

## **Bericht Siedlung Wyler, Bern (Immobilien Stadt Bern ISB)**

### **Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge**



---

#### **Trägerschaft:**

Bundesämter BFE, ARE, BWO / HSR - Hochschule für Technik Rapperswil / Wohnbaugenossenschaften Schweiz / sanu future learning / Kanton Zürich – Amt für Verkehr / Städte und Gemeinden: Basel, Bern, Horgen, Illnau-Effretikon, Zürich

#### **Projektleitung:**

Fussverkehr Schweiz / VCS Verkehrs-Club der Schweiz

## **Impressum**

### **Siedlung Wyler, Bern (Immobilien Stadt Bern ISB)**

#### **Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge**

erarbeitet im Rahmen des Projektes

### **MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen Pilotprojekt zur Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität**

#### **Herausgeber**

Fussverkehr Schweiz, VCS Verkehrs-Club der Schweiz

#### **Projektleitung**

Thomas Schweizer, Samuel Bernhard, Daniel Baehler

#### **Bearbeitung**

Daniel Baehler, M.A., Geograf, VCS Verkehrs-Club der Schweiz

#### **Mitarbeit**

Hochschule Rapperswil HSR, Abteilung Raumplanung:

Klaus Zweibrücken, Dozent für Verkehrsplanung

Michal Arend, Dozent für Soziologie

Sandrina Meier, Elio Pescatore und Lea Scheidegger, Studierende des 3. Semester 2013

#### **Begleitgruppe**

Theres Kuster, Stadt Zürich, Tiefbauamt, Mobilität und Planung

Eliane Leuzinger, Stadt Bern, Amt für Umweltschutz – Fachstelle Mobilitätsberatung

Marc Münster, sanu future learning ag

Viktoria Slukan, Amt für Verkehr, Kanton Zürich, Mobilitätsberatung in Unternehmen MIU

Stefan Schmidhofer, Allgemeine Baugenossenschaft Zürich ABZ, Projektleiter Umgebung und Ökologie

Monika Tschannen, Energie Schweiz für Gemeinden

Klaus Zweibrücken, HSR Hochschule für Technik Rapperswil

#### **Download und weitere Unterlagen zum Gesamtprojekt:**

[www.wohnenundmobilitaet.ch](http://www.wohnenundmobilitaet.ch)

Oktober 2014

# 1. Übersicht

## 1.1. Allgemeines

Das Pilotprojekt « MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen » wird vom Bund (DZM UVEK) und einer breiten Trägerschaft unterstützt. Mit geeigneten Massnahmen soll die wohnungsbezogene Mobilität beeinflusst werden, mit dem Ziel weniger motorisierten Individualverkehr MIV zu erzeugen.

Ähnlich wie beim bereits etablierten Programm « Mobilitätsmanagement in Unternehmen MMU » wird mit einer breiten Kooperation von Siedlungsverwaltungen, Bewohnerschaft und öffentlicher Hand ein Management-Instrument aufgebaut. Bei der wohnungsbezogenen Mobilität erhalten der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr einen höheren Stellenwert und ihr Anteil soll gesteigert 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 effizienter 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.

Zehn unterschiedlich strukturierte Siedlungen in verschiedenen Städten und Agglomerationsgemeinden (Basel, Bern, Effretikon, Horgen, Lausanne und Zürich) konnten für das Pilotprojekt gewonnen werden.

Neben den konkreten Verbesserungsmassnahmen in den 10 untersuchten Siedlungen war es auch das Ziel, eine standardisierte Methodik zu entwickeln, welche bezüglich Aufwand und Ertrag optimiert ist und in weiteren Siedlungen angewendet werden kann. Folgende Instrumente wurden im Rahmen von MIWO entwickelt:

- Fragebogen für die Bewohnerbefragung
- Checklisten für Ist-Zustandsanalyse
- Gesprächsleitfaden für die Gespräche mit den Verwaltungen
- Checklisten für mögliche Verbesserungsmassnahmen

Die Erfahrungen und die Resultate der 10 untersuchten Siedlungen werden auf [www.wohnenundmobilitaet.ch](http://www.wohnenundmobilitaet.ch) dokumentiert und können als Beispiele für die weiteren Arbeiten zu Rate gezogen werden.

Für die einzelnen Siedlungen wurde je ein individueller Massnahmenplan erarbeitet. Er besteht aus Massnahmen, welche von der Verwaltung der Siedlung ergriffen und umgesetzt werden können sowie aus Massnahmen, welche zusammen mit der Stadt oder vor allem durch die Stadt weiterverfolgt werden können.

## 1.2. Siedlung Wyler, Bern

Die Siedlung Wyler ist eine von 10 untersuchten Siedlungen. Sie ist im Besitz der Stadt Bern und wird von Immobilien Stadt Bern ISB, vormals städtische Liegenschaftsverwaltung, verwaltet. Die Siedlung Wyler umfasst 132 Wohnungen und befindet sich im Norden des Stadtteils V, Breitenrain-Lorraine. Die sechs Mehrfamilienhäuser wurden 1917-1924 gebaut und vor einigen Jahren sanft renoviert. Sie sind als erhaltenswerte Objekte im Bauinventar der Stadt Bern aufgeführt. Die Siedlung besteht aus zwei unterschiedlichen Teilen: Im südlichen Teil befinden sich drei Zeilenbauten an der Standstrasse, durch eine Schallschutzmauer von dieser stark befahrenen Achse geschützt. Die drei anderen Gebäude umgeben einen Hof mit Spiel- und Grünflächen, in dem ein langgezogener Schopf steht, der Abstellflächen und einen Gemeinschaftsraum beinhaltet.



Abbildung 1: Lage der Siedlung Wyler

## 2. Methodik

Das «Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen» ist ein neues Konzept, welches sich aus folgenden Arbeitsschritten zusammensetzt:

### Analyse

- Mittels einer Befragung der Bewohnerschaft (im April 2013) wurden wichtige Aspekte des Mobilitätsverhaltens und der Mobilitätsbedürfnisse erfasst. Zur Befragung über alle Siedlungen besteht ein separater Bericht (vgl. Teilbericht Befragung, [www.wohnenplusmobilitaet.ch](http://www.wohnenplusmobilitaet.ch)).
- Mit einer Ist-Zustandsanalyse der baulichen und räumlichen Voraussetzungen wurden Schwachstellen in der Siedlung und im Quartier identifiziert. In der Siedlung Wyler war zusätzlich die HSR Hochschule für Technik Rapperswil, Abteilung Raumplanung, eingebunden. Studierende analysierten im Rahmen einer Semesterarbeit den Ist-Zustand und erstellten Mobilitätspläne und Mobilitätskonzepte mit konkreten Verbesserungsvorschlägen.

- Im Gespräch vom 4. Juli 2013 mit den Verantwortlichen von Immobilien Stadt Bern (Elsi Hischier, Leiterin Nachhaltiges Immobilienmanagement, Renato Bomio, Projektleiter Baumanagement und Adrian Humbel, Bewirtschafter Siedlung Wyler) sowie Eliane Leuzinger (Amt für Umweltschutz, Fachstelle Mobilitätsberatung) wurden weitere Aspekte der wohnungsbezogenen Mobilität vertieft und die Ist-Zustandsanalyse ergänzt.

### Massnahmenkatalog

- Aufgrund der Analyse wurden mögliche Massnahmen abgeleitet und aufgelistet.
- Diese Liste wurde mit Mitarbeitenden von Immobilien Stadt Bern besprochen und die Massnahmenvorschläge aus ihrer Sicht, mit dem Fokus MieterInnen, priorisiert.

### Umsetzung

Die Umsetzung von kleineren Massnahmen kann noch innerhalb der Projektlaufzeit an die Hand genommen werden. Grössere Massnahmen können bestenfalls angeschoben werden.

### Evaluation

Bei allen untersuchten Siedlungen besteht ein kleineres oder grösseres Potential für Verbesserungsmassnahmen. Damit konnte nachgewiesen werden, dass ein Mobilitätsmanagement im Wohnbereich grundsätzlich Sinn macht. Die Wirksamkeit einzelner Massnahmen kann erst in einem späteren Zeitpunkt – nach der Umsetzung von Massnahmen – ermittelt werden. Grundsätzlich kann aber bereits mit dem Aufzeigen von Potentialen eine Sensibilisierung der Verantwortlichen erreicht werden. Dies ist eine wichtige Voraussetzung, dass künftig im Vorfeld von Renovationen und Sanierungen der Bereich Mobilität vermehrt berücksichtigt wird und Massnahmen für die Planung abgeleitet werden.

## 3. BewohnerInnen-Befragung

### 3.1. Repräsentativität der Befragung

Insgesamt haben 37 der 132 Haushalte den Fragebogen ausgefüllt und zurückgeschickt. Der Rücklauf beträgt damit 28 Prozent, was einem guten Ergebnis entspricht, auch im Vergleich mit den andern untersuchten Siedlungen.

Anzahl Haushalte	132
Anzahl retournierte Fragebogen	37
<b>Rücklauf</b>	<b>28%</b>

*Tabelle 1: Rücklauf Fragebogen*

Es kann bei diesem hohen Rücklauf davon ausgegangen werden, dass die Antwortenden von der Struktur her der Gesamtheit der Bewohnerschaft entsprechen. Dies bestätigt auch ein Vergleich zwischen den Angaben der Verwaltung zur Wohnungsgrösse und den BewohnerInnen welche den Fragebogen ausgefüllt und zurückgeschickt haben (siehe Tabelle 2). Dieser ergibt eine ziemlich gute Übereinstimmung zwischen Gesamtheit der BewohnerInnen und der Antwortenden, wobei die grossen Wohnungen stark übervertreten sind.

	Anzahl Wohnungen	Antwortende Haushalte
1-Zimmer-Wohnungen	11	0
2-Zimmer-Wohnungen	78	18
3-Zimmer-Wohnungen	34	12
4-Zimmer-Wohnungen	6	4
5-Zimmer-Wohnungen	3	2
<b>Total</b>	<b>132</b>	<b>36<sup>1</sup></b>

Tabelle 2: Wohnungsgrösse insgesamt und der antwortenden Haushalte

Die Quote an Fragebogen mit handschriftlichen Bemerkungen ist mit 39 Prozent ebenfalls sehr hoch (siehe Anhang 3). Dies bestätigt die Wahrnehmung von Immobilien Stadt Bern, dass sich viele Bewohnende, insbesondere des nördlichen Siedlungsteils um den Hof, sehr für ihr Wohnumfeld engagieren.

### 3.2. Ergebnisse der Befragung

Die wichtigsten Ergebnisse der BewohnerInnen-Befragung sind in den folgenden Tabellen aufgelistet. Bei der Haushaltsstruktur (siehe Tabelle 3) fallen die hohen Anteile der Single-Haushalte (46%) und der Alleinerziehenden (22%) auf. Bei den Mobilitätskennzahlen (siehe Tabelle 4) ist insbesondere der hohe Anteil autofreier Haushalte (78%) hervorzuheben.

	Antwortende Haushalte
Single-Haushalte	46%
Paare ohne Kinder	27%
Paare mit Kind(ern)	16%
Alleinerziehende/r mit Kind(ern)	22%
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	5%
Total	100%

Tabelle 3: Struktur der Haushalte

	Absolut	%
Anzahl autofreie Haushalte	29	78%
Motorisierungsgrad (Anzahl Autos / Person)	0.11	
Haushalte mit 1 Auto	8	
Haushalte mit 2 Autos	0	
Haushalte mit 3 Autos	0	
Haushalte mit Rollern, Mofas, Motorrädern	4	11%
Haushalte mit Velos	28	76%
Anzahl Elektrovelos in Siedlung	0	
Anzahl Velos in Siedlung	56	
Personen mit GA	13	18%
Personen mit Zonen-Abo	18	25%
Mobility-Mitglieder	2	3%
Fahrleistung pro Haushalt (pro Jahr)	1'959 km	
Fahrleistung pro Person (pro Jahr)	1'021 km	
Fahrleistung pro Auto (pro Jahr)	9'063 km	

Tabelle 4: Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und Abos sowie Fahrleistungen der PKW

<sup>1</sup> Ein Haushalt hat keine Angabe zur Wohnungsgrösse gemacht.



## 4. Bestandesaufnahme

### 4.1. Standort

Die Lage der Siedlung kann als relativ zentral bezeichnet werden, auch wenn sich das Stadtzentrum in knapp 2 Kilometern Entfernung befindet. Die Quartierzentren, insbesondere der Breitenrainplatz und die Scheibenstrasse, befinden sich in kurzer Distanz zur Siedlung.

- Entfernung zum Quartierzentrum (Breitenrainplatz): 250-500 Meter
- Besteht ein zweites Quartierzentrum – näher 1 km (Lorraine, MParc Wyler) Ja
- Entfernung zum Stadtzentrum > 1 km (ca. 2km)

### 4.2. Öffentlicher Verkehr

Auf der 5-teiligen Skala der ÖV-Güteklasse (gemäss Bundesamt für Raumentwicklung ARE) wird die Siedlung der Güteklasse A (sehr gute Erschliessung) zugewiesen.

Sie wird durch die Trolleybuslinie 20 einerseits direkt mit dem Stadtzentrum und dem Bahnhof Bern (Fahrzeit: 6 Minuten), andererseits mit dem S-Bahnhof Wankdorf (3 Minuten) verbunden. An diesem Knotenpunkt des S-Bahnnetzes halten sechs Linien. Ausserdem kann dort auch auf die Tramlinie 9, welche via Allmend (Stadien, Messe) und Breitenrain in die Innenstadt fährt, umgestiegen werden. Der 20er-Bus verkehrt in beide Richtungen in Randzeiten mindestens vier Mal pro Stunde, zu den Stosszeiten alle 4 Minuten. Die Haltestelle Breitfeld befindet sich nur einige Meter von der Siedlung entfernt. Stadteinwärts ist sie mit Fahrplaninformationssystem, Ticketautomat und Sitzgelegenheit ausgestattet und durch ein vorragendes Gebäude teilweise überdacht (siehe Abbildung 2). Richtung Wankdorf Bahnhof gibt es nur einen Ticketautomaten.

Ausserdem führt die Buslinie 26 an der Siedlung vorbei (Haltestellen Breitfeld bzw. Wylerhuus). Diese verbindet den Breitenrainplatz mit dem Wylergut und verkehrt Montag-Samstag zwischen 6 und 20 Uhr im 20-Minuten-Takt. Die Haltestellen sind jedoch nur sehr mangelhaft ausgestattet, weder Überdachung noch Sitzgelegenheit sind vorhanden.

Die Erschliessung der Siedlung Wyler mit dem öffentlichen Verkehr kann somit als sehr gut bezeichnet werden. Dies bestätigen auch die Verwaltung und die Zufriedenheit von praktisch allen Bewohnerinnen und Bewohnern, die den Fragebogen ausgefüllt haben (36 von 37) sowie eine handschriftliche Bemerkung.

Zwei Bewohner haben jedoch auf dem Fragebogen Anregungen zum öV notiert. Jemand wünscht, dass die Busse bereits ab 5 Uhr fahren würden, da die Person nachts arbeitet. Und eine andere fordert billigere Tarife.



Abbildung 2: Bushaltestelle Breitfeld Richtung Bern Bahnhof

### 4.3. Veloverkehr und Veloabstellanlagen

#### Situation für den Veloverkehr

Die Voraussetzungen zum Velofahren sind grundsätzlich gut. Die Siedlung Wyler ist umgeben von verschiedenen Haupt- und Neben-Radrouten. Die Berner Innenstadt kann direkt erreicht werden, jedoch über relativ stark befahrene Strassen, auf denen es nicht durchgängig Velospuren gibt (teilweise Velostreifen, teilweise auf der Busspur, einige Abschnitte keine separate Spur). Alternativ können auch Teile der Strecke auf schwach befahrenen Quartierstrassen zurückgelegt werden. Es besteht ein kleiner Höhenunterschied (ca. 15m, abwärts Richtung Stadtzentrum) und die Strecke von rund 2 Kilometern bis zum Bahnhof Bern ist in 5-10 Minuten befahrbar. Eine Umgestaltung der Standstrasse ist im Teilverkehrsplan MIV für den Stadtteil Breitenrain-Lorraine vorgesehen, damit wird sich auch die Situation für den Veloverkehr verbessern.

Die Velowege schneiden auch bei der betreffenden Frage zur Zufriedenheit im Fragebogen nicht sehr gut ab. Lediglich etwa die Hälfte der Antwortenden ist zufrieden damit, die meisten jedoch teils/teils (44%) und nur wenige sind unzufrieden. Drei Hinweise auf den Fragebogen erwähnen auch die Velowege: Diese Bewohnerinnen und Bewohner wünschen sich mehr und sicherere Velowege. Eine Person nennt auch die Gefahr durch Tramgleise (obwohl es in der Nähe der Siedlung wie auch auf dem Weg in die Innenstadt keine solchen gibt). Der schlechte Winterdienst auf Velostreifen und -wegen wird ebenfalls bemängelt.

Die Verbindungen zu den Naherholungsgebieten an der Aare sowie zu den Einkaufsmöglichkeiten, Freizeit- und Kultureinrichtungen im Quartier sind über Tempo 30 – Zonen direkt und relativ sicher erreichbar.

#### Veloabstellplätze in der Siedlung

Die Situation der Veloabstellanlagen ist sehr unterschiedlich, aber grösstenteils verbesserungswürdig. Nur vor den drei Häusern an der Elisabethenstrasse befinden sich bei jedem Eingang bzw. zwischen den Eingängen gedeckte Abstellplätze (siehe Abbildung 3). Diese sind unterschiedlich stark belegt, teilweise scheint der Platz eher knapp, teilweise ist genügend Abstellfläche vorhanden.

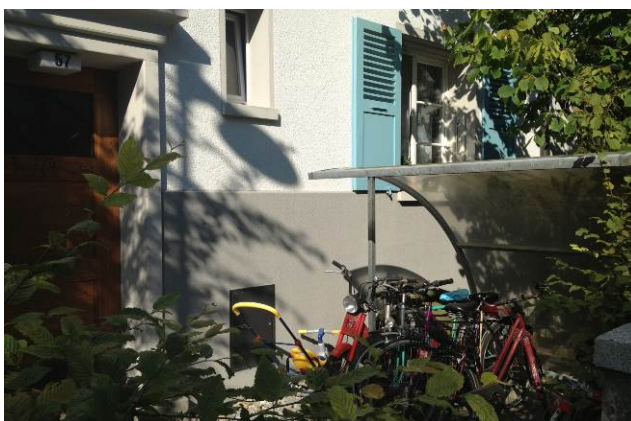


Abbildung 3: Veloabstellanlagen vor den Häusern in der Elisabethenstrasse



Abbildung 4: Veloabstellanlage an der Lärmschutzmauer zur Standstrasse

Zwischen den beiden anderen Häusern an der Standstrasse befindet sich entlang der Lärmschutzmauer eine überdeckte Veloabstellmöglichkeit (siehe Abbildung 4). Diese ist jedoch nicht eingangsnah und verfügt über keine Diebstahlsicherung.



Bei den drei um den Hof gruppierten Häuserzeilen befinden sich nur ungedeckte Veloabstellplätze, die meisten davon jedoch direkt bei den Hauseingängen und mit Vorderrad- oder Lenkerhaltern (siehe Abbildungen 5 und 6). Im Schopf zwischen den Häusern werden auch einige Fahrräder abgestellt. Daneben stehen aber viele Fahrräder auch an nicht dafür vorgesehenen Orten, mangels genügend Platz und eingangsnahen Abstellplätzen.



*Abbildung 5: Veloabstellanlagen vor den Häusern in der Wylerringstrasse*



*Abbildung 6: Veloabstellanlagen vor den Häusern in der Scheibenstrasse*

Gemäss Immobilien Stadt Bern gibt es kaum Handlungsbedarf. Bei der Renovation wurden zusätzliche Veloabstellplätze bei den Häusern um den Hof gebaut, womit das Angebot der hohen Nachfrage nun in etwa gerecht wird. Bei den drei anderen Gebäuden gibt es für die schwache Nachfrage ebenfalls genügend Platz. Gemäss Antworten im Fragebogen stellen jedoch die meisten Velos ungedeckt im Freien (siehe Tabelle 5).

Anzahl Abstellplätze oberirdisch im Freien gedeckt	12
Anzahl Abstellplätze oberirdisch im Freien ungedeckt	23
Anzahl Abstellplätze in geschlossenen Räumen	21

*Tabelle 5: Parkierungssituation*

Die unterschiedliche Situation bezüglich Veloabstellanlagen widerspiegelt sich auch im Fragebogen: Rund die Hälfte der Antwortenden sind damit zufrieden, 23% teils/teils und 29% unzufrieden. Auf dem Fragebogen gab es auch zwei handschriftliche Bemerkungen: Eine wünscht mehr gedeckte öffentliche Veloabstellplätze an den Strassen, an Stelle von Autoparkplätzen. Und die andere bemängelt, dass es zu wenig Abstellplätze für Velos und Anhänger in den Häusern gibt und zu wenig oder keine Ladestationen für Elektrovelos.

#### **4.4. Fussverkehr**

Die Fusswege im Quartier sind gut, es gibt ein dichtes Netz an direkten Fusswegen innerhalb und um die Siedlung. Die zahlreichen verkehrsberuhigten Zonen und die meist breiten Trottoirs sind positiv für den Fussverkehr.

Bei der Überprüfung der Schulwegsicherheit, bei welcher die Stadt Bern alle Fussgängerstreifen im Umfeld von 300 Metern um die Schulhäuser überprüft und Hinweise aus der Bevölkerung

analysiert hat, wurden zwei Querungen im Umfeld der Siedlung bemängelt: Diejenigen an der Kreuzung Scheiben-/Standstrasse, welche Konfliktgrün haben, und diejenige bei der Entsorgungsstelle die beim Eingang der Schule liegt (mangels Parkplätzen wird dort auf dem Trottoir angehalten).

Immobilien Stadt Bern erachtet den Fussverkehr als gut und auch fast 80% der Antwortenden haben sich im Fragebogen zufrieden gezeigt mit den Fusswegen.

## 4.5. Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsregime

### Verkehrsregime

Die Siedlung Wyler befindet sich in einem weitgehend verkehrsberuhigten Gebiet. Nur gerade die Standstrasse als Kantonsstrasse weist Tempo 50 und eine hohe Belastung durch den MIV auf (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 10-15'000 Fahrzeugen). Ansonsten sind alle Strassen Tempo 30 – Zonen. Der kurze Abschnitt westlich des Hof-Teils der Siedlung, zwischen Wylerring- und Wylerfeldstrasse, ist eine Begegnungszone. Zwei Wege innerhalb der Siedlung sind für den MIV nicht befahrbar und die kurze Einbahnstrasse zwischen Stand- und Wylerfeldstrasse (beim Haus Nr. 39) ist von Fahrrädern und Mofas in beiden Richtungen befahrbar.

Die Einfahrten in die Tempo 30 – Zonen sind jedoch mangelhaft: Sie sind nur schwer ersichtlich und zu gross dimensioniert (siehe Abbildung 7).

Die Bewohnerschaft ist gegenüber dem MIV sehr kritisch eingestellt, fast 80% besitzen kein eigenes Auto. Sechs Antwortende haben auf dem Fragebogen Wünsche dazu notiert: Mehr Fussgängerzonen, Tempo 20-Zonen, Wohnstrassen, autofreie Zeiten, generell Tempo 30 auf Stadtstrassen, weniger Autos, verkehrsfreie Innenstadt und Autos nur bis zu dezentralen Parkhäusern am Stadtrand.

Eine Änderung des bestehenden Verkehrsregimes mit dem autofreien Innenhof und den verkehrsberuhigten Strassen darum herum drängt sich jedoch für Immobilien Stadt Bern nicht auf.



Abbildung 7: Beginn der Tempo 30 – Zone Elisabethenstrasse (Kreuzung mit der Standstrasse)

### Parkplätze

Die Siedlung Wyler verfügt über keine privaten Parkplätze für Motorfahrzeuge. Alle im Fragebogen genannten Autos werden in der blauen Zone parkiert. In der Elisabethen-, der Wylerfeld-, der Wylerring- und der Scheibenstrasse befinden sich über 60 Parkplätze in der Umgebung der Siedlung. Diese sind auch tagsüber gut ausgelastet und prägen den Strassenraum rund um die Siedlung stark.

Für rund 40% der Antwortenden ist das Parkplatzangebot gerade richtig. Etwa gleich viele finden aber, es gebe zu wenige Parkplätze, dagegen sind 20% der Meinung, es gebe zu viele.

Die wenigen Motorräder, Roller und Mofas werden wie die Velos vor oder neben den Häusern abgestellt oder im Schopf im Hof.

Von den Bewohnenden gab es zu diesem Thema nur eine handschriftliche Bemerkung: Jemand wünschte, dass an Stelle von Autoparkplätzen mehr gedeckte öffentliche Veloabstellplätze erstellt würden.

#### **4.6. Mobilitätsdienstleistungen**

Es gibt bislang kein Angebot von Mobilitätsdienstleistungen in der Siedlung. Im Quartier gibt es in einem Umkreis von 500 Metern zwar 6 Mobility-Standplätze (alle Richtung Innenstadt gelegen), sie sind alle mindestens 300 Meter von der Siedlung Wyler entfernt.

#### **4.7. Versorgung, Dienstleistungen, Naherholung**

Die Siedlung ist gut versorgt. Ein breites Angebot an Einkaufsmöglichkeiten befindet sich in der Standstrasse und am Breitenrainplatz (Supermärkte, Metzgerei, Apotheke, Fachgeschäfte), 200-500 Meter von der Siedlung entfernt. Wer schlecht zu Fuss ist, kann mit der Buslinie 26 direkt von der Siedlung hinfahren. Auch verschiedene Dienstleistungen wie Post, Bank, Coiffeur, Tankstelle und Velomechaniker befinden sich in diesem Gebiet.

So sind denn auch fast 95% der Antwortenden zufrieden mit der Versorgung für den täglichen Bedarf, was im Vergleich zu den anderen Berner Siedlungen und auch allgemein einem sehr hohen Wert entspricht.

Auch zahlreiche weitere Einrichtungen befinden sich in unmittelbarer Nähe der Siedlung: Primarschule und Kindergarten, ein Altersheim, ein Quartierzentrum, die Bibliothek und die Ludothek am Breitenrainplatz. Auch für die Naherholung hat das Quartier viel zu bieten: Hallen- und Freibad Wyler befinden sich rund 300 Meter entfernt, verschiedene andere Sportanlagen befinden sich im Quartier und die Grünräume entlang der Aare sind zwischen 500 und 800 Metern entfernt.

Im Umfeld der Siedlung gibt es ausserdem auch einige Spielplätze. Aber auch die Siedlung selbst bietet mit ihren grossen Grünräumen, den Gemeinschaftsräumen und dem Spielplatz im Hof eine hohe Aufenthaltsqualität.

Die Antwortenden sind denn auch zufrieden mit den Grünflächen in der Siedlung und der nahen Umgebung (77%, 17% teils/teils). Bei den Spielflächen ist das Bild etwas weniger positiv, wohl aufgrund der auf den Hof begrenzten Fläche, die frei von MIV ist.

Schliesslich kann noch die grundsätzlich grosse Zufriedenheit der Bewohnerschaft erwähnt werden, drei Antwortende haben handschriftlich vermerkt, dass sie sehr zufrieden sind. Auch der Bewirtschafter der Siedlung erlebt dies so, insbesondere im Kontakt mit der sehr engagierten Anwohnerschaft der Gebäude um den Hof.

## 5. Fazit und Massnahmenvorschläge

Der Handlungsbedarf wurde aufgrund der verschiedenen Grundlagen und Analysen zusammengestellt: BewohnerInnen-Befragung, Analysen vor Ort, Gespräch mit der Verwaltung und Studierendenarbeiten (siehe Anhang 2). Nachfolgend werden die wichtigsten Bereiche mit aggregierten Informationen kurz dargestellt.

Bei der Priorisierung handelt es sich um die Bewertung, was aus der Sicht der Verantwortlichen von Immobilien Stadt Bern mit dem Fokus MieterInnen wünschenswert wäre.

### Öffentlicher Verkehr

Nr.	Massnahme	Priorität <sup>2</sup>
1	Die <b>Haltestellen Breitfeld und Wylerhuus</b> sollen in beide Richtungen <b>überdacht und mit Sitzgelegenheiten ausgestattet</b> werden. Wünschbar wäre auch ein elektronisches Fahrplaninformationssystem und Ticketautomaten an allen Haltestellen.	9

### Velo- und Fussverkehr

2	<b>Durchgehende Velospuren Richtung Stadtzentrum</b> (siehe auch Massnahme 4: Umgestaltung der Standstrasse).	x
3	<b>Querung Stand-/Scheibenstrasse</b> verbessern.	x
4	<b>Überdachungen für die Veloabstellanlagen</b> bei den Gebäuden um den Hof erstellen.	2
5	<b>Schieberinnen oder andere Diebstahlsicherungen</b> bei den bestehenden überdachten Veloabstellanlagen einbauen.	3
6	<b>Kleine Fahrradwerkstatt</b> einrichten (gut zugängliche Pumpstation und Werkzeug), benachbarte Velomechaniker bekannt machen.	3
7	<b>Verleih von Spezialvelos</b> (Elektrovelos, Lastenvelos) <b>und Velozubehör</b> (Anhänger usw.).	3

<sup>2</sup> Legende: 1 hohe Priorität / 2 mittlere Priorität / 3 geringe Priorität / 9 nicht weiter verfolgen / x bestehende Planung (Abweichung bei den Massnahmen möglich).

Bei der Priorisierung handelt es sich um die Bewertung, was aus der Sicht der Verantwortlichen von Immobilien Stadt Bern mit dem Fokus MieterInnen wünschenswert wäre.

## Motorisierter Individualverkehr, Verkehrsregime und Strassenraumgestaltung

8	<p><b>Umgestaltung der Standstrasse</b> (siehe auch Plan im Anhang 2 und Abbildung 8): Diese soll mit durchgehenden Velospuren und zusätzlichen Querungsmöglichkeiten ausgestattet werden und Tempo 30 soll eingeführt werden. An der Kreuzung mit der Scheibenstrasse soll die Einführung eines Kreisels geprüft werden, damit würden sich die Lichtsignalanlagen erübrigen und die Querung ebenfalls verbessert.</p>  <p><i>Abbildung 8: Visualisierung Umgestaltung Standstrasse (Quelle: Semesterarbeit HSR, Verkehrsplanung 3 (2013): Sandrina Meier, Elio Pescatore und Lea Scheidegger)</i></p>	x	
9	<p><b>Parkplätze bei der Entsorgungsstelle</b> Scheibenstrasse einrichten, um Konflikten mit FussgängerInnen vorzubeugen, wenn auf dem Trottoir parkiert wird.</p>	9	
10	<p><b>Umgestaltung der Elisabethenstrasse:</b> Die Einfahrt in die Tempo 30 – Zone soll besser sichtbar werden, durch eine Trottoirüberfahrt und gestalterische Massnahmen. Die Parkierung soll versetzt angeordnet werden, schwergewichtig auf der östlichen Seite, so dass mit den Velos direkt von der Strasse zu den Hauseingängen gefahren werden kann.</p> <p><i>Abbildung 9: Mögliche Umgestaltung der Elisabethenstrasse (Quelle: Semesterarbeit HSR, Verkehrsplanung 3 (2013): Sandrina Meier, Elio Pescatore und Lea Scheidegger)</i></p>		3
11	<p><b>Begegnungszone ausweiten:</b> Die Tempo 20 – Zone soll ausgeweitet werden auf die Wylerring- und die Scheibenstrasse. Das kurze bisher als Begegnungszone markierte Stück soll komplett für den MIV geschlossen werden.</p>	9	



## Mobilitätsdienstleistungen

12	<b>Heimlieferdienste</b> bekannt machen / Depot für Waren- und Paketannahme schaffen.	3
13	<b>Mobility</b> -Standort in der Siedlung oder Angebot mobility@home prüfen <sup>3</sup> , Mobility weiter bekannt machen.	1
14	<b>Plattform für gemeinsame Autonutzung</b> aufbauen (Car-Pooling, privates Car-Sharing)	9
15	<b>Mietertickets</b> mit dem Libero-Tarifverbund anbieten (bisher gibt es kein solches Angebot des Tarifverbunds).	9
16	<b>Mobilitätsinformationen / -mappen</b> für die BewohnerInnen (ÖV-Haltestellen-Fahrpläne, Lieferdienste, Dienstleistungen etc.), insbesondere NeuzuzügerInnen, herstellen bzw. zur Verfügung stellen (Mieterzeitschrift, Versand, Aushang, o.ä.).	2
17	Einen <b>BewohnerInnen-Anlass</b> durchführen (oder bestehende Anlässe mit der Mieterschaft nutzen, um auch das Thema Mobilität bzw. bestimmte Aspekte davon zu diskutieren). Dabei die Ergebnisse der Befragung, umzusetzende Massnahmen präsentieren, diskutieren, usw. Oder: sensibilisieren für ÖV-Nutzung, Lebensqualität durch nachhaltige Mobilität, Gesundheitsaspekte etc. und neu geschaffene Angebote einführen.	2
18	<b>Infrastruktur für Elektromobilität</b> bereitstellen.	9

## 5. Ausblick

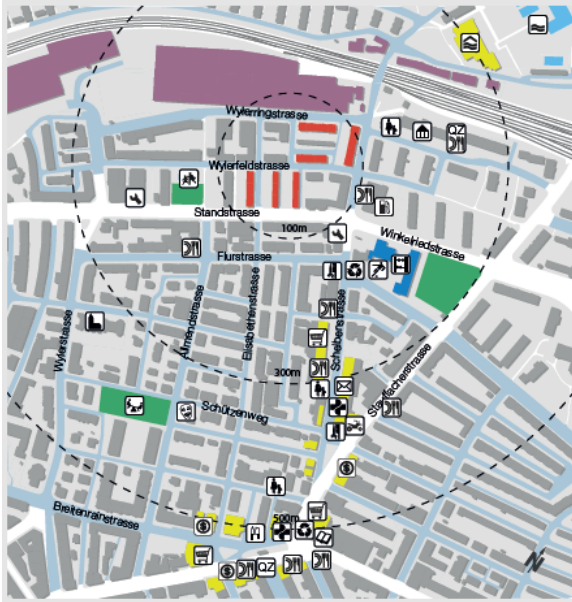
Die vorliegenden Massnahmenvorschläge wurden mit den zuständigen Personen von Immobilien Stadt Bern und der Fachstelle Mobilitätsberatung besprochen. Aufgrund der Priorisierung werden erste Massnahmenvorschläge festgelegt bzw. weitere Abklärungen zu bestehenden Planungen<sup>4</sup> oder Zuständigkeiten vorgenommen. Die Immobilien Stadt Bern werden in Zusammenarbeit mit der Fachstelle Mobilitätsberatung das weitere Vorgehen planen, insbesondere zur Umsetzung der Massnahmen, welche in der Verantwortlichkeit der Immobilien Stadt Bern liegen.

<sup>3</sup> Da sich der Raum Wankdorf in den nächsten Jahren stark wandeln wird, hat Mobility – aufgrund verschiedener Anfragen – den Raum Wankdorf grossräumig geprüft (Potential für neue Standorte). Es ist davon auszugehen, dass sich bereits relativ kurzfristig neue Standorte ergeben werden.

<sup>4</sup> Vgl. Quartierplanung Stadtteil III (Bericht, November 2012), Teilverkehrsplan Stadtteil III (Bericht, August 2012) sowie Massnahmen Verkehrssicherheit im Rahmen der Überprüfung des Schulhaus- und Kindergartenumsfelds (Massnahmenübersicht Schulstandort Brunnmatt - Steigerhubel).

# Anhang 1: Analysepläne

## DAS QUARTIER



Nutzungen im Quartier

- |                |                 |              |                               |
|----------------|-----------------|--------------|-------------------------------|
| Einkaufen      | Tankstelle      | KiTa         | Siedlung                      |
| Metzger        | Toff-Garage     | Kindergarten | Schulen                       |
| Post           | Bibliothek      | Primarschule | publikumsattraktive Nutzungen |
| Bank           | Quartierzentrum | Sportplatz   | Arbeiten                      |
| Apotheke       | Altersheim      | Hallenbad    | Spielplatz                    |
| Restaurant     | Kirche          | Schwimmbad   | Verkehrsberuhigung            |
| Coliffeur      | Recycling       | Theater      |                               |
| Velomechaniker |                 |              |                               |

## NUTZUNGEN

Das Angebot an verschiedenen Nutzungen und Dienstleistungen im Quartier Breitenrain/Lorraine ist sehr gross, was sich positiv auf die Beliebtheit der Wohngegend auswirkt. Die Scheibenstrasse liegt nur wenige Gehminuten von der Siedlung entfernt und bietet konzentriert ein vielfältiges Angebot an Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen (Post, Bank, Coliffeur etc.). An der stark belebten Strasse laden zahlreiche Restaurants und Bistros zum Verweilen und Austausch unter den Quartierbewohnenden ein.

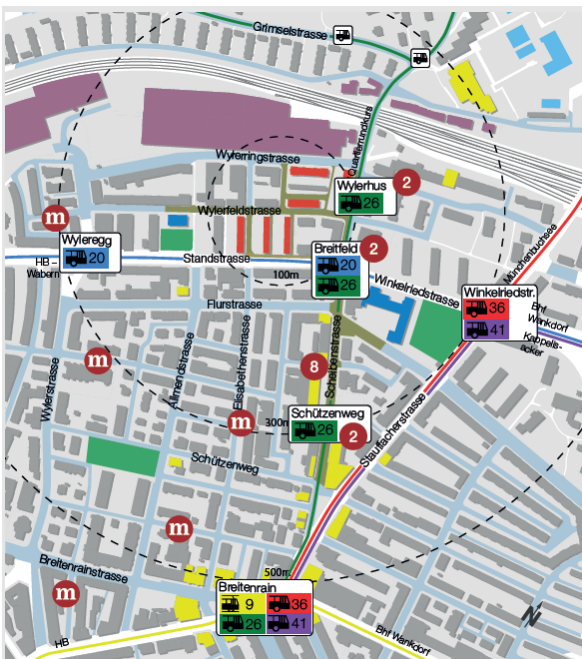
## SCHULEN UND FREIRÄUME

Der Kindergarten und das Primarschulhaus Breitenfeld befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Siedlung und sind von der Siedlung sicher zu erreichen.

Die meisten Quartierstrassen sind verkehrsberuhigt und bieten eine hohe Wohnqualität.

Auf der gegenüberliegenden Seite der Geleise liegt das Hallen- und Freibad Wylerbad. In der weiteren Umgebung sind auch die Aare und andere Naherholungsgebiete schnell erreichbar.

Entlang der Bahngeleise sind verschiedene Betriebe und Dienstleistungsunternehmen angesiedelt.



Problemkarte Quartier: Fussverkehr, öff. Verkehr und Mobility



Problemkarte Quartier: Veloverkehr

## DIE SIEDLUNG

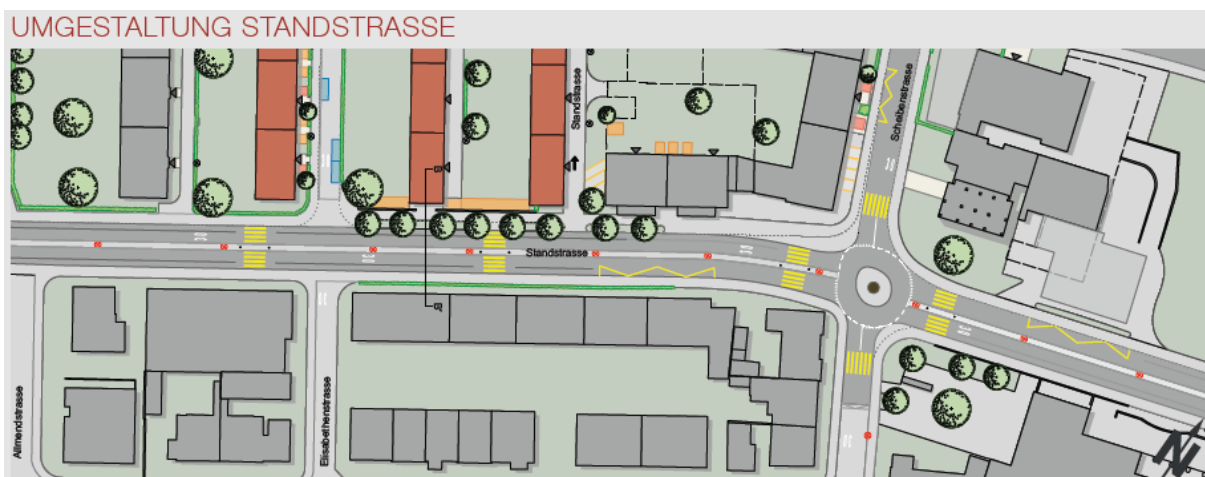


Quelle: Semesterarbeit HSR, Verkehrsplanung 3 (2013): Sandrina Meier, Elio Pescatore und Lea Scheidegger

## Anhang 2: Massnahmenpläne



Siedlung	PP blaue Zone
Fahrbahn	VeloPP – gedeckt
Trottoir	VeloPP – ungedeckt
Tempo-20-Zone	Einbahnstrasse
Tempo-30-Zone	



Neues Betriebs- und Gestaltungskonzept Standstrasse, 1:1000

Fahrbahn	Beleuchtung neu	Linien alt	PP blaue Zone
Trottoir	Poller	Einbahnstrasse	VeloPP – gedeckt
			VeloPP – ungedeckt



## UMGESTALTUNG TEMPO 30-ZONE WYLERFELD



Quelle: Semesterarbeit HSR, Verkehrsplanung 3 (2013): Sandrina Meier, Elio Pescatore und Lea Scheidegger



## Anhang 3: Explizite Rückmeldungen BewohnerInnen

Nummer / Fragebogen	Bemerkung in Fragebogen
9	Ich bin eigentlich sehr zufrieden.
10	Generell Tempo 30 in Stadtstrassen
11a	öV direkt „vor“ der Haustüre (ohne Lärmbelastung). Eigenes Auto nicht nötig – mit Carsharing (bei Umzug) als Option. „Dringend“ benötigte gesicherte Velowege existieren nicht, ganz zu schweigen von den Tramgleisen die gemeingefährlich sind.
11b	Mehr Fussgängerzonen oder Tempo 20 – Zonen
15	Sehr zufrieden
18	Ich arbeite nachts, wäre froh, wenn Bernmobil-Busse früher fahren würden. Denke da an ca. 05.00 Uhr. So bin ich gezwungen entweder zu Fuss oder eben mit dem Motorrad zu den verschiedenen Arbeitsdepots zu fahren oder eben zu gehen oder mit dem Trottinett.
19	Der Verkehrslärm ist störend. Autos sollten in naher Zukunft nur noch bis in dezentrale Parkhäuser erlaubt sein. Für die Weiterfahrt ins Zentrum hätte es grossräumige Schwebbahnen, welche die Menschen mit grosser Geschwindigkeit weiter befördern, sowie elektro-/solarbetriebene Vehikel, welche individuell benutzt werden könnten. – Ein futuristischer Traum...
22	Ich bin sehr zufrieden
24	Velowege sollten ausgebaut werden. Der Aussenraum ist öffentlich und sollte zum Wohle aller weniger von Autos dominiert werden.
26	Wohnstrassen, autofreie Zeiten. Billigere öffentliche Verkehrsmittel – Tarife
27	Alles i.O. Velowege resp. –sicherheit ist in der Stadt Bern nicht überall optimal. Auto fahre ich, aber selten. Park- und Benzinpreise sind teuer, aber je nach ökologischen Vorteilen ist das ok.
30	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zu wenig Velo (+Anhänger) Abstellplätze in Mehrfamilienhäusern</li> <li>- Z.T. (sehr) schlechter Winterdienst Velostreifen/-wege</li> <li>- Zu wenig / keine Ladestationen für Elektrovelos</li> </ul>
32	Mehr gedeckte öffentliche Veloabstellplätze an den Strassen, an Stelle von Autoparkplätzen.
37	Verkehrsfreie Innenstadt