiedermann.ch

Titelbild: Visualisierung Studienauftrag Worblentalstrasse 68 (PLAY-TIME)

Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung	**4**
1	**Ausgangslage und Auftrag**	**5**
1.1	Projekt	5
1.2	Auftrag und Projekteinbettung	6
1.3	Grundlagen	6
2	**Mobilität im Projektumfeld**	**7**
2.1	Lage und übergeordnete Erschliessung	7
2.2	Motorisierter Individualverkehr	8
2.3	Fussverkehr	9
2.4	Veloverkehr	10
2.5	Öffentlicher Verkehr	11
2.6	Öffentlich zugängliche Parkierung	12
2.7	Sharing-Mobilität	13
3	**Veloverkehr**	**14**
3.1	Anzahl Veloabstellplätze	14
3.2	Lage und Infrastruktur Veloabstellplätze	15
4	**Motorisierter Individualverkehr**	**17**
4.1	Angebot Parkplätze	17
4.2	Lage und Infrastruktur der Parkplätze	19
4.3	Fahrtenaufkommen	22
4.4	Anlieferung, Ver-/Entsorgung und Feuerwehr	23
5	**Bausteine für eine nachhaltige Mobilität**	**24**
5.1	Nachhaltige Mobilität in der Gemeinde	24
5.2	Nachhaltige Mobilität an der Worblentalstrasse 68	24
5.3	Monitoring	28
6	**Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz**	**29**

Hinweis

Der vorliegende Bericht basiert auf dem Richtprojekt. Die Infrastruktur kann sich, wo nötig und zweckmässig, im Vor- und Bauprojekt noch verändern. Das Mobilitätskonzept ist für die Baueingabe erneut zu prüfen und entsprechende Anpassungen vorzunehmen.

Zusammenfassung

Die Bauherrschaft *Pensionskasse des Bundes PUBLICA* möchte das Bürogebäude an der Worblentalstrasse 68 in der Gemeinde Ittigen in ein Wohngebäude mit Erweiterungsbau und Aufstockungen transformieren.

Die Ausgangslage für autoreduziertes Wohnen ist am Projektstandort in der Gemeinde Ittigen und Kernagglomeration von Bern sehr gut. Es besteht ein dichter Takt der S-Bahn- und Buslinie, in kurzer Entfernung sind Standorte von Mobility-Carsharing und PubliBike-Veloverleih zu erreichen und es befinden sich Versorgungsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf in Fuss- und Velowegdistanz. Die Wege zu Schulen und Freizeiteinrichtungen sind kurz. All dies ermöglicht eine aktive und flexible Mobilität, ohne den Besitz eines eigenen Autos.

Parkierungsvorgaben für Motorfahrzeuge und Velos

- Die Bandbreite für Parkplätze beträgt 0.25 bis 0.4 Parkplätze pro Wohnung, einschliesslich mindestens 2 IV-Parkplätzen (Parkplätze für Menschen mit eingeschränkter Mobilität).
- Im Aussenraum sind 3 bis 5 Parkplätze für Besuchende vorzusehen, darunter mindestens 1 IV-Parkplatz.
- Pro bewohnbarem Zimmer ist ein Veloabstellplatz bereitzustellen. Zusätzlich sind ausreichende Flächen für Anhänger und Spezialvelos einzuplanen.
- Übrige Nutzungen: Die Anzahl der Parkplätze und Veloabstellplätze richtet sich nach den Vorgaben der Bauverordnung des Kantons Bern.

1 Ausgangslage und Auftrag

1.1 Projekt

Die PUBLICA (Pensionskasse des Bundes) möchte in der Gemeinde Ittigen, an zentraler Lage das bestehende Bürogebäude an der Worblentalstrasse 68 in Ittigen (Parzellennummer Ittigen 7100) in ein Wohngebäude mit Erweiterungsbau und Aufstockungen transformieren. Die GWJ Architektur AG und chaves biedermann, Landschaftsarchitektur konnte mit ihrer Vision für das Projekt, im 2024 erfolgten Studienauftrag, die Auftraggeberschaft und Jury einstimmig überzeugen.

Abbildung 1 Luftbild im Bereich Worblentalstrasse 68 Ittigen, Transformationsgebäude im Bildmittelpunkt (Swisstopo)

Das Projekt sieht zukünftig 138 Wohnungen mit 405 Zimmern sowie einen Bereich im Erdgeschoss für Arbeiten/Dienstleistung (extensives Kundenaufkommen) vor.

Wohnungstyp	Anzahl	
1.5-Zimmer	7	(davon 3 «Atelierwohnen»)
2.5-Zimmer	42	(davon 6 «Rohbauwohnen»)
3.0-/3.5-Zimmer	51	
4.5-Zimmer	31	
5.5-Zimmer	6	
7.5-Zimmer	1	

Übrige Nutzungen	Fläche
Arbeiten/DL	232 m² (HNF)

Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur sind vorgesehen:

<u>Parkplätze MIV</u>

– 42 Parkplätze	Wohnen/Arbeit	UG
– 2 IV-Parkplätze	Wohnen/Arbeit	UG
– 4 Parkplätze	Besuch	Aussenraum
– 1 IV-Parkplatz	Besuch	Aussenraum

<u>Veloabstellplätze (VAP)</u>

– 312 VAP	Wohnen/Arbeit	UG
– 33 Spezial-VAP	Wohnen/Arbeit	UG
– Freifläche Anhänger	Wohnen/Arbeit	UG
– 90 VAP	Wohnen/Arbeit/Besuch	Aussenraum

1.2 Auftrag und Projekteinbettung

Für die Festlegung der zukünftigen Verkehrsinfrastruktur und der erwünschten Mobilitätsrahmenbedingungen sind folgende Anforderungen zu berücksichtigen und nachzuweisen:

Gemeindebauvorschriften
Mit der UeO Nr. 206 «Papiermühle Station Ittigen (Bahnstrasse)», genehmigt vom Kanton Bern am 21.02.1989, besteht für den gesamten Perimeter zwischen den Bahnhöfen Papiermühle und Ittigen eine rechtsgültige Überbauungsordnung, die auch die Parzelle 7100 beinhaltet. Auf ihrer Basis entstand u.a. das heutige Gebäude des Bundesamtes für Umwelt (BAFU).

Im Rahmen der aktuellen Projekterarbeitung soll die UeO Nr. 206 für die Parzelle 7100 aufgehoben werden. Dafür ist die Erarbeitung einer neue UeO + ZPP vorgesehen, die sich aus dem Richtprojekt ergibt und die Rechtsgrundlage bilden wird.

Im Weiteren gelten das Baureglement der Gemeinde Ittigen und die Bauverordnung des Kantons Bern.

Mobilität in der Gemeinde Ittigen
Die Gemeinde Ittigen setzt auf eine siedlungsverträgliche Mobilität; vgl. Kapitel 5.1. Mit einer Transformierung und Weiterentwicklung des Gebäudes an der Worblentalstrasse 68 wird diesem Ziel auch auf Stufe der Privatparzellen Rechnung getragen.

SNBS
Die PUBLICA strebt für das transformierte Gebäude eine SNBS-Zertifizierung an, welche eine unabhängige Qualitätssicherung anhand definierter Kriterien für den Hochbau darstellt. Mit dem Mobilitätskonzept werden die mobilitätsrelevanten Kriterien nachgewiesen.

1.3 Grundlagen

GWJ Architektur AG, Bern
- Grundrisse, EG und UG 1:200, 27.02.2025
- Wohnungsmix vom 03.03.2025

Chaves Biedermann Landschaftsarchitekten, Basel
- Situationsplan Aussenraum 1:500, 27.02.2025

Kantonale Grundlagen
- Bauverordnung des Kantons Bern (BauV) vom 06. März 1985, Stand 01.05.2024

Gemeinde Ittigen
- Gemeinde Ittigen, Baureglement, vom 18.11.2008 mit Änderungen bis 30.11.2023; Version vom 03.01.2025
- Gemeinde Ittigen, Richtplan Verkehr (seit 2022 in Bearbeitung, noch nicht verabschiedet; Stand kantonale Vorprüfung 2024)
- ITTIGEN 2040 – Räumliches Entwicklungskonzept, 2023

Schweizer Norm VSS (Auswahl)
- 40 065 Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen
- 40 273a Knoten – Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene
- 40 281 Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen
- 40 291a Parkieren – Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen

2 Mobilität im Projektumfeld

2.1 Lage und übergeordnete Erschliessung

Das Gebäude an der Worblentalstrasse 68 befindet sich an gut erschlossener und zentraler Lage im Talboden der Gemeinde Ittigen. In unmittelbarer Nähe, in Fuss- und Velodistanz, befindet sich das Talgutzentrum, welches mehrere Geschäfte für den täglichen Bedarf, sowie die beiden ÖV-Knotenpunkte Papiermühle und Ittigen. Nachfolgend findet eine Einordnung in das Verkehrsnetz statt und es werden mittels Pläne die übergeordneten Erschliessungswege aufgezeigt.

Es gelten folgende übergeordneten Lenkungen des Verkehrs:

1. Fussverkehr: grundsätzlich von allen Seiten
2. Veloverkehr: grundsätzlich von allen Seiten
3. MIV zu den Parkplätzen: via Bahnstrasse (Einfahrt Ost) < > Worblentalstrasse

Für den Fuss-, Trottinett- und Veloverkehr ist das Erschliessungsnetz dichter als auf dem Übersichtsplan dargestellt und es werden in der Praxis teilweise auch private Wege oder Trampelpfade als direkte Verbindungswege genutzt.

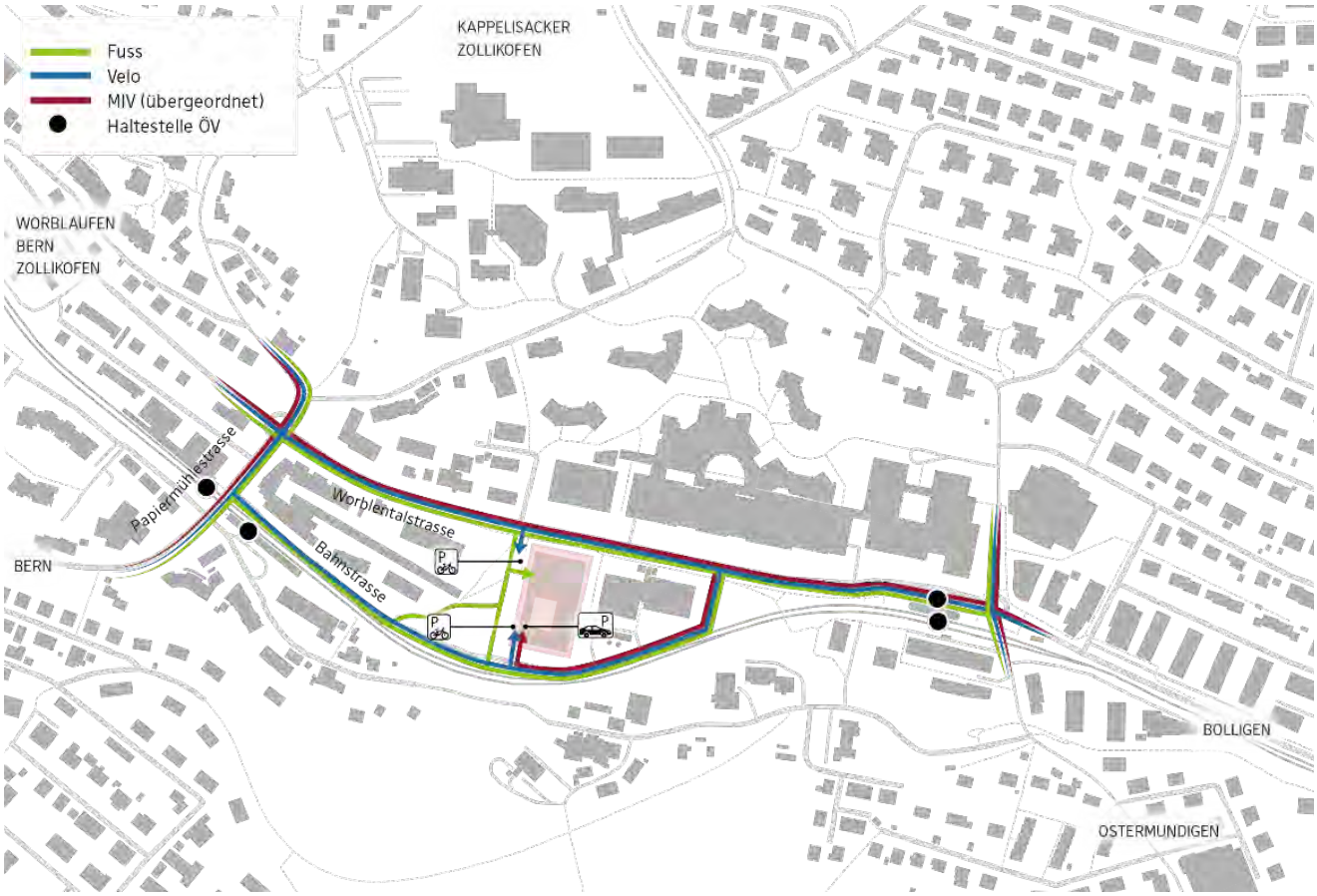


Abbildung 2 Übergeordnete Lenkung der Verkehrsströme

2.2 Motorisierter Individualverkehr

Für den MIV besteht, basierend auf dem «Richtplan Verkehr» eine übergeordnete Erschliessung via der Worblentalstrasse.

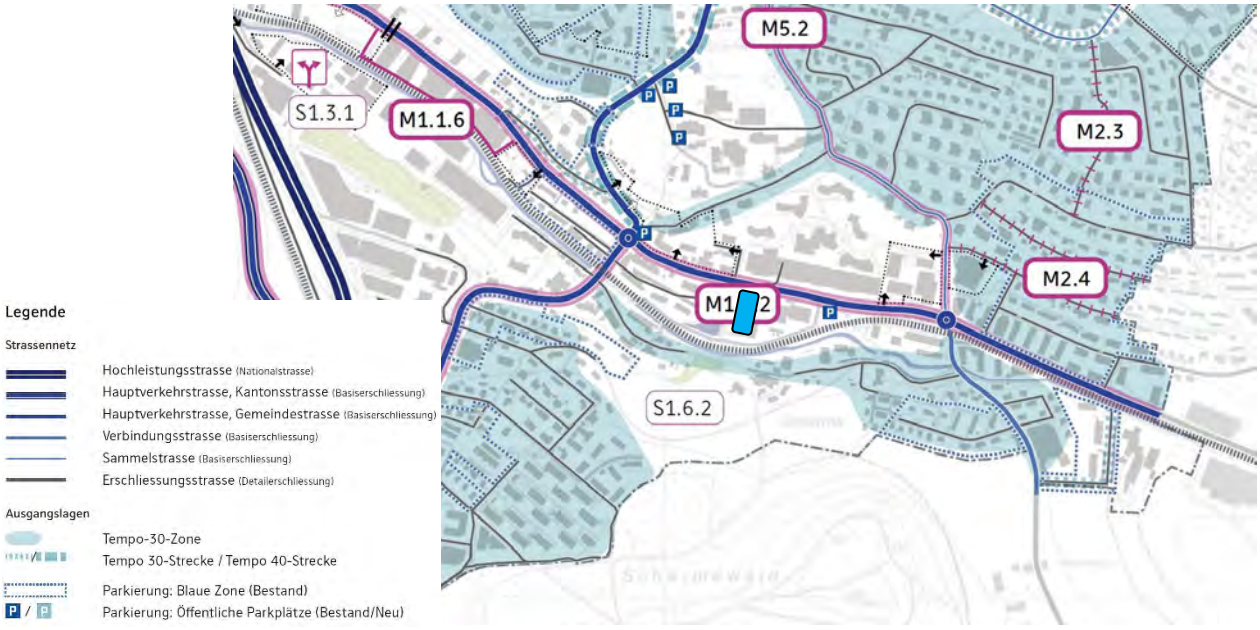


Abbildung 3 Ausschnitt RPV Ittigen (inkl. Massnahmen; Vorprüfung 2024), Netzkonzept MIV; inkl. Verortung Worblentalstrasse 68

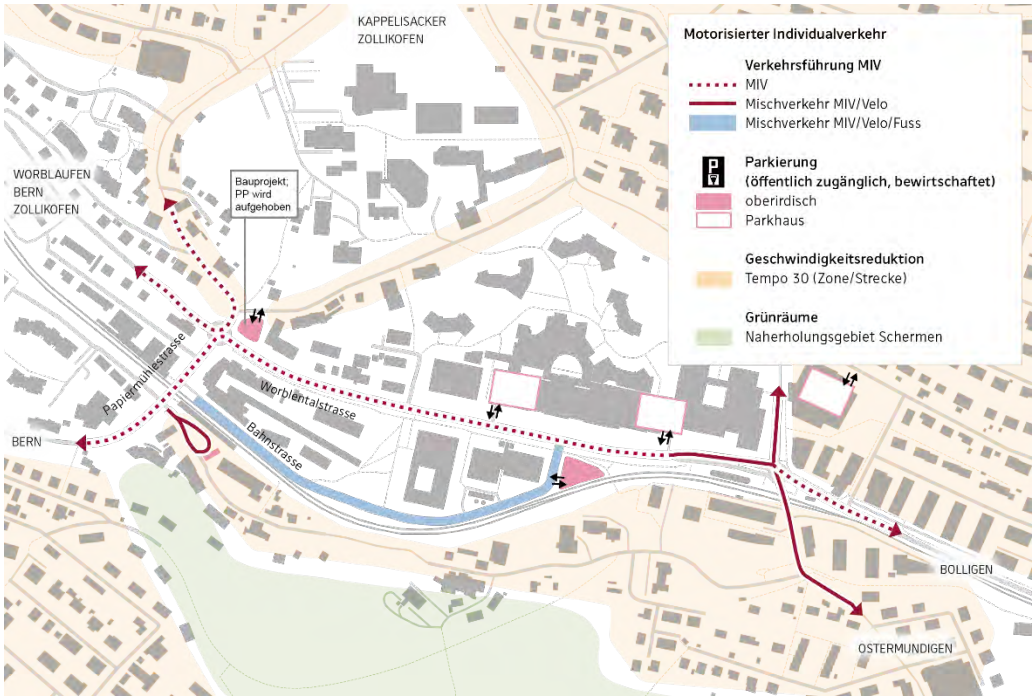


Abbildung 4 Übergeordnete Erschliessung des MIV

2.3 Fussverkehr

Das Fussverkehrsnetz ist dicht und es finden sich abseits der Hauptverkehrsstrassen des MIV auch weitere Fusswege, die direkte Verbindungen ermöglichen. Diese sind teilweise in Kombination mit Velo geführt, als Treppen oder Unterführungen (unter Bahn/Worble). Alle wichtigen Zielorte, wie die Bahnhöfe, die Schulen und Einkaufsstandorte, sind hindernisfrei erreichbar.

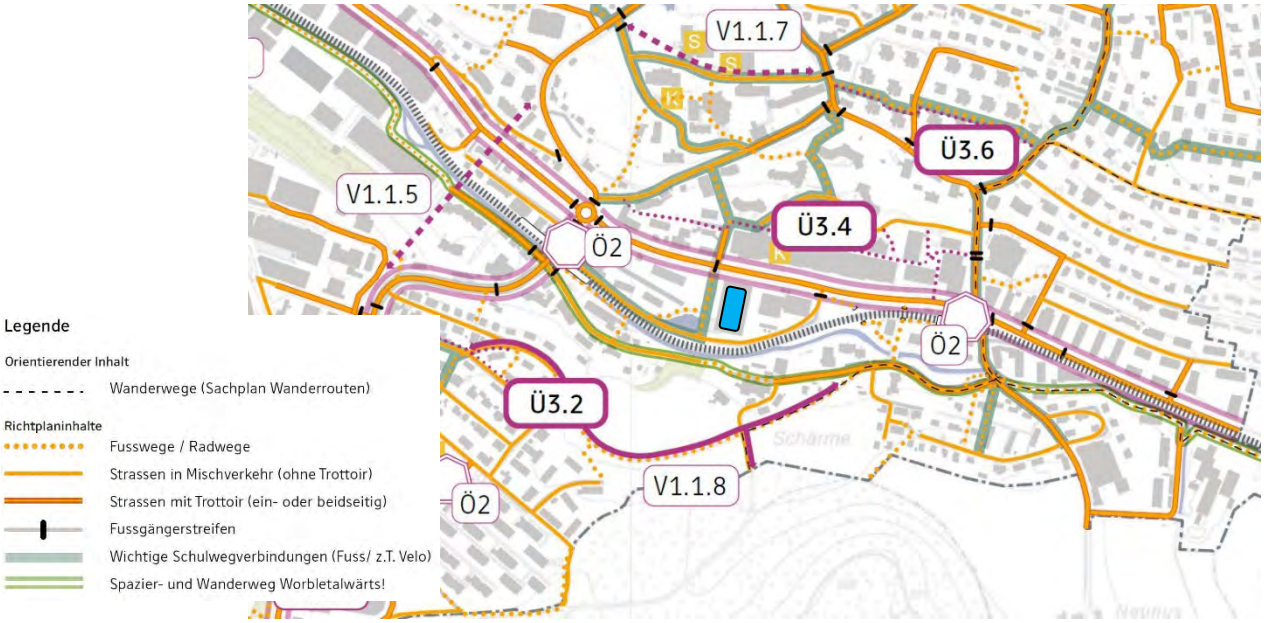


Abbildung 5 Ausschnitt RPV Ittigen (inkl. Massnahmen; Vorprüfung 2024), Netzkonzept Fussverkehr; inkl. Verortung Worblentalstrasse 68

Arealanschluss Fussverkehr

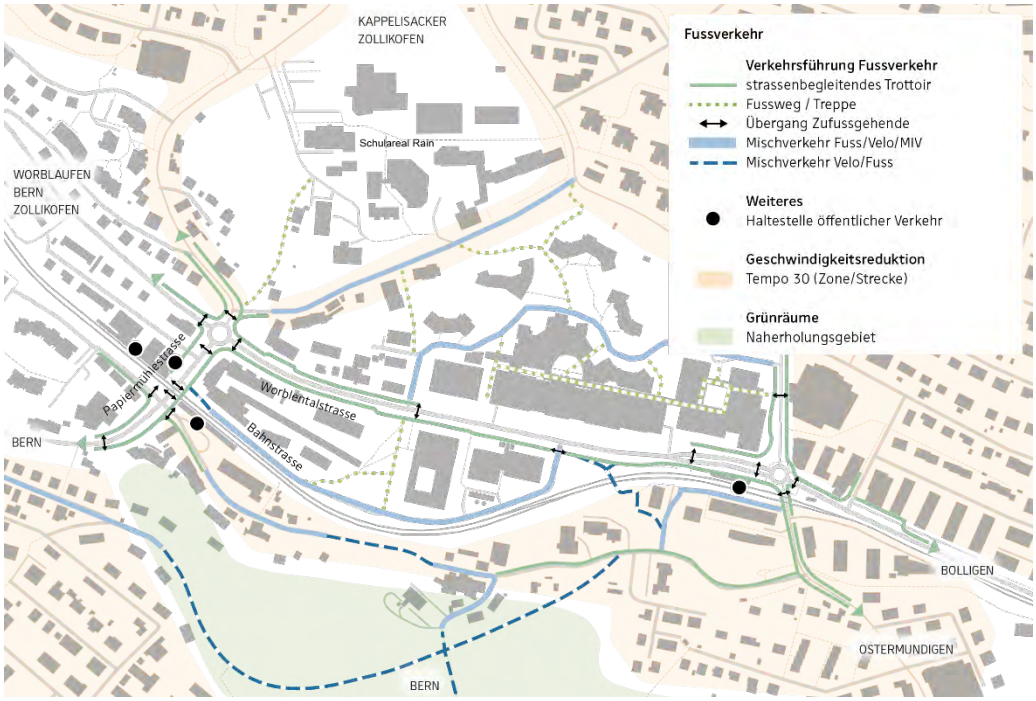


Abbildung 6 Übergeordnete Erschliessung Fussverkehr

2.4 Veloverkehr

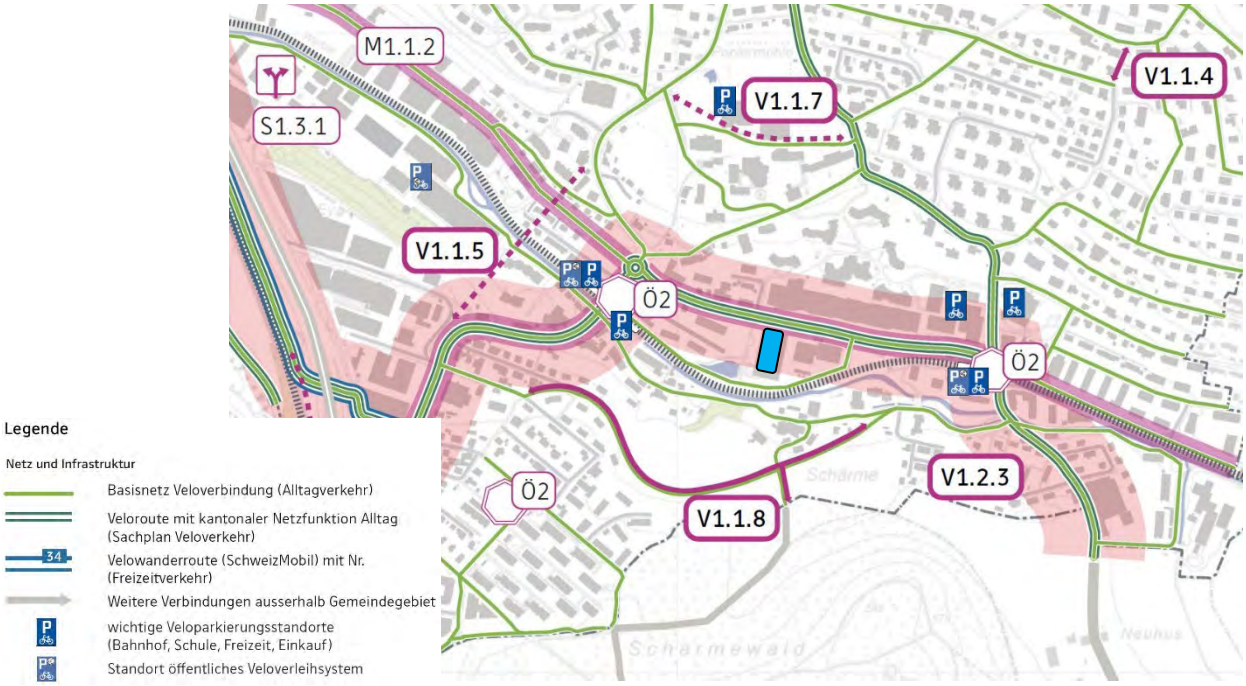


Abbildung 7 Ausschnitt RPV Ittigen (inkl. Massnahmen; Vorprüfung 2024), Netzkonzept Veloverkehr; inkl. Verortung Worblentalstrasse 68

Arealanschluss Veloverkehr

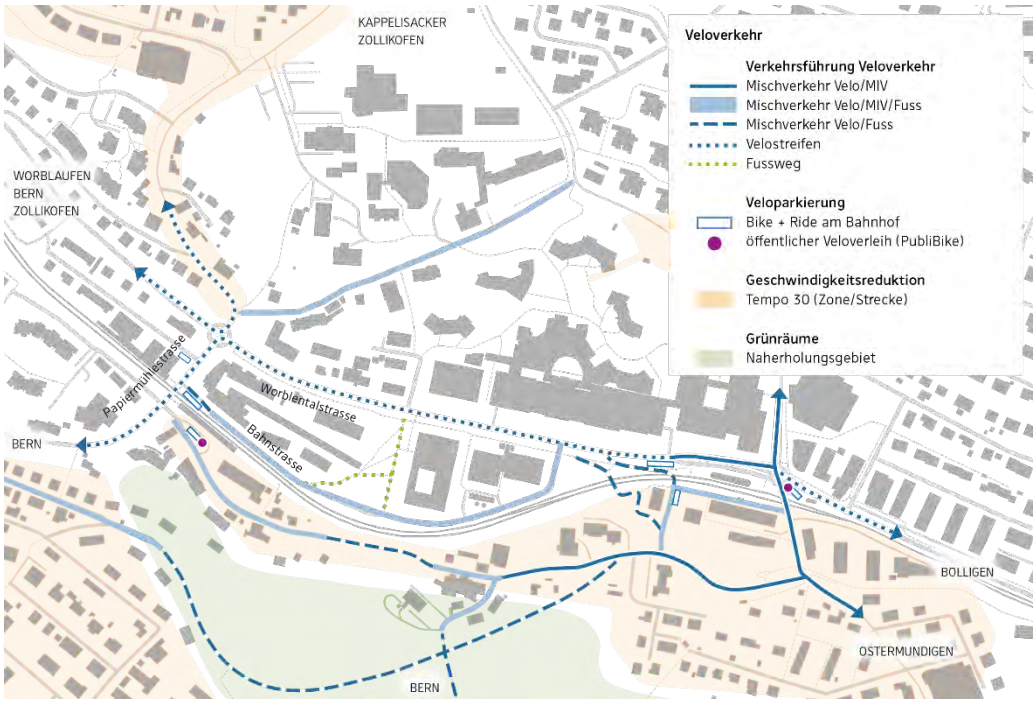


Abbildung 8 Übergeordnete Erschliessung Veloverkehr

2.5 Öffentlicher Verkehr

Der Projektstandort kann mit der S-Bahnlinie S7 (Bern – Bolligen – Worb Dorf) über die beiden Haltestellen «Papiermühle» und «Ittigen bei Bern» resp. über die Buslinien 40 («Papiermühle») und 43 («Ittigen, Bahnhof) erreicht werden und befindet sich gemäss Berechnungsmethodik vom Kanton Bern in der Erschliessungsgüteklasse B für den öffentlichen Verkehr, was einer guten Erschliessung entspricht (Hinweis: Erschliessungsgüteklasse A gemäss Berechnung ARE, vgl. Kap. 6 Kriterium 121 Messgrösse 1). Die Güteklasse betrachtet die Art der vorhandenen Verkehrsmittel (Bahnknoten, Bahnlinie, Tram, Bus), die Kursintervalle sowie die Distanz zur Haltestelle. Die Haltstellen werden wie folgt bedient:

Bahn S7

Bern – Bolligen – Worb Dorf
«Papiermühle» und «Ittigen bei Bern»
15'-Takt
Montag bis Sonntag, Mo-Fr Verdichtungen Hauptverkehrszeiten auf 6'-9'-Takt

Bus 40

Allmendingen b.B. - Wankdorf – Ittigen, Kappelisacker (- Zollikofen Bahnhof)
Montag bis Sonntag, Mo-Fr Verdichtungen

Bus 43

Ittigen, Rain – Ittigen, Bahnhof (Ortsbus)
15'-Takt
Montag bis Samstag, keine Kurse in den Randzeiten + Sonntag/Feiertag

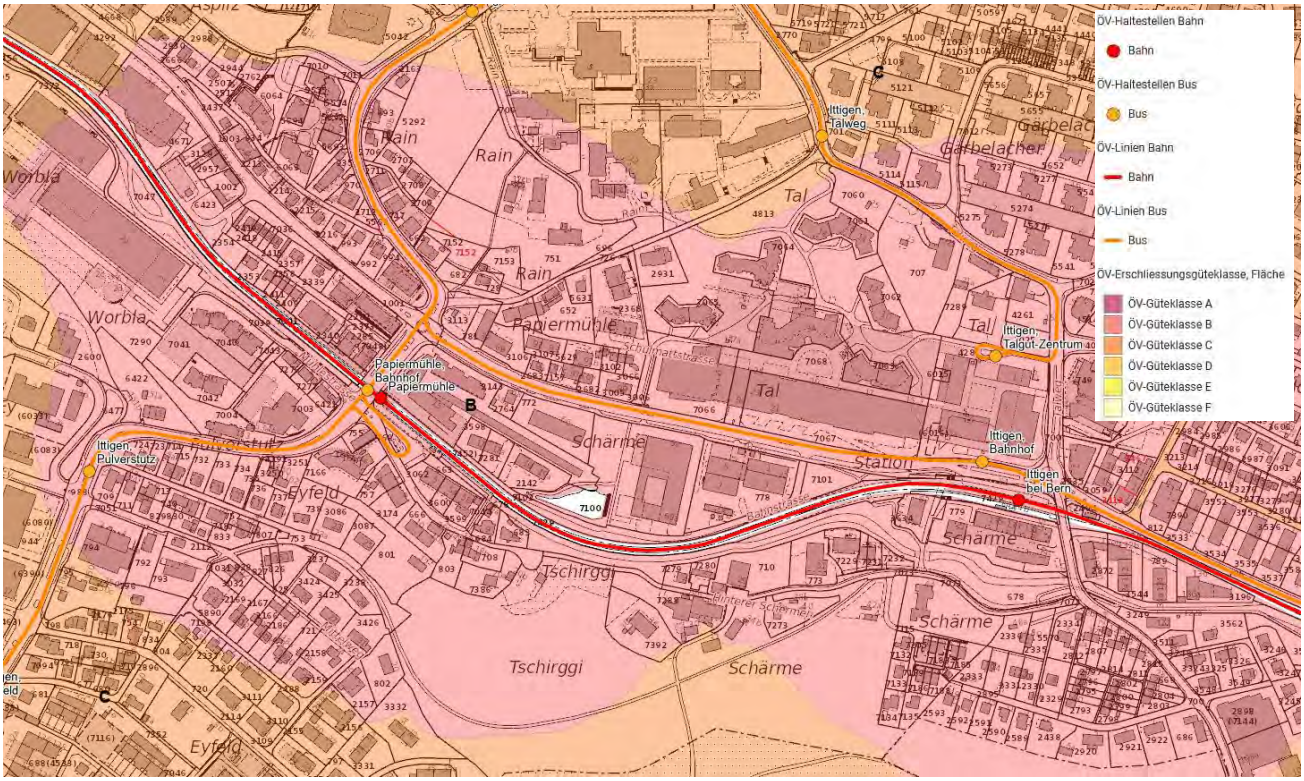


Abbildung 9 Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr
(Geodaten Kanton Bern, www.topo.apps.be.ch; 03.03.2025)

2.6 Öffentlich zugängliche Parkierung

Im weiteren unmittelbaren Umfeld des Projektes befinden sich weitere öffentliche, bewirtschaftete Parkierungsmöglichkeiten:

- Parkplatz Bahnstrasse, öffentlich, bewirtschaftet: 180 m
- Talgutzentrum, öffentlich zugänglich, bewirtschaftet: während Geschäftszeiten geöffnet, mit Ladestationen für E-Autos < 500 m

Diese Parkierungsmöglichkeiten decken einen temporären Mehrbedarf an Parkplätzen für Besucher:innen ab, die nicht über die arealeigenen Parkplätze abgedeckt werden können. Durch die Bewirtschaftung der weiteren Parkplätze sowie der teilweisen Schliesszeiten ausserhalb der Öffnungszeiten, besteht eine gewisse Regulierungsfunktion und kein Überangebot an Parkplätzen. Gleichzeitig kann das bestehende Angebot synergetisch genutzt werden, was zu einer besseren Auslastung führt.

Talgut Zentrum

Parkplatz Bahnstrasse

26 öffentliche Parkplätze; Bewirtschaftung per Ticketautomat; Zahlpflicht Montag – Freitag 08:00 – 18:00 Uhr, Samstag 08:00 – 16:00 Uhr

Fotos Standorte öffentlich zugängliche Parkierung (Metron Bern AG)

2.7 Sharing-Mobilität

Beim Bahnhof Papiermühle befinden sich ein Standort des öffentlichen Veloverleihsystems (Nordseite: PubliBike, 260 m) und ein Carsharing-Standort (Südseite: Mobility, 350 m, mit 2 Fahrzeugen). Hinzu kommt am Bahnhof Ittigen in rund 420 m Entfernung einen weiteren PubliBike-Standort.

PubliBike Bahnhof Papiermühle

Mobility Bahnhof Papiermühle

Fotos Standorte nächstgelegene Sharing-Angebote
am Bahnhof Papiermühle (Metron Bern AG)

3 Veloverkehr

3.1 Anzahl Veloabstellplätze

3.1.1 Veloabstellplätze – Bedarf gemäss Bauverordnung Kanton Bern

Bei den Velos sieht die Bauverordnung des Kantons Bern (BauV, Art. 54c) f für die Nutzung "Wohnen" die Erstellung von Veloabstellplätzen (VAP) je Wohnung vor; der Bereich für Arbeiten/Dienstleistung wird anhand der Geschossfläche ermittelt. Davon soll mindestens die Hälfte gedeckt sein. Gemäss BauV sind 281 Veloabstellplätze zu erstellen.

Nutzungen	Bezug	Rechnung	Grundbedarf
Wohnen	138 Wohnungen	2 VAP je Wohnung	276 VAP
Arbeiten/DL	232 m^2	2 VAP je 100 m^2	5 VAP
Total			**281 VAP**

Tabelle 1 Übersicht Berechnungen für Veloabstellplätze nach BauV Kanton Bern

Von den Werten gemäss BauV kann abgewichen werden, wenn der Anteil des Veloverkehrs deutlich über- oder unterdurchschnittlich ist (z.B. aufgrund der Topographie oder der Nutzung). Die Einflusshöhe wird nicht angegeben. Für einen Quervergleich kann die Schweizer Norm (VSS) hinzugezogen werden.

3.1.2 Veloabstellplätze – Bedarf gemäss Schweizer Norm 40 065

Die Schweizer Norm 40 065 zur Bedarfsermittlung der Veloabstellplätze verwendet als Bezugsgrösse die Zimmeranzahl (Wohnen) und die Anzahl Mitarbeitende je 100 m^2 («Dienstleistungsbetriebe mit wenig Besucherverkehr»: Mitarbeitende = 1 VP je 100 m^2 GF + Besuch = 0.25 VAP je 100 m^2).

Die Berechnung ergibt einen Grundbedarf von 408 Veloabstellplätzen.

Nutzungen	Bezug	Rechnung	Grundbedarf
Wohnen	138 Wohnung mit 405 Zimmern	1 VAP je Zimmer	405 VAP
Arbeiten/ DL extensiv	232 m^2	1.25 VAP je 100 m^2	3 VAP
Total			**408 VAP**

Tabelle 2 Übersicht Berechnungen Grundbedarf für Veloabstellplätze nach VSS

Bei 138 Wohnungen mit 405 Zimmern entspricht der Grundbedarf 3 Veloabstellplätze je Wohnung; der Dienstleistungs-/Arbeitsbereich wird mit 3 VAP ausgewiesen. Mit insgesamt 408 VAP gemäss VSS-Norm heisst dies gegenüber der BauV: +127 VAP resp. +1 VAP pro Wohnung.

3.1.3 Zusammenfassung Anzahl Veloabstellplätze und geplantes Angebot

Die Anzahl Veloabstellplätze orientiert sich an der Berechnung gemäss VSS-Norm. Erstellt werden 402 Veloabstellplätze und 33 Spezialveloabstellplätze; in der Summe 435. Damit die Velobenützung attraktiv bleibt, auch an Spitzentagen oder bei Mehrbesitz je Wohnung, werden insgesamt 3.2 Veloabstellplätze je Wohnung resp. 1.1 Veloabstellplätze je Zimmer zur Verfügung gestellt.

BauV	VSS	**Wahl**
281	**408**	**435**

Tabelle 3 Bandbreite der Berechnungen für Veloabstellplätze

Parkierungsvorgaben Velos

- Pro bewohnbarem Zimmer ist ein Veloabstellplatz bereitzustellen.
- Zusätzlich sind ausreichende Flächen für Anhänger und Spezialvelos einzuplanen.
- Übrige Nutzungen: Die Anzahl der Veloabstellplätze richtet sich nach den Vorgaben der Bauverordnung des Kantons Bern.

3.2 Lage und Infrastruktur Veloabstellplätze

Übergeordnete Erschliessung siehe Kap. 2.4

Lage und Zufahrt im Aussenraum

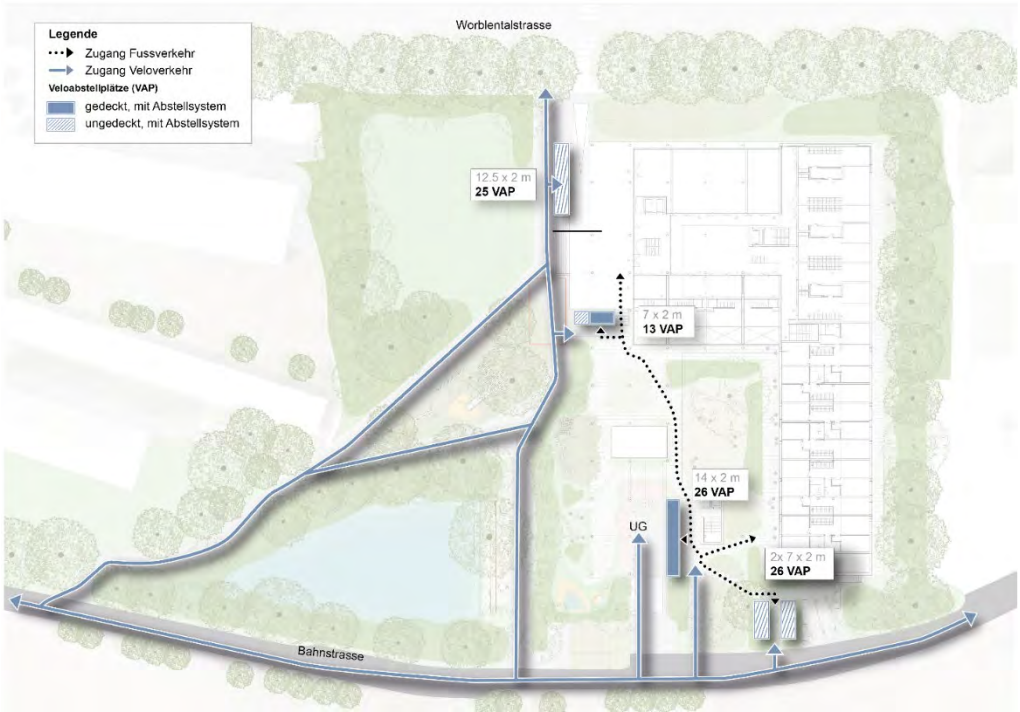


Abbildung 10 Verortung Veloabstellplätze im Aussenraum
(Hintergrundplan: Chaves Biedermann Landschaftsarchitekten GmbH)

Lage und Zugang im UG

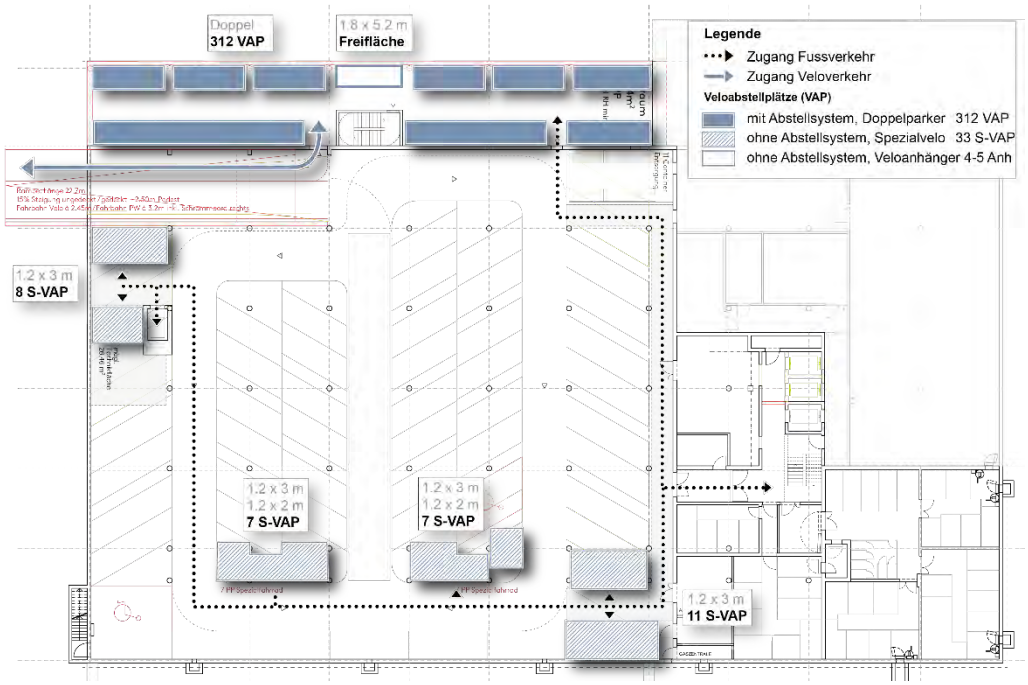


Abbildung 11 Verortung Veloabstellplätze im UG
(Hintergrundplan: GWJ)

Veloabstellplätze Ausstattung

Alle Veloabstellplätze sind fahrend / rollend / schiebend erreichbar, d.h. ohne Überwindung von baulichen Hindernissen, wie Stufen/Treppen oder Absätzen.

Ausstattung: nachfolgend Empfehlung; ist im Bauprojekt zu konkretisieren.

Im Untergeschoss sind vorwiegend Doppelparker vorgesehen. Die Raummasse ermöglichen dies. Für Anhänger oder Velos, die nicht in das Doppelparkiersystem passen, kann auf die Spezialveloabstellplätze oder bei verfügbarem Platz auf die Freiflächen für Veloanhänger ausgewichen werden.

Für die Veloabstellplätze im Aussenraum ist ein Abstellsystem zu wählen, welches eine hohe Nutzerfreundlichkeit aufweist. Hierzu gehört ein Umkippschutz durch Bügel und die Möglichkeit das Velo anzuschliessen. Kurzzeitparkplätze können offen sein (ohne Überdachung).

Beispiele Veloabstellsysteme im Aussenraum (Metron Bern AG)

4 Motorisierter Individualverkehr

4.1 Angebot Parkplätze

4.1.1 Parkplätze – Bedarf gemäss Bauverordnung Kanton Bern

Für Nutzungen, welche das Wohnen betreffen, wird der Parkplatzbedarf gemäss Art. 51 der Bauverordnung (BauV) anhand der Anzahl Wohnungen ermittelt. Bei den übrigen Nutzungen erfolgt die Berechnung über die Geschossfläche und einem nutzungsspezifischen Koeffizienten (Art. 52). Grundsätzlich beinhaltet die in der Bauverordnung angegebene Bandbreite an Parkplätzen alle benötigten Parkplätze, d.h. für Bewohner:innen, Besucher:innen und mobilitätseingeschränkte Personen (Art. 50, Abs. 2).

Nutzungen	Bezug	Rechnung	Grundbedarf
Wohnen	138 Wohnungen	0.5 – 2 PP je Wohnung	69 - 276 PP
Arbeiten/DL	232 m^2	Min: (0.6 x GF/n) + 5 Max: (0.45 x GF/n) - 3	1 – 8 PP
Total			**70 – 284 PP**

Tabelle 4 Übersicht Berechnungen für MIV-Parkplätze nach BauV Kanton Bern

Gemäss BauV besteht für dieses Projekt ein Bedarf von 70 bis 284 Parkplätzen. In Art. 54 der BauV wird festgehalten, dass von der Bandbreite abgewichen werden kann, wenn besondere Verhältnisse vorliegen. Im Fall des Transformations-Projektes kann die Eignung des öffentlichen Verkehrs für die Erschliessung angeführt werden (vgl. Kap. 2.5). Es wird keine Aussage zum Reduktionsumfang gegeben.

Zusätzlich verfolgt die Gemeinde Ittigen das Ziel, den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren (vgl. Kap. 5.1). Die Anzahl der Parkplätze hat dabei einen direkten Einfluss auf das entstehende Fahrtenaufkommen und kann somit wesentlich zur Umsetzung dieser Zielsetzung beitragen.

4.1.2 Parkplätze – Bedarf gemäss Schweizer Norm 40 281

Gemäss Art. 52, Abs. 4 können die Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) beigezogen werden, wenn die Berechnung des Parkplatzbedarfs über eine andere Bemessungsgrundlage zweckmässiger ist als jene der BauV.

Nutzungen	Bezug	Rechnung	Grundbedarf
Wohnen			**152 PP**
- Bewohner:innen	138 Wohnungen	1 PP je Wohnung	138 PP
- Besucher:innen	10 % der PP für Bewohner:innen		14 PP
Arbeiten			**6 PP**
- Mitarbeiter:innen	232 m^2	2 PP pro 100 m^2	5 PP
- Besucher:innen	232 m^2	0.5 PP pro 100 m^2	1 PP
Total			**158 PP**

Tabelle 5 Übersicht Berechnungen Grundbedarf für MIV-Parkplätze nach VSS

Der Grundbedarf ergibt 158 Parkplätze. Der Parkplatz-Grundbedarf kann gemäss VSS-Norm 40 281 Abs. 10.2 durch den lokal bestehenden Modal Split weiter reduziert

werden; d.h. wenn ein bestimmter Anteil des gesamten erzeugten Personenaufkommens zu Fuss oder mit dem Velo abgewickelt werden kann und eine Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr in Fusswegdistanz (300 - 500 m) besteht.

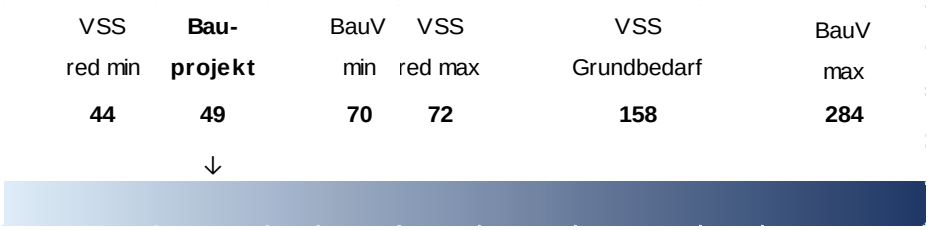
Die Entfernungen zur ÖV-Haltestelle «Papiermühle» (< 300 m) und der bestehende Taktfahrplan mit ≥ 4 Verbindungen pro Stunde bei der Bahn und Bussen, ergeben eine sehr gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (siehe Kap. 2.5). Aufgrund der zentralen Lage, mit kurzen Wegen zu diversen Zielorten und dem öffentlichen Verkehr, wird ein hoher Fuss- und Veloanteil von > 50 % für beide Nutzergruppen zusammen angenommen. Dies ergibt den Standorttyp A und lässt eine Reduktion der Parkplätze für Bewohner:innen auf 20 – 40 % des Grundbedarfs zu. Die Anzahl Parkplätze für Besucher:innen wird nicht reduziert.

Nutzungen	Grundbedarf	Rechnung	Grundbedarf reduziert
Wohnen	**152 PP**		**42 – 69 PP**
- Bewohner:innen	138 PP	20 % - 40 % des Grundbedarfs	28 – 55 PP
- Besucher:innen	14 PP	keine Reduktion	14 PP
Arbeiten	**6 PP**		**2 – 3 PP**
- Mitarbeiter:innen	5 PP	20 % - 40 % des Grundbedarfs	1 – 2 PP
- Besucher:innen	1 PP	keine Reduktion	1 PP
Total	**158 PP**		**44 – 72 PP**

Tabelle 6 Übersicht Berechnungen reduzierter Grundbedarf für MIV-Parkplätze nach VSS

4.1.3 Zusammenfassung Parkplatzangebot und Fazit

Die nachfolgende Abbildung fasst die Bandbreite an Parkplatzberechnungen zusammen. Geplant ist die Bereitstellung von 44 Parkplätzen im UG für Bewohner:innen/Arbeitnehmer:innen und oberirdisch 5 Parkplätze für Besucher:innen/Kund:innen. Damit befindet sich das Projekt über dem reduzierten Grundbedarf nach VSS-Norm und unterhalb des Minimumbedarfs nach kantonaler Bauverordnung.



Ein Parkplatzangebot, dass sich im unteren Bereich der Bandbreite befindet, ist aufgrund der zentralen Lage, mit kurzen Wegen zum öffentlichen Verkehr und weiteren Zielorten des Alltags (Einkauf, Schule, Ärztepraxis) realistisch und wird empfohlen.

Parkierungsvorgaben Motorfahrzeuge

- Die Bandbreite für Parkplätze beträgt 0.25 bis 0.4 Parkplätze pro Wohnung, einschliesslich mindestens 2 IV-Parkplätzen (Parkplätze für Menschen mit eingeschränkter Mobilität).
- Im Aussenraum sind 3 bis 5 Parkplätze für Besuchende vorzusehen, darunter mindestens 1 IV-Parkplatz.
- Übrige Nutzungen: Die Anzahl der Parkplätze richtet sich nach den Vorgaben der Bauverordnung des Kantons Bern.

Neben der Stossrichtung der Gemeinde Ittigen, eine nachhaltige Mobilität zu stärken (siehe Kap. 5.1), sprechen folgende Aspekte für eine Reduktion:

- Durch die zentrale Lage kann eine hindernisfreie und möglichst freie Mobilität, mit kurzen Wegen zu wichtigen Zielorten für alle ermöglicht werden.
- Mit den weiteren öffentlichen Parkplätzen ist eine synergetische Nutzung als Parkplatz für Besucher:innen möglich.
- Je weniger Parkplätze vor Ort angeboten werden und stattdessen eine attraktive Infrastruktur für MIV-Alternativen innerhalb des Areals und in der Umgebung bestehen, desto eher wird ein dauerhaftes Umsteigen auf andere Verkehrsmittel erzielt.

Das Mobilitätsangebot ist qualitativ und quantitativ zu ergänzen, damit eine MIV-freie Mobilität der Bewohner:innen und Besucher:innen gesichert werden kann (siehe Kap. 5.2 zu Bausteinen für eine nachhaltige Mobilität).

4.2 Lage und Infrastruktur der Parkplätze

Übergeordnete Erschliessung siehe Kap. 2.2

Lage und Zufahrt im Aussenraum

Parkplätze Besucher:innen

Die Parkplätze im Aussenraum sind als Senkrechtparkplätze angeordnet. Um dem Konfliktpotenzial und den Sichtverhältnissen für das Ausparkieren Rechnung zu tragen, besteht ein Sicherheitsabstand. Analog den Bestands-Parkplätzen wird auch zukünftig ein Abstand von ca. 2.80 m eingeplant, der sich durch die Materialisierung optisch von der Fahrbahn abhebt. Auch unterstützt dieser Abstand die Vergrösserung der Sichtweite von ausfahrenden Fahrzeugen aus der Einstellhalle auf den Strassenraum. Es wird geprüft, ob zusätzlich ein Schild «rückwärts Parkieren» gesetzt wird. Damit erfüllt die Senkrechtparkierung die Anforderungen gemäss Schweizer Norm.

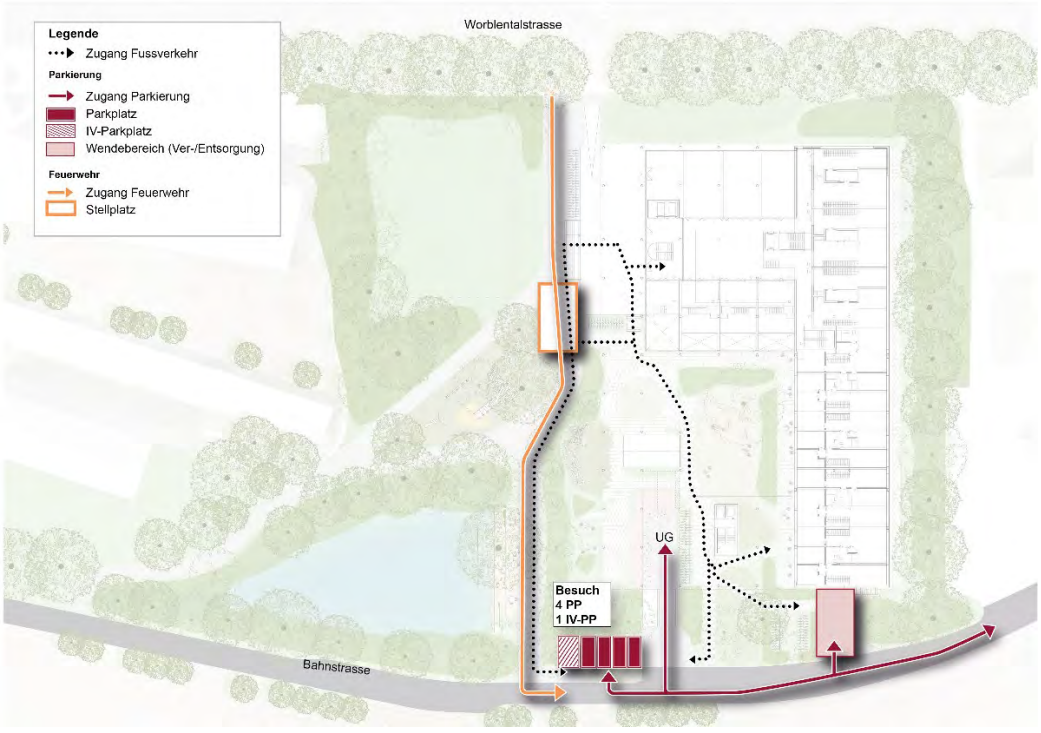


Abbildung 12 Verortung Parkierung im Aussenraum und Feuerwehr (Hintergrundplan: Chaves Biedermann Landschaftsarchitekten GmbH)

Parkplätze Besuchende im Aussenraum;
die gelbe Linie verdeutlicht den Parkplatzabschluss
(Bestand, 28.02.2025, Metron Bern AG)

Sichtweite

Die Sichtweiten für Fahrzeuge aus der Einstellhalle kommend können eingehalten werden. Gewählt wurde der Charakter einer verkehrsberuhigten Strasse, wo die effektiv gefahrene Geschwindigkeit bei maximal 30 km/h liegt.

Hinweis: Der Hintergrundplan ist von einem früheren Planstand des Aussenraumes; die Situation zur Zufahrtbereiches bleibt bestehen.

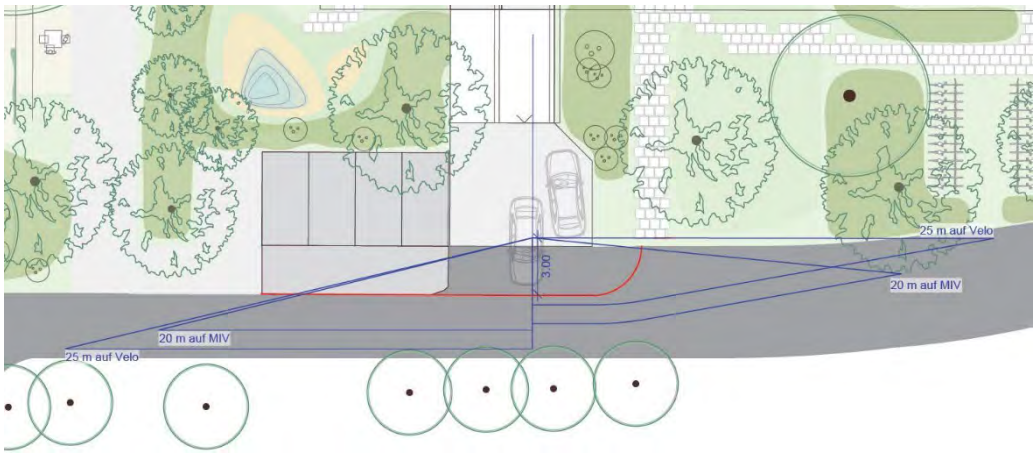


Abbildung 13 Nachweis Sichtbeziehungen auf Bahnstrasse (Hintergrundplan: Chaves Biedermann Landschaftsarchitekten GmbH)

Lage und Zufahrt im UG

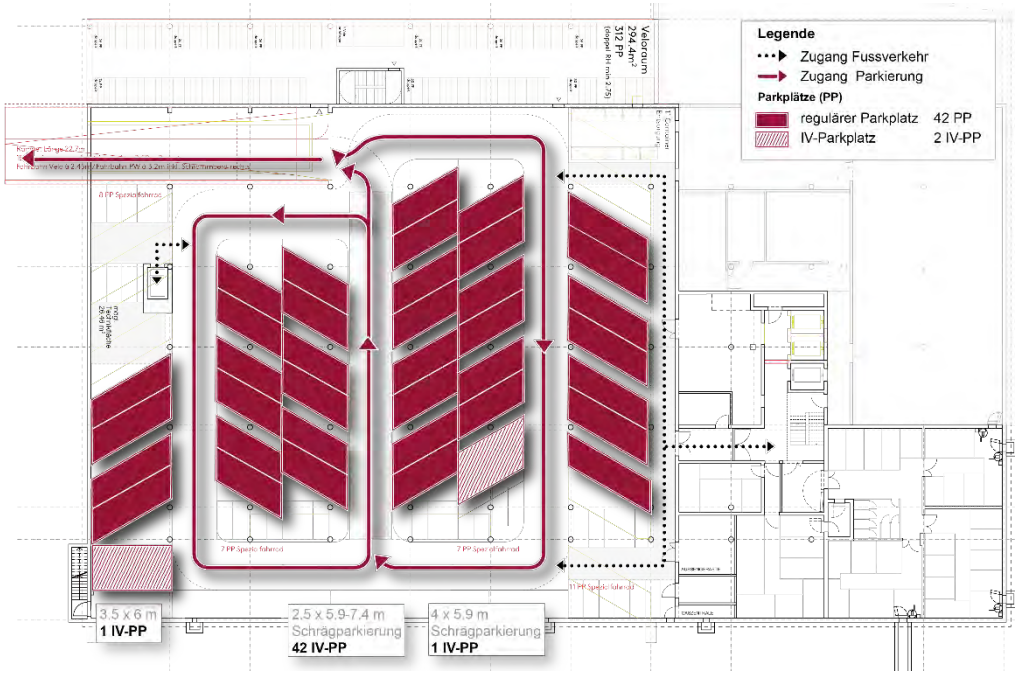


Abbildung 14 Verortung Parkierung im UG (Hintergrundplan: GWJ)

Die Zufahrt zum UG findet im wechselseitigen Einbahnverkehr statt, d.h. mittels Lichtsignal wird eine Fahrtrichtung zurückgehalten und die Gegenrichtung kann fahren.

Die 3.5 m breiten Fahrgassen im UG werden im Einbahnregime geführt und die Parkplätze sind als Schrägparkplätze angeordnet.

E-Mobilität Ausstattung

Alle 44 Parkplätze im UG werden mit dem Ausbaustandard C1 ausgestattet. Ein Aufrüsten auf Stufe D «ready to charge» erfolgt bedarfsorientiert, wenn ein:e Mieter:in (Wohnen, Arbeiten) eine Ladestation benötigt.

Wohnen: C1

Ungefähr 42 - 43 Parkplätze im UG dienen der Wohnnutzung. Die Ausbaustufe C1 bleibt Standard. Der Parkplatz kann dann zeitnah aufgerüstet werden. Dies erfüllt die kantonale Bauverordnung, Art. 56a, Abs. 3b bei der Wohnnutzung.

Arbeiten: D

Sobald es eine:n Mieter:in für die Flächen der Arbeitsnutzung gibt, ist – bei insgesamt 1 - 2 Parkplätzen im UG – mindestens 1 Parkplatz mit der Ausbaustufe D auszustatten (vgl. BauV Art. 56a, Abs. 4).

Parkplätze für Besuchende/Kunden werden ohne Ladefunktion ausgestattet.

4.3 Fahrtenaufkommen

Für das Fahrtenaufkommen im Bestand und Neu werden Annahmen aus Erfahrungswerten anhand einer Bandbreite formuliert. Es fanden keine Erhebungen im Bestand statt.

An der Worblentalstrasse 68 befindet sich mit dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) im Bestand eine Büronutzung, wo ein Grossteil vom Verkehr durch die Mitarbeiter:innen resultiert und einem moderaten Aufkommen von Besucher:innen. Im UG stehen 55 Parkplätze für Mitarbeitende und oberirdisch 10 Parkplätze für Besuch/Kundschaft zur Verfügung.

	Parkplätze	Minimum		Maximum	
		SVP je PP	Fahrten Summe	SVP je PP	Fahrten Summe
Bestand	**65 PP**		**138**		**346**
- Mitarbeiter:innen	55 PP	2	110	4	220
- Besucher:innen	10 PP	2	20	10	100
- Lieferverkehr / Post	1 Bereich	4	4	16	16
Neu			**172 - 177**		**290 - 299**
- Bewohner:innen	42 - 43 PP	3	126 - 129	5	210 - 215
- Mitarbeiter:innen	1 - 2 PP	2	2 - 4	4	4 - 8
- Besucher:innen	5 PP Areal	4	20	6	30
- Besucher:innen	5 PP extern	4	20	6	30
- Lieferverkehr / Post	1 Bereich	4	4	16	16

Lesebeispiel Nutzung je Parkplatz je Tag

Mitarbeiter:innen 1x Nutzung des Parkplatzes = insgesamt 2 Fahrten (1 x Hin, 1x Zurück) = SVP 2

Das Minimum bildet dabei frequenzschwache Tage ab, wie es beispielsweise zur Ferienzeit vorkommt, mit kaum Besucher:innen oder wenn keine/wenige weitere Fahrten der Mitarbeiter:innen am Tag notwendig sind. Es ergeben sich rund 140 Fahrten pro Tag. Das Maximum sind Spitzentage, wo sowohl die Mitarbeitenden mehrmals das Auto benutzen (z.B. für auswärtige Sitzungen, private Fahrten oder der Parkplatz infolge Teilzeit von mehr als 1 Person besetzt wird), als auch ein deutliches Besuchsaufkommen resultiert und die Parkplätze mehrmals belegt werden. Im Maximum führt dies insgesamt zu rund 350 Fahrten pro Tag. Die Bandbreite zwischen Minimum und Maximum beträgt 208 Fahrten. In der Realität wird sich ein Durchschnittstag wahrscheinlich mittig bei rund 200 - 250 Fahrten einpendeln.

Für die neue Nutzung, mit vor allem Wohnen, ist davon auszugehen, dass jeder Parkplatz im Minimum im Schnitt 3 Fahrten verursacht. Dies deckt ab, dass einige ihr Auto nur 2x am Tag bewegen, z.B. zur Arbeit und zurück nach Hause, und einige 4x, für z.B. Arbeit hin & zurück und Freizeit hin & zurück. Der Minimumwert hat sich als sehr wahrscheinlich für alle Wohnnutzungen herausgestellt. Ein Maximum, wo alle Parkplätze der Bewohner:innen mehrmals am Tag frequentiert werden, findet sich nur selten und ist eher die Ausnahme.

Grössere Bewegungen weisen hingegen die Parkplätze für Besucher:innen auf; von «nur kurz etwas vorbeibringen» bis «Ganztagsbesuche» sowie die Anzahl Lieferungen pro Tag. Da eine synergetische Nutzung mit den öffentlichen Parkplätzen angenommen wird, werden zu den 5 Areal-eigenen Parkplätzen beispielhaft noch 5 weitere

öffentliche Parkplätze hinzugezählt (= 10 Parkplätze Besuchende Wohnen + Arbeit). Hier besteht eine Bandbreite von zusammen ca. 40 - 80 Fahrten.

Zwischen dem Minimum und Maximum liegen 127 Fahrten; eine geringere Bandbreite als in der Bestandsberechnung. Ebenso wie bei der Bestandsnutzung, wird sich das Fahrtenaufkommen in der Realität bei einem Durchschnittstag mittig bei rund 200 - 250 Fahrten einpendeln. Damit ist das Fahrtenaufkommen von Bestand und neuer Nutzung in gleicher Menge einzuordnen.

4.4 Anlieferung, Ver-/Entsorgung und Feuerwehr

Feuerwehr

Die Feuerwehrstellfläche ist beim Haupteingang auf der Westseite des Gebäudes angeordnet. Da sich die Feuerwehr direkt auf der östlichen Nachbarparzelle befindet, erfolgt die Zufahrt über die Bahnstrasse.

Ver-/Entsorgung

Die Anlieferung sowie Ver-/Entsorgung wird entsprechend dem Bestand organisiert. Hierfür wird im südöstlichen Eckbereich eine Wendemöglichkeit angeboten. Für die Entsorgung werden hier die Container angeordnet.

Je nach Grösse der Lieferfahrzeuge und Platzverfügbarkeit, besteht die Möglichkeit auf den Parkplätzen für Besucher:innen zu halten oder im Wendebereich.

Im Rahmen des Richtprojektes wurde der Platzbedarf für ein 3-Punkt-Manöver eines Müllfahrzeuges eruiert. Die Schleppkurven dienten den Landschaftsarchitekten zur Festlegung des Raumbedarfs und Anordnung des Wendebereiches.

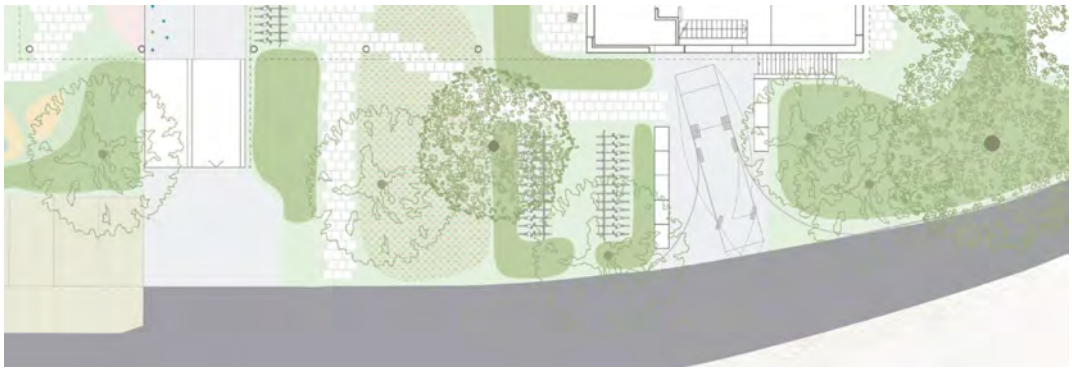


Abbildung 15 Schleppkurve Wendemanöver Müllfahrzeug
(Plan: Chaves Biedermann Landschaftsarchitekten GmbH

5 Bausteine für eine nachhaltige Mobilität

5.1 Nachhaltige Mobilität in der Gemeinde

Ittigen 2040

In der aktuell laufenden Ortsplanungsrevision wird im Rahmen des Räumlichen Entwicklungskonzeptes «ITTIGEN 2040» und dem Richtplan Verkehr der siedlungsverträglichen Mobilität ein hoher Stellenwert zugesprochen. Um einen Spielraum für die verschiedenen Siedlungsentwicklung erzielen zu können, setzt sich die Gemeinde Ittigen verstärkt für eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie für eine explizite Reduktion des MIV-Anteils am Modal Split ein. Die Siedlungsentwicklung ist prioritär an Standorten zu fördern, wo der ÖV, der Fuss- und Veloverkehr das Rückgrat der verkehrlichen Erschliessung darstellen.

Für den Bereich Verkehr befindet sich der Richtplan in Erarbeitung und legt dabei Ziele fest, die auf eine nachhaltige, klima- und siedlungsverträgliche Mobilität setzen.

- **Siedlungsverträgliche Verkehrsmittel fördern:** Durch das Verlagern auf den Öffentlichen Verkehr (ÖV), Fuss- und Veloverkehr entsteht Spielraum für die Siedlungsentwicklung.
- **Ein dichtes ÖV-Netz sicherstellen**: Ittigen verfügt über ein attraktives und dichtes ÖV-Netz mit kurzen Wegen zu den Haltestellen. Der ÖV zeichnet sich durch eine hohe Qualität und optimale Umsteigebeziehungen aus.
- **Die multimodale Mobilität fördern:** Hindernisse an den Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln werden abgebaut.
- Ein sicheres Velonetz gewährleisten: Das Velonetz in Ittigen ist dicht und sicher und berücksichtigt die Topografie. Netzlücken werden geschlossen, neue Direktverbindungen und Verbindungen entlang der Höhenlinien werden ermöglicht. Es gibt Alternativen zu den stark belasteten Verkehrswegen.
- **Eine «Gemeinde der kurzen Wege» für den Fussverkehr realisieren:** Die Wege für den Fussverkehr werden weiter verdichtet und Netzlücken geschlossen. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Schulwegsicherheit.

Durch eine MIV-reduzierte Mobilität der Bewohner:innen, Mitarbeiter:innen und möglichst auch der Besucher:innen kann das Projekt an der Worblentalstrasse 68 seinen Beitrag zur Zielerreichung der Gemeinde Ittigen leisten.

5.2 Nachhaltige Mobilität an der Worblentalstrasse 68

5.2.1 Ziele

Als Ziele der zukünftigen Mobilität werden formuliert:

I. Sensibilisierung der Nutzer:innen für eine klima- und siedlungsverträgliche Mobilität.
II. Hindernisfreier Zugang vom öffentlichen Raum zum Gebäude.
III. Genügend und attraktive Velo- und Spezialveloabstellplätze an attraktiven Lagen.

IV. Den Bewohner:innen, den Besucher:innen und Mitarbeiter:innen wird stets empfohlen zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV anzureisen und auf die Anreise mit dem Auto zu verzichten. Insbesondere die Parkplatzverhältnisse für Besucher:innen sind vor Ort knapp.

V. Synergien mit bestehenden Parkierungsangeboten in der Umgebung nutzen, aber keine dauerhafte Verlagerung der Parkierungsbedürfnisse im grösseren Umfang.

Zur Umsetzung der Ziele und des Mobilitätskonzeptes, ist die Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen, hindernisfreien und quartierverträglichen Infrastruktur beim Projektstandort Worblentalstrasse 68 geplant.

5.2.2 Übersicht Handlungsfelder

Nachfolgend werden Handlungsfelder formuliert, die eine nachhaltige und bedarfsorientierte Mobilität der Nutzer:innen unterstützen.

Die aufgeführten Handlungsfelder sind drei verschiedenen Phasen zugeordnet und zeigen, wann die Umsetzung oder Prüfung jeweils erfolgt:

Bestandteil Bauprojekt / Infrastruktur	= Bau	* + **
Umsetzung mit Inbetriebnahme	= Betrieb	> Massnahmenblätter
wird geprüft während Betrieb; auf Bedarf	= Prüfen	> Massnahmenblätter

* Massnahmen, die innerhalb der Bauphase umgesetzt werden und Bestandteil der Grundinfrastruktur sind, werden nicht über ein Massnahmenblatt erörtert. Ihre Umsetzung ist mit der Bauabnahme / Inbetriebnahme abgeschlossen.

** Auf das Angebot des öffentlichen Verkehrs hat die Bauherrschaft keinen massgebenden Einfluss. Es ist jedoch ein wichtiger Bestandteil der Mobilität der Nutzer:innen, weshalb der ÖV aufgeführt wird.

1 Grundsatz	**Phase**	**MB**
1a Attraktive, komfortable, hindernisfreie und sichere Wege für alle Verkehrsteilnehmenden: Anschlüsse an das übergeordnete Netz, innerhalb des Areals und zu den Mobilitätsangeboten	**Bau**	*
1b Mobilitätsmanager:in / Mobilitätsgruppe als zentrale Anlaufstelle und Gesamtkoordination von ggf. Mobilitätsfragen (z.B. Hauswart, engagierte Bewohner:innen-Gruppe)	**Betrieb**	MB 1

2 Veloverkehr	**Phase**	**MB**
2a Veloparkplätze mit Berücksichtigung von – 435 Veloabstellplätze – davon 33 Spezialveloabstellplätze im UG (plus weitere Möglichkeiten im gedeckten Aussenraum – nahe an den Eingängen; 93 % gedeckt – mit nutzerfreundlichem Abstellsystem (Umkippschutz, anschliessbar)	**Bau**	*
2b regelmässige Prüfung Veloabstellplätze bzgl. Entfernung nicht benutzter Velos; regelmässige Reinigung Veloabstellräume (z.B. via Hauswart)	**Betrieb**	MB 2
2c Angebot und Nachfrage an Veloparkierung aufeinander abstimmen; Massnahmenergreifung, wenn dauerhaft 100 % Auslastung oder Überlastung erkennbar sind.	**Prüfen**	MB 2

3 Öffentliche Infrastrukturen und Mobilitätsangebote		
3a Attraktives Angebot und Entfernung zum öffentlichen Verkehr (Taktangebot, Linienführung)	**	
4 Autofreie Mobilität fördern und Sensibilisierung	**Phase**	**MB**
4a Möglichst autofreie Anfahrt und Aufzeigen der Alternativen	**Betrieb**	MB 3
4b Bereitstellung/Werbung von Informationen vor Ort (z.B. Fahrpläne ÖV; Plan mit Standorten und Distanzen zu Sharing-Angeboten (Velo, MIV); Aushänge von Aktionen wie «Bike to school» / «Bike to work»).	**Betrieb**	MB 3
4c ÖV-Fahrplan sichtbar machen (Echtzeit/statisch)	**Betrieb**	MB 3
5 Motorisierter Individualverkehr	**Phase**	**MB**
5a MIV-Parkierung – 44 Parklätze für Wohnen + Arbeit/DL – davon 2 IV-Parkplätze – alle Ausbaustufe C1 für E-Mobilität – 5 Parkplätze Besuchende, davon 1 IV-Parkplatz	**Bau**	*
5b Alle Wohnungs-Parkplätze werden vollumfänglich bewirtschaftet.	**Betrieb**	MB 4
5c Keine Abnahmepflicht von Parkplätzen.	**Betrieb**	MB 4

5.2.3 Massnahmenblätter

Die nachfolgenden Massnahmenblätter stellen die anvisierten Monitoring-Inhalte dar, die nach der Inbetriebnahme periodisch überprüft werden sollen. Die Bauherrschaft behält sich dabei vor die genaue Umsetzung anzupassen, wenn betriebliche Abläufe festgelegt werden konnten.

Massnahmenblatt 1: Mobilitätsmanager:in / Mobilitätsgruppe
Betrifft Nutzergruppe ☒ Bewohner:innen ☒ Mitarbeiter:innen ☒ Besucher:innen / Externe
Beschreibung und Inhalt Der/die Mobilitätsmanager:in / Mobilitätsgruppe nimmt sich der Schnittstellenaufgabe an, die mobilitätsbezogenen Bedürfnisse der Nutzer:innen zu erfassen und der übergeordneten Kontaktstelle Bericht zu erstatten, z.B. Real Estate/Facility Management. Hierbei steht im Fokus, dass die Auslastung und Standortqualität der Veloparkierungs- und Parkplatzinfrastruktur regelmässig geprüft wird (u.a. Wildparkierung Velos ausserhalb Veloabstellplätze, Überlastung vs. Unterlast von Standorten, Beschädigungen an der Infrastruktur, Erfassung «Veloleichen»). Die Person oder Gruppe kann auch Anlaufstelle für die Nutzer:innen, wenn es um veränderte Bedürfnisse geht, z.B. zusätzliche Parkierung Trottinette, zusätzliche Veloabstellplätze / andere Veloabstellplatzsystem, Sensibilisierungswünsche oder Durchführung Kursen mit Bezug zur Mobilität. Die Zusammenstellung/Dokumentation der Ergebnisse und Nachweise ist einfach zu halten.
Verantwortung Hauswart oder Mobilitätsmanager:in /-gruppe

Massnahmenblatt 2: Veloinfrastruktur

Betrifft Nutzergruppe

☒ Bewohner:innen ☒ Mitarbeiter:innen ☒ Besucher:innen / Externe

Beschreibung und Inhalt

Der/die Mobilitätsmanager:in / Mobilitätsgruppe (siehe MB 1)

- hat den Überblick, ob die Veloparkierungsinfrastruktur ausreichend ist (Anzahl, Verteilung, Zustand/Beschädigungen) oder ein Nachrüstungsbedarf resp. Reparatur besteht. Dies ist in periodischen Abständen und zu unterschiedlichen Tageszeiten/Wochentagen durchzuführen.
- prüft in periodischen Abständen, ob sich über einen längeren Zeitraum ungenutzte Velos bei den Veloparkierungsanlagen befinden («Veloleichen»). Ist dies der Fall, ist den Eigentümer:innen eine gesetzte Frist zur Mitnahme zu setzen und bei Nichtabholung das Velo zu entsorgen.

Die Zusammenstellung/Dokumentation der Ergebnisse und Nachweise ist einfach zu halten.

Verantwortung

Hauswart oder Mobilitätsmanager:in /-gruppe

Massnahmenblatt 3: Autoreduzierte Mobilität fördern und Sensibilisierung

Betrifft Nutzergruppe

☒ Bewohner:innen ☒ Mitarbeiter:innen ☒ Besucher:innen / Externe

Beschreibung und Inhalt

Möglichst autofreie Anfahrt von Bewohner:innen, Besucher:innen und Kund:innen fördern:

- Aufzeigen der Alternativen z.B. via Aushang: auf fehlende Parkplätze hinweisen und serviceorientiertes Aufzeigen von Alternativen (Fahrpläne Busse; Hinweis zu ggf. anderen öffentlichen, bewirtschafteten Parkplätze; Verlinkung zu Anbietern [RBS, PubliBike, Mobility)
- Motivierung Nutzer:innen: Werbung für und Teilnahme an «Bike to work» / «Bike to school»
- Auf Bedarf: Präventions-/Sensibilisierungskurse (z.B. Sichtbarkeit in der dunklen Jahreszeit erhöhen; Gefahrenstellen im Quartier; «mobil sein & bleiben» für mobilitätseingeschränkte Personen / Senioren)

Verantwortung

Hauswart oder Mobilitätsmanager:in /-gruppe

Massnahmenblatt 4: Bewirtschaftung Parkplätze

Betrifft Nutzergruppe

☒ Bewohner:innen ☒ Mitarbeiter:innen ☐ Besucher:innen / Externe

Beschreibung und Inhalt

- Die 44 Parkplätze für Mieter:innen im UG sind vollumfänglich und für alle Nutzer:innen zu bewirtschaften.
- Es besteht keine Abnahmepflicht eines Parkplatzes für Mieter:innen.

Verantwortung

☒ Bewirtschaftung Vermietung Wohnungen und Fläche für Arbeiten/DL

5.3 Monitoring

Das Monitoring des Mobilitätskonzeptes setzt sich drei Ziele:

- Nachweis des reduzierten Parkplatzbedarfs gegenüber den Anforderungen der kantonalen Bauverordnung (BauV Art. 49ff).
- Umsetzung der im Mobilitätskonzept, Kapitel 5.2 festgehaltenen Massnahmen für eine nachhaltige Mobilität.

6 Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz

Das Projekt visiert eine SNBS-Zertifizierung an (Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz, Version 2023.1 Hochbau vom 13. September 2023, Update 09. Februar 2024). Der Bereich Verkehr und Mobilität ist Bestandteil mehrerer Kriterien. Nachfolgend werden die Kriterien nachgewiesen resp. auf Kapitel im Mobilitätskonzept hingewiesen, wo der Nachweis zu finden ist.

Nachweise Mobilität

121 ERREICHBARKEIT

zutreffendes ankreuzen

Messgrösse 1. ÖV-Güteklasse

Erschliessungsgüteklasse gemäss ARE

Raumtyp

☒ Agglomeration/Zentrum ☐ Land

☒ EGK A ☐ EGK B ☐ EGK C ☐ EGK D ☐ keine

Nachweis *Screenshot Swisstopo map.geo.admin.ch 20.02.2025*

Messgrösse 2. Gehdistanz zur nächstgelegenen Zentralität

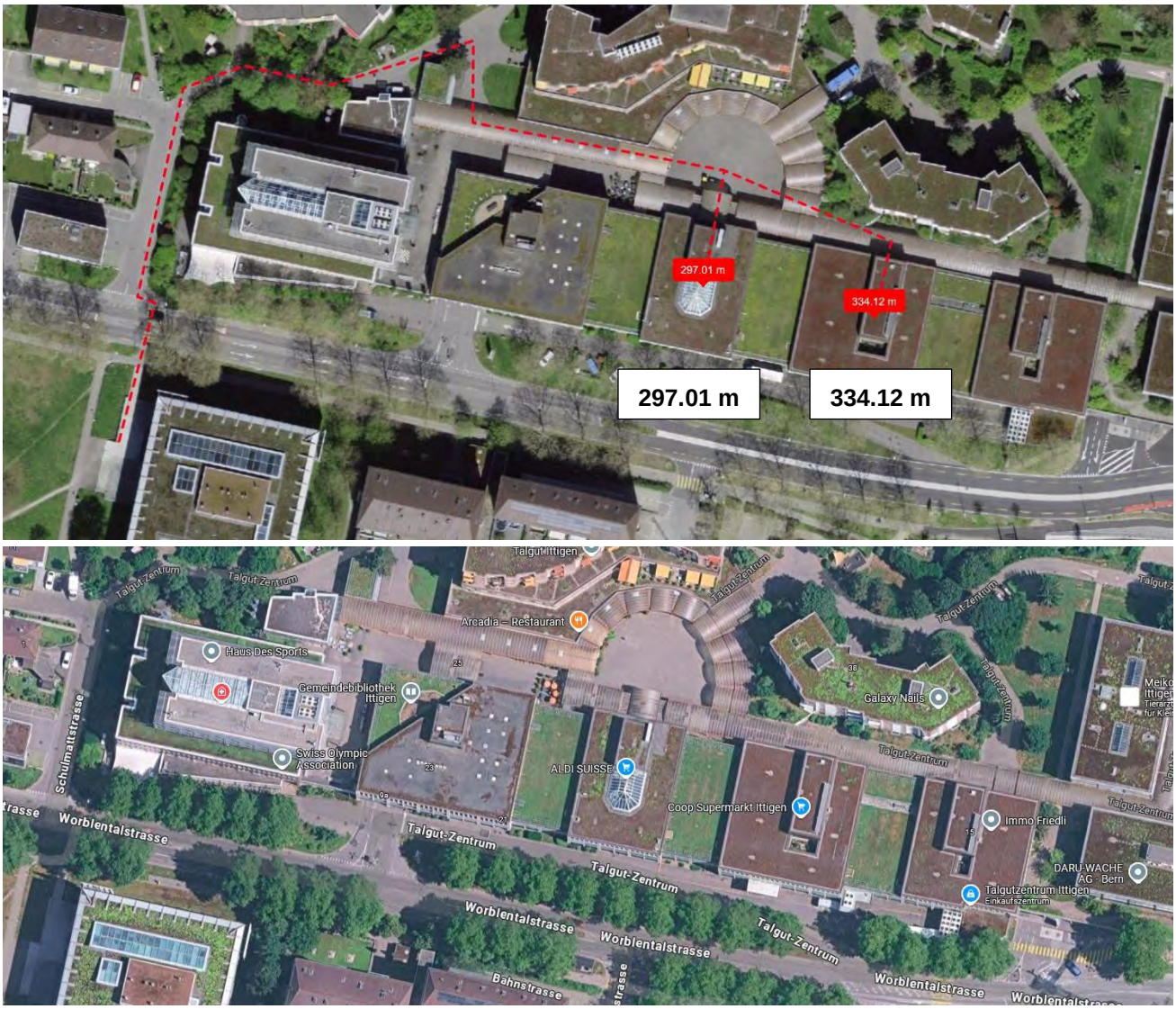
Gehdistanz zur nächsten Zentralität: Coop

☒ ≤ 500 m ☐ 501 – 1'000 m ☐ > 1'000 m

Weiteres

Als nächstgelegenen Zentralitäten befinden sich zum einen im Talgutzentrum, mit Lebensmittelgeschäften und Gesundheitseinrichtungen (300 m).

Nachweis *Screenshot Google Maps und Swisstopo 20.02.2025*



Messgrösse 3. Gehdistanz zur nächstgelegenen Verpflegungsmöglichkeit

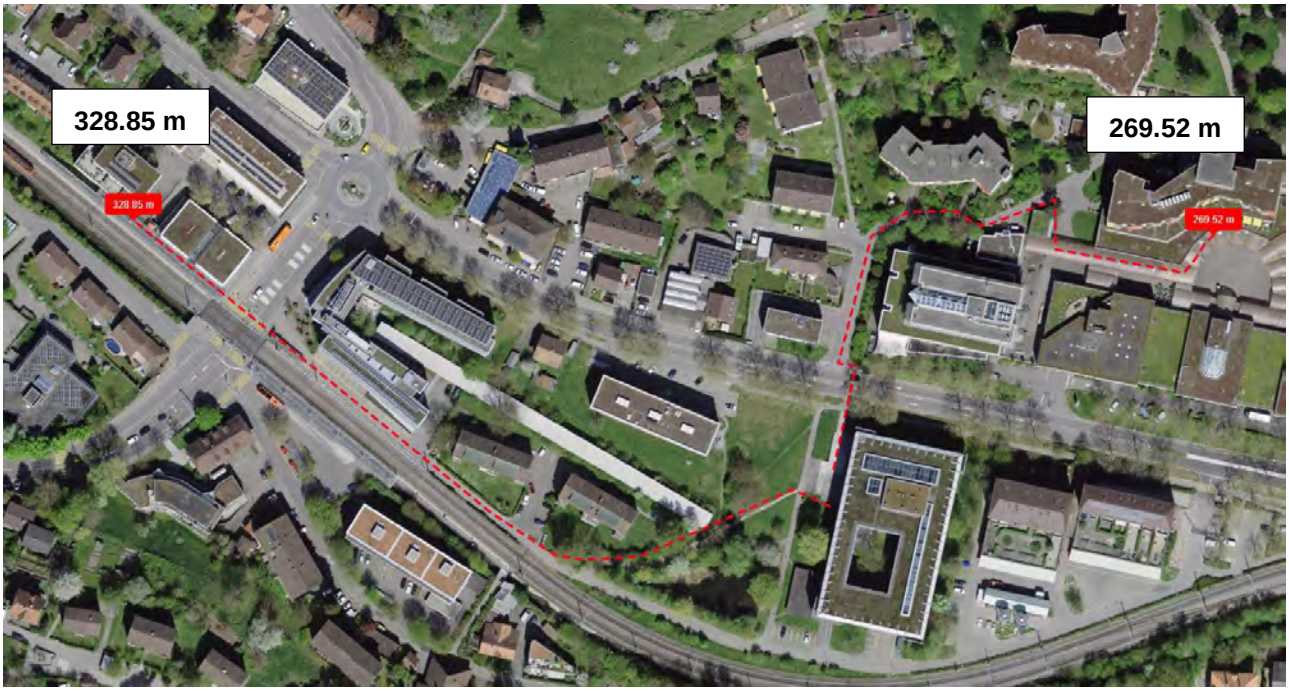
Raumtyp und Distanz

☒ Agglomeration/Zentrum	☒ ≤ 500 m	☐ 501 – 1'500 m	☐ > 1'000 m
☐ Land	☐ ≤ 750 m	☐ 751 – 1'500 m	☐ > 1'500 m

Weiteres

Die Distanz zum nächstgelegenen Restaurant ist in 270 m Fussweg erreichbar; für Take-Away und Brotwaren befindet sich eine Bäckerei beim Bahnhof Papiermühle (330 m).

Nachweis *Screenshot Google Maps und Swisstopo 20.02.2025*



Messgrösse 4. Gehdistanz zum nächstgelegenen Erholungsangebot, Freiraum

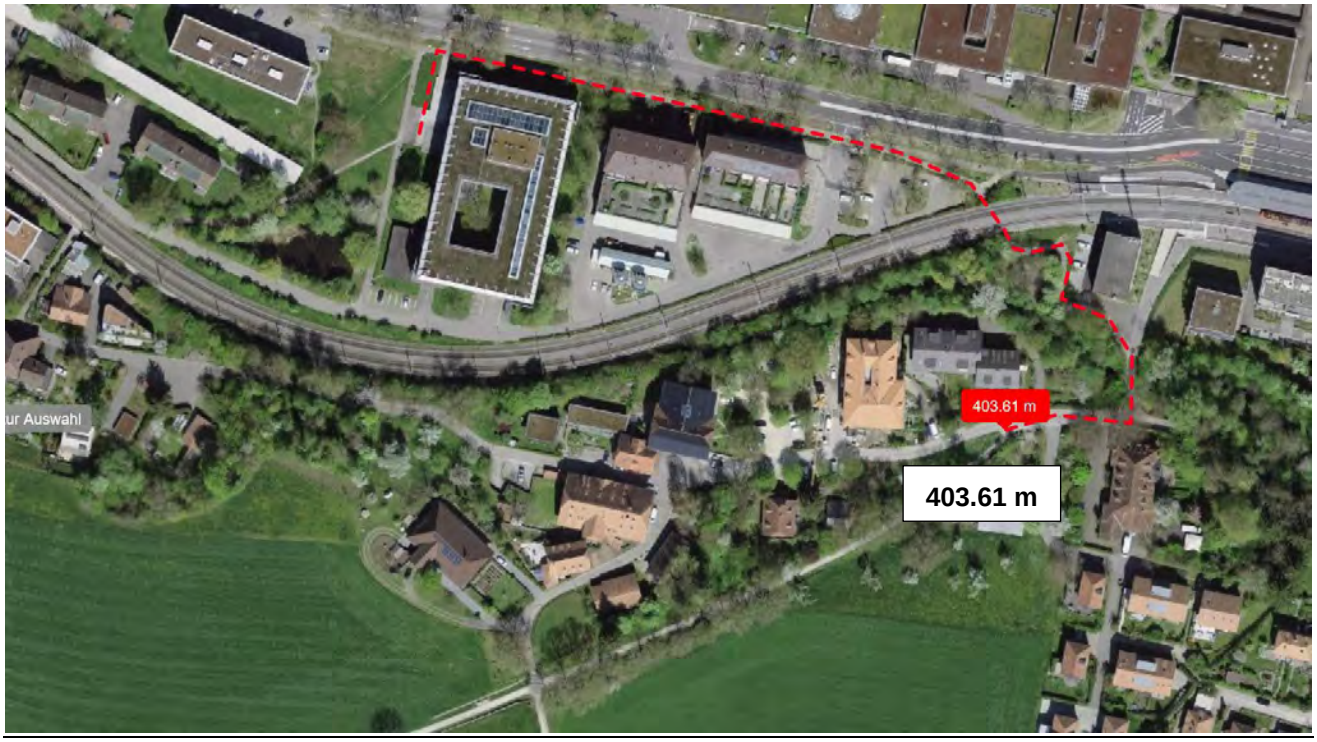
Raumtyp und Distanz

☒ Agglomeration/Zentrum	☒ ≤ 500 m	☐ 501 – 1'500 m	☐ > 1'000 m
☐ Land	☐ ≤ 750 m	☐ 751 – 1'500 m	☐ > 1'500 m

Weiteres

Unmittelbar auf der Parzelle des Projektes befindet sich eine kleine Freiraumstruktur mit Gewässer, Bäumen und Wiese.
Hinzu kommt das südlich der Gleise gelegene Schermen-Areal in unter 500 m Distanz, welches in Ittigen zur Naherholung sehr beliebt ist.

Nachweis *Screenshot Swisstopo 20.02.2025*



Messgrösse 5. Gehdistanz zur nächstgelegenen sozialen Infrastruktur

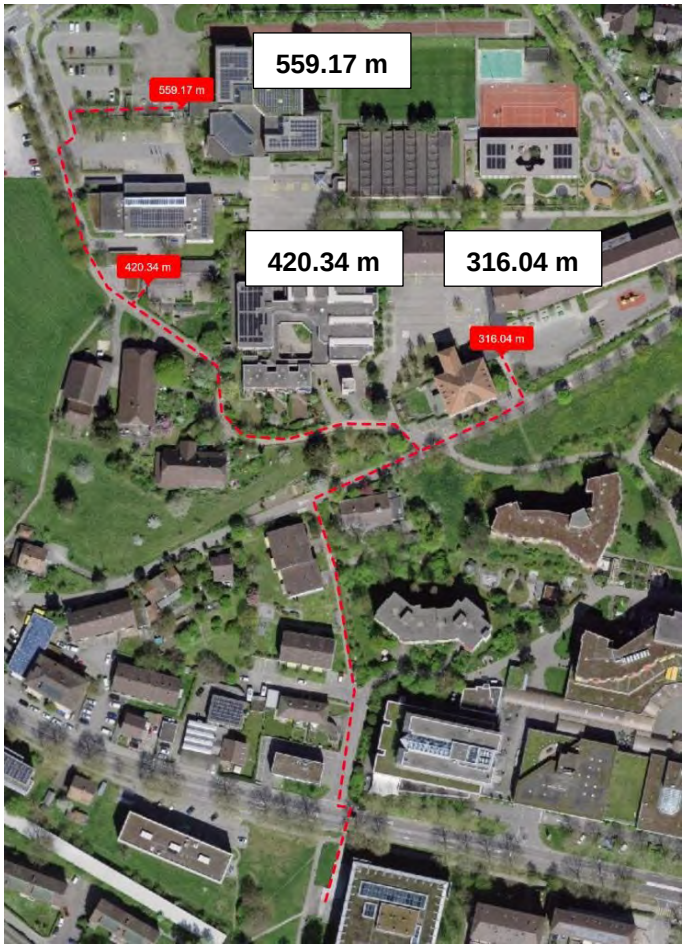
Raumtyp und Distanz

☒ Agglomeration/Zentrum	☒ ≤ 500 m	☐ 501 – 1'500 m	☐ > 1'000 m
☐ Land	☐ ≤ 750 m	☐ 751 – 1'500 m	☐ > 1'500 m

Weiteres

Die nächstgelegenen sozialen Infrastrukturen befinden sich im Schulareal Rain mit Kindergarten (420 m), Primarschule (320 m) und Oberstufe (560 m) sowie die Gemeindeverwaltung und das kirchliche Zentrum Ittigen inklusive dem Café Türmli (Generationenhaus).

Nachweis *Screenshot Swisstopo 20.02.2025*



(Als soziale Infrastrukturen gelten Kirchen, Kindergärten, Primarschulen, Kinderkrippen, Quartierzentren und Gemeinschaftseinrichtungen, welche die Zielgruppe in der geplanten Liegenschaft ansprechen.)

132 SICHERHEIT

zutreffendes ankreuzen

Messgrösse 3. Sichere Wege ausserhalb der Parzelle

Nutzung

☐ Bildungsbau ☒ Übrige

☒ Fusswege befinden sich mit Ausnahme von Strassenübergängen auf Trottoirs oder in Begegnungszonen
→ Bahnstrasse: verkehrsberuhigter Charakter durch Sackgasse und schmalen Querschnitt

☒ Die Strassenübergänge sind gut beleuchtet und ausgeschildert /markiert.

☒ Velowege sind räumlich getrennt oder auf Strassen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von ≤ 30 km/h oder mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von ≤ 3000 Fahrzeugen.

Weiteres

Die Bahnstrasse ist für den MIV als Sackgasse ausgewiesen und dient heute der rückwärtigen Erschliessung für zwei Bundesbauten, zwei Wohngebäuden und den kommunalen Werkhof inkl. Feuerwehr. Die Achse weist keine grösseren Verkehrsaufkommen auf und kann als verkehrsberuhigt eingeordnet werden.

Fussverkehr: gut und direkt erschlossen;
Fussverkehrswege sind, mit Ausnahme von Strassenübergängen, auf Trottoirs entlang der Worblentalstrasse oder im Mischverkehrsbereich auf der Bahnstrasse. Die Strassenübergänge sind gut beleuchtet und ausgeschildert/markiert. Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs befinden sich mit 290 m (Bahnhof und Bushaltestelle «Papiermühle») resp. 350 m (Bahnhof und Bushaltestelle «Ittigen») in einer guten Fusswegdistanz und sind über die Bahnstrasse und strassenbegleitende Trottoirs der Worblentalstrasse erreichbar.

Veloverkehr: gut und direkt erschlossen;
Veloparkierung unmittelbar in der Nähe der Eingänge und an mehreren Standorten; die Worblentalstrasse und Bahnstrasse sind gemäss Richtplan Verkehr Bestandteil des Basisnetz Veloverkehr.

Nachweis

siehe Mobilitätskonzept:

- Kapitel 2.3 Fussverkehr
- Kapitel 2.4 Veloverkehr
- Kapitel 2.5 Öffentlicher Verkehr
- Kapitel 6, SNBS-Kriterium 335, Messgrösse 3 (Distanzen zum ÖV)

335 MOBILITÄTSMASSNAHMEN

zutreffendes ankreuzen

Messgrösse 1. Anzahl Personenwagenabstellplätze

Raumtyp

☒ Agglomeration ☐ Zentrum ☐ Land

Wohnen: Anzahl Parkplätze Bewohner:innen je Wohnung

☒ < 0.8 ☐ < 0.9 ☐ < 1.0 ☐ > 1.0 ☐ > 1.5

☐ 0.8 – 1.0 ☐ 0.9 – 1.0 ☐ 1.0 – 1.5

Übrige Nutzungen (hier: Arbeiten, Dienstleistung extensiv): Anzahl Parkplätze

☒ ≤ Minimum gemäss VSS-Norm 40 281

☐ zwischen Minimum und Maximum gemäss VSS-Norm 40 281

☐ > Maximum gemäss VSS-Norm 40 281

Weiteres

Die Parkplätze im UG sind zurzeit nicht fix zugeordnet zur Wohn- und Arbeitsnutzung. Es ist davon auszugehen, dass 1 - 2 Parkplätze für Mitarbeitende bereitgestellt werden (= reduzierter Bedarf gemäss VSS-Norm, siehe Kap. 4.1.2). Die oberirdischen 5 Parkplätze stehen allen Besuchenden von Wohnen und Arbeit synergetisch zur Verfügung.

Richtprojekt: Bei 138 Wohnungen und 42 - 43 Parkplätzen für die Bewohner:innen, resultiert eine Parkplatzquote von 0.3 - 0.31 Wohnungsparkplätze je Wohnung.
In der weiteren Planung wird eine Bandbreite zwischen 0.25 bis 0.4 Parkplätze pro Wohnung anvisiert.

Nachweis

siehe Mobilitätskonzept:

- Kapitel 4.1.2 Parkplätze – Bedarf gemäss Schweizer Norm
- Kapitel 4.1.3 Zusammenfassung Parkplatzangebot und Fazit
- Kapitel 4.2 Lage und Infrastruktur der Parkplätze

Messgrösse 2. Angebot Veloabstellplätze

Der Minimalbedarf an Veloabstellplätzen entspricht der anhand der Richtwerte im Handbuch «Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb» errechneten Anzahl

Nutzung

☒ Wohnen ☒ Dienstleistung/Arbeiten ☐ Schule ☐ …

Anzahl Veloabstellplätze

☒ ≥ Minimalbedarf

☐ zwischen Minimalbedarf und 80 % des Minimalbedarfs

☐ < Minimalbedarf

Nutzerfreundlichkeit

Zugang und Platz

☒ Die Abstellplätze sind bequem (fahrend oder via velogängigen Lift) erreichbar.

☒ Die Abstellplätze sind angenehm nutzbar (Beleuchtung, Platzbedarf).

Ausstattung

☒ Der Velorahmen ist bei offenen Abstellplätzen anschliessbar.

☒ 7 % Veloabstellplätze sind offen (Kurzzeit): 30 Abstellplätze

☒ 93 % Veloabstellplätze sind überdacht / Indoor (Langzeit): 345 im UG + 60 im Aussenraum

☒ 8+ % Anteil Veloabstellplätze für Spezialfahrzeuge: 33 Abstellplätze plus weitere überdachte Freifläche im Aussenraum

Weiteres

Gemäss Schweizer Norm sind 408 Veloabstellplätze zu erstellen, davon 405 für die Nutzung Wohnen und 3 für Arbeit/Dienstleistung; inklusive Besucher:innen/Kund:innen.
Richtprojekt: Geplant ist die Bereitstellung von 435 Veloabstellplätzen, davon 33 Spezialveloabstellplätze.
In der weiteren Planung ist pro bewohnbarem Zimmer ein Veloabstellplatz bereitzustellen. Bei den übrigen Nutzungen gemäss BauV.

Nachweis

siehe Mobilitätskonzept:

- Kapitel 3.1.2 Veloabstellplätze – Bedarf gemäss Schweizer Norm
- Kapitel 3.1.3 Zusammenfassung Anzahl Veloabstellplätze und Fazit
- Kapitel 3.2 Lage und Infrastruktur Veloabstellplätze

Messgrösse 3. Mobilitätsmanagementmassnahmen zur MIV-Reduktion

Massnahmen

☒ Keine Abnahmepflicht für Personenwagenabstellplätze

☒ Kostendeckende Mietpreise für Personenwagenabstellplätze

☒ Reduzierte Anzahl Parkplätze
Bewohner-PP/Wohnung: ☒ Agglomeration ≤ 0.5 ☐ Zentrum ≤ 0.55 ☐ Land ≤ 0.6
Andere Nutzung: ☐ max. 80 % des Minimums gemäss VSS-Norm

☐ Weiter reduzierte Anzahl Parkplätze
Bewohner-PP/Wohnung: ☐ Agglomeration ≤ 0.25 ☐ Zentrum ≤ 0.275 ☐ Land ≤ 0.3
Andere Nutzung: ☐ max. 60 % des Minimums gemäss VSS-Norm

☐ Umweltfreundliche Mobilität wird für Bewohnerschaft und Beschäftigte mit mindestens CHF 175 pro Person und Jahr gefördert, z. B. (Mit-)Finanzierung von Abonnementen des öffentlichen Verkehrs (ohne Halbtax-Abonnement) oder Carsharing.

☒ Es befindet sich ein Carsharing-Standort innerhalb 500 Metern Gehdistanz zum Gebäude.

☒ Es befindet sich ein Velosharing-Angebot innerhalb 500 Metern Gehdistanz zum Gebäude.

☐ Spezialvelos (z. B. Lastenvelos) werden im Sharing angeboten.

☐ Mindestens drei verschiedene ergänzende Serviceangebote (z. B. Reparaturwerkzeuge, Velopumpe) oder Infrastrukturen (z. B. Schliessfächer, Duschen, Umkleidekabinen) für Velonutzende werden angeboten.

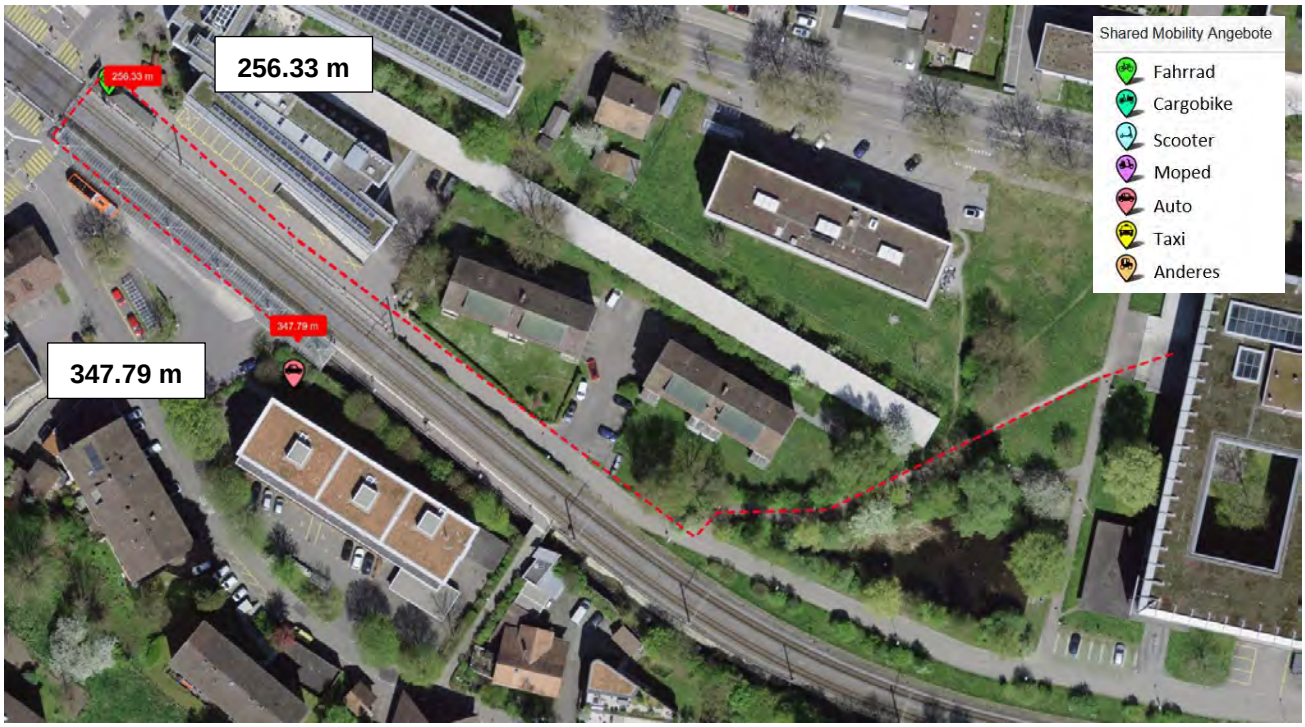
☐ Mietvertragliche Regelungen zum Autobesitz (Wohnen) beziehungsweise festgelegte griffige Kriterien zur Vergabe von Personenwagenabstellplätzen beziehungsweise Parkierungsberechtigungen (Arbeiten) sind etabliert.

☒ Die Gehdistanz zwischen einem Gebäudeeingang und der nächsten ÖV-Haltestelle beträgt höchstens 500 Meter.

Nachweis *Screenshot Swisstopo map.geo.admin.ch 20.02.2025*

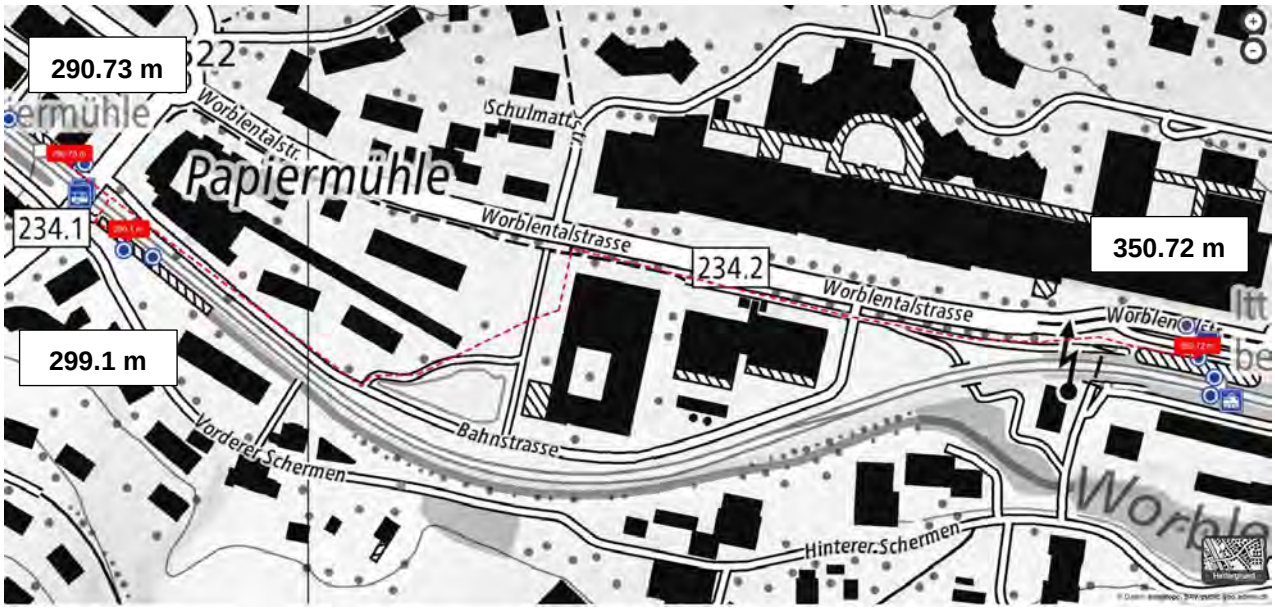
Sharing-Mobilität

PubliBike Veloverleihsystem: 256 m; Mobility Carsharing: 348 m



Öffentlicher Verkehr

Papiermühle: 290 m, Ittigen bei Bern: 350 m



Siehe auch Mobilitätskonzept

- Kapitel 2.5 Öffentlicher Verkehr
- Kapitel 2.7 Sharing Mobilität

336 ELEKTROMOBILITÄT

zutreffendes ankreuzen

Messgrösse 1. Ladeinfrastruktur für MIV

Ggf. mit Elektroplanung zu vervollständigen

☒ Wohnen (42 - 43 Parkplätze im UG)

- ☒ Ausbaustufe C: Erreichen des Zielwertes aus SIA 2060.
  → *Geplant / im Bauprojekt auszuarbeiten*
- ☐ Ausbaustufe B: Erreichen des Zielwertes aus SIA 2060.
- ☐ Ausbaustufe A

☒ Übrige (1 - 2 Parkplätze im UG)

- ☒ Ausbaustufe C2 für 20 % der Parkplätze
- ☐ Ausbaustufe C1 für 20 % der Parkplätze
- ☐ Ausbaustufe B für 20 % der Parkplätze
- ☐ Ausbaustufe A

Weiteres

Alle 44 Parkplätze im UG werden mit dem Ausbaustandard C1 ausgestattet.

- Wohnen:
  Ein Aufrüsten auf Stufe D «ready to charge» erfolgt bedarfsorientiert, wenn ein:e Mieter:in eine Ladestation benötigt. Der Parkplatz kann dann zeitnah aufgerüstet werden.
- Arbeiten:
  Ein Aufrüsten auf Stufe D «ready to charge» erfolgt bedarfsorientiert, sobald es eine:n Mieter:in für die Flächen der Arbeitsnutzung gibt und diese Parkplätze für Mitarbeiter:innen im UG benötigen. In diesem Fall ist 1 Parkplatz mit der Ausbaustufe D auszustatten.

Parkplätze für Besuchende/Kunden im Aussenraum werden ohne Ladefunktion ausgestattet.

Nachweis

Nachweis und/oder Verweis auf Kapitel im Mobilitätskonzept

Die Elektroplanung wird im Bauprojekt im Detail geplant.

Messgrösse 3. Elektromobilität im LIV-Bereich

Ggf. mit Elektroplanung zu vervollständigen

Angebot

☒ Die Anzahl T13-Steckdosen in zweckmässiger Nähe (2–3 m) der Veloabstellplätze entspricht mindestens 30 % der gesamten Anzahl Veloabstellplätze.
→ *Geplant / im Bauprojekt auszuarbeiten*

☐ Die Anzahl spezifischer E-Bike-Ladepunkte (beispielsweise Typ Spelsberg BCS oder vergleichbar) entspricht mindestens 10 % (1 pro 10 PP) der Anzahl Veloabstellplätze.
→ *zu prüfen / im Bauprojekt auszuarbeiten*

☒ Es befindet sich eine Station eines unabhängigen E-Bike-Sharing-Angebots innerhalb von 300 Metern Gehdistanz zum Gebäude.
→ Bestand; vgl. Kap. 2.7 und SNBS-Kriterium 335, Messgrösse 3

☐ Es befindet sich eine Station eines unabhängigen E-Trottinett-Sharing-Angebots oder eine gute Angebotsdichte im Free-floating-Betrieb von E-Trottinetts innerhalb 150 Metern Gehdistanz zum Gebäude.
→ Nein, nicht vorhanden

☐ Es besteht eine Kooperation mit einem E-Sharing-Anbieter im LIV-Bereich, bei der dem Anbieter eine private Fläche vor dem Gebäude zur Verfügung gestellt wird.
→ Nein, nicht geplant

Nachweis

Nachweis und/oder Verweis auf Kapitel im Mobilitätskonzept

Die Elektroplanung wird im Bauprojekt im Detail geplant.
Mit Stand Richtprojekt ist eine Elektrifizierung der Veloabstellplätze geplant.

Empfehlungen zur Erreichung 0 Punkte (0-2 Massnahmen erfüllt)

30 % Elektrifizierung aller 435 VAP/S-VAP = 130 Ladepunkte (Steckdosen)

- Spezialvelo UG: 1 Ladepunkt (T13) je 2 Spezialvelos = 17 Ladepunkte
- Velo UG: 1 Ladepunkt (T13) je ca. 3 Velos = 113 Ladepunkte

Empfehlungen zur Erreichung 0.5 Punkte (3 Massnahmen erfüllt)

30 % Elektrifizierung T13 aller 435 VAP/S-VAP = 130 Ladepunkte

+

10 % Elektrifizierung Spelsberg o.ä. aller 435 VAP/S-VAP = 44 Ladepunkte

- Spezialvelo UG: 1 Ladepunkt (Spelsberg o.ä.) je 1 Spezialvelo = 33 Ladepunkte
- Velo UG: 10 Ladepunkte (Spelsberg o.ä.) = 11 Ladepunkte
- Velo UG: 1 Ladepunkt (T13) je ca. 2 Velos = 130 Ladepunkte

− Mobilitätskonzept mit Massnahmenliste

− Liste der zur Umsetzung vorgesehenen Massnahmen

metron

Neuengasse 43
Postfach

3001 Bern
Schweiz

bern@metron.ch
+41 31 380 76 80