

Mobilitätskonzept Stufe UeO Worblentalstrasse 68, Ittigen

Bericht

Pensionskasse des Bundes PUBLICA

26. Juni 2026



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 Vorprojekt Worblentalstrasse 68 (PLAY-TIME)

Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung	4
1	Ausgangslage und Auftrag	5
1.1	Projekt	5
1.2	Auftrag und Projekteinbettung	7
1.3	Grundlagen	7
2	Nachhaltige Mobilität in der Gemeinde Ittigen und Region Bern	8
3	Mobilität im Projektumfeld	10
3.1	Lage und übergeordnete Erschliessung	10
3.2	Motorisierter Individualverkehr	11
3.3	Fuss- und Veloverkehr	12
3.4	Öffentlicher Verkehr	14
3.5	Öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote	15
4	Zwischenfazit Anforderungen an die Erschliessung	18
5	Worblentalstrasse 68: Veloverkehr	19
5.1	Anzahl Veloabstellplätze	19
5.2	Lage und Infrastruktur Veloabstellplätze	20
6	Worblentalstrasse 68: Motorisierter Individualverkehr	23
6.1	Angebot Parkplätze	23
6.2	Lage und Infrastruktur der Parkplätze	26
6.3	Fahrtenaufkommen	29
6.4	Anlieferung, Ver-/Entsorgung und Feuerwehr	31
7	Worblentalstrasse 68: Bausteine für eine nachhaltige Mobilität	32
7.1	Ziele	32
7.2	Mobilitätsmassnahmen	32
7.3	Massnahmenblätter	33
7.4	Monitoring	36
8	Worblentalstrasse 68: Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz	37

Hinweis

Der vorliegende Bericht basiert auf dem Richtprojekt. Die Infrastruktur kann sich, wo nötig und zweckmässig, im Bauprojekt noch verändern. Das Mobilitätskonzept ist für die Baueingabe erneut zu prüfen und entsprechende Anpassungen vorzunehmen. Zur Zielerreichung der anvisierten Mobilität sind auf Stufe UeO verbindliche Massnahmen der Priorität 1 definiert; weitere Mobilitätsangebote resp. Mobilitätsmanagementmassnahmen der Priorität 2 und 3 werden im Bauprojekt geprüft und ergänzt.

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 der Kernagglomeration von Bern sehr gut. Es besteht ein dichter Takt der S-Bahn- und Buslinien, 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 0.21 bis 0.35 Parkplätze pro Wohnung, einschliesslich mindestens 2 IV-Parkplätzen (Parkplätze für Menschen mit eingeschränkter Mobilität).
- Im Aussenraum sind 5 Parkplätze für Besuchende vorzusehen, darunter mindestens 1 IV-Parkplatz.
- Pro bewohnbarem Zimmer ist ein Veloabstellplatz bereitzustellen. Das Angebot deckt vielfältige Bedürfnisse ab und beinhaltet Flächen für Veloanhänger und Spezialvelos.

SNBS

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

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 144 Wohnungen mit 391 Zimmern sowie einen Bereich im Erdgeschoss für Arbeiten/Dienstleistung (extensives Kundenaufkommen) vor.

Wohnungstyp	Anzahl	bewohnbare Zimmer
Atelier-Wohnungen	8	8
1.5-Zimmer	4	4
2.5-Zimmer	59	118
3.5-Zimmer	37	111
4.5-Zimmer	30	120
5.5-Zimmer	6	30
Übrige Nutzungen	Fläche	
Arbeiten/DL	231 m ² (HNF)	

Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur sind vorgesehen:

- 37 Parkplätze
- 7 Motorrad-Parkplätze
- 379 - 403 Veloabstellplätze

Mobilitätsprofil

In den 144 Wohnungen werden zukünftig ca. 330 Personen leben. Der Anteil Besucher:innen für die Mieter:innen wird mit 10 % angenommen.

Annahme für die Belegung: Anzahl befindet sich zwischen «volle Zimmeranzahl -1» und «= volle Zimmeranzahl»; d.h. für eine 3.5-Zimmer-Wohnung werden 2 bis 3 Personen angenommen (rechnerisch 2.5).

Wohnungstyp	1.5-Zi /Atelier	2.5-Zi	3.5-Zi	4.5-Zi	5.5-Zi	
Anzahl Wohnungen	12 x	59 x	37 x	30 x	6 x	144 Wohnungen
Bewohner:innen je Whg ca.	1.0	1.5	2.5	3.5	4.5	
Bewohner:innen Summe	12	89	93	105	27	326 Personen
Besucher:innen pro Tag: 10 % der Bewohner:innen						33 Personen
Summe						359 Personen

Beim Gewerbe / Arbeiten / Dienstleistung steht ein stilles Gewerbe/Dienstleistung im Fokus. Angenommen wird eine tägliche Frequentierung von 13 Personen.

Gewerbe / Arbeiten / DL	231 m ²	
Mitarbeiter:innen ca.	1-3	3 Personen
Besucher:innen pro Tag ca.	10	10 Personen
Summe		13 Personen

Das Mobilitätsprofil der zukünftigen Nutzer:innen ist urban, mit Fokus auf siedlungs- und umweltverträgliche Verkehrsmittel. Im Vordergrund steht die Benützung der vorhandenen öffentlichen Infrastruktur für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr. Die Autobenützung ist mit 10-15 % vom Modal Split eine Ausnahme. Während sich einige Mieter:innen von Beginn an aktiv für das autofreie Wohnen entscheiden können, besteht diese Wahlfreiheit nicht für alle Bewohner:innen sowie Besucher:innen, Kund:innen oder auch Handwerksdienste. Ein Grundangebot an Parkplätzen wird angeboten.

100 % Gesamtmobilität von 372 Personen					
↓					
	Personen	Fuss	Velo	ÖV	MIV
Bewohner:innen	326	20 % 65 Personen	34 % 111 Personen	34 % 111 Personen	12 % 39 Personen inkl. Mitfahrer:innen
Mitarbeiter:innen	3	0 % 0 Personen	33 % 1 Person	33 % 1 Person	33 % 1 Person
Besucher:innen / Kund:innen	46	25 % 12 Personen	25 % 12 Personen	40 % 18 Personen	10 % 4 Personen
Summe	375	20 % 77 Personen	33 % 124 Personen	35 % 130 Personen	12 % 44 Personen

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 neuen 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 2. 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 schweizweit einheitlich definierter Kriterien für nachhaltiges Bauen darstellt. Mit dem Mobilitätskonzept werden die mobilitätsrelevanten Kriterien nachgewiesen.

1.3 Grundlagen

GWJ Architektur AG, Bern

- Grundrisse, EG und UG 1:200, Juni 2026
- Wohnungsmix vom Juni 2026

Chaves Biedermann Landschaftsarchitekten, Basel

- Umgebungsplan, Juni 2026

Weitere

- Bauverordnung des Kantons Bern (BauV) vom 06. März 1985, Stand 01.05.2024
- Nationales Personenverkehrsmodell des UVEK, Zeitscheiben und Spitzenstundenmodelle für den Basiszustand, 2010 und den Referenzzustand 2040, UVEK 2016
- Gemeinde Ittigen, Baureglement, vom 18.11.2008 mit Änderungen bis 30.11.2023; Version vom 03.01.2025
- Gemeinde Ittigen, Richtplan Verkehr 2025
- ITTIGEN 2040 – Räumliches Entwicklungskonzept und Richtplan Verkehr und Mobilität, 2025
- 40 065 Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkieranlagen
- 40 273a Knoten – Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene
- 40 281 Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen
- 40 291a Parkieren – Anordnung und Geometrie der Parkieranlagen

2 Nachhaltige Mobilität in der Gemeinde Ittigen und Region Bern

Gemeinde Ittigen

Im Räumlichen Entwicklungskonzept REK «ITTIGEN 2040» und im «Richtplan Verkehr und Mobilität» wird der siedlungsverträglichen Mobilität ein hoher Stellenwert zugesprochen. Um einen Spielraum für die verschiedenen Siedlungsentwicklungen 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.

Die Entwicklungsziele der Gemeinde im Bereich Verkehr und Mobilität sind:

- **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.

Region Bern-Mittelland

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) formuliert in ihrer Mobilitätsstrategie für das Jahr 2040 den Ansatz einer "effizienten und vernetzten Mobilität für alle". Die Mobilitätsstrategie dient den RKBM-Gemeinden und Behörden als gemeinsame Richtlinie und orientiert sich an der 4V-Strategie («Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen, verträglich gestalten»). Wichtige Inhalte der Strategie sind, dass das Verkehrsaufkommen vermehrt auf flächensparende Verkehrsmittel verlagert wird, ein aktives Mobilitätsmanagement bei relevanten Akteur:innen gefördert wird, im urbanen Raum der ÖV, Fuss- und Veloverkehr priorisiert werden sowie eine siedlungsverträglich Gestaltung des MIV.

Im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2025 Bern-Mittelland wird im Zukunftsbild für die Gemeinden der Kernagglomeration, zu der Ittigen gehört, formuliert: «Ein dichtes Verkehrsnetz sorgt für eine hervorragende Erschliessung des Raums. Der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr sind die wichtigsten Verkehrsträger für die innerhalb und nach ausserhalb der Kernagglomeration stattfindenden Wege.»

⇒ **Kapitel 2: Was ist mitzunehmen:**

Die Gemeinde Ittigen und die Region Bern messen einer künftig noch nachhaltigeren und siedlungsverträglichen Mobilität grosse Bedeutung bei. Sie betrachten sowohl die öffentliche Hand (Politik und Verwaltung) als auch private Akteure als gleichermassen verantwortlich. Für die Mobilitätsplanung im Richtprojekt steht insbesondere folgender Schwerpunkt im Vordergrund: Verkehr vermeiden und verlagern. Das Ziel ist, unnötigen Verkehr (namentlich MIV) in den Gemeinden/in der Region zu reduzieren und die Mobilität verstärkt auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu lenken.

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 und Region Bern leisten.

3 Mobilität im Projektumfeld

3.1 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.

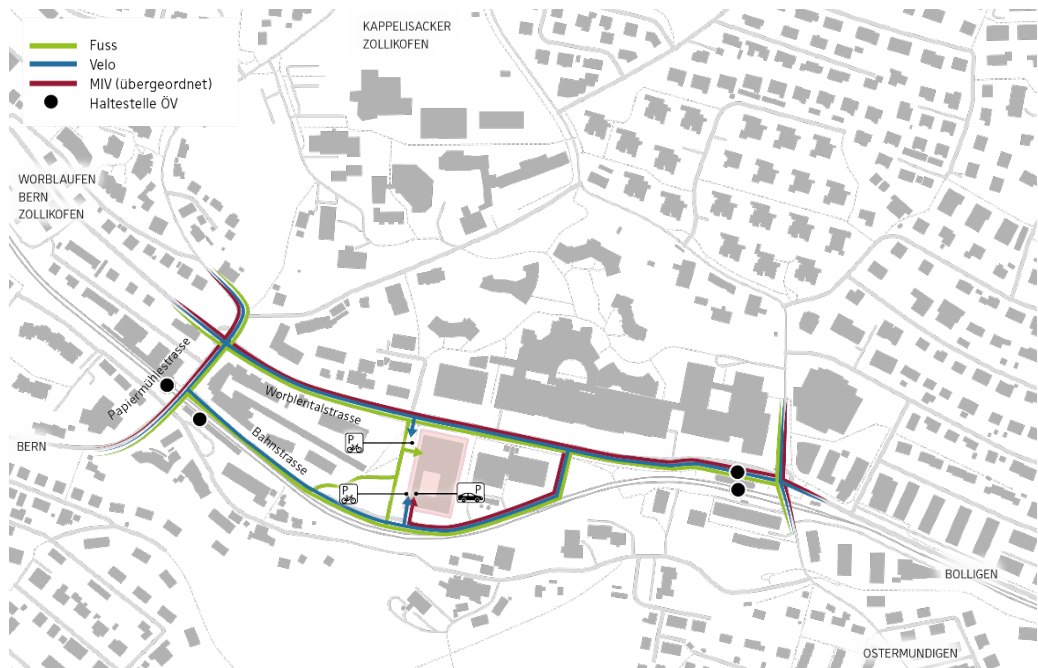


Abbildung 2 Übergeordnete Lenkung der Verkehrsströme

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.

3.2 Motorisierter Individualverkehr

Für den MIV besteht, basierend auf dem «Richtplan Verkehr und Mobilität» eine übergeordnete Erschliessung via der Worblentalstrasse. Die Bahnstrasse ist als Detailerschliessungsstrasse ausgewiesen; sie ist nicht durchgängig befahrbar (Stichstrasse).

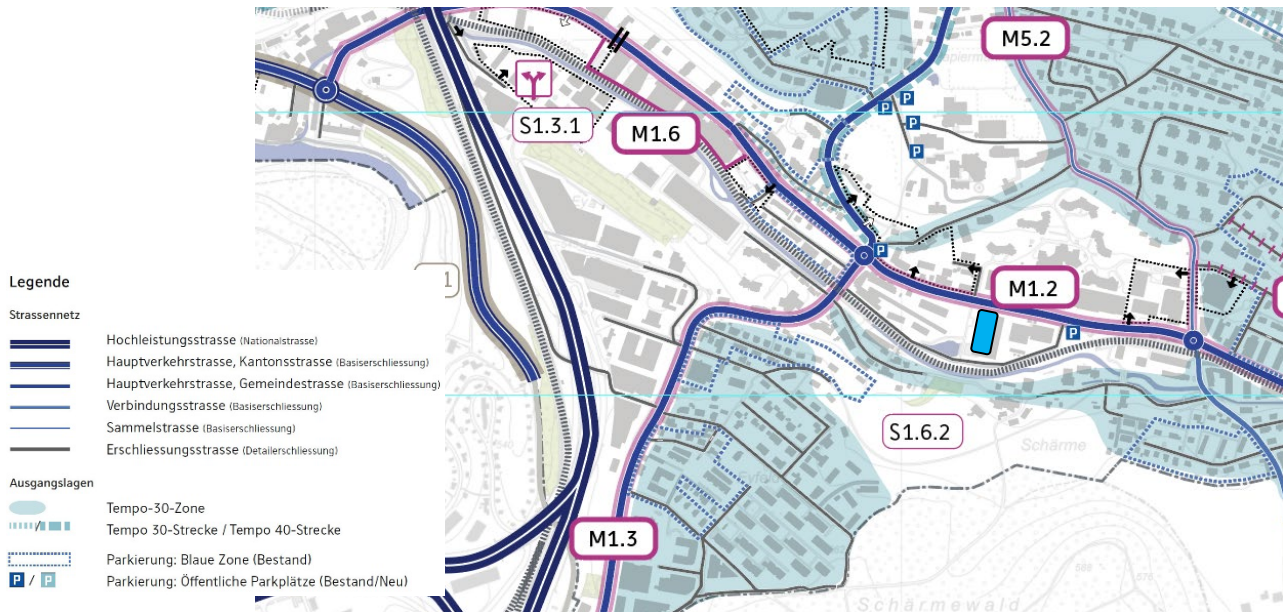


Abbildung 3 Ausschnitt RP V+M Ittigen (inkl. Massnahmen), Netzkonzept MIV; inkl. Verortung Worblentalstrasse 68

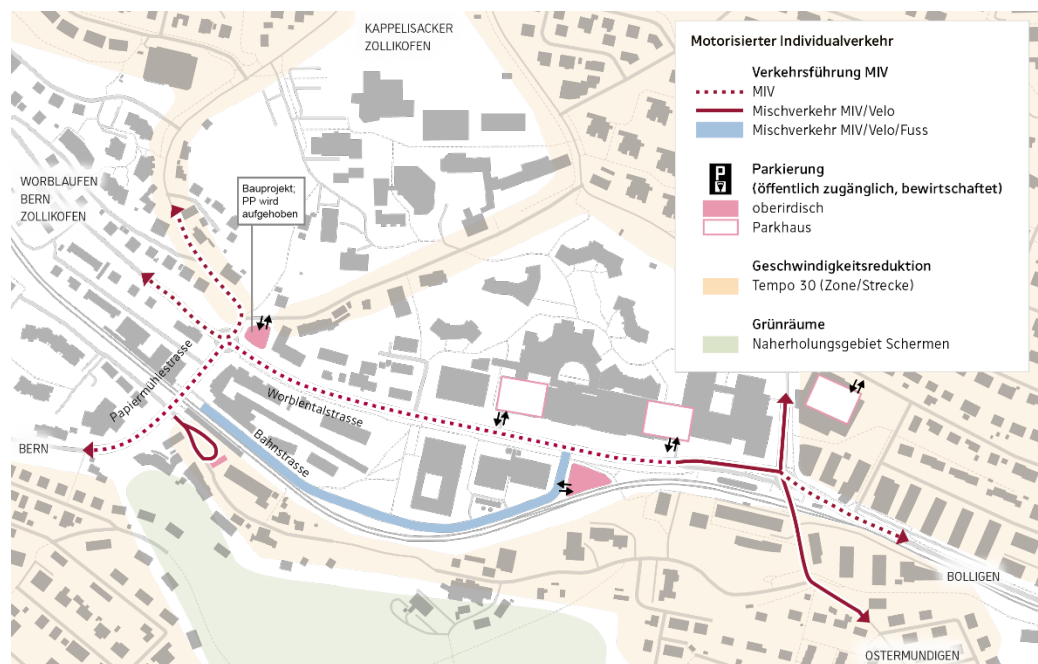


Abbildung 4 Übergeordnete Erschliessung des MIV

3.3 Fuss- und Veloverkehr

Die Abbildungen der beiden nachfolgenden Isochrone zeigen, dass innerhalb von 10 Minuten ein grosser Teil des Gemeindegebietes zu Fuss erreicht werden kann. Mit dem Velo (ohne Tretunterstützung) befinden sich auch die Zielorte bis in die Stadt Bern (in Bern Wankdorf der S-Bahnhof, das Stadion inkl. Center sowie die Arbeitsplätze in der Wankdorf City) und die angrenzenden Gemeinden in einer attraktiven 10 Minuten-Distanz. E-Bikes erweitern den Radius und den Komfort zusätzlich.



Abbildung 5 Isochronen 10 Minuten zu Fuss (links) und mit dem Velo (rechts)
(Quelle: Openrouteservice)

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 6 Ausschnitt RP V+M Ittigen (inkl. Massnahmen),
Netzkonzept Fussverkehr; inkl. Verortung Worblentalstrasse 68

Arealanschluss:

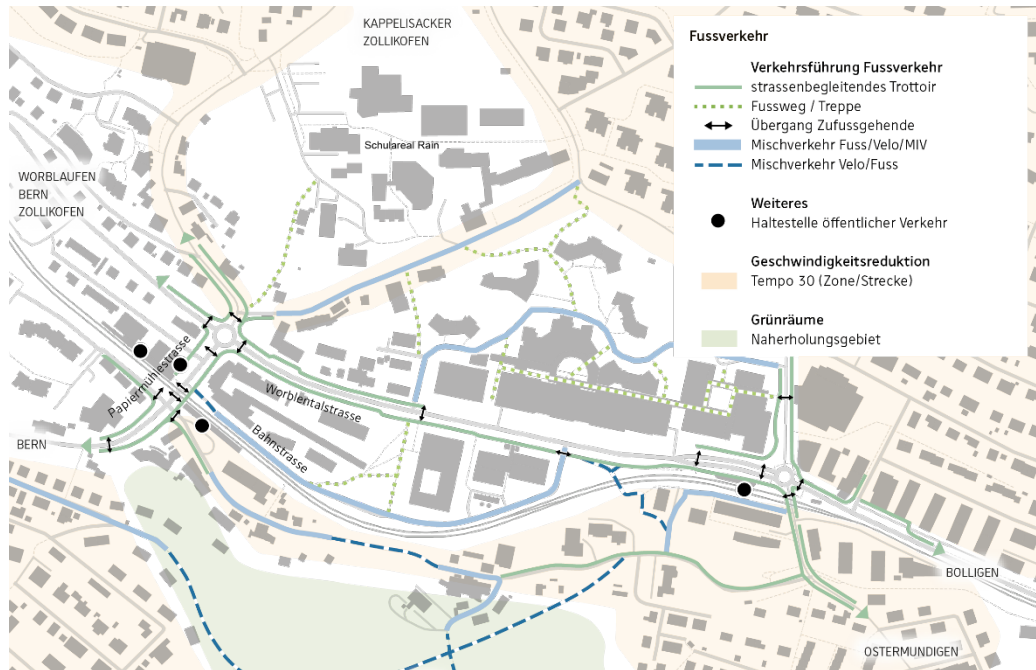


Abbildung 7 Übergeordnete Erschliessung Fussverkehr

Veloverkehr

Im «Richtplan Verkehr und Mobilität» sind die Planungen der Gemeinde und des Kantons zusammengefasst und zeigen ein dichtes Basisnetz für den Veloverkehr sowie einen hohen Stellenwert der Routen rund um den Standort Worblentalstrasse 68. Das Netz ist durchgängig, verbindet die wichtigsten Orte innerhalb der Gemeinde Ittigen und schliesst an die Nachbargemeinden an, um attraktive Routen für Alltag und Freizeit zu erhalten.

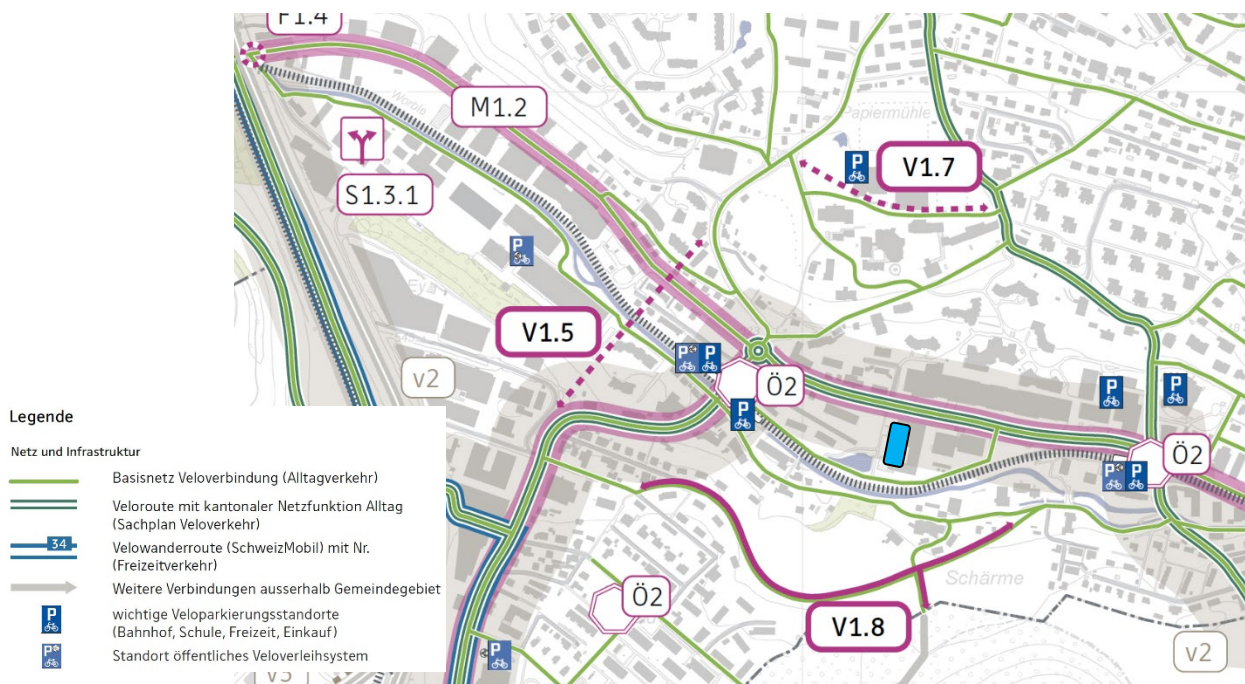


Abbildung 8 Ausschnitt RP V+M Ittigen (inkl. Massnahmen),
Netzkonzept Veloverkehr; inkl. Verortung Worblentalstrasse 68

Arealanschluss:

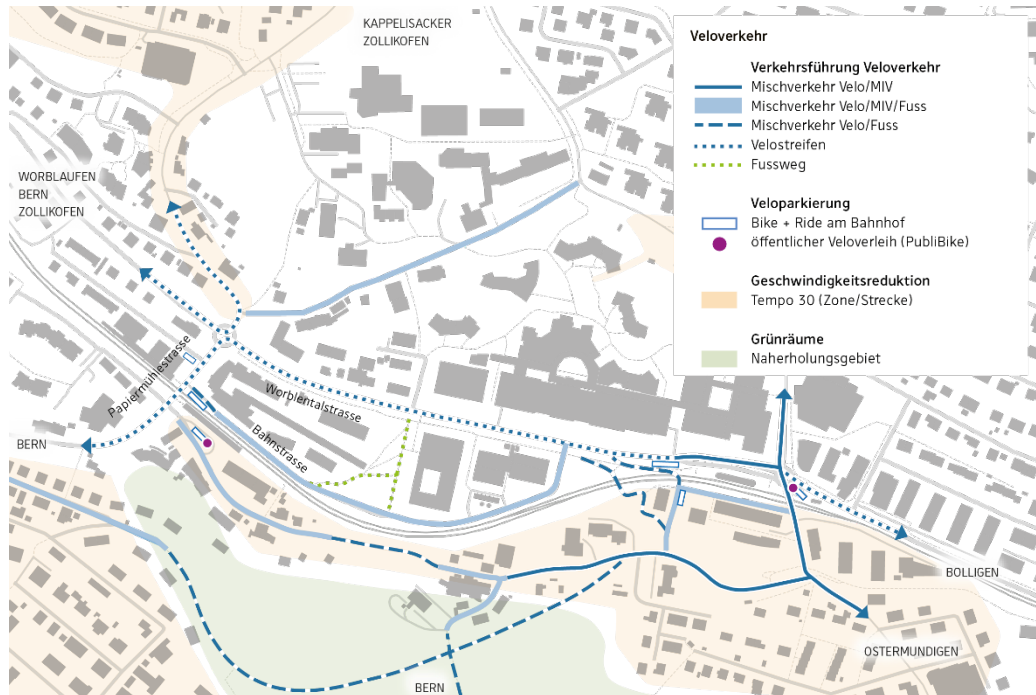


Abbildung 9 Übergeordnete Erschliessung Veloverkehr

3.4 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. 8 Kriterium 121 Messgrösse 1). Die Güteklasse betrachtet die Art der vorhandenen Verkehrsmittel (Bahnknoten, Bahnlinie, Tram, Bus), die Kursintervalle sowie die Distanz zur Haltestelle. Die Haltestellen 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

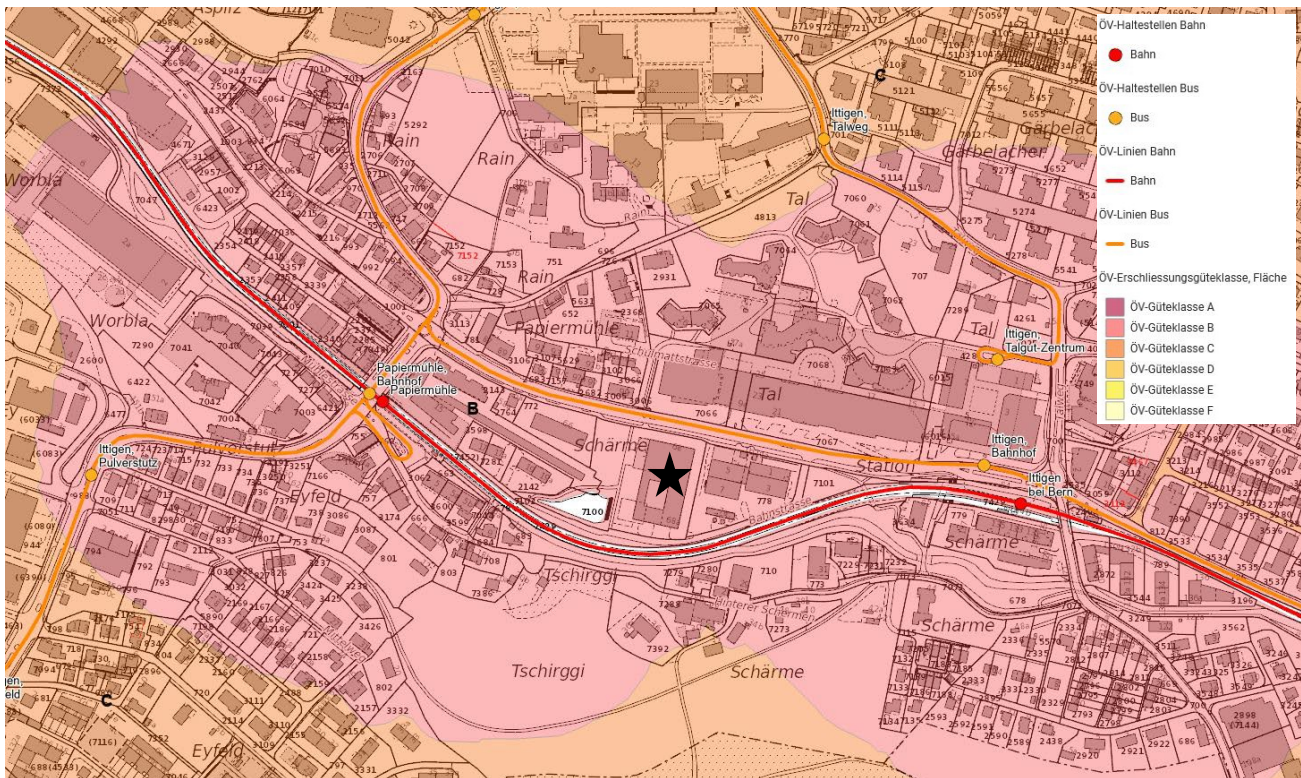


Abbildung 10 Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr
(Geodaten Kanton Bern, www.topo.apps.be.ch; 03.03.2025)

3.5 Öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote

Im unmittelbaren Umfeld des Projektes befinden sich weitere 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
(Fotos: Metron Bern AG)

Sharing-Angebote

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 (Fotos: Metron Bern AG)

⇒ **Kapitel 3: Was ist mitzunehmen:**

Fuss- und Veloverkehr

Die Überbauung liegt zentral im Siedlungsgebiet und die Distanzen zu Zielorten des täglichen Bedarfs sowie verschiedener Bildungseinrichtungen sind kurz. Mit dem Velo und E-Bike kommen Zielorte in den Nachbargemeinden in komfortable Reichweite, darunter in Bern Wankdorf der S-Bahnhof, das Stadion inkl. Center sowie die Arbeitsplätze in der Wankdorf City. Die Ausgangslage für einen hohen Modal Split-Anteil vom Fuss- und Veloverkehr ist damit sehr gut.

Öffentlicher Verkehr

Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind mit den beiden Knoten Papiermühle und Station Ittigen sehr attraktiv gelegen und weisen dichte Taktangebote auf. Beide Faktoren spielen für die Alltagsmobilität, die Freizeitaktivitäten wie auch für Besuchende/Kundschaft eine wichtige Rolle.

Sharing statt Besitz

Ein Grundangebot an öffentlichen Parkplätzen ist vorhanden. Diese sind vollständig bewirtschaftet und können für Besuchende der Überbauung an der Worblentalstrasse 68 als ein attraktives Ergänzungsangebot eingeordnet werden. Insbesondere für Nachfragen in Spitzenzeiten (z.B. Abende am Wochenende).

Sharing-Angebote liegen im unmittelbaren Umkreis und können durch die flexible Nutzung in der Region von Bewohner:innen, Kund:innen und Besucher:innen genutzt werden, so dass ein positiver Einfluss auf den Modal Split angenommen werden kann.

4 Zwischenfazit Anforderungen an die Erschliessung

Die Ausgangslage für das Richtprojekt an der Worblentalstrasse 68 kann anhand der Mobilitätsziele der Gemeinde und der Region sowie anhand der Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur im unmittelbaren Projektumfeld auf folgende Aspekte und Handlungsanweisungen zusammengefasst werden:

Fuss-, Velo- und ÖV-Nutzung als primäre Mobilitätsformen stärken

- Verkehr vermeiden bzw. auf ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr verlagern
- Motorisierten Individualverkehr durch geeignete Massnahmen mindestens stabilisieren bzw. besser reduzieren

⇒ Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr bilden die Grundlage der Mobilitätsplanung und sind gegenüber dem MIV zu priorisieren.

Direkte, attraktive und durchgängige Verbindungen sicherstellen

- Gute Erreichbarkeit zentraler Ziele (Einkauf, Bildung) zu Fuss und mit dem Velo gewährleisten
- Zugänge zum ÖV zu Fuss und mit dem Velo sind möglichst direkt und hindernisfrei

⇒ Die zentrale Lage soll gezielt genutzt werden, um Alltagswege überwiegend ohne Auto zu ermöglichen.

Mobilitätsangebote und Rahmenbedingungen auf nachhaltige Nutzung ausrichten

- Gute ÖV-Erschliessung und vorhandene öffentlich-zugängliche Angebote (Sharing Velo und MIV, öffentliche Parkierung) nutzen
- siedlungsverträgliche Mobilitätsinfrastruktur auf der Privatparzelle stärken

⇒ Infrastruktur und Angebote sollen gezielt die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel erleichtern und fördern.

Die raumplanerischen Vorgaben (Kap. 2) und vorhandenen Infrastrukturen (Kap. 3) bilden eine sehr gute Voraussetzung für eine nachhaltige und siedlungsverträgliche Mobilität am Standort Worblentalstrasse 68. Mit der zentralen Lage im Siedlungsgebiet besteht eine erhöhte Standortgunst, die auch in der anvisierten SNBS-Zertifizierung für nachhaltiges Bauen anhand schweizweit einheitlicher Kriterien nachgewiesen werden kann. Siehe hierzu Kapitel 8, wo u.a. auch die Nähe zu Verpflegungsmöglichkeiten, Erholungsangeboten/Freizeit und sozialen Infrastrukturen aufgezeigt werden.

5 Worblentalstrasse 68: Veloverkehr

5.1 Anzahl Veloabstellplätze

5.1.1 Veloabstellplätze – Bedarf gemäss Bauverordnung Kanton Bern

Bei den Velos sieht die Bauverordnung des Kantons Bern (BauV, Art. 54c) für die Nutzung "Wohnen" die Erstellung von 2 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 293 Veloabstellplätze zu erstellen.

Nutzungen	Bezug	Rechnung	Grundbedarf
Wohnen	144 Wohnungen	2 VAP je Wohnung	288 VAP
Arbeiten/DL	231 m ²	2 VAP je 100 m ²	5 VAP
Total			293 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.

5.1.2 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 m² («Dienstleistungsbetriebe mit wenig Besucherverkehr»: Mitarbeitende = 1 VP je 100 m² GF + Besuch = 0.25 VAP je 100 m²).

Die Berechnung ergibt einen Grundbedarf von 394 Veloabstellplätzen.

Nutzungen	Bezug	Rechnung	Grundbedarf
Wohnen	144 Wohnungen mit 391 Zimmern	1 VAP je Zimmer	391 VAP
Arbeiten/ DL extensiv	231 m ²	1.25 VAP je 100 m ²	3 VAP
Total			394 VAP

Tabelle 2 Übersicht Berechnungen Grundbedarf für Veloabstellplätze nach VSS

Bei 144 Wohnungen mit 391 Zimmern entspricht der Grundbedarf 2.7 Veloabstellplätze je Wohnung; der Dienstleistungs-/Arbeitsbereich wird mit 3 VAP ausgewiesen. Mit insgesamt 394 VAP gemäss VSS-Norm heisst dies gegenüber der BauV +101 VAP insgesamt resp. +0.7 VAP pro Wohnung.

5.1.3 Zusammenfassung Anzahl Veloabstellplätze und geplantes Angebot

Die Anzahl Veloabstellplätze an der Worblentalstrasse 68 orientiert sich an der Berechnung gemäss VSS-Norm. Damit die Velobenutzung attraktiv bleibt, auch an Spitzentagen oder bei Mehrbesitz je Wohnung, werden insgesamt 355 Veloabstellplätze und 24 Spezialveloabstellplätze erstellt; in der Summe 379. Werden die Freiflächen für Spezialveloabstellplätze nicht von Lastenvelos, sondern von z.B. E-Bikes und Longtails genutzt,

können mehr Velos platziert werden und das Angebot erhöht sich bis auf 403 Veloabstellplätze.

Alle Veloabstellplätze zusammengekommen (inkl. Besuchende und Gewerbe), können 2.6 – 2.8 Veloabstellplätze je Wohnung resp. 0.96 – 1.03 Veloabstellplätze je Zimmer zur Verfügung gestellt werden. Im Aussenraum bestehen weitere Potenzialflächen für z.B. Spezialvelos/Anhänger etc.

BauV	Richtprojekt	VSS
293	379 - 403	394
	↓	



Tabelle 3 Bandbreite der Berechnungen für Veloabstellplätze

Parkierungsrichtwerte Velos

- Die Anzahl der Veloabstellplätze für Wohnen und Gewerbe/Dienstleistung richtet sich nach den Zielwerten gemäss VSS-Norm.
- Pro bewohnbarem Zimmer ist ein Veloabstellplatz bereitzustellen.
- Das Angebot deckt vielfältige Bedürfnisse ab und beinhaltet Flächen für Veloanhänger und Spezialvelos.

5.2 Lage und Infrastruktur Veloabstellplätze

Übergeordnete Erschliessung siehe Kap. 3

Im Rahmen des Richtprojektes wurde die Machbarkeit eines erhöhten Angebotes an Veloabstellplätzen (> BauV) inkl. Berücksichtigung von unterschiedlichen Velotypen nachgewiesen. Die Anzahl und Lage der Veloabstellplätze kann sich im Bauprojekt noch ändern. Nachfolgende Karten zeigen das Richtprojekt.

Lage und Zufahrt

Die Veloabstellplätze befinden sich grösstenteils im Aussenraum. Der Bereich neben der Einstellhallenzufahrt wird als abschliessbarer Bereich ausgestaltet, sodass auch eine sichere Kurz- und Langzeitparkierung möglich ist. Die Veloabstellplätze im UG können über einen velotauglichen Lift erreicht werden. Dieser ist beidseitig mit Türen ausgestattet und ermöglicht ein komfortable vorwärts Ein- und Ausfahren.

Leistungsstarke E-Bikes und E-Lastenvelos können zudem die Einstellhallenrampe benutzen. Da bei der Zufahrt zur Rampe (d.h. Öffnen der Einstellhallentür; manuell oder via Badge) nicht zwischen Auto oder Velo unterschieden wird, wird der entgegenkommende Verkehr mittels Rotlicht zurückgehalten. Für den MIV und Veloverkehr gilt jeweils nur die freigegebene Einbahnrichtung, wodurch sich keine Fahrzeuge auf der Rampe kreuzen. Auch in der Einstellhalle gilt ein Einbahnregime, wodurch sich Fahrzeuge nicht kreuzen und Manöver anderer Verkehrsteilnehmenden frühzeitig erkannt werden. Die Einstellhalle steht ausschliesslich Mietenden zur Verfügung und es wird eine grundsätzliche gegenseitige Rücksichtnahme angenommen.

Aufgrund der Transformation anstelle eines Neubaus sowie der begrenzt verfügbaren Flächen, können nicht sämtliche Lastenveloabstellplätze in vom MIV getrennten Bereichen angeordnet werden. Die Plätze in der Einstellhalle sind jedoch dort angelegt, wo die Wege zu den Gebäudeeingängen kurz sind und möglichst lange sichere Fusswege bestehen. Mit Ausnahme des IV-Parkplatzes finden in diesem Bereich zudem keine Aus-/Einparkierungsmanöver von Autos statt.

Alle Veloabstellplätze sind fahrend / rollend / schiebend und via Lift erreichbar, d.h. ohne Überwindung von baulichen Hindernissen, wie Stufen/Treppen oder Absätzen. Bei 88 ungedeckten Veloabstellplätzen entspricht der Überdeckungsgrad 77 %.

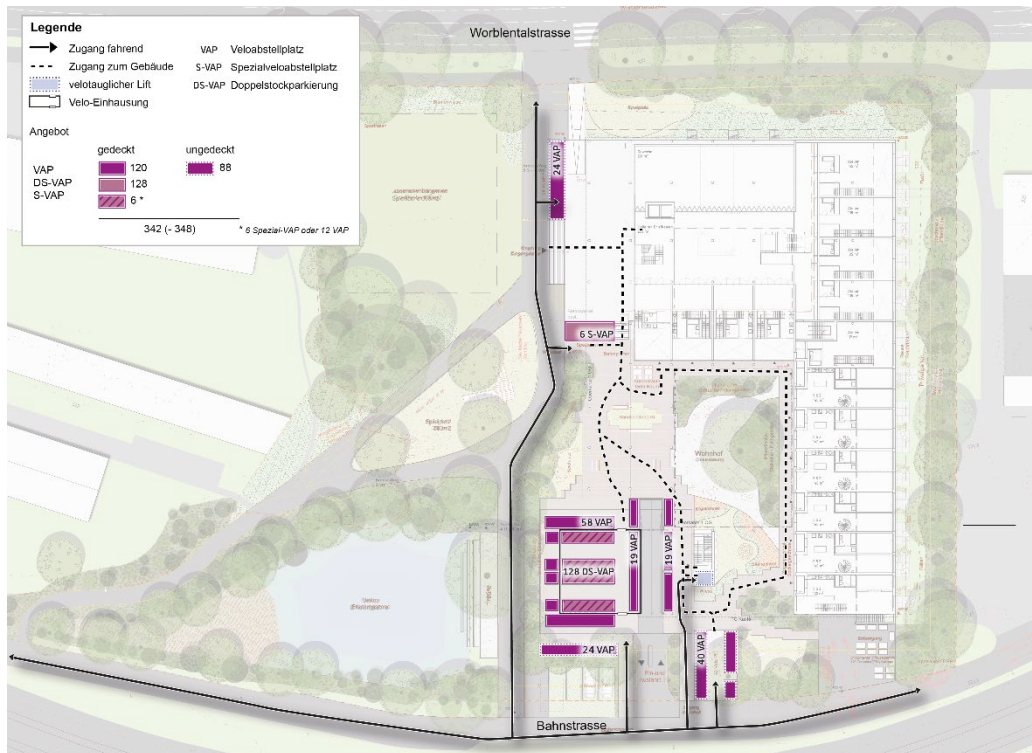


Abbildung 11 Verortung Veloabstellplätze im Aussenraum (Hintergrundplan: Chaves Biedermann Landschaftsarchitekten GmbH)

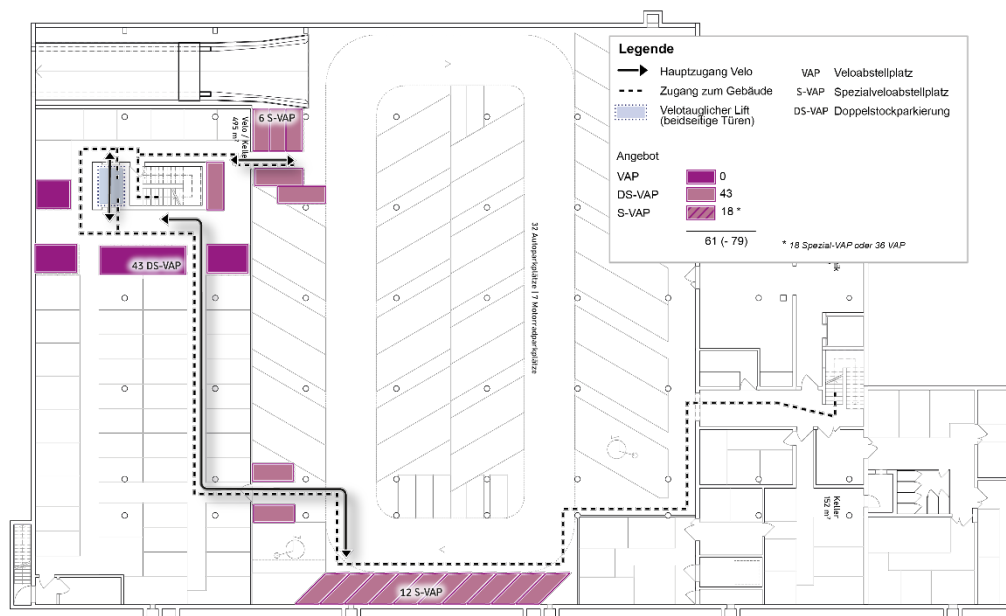


Abbildung 12 Verortung Veloabstellplätze im UG1 (Hintergrundplan: GWJ)

Empfehlungen für Bauprojekt

Für die Veloabstellplätze sind Abstellsysteme zu wählen, welche eine hohe Nutzerfreundlichkeit aufweisen. Hierzu gehört ein Umkippschutz durch Bügel und die Möglichkeit das Velo anzuschliessen. Kurzzeitparkplätze können offen sein (ohne Überdachung). Bei den Doppelparkern ist darauf zu achten, dass ein System mit mindestens 50 cm

Radabstand gewählt wird – dies ermöglicht eine Benützung von Velos mit breiteren Lenkern (Mountainbikes weisen zunehmend Lenkerbreiten bis 100 cm auf) und eine Installation von Ladeanschlüssen für E-Bikes (z.B. von velopa und fema). Das Anbieten von Ladeinfrastrukturen für E-Bikes und E-Lastenvelos ist zu gewährleisten.

Bei den Spezialveloflächen können Anschliessmöglichkeiten den Ausstattungsstandard deutlich erhöhen, damit eine gewisse ganzjährige Sicherheit vor Diebstahl besteht. Denn nicht alle Spezialvelos sind schwer: Veloanhänger, Trikes, Lastenvelos ohne Tretunterstützung, Erwachsenenenddreiräder, Liegevelos/Tandems.

Die Velos im Aussenbereich, westlich der Einstellhallenzufahrt, sind als abschliessbarer Bereich auszugestalten, damit eine sichere Kurz- wie auch Langzeitparkierung möglich ist.

Referenzbilder (im Bauprojekt zu konkretisieren)



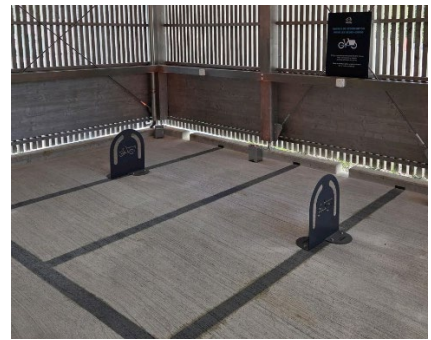
Beispiele Veloabstellsysteme (Metron Bern AG)



Anschliessmöglichkeit Lastenvelo
(Ziegler Metall)



Anschliessmöglichkeit Lastenvelo
(Ziegler Metall)



Anschliessmöglichkeit Lastenvelo
(LinkedIn Adrian Houriet)



Easylift Premium Doppelstock inkl. Ladeanschluss (velopa.de)

6 Worblentalstrasse 68: Motorisierter Individualverkehr

6.1 Angebot Parkplätze

6.1.1 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	144 Wohnungen	0.5 – 2 PP je Wohnung	72 - 288 PP
Arbeiten/DL	232 m ²	Min: (0.6 x GF/n) + 5 Max: (0.45 x GF/n) - 3	1 – 8 PP
Total			73 – 296 PP

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

Gemäss BauV besteht für dieses Projekt ein Bedarf von 73 bis 296 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 Eigenschaft des öffentlichen Verkehrs für die Erschliessung angeführt werden (vgl. Kap. 3.4). Es wird keine Aussage zum Reduktionsumfang gegeben.

Zusätzlich verfolgt die Gemeinde Ittigen das Ziel, den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren (vgl. Kap. 2). Die Anzahl der Parkplätze hat dabei einen direkten Einfluss auf das entstehende Fahrtenaufkommen und kann somit wesentlich zur Umsetzung dieser Zielsetzung beitragen.

6.1.2 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. Diese Berechnung erfolgt in zwei Schritten: Grundbedarf und reduzierter Grundbedarf.

Nutzungen	Bezug	Rechnung	Grundbedarf
Wohnen			158 PP
- Bewohner:innen	144 Wohnungen	1 PP je Wohnung	144 PP
- Besucher:innen	10 % der PP für Bewohner:innen		14 PP
Arbeiten			6 PP
- Mitarbeiter:innen	231 m ²	2 PP pro 100 m ²	5 PP
- Besucher:innen	231 m ²	0.5 PP pro 100 m ²	1 PP
Total			164 PP

Tabelle 5 Übersicht Berechnungen Grundbedarf für MIV-Parkplätze nach VSS

Der Grundbedarf ergibt 164 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. 3.4). 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	158 PP		43 – 72 PP
- Bewohner:innen	144 PP	20 % - 40 % des Grundbedarfs	29 – 58 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	164 PP		45 – 75 PP

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

6.1.3 Zusammenfassung Parkplatzangebot und Fazit

Die nachfolgende Abbildung fasst die Bandbreite an Parkplatzberechnungen zusammen. An der Worblentalstrasse 69 ist die Bereitstellung von 32 Parkplätzen im UG für Bewohner:innen/Arbeitnehmer:innen und oberirdisch 5 Parkplätze für Besucher:innen/Kund:innen geplant. Damit befindet sich das Projekt unter dem reduzierten Grundbedarf nach VSS-Norm und unterhalb des Minimumbedarfs nach BauV.

Richt- projekt	VSS red min	BauV min	VSS red max	VSS Grundbedarf	BauV max
37	45	73	75	164	296
↓					

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, Arztpraxis) jedoch realistisch und wird empfohlen (siehe Kap. 4).

Angebot IV-Parkplätze

Gemäss VSS-Norm 40 281 ist je 50 Parkplätzen und je Standort mindestens 1 IV-Parkplatz vorzusehen (= 3 Parkplätze). Die SIA-Norm 500 zum hindernisfreien Bauen sieht die Erstellung von mindestens 1 IV-Parkplatz je 25 Wohnungen vor (= 6 Parkplätze). Da nur 30 Wohnungen einen Parkplatz haben können, reduziert sich die Anzahl proportional auf 2 Parkplätze + 1 IV-Parkplatz für Besuchende. Diese sind im Richtprojekt nachgewiesen. Die Parkplätze im UG weisen jedoch Möglichkeiten auf, dass auch weitere Parkplätze im Sinne der hindernisfreien Nutzung genutzt werden könnten. Anzahl und Lage sind im Bauprojekt konkret auszuarbeiten.

Parkplätze – rechtliche Einordnung

Bei der Liegenschaft handelt es sich um ein Transformationsgebäude, bei denen mit der vorhandenen Infrastruktur für den MIV bestmöglich umgegangen werden muss. Es resultiert ein Angebot von 37 Parkplätzen. Dies ist eine Differenz von -36 Parkplätzen gegenüber dem Minimumwert nach BauV.

Motorfahrzeugarme Wohnüberbauung (Art. 54a)

Art. 54a BauV Besondere Verhältnisse:

«Von der unteren Grenze der Bandbreite nach Artikel 51 kann abgewichen werden bei Wohnüberbauungen mit mindestens zehn Wohnungen, die auf Bewohnerinnen und Bewohner ausgerichtet sind, die sehr wenige oder keine Motorfahrzeuge besitzen.»

Die zentrale Lage des Gebäudes Worblentalstrasse 68 in der Gemeinde – in Fusswegdistanz zu den ÖV-Knoten Papiermühle und Station Ittigen, zu Angeboten für den Einkauf von täglichen Bedarfsgütern und in Velodistanz zum Bahnhof Bern-Wankdorf sowie weiteren wichtigen Zielorten in der Gemeinde sowie Nachbargemeinden – prädestiniert das Bauvorhaben für eine autoreduzierte Mobilität. Mit maximal 31 Parkplätzen für Wohn-Mieter:innen resultiert für 144 Wohnungen eine sehr tiefe Parkplatzverfügbarkeit (= autoreduziertes Wohnen mit 0.21 Parkplätze je Wohnung). Werden alle Parkplätze berücksichtigt (Wohnen, Arbeiten, Besuch) resultieren max. 0.26 Parkplätze je Wohnung.

Hindernisse in der Erfüllung der Parkplatzpflicht (Art. 55 BauV)

Art. 55 BauV Hindernisse in der Erfüllung der Parkplatzpflicht:

«Die Baubewilligungsbehörde befreit den Bauherrn im erforderlichen Umfang von der Erfüllung der Parkplatzpflicht, wenn er aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen (topographische Verhältnisse, Schutz der Landschaft oder des Ortsbildes, unzulässige Inanspruchnahme von Innenhöfen oder Vorgärten, Notwendigkeit der Verkehrsberuhigung) die nach den vorstehenden Bestimmungen verlangte Abstellfläche weder auf dem Baugrundstück noch im Umkreis von 300 m bereitzustellen vermag.»

Das Gebäude wird saniert und transformiert. Dies bedeutet Einschränkungen bei der Umsetzung von rechtlichen Vorgaben. Eingriff in z.B. eine deutliche Erweiterung der Einstellhalle im UG (d.h. umfangreiche Eingriffe in den Bestand) ist im Kosten-Nutzen-Vergleich nicht erstrebenswert. Die Erstellung einer zusammenhängenden Spiel- und Rasenfläche, einem öffentlichen Spielplatz und der Erhalt des Biotops werden hoch bewertet im Gesamtkonzept. Die Erstellung weiterer oberirdischer Parkplätze würden diesen Kernelementen entgegenwirken. Die Bahnstrasse sowie die parzellenquerende Verbindung sind für den Fuss- und Veloverkehr laut «Richtplan Verkehr und Mobilität» von Bedeutung, v.a. für den Schulweg. Eine deutliche Erhöhung des Fahrtenaufkommens gegenüber dem Bestand ist nur wenig vereinbar mit diesen Nutzenden.

Baugesetz Art. 26

Das Baugesetz des Kantons Bern, Artikel 26, ermöglicht ein Abweichen von einzelnen Bauvorschriften:

Art. 26 BG Im Allgemeinen – Grundsätze:

«Ausnahmen von einzelnen Bauvorschriften können gewährt werden, wenn besondere Verhältnisse es rechtfertigen und keine öffentlichen Interessen beeinträchtigt werden.»

«Ausnahmen dürfen überdies keine wesentlichen nachbarlichen Interessen verletzen, es sei denn, die Beeinträchtigung könne durch Entschädigung vollwertig ausgeglichen werden (Lastenausgleich gemäss Art. 30 f.).»

Da es sich um eine Transformation und keinen Neubau handelt, d.h. das Erscheinungsbild in etwa dem Bestand entspricht - sowie die Nutzungen zonenkonform sind, ist nicht erkennbar, dass nachbarliche Interessen verletzt sein könnten. Auch für eine Beeinträchtigung öffentlicher Interessen lassen sich keine Anhaltspunkte finden.

Parkierungsvorgaben Motorfahrzeuge

- Die Bandbreite für Parkplätze beträgt 0.21 bis 0.35 Parkplätze pro Wohnung, einschliesslich mindestens 2 IV-Parkplätzen (Parkplätze für Menschen mit eingeschränkter Mobilität). Dies entspricht dem Ansatz «autoreduziertes Wohnen».
- 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 und der Region Bern, eine nachhaltige Mobilität zu stärken (siehe Kap. 2), 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. 7 zu Bausteinen für eine nachhaltige Mobilität).

6.2 Lage und Infrastruktur der Parkplätze

Übergeordnete Erschliessung siehe Kap. 3

Im Rahmen des Richtprojektes wurde ein reduziertes Parkplatzangebot zur Basis verwendet, welches bestmöglich die vorhandenen Infrastrukturen nutzt. Die Anzahl und Lage kann sich im Bauprojekt noch ändern. Nachfolgende Karten zeigen das Richtprojekt.

Lage und Zufahrt im Aussenraum

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.

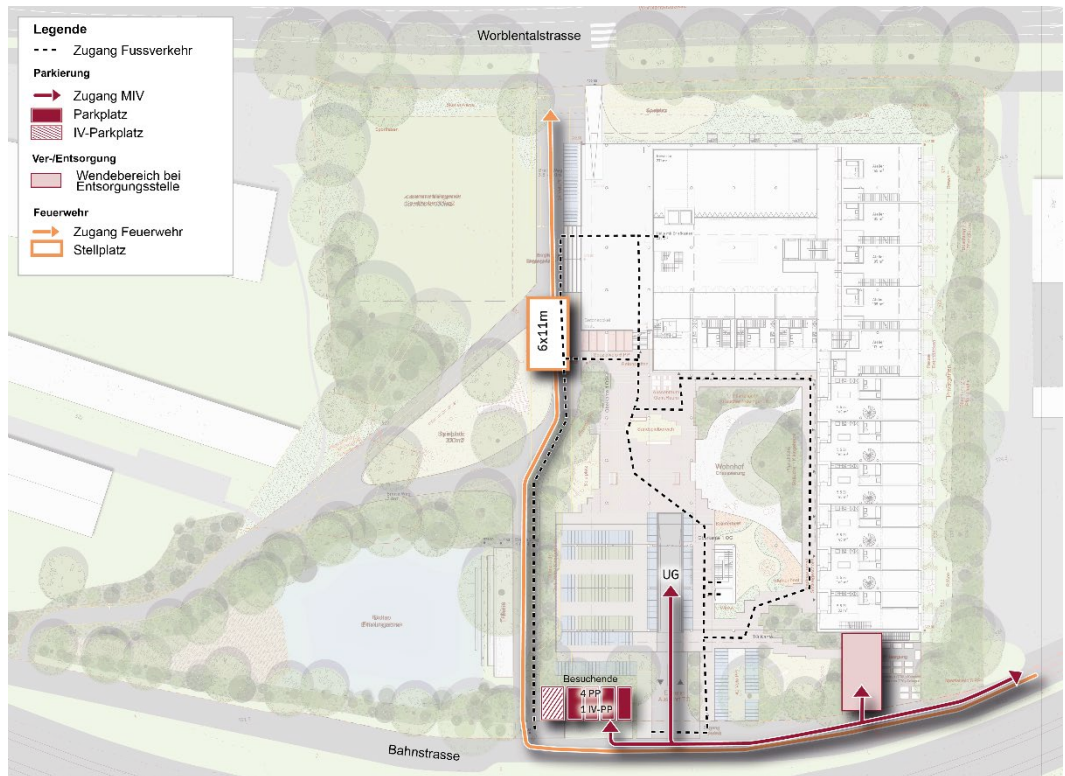


Abbildung 13 Verortung Parkierung im Aussenraum und Feuerwehr
(Hintergrundplan: Chaves Biedermann Landschaftsarchitekten GmbH)





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

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 gemäss Bestand bestehen.

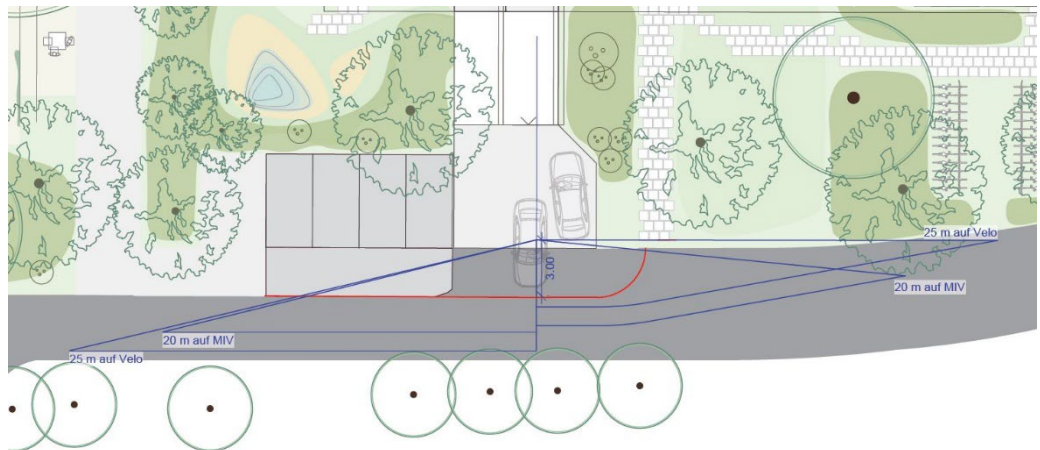
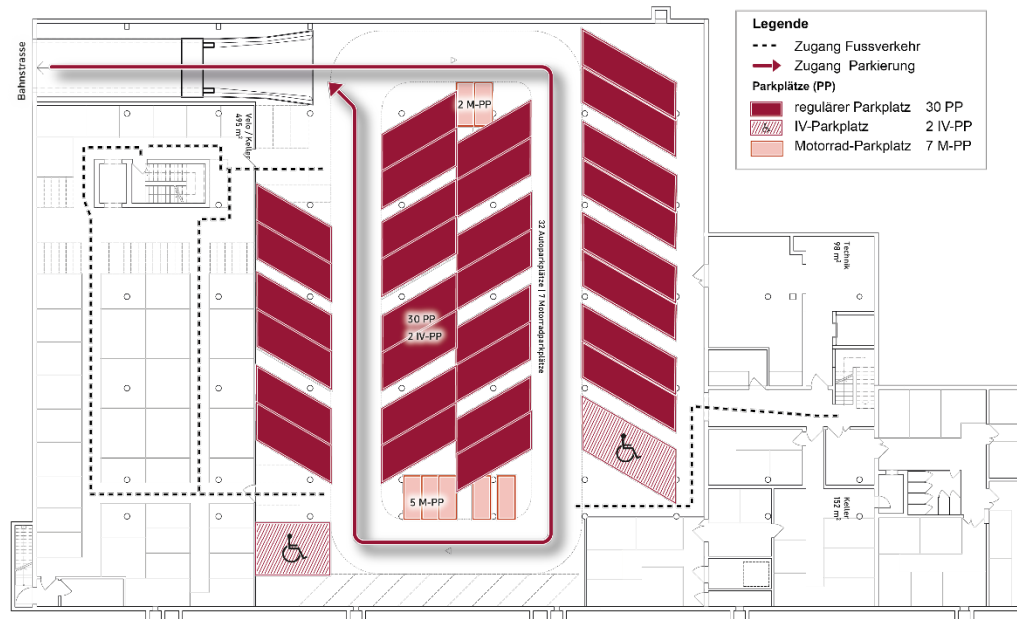


Abbildung 14 Nachweis Sichtbeziehungen auf Bahnstrasse (Hintergrundplan: Chaves Biedermann Landschaftsarchitekten GmbH)



	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	37 PP		136 - 141		230 – 239
- Bewohner:innen	30-31 PP	3	90 - 93	5	150 - 155
- Mitarbeiter:innen	1-2 PP	2	2 - 4	4	4 - 8
- Besucher:innen Areal	5 PP	4	20	6	30
- Besucher:innen Extern	(*5 PP)	4	20	6	30
- Lieferverkehr / Post	1 Bereich	4	4	16	16

Lesehilfe

(*5 PP) = nicht Bestandteil Bauprojekt, sondern anteilige synergetische Annahme Parkplatz extern;

Nutzung je Parkplatz je Tag:

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

Fahrtenaufkommen Bisher

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.

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 mind. 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. Bei einem Abendspitzenstundenanteil von 20 – 25 % des Gesamtverkehrsaufkommens bei der Pendlerbeziehung Arbeiten > Wohnen, entspricht das Fahrtenaufkommen im Bestand ca. 75 Fahrten zwischen 17-18 Uhr. Mit dem Ende der Arbeitszeit besteht die Hauptlast in Richtung Ausfahrt.

Fahrtenaufkommen Neu

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 - 60 Fahrten.

Zwischen dem Minimum und Maximum liegen 103 Fahrten; eine geringere Bandbreite als in der Bestandsberechnung. Das Fahrtenaufkommen wird sich bei einem Durchschnittstag mittig bei rund 180 -210 Fahrten einpendeln. Damit ist das Fahrtenaufkommen der neuen Nutzung gegenüber dem Bestand tiefer.

Bei Wohnnutzungen überlagern sich in der Abendspitzenstunde mehrere Verkehrszwecke aus den Verbindungen Arbeit, Wohnen und Freizeit. Der Abendspitzenstundenanteil kann hierbei zwischen 20 – 35 % des Gesamtverkehrsaufkommens liegen; dies entspricht einem Fahrtenaufkommen von neu ca. 40 - 70 Fahrten zwischen 17-18 Uhr. Im Gegensatz zum Bestand, wo eine klare Hauptlast Ausfahrt besteht, wird das neue Fahrtenaufkommen in der Abendspitze mit ca. 2/3 Lastrichtung Einfahrt (Heimfahrt) und 1/3 Ausfahrt angenommen (Besuch, Freizeit, Einkauf).

6.4 Anlieferung, Ver-/Entsorgung und Feuerwehr

Die Feuerwehrrstellfläche 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.

Die Anlieferung sowie Ver-/Entsorgung wird entsprechend dem Bestand im südöstlichen Eckbereich vom Gebäude organisiert. Es wird davon ausgegangen, dass bereits im Bestand entsprechende Sicherheitsvorkehrungen angewendet werden, die weiterhin einzuhalten sind; z.B. Sicherung Rückwärtsfahrmanöver durch zweite Person und/oder Kameraeinsatz inkl. akustischem und visuellem Signal.

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 und nachgewiesen. Die Schleppkurven dienen den Landschaftsarchitekten zur Festlegung des Raumbedarfs und Anordnung des Wendebereiches.



Abbildung 16 Schleppkurve Wendemanöver Müllfahrzeug
(Plan: Chaves Biedermann Landschaftsarchitekten GmbH)

7 Worblentalstrasse 68: Bausteine für eine nachhaltige Mobilität

7.1 Ziele

Als Ziele der zukünftigen Mobilität werden formuliert:

- I. Mit max. 15 % Autoanteil am Modal Split sind autoreduziertes Wohnen und Arbeiten der Nutzenden etabliert.
- II. Nutzer:innen sind für eine klima- und siedlungsverträgliche Mobilität sensibilisiert.
- III. Hindernisfreier Zugang vom öffentlichen Raum zum und ins Gebäude.
- IV. Den Bewohner:innen, den Besucher:innen und Mitarbeiter:innen wird stets empfohlen zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV zu reisen und auf ein Auto zu verzichten.
- V. Es bestehen Synergien mit vorhandenen Parkierungsangeboten in der Umgebung, aber keine dauerhafte Verlagerung der Parkierungsbedürfnisse in den öffentlichen Raum/die öffentlichen Parkplätze.
- VI. Für die Nutzer:innen steht ein an die autoreduzierte Zielsetzung (I.) angepasstes Mobilitätsangebot und eine entsprechende Infrastruktur bereit.

Zur Umsetzung der Ziele und des Mobilitätskonzeptes, ist die Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen, hindernisfreien und siedlungsverträglichen Infrastruktur beim Projektstandort Worblentalstrasse 68 geplant; siehe Massnahmenblätter in den nachfolgenden Kapitel.

7.2 Mobilitätsmassnahmen

Mobilitätskatalog

Die Massnahmen basieren auf dem Richtprojekt. Die Infrastruktur und weiteren Mobilitätsangebote resp. Mobilitätsmanagementmassnahmen können sich, wo nötig und zweckmässig, im Bauprojekt noch verändern. Massnahmen mit der Priorität 2 und 3 sind im Bauprojekt zu formulieren. Das Mobilitätskonzept ist für die Baueingabe erneut zu prüfen und entsprechende Anpassungen vorzunehmen.

Nachfolgend werden Handlungsfelder mit Priorität 1 formuliert, die eine nachhaltige und bedarfsorientierte Mobilität der Nutzer:innen unterstützen. Die Massnahmen zur Zielerreichung einer autoreduzierten Mobilität können drei Wirkungsbereichen zugeordnet werden. Für die Umsetzung wurde ein Massnahmenset aus allen Bereichen zusammengesetzt, dass sich gegenseitig unterstützt oder verstärkt.

1. Massnahmen, die eine autofreie Mobilität unterstützen oder unnötige Fahrten vermeiden.
2. Massnahmen, die Anreize für die Nutzung von Alternativen zum privaten MIV schaffen.
3. Massnahmen, die für eine siedlungs- und klimaverträgliche Mobilität ohne privaten MIV sensibilisieren.

Bau = Bestandteil Bauprojekt
 Betrieb BH = durch Betriebsmanagement Bauherrschaft/Verwaltung zu leisten
 Betrieb M = durch Mieter:innen zu leisten
 (x.x) = kombinierbar mit Massnahme

Massnahme	Inhalt	Typ	Wirkung	Zielgruppe	Priorität WS68
1.1 Reduziertes Parkplatzangebot	Reduziert Fahrtenaufkommen direkt	Bau	+++	Mieter:innen Besucher:innen	Prio 1
1.2 Parkplatzbewirtschaftung	Kostendeckende Mietkosten Parkplätze, Vergabekriterien definieren	Betrieb BH	++	Mieter:innen	Prio 1
1.3 Keine Abnahmepflicht Parkplätze	Keine Pflicht zur Miete von freien Parkplätzen	Betrieb BH	+++	Mieter:innen	Prio 1
1.4 Paketboxen/Paketzone	Ermöglicht sicheres Deponieren von Paketen/Waren durch Private und Lieferdienste (ab- und abholen); ersetzt private MIV-Fahrten	Bau	++	Mieter:innen Lieferdienste	Prio 1
2.1 Erhöhte Anzahl Veloabstellplätze barrierefrei erreichbar, für diverse Velotypen, hohe Qualität mit Diebstahl- und Witterungsschutz	Deckt Mehrfachbesitz von Velos ab; hohe Wirkung, wenn unterschiedliche Velotypen parkiert werden können; reduziert Notwendigkeit privaten MIV-Besitz	Bau (2.2, 2.3)	+++	Mieter:innen Besucher:innen	Prio 1 / Bau
2.2 Ladeinfrastruktur Hoher Anteil Ladepunkte (z.B. 50 %)	ermöglicht die Benützung reichweitenstarker E-Bikes und E-Lastenvelos; erhöht die Alltagsnutzung; reduziert Notwendigkeit privaten MIV-Besitz	Bau (2.1)	++	Mieter:innen	Prio 1
2.3 Bereiche für Trottnetts, Kindervelos, Velanhänger	separiert von Veloabstellplätzen und Kinderwagen-Bereich, schafft Ordnung und Zugänglichkeit; erhöht die Alltagsnutzung	Bau (2.1)	++	Mieter:innen Besucher:innen	Prio 1
2.4 Reparaturbereich	Bereitstellung eines Werkstatttraumes /-bereiches für die Reparatur von Velos, Trottnetts, etc. (Velohalterung etc.)	Bau Betrieb M Betrieb BH	+	Mieter:innen	Prio 1
2.5 Unterhalt	regelmässige Prüfung Veloabstellplätze bzgl. Entfernung nicht benutzter Velos; regelmässige Reinigung Veloabstellräume	Betrieb BH	+	Mieter:innen	Prio 1
3 Welcome-Starter-Kit (einmalig)	Neuzuzüger:innen-Set mit Mobilitäts-Informationen extern und im Areal; Gutscheine/Reka-Rail/Rail Checks zum Testen von Angeboten (Velosharing, ÖV, Velokurier)	Betrieb BH	+ / ++	Mieter:innen	Prio 1

Anschluss an die externe Infrastruktur

Eine weitere wichtiger Bestandteil der Mobilität der Nutzer:innen ist der Zugang zum öffentlichen Verkehr. Auf das Angebot des öffentlichen Verkehrs hat die Bauherrschaft keinen massgebenden Einfluss; es besteht daher kein Massnahmenblatt. Das Bauprojekt ermöglicht die optimale Erschliessung zu Fuss und mit dem Velo zu den nahe gelegenen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

7.3 Massnahmenblätter

Die nachfolgenden Massnahmenblätter stellen die Massnahmen der 1. Priorität und den 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 können.

Massnahmenblatt 1: Infrastruktur MIV

Nr. Massnahmenkatalog: 1.1

Betrifft Nutzergruppe

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

Beschreibung und Inhalt

Die Bandbreite für Parkplätze beträgt 0.21 bis 0.35 Parkplätze pro Wohnung, einschliesslich mindestens 2 IV-Parkplätzen (Parkplätze für Menschen mit eingeschränkter Mobilität).

Im Aussenraum sind 5 Parkplätze für Besuchende vorzusehen, darunter mindestens 1 IV-Parkplatz.

Gemäss Richtprojekt wären dies: 32 Parkplätze für Wohnen + Arbeit/Dienstleistung, davon mind. 2 IV-Parkplätze; alle Ausbaustufe C1 für E-Mobilität und 5 Parkplätze Besuchende, davon 1 IV-Parkplatz

Massnahmenblatt 2: Infrastruktur Velo

Nr. Massnahmenkatalog: 2.1 / 2.2 / 2.3 / 2.5

Betrifft Nutzergruppe

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

Beschreibung und Inhalt

Erstellung von 1 Veloabstellplatz pro bewohnbarem Zimmer. Flächen für Spezialvelos sind einzuberechnen. Die Veloabstellplätze sind hindernisfrei zu erreichen und die Ausstattung weist eine hohe Qualität auf (kurze Wege zu den Eingängen, Beleuchtung, für verschiedene Velotypen geeignete Flächen und nutzerfreundliches Abstellsystem (Umkippschutz, Velo anschliessbar) und ausgestattet mit Ladefunktionen für E-Bikes / E-Lastenvelos. Damit keine Raumkonkurrenz besteht, sind Bereiche für Veloabstellplätze und Bereiche für Trottnetts/Kindervelos/Veloanhänger räumlich separat auszuweisen. Hinzu kommen separate Bereiche für Kinderwagen.

Gemäss Richtprojekt wären dies: Mindestens 379 Veloabstellplätze (Potenzial bis 403), davon 24 Spezialveloabstellplätze, 80 % gedeckt

Im Rahmen des Monitoring ist zu prüfen, 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.
- 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.

Massnahmenblatt 3: Autoreduzierte Mobilität fördern und Sensibilisierung

Nr. Massnahmenkatalog: 3

Betrifft Nutzergruppe

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

Beschreibung und Inhalt

Die Neumieter:innen erhalten ein Welcome-Kit, mit Mobilitäts-Informationen von externen Angeboten (z.B. öffentliches Veloverleihsystem) und arealbezogenen Angeboten und Infrastrukturen. Hinzu kommen Gutscheine/RekaRail/Rail Checks zum Testen von Angeboten (öff. Velosharing, ÖV, Velokurier, lokaler Velomechaniker).

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 Parkplätzen; 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)

Im Rahmen des Monitorings ist die Art der Verwendung der Gutscheine zu evaluieren (z.B. via Umfrage oder wenn Einlösen via Verwaltung, dann lokale Erfassung) und bedarfsorientiert zu optimieren.

Massnahmenblatt 4: Bewirtschaftung Parkplätze

Nr. Massnahmenkatalog: 1.2 / 1.3

Betrifft Nutzergruppe

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

Beschreibung und Inhalt

- Die 32 Parkplätze für Mieter:innen im UG sind vollumfänglich zu bewirtschaften.
- Es besteht keine Abnahmepflicht eines Parkplatzes für Mieter:innen, auch wenn unvermietete Parkplätze zur Verfügung stehen.
- Die Vergabe der Parkplätze ist durch die Vermietung aktiv zu managen. Wenn alle Parkplätze belegt sind, sind nur noch autofreie Haushalte zur Neumiete zulässig.

Massnahmenblatt 5: Service in der Überbauung

Nr. Massnahmenkatalog: 1.4 / 2.4

Betrifft Nutzergruppe

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

Beschreibung und Inhalt

Zur Unterstützung der autoreduzierten Mobilität ist innerhalb des Areals ein Grundangebot an service-orientierten Infrastrukturen vorgesehen. Hierzu gehört u.a. die Erstellung von/eines

- Paketboxen/Bereiche für eine sichere Deponierung von Paketen/Waren durch Private und Lieferdienste (ab- und abholen). Dies bündelt Lieferfahrten.
- Werkstatttraumes /-bereiches für die Reparatur von Velos, Trottinets, etc.

7.4 Monitoring

Das Monitoring des Mobilitätskonzeptes setzt sich drei Ziele:

- Nachweis des reduzierten Parkplatzbedarfs gegenüber den Anforderungen der kantonalen Bauverordnung (BauV Art. 49ff).
- Nachweis des autofreien Wohnens der Bewohner:innen ohne Parkplatz-Miete
- Nachweis des anvisierten Modal Splits mit max. 15 % MIV-Anteil.
- Umsetzung der im Mobilitätskonzept, Kapitel 7.2 und 7.3 festgehaltenen Massnahmen für eine nachhaltige Mobilität.

Die Zusammenstellung/Dokumentation der Ergebnisse und Nachweise ist einfach zu halten. Der erste Monitoringbericht ist 1 Jahr nach der Inbetriebnahme der Gemeinde Ittigen vorzulegen. Die Dauer des Monitorings beträgt 3 Jahre. Werden die Ziele erreicht, kann das Monitoring eingestellt werden. Bei einer Nachbesserung innerhalb der ersten 3 Jahre verschiebt sich die Nachweisdauer.

Das detaillierte Monitoring-Konzept (Indikatoren etc.) ist mit der Baueingabe, wenn alle Massnahmen final festgelegt sind, auszuarbeiten.

Umgesetzt werden die Massnahmen mit Priorität 1. Lassen die Massnahmenbeschriebe verschiedene konkrete Umsetzungsformen zu, wird die Massnahme zum Zeitpunkt der Umsetzung präzisiert. Dadurch kann sie auf den konkreten Planungsstand und die zu erzielende Wirkung geschärft werden.

Sollte beim Monitoring erkennbar sein, dass die Ziele nicht oder im ungenügenden Mass erreicht werden, so ist zu prüfen, ob es Optimierungsmöglichkeiten der Prio 1-Massnahmen gibt oder ob weitere Massnahmen auszuwählen und umzusetzen sind. Massnahmen mit der Priorität 2 und 3 sind im Bauprojekt zu formulieren.

8 Worblentalstrasse 68: 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 und Anwendungshilfe SNBS-Hochbau 2023.1, Version 2026.1 vom 28. November 2025).

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

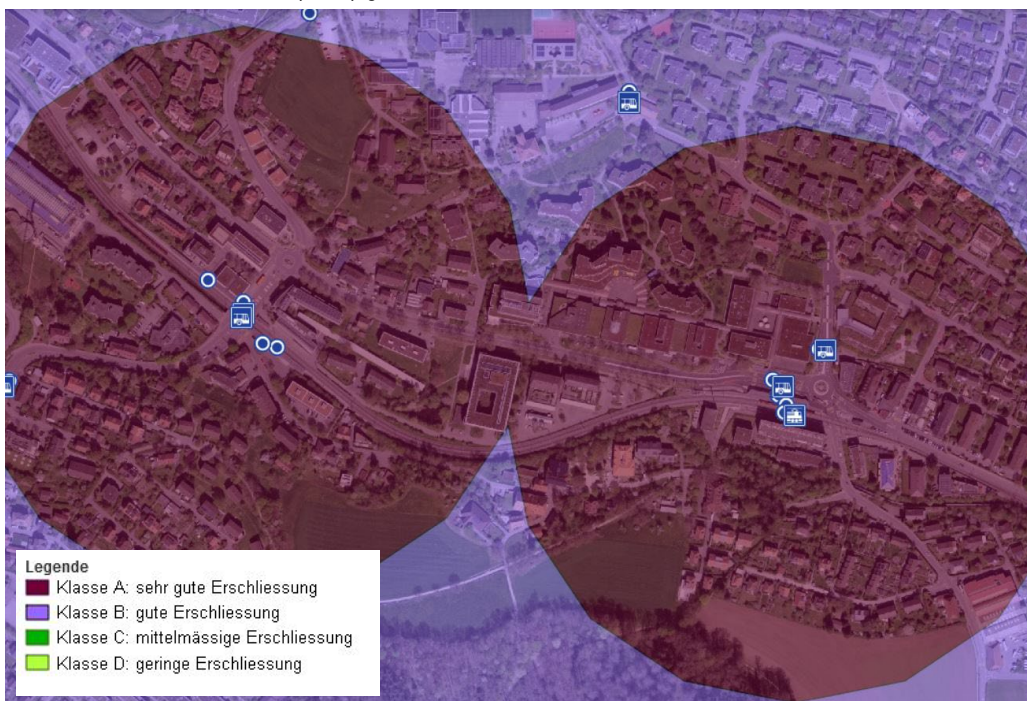
Messgrösse 1. ÖV-Güteklasse

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

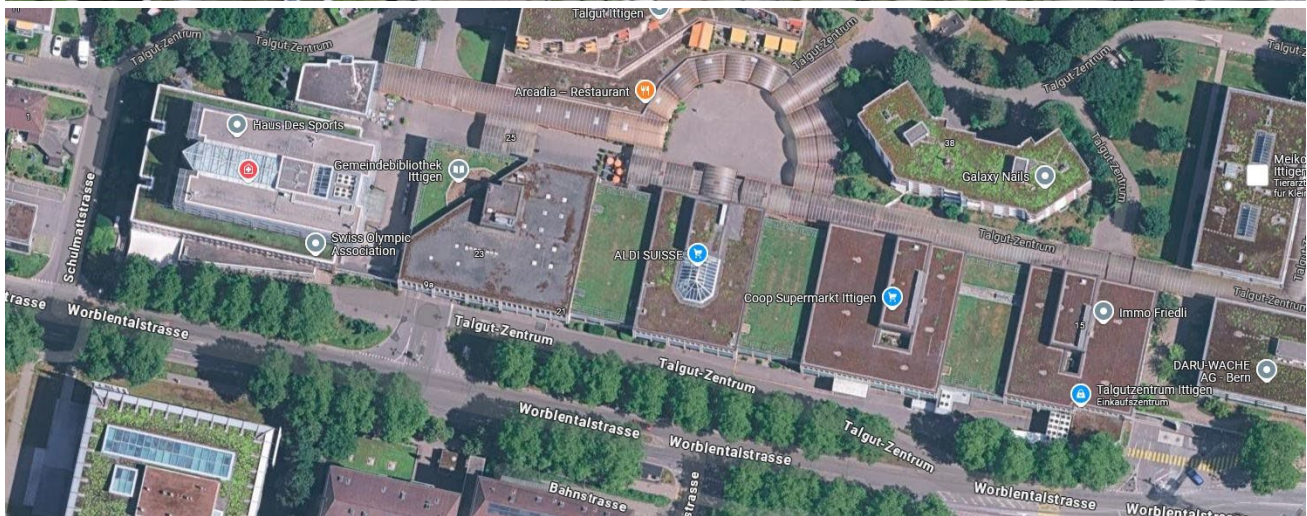
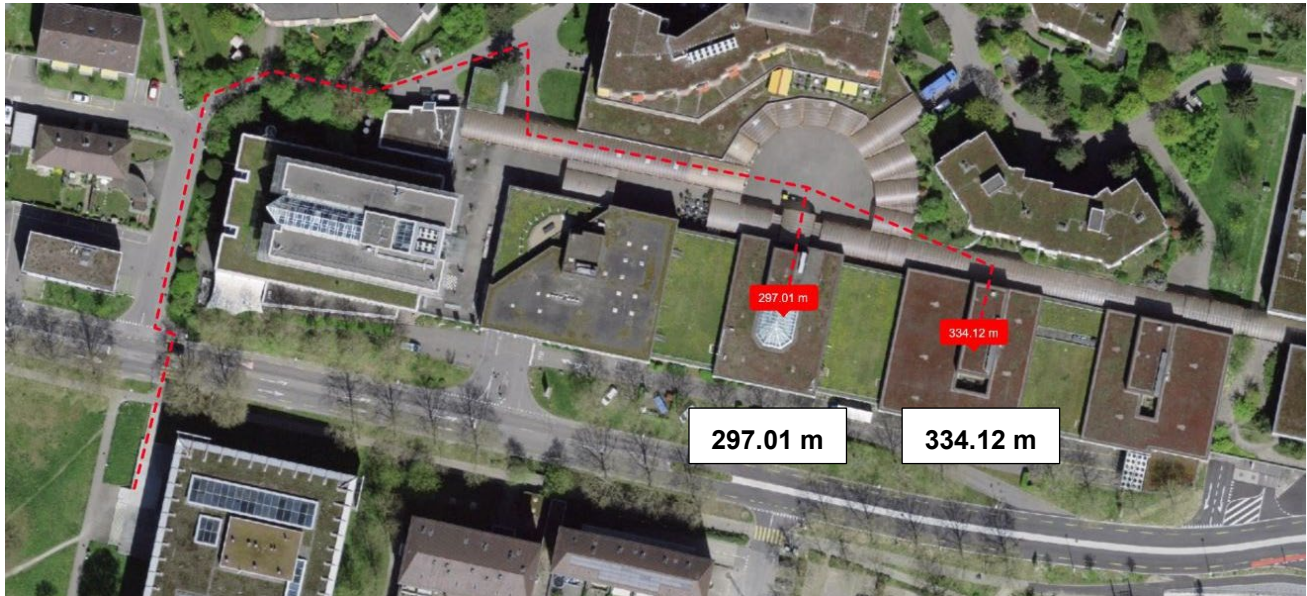
☐ 501 – 1'000 m

☐ > 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

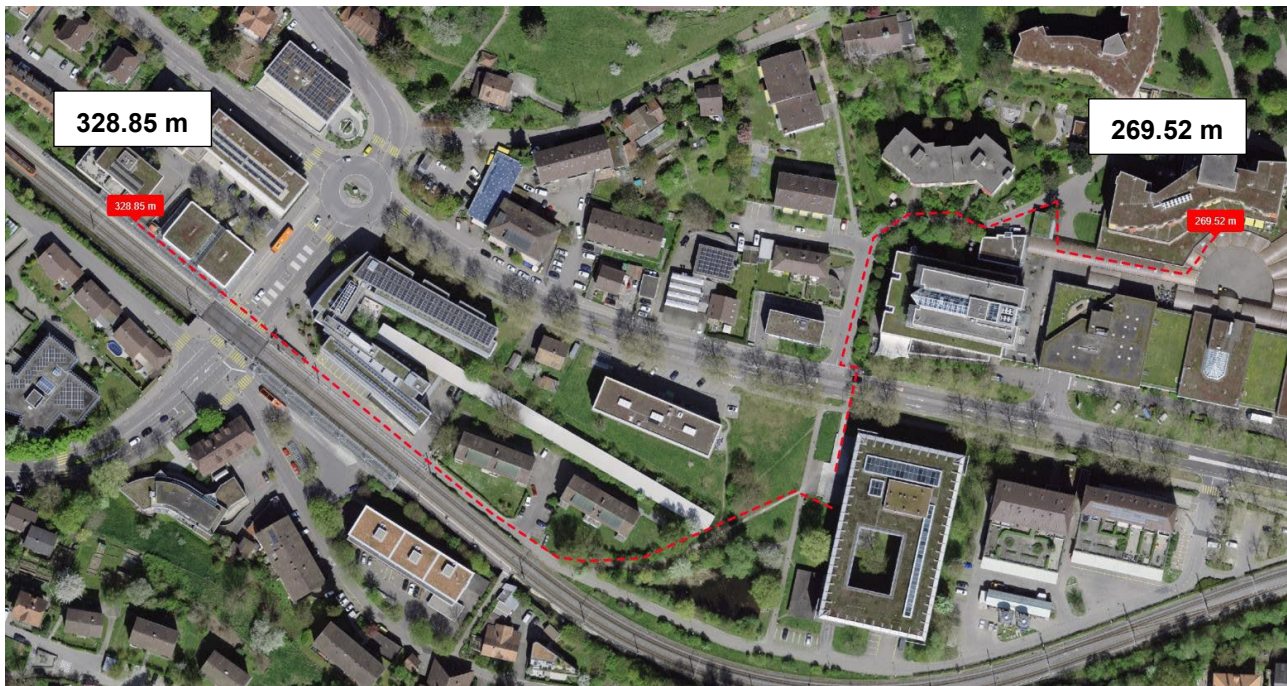
Raumtyp und Distanz

☒ 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

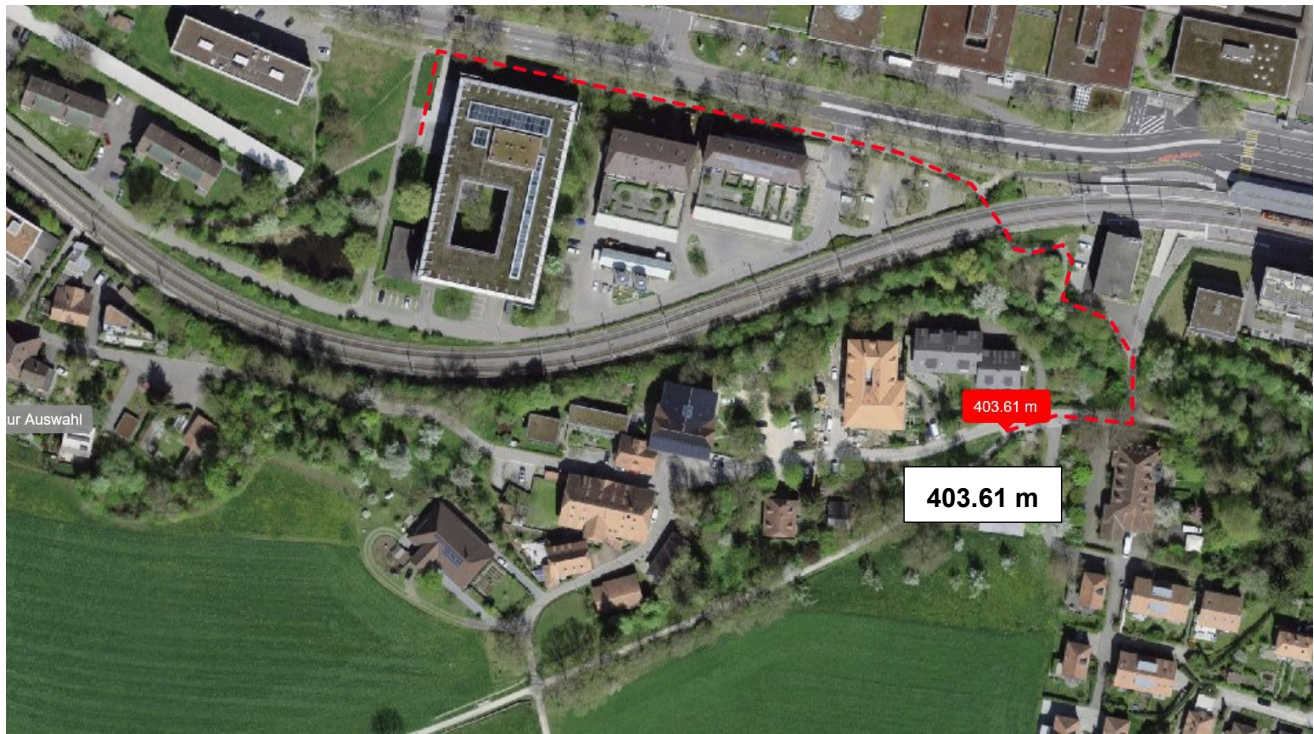
☒ Agglomeration/Zentrum	☒ ≤ 500 m	☐ 501 – 1'500 m	☐ > 1'000 m
☐ Land	☐ ≤ 750 m	☐ 751 – 1'500 m	☐ > 1'500 m

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

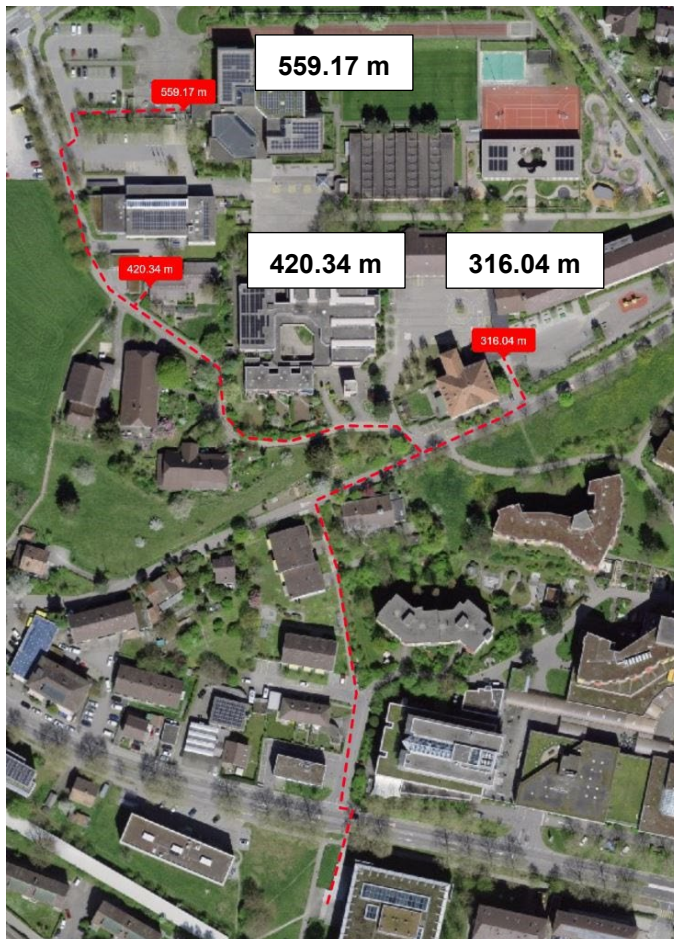
Raumtyp und Distanz

☒ 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 3.3 Fuss- und Veloverkehr
- Kapitel 3.4 Öffentlicher Verkehr
- Kapitel 8 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 (0.21 – 0.35 PP/Whg)
☐ zwischen Minimum und Maximum gemäss VSS-Norm 40 281
☐ > Maximum gemäss VSS-Norm 40 281

Weiteres

Die Parkplätze im UG sind zurzeit nicht fix zur Wohn- und Arbeitsnutzung zugeordnet. Es ist davon auszugehen, dass 1-2 Parkplätze für Mitarbeitende bereitgestellt werden. Die oberirdischen 5 Parkplätze stehen allen Besuchenden von Wohnen und Arbeit synergetisch zur Verfügung.

Richtprojekt: Bei 144 Wohnungen und 30-31 Parkplätzen für die Bewohner:innen, resultiert eine Parkplatzquote von 0.21 Wohnungsparkplätze je Wohnung. Inklusive Besuchenden- und Arbeitsplatz-Parkplätzen sind es 37 Parkplätze und damit 0.26 Parkplätze je Wohnung. In der weiteren Planung wird eine Bandbreite zwischen 0.21 - 0.35 Parkplätze pro Wohnung anvisiert.

Nachweis

siehe Mobilitätskonzept:

- Kapitel 6.1.2 Parkplätze – Bedarf gemäss Schweizer Norm
- Kapitel 6.1.3 Zusammenfassung Parkplatzangebot und Fazit
- Kapitel 6.2 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.
☒ ca. 23 % Veloabstellplätze sind offen (Kurzzeit): 88 Abstellplätze
☒ ca. 77 % Veloabstellplätze sind überdacht / Indoor (Langzeit): 291 (-315*) Abstellplätze
☒ bei Ausgangslage 355 VAP + 24 S-VAP = 6 % Anteil Veloabstellplätze für Spezialfahrzeuge; plus Potenzialfläche weitere überdachte Freifläche im Aussenraum

Weiteres

Gemäss Schweizer Norm sind 394 Veloabstellplätze zu erstellen, davon 391 für die Nutzung Wohnen und 3 für Arbeit/Dienstleistung; inklusive Besucher:innen/Kund:innen.

*Richtprojekt: Geplant ist die Bereitstellung von 379 Veloabstellplätzen, davon 24 Spezialveloabstellplätze. Gemäss SNBS-Anwendungshilfe kann 1 Spezialveloabstellplatz als 2 normale Veloabstellplätze angerechnet werden; dadurch resultieren 403 Veloabstellplätze (= über Minimalbedarf SNBS).

In der weiteren Planung ist pro bewohnbarem Zimmer ein Veloabstellplatz bereitzustellen. Bei den übrigen Nutzungen gemäss BauV.

Nachweis

siehe Mobilitätskonzept:

- Kapitel 5.1.2 Veloabstellplätze – Bedarf gemäss Schweizer Norm
- Kapitel 5.1.3 Zusammenfassung Anzahl Veloabstellplätze und Fazit
- Kapitel 5.2 Lage und Infrastruktur Veloabstellplätze

Anwendungshilfe v2023.1, 335:

«Für die Bewertung im Rahmen der SNBS-Zertifizierung werden nur der Minimalbedarf an Veloabstellplätzen (1 Velo-Parkplatz pro Zimmer) betrachtet. Die Aufteilung in Lang-/Kurzzeitparkplätze und der Anteil an Velo-Parkplätzen für Spezialfahrzeuge ist nur informativ und muss nicht nachgewiesen werden.»

und

«Velo-Parkplätze für Spezialfahrzeuge, bzw. dafür vorgesehene Flächen können für den Minimalbedarf an Veloabstellplätzen angerechnet werden. Ein Velo-Parkplatz für ein Spezialfahrzeug darf dabei aufgrund des grösseren Flächenbedarfs als zwei normale Velo-Parkplätze angerechnet werden.»

und

«Als Spezialfahrzeuge gelten: Alle Velos, die nicht den normalen Massen entsprechen, z.B. Tandems, Cargoverlos, Anhängerverlos, Veloanhänger, Kinderverlos, Trotinetts/Scooter.»

Messgrösse 3. Mobilitätsmanagementmassnahmen zur MIV-Reduktion

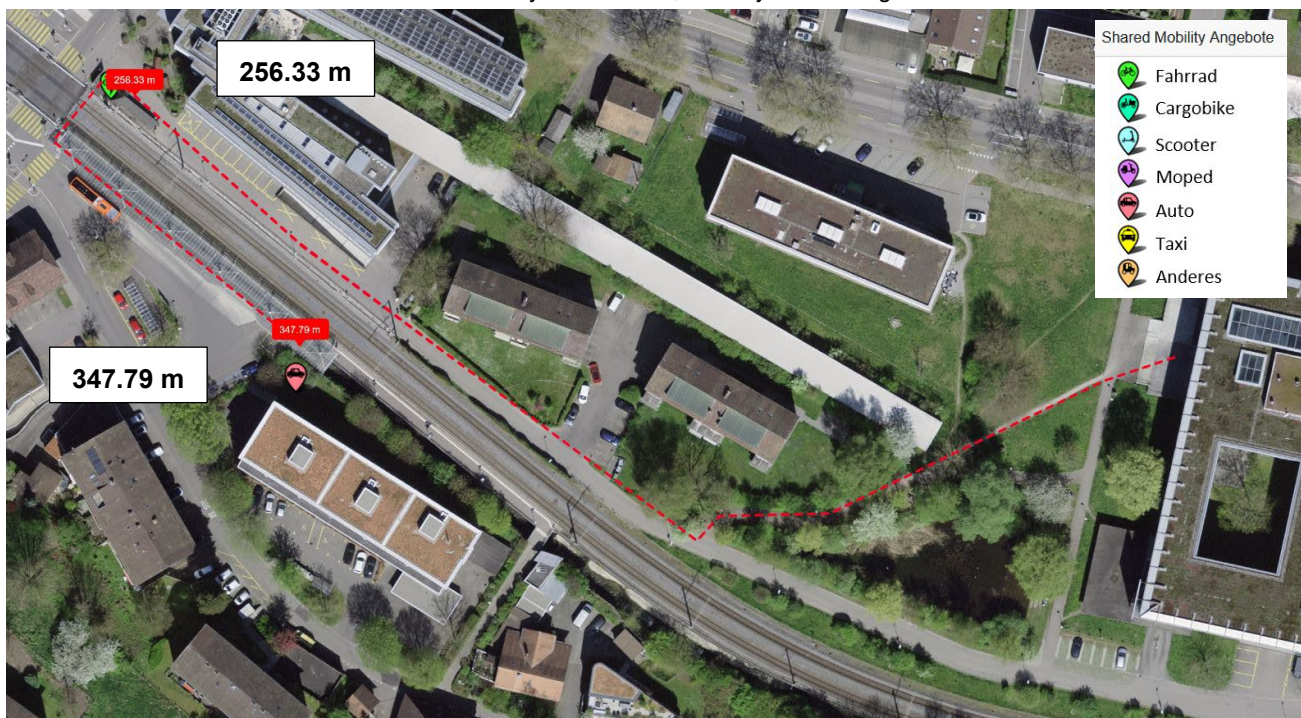
Massnahmen

- ☒ 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 Abonnements 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

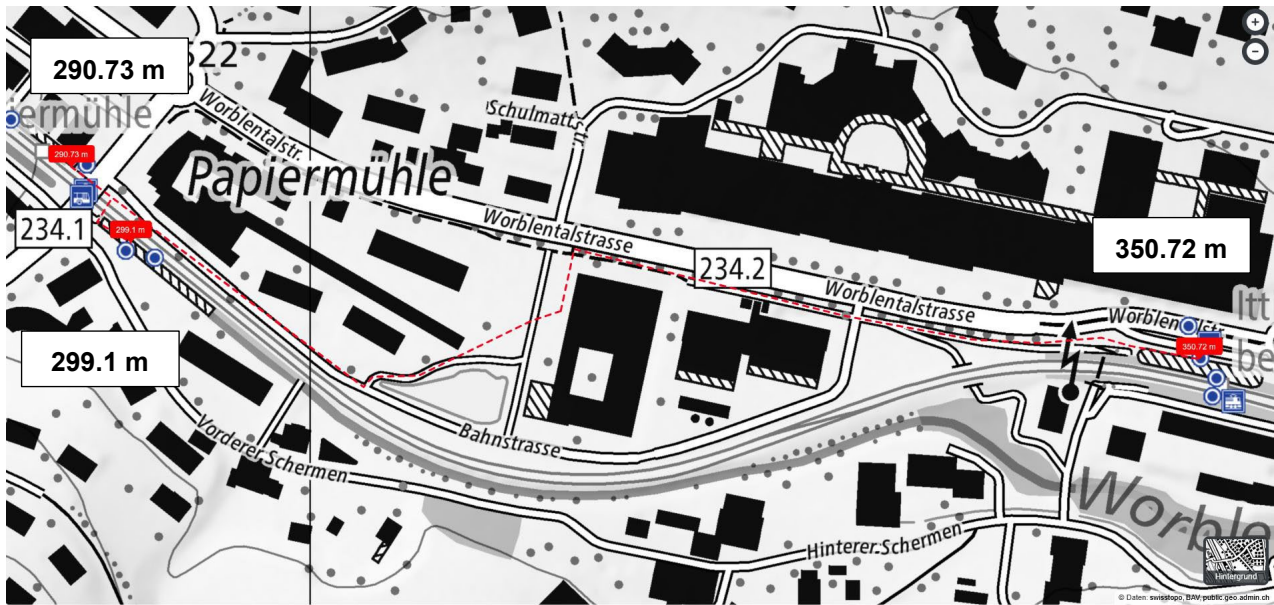
Sharing-Mobilität

PubliBike Veloverleihsystem: 256 m; Mobility Carsharing: 348 m



Öffentlicher Verkehr

Papiermühle: 290 m, Ittigen bei Bern: 350 m



Siehe auch Mobilitätskonzept

- Kapitel 3.4 Öffentlicher Verkehr
- Kapitel 3.5 Öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote

336 ELEKTROMOBILITÄT

zutreffendes ankreuzen

Messgrösse 1. Ladeinfrastruktur für MIV

Ggf. mit Elektroplanung zu vervollständigen

- ☒ Wohnen (30-31 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 32 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. 3.5 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.

-
- Mobilitätskonzept mit Massnahmenliste
 - Liste der zur Umsetzung vorgesehenen Massnahmen

metron

Neuengasse 43
Postfach

3001 Bern
Schweiz

bern@metron.ch
+41 31 380 76 80