

Siedlung Stapfenacker, Bern

Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität

Bestandaufnahme und Massnahmenvorschläge



Eigentümerin: Immobilien Stadt Bern

Adressen: Brünnenstrasse 67 – 85, Stapfenstrasse 50 - 60, Bern.

Zürich, 25. Oktober 2016

Trägerschaft Deutschschweiz:

Bundesamt für Energie, Bundesamt für Wohnungswesen, Bundesamt für Gesundheit, Kantone Aargau, Basel-Stadt und Zürich, Liegenschaftenverwaltung Stadt Zürich, Immobilien Stadt Bern und diverse Umsetzungspartner



Projektleitung:

Thomas Schweizer
c/o Fussverkehr Schweiz, Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich
043 488 40 32; thomas.schweizer@wohnen-mobilitaet.ch

Samuel Bernhard
c/o bernhard uvb, Quellenstrasse 27, 8005 Zürich
044 430 19 31; samuel.bernhard@wohnen-mobilitaet.ch

Impressum

Siedlung Stapfenacker, Bern

Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität Bestandaufnahme und Massnahmenvorschläge

Eigentümerin: Immobilien Stadt Bern

Adressen: Brünnenstrasse 67 – 85, Stapfenstrasse 50 - 60, Bern.

erarbeitet im Rahmen des Projektes

MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen **Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität**

Herausgeber

MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen

Bearbeitung

Samuel Bernhard, dipl. natw. ETH, bernhard Umwelt ▪ Verkehr ▪ Beratung (Autor)

Thomas Schweizer, dipl. phil II, Geograf, SVI, Fussverkehr Schweiz (Co-Referat)

Begleitung seitens Immobilien Stadt Bern

Elsi Hischier, Immobilien Stadt Bern (zentrale Ansprechperson für Projekt MIWO)

Nadia De Carlo, Immobilien Stadt Bern (Vertretung Elsi Hischier)

Boris Bittel, Immobilien Stadt Bern (Bewirtschafter Siedlung Stapfenacker)

Download und weitere Unterlagen zum Gesamtprojekt:

www.wohnen-mobilitaet.ch

25. Oktober 2016

Trägerschaft Deutschschweiz:

Bundesamt für Energie, Bundesamt für Wohnungswesen, Bundesamt für Gesundheit, Kantone Aargau, Basel-Stadt und Zürich, Liegenschaftenverwaltung Stadt Zürich, Immobilien Stadt Bern und diverse Umsetzungspartner



Projektleitung:

Thomas Schweizer
c/o Fussverkehr Schweiz, Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich
043 488 40 32; thomas.schweizer@wohnen-mobilitaet.ch

Samuel Bernhard
c/o bernhard uvb, Quellenstrasse 27, 8005 Zürich
044 430 19 31; samuel.bernhard@wohnen-mobilitaet.ch

1. Ausgangslage

1.1 MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen

Das Projekt MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen – verfolgt das Ziel, mit geeigneten Massnahmen die wohnungsbezogene Mobilität so zu beeinflussen, dass weniger motorisierter Individualverkehr erzeugt wird. Der öffentliche Verkehr, sowie der Fuss- und Veloverkehr erhalten einen höheren Stellenwert und sollen gestärkt werden.

- Die Bewohnerinnen und Bewohner profitieren von einer geringeren Verkehrsbelastung innerhalb der Siedlung und in Siedlungsnähe sowie von einer besseren Verkehrsanbindung.
- Dank der Kenntnisse über die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohnerschaft können die Wohnbauträger ihre Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur (Parkplätze, Veloabstellplätze) benutzergerecht und effizient planen. Eine Beeinflussung des Verkehrsverhaltens hilft, Kosten zu sparen.
- Eine Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität entlastet das Verkehrsnetz, spart Verkehr und damit Energie, schont die Umwelt und steigert die Attraktivität des gesamten Siedlungsraums.

MIWO konnte dank einer breiten Trägerschaft aus Bund, Kantonen, Gemeinden und weiteren Partnern aufgebaut werden. Insgesamt sind bisher 17 Siedlungen mit rund 4'500 Bewohnerinnen und Bewohnern untersucht worden. Die Resultate und Erfahrungen der untersuchten Siedlungen werden auf der MIWO-Website dokumentiert und können als Beispiele für weitere Arbeiten zu Rate gezogen werden: <https://wohnen-mobilitaet.ch/miwo-fallbeispiele/>

Bei einem MIWO-Projekt werden Erkenntnisse, Bedürfnisse und Ideen von Bewohnerschaft, Siedlungsverwaltung und weiteren Ansprechgruppen (Gemeinde, lokale Verkehrsbetriebe o.ä.) zusammengetragen und verarbeitet.

Für die einzelnen Siedlungen wird ein Massnahmenkatalog erarbeitet. Die Massnahmenvorschläge richten sich dabei primär an die Siedlungsverwaltung sowie an die kommunale Behörde.

1.2 Die ISB-Siedlung Stapfenacker in Bern-Bümpliz

Seit dem Jahr 2013 ist Immobilien Stadt Bern (ISB) Partner des MIWO-Projektes und hat bisher mithilfe von MIWO bereits drei Siedlungen analysiert und bearbeitet. Mit der ab November 2015 laufenden Projektphase kann unter anderem auch die Siedlung Stapfenacker genauer untersucht werden.

Die Siedlung Stapfenacker wurde zur Bekämpfung der Wohnungsnot während des zweiten Weltkrieges von der Stadt Bern von 1942-1943 erstellt. Sie besteht aus zweistöckigen Reihen-Einfamilienhäusern, welche - mit Ausnahme eines Wohnblocks mit sechs Mietparteien - jeweils von einer Mietpartei bewohnt werden. Der Aussenraum gilt als erhaltenswert und ist von denkmalpflegerischem Interesse.

Die Bevölkerungsdichte ist gering (siehe Kapitel 3.2.1 Lage) und aus heutiger Sicht als nicht optimal zu bezeichnen. Die Bewohnerinnen und Bewohner profitieren zwar von einem attraktiven Umfeld mit viel Grün und eigenem Garten, die Siedlung nimmt dadurch aber auch viel Raum ein. Der Aufbau von spezifischen Dienstleistungsangeboten (beispielsweise Verleih von Transportvelos) ist aufgrund der geringen Zahl an Nutzniessenden nur beschränkt möglich. Hier könnten gegebenenfalls auch Angebote für das ganze Quartier entwickelt werden.

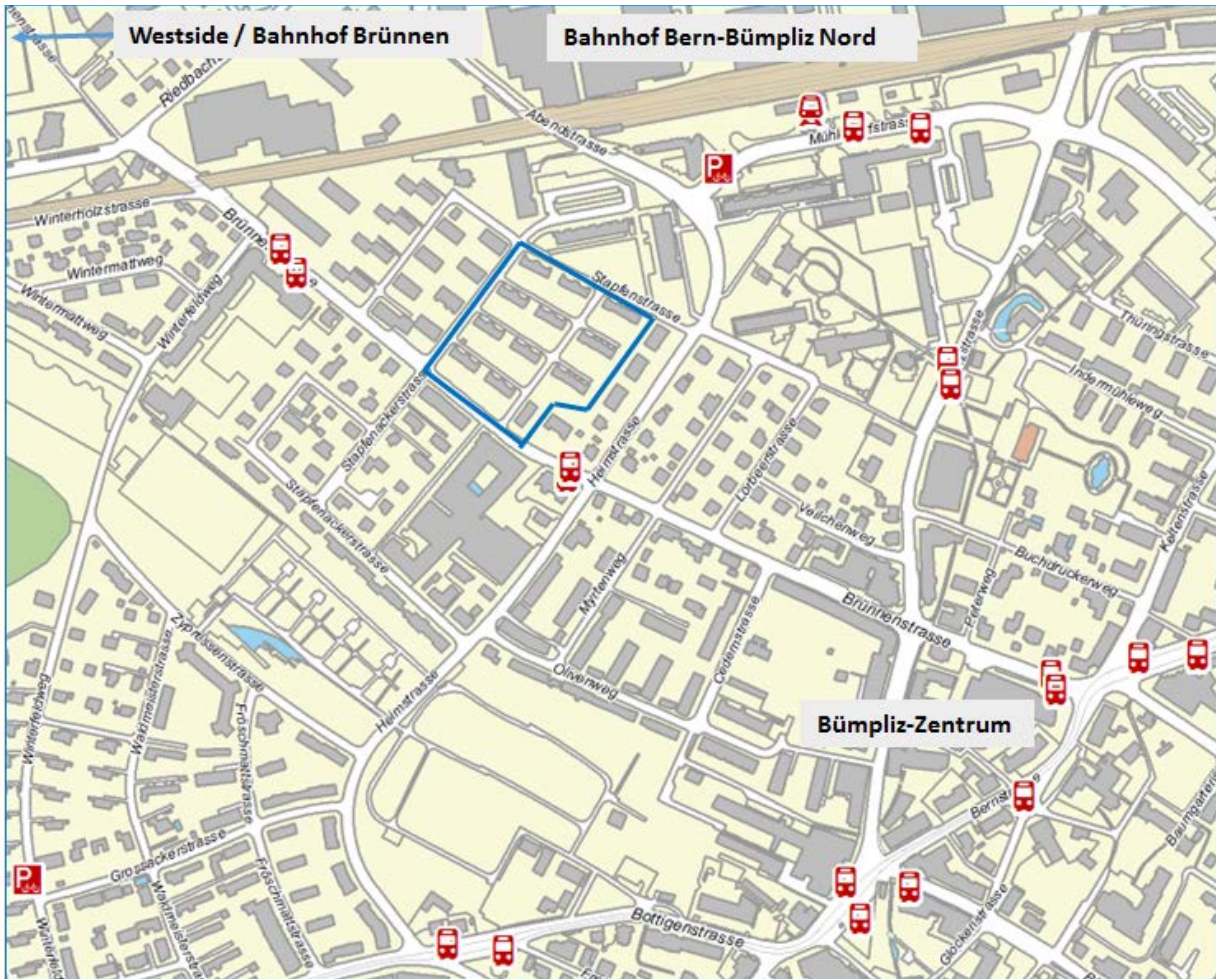


Abbildung: Lage der Siedlung Stapfenacker im Westen der Stadt Bern

2. Vorgehen

MIWO basiert auf einer bewährten Methodik, welche im MIWO-Handbuch auf der Website unter der Rubrik „Download Materialien“ detailliert beschrieben ist:

<https://wohnen-mobilitaet.ch/angebot/>

Analyse

- Die Bewohnerschaft wurde im April 2016 zu ihrem Mobilitätsverhalten und ihren –bedürfnissen befragt. Dabei wurde der MIWO-Fragebogen verwendet (siehe Anhang 3 im MIWO-Handbuch). Absender der Umfrage war ISB.
- Mittels des MIWO-Analyserasters wurde eine Bestandaufnahme (siehe Anhang 1 im MIWO-Handbuch) durchgeführt. Zu dieser gehören Vorortbegehungen (am 15. Juni 2016 und 12. Juli 2016) sowie eine Fotodokumentation. Die Schwachstellen punkto Mobilität wurden in und um die Siedlung erhoben und dokumentiert.
- Im Gespräch vom 15. Juni 2016 mit dem Siedlungsverwalter Herr Boris Bittel wurden die Befunde der Vorortbegehung sowie der Umfrageresultate besprochen.

Massnahmenkatalog

- Basierend auf der Analyse wurden mögliche Massnahmen abgeleitet und aufgelistet (vergleiche Kapitel 5: Massnahmenvorschläge).
- Diese Liste wurde mit der Verwaltung von ISB besprochen und die Massnahmen priorisiert.

Umsetzung

Die Umsetzung von Massnahmen war nicht Bestandteil des vorliegenden Projektes. Für die Umsetzung ausgewählter Massnahmen kann bei Bedarf ein neuer Auftrag ausgelöst werden.

Evaluation

Um die Wirksamkeit von MIWO zu überprüfen, wurde zum Projektabschluss eine Befragung aller Projektpartner durchgeführt.

3. Analyse

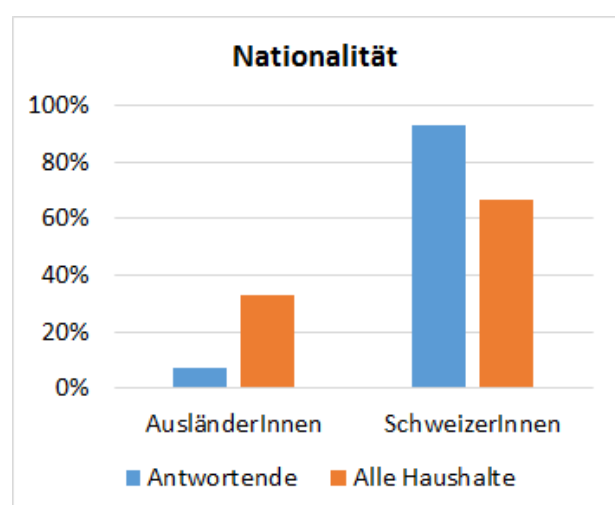
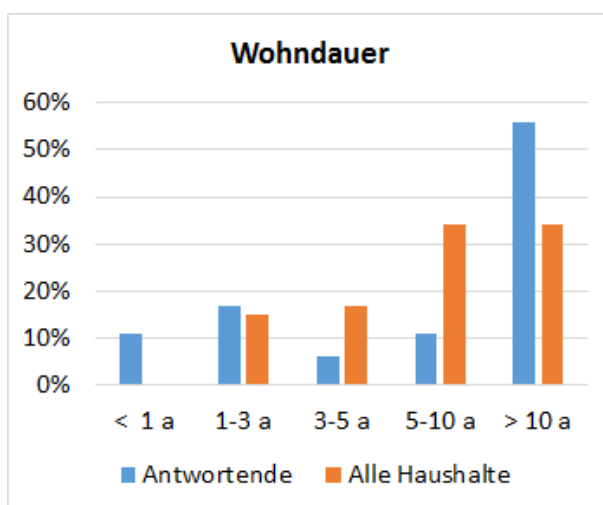
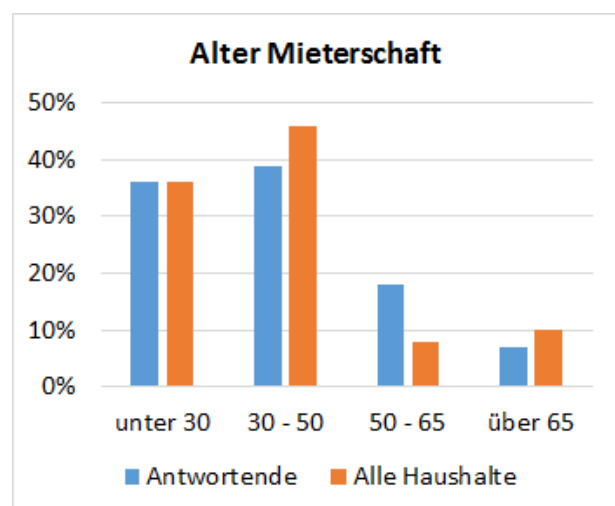
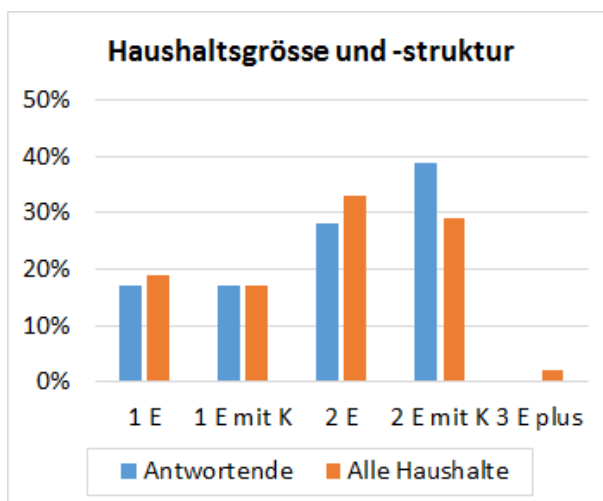
3.1 Befragung der Bewohnerinnen und Bewohner

3.1.1 Repräsentativität

Rücklauf Fragebogen

Anzahl Haushalte	53
Anzahl retournierte Fragebogen	19
Rücklauf	36%

Die Siedlung Stapfenacker ist mit 53 Haushalten im Vergleich zu anderen mit MIWO untersuchten Siedlungen eher klein. Dies stellt besondere Herausforderungen an die Repräsentativität der Resultate. Die Rücklaufquote von 36 % kann zwar als recht gut bezeichnet werden, sie reicht aber nicht aus, um Aussagen nach sozio-ökonomischen Kenndaten zu differenzieren. Vergleicht man die Angaben der retournierten Fragebogen („Antwortende“) mit der Datenbank von ISB („Alle Haushalte“), zeigen sich besonders grossen Abweichungen bei folgenden Merkmalen:



Bemerkungen: Grafik Haushaltsgrösse: E = Erwachsene; K = Kinder; Grafik Wohndauer: a = Jahre

Verglichen mit allen Haushalten, sind die Antwortenden damit übervertreten bei:

- Familien mit Kindern
- Personen zwischen 50 und 65 Jahren
- Haushalte, welche länger als zehn Jahre in der Siedlung wohnen
- Schweizer und Schweizerinnen

58% der Haushalte gaben an, autofrei zu sein. Gemäss Hochrechnung wären in der Siedlung somit insgesamt 25 Autos vorhanden. Gemäss dem Bewirtschafter der Siedlung, Herr Boris Bittel, ist jedoch davon auszugehen, dass der Anteil der autofreien Haushalte deutlich geringer wäre, wenn alle Haushalte geantwortet hätten. Als Hauptgrund vermutet er den höheren Auto-besitz bei Ausländerinnen und Ausländern, welche bei der Befragung untervertreten sind. Diese Vermutung deckt sich mit Beobachtungen vor Ort.

3.1.2 Ergebnisse der Befragung

Verfügbarkeit der Verkehrsmittel

	In den befragten Haushalten	In Prozent zur Gesamtheit
Anzahl autofreie Haushalte	11	58%
Haushalte mit 1 Auto	7	37%
Haushalte mit 2 Autos	1	5%
Haushalte mit 3 und mehr Autos	0	0%
Motorisierungsgrad (Anzahl Autos / Person)	0.2	
Haushalte mit Roller und Motorräder	3	16%
Anzahl Haushalte mit E-Bikes	0	0%
Anzahl Haushalte mit Velos	13	68%
Anzahl Velos insgesamt	31	
Anzahl Generalabonnemente	3	
Anzahl Zonen-Abonnemente	22	
Anzahl Halbtax-Abonnemente	23	
Anzahl Mobility-Mitglieder	1	
Anteil Mobility-Mitglieder pro Person > 18 Jahre		3%

Auto-Parkplätze

	in befragten Haushalten
Anzahl abgestellter Autos auf gemietetem PP	5*
Anzahl abgestellter Autos auf öffentlichen PP (blaue Zone)	2
Anzahl abgestellter Autos ausserhalb Siedlung	0
Keine Angabe	2
Anzahl Autos insgesamt	9

* = Vermutlich auch blaue Zone-PP, da keine siedlungseigenen PP gemietet werden können.

Fahrleistung

Fahrleistung pro Auto	12'445 km / Jahr
Fahrleistung pro Haushalt	5'895 km / Jahr
Fahrleistung pro Person	2'489 km / Jahr

Veloabstellplätze

	Anzahl
Velos abgestellt im Haus	12
Velos abgestellt draussen gedeckt	14
Velos abgestellt draussen nicht gedeckt	5
Keine Angabe	0
Anzahl Velos insgesamt	31

Angaben zur Parkplatzsituation

	Anzahl Antworten	zu wenig PP	eher zu wenig PP	gerade richtige Anzahl	eher zu viele PP	zu viele PP	
Parkplatzsituation	16	0%	37.5%	37.5%	12.5%	12.5%	100%

Angaben zur Benutzungshäufigkeit

	Anzahl Antworten	5-mal pro Woche od. häufiger	3-4-Mal wöchentlich	1-2-Mal wöchentlich	weniger als 1-Mal wöchentlich	
Auto	11	18%	18%	18%	46%	100%
Motorrad	7	0%	0%	0%	100%	100%
ÖV	15	60%	13.3%	13.3%	13.3%	100%
Elektrovelo	5	0%	0%	0%	100%	100%
Velo	14	43%	14%	21.5%	21.5%	100%
längere Wege zu Fuss	16	44%	25%	19%	12%	100%

Bemerkung: Wenig Antwortende bedeutet – keine Relevanz für die betreffenden Antwortenden. Dies ist bei den obigen Prozentzahlen zu berücksichtigen.

Angaben zur Zufriedenheit

	Anzahl Antworten	zufrieden	teils/teils	unzufrieden	
Einkaufsmöglichkeiten	18	100%	0%	0%	100%
ÖV-Angebot	18	100%	0%	0%	100%
Fusswege	19	84%	11%	5%	100%
Velowege	16	44%	50%	6%	100%
Veloabstellanlagen	14	64%	36%	0%	100%
Grünflächen	19	95%	5%	0%	100%
Spielflächen	17	53%	29%	18%	100%

Angaben zur Akzeptanz von preislichen Massnahmen

	Anzahl Antworten	bin dafür	bin unter Umständen dafür	Bin dagegen	
Roadpricing	16	31%	25%	44%	100%
höhere PP-Gebühren in Zentren	16	25%	19%	56%	100%
höhere Benzinpreise	16	25%	37.5%	37.5%	100%
höhere PP-Gebühren Einkaufszentren	15	20%	27%	53%	100%

3.2 Bestandaufnahme

3.2.1 Lage

Die Siedlung liegt im Westen der Stadt Bern und ist weder klar zentral noch peripher (siehe Abbildung in Kapitel 1.2). Aufgrund der geringen Bebauungsdichte, ausgenommen in den Hochhaussiedlungen in Bethlehem und Bümpliz, sind die Distanzen gross. Die Bevölkerungsdichte direkt bei der Siedlung beträgt gemäss GIS-Server des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) rund 90 Einwohnern pro Hektar. Wichtige Bezugspunkte befinden sich in der Nähe der Siedlung:

- Entfernung zum Quartierzentrum (Bümpliz-Zentrum): 500 Meter
- Entfernung zum Subzentrum (Bern-Brünnen mit Westside-Center): 1 km
- Entfernung zum Stadtzentrum: 4 km

3.2.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die Siedlung wird gemäss ARE der ÖV-Gütekategorie B-C zugerechnet und entspricht somit einer mittelmässig bis guten ÖV-Erschliessung. Der S-Bahnhof Bern Bümpliz Nord liegt rund 500 Meter entfernt und wird vier Mal stündlich in Fahrtrichtung Hauptbahnhof Bern bedient. Die Fahrzeit bis zum Hauptbahnhof beträgt 6 Minuten.

Die Tramlinie Nr. 7 ist rund 700 Meter entfernt und bedient sowohl das Zentrum von Bümpliz, wie auch den Hauptbahnhof Bern. Die Tramlinie Nr. 8, welche den S-Bahnhof Brünnen-Westside mit dem Hauptbahnhof Bern verbindet, ist circa einen Kilometer weit entfernt. Die Fahrzeiten ins Zentrum betragen bei beiden Linien plus / minus 20 Minuten. Pro Stunde gibt es zehn Abfahrten pro Richtung.

Die nächste Bushaltestelle (Brünnenstrasse) befindet sich circa 150 Meter vom Siedlungsmittelpunkt entfernt. Die Buslinie 27 verbindet Ziele im Norden (S-Bahnhof Bern Bümpliz Nord oder Tramlinie Nr. 8) mit Zielen im Süden von Bümpliz (Zentrum, Tramlinie Nr. 7 und S-Bahnhof Bern Bümpliz Süd). Die Buslinie hat zu den Spitzenzeiten von Montag bis Freitag (6.00 – 20.00 Uhr) sowie samstags (10.00 – 17.00 Uhr) vier stündliche Kurse. Zu den Randzeiten sowie an Sonn- und Feiertagen wird die Haltestelle halbstündlich bedient. Betriebsschluss ist in allen Fällen um 22.15 Uhr. Verbesserungsfähig ist die einfach eingerichtete Bushaltestelle. Sie verfügt weder über eine Sitzgelegenheit noch über einen Witterungsschutz.



Abbildung: Haltestelle Brünnenstrasse (Buslinie Nr. 27)

Rückmeldung der Bewohnerinnen und Bewohner via Fragebögen

Alle Antwortenden geben im Fragebogen an, dass sie mit dem ÖV zufrieden sind.

3.2.3 Veloverkehr und Veloabstellanlagen

Das Quartierumfeld lädt durch die übersichtlichen Platzverhältnisse und viel Grün zum Velofahren ein. Der Bahnhof Bern Bümpliz Nord, das Zentrum von Bümpliz sowie der S-Bahnhof Brünen-Westside sind auf Nebenstrassen (Tempo 30) erreichbar. Steigungen gibt es keine.

Öffentliche Veloabstellplätze gibt es beim S-Bahnhof Bern Brünen, S-Bahnhof Bern Bümpliz Nord sowie im Zentrum von Bümpliz in der Nähe der wichtigen Einkaufsgeschäften. Nicht optimal sind die Abstellanlagen beim Einkaufszentrum Brünen-Westside, da ein Witterungsschutz fehlt. Eine gedeckte Veloabstellmöglichkeit findet sich jedoch beim nahegelegenen S-Bahnhof Bern-Brünen. Zudem können sowohl beim Einkaufszentrum Brünen-Westside wie auch beim S-Bahnhof Bern Bümpliz Nord (teilweise) Fahrräder nur bedingt diebstahlsicher angebunden werden. Die Veloabstellsituation im Zentrum von Bümpliz ist zufriedenstellend. Einzig beim Migros/Denner an der Bottigenstrasse gibt es eine gedeckte Abstellanlage mit sogenannten „Felgenkillern“ (siehe Bild weiter unten). Ansonsten sind sehr gute Systeme im Einsatz. Gut gelöst ist die Veloabstellsituation bei Migros VOI neben dem S-Bahnhof Bern Bümpliz Nord, wo eine Kurzzeit-Abstellanlage mit einzelnen Pfosten zum Festbinden der Velos installiert wurde.



Veloabstellanlage Brünen-Westside



Veloabstellanlage Bahnhof Bern Bümpliz Nord



Optimale Anlage bei Coop Brünenstrasse



Anlage mit „Felgenkiller“ an Bottigenstrasse

Die Veloabstellsituation innerhalb der Siedlung kann als gut bezeichnet werden. Alle Mietparteien, ausser in einem Wohnblock, verfügen über einen abschliessbaren Schopf, welcher zur Unterbringung von Velos verwendet werden kann. Dennoch sind in der Siedlung viele Velos zu sehen, welche frei vor den Hauseingängen abgestellt werden. Einzelne Mietparteien haben gar separate Velounterstände erstellt.



Abschliessbare Unterstände bei Hauseingang



Selbst errichteter Velounterstand

Im Wohnblock an der Brünenstrasse 79 gibt es keine Möglichkeit, das Velo ebenerdig sicher abzustellen. Dort müssen die vier Mietparteien ihre Velos zum sicheren Aufbewahren in den Kellerraum tragen. Ein zufällig angetroffener Bewohner dieses Wohnblocks hat angemerkt, dass die Gegend nicht diebstahlsicher ist, da ihm erst kürzlich ein Velo vor der Haustüre gestohlen worden ist.

Rückmeldung der Bewohnerinnen und Bewohner via Fragebögen

Velowege Umgebung: 1 Person ist unzufrieden, 8 Personen teils/teils. Die 7 restlichen Antwortenden sind zufrieden mit den Velowegen. Woher die Unzufriedenheit stammt, kann vermutet werden: Der Zugang zum S-Bahnhof Bern Bümpliz Nord ist von der Strassenführung her nicht optimal gelöst und unübersichtlich. Zudem wird von einigen Anwohnerinnen und Anwohnern angemerkt, dass auf der Brünenstrasse, obwohl auf dieser Tempo 30 herrscht, gerast wird, was Unsicherheitsgefühle auslöst.

Lage/Qualität der Veloabstellanlagen: 9 Personen sind zufrieden, 5 Personen teils/teils. 5 Personen merken an, dass es keine Veloabstellanlagen gibt oder füllen die Frage gar nichts aus. Dies widerspiegelt die Situation gut. Es besteht ein gewisser Handlungsbedarf, was auch dadurch belegt wird, dass einige Bewohnerinnen und Bewohner ihr Velo oder den Anhänger einfach im Garten abstellen.

3.2.4 Fussverkehr und Aufenthalt

Die Fusswege im Quartier sind grundsätzlich gut. Höhenunterschiede gibt es keine zu überbrücken und auch die Hauseingänge sind ebenerdig und ohne Stufen zu erreichen. Auch gibt es keine nennenswerte Trennwirkung durch Strassen zu verzeichnen. Von einem zufällig angetroffenen Bewohner wird angemerkt, dass die Stapfenstrasse durch den Zubringerverkehr der nahe gelegenen Geschäftsliegenschaften missbraucht wird. Schlecht gelöst ist die Wegführung von der Ecke Stapfenstrasse / Heimstrasse zur Abendstrasse (Richtung Tscharnergut und S-Bahnhof Bern-Bümpliz). Die Fusswege zum Zentrum von Bümpliz sind dagegen sehr angenehm.

Das Fusswegnetz innerhalb der Siedlung ist nicht frei vom Motorfahrzeugverkehr. Die Autos werden vor den Häusern oder auf den Quartierserschliessungsstrassen abgestellt.

Die Lage der ÖV-Haltestellen ist optimal. Es müssen keine Umwege zu Fuss gegangen werden, um diese zu erreichen. Die Aufenthaltsqualität in deren Umgebung kann als gut bezeichnet werden, allerdings weist die Haltestellen-Einrichtung selber Verbesserungspotential auf (siehe Kapitel 3.2.2 Öffentlicher Verkehr).

Attraktiv gestaltet ist die Umgebung der nächsten Einkaufsgelegenheit, dem Migros VOI. Im Eingangsbereich gibt es Sitzgelegenheiten, welche den Aufenthalt sehr angenehm machen. Zudem gibt es auch ein Café. Sehr schön gestaltet und von hoher Aufenthaltsqualität ist auch das Zentrum von Bümpliz.

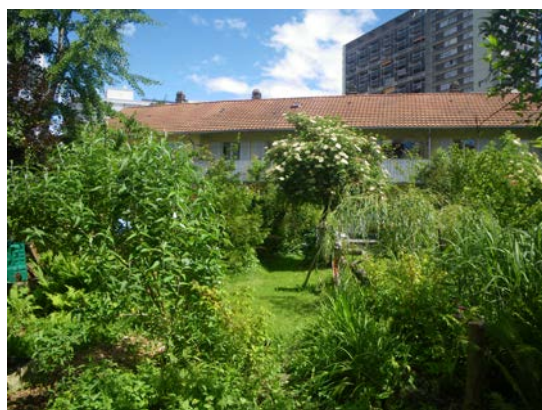
Alle Mietparteien, ausser dem Wohnblock an der Brünnenstrasse 79, verfügen über einen eigenen Garten, was die Aufenthaltsqualität zusätzlich positiv beeinflusst.



Gute Aufenthaltsqualität beim Migros VOI



Verkehrsfreies Zentrum Bümpliz



Gartenanteile für (fast) alle Mietparteien

Die Entfernung zum nächsten Spielplatz im Zentrum von Bümpliz beträgt 800 Meter. Der nächste Naherholungsort, der Schlosspark von Bümpliz, ist 600 Meter entfernt. Weiter weg sind der Bethlehempark mit Laufmöglichkeit (1.2 km entfernt) sowie das Freibad Weyermannshaus (1.5 km entfernt).

Rückmeldung der Bewohnerinnen und Bewohner via Fragebögen

Mit den Fusswegen (direkt / sicher) sind 17 Anwohnerinnen und Anwohner zufrieden, 1 Person teils/teils und 1 Person unzufrieden.

Grünflächen in der Wohnsiedlung, respektive der nahen Umgebung: 1 Person ist teils/teils zufrieden, die restlichen sind zufrieden.

Spielflächen für Kinder: 8 Personen sind zufrieden, 6 Personen teils/teils, 3 Personen sind unzufrieden, 2 Personen machen keine Angabe.

Insbesondere die Rückmeldungen zu den Spielflächen zeigen auf, dass ein gewisses Unbehagen verbreitet ist. Worauf dieses gründet, kann nicht klar beantwortet werden. Vielleicht hängt es mit der von einigen Bewohnerinnen und Bewohnern festgestellten Undiszipliniertheit von Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenkern zusammen (siehe auch Kapitel 3.2.5 Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsregime).

3.2.5 Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsregime

Die Siedlung ist umgeben von verkehrarmen Quartierstrassen. Selbst für die grosse, angrenzende Brünnenstrasse gilt Tempo 30. Die siedlungseigene Erschliessung erfolgt auf schmalen Strässchen, welche ausschliesslich von der Bewohnerschaft benützt werden.

Parkplätze

Pro Wohnung steht ein ungedeckter kostenloser Stellplatz vor den Hauseingängen zur Verfügung. Direkt angrenzend an die Siedlung auf der Stapfenacker- und Brünnenstrasse stehen circa 25 Parkplätze in der blauen Zone zur Verfügung, welche mehrheitlich durch Anwohnerinnen und Anwohner der Siedlung benützt werden dürften. Es ist anzunehmen, dass einige Anwohnerinnen und Anwohner auch auf der nahen Heimstrasse (zusätzlich circa 16 Parkplätze – ebenfalls blaue Zone) ihr Fahrzeug abstellen. Die Kosten für eine Anwohner-Parkkarte in der blauen Zone belaufen sich auf Fr. 22.00 pro Monat.

Die Bestandaufnahme vom 15. Juni 2016 vor Ort hat aufgezeigt, dass es keinen Nachfrageüberhang nach zusätzlichen Parkplätzen gibt. Erfasst wurde die Situation einmal mittags / nachmittags und einmal abends (17.30 Uhr). Die circa 40 Parkplätze der blauen Zone rund um die Siedlung sind mittags / nachmittags zu rund 70% und abends zu rund 90% besetzt. In weiterer Entfernung zur Siedlung sind abends eher mehr blaue Zone-Parkplätze frei.

Eine Knappheit an Parkplätzen ist nicht auszumachen. Hinzu kommt, dass einige Anwohnerinnen und Anwohner, vor allem im unteren Teil der Siedlung in Richtung Stapfenstrasse, ihr Fahrzeug auf dem eigenen Hausplatz abstellen. Im oberen Teil der Siedlung, in Richtung Brünnenstrasse, ist hierfür der Platz etwas knapp.



Abgestellte Fahrzeuge an der Stapfenstrasse



Kurz vor Mittag: freie Blaue Zone-Parkplätze

Anzahl Autos und Motorräder

Mit den Antworten aus der Befragung der Bewohnerinnen und Bewohner kann der effektive Bestand an Motorfahrzeugen hochgerechnet werden.

	in den befragten Haushalten	Hochrechnung für alle Haushalte (Rücklauf 35%)
Anzahl Autos	9	25
Anzahl Motorräder, Roller	3	8

Angaben zur Fahrleistung

	Siedlung Stapfenacker (Befragung)	Stadt Bern	Schweiz
Motorisierungsgrad Anzahl Autos pro 1000 Pers.	200	362*	531*
Fahrleistung pro Auto	12'445 km / Jahr	Nicht bekannt	12'580 km / Jahr
Fahrleistung pro Person	2'489 km / Jahr	Nicht bekannt	6'416 km / Jahr

* = Angaben aus dem Jahr 2013

Die Zahl der autofreien Haushalte beträgt gemäss Befragung 58% (vergleiche Kapitel 3.1.2). Sie liegt damit über dem städtischen Mittel von 53%. Das gesamtschweizerische Mittel beträgt 21%. Auch der Motorisierungsgrad ist mit 0.2 Autos pro Person tief. Bei der Fahrleistung ist ein relativ hoher Wert pro Auto, dagegen ein tiefer Wert pro Person festzustellen. Dies besagt, dass die einzelnen zur Verfügung stehenden Autos gut genutzt werden. Insgesamt aber spielt das Auto in der Siedlung Stapfenacker im Vergleich zu anderen Siedlungen eine eher untergeordnete Rolle.

Sicherheit für Kinder

Verschiedene Einrichtungen für Kinder (Kinderkrippe, Kindergarten und Volksschule) befinden sich in nächster Nähe zur Siedlung an der Brünnenstrasse sowie vor allem in der Verlängerung der Stapfenstrasse:

- Bümpliz Kita: 600 Meter entfernt Richtung Bümpliz Zentrum
- Kindergärten: Fellergut 1 - 300 Meter; Fellergut 2 – 600 Meter entfernt
- Volksschulen: Stapfenacker – 350 Meter; Fellerstock – 400 Meter und Dorf – 500 Meter entfernt

Betreffend die Stapfenstrasse gibt es die Anmerkung eines Bewohners, dass es hier Durchfahrverkehr gibt, der im Quartier als störend empfunden wird (siehe Kapitel 3.2.3 Veloverkehr und Veloabstellanlagen).

Rückmeldung der Bewohnerinnen und Bewohner via Fragebögen

Insgesamt äussern sich 4 Personen mit Bemerkungen zum motorisierten Individualverkehr. 1 Person weist auf die privilegierte Lage der Siedlung hin und merkt an, dass weniger Autos und weniger Strassen mehr Lebensqualität für alle bedeuten.

3 Personen weisen auf das Nichteinhalten der Tempo 30-Regeln hin, 2 Personen darunter sprechen sogar von einem Raserproblem. 1 Person sieht zudem ein Problem beim wilden Parkieren in der blauen Zone und hebt hervor, dass so wichtige Verkehrsrouten beispielweise für Feuerwehrautos blockiert sind.

3.2.6 Carsharing und weitere Mobilitätsdienstleistungen

In der Siedlung gibt es weder einen Mobility-Standplatz, noch werden sonstige Mobilitätsdienstleistungen angeboten. Der nächste Mobility-Standort mit drei Autos ist 500 Meter entfernt beim S-Bahnhof Bern Bümpliz Nord gelegen.

Es gibt lediglich ein Mobility-Mitglied in der Siedlung.

3.2.7 Versorgung

Die Versorgungssituation mit Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf kann als gut bezeichnet werden. Ein kleiner Migros VOI, Pickpost und Denner befinden sich rund 400 Meter weit entfernt beim S-Bahnhof Bern-Bümpliz Nord im Felligut. Grössere Lebensmittelhändler oder Bancomaten gibt es ab 700 Meter Entfernung im Zentrum Bümpliz.

Einkaufsgelegenheiten für den nicht alltäglichen Bedarf gibt es im Westside-Einkaufszentrum in Brünen, welches sich rund einen Kilometer weit von der Siedlung entfernt befindet.

Für die wenigsten Bewohnerinnen und Bewohner von Interesse wird die Balkan-Metzgerei in unmittelbarer Nähe der Siedlung sein, welche Fleisch und eine kleine Auswahl an konservierten Lebensmitteln anbietet.

Rückmeldung der Bewohnerinnen und Bewohner via Fragebögen

Die gute Versorgungslage spiegelt sich auch in den Antworten der Bewohnerschaft wider. 1 Person merkt an, dass es keine Einkaufsläden für Artikel des täglichen Bedarfs gibt, alle anderen 18 Nennungen geben an, dass sie mit der Situation zufrieden sind.

4. Massnahmenvorschläge

4.1 Allgemeines

Bei einer allfälligen Massnahmenumsetzung muss die relativ geringe Siedlungsgrösse sowie die nur bedingte Repräsentativität der Befragung berücksichtigt werden. Nachfolgend sollen möglichst viele Anregungen für denkbare Verbesserungen vermittelt werden, unabhängig von deren Realisierbarkeit. Es muss vermutet werden, dass der Bedarf betreffend Auto-Infrastruktur effektiv grösser ist, als mit der Befragung ausgewiesen. Oder umgekehrt, der Bedarf für Lösungen im Umweltverbund (ÖV, Velo, zu Fuss und Mobilitätsdienstleistungen) könnte überschätzt werden (siehe dazu auch Kap. 3.1.1 Repräsentativität).

4.2 Massnahmenvorschläge

Ref. = Referenz zu Kapitel 3.2; Bet. = hauptsächlich Beteiligte; bm = bernmobil

Nr.	Massnahme	Ref.	Lead
1	In der Verwaltung: <ul style="list-style-type: none"> • ISB erarbeitet in Abstimmung mit den Zielen der Stadt Bern Grundsätze für die Mobilität und das Mobilitätsmanagement in ihren Siedlungen. • Das Mobilitätsmanagement wird in die Planungsprozesse integriert. • Die Verwaltung geht mit gutem Beispiel voraus. 	Allg.	ISB
2	ISB deponiert bei bernmobil den Bedarf für eine Taktverdichtung der Buslinie Nr. 27 (insbesondere spätabendliche Kurse).	3.2.2	ISB / bm
3	ISB beantragt bei bernmobil, die Haltestellen Hohliebi in beiden Richtungen mit Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz auszurüsten.	3.2.2	ISB / bm
4	Die Fachstelle für Veloverkehr nimmt Kontakt mit den Betreibern des Westside-Zentrums auf und klärt eine mögliche Aufrüstung der Veloabstellanlagen. Dabei steht insbesondere ein Witterungsschutz im Zentrum, allenfalls auch eine bessere Diebstahlsicherheit.	3.2.3	Stadt
5	Die Fachstelle für Veloverkehr überprüft mit den BLS die Tauglichkeit der Veloabstellanlagen beim S-Bahnhof Bern-Bümpliz Nord. Allenfalls muss die Diebstahlsicherheit erhöht werden, indem genügend Abstellplätze zum Festbinden der Velos errichtet werden.	3.2.3	Stadt
6	Die Fachstelle für Veloverkehr nimmt Kontakt mit den Betreibern der Gewerbeliegenschaft an der Bottigenstrasse (Migros, Denner u.a.) auf und klärt mögliche Verbesserungen der Veloabstellsituation ab.	3.2.3	Stadt
7	ISB evaluiert für die Brünenstrasse 79 eine Veloabstell-Lösung vor dem Haus. Diese sollte wenn möglich witterungsgeschützte und diebstahlsichere Abstellplätze bieten.	3.2.3	ISB

8	ISB erstellt ein Konzept, wie die private Abstell-situation verbessert werden kann. Sie formuliert Rahmenbedingungen bezüglich Standort, Gestaltung und preislichem Rahmen. Die Realisierung soll allenfalls so konzipiert werden, dass sie teilweise in Eigenarbeit der Bewohnerschaft erfolgen kann. Gegebenenfalls könnte das Thema an einem möglichen Bewohneranlass aufgenommen werden.	3.2.3	ISB
9	ISB fördert das Teilen und private Ausleihen von Anhängern, Einkaufshilfen etc. durch Information. Beispielsweise kann auf der Website eine Reservierungsmöglichkeit eingerichtet werden. Oder ISB organisiert einen Bewohneranlass, u.a. zu diesem Thema.	3.2.3	ISB
10	ISB klärt eine Zusammenarbeit mit der Velomania GmbH ab. Mit dem Händler wird ein Dienstleistungsangebot aufgebaut, welches neben Spezialkonditionen für Veloreparaturen auch die Ausleihe von Velos, E-Bikes oder Anhänger beinhalten könnte.	3.2.3	ISB
11	ISB macht die Bewohnerinnen und Bewohner auf die Möglichkeit aufmerksam, dass beim S-Bahnhof Bern Bümpliz Nord am BLS-Bahnschalter ein Lastenvelo ausgeliehen werden kann.	3.2.3	ISB
12	ISB prüft zusammen mit der Stadt Bern die Erstellung einer Velobox auf öffentlichem Grund. Hiermit gäbe es ein Angebot an sicheren und leicht zugänglichen Veloabstellplätzen für alle Haushalte, welche ihren Schopf für andere Dinge nutzen wollen. Zudem könnte eine solche Box auch als verkehrsberuhigende Massnahme dienen (siehe auch nachfolgende Massnahmen).	3.2.3	ISB / Stadt
13	Die Fachstellen für Velo- und Fussverkehr überprüfen die Wegführung von der Ecke Stapfenstrasse / Heimstrasse hin zur Abendstrasse, betreffend Sicherheit für Velofahrende und zu Fuss gehende.	3.2.3/ 3.2.4	Stadt
14	ISB beantragt bei der Stadt Bern, das Strassenregime an der Stapfenstrasse aus Sicherheitsgründen (Wege von Kindern) zu überprüfen. Die Stapfenstrasse sollte grundsätzlich frei von Durchgangsverkehr gehalten werden.	3.2.4/ 3.2.5	ISB / Stadt
15	ISB prüft für den Bereich von Stapfenackerstasse – Ecke Brunnenstrasse bis zur Stapfenstrasse – Ecke Heimstrasse die Umgestaltung zur Begegnungszone. So könnten auch neue Spielmöglichkeiten direkt am Rande der Siedlung geschaffen werden.	3.2.4/ 3.2.5	ISB / Stadt
16	ISB beantragt bei der Polizei, regelmässig das Einhalten der Höchstgeschwindigkeit rund um die Siedlung zu kontrollieren.	3.2.5	ISB / Stadt
17	ISB regt bei der Stadt Bern an, das öffentliche Parkplatzangebot moderat zu reduzieren und die blaue-Zone-Parkplätze an wenigen Orten zu konzentrieren. Denkbar wäre die Nutzung der Strasse als Begegnungszone. Vergleiche auch Massnahme 15.	3.2.5	ISB / Stadt

18	ISB prüft die Einführung eines Mobility-Standplatzes mit einem Auto in der Siedlung. Der Bedarf muss bei der Bewohnerschaft noch näher abgeklärt werden. Diese Bedarfsabklärung könnte beispielsweise an einem Bewohneranlass erfolgen, bei welchem auch die Möglichkeiten des Carsharing vorgestellt werden.	3.2.6	ISB
19	An einem Bewohneranlass werden zudem das Car-Pooling und konkrete Angebote wie «Cartribe» vorgestellt.	3.2.6	ISB
20	Ein Projekt der Nachbarschaftshilfe: ISB motiviert Anwohnerinnen und Anwohner, Seniorinnen und Senioren das System des Online-Einkaufs zu zeigen und ihnen dabei zu helfen.	3.2.6	ISB
21	ISB macht Anwohnerinnen und Anwohner – insbesondere Neuzuzügerinnen und Neuzuzüger mit einer Mobilitätsmappe oder einer Mobilitäts-Website auf die Möglichkeiten aufmerksam, wie eine wohnungsbezogene Mobilität ohne eigenes Auto gut möglich ist (Tipps zu Lieferdiensten, Ver- und Entsorgung, Freizeitmöglichkeiten, ÖV, Velo, Mobility, sharoo, carvelo2go etc.).	3.2.6	ISB
22	ISB regt bei der Stadt Bern die Einrichtung einer Depotstelle für Pakete beim S-Bahnhof Bern Bümpliz Nord an (beispielsweise Paketbox plus der Ernst Schweizer AG, Metallbau). Die Quartierbewohnerinnen und Quartierbewohner hätten dann die Möglichkeit, Pakete rund um die Uhr abzuholen.	3.2.6	ISB / Stadt
23	ISB organisiert zur Förderung des Zusammenhalts und der selbstverantwortlichen Organisation der Mobilität einen Anlass für die Bewohnerinnen und Bewohner, an welchem die Mobilität und gute nachbarschaftliche Lösungen thematisiert werden. Einzelne mögliche Themen für den Anlass siehe oben.	3.2.6	ISB
24	ISB klärt ab, ob mit Verkaufsgeschäften in der Nähe ein Lieferservice für sperrige schwere Güter aufgebaut werden könnte. Die Idee: Online-Bestellung ausgewählter Produkte; Lieferung beispielsweise alle 14 Tage.	3.2.7	ISB

Anhang: Explizite Rückmeldungen Bewohnerschaft

Nummer / Fragebogen	Bemerkung in Fragebogen
10	Durchführen von mehr Geschwindigkeits- und Vortrittskontrollen an Brün- nenstrasse
11	sehr zufrieden
14	Sehr unzufrieden mit Verkehrssituation, da zu viele Raser
16	Trotz 30er Zone auf Brünnenstrasse viele Raser; Es wird ausserhalb blauer Zone parkiert
18	Ist bedient mit ÖV
19	Fühlt sich privilegiert