

Areal "Hinterer Schermen 44" Verkehrsgutachten

Erläuterungsbericht

874499.2103B Verkehrsgutachten Hinterer Schermen 44 v01-01-00 / Version 01-01-00 [3] /
13.11.2025 / bus, ses, bur

DokName / Version	Versions-datum	Kommentar	Status	Geprüft
874499.2103B Verkehrsgutachten Hinterer Schermen 44 v00-01-00.docm / 00-00-01	06.04.2021	Initialisierung	In Bearbeitung	
874499.2103B Verkehrsgutachten Hinterer Schermen 44 v00-02-00.docm / 00-02-00	26.05.2021	Versand Gemeinde	Zur externen Prüfung	aku
874499.2103B Verkehrsgutachten Hinterer Schermen 44 v00-03-00.docm / 00-03-00	02.02.2022	Prüfung Anpassung Richtprojekt	Zur externen Prüfung	aku
874499.2103B Verkehrsgutachten Hinterer Schermen 44 v00-04-00.docm / 00-04-00	22.03.2023	Ergänzung Vorbehalte Vorprüfung	Zur internen Prüfung	aku
874499.2103B Verkehrsgutachten Hinterer Schermen 44 v00-05-00.docm / 00-05-00	11.04.2023	Ergänzungen aufgrund Rückmeldung Gemeinde	Zur externen Prüfung	
874499.2103B Verkehrsgutachten Hinterer Schermen 44 v00-05-01.docm / 00-05-01	10.11.2025	Überarbeitung aufgrund Revidierung Richtprojekt	Zur internen Prüfung	aku
874499.2103B Verkehrsgutachten Hinterer Schermen 44 v00-06-00.docm / 00-06-00	12.11.2025	Überarbeitung aufgrund Revidierung Richtprojekt	Zur externen Prüfung	Gemeinde Ittigen
874499.2103B Verkehrsgutachten Hinterer Schermen 44 v01-00-00.docm / 01-01-00	13.11.2025		Freigegeben	

Impressum

Auftragsnummer:	874499.2103
Datei:	874499.2103B Verkehrsgutachten Hinterer Schermen 44 v01-01-00
Version/Datum:	01-01-00 [3] / 13.11.2025
Speicherdatum:	13.11.2025
Autor(en):	Sergi Sabrina, Bütschi Svenja, Bugmann Rahel
Qualitätssicherung:	SQS-zertifiziertes Qualitätssystem nach ISO 9001:2015 (Reg.Nr. 34856)
© Copyright:	Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG
Hinweis geistiges Eigentum:	Dieses Dokument ist geistiges Eigentum der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG und ist urheberrechtlich geschützt. Die Nutzungsrechte des Bauherrn sind vertraglich geregelt. Die Rechte Dritter, welche rechtsmäßig in den Besitz des Dokumentes kommen, sind ebenfalls durch deren Verträge mit dem Bauherrn geregelt. Eine über diese Verträge hinausgehende Verwendung wie kopieren, vervielfältigen, weitergeben etc. ist nur mit Zustimmung der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG erlaubt.

INHALTSVERZEICHNIS

1 EINLEITUNG	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Ziele des Verkehrsgutachtens	5
1.3 Grundlagen	6
2 ANALYSE	7
2.1 Ist - Zustand	7
2.1.1 Nutzungen	7
2.1.2 Verkehrsinfrastruktur	7
2.1.3 Drittprojekte	11
2.2 Fazit Analyse	11
3 ÜBERBAUUNG «HINTERER SCHERMEN 44»	12
3.1 Projektbeschrieb	12
3.2 Erschliessung	12
3.3 Parkierung	14
4 BEANTWORTUNG VORBEHALTE VORPRÜFUNG AGR	15
4.1 Ausgangslage	15
4.2 Allgemeines	15
4.3 Kehricht- und Grüngutentsorgung	15
4.4 Schneeräumung	16
4.5 Nutzung Fussgängerflächen (Koexistenz, Durchgang Kandelaber, Mobilitätseingeschränkte Personen)	16
4.6 Notfallzufahrt	16
4.7 Baustellenerschliessung	16
4.8 Kurvenverbreiterung	17
4.9 Durchgängigkeit der Strasse	17
5 REVISION RICHTPROJEKT – AUSWIRKUNGEN GUTACHTEN	18
5.1 Anpassung Richtprojekt	18
5.2 Auswirkungen Verkehrsaufkommen	18
5.3 Auswirkungen Parkierung	19
5.4 Fazit Revision Richtprojekt	19
6 ERKENNTNISSE	20

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Areal «Hinterer Schermen 44» (Geoportal der Stadt Bern)	5
Abbildung 2: Übersicht Nutzungen «Hintere Schermen»	7
Abbildung 3: Übersicht bestehende Verkehrsinfrastruktur «Hinterer Schermen»	8
Abbildung 4: Begegnungsfall PKW / PKW mit 30 km/h Strassenquerschnitt 3 (www.fussverkehr.ch)	9
Abbildung 5: Begegnungsfall PKW / LKW mit 20 km/h Strassenquerschnitt 1 (www.fussverkehr.ch)	9
Abbildung 6: Projekt «Hinterer Schermen 44» (angepasstes Richtobjekt, GWJ Architektur AG, November 2021)	12
Abbildung 7: Sicht nach Westen Anschlussbereich «Hinterer Schermen 44»	13
Abbildung 8: Sicht nach Osten Anschlussbereich «Hinterer Schermen 44»	13
Abbildung 9: Projekt «Hinterer Schermen 44» (Überarbeitung Richtprojekt, GWJ Architektur, 28. Oktober 2025)	18

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

Areal «Hinterer Schermen 44»

Das Areal «Hinterer Schermen 44», welches die Parzelle in Ittigen Nr. 685 sowie den Parkplatz und die Obstbäume auf der angrenzenden Parzelle Nr. 784 umfasst, ist Teil der Überbauungsordnung (UeO) Nr. 201 «Hinterer Schermen». Durch das Richtkonzept «Hinterer Schermen 44», welches eine Innenverdichtung mit Wohnnutzung vorsieht, wird die UeO Nr. 201 angepasst, so dass die neue UeO «Hinterer Schermen 44» rechtsgültig wird (Perimeter neue UeO in Abbildung 1 ersichtlich). Im Rahmen der Mitwirkung wurde das Richtprojekt bezogen auf die Dachterrassen leicht angepasst. Dies hat aber keinen Einfluss auf das vorliegende Verkehrsgutachten.

Die Liegenschaft «Hinterer Schermen 44» wird heute gewerblich und zu Wohnzwecken genutzt. Es besteht die Absicht, dass die gewerbliche Nutzung an diesem Standort durch die Wohnnutzung abgelöst wird. Allenfalls könnte der mittlere Teil des Gebäudes «Hinterer Schermen 44» auch zukünftig für Unternehmensdienstleistungen genutzt werden.¹



Abbildung 1: Areal «Hinterer Schermen 44» (Geoportal der Stadt Bern)

1.2 Ziele des Verkehrsgutachtens

Der vorliegende Bericht analysiert im ersten Schritt die verkehrliche Situation im Bestand und im zweiten Schritt deren Veränderung durch das neue Projekt «Hinterer Schermen 44» im massgebenden Gebiet. Das Verkehrsgutachten soll aufzeigen, ob durch die Verkehrszunahme künftig Probleme bei der Verkehrsabwicklung und kritische Elemente bezüglich Verkehrssicherheit entstehen und wo allfälliger Handlungsbedarf besteht.

¹ Erläuterungsbericht zur Überbauungsordnung «Hinterer Schermen 44», Lohner+Partner Planung Beratung Architektur GmbH Thun, 30.03.2020

1.3 Grundlagen

- Erläuterungsbericht zur Überbauungsordnung «Hinterer Schermen 44», Lohner+Partner Planung Beratung Architektur GmbH Thun, 30.03.2020
- Leitfaden zur Berechnung der erforderlichen Anzahl Abstellplätze nach Art. 49 bis 56 BauV, Amt für Gemeinden und Raumordnung, Bern, Juni 2015
- Richtprojekt Hinterer Schermen, GWJ Architektur, Bern, März 2019
- Anpassung Richtprojekt, GWJ Architektur, Bern, November 2021
- VSS – Norm 40 202, Geometrisches Normalprofil, März 2019
- VSS – Norm 40 090b, Sichtweiten, Juli 2001
- Zonenplan 1, Gemeinde Ittigen
- Änderung der baurechtlichen Grundordnung, Überbauungsordnung «Hinterer Schermen 44», Ittigen, März 2020
- Vorprüfungsbericht AGR, 21.12.2022
- Überarbeitung Richtprojekt «Hinterer Schermen Ittigen», GWJ Architektur, 28.10.2025

2 ANALYSE

2.1 Ist - Zustand

2.1.1 Nutzungen

Das gesamte Gebiet «Hintere Schermen» liegt südlich der Bahnstation «Ittigen bei Bern» und dem Einkaufszentrum «Talgut – Zentrum». In dem Gebiet sind vorwiegend Wohnnutzungen vorhanden. Vereinzelte Dienstleistungsunternehmen, das Feuerwehrmuseum der Gemeinde Ittigen und der Tiergarten «Zick-Zack» sind ebenfalls über die Strasse «Hintere Schermen» erschlossen. Das Gebiet ist der Wohnzone 2 und der UeO «Hintere Schermen» zugeordnet.

Die «Worblen» fliest durch das Gebiet und bildet mit dem angrenzenden Gehölz und diversen Sitzmöglichkeiten ein attraktives, naheliegendes Naherholungsgebiet für die Anwohner. Südlich der Wohnsiedlung sind vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen vorhanden.

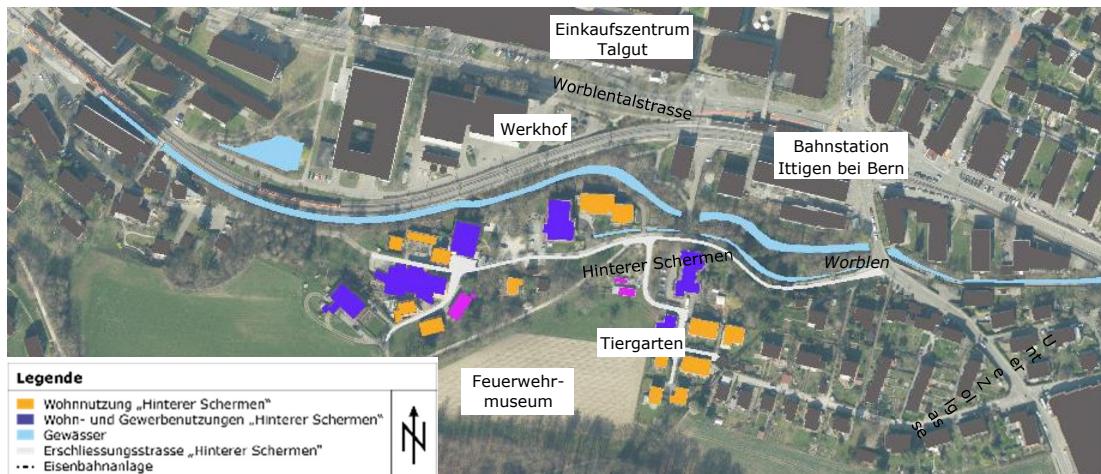


Abbildung 2: Übersicht Nutzungen «Hintere Schermen»

2.1.2 Verkehrsinfrastruktur

Die Strasse «Hintere Schermen» bildet die Erschliessungsstrasse für das angrenzende Gebiet. Die Fahrbahnbreite beträgt durchgehend mindestens 2.1 m. Nördlich der Strasse ist eine minimale 1.2 m breite gepflasterte Fläche für den Fussverkehr vorhanden. Die Fläche für den Fussverkehr kann befahren werden, jedoch sind im Abstand von ca. 30m Kandelauber auf dem Gehweg vorhanden.

Nach dem Gebäude «Hintere Schermen 36» ist der Durchgang für den motorisierten Individualverkehr (MIV) durch eine drehbare Schranke gesperrt. Die Schranke ist grundsätzlich auch im Winter zu. Nur bei starkem und länger andauerndem Schneefall bleibt sie tageweise offen, damit Unterhaltsfahrzeuge hindernisfrei den «Hinteren Schermen» bewirtschaften können.

Von der Erschliessungsstrasse führt der Erlenweg nach Süden und erschliesst sieben Wohngebäude. Das Gebäude «Worblentalstrasse 82» ist von der Bahnstation und dem «Hinteren Schermen» erschlossen.

Östlich des Feuerwehrmuseums an der Strasse befinden sich 9 öffentlich bewirtschaftete Parkplätze, ansonsten sich alle Parkierungsflächen privat.

Signalisation

Die Strasse ist Bestandteil einer Tempo 30 – Zone und entlang der ganzen Länge der Erschliessungsstrasse ist das Parkieren untersagt. Westlich des Gebäudes «Hinterer Schermen 44» im Bereich der Kurve ist in beiden Richtungen das Signal «Schrittempo» signalisiert.

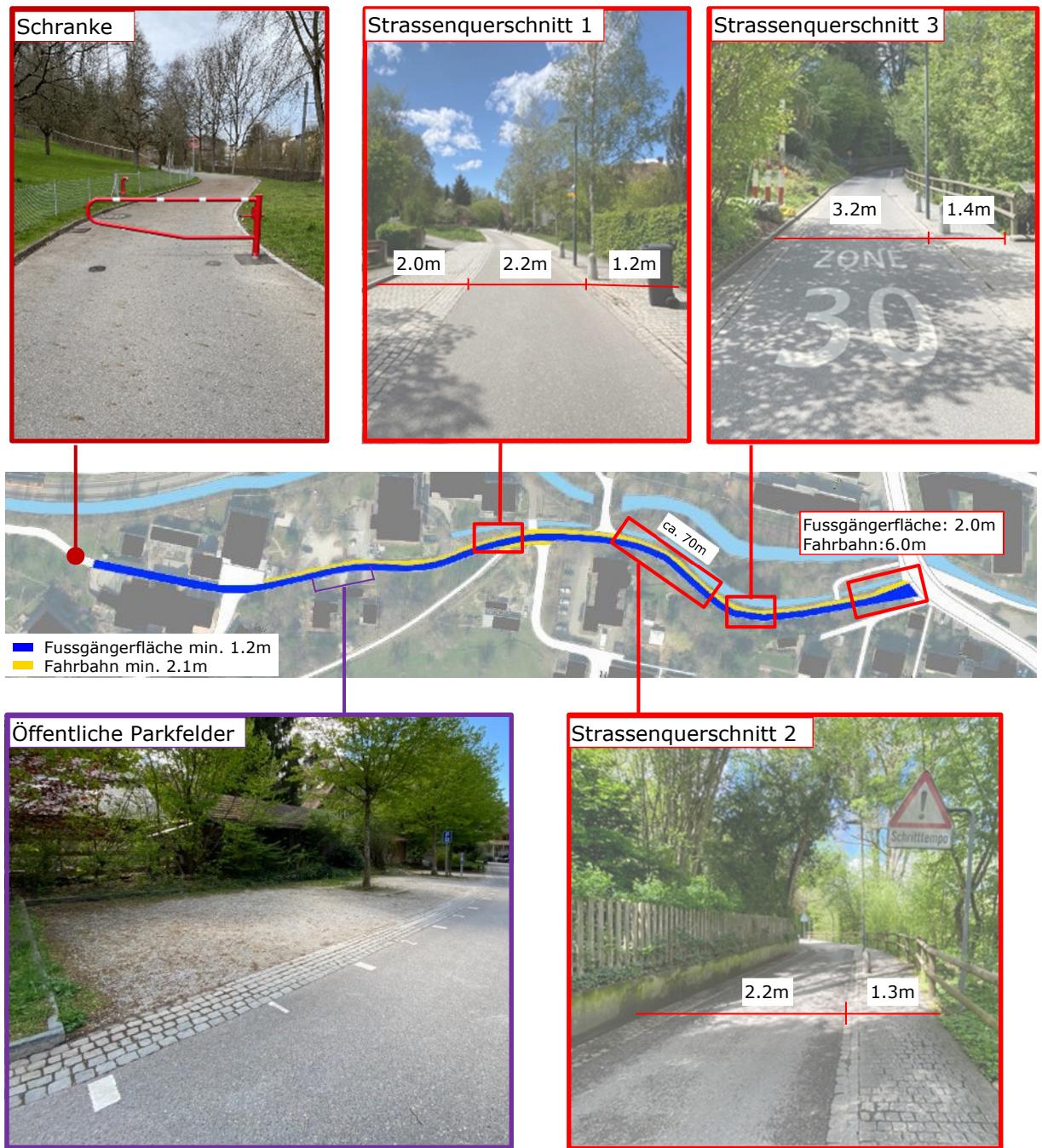


Abbildung 3: Übersicht bestehende Verkehrsinfrastruktur «Hinterer Schermen»

Motorisierter Individualverkehr

Der «Hintere Schermen» ist eine Sackgasse für den motorisierten Verkehr. Der Durchgangsverkehr wird durch eine drehbare Schranke im Osten sowie im Westen verhindert. Der Verkehr auf dem hinteren Schermen wird hauptsächlich durch Anwohner verursacht. Der Anteil des durch das Gewerbe generierten Verkehrs ist gering.

Westlich des Gebäudes «Hinterer Schermen 44» in der Kurve sind die Sichtweiten durch den Radius und das Gehölz eingeschränkt. In diesem Bereich ist die Strasse nur 3.5 m breit. Mit der Signalisation «Schritttempo» werden die Fahrzeuglenker auf die Problematik aufmerksam gemacht. Auf ca. 70m der knapp 400m langen Erschliessungsstrasse ist das Kreuzen von zwei PKW nicht möglich.

Der Begegnungsfall PKW / PKW mit der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (Mindestbreite 4.4 m)² ist durch das Befahren der Fussgängerfläche gewährleistet (ausser im Bereich der Kurve und Kandelaber). Durch das Strassenlayout wird im Begegnungsfall meist nur 20 km/h gefahren, wobei eine Mindestbreite von 4,0 m³ ausreicht. Das Kreuzen mit einem LKW ist bei Schritttempo im Strassenquerschnitt 1 ebenfalls möglich.

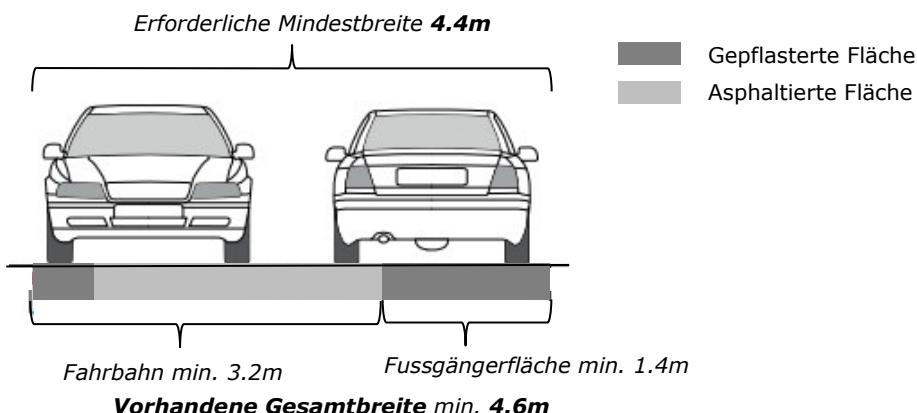


Abbildung 4: Begegnungsfall PKW / PKW mit 30 km/h Strassenquerschnitt 3 (www.fussverkehr.ch)

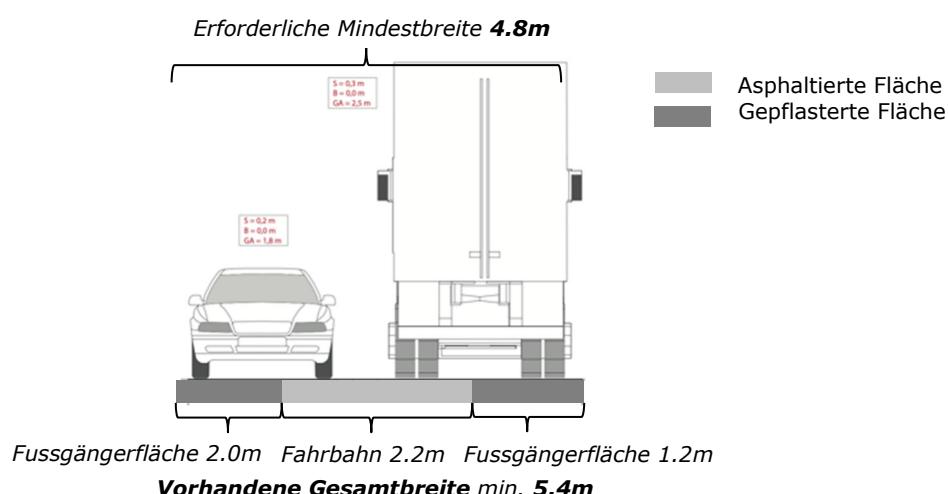


Abbildung 5: Begegnungsfall PKW / LKW mit 20 km/h Strassenquerschnitt 1 (www.fussverkehr.ch)

² VSS – Norm 40 202, Geometrisches Normalprofil, März 2019

³ VSS – Norm 40 202, Geometrisches Normalprofil, März 2019

Verkehrsaufkommen «Hintere Schermen» heute

Annahmen: 65 Wohn-/Gewerbeeinheiten⁴
 3 Anwohner / Arbeitsplätze pro Einheit
 = 200 Anwohner/Arbeitsplätze
 3.3 Wege / Werktag⁵
 63% MIV – Anteil⁶

Durch die Annahme, dass 200 Anwohner und Arbeiter über den «Hinteren Schermen» erschlossen sind, ergeben sich **rund 400 PKW – Fahrten pro Werktag im Gebiet.**

Der Verkehr konzentriert sich gemäss den gängigen Ganglinien vor allem auf die Spitzenstunde:

MSP (30%): ca. 120 Fahrten aus / ins Gebiet (alle 30 s ein Fahrzeug)
ASP (45%): ca. 180 Fahrten ins / aus dem Gebiet (alle 20 s ein Fahrzeug)
Tag (11h, 20%): ca. 80 Fahrten ins / aus dem Gebiet
Nacht (11h, 5%): ca. 20 Fahrten ins / aus dem Gebiet

Unfallstatistik

Auf dem «Hinteren Schermen» haben sich in den letzten Jahren keine polizeilich registrierten Unfälle ereignet.

Fuss- und Veloverkehr

Entlang der Erschliessungsstrasse «Hintere Schermen» ist durchgängig eine gepflasterte Fläche für den Fussverkehr vorhanden. Von der Unteren Zollgasse aus, führt ein Gehweg an der «Worblen» entlang auf die Erschliessungsstrasse «Hinteren Schermen». Zudem gelangt man über einen weiteren Gehweg mithilfe einer Unterführung unter den Gleisanlagen auf die Worblental- und Bahnhofstrasse. Richtung Süd-Westen führt der Fuss- und Veloweg «Untereyfeldweg» zur Papiermühlestrasse.

Für den Veloverkehr besteht entlang der Erschliessungsstrasse keine Veloinfrastruktur. Es ist auch keine offizielle Veloroute signalisiert. Der Begegnungsfall PKW / Velo⁷ ist durch die befahrbare Fussgängerfläche gewährleistet. Entlang der Unteren Zollgasse und der Worblentalstrasse ist im Sachplan Veloverkehr eine Velohauptroute definiert. Zudem ist über beide Strassen ein Korridor zur Prüfung von Vorrangrouten definiert. Die Strasse «Hintere Schermen» bildet jedoch für den Veloverkehr eine verkehrsberuhigte Alternative zur Worblentalstrasse.

Öffentlicher Verkehr (öV)

Durch die unmittelbare Nähe zur Bahnstation Ittigen bei Bern ist das Gebiet gemäss den öV – Güteklassen des ARE⁸ sehr gut erschlossen (öV – Gütekasse A). Gemäss der Bewertung nach EGK des Kantons Bern⁹ hat der «Hintere Schermen» die Erschliessungsklasse B. Vom Hinteren Schermen ist man durch das Fusswegnetz innerhalb von 2 bis 6 Minuten bei der Bahnstation.

⁴ Die 13 bewilligte Wohnungen «Hinteren Schermen 31» sind bereits berücksichtigt/integriert

⁵ Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Seite 59, Bundesamt für Statistik (BFS), Neuchâtel 2017

⁶ Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Seite 28, Bundesamt für Statistik (BFS), Neuchâtel 2017

⁷ VSS – Norm 40 202, Geometrisches Normalprofil, März 2019

⁸ map.geo.admin.ch

⁹ geo.apps.be.ch

2.1.3 Drittprojekte

Im Zuge der Umbauarbeiten des Knotens «Station Ittigen» wurde unmittelbar bei der Bahnstation eine neue Unterführung mit direktem Zugang zum «Hinteren Schermen» gebaut. Durch diese Unterführung ist das Gebiet südlich des Bahnhofs noch besser erschlossen.

2.2 Fazit Analyse

Das Gebiet ist durch die unmittelbare Nähe zur Bahnstation Ittigen bei Bern, der geplanten direkten Unterführung an der Bahnstation und den genügend gross dimensionierten Fussverkehrsflächen für den Langsamverkehr gut erschlossen und ausgebaut.

Durch Schranken wird der Durchgangsverkehr auf dem «Hinteren Schermen» im Regelbetrieb unterbunden. Somit befahren hauptsächlich Ortskundige mit ihrem PKW die Strasse. Durch die geringen gewerblichen Nutzungen im Gebiet, kann angenommen werden, dass nur ein kleiner Teil des Verkehrsaufkommens Fremdverkehr ist. Die Verkehrsmenge ist in der Morgenspitzenstunde (MSP) und in der Abendspitzenstunde (ASP) generell höher, da die Anwohner zur / von der Arbeit verkehren. Die Verkehrsmenge am Abend ist durch den zusätzlichen Freizeitverkehr entsprechend höher.

Das Kreuzen von zwei Fahrzeugen ist fast überall möglich, da die Fussgängerfläche befahrbar ist. Durch die Signalisation «Schritttempo» wird die Problematik der Sichtweiten im Bereich der Engstelle / Kurve entschärft. Der Strassenraum ist sehr ausgeprägt siedlungsorientiert und durch die sehr engen Platzverhältnisse passen die Fahrer ihre Geschwindigkeit auch entsprechend an. Das Prinzip der Koexistenz wird in diesem Strassenraum gelebt. Bezogen auf die ungenügenden Strassenbreite ist der Querschnitt unter dem Aspekt der geringen Verkehrsmenge und der örtlichen Gegebenheiten vertretbar. Eine Verbreiterung des Querschnitts hätte massive bauliche und landschaftliche Eingriffe zur Folge und ist deshalb nicht verhältnismässig.

3 ÜBERBAUUNG «HINTERER SCHERMEN 44»

3.1 Projektbeschrieb

Das Projekt «Hintere Schermen 44» sieht vor, das Herrschaftsgebäude beizubehalten und durch einen Neubau zu ergänzen. Künftig wird die gewerbliche Nutzung auf dem Areal durch Wohnzwecke abgelöst. Es werden insgesamt 15 Wohneinheiten realisiert.



Abbildung 6: Projekt «Hinterer Schermen 44» (angepasstes Richtobjekt, GWJ Architektur AG, November 2021)

3.2 Erschliessung

Die Erschliessung der Überbauung wird über den «Hinteren Schermen» sichergestellt. Die Einfahrt auf das Areal ist an identischer Stelle wie im Bestand vorgesehen.

Durch den Baumbestand auf dem Areal entlang der Strasse sind die Sichtweiten beim Anschlussbereich des Grundstückes eingeschränkt, jedoch durch die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und der Signalisation «Schritttempo» gemäss Norm gewährleistet.¹⁰

¹⁰ VSS – Norm 40 090b, Sichtweiten, Juli 2001

Abbildung 7: Sicht nach Westen



Abbildung 8: Sicht nach Osten



Anschlussbereich «Hinterer Schermen 44»

Anschlussbereich «Hinterer Schermen 44»

Verkehrsaufkommen «Hintere Schermen 44»

Annahmen: 15 Wohneinheiten
3 Anwohner / Wohneinheit
= 45 Anwohner

3.3 Wege / Werktag¹¹
50% MIV – Anteil

Unter der Annahme, dass **45 Anwohner** durch die **neue Überbauung zuziehen**, ergeben sich **rund 70 PKW – Fahrten pro Werktag zusätzlich im Gebiet**.

Der Verkehr konzentriert sich gemäss den gängigen Ganglinien¹² vor allem auf die Spitzentunden:

- MSP (30%): ca. 20 Fahrten aus / ins Gebiet** (alle 180 s ein Fahrzeug)
- ASP (45%): ca. 30 Fahrten ins / aus dem Gebiet** (alle 120 s ein Fahrzeug)
- Tag (11h, 20%): ca. 15 Fahrten ins / aus dem Gebiet**
- Nacht (11h, 5%): ca. 5 Fahrten ins / aus dem Gebiet**

Durch die unmittelbare Nähe zur Bahnstation mit der verbesserten Anbindung und den geringen Parkierungsflächen bei der Innenverdichtung kann der MIV-Anteil auf 50% reduziert werden.

Die neue Überbauung generiert somit knapp 70 Fahrten pro Werktag zusätzlich auf der Strasse «Hinterer Schermen». Das entspricht einem Mehrverkehr von rund 18%. Der Gesamtverkehr auf dem «Hinteren Schermen» beträgt nach Fertigstellung des Neubaus rund 470 Fahrzeuge am Tag.

¹¹ Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Seite 59, Bundesamt für Statistik (BFS), Neuchâtel 2017

¹² Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Seite 18, Bundesamt für Statistik (BFS), Neuchâtel 2017

3.3 Parkierung

In Kanton Bern gilt eine einheitliche Regelung, wie die Anzahl Abstellplätze für Fahrzeuge zu bestimmen ist. Die Bestimmungen sind in der Bauverordnung in den Artikeln 49 bis 56 festgehalten.

Berechnung Parkfelder Kanton Bern (Art. 51 BauV)

Zur Berechnung der Bandbreite ist einzig die Anzahl Wohnungen nach Artikel 51 BauV massgebend, unabhängig davon, ob es sich um ein Ein- oder ein Mehrfamilienhaus handelt. Bei Bauvorhaben ≥ 4 Wohnungen tritt an die Stelle einer festen Grösse eine Formel mit den Faktoren 0,5 und 2. Die Bandbreite, ausgedrückt in Minimum und Maximum, ergibt sich aus der Multiplikation dieser Werte mit der Anzahl Wohnungen.¹³

Durch die 15 Wohnungen auf dem Areal müssen laut dem kantonalen Leitfaden zwischen 8 und 30 Parkfelder bereitgestellt werden. Darin sind auch die Besucherparkplätze eingerechnet. Im Richtprojekt «Hinterer Schermen 44» sind 15 Parkfelder geplant. Dies entspricht dem kantonalen Leitfaden.

Ebenfalls kantonal geregelt sind die Abstellplätze für Fahr- und Motofahrräder.

Abstellplätze für Fahr- und Motorfahrräder (Art. 54a BauV)

Je Wohnung sind mindestens 2 Abstellflächen für Fahr- und Motorfahrräder zu erstellen.¹⁴

Durch die 15 Wohnungen auf dem Areal müssen laut dem kantonalen Leitfaden mindestens 30 Abstellplätze für Velo- und Motorfahrräder bereitgestellt werden. Hinzu kommt, dass die Hälfte der Plätze überdacht werden muss.

Im Richtprojekt «Hinterer Schermen 44» sind keine Abstellplätze für Fahr- und Motofahrräder definiert. Dies ist im nächsten Schritt zu vertiefen.

¹³ Leitfaden zur Berechnung der erforderlichen Anzahl Abstellplätze nach Art. 49 bis 56 BauV, Amt für Gemeinden und Raumordnung, Bern 2012

¹⁴ Leitfaden zur Berechnung der erforderlichen Anzahl Abstellplätze nach Art. 49 bis 56 BauV, Amt für Gemeinden und Raumordnung, Bern 2012

4 BEANTWORTUNG VORBEHALTE VORPRÜFUNG AGR

4.1 Ausgangslage

In der kantonalen Vorprüfung vom 21.12.2022 wurde für den Bereich «Hinterer Schermen» ein Road Safety Audit verlangt, welches insbesondere auf die Begegnungsfälle, die Nutzung der gepflasterten Flächen, der Baustellenerschliessung und den Unterhalt eingeht.

Da Road Safety Audits auf Projekte der Strassenverkehrsanlage beziehen, es sich im vorliegenden Fall aber um eine bestehende Strasse handelt, die durch das Bauprojekt auf der Parzelle «Hinterer Schermen 44» nicht angepasst wird, kann kein Audit durchgeführt werden. Stattdessen wird in Anlehnung an das Verfahren der Road Safety Inspection (RSI) der Einfluss der Verkehrszunahme und der Bautätigkeit thematisch auf die Fragen aus der Vorprüfung untersucht.

4.2 Allgemeines

Der Hintere Schermen ist Bestandteil einer Tempo-30-Zone und liegt im Hangeinschnitt. Eine Verbreiterung der Strasse und die Ausbildung eines Strassenquerschnitts, der sowohl das Kreuzen von 2 Fahrzeugen und die Erstellung eines Trottoirs erlaubt, wäre über weite Teile nur mit sehr aufwändigen Bauarbeiten und Stützkonstruktionen auf einer oder beiden Seiten der bestehenden Strasse bzw. Enteignung der Anwohner und Entfernung von altem Baumbestand zu realisieren. Zudem ist das Gebiet unterhalb des «Hinteren Schermen» entlang der Worble eine kommunale Schutzzone (Feuchtgebiet) die gemäss Baureglement der Gemeinde Ittigen Art. 53 «Schutz der naturnahen Landschaft» weder trockengelegt noch überschüttet oder anderweitig beeinträchtigt werden darf.

Der Hintere Schermen ist aufgrund Unterbrechung der Strasse durch eine Schranke zwischen dem Vorderen und Hinternen Schermen nicht durchgehend und hat deshalb auch keinen Durchgangsverkehr. Der auf der Strasse verkehrende motorisierte Verkehr ist stark gerichtet (morgens aus dem Gebiet, abends in das Gebiet). Tagsüber und abends kann es zu Überlagerungen der beiden Richtungen und Kreuzungsmanövern kommen. Da der Strassenabschnitt aber lediglich rund 400m lang und der tägliche Verkehr gering ist, sind Kreuzungsmanöver sehr selten. Da die Strasse praktisch nur von ortskundigen Fahrern befahren wird, ist die Situation weniger riskant als z.B. auf einer touristischen Strasse mit vielen ortskundigen Lenkern.

Die Gestaltung der Strasse und die Einbindung in eine Tempo-30 Zone vermitteln den Fahrzeuglenkern und auch den Fussgängern und Velofahrern, dass hier mit Vorsicht und Rücksicht gefahren / gelaufen werden muss.

4.3 Kehricht- und Grüngutentsorgung

An der Kehricht- und Grüngutentsorgung ergeben sich gegenüber der heutigen Situation keine Änderung. Die Entsorgungsdienste kennen die Gegebenheiten und sind mehrheitlich nicht zu den Zeiten unterwegs, zu denen die Anwohner das Gebiet verlassen oder darin einfahren, so dass die Wahrscheinlichkeit, dass sich ein Entsorgungsfahrzeug mit einem PW kreuzt, gering ist. Zudem ist durch die neue Überbauung nicht mit zusätzlichen Fahrten zu rechnen.

4.4 Schneeräumung

An der Schneeräumung ergeben sich zur heutigen Situation keine Änderungen durch die Innenverdichtung auf dem Areal «Hinterer Schermen 44». Bei den Kandelabern kann Schnee liegen bleiben, dies ist aber aufgrund der tiefen Lage der Gemeinde Ittigen und den dadurch selten vorkommenden Schneetage eine Ausnahmesituation.

4.5 Nutzung Fussgängerflächen (Koexistenz, Durchgang Kandelaber, Mobilitätseingeschränkte Personen)

Der Hintere Schermen ist Bestandteil einer Tempo-30-Zone. Aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse kann kein Trottoir realisiert werden, welches den Fuss- vom Fahrverkehr trennt. Bei der Gestaltung des Fussgängerbereichs wurde jedoch der Umstand, dass die Fussverkehrsfläche für das Kreuzen von 2 Fahrzeugen befahren werden muss, dahingehend berücksichtigt, dass im Abstand von ca. 20 bis 30m Kandelaber und Steinpoller auf der Grenze Belag/Pflästerung installiert wurden. Dadurch können ausweichende Fahrzeuge den gepflasterten Bereich nur im Schritttempo befahren bzw. darauf anhalten, um das entgegenkommende Fahrzeug passieren zu lassen. Das durchgehende Befahren der Fussgängerfläche mit 30 km/h ist nicht möglich und auch nicht vorgesehen. Durch die sehr geringe Verkehrsbelastung und den stark gerichteten Verkehr, der sich je nach Tageszeit in die eine oder andere Richtung akzentuiert, ergeben sich zudem auch sehr wenige potentielle Kreuzungsmanöver, so dass das Ausweichen auf den Fussgängerbereich eher die Ausnahme als die Regel ist und trotz der neuen Überbauung auch bleiben wird.

Für mobilitätseingeschränkte Personen (Rollator, Rollstuhl) sind die Breiten zwischen Kandelaber und Absturzsicherung immer ausreichend. Die Norm¹⁵ erlaubt bei lokalen Engstellen (z.B. im Bereich von Kandelabern) eine minimale lichte Breite von 1.00m. Diese sind entlang dem «Hinteren Schermen» durchgehend eingehalten.

Es existieren für mobilitätseingeschränkte Personen diverse Ausweichrouten (u.a. über den Bahnhof Ittigen bei Bern oder den «Vorderen Schermen»).

4.6 Notfallzufahrt

An der Notfallzufahrt ergeben sich keine Änderungen und sofern die Notfallfahrzeuge mit Dreiklanghorn und Blinklicht zufahren, ist es die Pflicht aller entgegenkommenden Fahrzeuge, diesen den benötigten Platz einzuräumen, bzw. abzuwarten bis die Fahrzeuge passiert sind und der Strassenquerschnitt lässt diese Manöver auch zu. Zudem haben Notfallfahrzeuge in der Regel die erforderlichen Schlüssel für Schranken und dergleichen dabei, so dass sie diese bei Bedarf demontieren können.

4.7 Baustellenerschliessung

Die Erschliessung der Baustelle mit LKW erfolgt entweder mit einer Engpassregelung mit LSA auf dem «Hinteren Schermen» im Gegenverkehr oder in Absprache mit der Gemeinde Ittigen im Einbahnsystem.

Bei der Engpassregelung wird mittels LSA die Zu- und Wegfahrt zur Baustelle geregelt, so dass einfahrende Fahrzeuge an einer zum Kreuzen geeigneten Stelle aufgehalten werden, während ein LKW aus der Baustelle ausfährt, bzw. aus der Baustelle ausfahrende LKW

¹⁵ VSS SN 640 075 Fussgängerverkehr, Hindernisfreier Verkehrsraum inkl. Anhang.

aufgehalten werden, wenn sich ein Fahrzeug auf dem Abschnitt befindet, im dem das Kreuzen nicht möglich ist.

Im Einbahnsystem für den Baustellenverkehr erfolgt die Anfahrt über den «Hinteren Schermen» und die Wegfahrt über den «Vorderen Schermen». Das Einbahnsystem kann so eingerichtet werden, dass nur während der Arbeitszeiten die Durchgängigkeit gegeben ist und nachts und am Wochenende die Sackgasse bestehen bleibt.

4.8 Kurvenverbreiterung

Die Bereiche mit engen Kurvenradien (Radius ca. 30m) befinden sich zu Beginn und am Ende der Strecke auf der nicht gekreuzt werden kann. Die Strecke muss im Schritttempo befahren werden und die Breite des einspurigen Abschnitts ist ausreichend, dass ein LKW den Abschnitt befahren kann ohne an den seitlichen Begrenzungen (Geländer, Zäune) hängen zu bleiben. Kommt es zu einer Kreuzung im einspurigen Abschnitt (inkl. Kurven), muss das Fahrzeug welches kleiner ist den Vortritt gewähren bzw. dasjenige, dass sich in Fahrt Richtung nach unten bewegt, falls es sich um ähnliche Fahrzeuge handelt.

Durch die Überbauung mit Wohnnutzung wird sich an den Abschnitt befahrenden Fahrzeugtypen keine Änderung ergeben, so dass davon ausgegangen werden kann, dass die Infrastruktur auch in Zukunft bezüglich der geometrischen Abmessungen ausreichend sein wird, den auf ihr verkehrenden Individualverkehr abzuwickeln, sofern sich keine gravierenden Änderungen an den Verkehrszahlen ergeben. Die Verkehrszunahme durch die Überbauung wird im Kapitel 3.2 hergeleitet und ist in einem verträglichen Rahmen.

4.9 Durchgängigkeit der Strasse

Die bestehenden Poller am «Hinteren Schermen» wurden durch eine drehbare Schranke ersetzt. Diese ist nur durch den Unterhalt der Gemeinde bedienbar und wird nur für Unterhaltsarbeiten oder bei Blockaden der Zufahrt ab der «Unteren Zollgasse» (z.B. bei Bauarbeiten im Strassenbereich) geöffnet. Der Unterbruch des «Hinteren Schermen» wird auch in Zukunft nicht baulich erstellt werden. Grund ist die Durchführbarkeit der Unterhaltsarbeiten insbesondere im Winter, da der Schneeflug nicht wenden kann. Weiter muss für Notfall- und Rettungsdienste jederzeit ein Korridor vorhanden sein, über den sie zu einem Unglücksort zufahren können und die Anwohner und Arbeitsplätze müssen im Falle von Bauarbeiten oder Beschädigungen der Strasse rückwärtig erschlossen werden können.

Durch die neue Schrankenanlage wird die Handhabung der Öffnung im Winter angepasst, so dass nicht wie bis anhin während der Wintermonate kein physischer Unterbruch der Durchfahrt vorhanden ist, sondern ganzjährig eine physische Blockade vorhanden ist, die nur für die Durchfahrt des Pflugs oder andere Unterhaltsfahrzeuge geöffnet und danach wieder geschlossen wird. Dadurch wird potenzieller Schleichverkehr das ganze Jahr verhindert.

5 REVISION RICHTPROJEKT – AUSWIRKUNGEN GUTACHTEN

5.1 Anpassung Richtprojekt

Im Rahmen der Überarbeitung des Richtprojekts (28.10.2025) haben sich die Vorgaben des vorliegenden Verkehrsgutachtens nur minimal geändert. Ursprünglich waren 15 Wohneinheiten vorgesehen. Mit der Revision sind, je nach Wohnungsgrösse, 10-14 Wohnungen geplant. Für die verkehrliche Beurteilung wird vom Maximalszenario (14 Wohneinheiten) aus gegangen. Zudem sind weiterhin 15 Parkfelder geplant.



Abbildung 9: Projekt «Hinterer Schermen 44» (Überarbeitung Richtprojekt, GWJ Architektur, 28. Oktober 2025)

5.2 Auswirkungen Verkehrsaufkommen

Zur Berechnung des Verkehrsaufkommen gelten die gleichen Vorgaben, Annahmen und Modalsplit gemäss Kapitel 3.2.

Verkehrsaufkommen «Hintere Schermen 44»

Stand April 2023	Überarbeitung Richtprojekt Oktober 2025
Annahmen: 15 Wohneinheiten 3 Anwohner / Wohneinheit = 45 Anwohner	Annahmen: 14 Wohneinheiten 3 Anwohner / Wohneinheit = 42 Anwohner
3.3 Wege / Werktag 50% MIV – Anteil = 74 PKW-Fahrten pro Werktag -> gerundet 70 PKW – Fahrten/Werktag	3.3 Wege / Werktag 50% MIV – Anteil = 69 PKW-Fahrten pro Werktag -> gerundet 70 PKW – Fahrten/Werktag

Durch die Veränderung der Anzahl Wohneinheiten ergeben sich nur minimale Änderungen im erwarteten Verkehrsaufkommen. Es ist davon auszugehen, dass die Überbauung ca. 70 Fahrten pro Werktag wie im Stand 2023 generiert. Der Mehrverkehr beträgt somit weiterhin 18%, was zu einem Gesamtverkehr von 470 Fahrzeugen pro Tag führt.

5.3 Auswirkungen Parkierung

Die Anzahl Parkplätze bleiben mit der Überarbeitung des Richtprojektes unverändert. Sie entsprechen weiterhin dem kantonalen Leitfaden, welcher mit 14 Wohneinheiten zwischen 7 bis 28 Parkplätze verlangt.

Für Fahr- und Motorfahrräder sind gemäss dem kantonalen Leitfaden 28 Abstellplätze vorzusehen. Davon ist mindesten die Hälfte zu überdachen.

5.4 Fazit Revision Richtprojekt

Durch die Überarbeitung des Richtprojekts im Oktober 2025 ist die geplante Anzahl der Wohneinheiten lediglich um eine Einheit gesunken. Damit bleiben die verkehrlichen Auswirkungen unverändert.

Die Ergebnisse des Gutachtens ändern sich nicht und die Erkenntnisse des Kapitels 6 behalten ihre Gültigkeit.

6 ERKENNTNISSE

Verkehrszunahme / Kreuzen Hinterer Schermen / Verkehrssicherheit

Durch die Überbauung «Hinterer Schermen 44» wird rund 18% Mehrverkehr auf der Erschliessungsstrasse generiert. Die gesamte tägliche Verkehrsbelastung beträgt nach Fertigstellung des Neubaus rund 470 statt 400 Fahrzeuge pro Tag (davon je die Hälfte einfahrend und die Hälfte ausfahrend). Die Verkehrszunahme kann bewältigt werden, da die absolute Verkehrsmenge trotz der Zunahme um 18% immer noch sehr gering ist und sich der Verkehr aufgrund der Sackgasse und den vorhandenen Nutzungen je nach Tageszeit mehrheitlich in eine Richtung akzentuiert (morgens ausfahrend, abends einfahrend). Dadurch ist die Wahrscheinlichkeit, dass sich zwei Fahrzeuge auf dem Abschnitt kreuzen, weiterhin sehr gering. Durch das Überfahren der gepflasterten Fussgängerfläche und der Signalisation «Andere Gefahren» mit dem Hinweis «Schritttempo» ist das Kreuzen und das Befahren des einspurigen Abschnitts mit entsprechender Vorsicht vertretbar.

Ein Ausbau des «Hinteren Schermen» ist nicht verhältnismässig (massive bauliche Eingriffe und Stützkonstruktionen, Kosten/Nutzen nicht im Verhältnis) und es liegen keine polizeilich registrierten Unfälle vor. Da die Verkehrssicherheit bei Schritttempo auch mit der Überbauung gewährleistet ist, besteht bezüglich dem Strassenquerschnitt kein Handlungsbedarf. Die Bewirtschaftung mit grösseren Unterhaltsfahrzeugen ist mit angepasstem Fahrtempo ebenfalls möglich.

Sofern auf dem Abschnitt keine massive Erhöhung des täglichen Verkehrs (z.B. durch publikumsintensives Gewerbe) oder eine Änderung der Fahrzeugzusammensetzung (z.B. Gewerbe mit häufigen Anlieferungen mit LKW) stattfindet, kann die Infrastruktur den Verkehr sowohl bezüglich der geometrischen Abmessungen wie auch den notwendigen Fahrmanövern beim Kreuzen problemlos und ohne Sicherheitseinbusse verkraften.

Während den Bauarbeiten (Materiallieferungen und -abtransport mit LKW) muss für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer entweder ein Einbahnregime für LKW oder eine Engpassregelung mit LSA installiert werden.

Durchgangsverkehr

Da der Durchgangsverkehr im Regelbetrieb auf der Strasse durch eine Barriere verhindert wird, ist kaum Fremdverkehr im Gebiet vorhanden. Es ist jedoch zu verhindern, dass in den Wintermonaten während der Schneeräumung Schleichverkehr entsteht. Dies muss mit entsprechenden Massnahmen unterbunden werden (nur Öffnung während Schneeräumung).

Anzahl Parkfelder

Die Anzahl der geplanten Parkfelder (15 Stück) entspricht den Vorgaben der Bauverordnung, sie ist jedoch im unteren Bereich der zulässigen Bandbreite angeordnet. Aufgrund der sehr guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und der guten Erreichbarkeit des Gebiets zu Fuss oder mit dem Velo ist die vorgesehene Parkplatzanzahl in Ordnung. Eine Erhöhung der Anzahl der Parkplätze wäre aufgrund der Ausnutzung der Parzelle schwer realisierbar.

Wichtig ist, dass die Bewirtschaftung bzw. Belegung der 15 Parkplätze klar definiert ist. Dabei ist eine Anzahl Parkplätze für Besucher zu deklarieren was dazu führt, dass nicht alle Wohneinheiten über einen eigenen Parkplatz verfügen. Dies ist jedoch gem. Bauverordnung unproblematisch, da die Bandbreite 0.5 bis 2 Parkplätze pro Wohnung vorsieht, was bei den aktuell geplanten 14 Wohneinheiten (Richtprojekt Oktober 2025) einem Spektrum zwischen 7 und 28 Parkplätzen entspricht.