

# **Betriebskonzept Mobilität**

## **WBG Stern – Dahlienweg Thun**

ENTWURF für UeO

Thun, 31. März 2025



Thun, 31. März 2025

**Bauherrschaft**

WBG Stern  
Erlenweg 13  
3604 Thun

**Auftraggeberin:**

ARGE akkurat bauatelier & Quartierwerk Architektur  
3600 Thun

**Auftragnehmerin**

rundum mobil GmbH  
Marktgasse 17  
3600 Thun

**Dokumentenverlauf**

Version 1.0 vom 18. Juli 2024  
Version 2.0 vom 20. August 2024  
Version 3.0 vom 12. September 2024  
Version 4.0 vom 31. März 2025

## Inhalt

|                                                         |           |
|---------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Ausgangslage</b>                                  | <b>4</b>  |
| 1.1 Das Projekt in Kürze                                | 4         |
| 1.2 Auftrag und Ziel                                    | 5         |
| 1.3 Grundlagen für das Betriebskonzept Mobilität        | 6         |
| <b>2. Beurteilung des Standorts</b>                     | <b>7</b>  |
| 2.1 Lage und wichtige Zielorte                          | 7         |
| 2.2 Öffentliche Parkplätze und geltende Bewirtschaftung | 8         |
| 2.3 Erschliessungsqualität mit dem öV                   | 8         |
| 2.4 Erschliessung Aktivverkehr (Velo und zu Fuss)       | 8         |
| 2.5 Sharing-Angebote                                    | 9         |
| 2.6 Fazit Analyse                                       | 9         |
| <b>3. Massnahmen Mobilität</b>                          | <b>10</b> |
| 3.1 Parkplatzbedarf MIV                                 | 10        |
| 3.2 Bedarf Veloabstellplätze                            | 11        |
| 3.3 Bauliche Massnahmen MIV und Velo                    | 13        |
| <b>4. Weitere Mobilitätsmassnahmen</b>                  | <b>14</b> |
| 4.1 Kommunikation                                       | 14        |
| 4.2 Mobilitätsfond/Mieterfranken                        | 14        |
| 4.3 Unterhalt Veloabstellanlagen                        | 14        |
| 4.4 Velowerkstatt                                       | 14        |
| 4.5 Depot für Waren- und Paketannahme                   | 14        |
| 4.6 Zentrale Entsorgung von Leergütern                  | 15        |
| 4.7 Autoparkplatz für Sharing-Fahrzeug                  | 15        |
| 4.8 Sharing-Lastenfahrrad                               | 15        |
| 4.9 Mitgliedschaft Veloverleih für Bewohnende           | 15        |
| <b>5. Dauerhaftes Mobilitätsmanagement</b>              | <b>16</b> |
| 5.1 Monitoring                                          | 16        |
| 5.2 Rückfallposition                                    | 16        |
| <b>6. Fahrtenaufkommen</b>                              | <b>17</b> |
| 6.1 Ausgangslage                                        | 17        |
| 6.2 Fahrtenaufkommen der neuen Überbauung               | 17        |
| 6.3 Fazit und Zielsetzung                               | 17        |

## 1. Ausgangslage

### 1.1 Das Projekt in Kürze

Die Wohnbaugenossenschaft Stern (WBG Stern) ist Eigentümerin der Wohnüberbauung «Dahlienweg» im Stadtteil Dürrenast in Thun. Die Siedlung umfasst total 30 Wohneinheiten zu 3 oder 4 Zimmern und stammt aus den 1960er Jahren. Die WBG strebt an, ihr Wohnungsangebot zu erweitern und die sanierungsbedürftigen Gebäude durch zeitgemässe Neubauten zu ersetzen.

In einem im 2023 durchgeführten Studienverfahren, an dem fünf Architekturteams teilnahmen, ging das Projekt «Zaunkönig:in» der Arbeitsgemeinschaft Akkurat Bauatelier und Quartierwerk Architektur im Team mit Meta Landschaftsarchitektur und rundum mobil GmbH als Siegerin hervor.

In einem nächsten Schritt wurde der Siegerbeitrag zu dem nun vorliegenden Richtprojekt weiterentwickelt. Dieses dient als Grundlage für die Überbauungsordnung (UeO).

### Wohnungsmix

In der neuen Wohnüberbauung «Dahlienweg» sind anstelle der heutigen 30 Wohnungen insgesamt 45 Wohnungen verschiedener Grössen geplant. Vorgesehen sind 2.5-Zimmer-Wohnungen und 3.5/4.5-Zimmer-Wohnungen. Die definitiven Grundrisse und der Ausbaustandard werden im weiteren Verlauf des Projekts konkretisiert und festgelegt.

- 10 x 2.5-Zimmer-Wohnungen
- 35 x 3.5/4.5-Zimmer-Wohnungen
- 10 x Mansardenzimmer zur flexiblen Nutzung

### Bewohnerschaft und Zielgruppe<sup>1</sup>

Gemäss Strategie der WBG Stern soll am Dahlienweg eine Wohnüberbauung entstehen in der sich eine gute Durchmischung ergibt. Durch den angestrebten Wohnungsmix ergeben sich Angebote für Klein-Haushalte für jüngere Generationen sowie für Personen, die sich im 3. Lebensabschnitt befinden. Der Mix bietet aber auch die Möglichkeit für Wohnangebote für Familien, wobei hier kein spezieller Fokus gelegt wird.

Die Zielgruppenüberlegungen basieren auf der Liegenschaftsstrategie der WBG Stern, welche insbesondere in anderen Wohnüberbauungen bereits grosszügige Angebote für Familien aufweist. Der Wohnungsmix berücksichtigt auch den derzeitigen Nachfragebedarf, welcher insbesondere im Bereich der 2.5/3.5-Zimmer-Wohnungen zunehmend ist.

Die derzeitigen Bewohnenden der Siedlung Dahlienweg werden laufend über den Stand der Planung informiert. Angestrebt wird, dass möglichst vielen Bewohnenden innerhalb der WBG Stern (am Dahlienweg oder in einer anderen Siedlung) ein Wohnangebot unterbreitet werden kann. Die WBG Stern wird im Rahmen des Prozesses die Möglichkeiten eines Übertritts in neue Wohnungen am Dahlienweg oder in eine andere WBG Stern-Siedlung prüfen und mit der Bewohnerschaft beraten.

---

<sup>1</sup> Auszug Dokument „Studienverfahren Dahlienweg – Programm“ vom 23.März 2023

## 1.2 Auftrag und Ziel

Für die Eingabe bzw. die Mitwirkung der UeO muss auch ein «Betriebskonzept Mobilität» eingereicht werden. Mit dem Konzept soll eine intelligente, menschen- und umweltverträgliche Mobilität gefördert werden. Die konkrete Zielsetzung leitet sich aus den im Planungsvertrag zwischen der Stadt Thun und der WBG Stern definierten Vorgaben ab:

*«Da sich das Areal entlang der bereits heute stark verkehrsbelasteten Schulstrasse befindet, muss das Konzept der Neubebauung sicherstellen, dass im Vergleich zur heutigen Situation nicht zusätzlicher motorisierter Verkehr generiert wird. Dies bedingt eine Reduktion der Parkplatzzahl auf maximal 0.5 bis 0.7 Parkplätze pro Wohnung und die Ausarbeitung eines Betriebskonzepts Mobilität. Im Rahmen des Betriebskonzepts Mobilität ist zu prüfen, ob eine autoreduzierte Wohnbebauung (unter 0.5 PP/Wohn) realisiert werden kann».<sup>2</sup>*

Die Mobilitätsinfrastruktur und das Mobilitätsangebot sind somit so auszurichten, dass die Mobilitätsbedürfnisse möglichst nutzer- und bedürfnisorientiert abgedeckt werden und die Vorgaben aus dem Planungsvertrag erfüllt werden.

Dabei stehen folgende Punkte im Vordergrund:

- Die Überprüfung einer guten öV-Anbindung, einer guten Infrastruktur für den Aktivverkehr (Velo und zu Fuss) sowie die Entwicklung und Definition von flankierenden Mobilitätsmassnahmen sind integrale Bestandteile des Betriebskonzepts Mobilität.
- Nachweis, dass auf Grund des vorgesehenen Parkplatzangebots, der verkehrstechnisch erschlossenen Lage und der Umsetzung von griffigen Mobilitätsmassnahmen eine vernünftige Mobilität der zukünftigen Bewohnenden gewährleistet ist und kein zusätzlicher motorisierter Verkehr generiert wird.
- Ein Monitoring und Controlling soll die Wirkung der vorhandenen und getroffenen Mobilitätsmassnahmen überprüfen und sicherstellen, dass diese genutzt werden und die vorhandene Infrastruktur ausreicht. Allenfalls müssen zusätzliche Massnahmen entwickelt und umgesetzt werden mit dem Ziel, die Verkehrsmittelwahl der Bewohnerinnen und Bewohner möglichst nachhaltig zu gestalten.

---

<sup>2</sup> Auszug Planungsvertrag vom 7. Februar 2022 der Stadt Thun und der WBG Stern, Seite 2, Ziffer 2.8

## 1.3 Grundlagen für das Betriebskonzept Mobilität

### Schweizer Norm VSS (Auswahl)

- 40 065 Parkieren - Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen.
- 40 281 Parkieren - Angebot an Parkfeldern für Personenwagen, Ausgabe 2019-03.
- 40 291a Parkieren - Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen, Ausgabe 2019-03.

### ASTRA / Velokonferenz Schweiz

- Veloparkierung -Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, Handbuch 2008.

### Bundesamt für Statistik

- Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) 2015.

### Energie Schweiz

- MIPA-Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen.

### Kantonale Grundlagen

- Bauverordnung des Kantons Bern (BauV) vom 06.03.1985, Stand 01.03.2020.
- Leitfaden zur Berechnung der Anzahl Abstellplätze nach Art. 49 bis 56 BauV.  
Herausgeber: Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern. Juni 2015.

### Stadt Thun

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035.
- Reglement über die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze, PBR.
- Planungsvertrag zwischen der Stadt Thun und der WBG Stern vom 7. Februar 2022.
- Studienverfahren Dahlienweg - Programm, Stand Präqualifikation 23. März 2023.

### Bauherrschaft

- Baupläne und Berechnung Anzahl Abstellplätze.
- Diverse Unterlagen und Dokumente zum Richtprojekt.

## 2. Beurteilung des Standorts

### 2.1 Lage und wichtige Zielorte

Der Standort Dahlienweg ist grundsätzlich mit allen Verkehrsträgern gut erschlossen. Er weist dank seiner guten öV-Anbindung, der Nähe zum Stadtzentrum und der in weiten Teilen ebenen Lage gute Voraussetzungen für eine umweltfreundliche und nachhaltige Mobilität auf. In unmittelbarer Nähe (Gehdistanz) befinden sich zahlreiche Angebote des täglichen Bedarfs (bspw. diverse Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und Kindergarten sowie verschiedene weitere Dienstleistungen und Sharingangebote (Mobility, Donkey Republic).

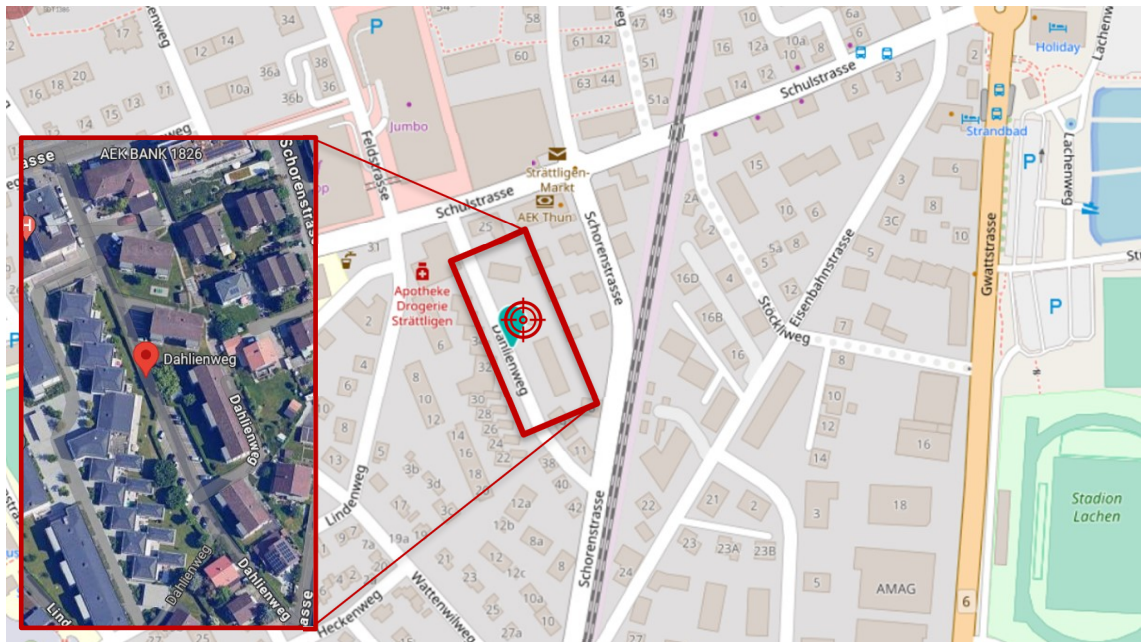


Abbildung 1: Lage Wohnüberbauung Dahlienweg

### Strassen und Erschliessung

Die Haupteerschliessung des Dahlienwegs erfolgt über die Schulstrasse, seit Sommer 2024 Tempo 30 Zone. Der Standort ist gut ans übergeordnete kantonale und nationale Strassennetz angebunden. Der Autobahnanschluss «Thun Süd» der A6 ist in rund 6 Fahrminuten erreichbar.

### Wichtige Zielorte

Der Standort ist günstig für eine Mobilität mit wenig individuellem Autoverkehr. Neben den Alternativen zum MIV (öV- und Velo-Netz; Sharing-Angebote) befinden sich auch wichtige Zielorte des täglichen Bedarfs in unmittelbarer Nähe und sind in wenigen Minuten zu Fuss erreichbar:

- Einkaufsmöglichkeiten sowie Restaurants
- Schulen sowie schul- und familienergänzende Betreuung
- Freizeit- und Sportangebote
- Banken, Post, Drogerien, Ärzte
- etc.

In unmittelbarer Nähe befinden sich zudem diverse Naherholungsgebiete wie bspw. der Thunersee sowie die Innenstadt Thun. Diese sind weniger als 3km vom Standort entfernt.

## 2.2 Öffentliche Parkplätze und geltende Bewirtschaftung

Alle öffentlichen Parkplätze auf dem Gemeindegebiet von Thun werden mittels Gebühren (Parkuhren, digitale Parklösungen/Apps) bewirtschaftet. Anwohner können auf der Verwaltung eine Zonenparkkarte für Fr 20.- pro Monat oder Fr 220.- pro Jahr beantragen. Innerhalb der Zonen ist das Parkieren von Motorfahrzeugen auf den dafür markierten Parkfeldern erlaubt. In unmittelbarer Nähe befinden sich drei Parkhäuser (Coop, Jumbo, Post). Die öffentliche Zugänglichkeit der Parkhäuser ist jedoch an die Landeöffnungszeiten gekoppelt (sonntags jeweils geschlossen).

Die nächste grössere Anzahl an öffentlichen Parkplätzen befindet bei der Turnhalle Dürrenast (350m vom Dahlienweg entfernt) und beim Lachenkanal (450m entfernt).

## 2.3 Erschliessungsqualität mit dem öV

Der Dahlienweg befindet sich in der öV-Erschliessungsgüte B (gemäss Geoportal des Kantons), was einer guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr entspricht. Die Bushaltestelle Strättligenplatz (Linie 5) ist in max. 5min zu Fuss erreichbar. Werktags von 06:00 – 18:00 Uhr und samstags von 09:00 – 16:00 Uhr fahren die Busse im 10min-Takt. Die Fahrzeit zum Bahnhof Thun beträgt ca. 7min.



Abbildung 2: Erschliessung öV

**5 Strättligenplatz → Thun, Bahnhof**

Strättligenplatz, Schulstrasse, Dürrenast, Bahnhof, Thun, Bahnhof

Gültig 11.12.2022 - 09.12.2023

Alle Angaben ohne Gewähr

| Uhr | Montag - Freitag  | Samstag           | Sonn- und Feiertag |
|-----|-------------------|-------------------|--------------------|
| 05  | 45 58             | 47                | 47                 |
| 06  | 08 18 28 38 48 58 | 06 21 36 51       | 06 21 36 51        |
| 07  | 08 18 28 38 48 58 | 06 21 36 51       | 06 21 36 51        |
| 08  | 08 18 28 38 48 58 | 04 19 34 48 58    | 04 19 34 49        |
| 09  | 08 18 28 38 48 58 | 08 18 28 38 48 58 | 04 19 34 49        |
| 10  | 08 18 28 38 48 58 | 08 18 28 38 48 58 | 04 19 34 49        |
| 11  | 08 18 28 38 48 58 | 08 18 28 38 48 58 | 04 19 34 49        |
| 12  | 08 18 28 38 48 58 | 08 18 28 38 48 58 | 04 19 34 49        |
| 13  | 08 18 28 38 48 58 | 08 18 28 38 48 58 | 04 19 34 49        |
| 14  | 08 18 28 38 48 58 | 08 18 28 38 48 58 | 04 19 34 49        |
| 15  | 08 18 28 38 48 58 | 08 18 28 38 48 58 | 04 19 34 49        |
| 16  | 08 18 28 38 48 58 | 08 18 28 38 48 58 | 04 19 34 49        |
| 17  | 08 18 28 38 48 58 | 04 19 34 49       | 04 19 34 49        |
| 18  | 08 18 28 38 48 58 | 04 19 34 49       | 04 19 34 49        |
| 19  | 08 18 34 49       | 04 19 34 49       | 04 19 34 49        |
| 20  | 06 21 36 51       | 06 21 36 51       | 06 21 36 51        |
| 21  | 06 21 36 51       | 06 21 36 51       | 06 21 51           |
| 22  | 06 21 36 51       | 06 21 36 51       | 21 51              |
| 23  | 06 21 36 51       | 06 21 36 51       | 21 51              |

Abbildung 3: Fahrplan Linie 5

## 2.4 Erschliessung Aktivverkehr (Velo und zu Fuss)

### Erschliessung Veloverkehr

Der Standort am Dahlienweg eignet sich aufgrund der vorhandenen Veloinfrastruktur, der flachen Topografie für die Fortbewegung mit dem Velo. Der Bahnhof Thun in weniger als 10min mit dem Velo erreichbar.

Auch wichtige Zielorte (Einkaufsmöglichkeiten, Innenstadt Thun, Naherholungsgebiete, usw.) sind in kurzer Fahrzeit und ohne merkbare Steigungen gut erreichbar. Mit E-Bikes verkürzt sich die Fahrzeit nochmals signifikant.

## Erschliessung Fussverkehr

Die Fusswege rund um den Dahlienweg sind grundsätzlich gut und sicher. Wie schon in Kap. 2.1 erwähnt, befinden sich in der Nähe des Standorts verschiedene Zielorte und Einrichtungen für den täglichen Bedarf, die auch zu Fuss sehr gut erreichbar sind.

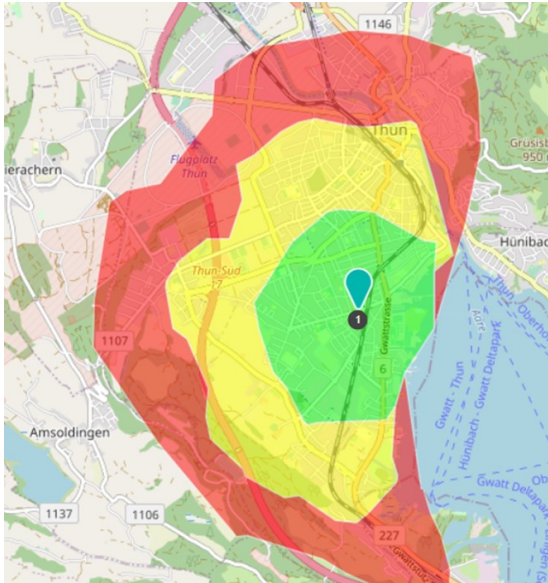


Abbildung 4: Erreichbarkeit mit dem Fahrrad in 12 Minuten  
→ Intervall 4 Minuten

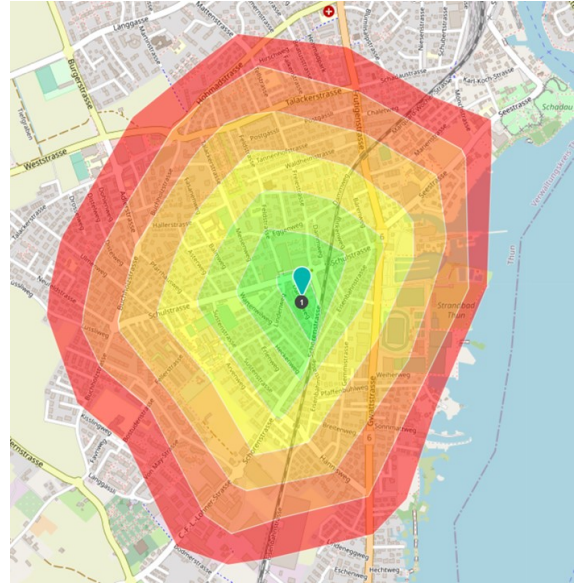


Abbildung 5: Erreichbarkeit zu Fuss in 14 Minuten  
→ Intervall 2 Minuten

## 2.5 Sharing-Angebote

In unmittelbarer Nähe vom Dahlienweg befindet folgende Sharing-Angebote:

- Carsharing Standort: Mobility-Standort am Dammweg 51, Distanz 250m, 2min zu Fuss.
- Bikesharing Standort: Beim Coop Strättligenmarkt (< 5min zu Fuss) stehen Velos und E-Bikes des regionalen Bike-Sharingsystems zur Verfügung.

Weitere Mobility-Standorte befinden sich rund um den Bahnhof Thun, der mit dem Velo oder Bus in wenigen Minuten erreicht werden kann.

## 2.6 Fazit Analyse

Die Analyse des Standorts am Dahlienweg hinsichtlich der Verkehrserschliessung, Nutzung sowie Zugang zu Angeboten für den täglichen Bedarf zeigt auf, dass die Voraussetzungen für die Gestaltung einer umweltschonenden und nachhaltigen Mobilität grundsätzlich gegeben sind:

- gute und standortnahe Angebote des öffentlichen Verkehrs und für den Aktivverkehr.
- gute Bedingungen (Topografie und Infrastruktur) für den Aktivverkehr.
- Einkaufs- und Dienstleistungsangebote für den tägl. Bedarf in unmittelbarer Nähe.

Betrachtet man «nur» die vorherrschenden standortspezifischen Gegebenheiten, wäre eine Wohnbebauung mit 0.5 PP/Wohnung mit entsprechenden Mobilitätsmassnahmen grundsätzlich realisierbar. Dies wurde u.a. auch im Siegerprojekt «Zaunkönig:in» des vorgängigen Studienverfahrens geprüft und aufgezeigt. Für die effektive Bestimmung der zu erstellenden Parkplätze spielen jedoch weitere Faktoren, wie Wohnungsmix, bestehende und zukünftige Bewohnende (Zielgruppe), Wirtschaftlichkeit sowie strategische Überlegungen der Bauherrschaft eine wesentliche Rolle (siehe auch Kap. 1.1).

### 3. Massnahmen Mobilität

Das Betriebskonzept Mobilität soll Massnahmen zur Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs und zur Verlagerung auf den Aktivverkehr aufzeigen. Ebenso soll es darstellen, wie ein dauerhaftes Mobilitätsmanagement funktionieren kann. Dieses hat zum Ziel, die Verkehrsmittelwahl der Bewohnenden möglichst nachhaltig zu gestalten. Ein wesentlicher Teil des Betriebskonzept Mobilität ergibt sich aus dem Parkraumkonzept (MIV/Velo) der geplanten Überbauung.

#### 3.1 Parkplatzbedarf MIV

##### Bauverordnung Kanton Bern (BauV)

Grundsätzlich definiert die Bauverordnung eine Bandbreite an zu erstellenden Parkplätzen (Art. 50, Abs. 2). Für das Wohnen beträgt die Bandbreite ab vier Wohnungen 0.5 bis 2 Abstellplätze pro Wohnung. Für die Überbauung am Dahlienweg mit geplanten 45 Wohnungen ergibt sich gemäss BauV somit folgende Bandbreite:

| Nutzung      | Bezugsgrösse                                       | Bandbreite Parkplätze                  |
|--------------|----------------------------------------------------|----------------------------------------|
| 45 Wohnungen | min. 0.5 PP pro Wohnung<br>max. 2.0 PP pro Wohnung | <b>min. 23 PP</b><br><b>max. 90 PP</b> |

Tabelle 1: Anzahl Parkplätze gemäss Bandbreite Bauverordnung Kanton Bern

##### Festgelegte Anzahl Parkplätze

Bei der Festlegung der Anzahl Autoparkplätze wurde von der WBG Stern sowohl die Standortanalyse, der Planungsvertrag mit der Stadt Thun, sowie weitere relevante Faktoren (siehe Kap. 2.6) berücksichtigt. Beispielsweise würde ein Parkplatzangebot unter 0.5 PP pro Wohnung einer komplett neuen Zielgruppe entsprechen, die gemäss WBG Stern aktuell in der WBG selbst und in der näheren Nachbarschaft nicht vorhanden ist (siehe auch Kap. 1.1 «Bewohnerschaft und Zielgruppe»).

Im vorliegenden Richtprojekt befinden sich insgesamt 35 Autoparkplätze ausschliesslich in der Einstellhalle. Davon werden 3 PP als Besucherparkplatz ausgewiesen. Mindestens 3 Parkplätze werden zudem als Parkplatz für Menschen mit einer Beeinträchtigung ausgewiesen. Rechnerisch ergibt sich somit ein Wert von 0.7 PP pro Wohnung, welcher im Bereich der Vorgaben des Planungsvertrags (max. 0.5 bis 0.7 PP pro Wohnung) liegt.

- PP für Bewohnende 32 PP
- PP für Besuchende 3 PP

**Total Autoparkplätze 35 PP**

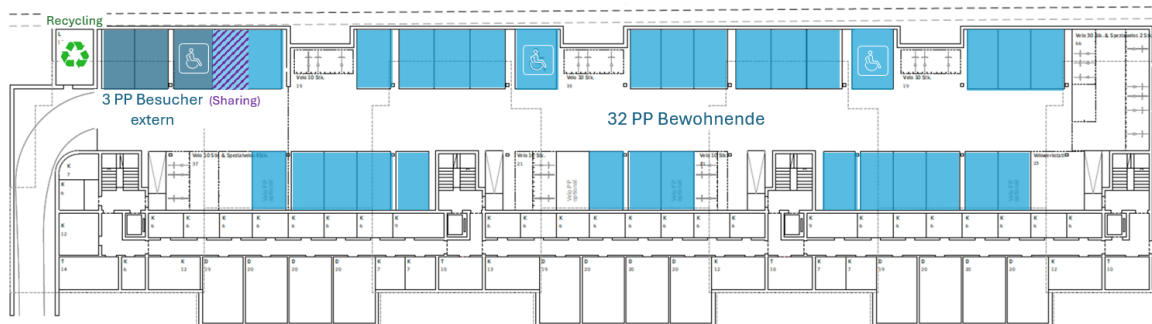


Abbildung 6: Anordnung PP in der Einstellhalle

## Erschliessung MIV

Die Erschliessung für den MIV (Zufahrt Einstellhalle und Aussenparkplätzen der BWG Thun) erfolgt via der Schulstrasse. Angedacht ist ein Einbahnregime, welches nach den Aussenparkplätzen der BWG Thun endet.

## Entsorgung

Neben der Zufahrt zur Einstellhalle befindet sich der Standort für Unterflur-Container. Die Container können von Müllfahrzeugen ab der Schulstrasse angefahren werden. Beim Eingang in die Einstellhalle im Untergeschoss befindet sich zudem eine zentrale Sammelstation für Recyclinggüter (siehe Abbildung 6).

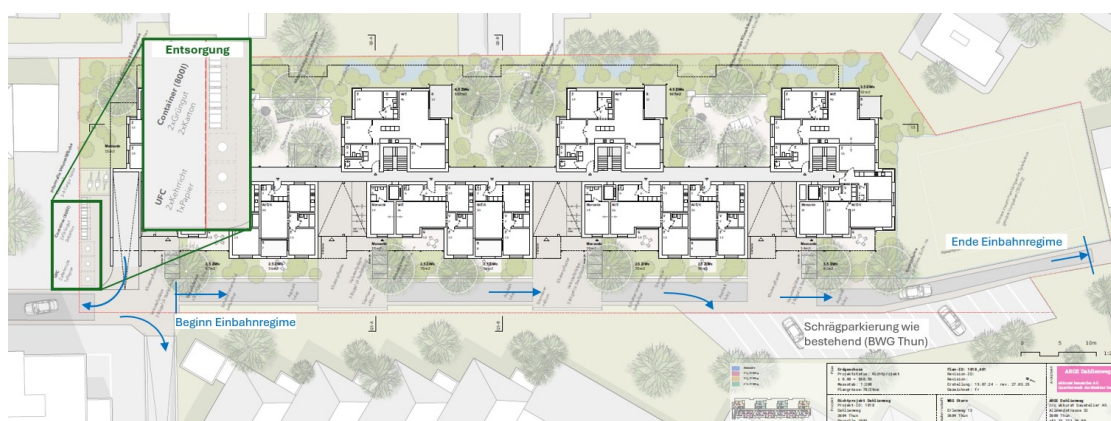


Abbildung 7: Erschliessung Dahlienweg (Einbahnregime & Entsorgung)

## 3.2 Bedarf Veloabstellplätze

### Bauverordnung Kanton Bern (BauV)

Die Anzahl Veloabstellplätze beträgt gemäss BauV zwei Veloabstellplätze (VAP) pro Wohnung. Mindestens 50% der VAP müssen gedeckt sein. Die Berechnungen enthalten jeweils auch die Veloabstellplätze für Besuchende. Bei 45 Wohneinheiten beträgt die minimale Anzahl 90 VAP.

### Festlegung für die Überbauung Dahlienweg

Für die Überbauung am Dahlienweg wurde festgelegt, dass die Anzahl der VAP über die Anzahl der Zimmer bestimmt wird, in diesem Fall mit 1 VAP pro Zimmer. Mit den geplanten 151 Zimmern ergibt sich somit folgendes Minimum an Veloabstellplätzen:

| Nutzung    | Bezugsgrösse     | Abstellplätze |
|------------|------------------|---------------|
| 151 Zimmer | 1 VAP pro Zimmer | min. 151 VAP  |

Tabelle 2: Anzahl Veloabstellplätze

### Im Bauprojekt festgelegte Anzahl Veloabstellplätze

- Je 6 Kurzzeit-Veloabstellplätze (für Besuchende und Bewohnende) sind vor den vier Haupteingängen vorgesehen.
- Im Bereich der Treppentürme sind in den Zwischengängen je 10 Abstellplätze (für Bewohnende) eingeplant. Hier hat es zudem Platz für Kinderwagen, Anhänger und Trot-

tis. Die Abstellplätze in den Zwischengängen sind über eine Rampe mit leichter Steigung (2-3%) zugänglich.

- Für Spezialvelos steht im Aussenraum zusätzlich ein gedeckter Abstellplatz für 4 Cargo-Bikes zur Verfügung.
- In der Einstellhalle im UG befinden sich über 90 Veloabstellplätze (inkl. Spezialvelos), die auf verschiedene Flächen aufgeteilt sind. Jeweils eine Abstellanlage befindet sich direkt bei den Gebäudeaufgängen.
- Am Ende der Einstellhalle wird eine Velo-Werkstatt eingerichtet.

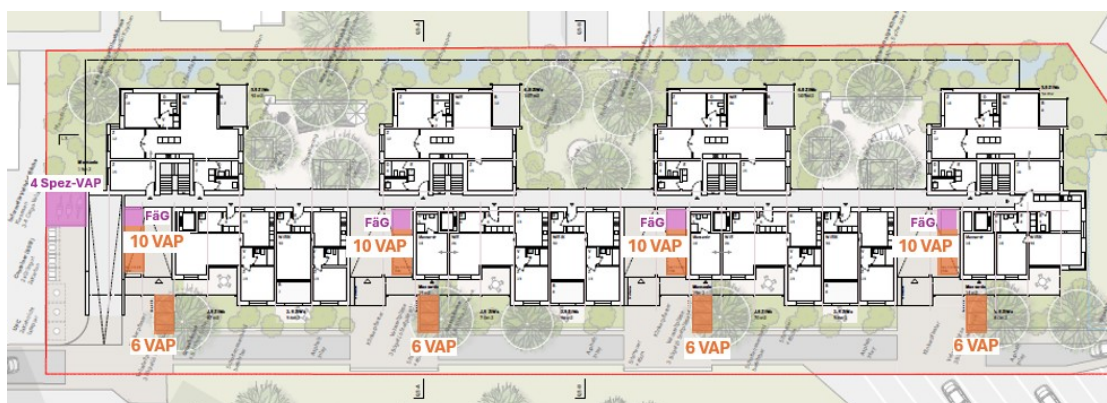


Abbildung 8: Veloabstellplätze im Aussenraum und EG

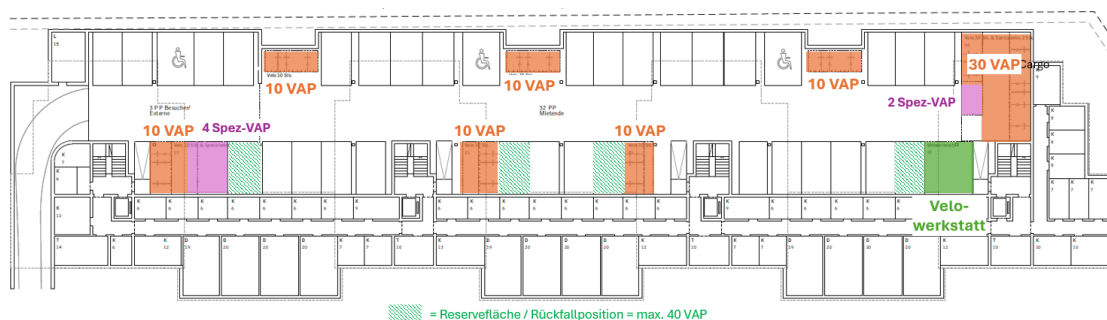


Abbildung 9: Veloabstellanlagen UG (Einstellhalle)

| Standort der Abstellanlagen                       |    |                 | Anz. VAP       |
|---------------------------------------------------|----|-----------------|----------------|
| Im Aussenraum bei den Eingängen                   | EG | 4x 6 VAP        | 24 VAP         |
| In den Zwischengängen                             | EG | 4x 10 VAP       | 40 VAP         |
| Im Aussenraum (Spezialvelos)                      | EG | 1x 4 VAP        | 4 VAP          |
| Abstellfläche 1 - 6                               | UG | 6x 10 VAP       | 60 VAP         |
| Abstellflächen 7                                  | UG | 1x 30 VAP       | 30 VAP         |
| Abstellfläche Spezialvelos                        | UG | 1x 4 & 1x 2 VAP | 6 VAP          |
| <b>Total Veloabstellplätze inkl. Spezialvelos</b> |    |                 | <b>164 VAP</b> |

Tabelle 3: Übersicht Anzahl Veloabstellplätze

## Fazit

Die geplante Anzahl an 164 Veloabstellplätzen liegt weit über den Vorgaben der BauV (90 VAP) und erfüllt auch die Vorgaben von 1 VAP pro Zimmer (151 VAP). Die Abstellanlagen sind unmittelbar bei den Eingängen (EG) bzw. den Aufgängen (UG) platziert und grösstenteils gedeckt.

Falls der Bedarf an Abstellplätzen in Zukunft steigen sollte, ist zudem bereits eine gewisse Aufwärtskompatibilität sichergestellt. Im Aussen- und Innenbereich können je nach Bedarf zusätzliche VAP erstellt werden.

### 3.3 Bauliche Massnahmen MIV und Velo

#### Zufahrtsrampe Einstellhalle

Die Erschliessung der Einstellhalle mit insgesamt 35 unterirdischen Autoparkplätzen und 96 Veloabstellplätzen erfolgt über eine Rampe.

Für eine sichere Nutzung und gute Auslastung der Veloabstellplätze muss das Zu- und Wegfahren praktikabel und ohne Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden möglich sein. Folgende Punkte werden im weiteren Projektverlauf berücksichtigt und umgesetzt:

- Die Rampe hat eine maximale Neigung von 18%. Höhere Neigungswerte sollten unbedingt vermieden werden, da so die Benutzung von Spezialvelos und schweren E-Bikes für viele Menschen praktisch ausgeschlossen wird.
- Die Einspurige Zu- und Wegfahrten wird mit einer Lichtsignalanlage mit Wartepositionen ausgestattet. Diese sind so anzulegen, dass Konflikte zwischen ein-/ausfahrendem und wartendem Fahrverkehr vermieden werden. Zudem muss auch der Veloverkehr von der Lichtsignalanlage erkannt werden. Die Grünphase ist so zu bemessen, dass Velofahrende ungehindert die Rampe zu Fuss hochgehen können.
- Führt eine Rampe direkt zur Tür oder zum Tor der Parkieranlage, wird empfohlen, davor ein horizontales Podest (mind. 2.50m x 1.40m) einzuplanen, damit die Tür ungehindert geöffnet werden kann.

#### Empfehlungen für Zweiradabstellflächen

Bei der Detailplanung und Umsetzung werden die Anforderungen gemäss «Handbuch Veloparkierung» berücksichtigt. Insbesondere soll auf grosszügige Eingänge zu den Veloräumen, Stromanschluss für Elektrovelos, Ablagemöglichkeiten oder Schliessfächer und Abschliessbarkeit bei den Veloabstellplätzen im Aussenraum geachtet werden.

- Als Abstellsysteme sind im Aussenraum ebenerdige Anlehnbügel zu empfehlen. Der Abstand von Anlehnbügeln beträgt 1.30m, der minimale 1.00m.
- Besonders bei Wohnbauten ist darauf zu achten, dass Platz für Spezialvelos, Anhänger und Kindervelos freigehalten wird.
- Müssen Türen passiert werden, haben diese – damit die Abstellanlage gut zugänglich und somit zweckmässig ist – eine lichte Breite von 1.05m und eine lichte Höhe von 2.05m aufzuweisen.

#### Elektrifizierung Veloabstellanlagen und Autoparkplätze

Eine genügende Zahl Veloabstellplätze wird für das Laden von E-Bikes ausgerüstet. Mindestens die notwendigen Grundinstallationen werden dafür mit dem Bau bereitgestellt. Die Nachrüstung kann auch in Abhängigkeit der Nachfrage erfolgen.

Die Bauherrschaft beabsichtigt genügend Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge zur Verfügung zu stellen. Die Ausbaustufe richtet sich dabei an der BauV 56a «Ausbaustandard der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge» und dem Merkblatt SIA 2026. Alle Parkplätze können somit problemlos mit Ladestationen aus- oder nachgerüstet werden.

## 4. Weitere Mobilitätsmassnahmen

Für die Wohnüberbauung «Dahlienweg» wurden verschiedene Mobilitätsmassnahmen definiert, um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und den Aktivverkehr zu fördern. Die Massnahmen sollen dazu führen, dass trotz mehr Wohnraum gegenüber dem heutigen Zustand, kein zusätzlicher motorisierter Mehrverkehr generiert wird.

Die nachfolgenden Massnahmen werden in der Überbauung am Dahlienweg umgesetzt oder im weiteren Projektverlauf geprüft (siehe nachfolgende Tabelle «Prioritäten Massnahmen»). Für die Baueingabe wird das Betriebskonzept Mobilität nochmals konkretisiert und eine Detailplanung zur Umsetzung der verschiedenen Massnahmen vorgenommen.

### 4.1 Kommunikation

Es werden verschiedene Kommunikationskanäle genutzt, um Mobilitätsangebote wie bspw. Mobility Carsharing oder Bike-Sharing zu fördern bzw. die Verkehrsmittelwahl der Bewohnenden möglichst nachhaltig zu gestalten. Vorgesehene Kanäle sind:

- Infoblatt bei Mietantritt zum Thema Mobilität und den vorhandenen Angeboten.
- Regelmässiges Rundschreiben an Mietparteien und Info-Board in allen Eingangsbereichen.

### 4.2 Mobilitätsfond/Mieterfranken

Ein mit den Nebenkosten erhobener Beitrag erlaubt die Äufnung eines «Mobilitätsfonds» mit dem Mobilitätsangebote finanziert werden können (bspw. Anschaffung und Betrieb eines Lastenfahrrads, Werkzeuge und Hilfsmittel Velowerkstatt, usw.). Durch den Mobilitätsfonds wird zudem sichergestellt, dass das Thema «Mobilität» auch in die Budgetplanung der WGB Stern einfliesst und einen entsprechenden Stellenwert erhält.

### 4.3 Unterhalt Veloabstellanlagen

Attraktive und saubere Abstellanlagen fördern die Nutzung des Velos. Die Veloabstellanlagen sowie Abstellanlagen für fahrzeugähnliche Geräte (FäG) werden regelmässig kontrolliert und gereinigt. Schadhafte Anlagen werden repariert und defekte Velos in regelmässigen Abständen (nach Information an die Bewohnenden) entfernt.

### 4.4 Velowerkstatt

In der Einstellhalle wird ein Raum für die Wartung der Velos eingerichtet. Die Bewohnenden finden einen Platz vor, an dem sie Velos reinigen und reparieren können. Der Bereich wird mit Abfluss, Wasseranschluss und Pumpvorrichtung ausgestattet.

### 4.5 Depot für Waren- und Paketannahme

Es entspricht einem Trend, dass immer mehr Waren im Internet bestellt und zu unregelmässigen Zeiten angeliefert werden. Wenn die Empfänger der Waren nicht zu Hause sind entstehen unnötige Fahrten durch Mehrfachzustellungen oder die Pakete müssen selbst beim Lieferanten-Hub abgeholt werden (Abholeinladung).

Die Bauherrschaft Dahlienweg wird darum die Installation von «Paketboxen» prüfen. Paketboxen ermöglichen das einfache Empfangen und Versenden von Paketen direkt vor der Haustür rund um die Uhr und auch wenn niemand da ist. Dadurch werden Mehrfahrten für Zweit- oder Drittzustellungen sowie Abholfahrten vermieden.

#### 4.6 Zentrale Entsorgung von Leergütern

Neben der Abfallentsorgung durch die Stadt Thun für Hauskehricht, Grünabfall und Karton wird eine zentrale Sammelstelle - oder mehrere dezentrale Stellen bei den jeweiligen Gebäuden - für Plastik, Glas und weitere Recyclinggüter eingerichtet. Die Entsorgung erfolgt regelmässig durch die Hauswartung und/oder einem externen Recyclingdienst. So können individuelle Fahrten der Bewohnenden zu den entsprechenden Sammelstellen vermieden werden.

#### 4.7 Autoparkplatz für Sharing-Fahrzeug

Ein Autoabstellplatz in der Einstellhalle ist für ein für Sharing-Fahrzeuge reserviert. Zusammen mit den zukünftigen Bewohnenden der Genossenschaft WBG Stern wird der Bedarf für die Anschaffung eines E-Autos diskutiert und geprüft. Ein entsprechendes Konzept zur möglichen Finanzierung und Nutzung soll bis zur Fertigstellung der Wohnüberbauung vorliegen (bspw. Mobilitäts-Sharingangebot «Allride» der Amag).

#### 4.8 Sharing-Lastenfahrrad

Lastenfahrräder haben ein hohes Potenzial MIV-Fahrten zu substituieren. Güter (und auch Kinder) lassen sich bequem und ohne Auto von A nach B transportieren und meist ist man im innerstädtischen Verkehr sogar schneller unterwegs. Die WBG Stern prüft zusammen mit den zukünftigen Bewohnenden und einem geeigneten Anbieter (bspw. carvelo2go, Trafikpoint, «Allride» der Amag) die Anschaffung eines Lastenfahrrads zur gemeinsamen Nutzung.

#### 4.9 Mitgliedschaft Veloverleih für Bewohnende

Die nächste Veloverleih-Station befindet sich in Fussdistanz (< 5min). Als zusätzliche Massnahmen gegen überfüllte Veloabstellanlagen und/oder zur Erhöhung der Nutzung von Leihvelos wird geprüft, ob den Bewohnenden die Mitgliedschaft bei Donkey Republic zu reduzierten Preisen angeboten werden kann.

### Priorisierung und Umsetzung der Massnahmen

In der nachfolgenden Liste sind die Massnahmen mit einer Priorität versehen. Dabei sind alle Massnahmen mit Priorität A zwingend mit der Erstellung der Wohnüberbauung «Dahlienweg» zu realisieren bzw. nach der Fertigstellung umzusetzen. Priorität B soll möglichst bald in Zusammenarbeit mit der Eigentümer- und Bewohnerschaft konkretisiert und zu einem geeigneten Zeitpunkt realisiert werden und Priorität C später, je nach Bedarf (und vorhandenen Mitteln).

| Massnahme                         | Ziel                                            | Prio. |
|-----------------------------------|-------------------------------------------------|-------|
| 4.1 Kommunikation                 | Sensibilisierung, Förderung öV und Aktivverkehr | A     |
| 4.2 Mobilitätsfond/Mieterfranken  | Sicherstellung Finanzierung Fördermassnahmen    | A     |
| 4.3 Unterhalt Veloabstellanlagen  | Attraktivierung und Förderung Veloverkehr       | A     |
| 4.4 Velowerkstatt                 | Attraktivierung und Förderung Veloverkehr       | A     |
| 4.5 Depot für Waren und Pakete    | Vermeidung von MIV Fahrten                      | A     |
| 4.6 Zentrale Entsorgung Leergüter | Vermeidung von MIV Fahrten                      | A     |
| 4.7 Autoparkplatz für Sharing-Fz  | Vermeidung von MIV Fahrten                      | B     |
| 4.8 Sharing-Lastenfahrrad         | Vermeidung von MIV Fahrten                      | B     |
| 4.9 Mitgliedschaft Veloverleih    | Attraktivierung und Förderung Veloverkehr       | C     |

Tabelle 4: Priorität der Mobilitätsmassnahmen

## 5. Dauerhaftes Mobilitätsmanagement

Die zukünftigen Bewohnenden betreiben zusammen mit der Verwaltung ein dauerhaftes Mobilitätsmanagement. Sie sind verantwortlich für die Erfassung von Daten und Beobachtungen gemäss Monitoring. Falls notwendig, sollen gemeinsam Massnahmen entwickelt werden, um auftretende Missstände zu beheben und um die Verkehrsmittelwahl aller Bewohnenden auch zukünftig möglichst nachhaltig zu gestalten.

### 5.1 Monitoring

Mit einem Monitoring werden Daten erfasst und Betrachtungen vorgenommen, die eine Wirkungs- und Erfolgskontrolle der Zielvorgaben garantieren. Eine periodische Erfolgskontrolle zeigt, ob Nachbesserungen nötig sind und wie auf Veränderungen (z.B. mehr Spezialvelos) reagiert werden kann. Ebenfalls können neue Angebote und Anreize überprüft und nachträglich umgesetzt werden. Die Indikatoren für das Monitoring werden wie folgt definiert und erhoben und im weiteren Projektverlauf konkretisiert:

| Indikator                                                                                                                                                    | Methode                                                            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| Monitoring des generellen Fahrtenaufkommen                                                                                                                   | Periodische Zählung Ein- und Ausfahrten Einstellhalle <sup>3</sup> |
| Monitoring der Parkierungssituation im UG:<br>Wie oft sind die Besucher-Parkplätze belegt?<br>Wie oft müssen Besucher auf öffentliche Parkplätze ausweichen? | Periodische Beobachtung und Zählung                                |
| Monitoring der Parkierungssituation für Velos im Aussenraum und im UG.                                                                                       | Periodische Beobachtung und Erfassung                              |
| Zufriedenheit der Bewohner und geänderte Mobilitätsbedürfnisse                                                                                               | Periodische Befragung der Nutzergruppen                            |
| Verkehrsmittelwahl der verschiedenen Nutzergruppen                                                                                                           | Periodische Befragung                                              |

Tabelle 5: Indikatoren für das Monitoring

Für ein dauerhaftes Mobilitätsmanagement ist eine mobilitätsverantwortliche Person einzusetzen. Das Monitoring wird zeitgerecht eingeführt und jährlich erhoben. Es dient als Grundlage für laufende Anpassungen, Optimierungen oder Überarbeitungen des Betriebskonzepts Mobilität und der Mobilitätsangebote.

Spätestens 2 Jahre nach Inbetriebnahme findet eine Besprechung mit den zuständigen Behörden der Stadt Thun statt, um zu beurteilen, ob das Konzept funktioniert.

### 5.2 Rückfallposition

Falls aus dem Monitoring Handlungsbedarf entsteht, sind folgende Massnahmen zu prüfen bzw. umzusetzen:

- Erhöhung der Anzahl Veloabstellplätze im Aussenraum (Potenzial und Platz ist vorhanden, bspw. mehr Veloabstellbügel oder auch VAP direkt an der Strasse).
- Erweiterung der Veloabstellplätze im UG (Reservefläche ist bereits ausgewiesen) bzw. Aufhebung von bestehenden Autoparkplätzen.

<sup>3</sup> Genaue Messmethode wird im weiteren Projektverlauf definiert (evtl. über LSA der Einstellhalle möglich).

## 6. Fahrtenaufkommen

### 6.1 Ausgangslage

Die nachfolgende Abschätzung des Fahrtenaufkommens soll aufzeigen, wie sich der zukünftig generierte Verkehr der Wohnüberbauung am Dahlienweg auf die bisherige Situation auswirkt. Zur Abschätzung des theoretischen Fahrtenaufkommens werden die VSS-Normen und Erfahrungswerte für die Anzahl Fahrten pro Parkplatz und Tag herangezogen. Aufgrund der Nutzung (Wohnen) wird in der heutigen Situation von 3 Fahrten pro Parkplatz ausgegangen.

#### IST-Situation:

| Anzahl Autoparkplätze | Theo. Fahrten pro PP | Anzahl Fahrten pro Tag    |
|-----------------------|----------------------|---------------------------|
| 23 Autoparkplätze     | 3 Fahrten pro Tag    | <b>69 Fahrten pro Tag</b> |

Tabelle 6: IST-Situation Anzahl Fahrten gemäss VSS-Norm

### 6.2 Fahrtenaufkommen der neuen Überbauung

Theoretisch ergibt eine Verdichtung von 30 auf neu 45 Wohneinheiten bei einem gleichbleibenden Verhältnis der Anzahl Parkplätzen zu den Wohnungen (0.7 PP/Wohnung) ein erhöhtes Fahrtenaufkommen. Durch die Umsetzung von griffigen Mobilitätsmassnahmen (Angebote und Sensibilisierung) werden jedoch Anreize geschaffen, damit Bewohnende die ein Auto besitzen, dieses seltener nutzen.

Aufgrund der guten Lage und Erschliessung (siehe Fazit Standortanalyse) und der in Kapitel 4 aufgeführten Mobilitätsmassnahmen zur Sensibilisierung, Attraktivierung des Aktivverkehrs und zur Vermeidung von MIV-Fahrten, wird sichergestellt, dass ein Grossteil der Alltagsmobilität auch ohne Auto gewährleistet ist. Unter der Voraussetzung, dass die aufgeführten Massnahmen umgesetzt werden, wird für die neue Überbauung «Dahlienweg» darum mit durchschnittlich 2 Fahrten pro Tag gerechnet.

#### Zukünftige Situation:

| Anzahl Autoparkplätze | Theo. Fahrten pro PP | Anzahl Fahrten pro Tag    |
|-----------------------|----------------------|---------------------------|
| 35 Autoparkplätze     | 2 Fahrten pro Tag    | <b>70 Fahrten pro Tag</b> |

Tabelle 6: Situation neue Überbauung: Anzahl Fahrten pro Tag

### 6.3 Fazit und Zielsetzung

Greifen die in Kapitel 4 aufgeführten Mobilitätsmassnahmen, wird durch die neue Wohnüberbauung kein motorisierter Mehrverkehr verursacht und das Strassennetz nicht zusätzlich belastet. Falls das Fahrtenaufkommen gemäss dem durchgeführten Monitoring nicht den Vorgaben entspricht, sind die unter Kap. 5.2 aufgeführten Massnahmen zu prüfen und umzusetzen.