

Siedlung Ausserholligen, 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 Ausserholligen, 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

Cornelia Senn, Martin Lutz und Tabea Marfurt, Studierende des 3. Semesters

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

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 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 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 Ausserholligen, Bern

Die Siedlung Ausserholligen 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 Ausserholligen umfasst 126 Wohnungen im Quartier Holligen im Westen des Stadtteils III, Mattenhof-Weissenbühl (siehe Abbildung 1). Die Gartenstadt-Siedlung wurde 1918 bis 1920 gebaut und zwischen 1996 und 2001 sanft renoviert. Sie ist im Bauinventar der Stadt Bern als erhaltenswert eingestuft.



Abbildung 1: Lage der Siedlung Ausserholligen

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).
- Mit einer Ist-Zustandsanalyse der baulichen und räumlichen Voraussetzungen wurden Schwachstellen in der Siedlung und im Quartier identifiziert. In der Siedlung Ausserholligen 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 Rudolf Schmid, Bewirtschafter Siedlung Ausserholligen) 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 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 48 der 126 Haushalte den Fragebogen ausgefüllt und zurückgeschickt. Der Rücklauf beträgt damit 38 Prozent, was einem sehr guten Ergebnis entspricht, auch im Vergleich mit den andern untersuchten Siedlungen.

Anzahl Haushalte	126
Anzahl retournierte Fragebogen	48
Rücklauf	38%

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. Die grossen Wohnungen sind jedoch etwas übervertreten.

	Anzahl Wohnungen	Antwortende Haushalte
1-Zimmer-Wohnungen	1	0
2-Zimmer-Wohnungen	51	18
3-Zimmer-Wohnungen	64	24
4-Zimmer-Wohnungen	5	3
5-Zimmer-Wohnungen	5	3
Total	126	48

Tabelle 2: Wohnungsgrösse insgesamt und der antwortenden Haushalte

Die Quote an Fragebogen mit handschriftlichen Bemerkungen ist mit 33 Prozent ebenfalls hoch (siehe Anhang 4). Dies bestätigt die Wahrnehmung von Immobilien Stadt Bern, dass sich viele Bewohnende 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) fällt auf, dass rund zwei Drittel der Antwortenden keine Kinder haben.

	Antwortende Haushalte
Single-Haushalte	35%
Paare ohne Kinder	25%
Paare mit Kind(ern)	25%
Alleinerziehende/r mit Kind(ern)	10%
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	4%
Total	100%

Tabelle 3: Struktur der Haushalte

Die Kennzahlen zur Mobilität (siehe Tabelle 4) zeigen, dass fast drei Viertel der Haushalte autofrei sind, was einem sehr hohen Wert entspricht. In der ganzen Stadt Bern sind 53% der Haushalte autofrei (Quelle: Mikrozensus 2010).

	Absolut	%
Anzahl autofreie Haushalte	35	73%
Motorisierungsgrad (Anzahl Autos / Person)	0.13	
Haushalte mit 1 Auto	12	
Haushalte mit 2 Autos	1	
Haushalte mit 3 Autos	0	
Haushalte mit Rollern, Mofas, Motorrädern	7	15%
Haushalte mit Velos	37	77%
Anzahl Elektrovelos in Siedlung	0	
Anzahl Velos in Siedlung	143	
Personen mit GA	23	21%
Personen mit Zonen-Abo	24	22%
Mobility-Mitglieder	9	8%
Fahrleistung pro Haushalt (pro Jahr)	2'448 km	
Fahrleistung pro Person (pro Jahr)	1'068 km	
Fahrleistung pro Auto (pro Jahr)	9'792 km	

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

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 und es keine eigentlichen Quartierzentren in der Nähe gibt. Das nächste, Fischermätteli, ist rund 1 km entfernt. Mit dem Bau des Gebäudekomplexes am Europaplatz am Bahnhof Ausserholligen wird sich diese Situation vermutlich etwas verändern und dort ein Quartierzentrum entstehen. Mittel- und langfristig ist im Raum Ausserholligen mit wesentlichen Entwicklungen zu rechnen¹.

4.2. Öffentlicher Verkehr

Auf der 5-teiligen Skala der ÖV-Gütekategorie (gemäss Bundesamt für Raumentwicklung ARE) wird die Siedlung der Gütekategorie A (sehr gute Erschliessung) zugewiesen. Sie befindet sich an der Grenze aber gerade noch innerhalb dieser Gütekategorie.

Die nächste Tramhaltestelle (Steigerhubel) befindet sich etwa 300 Meter von der Siedlung entfernt an der Schossstrasse. Sie wird von den Linien 7 und 8 bedient, welche zusammen mindestens 8 Mal pro Stunde verkehren, in Spitzenstunden erreichen sie zusammen 20 Abfahrten pro Richtung (während der Hauptverkehrszeiten fahren beide Linien im 6-Minuten-Takt). Der Bahnhof Bern ist etwa 8 Minuten entfernt. Eine Station mit dem Tram stadtauswärts befindet sich der S-Bahnhof Ausserholligen. Die Tramhaltestellen sind zudem alle mit Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, Fahrplaninformationssystemen, Ticketautomaten etc. ausgestattet.

Die Haltestelle Steigerhubel kann von der Siedlung aus über direkte Fusswege erreicht werden, jedoch nur über Treppen zwischen Krippen- und Freiburgstrasse. Ansonsten muss ein relativ grosser Umweg via Krippenstrasse - Schossstrasse gemacht werden.

Der nächste S-Bahnhof (Ausserholligen SBB bzw. Ausserholligen GBS) befindet sich weniger als 500 Meter von der Siedlung entfernt, er wird von fünf S-Bahn-Linien bedient (S1/S2/S3/S31/S6; zum Teil nur zu gewissen Zeiten). Damit ergeben sich sechs bis acht Verbindungen pro Stunde zum Bahnhof Bern, die Fahrzeit beträgt 5-6 Minuten.

Die Erschliessung der Siedlung Ausserholligen mit dem öffentlichen Verkehr kann somit als sehr gut bezeichnet werden. Dies sehen auch Immobilien Stadt Bern so sowie 96% der Antwortenden, welche mit dem öffentlichen Verkehr „zufrieden“ sind. Daneben notieren aber drei Bewohnende in den Fragebogen einen Punkt, der verbessert werden könnte: Querverbindungen bzw. Ringlinien oder „Dezentralisierung des öV“ (zwei Personen wünschen öV Richtung Länggasse, eine zum Eigerplatz).

4.3. Veloverkehr und Veloabstellanlagen

Situation für den Veloverkehr

Die Voraussetzungen zum Velofahren sind grundsätzlich sehr gut. Die Siedlung Ausserholligen befindet sich in unmittelbarer Nähe verschiedener Radrouten des Primär- und Sekundärnetzes. Sie ist jedoch nicht direkt an diese Routen angeschlossen (siehe Abbildung 2). Die Berner Innenstadt kann nichtsdestotrotz rasch und relativ sicher erreicht werden, das heisst über weitge-

¹ Bei den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten ESP gibt es seit 2012 das Label „ESP Premium-Standort“. Premium Standorte sind Entwicklungsschwerpunkte, die langfristig von höchstem kantonalen Interesse sind, weil sie ein grosses Potenzial aufweisen, wo jedoch auch ein besonders hoher Koordinationsbedarf besteht. Der ESP Bern Ausserholligen zählt zu den Premium-Standorten.

hend vom MIV schwach oder gar nicht befahrene Strassen. Auch vom Tram befahrene Strassen können auf dem Weg in die Innenstadt gemieden werden. Die Höhenunterschiede sind relativ gering und die Strecke von rund 2 Kilometern bis zum Bahnhof Bern ist in 5-10 Minuten befahrbar.

Es gibt aber einige Hindernisse und Schwachstellen (siehe Anhang 1 und 2). Die Coop-Filiale und die Apotheke bei der Tramhaltestelle in der Schlosstrasse sind beispielsweise für Velofahrende nur über einen kleinen Umweg erreichbar. Am Zielort befinden sich keine Veloabstellanlagen. Solche fehlen auch an den anderen Tramhaltestellen. Beim Bahnhof Ausserholligen hingegen gibt es unter dem Autobahnviadukt eine gedeckte Veloabstellanlage. Diese ist zwar nicht fix, wird aber im Rahmen der Bauarbeiten am Europaplatz vermutlich aufgewertet und ausgebaut. Der S-Bahnhof ist jedoch nur über kurze Umwege erreichbar: für eine direkte Verbindung fehlen Zwischenstücke bzw. besteht ein Fahrverbot (Bahnstrasse neben Krippenstrasse 28).

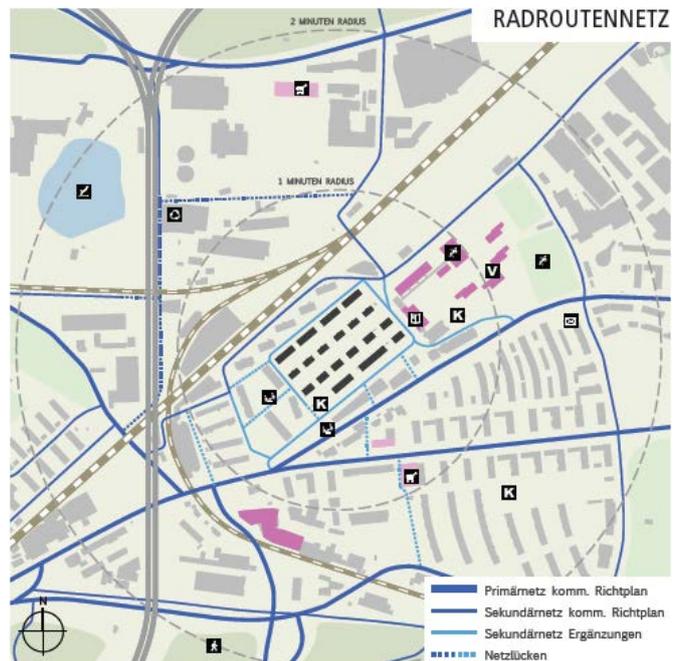


Abbildung 2: Radroutennetz, Quelle: Semesterarbeit HSR, Verkehrsplanung 3 (2013): Cornelia Senn, Martin Lutz und Tabea Marfurt

Die Verbindungen zu den Naherholungsgebieten Bremgartenwald und Könizbergwald sind relativ gefährlich. Um über die Steigerhubelstrasse den Bremgartenwald zu erreichen, muss die Bahnunterführung durchquert werden, welche sehr eng und unübersichtlich ist, und auf der ein zeitweise hohes MIV-Aufkommen herrscht (einzige Verbindung ab Kantonsstrasse Murtenstrasse ins Holligen-Quartier). Der Könizbergwald kann wegen fehlender Direktverbindungen nur über Umwege und den mangelhaften Knoten Turnier-/Weissensteinstrasse erreicht werden.

Veloabstellplätze in der Siedlung

Die Situation der Veloabstellanlagen ist verbesserungswürdig. In den Liegenschaften gibt es jeweils einen Raum pro Haus, in dem Velos und weiteres Zubehör abgestellt werden können. Diese werden jedoch von Immobilien Stadt Bern nicht als Veloabstellplätze bezeichnet. Und diese Räume sind auch viel zu klein und sehr stark belegt. Ausserdem sind sie nur über Treppen erreichbar.

Bei einigen wenigen Häusern in der Eggimann- und in der Krippenstrasse gibt es gedeckte Veloabstellanlagen. Diese wurden entweder auf Antrag der Bewohnerschaft von Immobilien Stadt Bern (die Mieterinnen und Mieter der Siedlung haben ein Mitgestaltungsrecht) oder von den Bewohnenden selbst gebaut.

Vor den Häusern an der Bahnstrasse gibt es ungedeckte Veloabstellanlagen. Diese sind aber nur über Stufen und kurze Treppen (teilweise mit Rampen) erreichbar (siehe Abbildung 3).

An der Krippenstrasse ist die Situation schwieriger, dort befinden sich keine Vorgärten zwischen den Häusern und der Strasse, so dass die meisten Velos (und teilweise auch Anhänger) auf dem Trottoir abgestellt werden, was zu sehr engen Platzverhältnissen führt (siehe Abbildung 4).



Abbildung 3: Veloabstellanlagen in der Bahnstrasse



Abbildung 4: Velos auf dem Trottoir in der Krippenstrasse

Zahlreiche Velos werden in den geschlossenen Räumen in den Häusern abgestellt, drei Viertel der oberirdisch abgestellten Velos sind jedoch ungedeckt (siehe Tabelle 5).

Anzahl Abstellplätze oberirdisch im Freien gedeckt	10
Anzahl Abstellplätze oberirdisch im Freien ungedeckt	31
Anzahl Abstellplätze in geschlossenen Räumen	84

Tabelle 5: Veloabstellplätze (gemäss Befragung der Bewohnerinnen und Bewohner)

Aus dem Fragebogen geht auch hervor, dass nur rund 40% der antwortenden Bewohner mit den Veloabstellanlagen zufrieden sind, 36% sind unzufrieden und ein Viertel teils/teils. Es gab auch zwei handschriftliche Bemerkungen, die überdachte Veloabstellanlagen wünschen.

4.4. Fussverkehr

Die Fusswege im Quartier sind grundsätzlich gut, es gibt ein dichtes Netz an direkten Fusswegen. Die zahlreichen verkehrsberuhigten Zonen sind auch für den Fussverkehr positiv, wie auch die durch das Tram Bern West umgestaltete Schossstrasse mit den vielen Querungsmöglichkeiten.

Wie bereits unter 4.2 erwähnt, sind jedoch einige Ziele nur über Treppen erreichbar (in der neuen Siedlung Crescendo zwischen Krippen- und Freiburgstrasse). Dieser Punkt wird auch von einer Bewohnerin auf dem Fragebogen vermerkt. Es gibt auch einige Schwachstellen in unmittelbarer Nähe der Siedlung. Insbesondere die fehlenden durchgängigen Trottoirs entlang der Krippen- bzw. Steigerhubelstrasse sowie die unübersichtliche Fussgängerquerung in der Kurve beim Domicil Steigerhubel sind gefährliche Stellen (siehe Abbildung 5).



Abbildung 5: Unübersichtliche Stelle für den Fussverkehr vor dem Domicil Steigerhubel

Aber auch der Tunnel unter den Bahngleisen (wie schon unter 4.3. erwähnt, siehe Abbildung 6) gehört dazu. Dessen Gefährlichkeit wurde auch von einer Bewohnerin auf dem Fragebogen vermerkt. Ebenso wird auf einem Fragebogen bemerkt, dass die Trottoirs im Winter schlecht geräumt und gesalzen würden. Grundsätzlich sind aber rund 80% der Antwortenden zufrieden mit den Fusswegen.



Abbildung 6: Unübersichtliche Stelle für den Fussverkehr bei der Bahnunterführung

4.5. Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsregime

Verkehrsregime

Die Siedlung Ausserholligen ist verkehrsberuhigt. Die Eggimann- sowie die obere Krippenstrasse sind Begegnungszonen, die untere Krippenstrasse und die Bahnstrasse im Bereich der Siedlung sind Tempo 30-Zonen. Dasselbe gilt für die meisten Strassen im Umfeld der Siedlung, mit Ausnahme der Schloss-, Freiburg- und der Bahn- sowie der Steigerhubelstrasse (siehe Anhang 1), auf denen Tempo 50 gilt. Die Strassen innerhalb der Siedlung sind somit relativ unproblematisch, sie werden nur von der Bewohnerschaft zum ein- und ausladen sowie zum parkieren genutzt. Die Verbindung Steigerhubel- und Krippenstrasse, welche um die Siedlung führt, wird hingegen zeitweise (besonders im Feierabendverkehr) von starkem Durchgangsverkehr (Pkw und Lkw) belastet, da es sich um eine Abkürzung handelt. Darauf weisen drei handschriftliche Bemerkungen in den Fragebögen hin. Gewünscht wird, dass der Durchgangsverkehr verhindert wird, eine Bemerkung nennt Bodenwellen als mögliche Massnahme. Eine andere Person schlägt die Sperrung vor, da es ca. 100m entfernt mit dem Warmbächliweg eine Alternative dafür gebe, die problemlos befahren werden könne. Eine weitere Bemerkung weist darauf hin, dass zu den Stosszeiten die vielen Autos mit Kennzeichen des Nachbarkantons auffallend seien. Schliesslich gibt es aber auch einen Bewohner, der mehr Freiheit für die motorbetriebenen Fahrzeuge fordert.

Immobilien Stadt Bern weist auf die starken Bestrebungen der Bewohnerschaft zur Beschränkung des MIV hin. Teilweise wurden Begegnungszonen auch einfach selbst eingerichtet, mit dem Aufstellen von Blumentöpfen zum Beispiel. In diesem Bereich gibt es für Immobilien Stadt Bern Handlungsbedarf: Es sollten wenn gewünscht noch weitere offizielle Begegnungszonen² eingeführt werden und auch die Verkehrsberuhigung rund um die Siedlung (insbesondere im Bereich der Schule) sollte verstärkt werden.

Parkplätze

Die Siedlung Ausserholligen verfügt über keine privaten Parkplätze für Motorfahrzeuge. Autos werden in der blauen Zone parkiert, in der unteren Eggimannstrasse sowie der Bahnstrasse und vor der Bibliothek Steigerhubel befinden sich Parkfelder der blauen Zone. Von den in den Fragebogen genannten 10 Autos werden 9 in der blauen Zone abgestellt und eines ausserhalb der Siedlung. Die Bewohnenden beurteilen die Parkplatzsituation mehrheitlich positiv: 50% finden,

² Informationen zu den Voraussetzungen für das Einrichten einer Begegnungszone sowie zu den geltenden Spielregeln sind unter www.bern.ch/begegnungszonen zu finden.

dass es genügend Parkplätze gibt, etwa 30% sogar dass es „zu viele“ oder „eher zu viele“ sind. Gewisse Probleme bestehen, weil SchülerInnen der benachbarten Berufsschule Parkplätze in der blauen Zone nützen. Bei mehreren Begehungen der Siedlung hat sich gezeigt, dass die Parkfelder zu unterschiedlichen Tageszeiten nicht sehr stark belegt sind.

Die wenigen Motorräder, Roller und Mofas werden wie die Velos vor oder neben den Häusern abgestellt. Für die Verwaltung stellen diese kein Problem dar.

Von den Bewohnenden gab es zu diesem Thema nur eine handschriftliche Bemerkung: Jemand wünschte, dass man um in Bern gratis parkieren zu können die Niederlassungsbewilligung der Stadt Bern hinter die Windschutzscheibe legen können sollte.

4.6. Mobilitätsdienstleistungen

Es gibt bislang nur ein Angebot von Mobilitätsdienstleistungen in der Nähe der Siedlung: Einen Mobility-Standplatz in knapp 100 Metern Entfernung an der Freiburgstrasse. Weitere Mobility-Standplätze gibt es im Quartier keine.

Beim Park & Ride Ausserholligen gibt es einen Park & Charge-Standort. Bei der Twikestation an der Bahnstrasse gibt es weitere Lademöglichkeiten³.

4.7. Versorgung, Dienstleistungen, Naherholung

Die Siedlung ist relativ gut versorgt, auch wenn die Einkaufsmöglichkeiten nicht direkt in bzw. neben der Siedlung liegen. Bei der Tramhaltestelle Steigerhubel befinden sich ein kleiner Coop Supermarkt sowie eine Apotheke. Etwas weiter in der Schlosstrasse befinden sich auch eine Metzgerei, ein Döner-Imbiss sowie ein Geschenkartikelgeschäft. Eine Poststelle befindet sich unweit der Siedlung an der Schenkstrasse. Im Weyermannshaus Ost, hinter den Bahngeleisen, befindet sich ein Aldi. Die Bewohnerschaft wünscht sich aber offenbar ein besseres Angebot: Nur rund die Hälfte der Antwortenden ist damit zufrieden, gar 17% sind unzufrieden, was im Vergleich zu den anderen untersuchten Siedlungen einem sehr hohen Wert entspricht.

Immobilien Stadt Bern bezeichnet die Nahversorgung auch als etwas mangelhaft, weitere Geschäfte befinden sich erst in grösserer Entfernung. Wo die Bewohnerschaft einkauft ist nicht bekannt, vermutlich auch in Bümpliz, Bethlehem und Brünnen, welche mit Velo, Tram oder Auto einfach erreicht werden können. Eine Bewohnerin hat auf dem Fragebogen handschriftlich vermerkt, dass sich die Einkaufsmöglichkeiten seit der Eröffnung von Aldi verbessert hätten.

Zahlreiche weitere Einrichtungen befinden sich in unmittelbarer Nähe der Siedlung: eine Brockenstube, das Altersheim Domicil Steigerhubel und die Bibliothek sowie Spielgruppe, Kindertagesstätte, Kindergarten und Primarschule. Ebenso in der Nähe sind zwei Berufsschulen. Naherholungsgebiete (Bremgarten- und Könizbergwald) befinden sich in weniger als 700 Metern Entfernung und das Hallen- und Freibad sowie die Kunsteisbahn Weyermannshaus befinden sich weniger als 1 Kilometer entfernt von der Siedlung.

Im direkten Umfeld gibt es einige private Spielplätze, deren Qualität zwar von einer Bewohnerin als mangelhaft bezeichnet wird. Die Siedlung selbst mit ihren grossen Gärten, dem Kiesplatz sowie dem Siedlungszentrum „Träff“ (wo u.a. ein Mittagstisch angeboten wird) bietet aber auch selbst eine hohe Aufenthaltsqualität. Etwas mehr als zwei Drittel der Antwortenden zeigen sich im Fragebogen denn auch zufrieden mit den Grünflächen und drei Viertel sind zufrieden mit den Spielflächen.

³ Details siehe www.lemnet.org

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 3). 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 ⁴
1	Der Wunsch einiger BewohnerInnen nach Querverbindungen Richtung Länggasse oder Eigerplatz könnte an der entsprechenden Stelle deponiert werden.	3

Velo- und Fussverkehr

2 (1.01, 2.01, 1.03, 2.03 ⁵)	Langsamverkehrsverbindung Weyermannshaus-Ost - Ausserholligen Bahnhof: Die Velo- und Fusswegverbindung (bzw. deren Zugänge) sollten so ausgestaltet werden, dass auch die Siedlung Ausserholligen damit eine sichere Verbindung ins Weyermannshaus Ost bzw. zum Naherholungsgebiet Bremgartenwald erhält.	x
3 (1.02, 2.02)	Velo- und Fusswegverbindung zwischen „unterer“ und „oberer“ Bahnstrasse: Mit dem Neubau des Wohngebäudes und der damit sicherlich einhergehenden Umgestaltung der Umgebung könnte diese wohl einfach umgesetzt werden. <i>Abbildung 7: Ort der zu erstellenden Verbindung</i>	9
4 (1.04)	Aufhebung der «Allgemeinen Fahrverbote in beide Richtungen» zwischen Eggimannstrasse und Bahnstrasse West (direkte Verbindung Richtung Bahnhof Ausserholligen) sowie zwischen Bahnstrasse und Krippenstrasse (neben Kita).	9



⁴ 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.

⁵ Nummern in Klammern siehe Konzeptplan, Anhang 3.

5 (1.05, 1.06. 2.04)	<p>Schieberampe für Velos und Kinderwagen usw. an den Treppen zwischen Krippenstrasse und Freiburgstrasse.</p> <p><i>Abbildung 8: Visualisierung Kinderwagenrampe (Quelle: Semesterarbeit HSR, Verkehrsplanung 3 (2013): Cornelia Senn, Martin Lutz und Tabea Marfurt)</i></p>	9
6 (1.10)	<p>Verschiebung und Überdachung der öffentlichen Veloabstellanlage bei der Bibliothek Steigerhubel, Anbringen von Anlehnbügel n o.ä.</p>	9
7 (1.11)	<p>Erstellen von gedeckten Veloabstellanlagen bei der Tramhaltestelle Steigerhubel, insbesondere vor der Coop-Filiale.</p>	9
8 (1.14)	<p>Neue Bike & Ride – Anlage am Bahnhof Ausserholligen (bereits im Richtplan Veloverkehr enthalten).</p>	x
9 (2.05)	<p>Durchgehendes Trottoir entlang der Steigerhubelstrasse (nord-östlich der Siedlung) mittels einer Trottoirüberfahrt sicherstellen.</p>	x
10 (2.08)	<p>Trottoirergänzung zwischen Domicil Steigerhubel und Treppenanlage zwischen Krippenstrasse und Freiburgstrasse.</p>	3
11 (1.13)	<p>Veloabstellanlagen in der Eggimann- und Krippenstrasse, evtl. in der Bahnstrasse (dort könnten auch die bestehenden überdacht werden), dezentral, möglichst nahe an den Hauseingängen, neben den Häusern oder auf der Strasse, mit Anschliessmöglichkeiten. Alternativ auch „Veloboxen“ prüfen (in Zusammenarbeit mit der Stadt Bern). Bedürfnis nach Ausstattung mit Strom (für Elektrovelos) prüfen.</p> <div data-bbox="328 1361 1190 1619"> </div> <p><i>Abbildung 9: Visualisierungen der gedeckten Veloabstellanlagen: links senkrecht in der Eggimannstrasse, rechts schräg in der Krippenstrasse (Quelle: Semesterarbeit HSR, Verkehrsplanung 3 (2013): Cornelia Senn, Martin Lutz und Tabea Marfurt)</i></p>	1
12 (5.03)	<p>Beim Siedlungszentrum „Träff“ eine kleine Fahrradwerkstatt einrichten (gut zugängliche Pumpstation und Werkzeug zur Verfügung stellen).</p>	3
13 (5.03)	<p>Verleih von Spezialvelos (Elektrovelos, Lastenvelos) und Velozubehör (Anhänger usw.).</p>	3

Motorisierter Individualverkehr, Verkehrsregime und Strassenraumgestaltung

14 (1.09, 2.06, 2.07, 2.11)	Erhöhung der Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr (und verminderte Attraktivität für den Durchgangsverkehr) durch Einführung Tempo 30 – Zone auf der gesamten Bahn- und Steigerhubelstrasse , zusätzliche Massnahmen wie z.B. Bodenmarkierungen im Bereich des Schulareals und Beleuchtungsoptimierung im Tunnel unter den Bahngleisen, Verbreiterung des Trottoirs in der Steigerhubelstrasse.	1
15 (2.09)	Erweiterung der Begegnungszone auf das gesamte Gebiet der Siedlung (insbesondere Bahnstrasse) mit auffälligen „Eingangspforten“ oder autofreie Siedlung (Zufahrt mit Motorfahrzeugen nur für Bewohner, zum Ein- und Ausladen usw.).	2
16 (3.01)	Neuanordnung Längsparkierung: Durch die Erstellung der Veloabstellanlagen sind die Parkfelder für Motorfahrzeuge anzupassen.	3
17 (3.02)	Abstellanlagen für motorisierte Zweiräder: Bei den Veloabstellanlagen sind auch Flächen für die Parkierung von Mofas usw. vorzusehen.	3
18 (4.01)	Siedlungseingang „Bahnhof“: Umgestaltung des Platzes, Verkehrsführung in Randlage, Ausstattung des Platzes mit Sitzgelegenheiten und Bepflanzung mit dem Ziel einer hohen Aufenthaltsqualität.	2
19 (4.02)	Quartiereingang „Afrikaplatz“ (Krippenstrasse / Schlosstrasse): Gestaltung als Platz mit hoher Aufenthaltsqualität, unter Berücksichtigung der durchführenden Veloroute und des Eingangs zur Tempo 30 Zone.	9
20 (4.04)	Niveaugleicher Strassenraum: Niveauunterschiede zwischen Trottoir und Fahrbahn eliminieren damit eine zusammenhängende Aufenthaltsfläche entsteht und die Mindestbreite für die Feuerwehrezufahrt an der oberen Krippenstrasse gewährleistet bleibt.	9

Mobilitätsdienstleistungen

21 (5.01)	„Mobilitäts-Infomobil“ analog zum „ÖkoInfoMobil“ einführen ⁶ .	9
22 (5.06)	Heimlieferdienste bekannt machen / Depot für Waren- und Paketannahme schaffen.	3
23 (5.02)	Mobility-Standort ⁷ : zusätzlicher Standort in unmittelbarer Nähe der Siedlung oder Angebot mobility@home prüfen, Mobility weiter bekannt machen.	1
24	Plattform für gemeinsame Autonutzung aufbauen (Car-Pooling, privates Car-Sharing).	9

⁶ Alternativ wäre es prüfenswert, das bestehende Informationsangebot des ÖkoInfoMobils mit Mobilitätsinformationen zu ergänzen.

⁷ Ein weiterer Mobility-Standort ist an der Murtenstrasse in Planung. Ebenso laufen Abklärungen betreffend mobility@home für die neue Siedlung Stöckacker. Ob es nach Fertigstellung der Überbauung am Europaplatz dort auch einen Mobility-Standort geben wird, ist offen.

25 (5.05)	Mietertickets mit dem Libero-Tarifverbund anbieten (bisher gibt es kein solches Angebot des Tarifverbunds).	9
26	Mobilitätsinformationen /-mappen für die BewohnerInnen (ÖV-Haltestellen-Fahrpläne, Lieferdienste, Dienstleistungen etc.) herstellen bzw. zur Verfügung stellen (Mieterzeitschrift, Versand, Aushang, o.ä.).	2
27	Einen BewohnerInnen-Anlass durchführen (oder bestehende Anlässe mit der Mieterschaft nutzen, um auch das Thema Mobilität bzw. bestimmte Aspekte davon zu diskutieren). Dabei 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
28	Infrastruktur für Elektromobilität bereitstellen.	9
29 (5.04)	„Village-Office“ : zur Förderung von Home Office im „Träff“ einen Raum einrichten, der von den Bewohnenden der Siedlung genutzt werden kann.	3

Versorgung, Dienstleistungen, Naherholung

30	Verbesserung der Nahversorgung , z.B. mit Verkaufspunkt im „Träff“, Marktstand im Quartier, mobiler Verkaufsstelle (in Zusammenarbeit mit einer Bäckerei z.B.), Hauslieferdienst.	9 ⁸
----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------

5. Ausblick

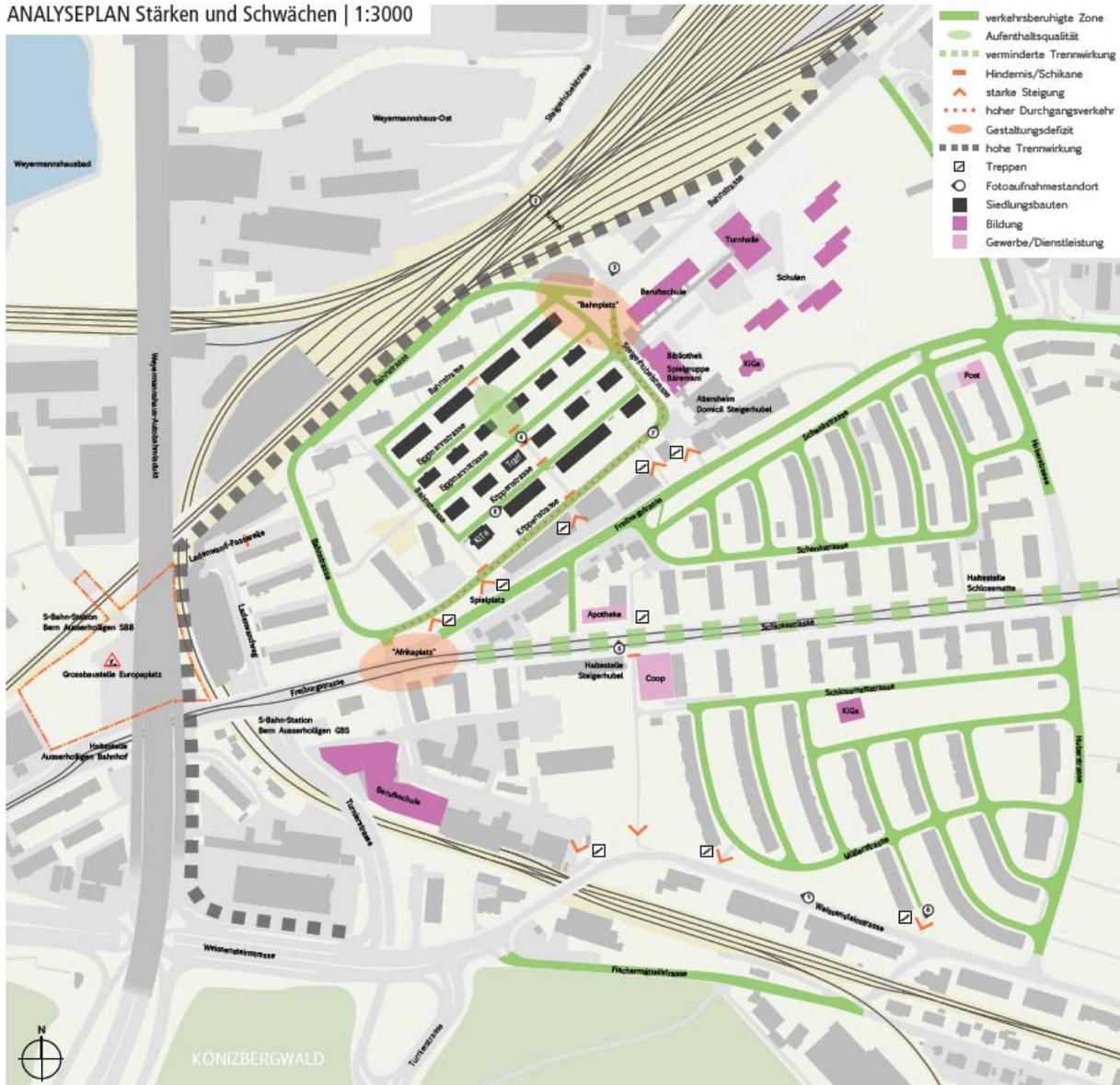
Die vorliegenden Massnahmenvorschläge wurden mit den zuständigen Personen von Immobilien Stadt Bern und der Fachstelle Mobilitätsberatung besprochen. Aufgrund der Priorisierung werden erste Massnahmenvorschläge festgelegt bzw. weitere Abklärungen zu bestehenden Planungen⁹ oder Zuständigkeiten vorgenommen. 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.

⁸ Mit Eröffnung des Zentrums Europlatz wird sich die Versorgungssituation verbessern. Es werden Geschäfte wie Coop, Coop Vitality, Denner und andere Geschäfte bzw. gastronomische Angebote zur Verfügung stehen (www.europaplatz-bern.ch).

⁹ 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: Analyseplan

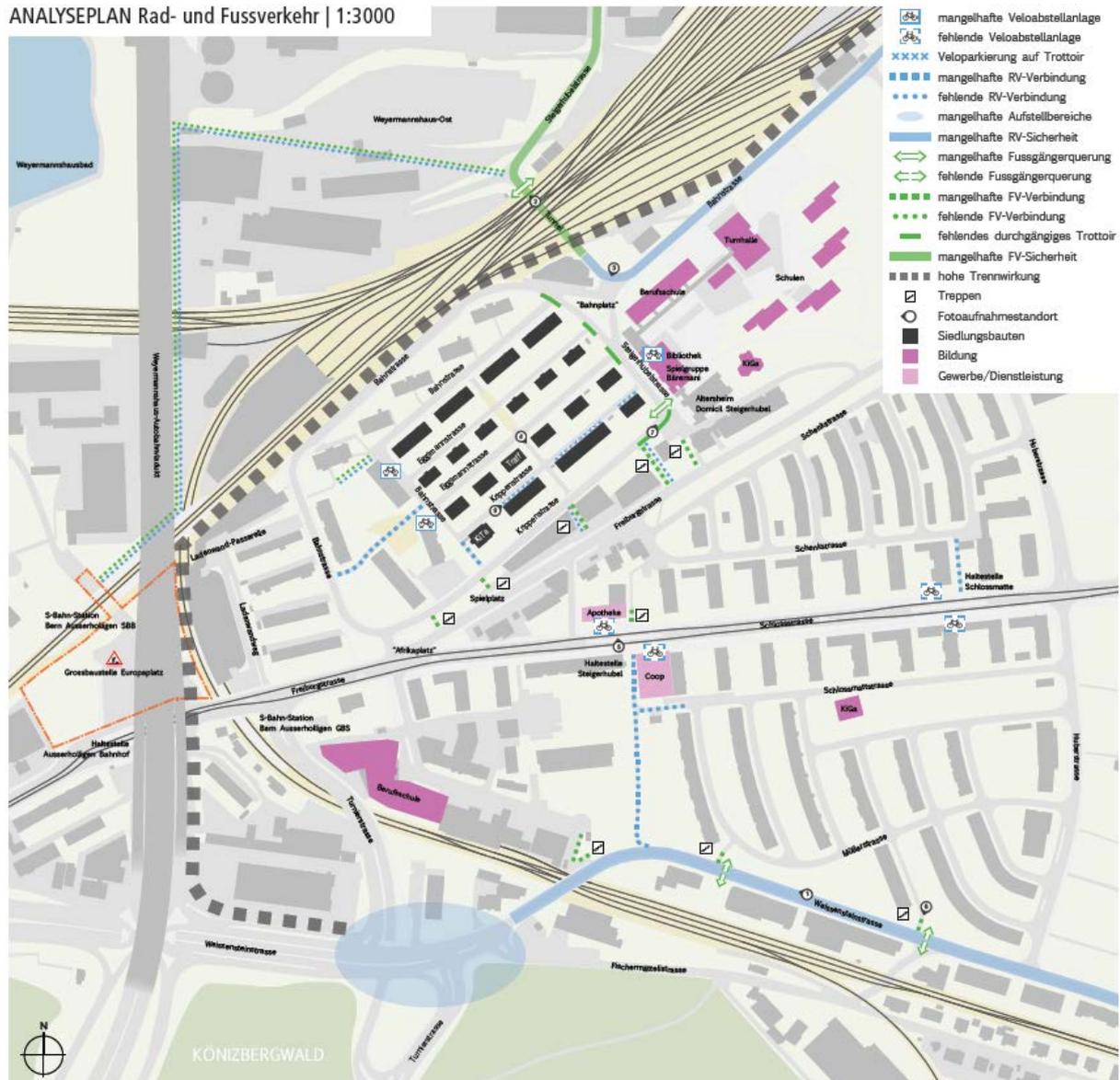
ANALYSEPLAN Stärken und Schwächen | 1:3000



Quelle: Semesterarbeit HSR, Verkehrsplanung 3 (2013): Cornelia Senn, Martin Lutz und Tabea Marfurt

Anhang 2: Analyseplan Rad- und Fussverkehr

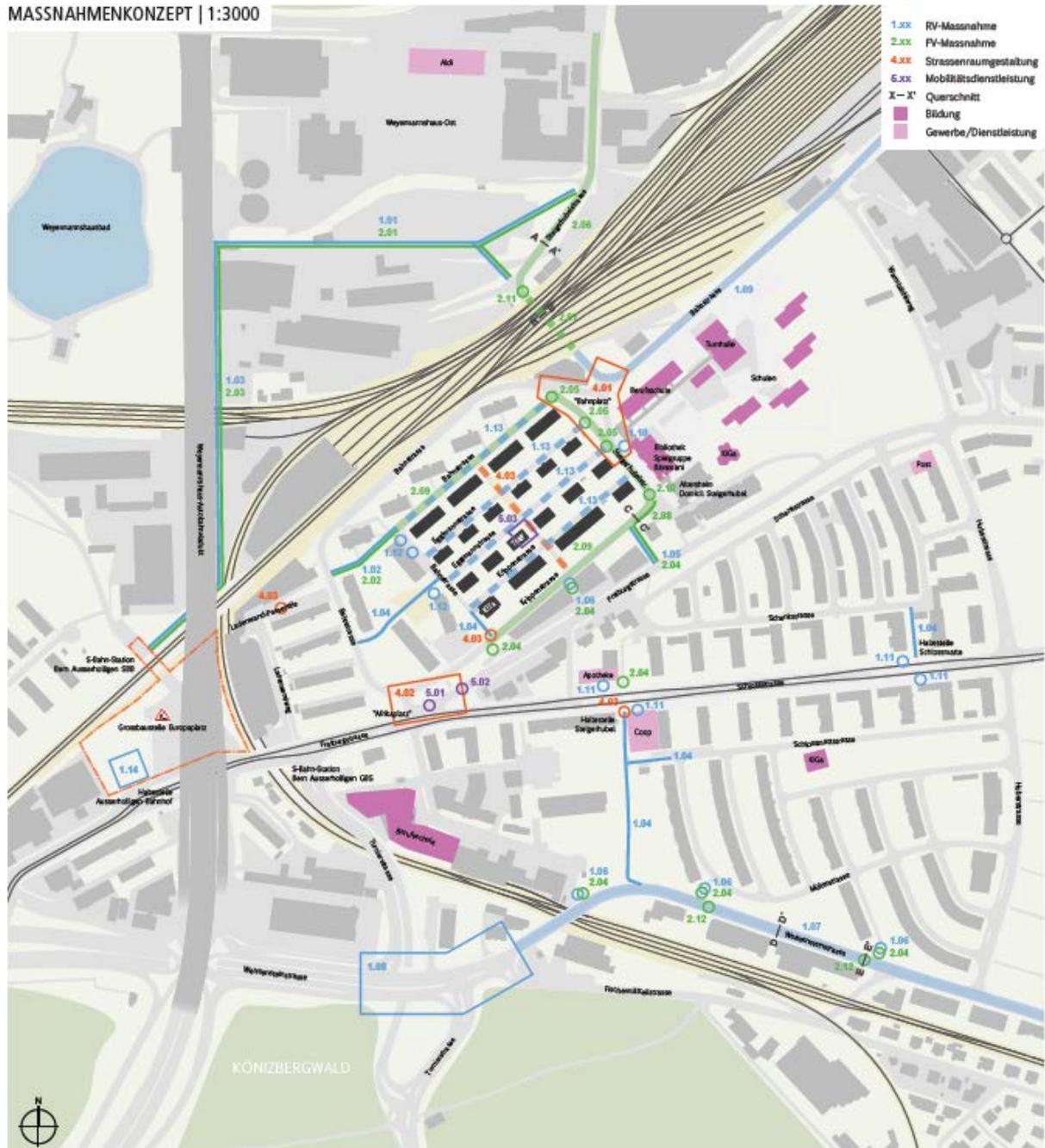
ANALYSEPLAN Rad- und Fussverkehr | 1:3000



Quelle: Semesterarbeit HSR, Verkehrsplanung 3 (2013): Cornelia Senn, Martin Lutz und Tabea Marfurt

Anhang 3: Konzeptpläne

MASSNAHMENKONZEPT | 1:3000



Quelle: Semesterarbeit HSR, Verkehrsplanung 3 (2013): Cornelia Senn, Martin Lutz und Tabea Marfurt



Quelle: Semesterarbeit HSR, Verkehrsplanung 3 (2013): Cornelia Senn, Martin Lutz und Tabea Marfurt

Anhang 4: Explizite Rückmeldungen BewohnerInnen

Nummer / Fragebogen	Bemerkung in Fragebogen
3	Durchgehende Fahrradspuren in den (?) die Sommer und Winter benutzbar sind.
4	Zufrieden
11	Auffallend sind im Stossverkehr die vielen Autos mit Kennzeichen des Nachbar Kantons. Ich schliesse daraus, dass Agglomerations-/Regions-/Land-Bewohner bis in das innerste Stadtzentrum fahren, Stadtbewohner eher den öV nutzen.
15	Um in Bern gratis parkieren zu können sollte man die Niederlassungsbewilligung der Stadt Bern hinter die Windschutzscheibe legen können.
16	<ul style="list-style-type: none"> - Sehr gute öV-Verbindungen - Nachts viel Rangierlärm, der Güterbahnhof ist nah. Hoffe auf leisere Bremsen. - Ein gedeckter Veloständer wäre schöner.
17	öV einerseits und Individualverkehr ergänzen sich hier ideal.
25	Neue Siedlung „Crescendo“ wurde ohne Rampe für Kinderwagen erstellt. Umweg von min. 100m beidseits für Zugang zu Tramhaltestelle/Coop/Apotheke müssen wir so in Kauf nehmen.
26	<ul style="list-style-type: none"> - Überdachte Veloabstellplätze (von der Liegenschaftsverwaltung zur Verfügung gestellt) wären nötig und praktisch - Ein zweites Mobility-Auto in der Nähe wäre praktisch (es gab mal 2) - Kinder können sehr gut auf den fast autofreien Strassen spielen, die Spielplätze sind jedoch in traurigem Zustand und Ausstattung.
27	Verbindung zu hintere Länggasse und Eigerplatz mit öV wäre toll. Unterführung Richtung Restaurant Weyermannshaus und Bremgartenwald gefährlich für Fussgänger und Velos => teilweise SchülerInnen Steigerhubel und KIGA
28	<ul style="list-style-type: none"> - Dezentralisierung des öV, Inselbus/-Tram - öV-Verbindung Holligen-Länggasse, Ringlinien - Verhinderung des Durchgangsverkehrs von Pkw und Lkw im Quartier (Abkürzung aufgrund GPS-System)
32	In der Wohnsiedlung: sehr zufrieden. Durch die Stadt: oft noch Gefährdung durch Verkehr, enge Velo/Autofahrsituationen! Gelbphase manchmal zu kurz. Ich fahre noch bei grün los mit Velo-Wechsel-Fussgänger fahren schon los.
36	Sehr gut erschlossen!
43	<ul style="list-style-type: none"> - Eggspiegel im Quartier (im Speziellen in eine Abzweigung) - Bodenwelle damit das Quartier weniger als Abkürzung für Lastwagen und Handwerker in Zeitnot (oder Feierabendverkehr) wird!
45	Der Durchgangsverkehr via Steigerhubel-/Krippenstrasse zwischen Bahnstrasse und Freiburgstrasse ist eine Abkürzung und somit ein Geheimtipp. Da es aber zwischen einem Schulhaus, einem Altersheim und einem kinderreichen Quartier durchführt sollte dieser dringend gesperrt werden. Es besteht eine Alternative ca. 100m entfernt (Warmbächliweg) die dafür problemlos gebraucht werden kann.
46	<ul style="list-style-type: none"> - Im Winter Trottoirs schlecht geräumt und nicht gesalzen! - Einkaufsmöglichkeiten seit Aldi verbessert (Murtenstrasse)
47	- Nicht alles versperren: Einbahnstrassen, Strassenverengungen, Tempo 30 Zonen usw. Mehr Freiheit für die motorbetriebenen Fahrzeuge.