

## Siedlung Hohliebe, Bern

### Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität

Bestandaufnahme und Massnahmenvorschläge



**Eigentümerin: Immobilien Stadt Bern**  
Adressen: Freiburgstrasse 459 – 489, Bern.

Zürich, 25. Oktober 2016

#### **Trägerschaft Deutschschweiz:**

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

#### **Projektleitung:**

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

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



## Impressum

### Siedlung Hohliebe, Bern

#### **Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität** Bestandaufnahme und Massnahmenvorschläge

#### **Eigentümerin: Immobilien Stadt Bern**

Adressen: Freiburgstrasse 459 – 489, Bern.

erarbeitet im Rahmen des Projektes

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

#### **Herausgeber**

MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen

#### **Bearbeitung**

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

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

#### **Begleitung seitens Immobilien Stadt Bern**

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

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

Adrian Humbel, Immobilien Stadt Bern (Bewirtschafter Siedlung Hohliebe)

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

[www.wohnen-mobilitaet.ch](http://www.wohnen-mobilitaet.ch)

25. Oktober 2016

#### **Trägerschaft Deutschschweiz:**

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



#### **Projektleitung:**

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

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

## 1. Ausgangslage

### 1.1 MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen

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

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

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

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

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

### 1.2 Die ISB-Siedlung Hohliebe in Bern-Bümpliz

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

Die Siedlung Hohliebe wurde zur Bekämpfung der Wohnungsnot nach dem zweiten Weltkrieg von der Stadt Bern im Jahr 1946 erstellt und besteht aus drei- und vierteiligen Reihenhäusern. Die drei gestaffelten Reihen sind quer zum Hang geneigt und dem Gartenstadtgedanken verpflichtet. Damit ist die Siedlung ein wertvoller Zeuge Bernischer Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Der Aussenraum gilt als erhaltenswert und ist von denkmalpflegerischem Interesse.

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

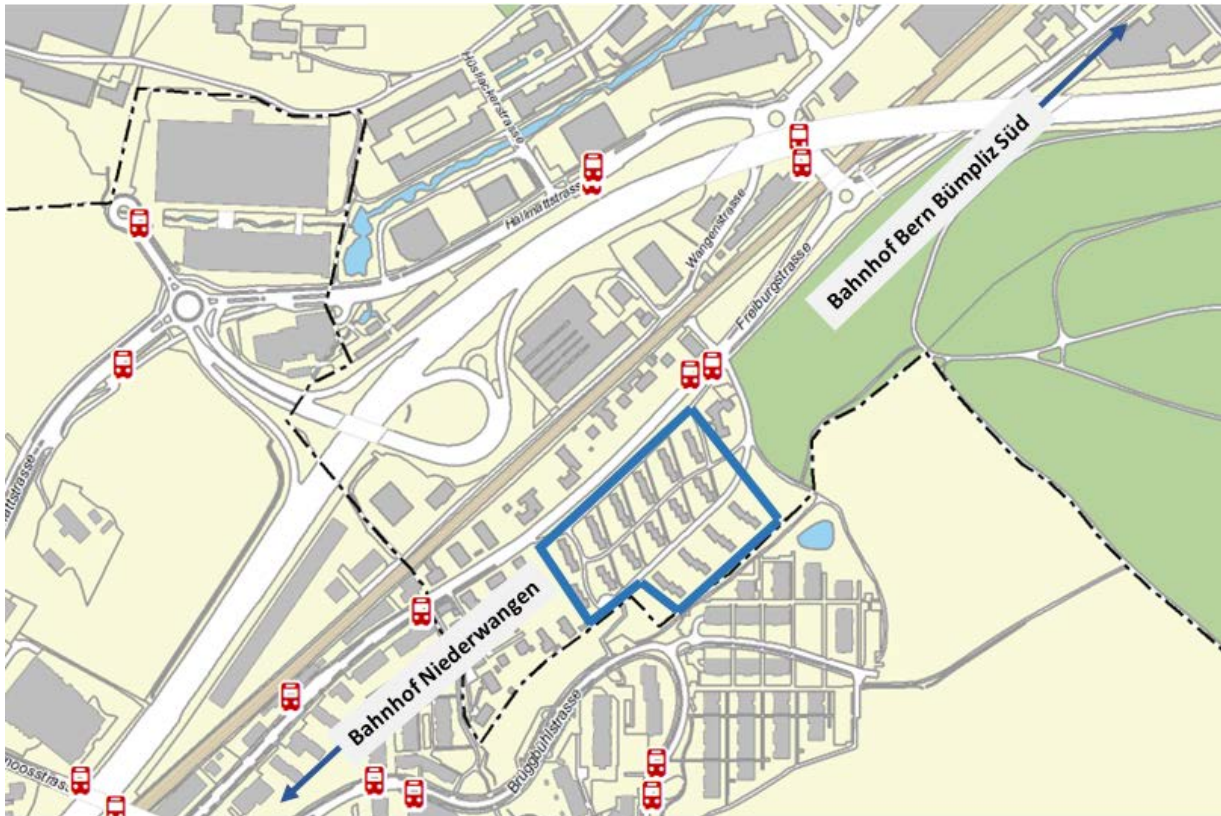


Abbildung: Lage der Siedlung Hohllebe im Westen der Stadt Bern an der Grenze zur Gemeinde Niederwangen

## 2. Vorgehen

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

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

### Analyse

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

### **Massnahmenkatalog**

- Basierend auf der Analyse wurden mögliche Massnahmen abgeleitet und aufgelistet (vergleiche Kapitel 4: Massnahmenvorschläge).
- Diese Liste wurde mit der Verwaltung von ISB besprochen und die Massnahmen priorisiert.

### **Umsetzung**

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

### **Evaluation**

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

### 3. Analyse

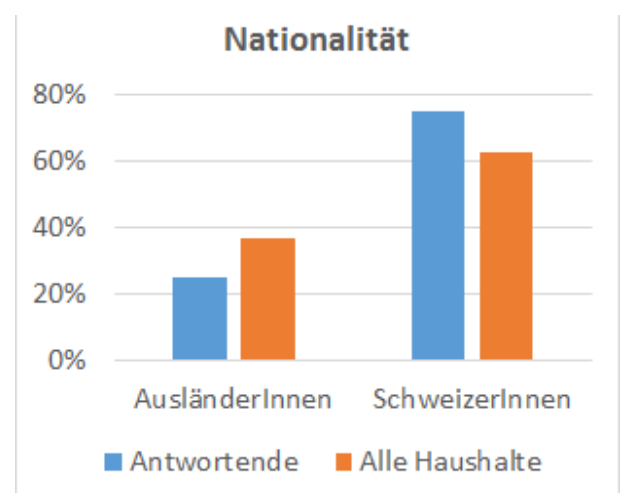
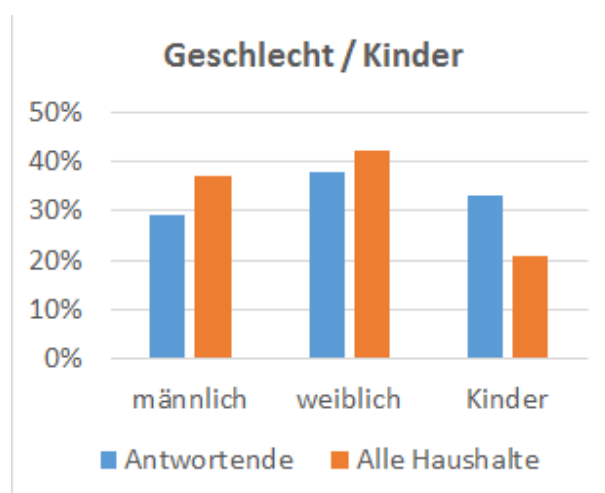
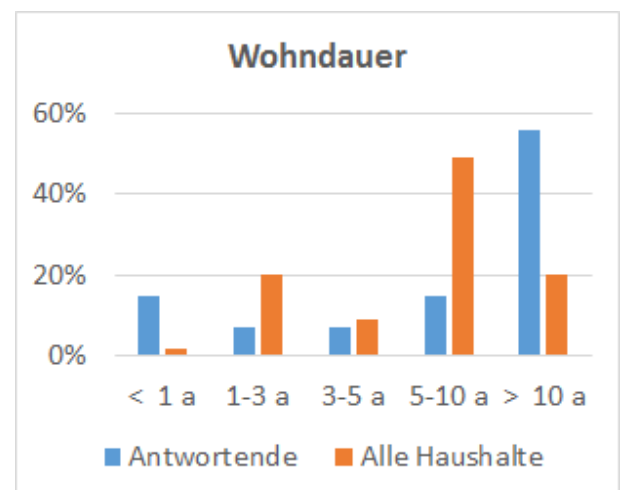
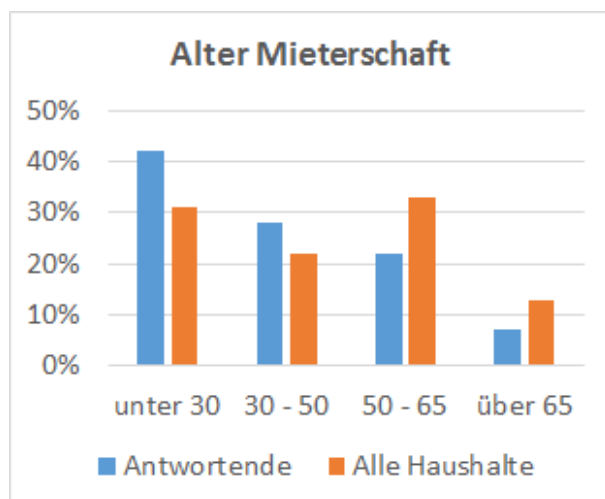
#### 3.1 Befragung der Bewohnerinnen und Bewohner

##### 3.1.1 Repräsentativität

###### *Rücklauf Fragebogen*

Anzahl Haushalte	58
Anzahl retournierte Fragebogen	29
Rücklauf	50%

Die Siedlung Hohliebe ist mit 58 Haushalten im Vergleich zu anderen mit MIWO untersuchten Siedlungen eher klein. Die Rücklaufquote von 50 % kann als sehr gut bezeichnet werden. Damit können repräsentative Aussagen für die Gesamtheit der Siedlung gemacht werden. Aufgrund der geringen Fallzahl sind aber Unterteilungen nach weiteren Kriterien wie Alter der Mieterschaft, Wohndauer, Geschlecht, Nationalität etc. nicht möglich. Vergleicht man die Angaben der retournierten Fragebogen („Antwortende“) mit der Datenbank von ISB („Alle Haushalte“), zeigen sich besonders grossen Abweichungen bei folgenden Merkmalen:



Bemerkung: Grafik Wohndauer: a = Jahre

Verglichen mit allen Haushalten, antworten deutlich mehr:

- Familien mit Kindern
- Haushalte, welche länger als zehn Jahre in der Siedlung wohnen
- Schweizer und Schweizerinnen

Dieser Sachverhalt wurde mit dem Bewirtschafter der Siedlung, Herr Adrian Humbel, besprochen. Der Anteil der autofreien Haushalte ist in der Siedlung mit 17 % äusserst gering. Er ist sogar kleiner als im Schweizerischen Durchschnitt. Gemäss Herr Adrian Humbel ist nicht davon auszugehen, dass dieser Befund deutlich anders wäre, wenn alle Haushalte geantwortet hätten. Die Hohliebe ist eine autoaffine Siedlung. Allerdings kann vermutet werden, dass gegebenenfalls ältere Personen, welche nicht geantwortet haben, ohne Auto leben und der Anteil der autofreien Haushalte ein wenig höher ist. Bei den Antwortenden sind die Familien, welche tendenziell eher autoaffin sind, übervertreten.

### 3.1.2 Ergebnisse der Befragung

#### Verfügbarkeit der Verkehrsmittel

	In den befragten Haushalten	In Prozent zur Gesamtheit
Anzahl autofreie Haushalte	5	17%
Haushalte mit 1 Auto	17	59%
Haushalte mit 2 Autos	7	24%
Haushalte mit 3 und mehr Autos	0	0%
Motorisierungsgrad (Anzahl Autos / Person)	0.36	
Haushalte mit Roller und Motorräder	6	21%
Anzahl Haushalte mit E-Bikes	2	7%
Anzahl Haushalte mit Velos	19	66%
Anzahl Velos insgesamt	61	
Anzahl Generalabonnemente	8	
Anzahl Zonen-Abonnemente	24	
Anzahl Halbtax-Abonnemente	14	
Anzahl Mobility-Mitglieder	0	

#### Auto-Parkplätze

	in den befragten Haushalten
Anzahl abgestellter Autos auf siedlungseigenen PP	12
Anzahl abgestellter Autos auf öffentlichen PP (weiss markiert)	17
Anzahl abgestellter Autos ausserhalb Siedlung	2
Anzahl Autos insgesamt	31

### Fahrleistung

Fahrleistung pro Auto	15'933 km / Jahr
Fahrleistung pro Haushalt	17'032 km / Jahr
Fahrleistung pro Person	5'743 km / Jahr

### Veloabstellplätze

	Anzahl
Velos abgestellt im Haus	25
Velos abgestellt draussen gedeckt	14
Velos abgestellt draussen nicht gedeckt	15
Keine Angabe	7
Anzahl Velos insgesamt	61

### Angaben zur Parkplatzsituation

	Anzahl Antworten	zu wenig PP	eher zu wenig PP	gerade richtige Anzahl	eher zu viele PP	zu viele PP	
Parkplatzsituation	26	69%	23%	8%	0%	0%	100%

### Angaben zur Benutzungshäufigkeit

	Anzahl Antworten	5-mal pro Woche od. häufiger	3-4-Mal wöchent- lich	1-2-Mal wöchent- lich	weniger als 1-Mal wö- chentlich	
Auto	24	54%	12%	17%	17%	100%
Motorrad	14	14%	7%	7%	72%	100%
ÖV	22	41%	14%	27%	18%	100%
Elektrovelo	12	17%	0%	0%	83%	100%
Velo	19	16%	11%	47%	26%	100%
längere Wege zu Fuss	27	41%	22%	30%	7%	100%

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

### Angaben zur Zufriedenheit

	Anzahl Antworten	zufrieden	teils/teils	unzufrieden	
Einkaufsmöglichkeiten	28	61%	36%	3%	100%
ÖV-Angebot	28	68%	29%	3%	100%
Fusswege	28	61%	36%	3%	100%
Velowege	26	54%	35%	11%	100%
Veloabstellanlagen	18	44%	39%	17%	100%
Grünflächen	28	86%	14%	0%	100%
Spielflächen	27	48%	37%	15%	100%

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



**Angaben zur Akzeptanz von preislichen Massnahmen**

	Anzahl Antworten	bin dafür	bin unter Umständen dafür	Bin dagegen	
Roadpricing	24	21%	17%	62%	100%
höhere PP-Gebühren in Zentren	26	8%	15%	77%	100%
höhere Benzinpreise	27	4%	0%	96%	100%
höhere PP-Gebühren Einkaufszentren	27	0%	7%	93%	100%

## 3.2 Bestandaufnahme

### 3.2.1 Lage

Die Lage der Siedlung (siehe Abbildung in Kapitel 1.2) ist peripher. Sie liegt am Stadtrand an der Grenze zum Ortsteil Niederwangen der Gemeinde Köniz. Aufgrund der geringen Bebauungsdichten, ausser in den Hochhaussiedlungen in Bethlehem und Bümpliz, sind die Distanzen gross. Die Bevölkerungsdichte direkt bei der Siedlung beträgt gemäss GIS-Server des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) rund 75 Einwohner pro Hektar. Wichtige Bezugspunkte befinden sich in einiger Entfernung der Siedlung:

- Entfernung zum Quartierzentrum (Bümpliz-Zentrum): 1500 Meter
- Entfernung zum Subzentrum (Niederwangen): 700 Meter
- Entfernung zum Stadtzentrum: 5 km

### 3.2.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die Siedlung wird nach ARE fast auf der ganzen Fläche der ÖV-Gütekategorie C zugerechnet. Eine einzige dreiteilige Häuserreihe gegen die Bushaltestelle Bern, Hohliebi, ist der Klasse B zugeordnet. Dies entspricht einer mittelmässigen, für städtische Verhältnisse unterdurchschnittlichen, ÖV-Erschliessung.

Der S-Bahnhof Bern Bümpliz Süd liegt rund 1.2 km entfernt von der Siedlung, der weniger wichtige S-Bahnhof Niederwangen 800 Meter. Beide Bahnhöfe werden von den gleichen S-Bahnlinien Nr. 1 und 2 bedient. Es gibt vier Verbindungen pro Stunde zum Hauptbahnhof Bern. Die Fahrzeit beträgt 14 Minuten ab Bümpliz Süd und drei Minuten länger ab Niederwangen.

In der Nähe der Siedlung gibt es keine Tramlinie.

Die nächste Bushaltestelle (Bern, Hohliebi) befindet sich circa 150 Meter vom Siedlungsmittelpunkt entfernt. Die Buslinie 27 verbindet die Siedlung mit Niederwangen, dem S-Bahnhof Bern Bümpliz Süd, dem Zentrum Bümpliz sowie mit dem S-Bahnhof Bern Bümpliz Nord. Die Buslinie hat zu den Spitzenzeiten von Montag bis Freitag (6.00 – 20.00 Uhr) sowie samstags (10.00 – 17.00 Uhr) vier stündliche Kurse. Zu den Randzeiten sowie an Sonn- und Feiertagen wird die Haltestelle halbstündlich bedient. Betriebsschluss ist in allen Fällen um 22.15 Uhr.

Verbesserungsfähig ist die einfach eingerichtete Bushaltestelle. Sie verfügt weder über eine Sitzgelegenheit noch über einen Witterungsschutz. Weitere Optimierungsmöglichkeiten gibt es bei den Anschlüssen der Buslinie Nr. 27 zum S-Bahnhof Bern Bümpliz Süd:

- Abfahrtszeiten S-Bahn Richtung Bern: .02; .07; .32; .37
- Ankunftszeiten Buslinie Nr. 27 beim S-Bahnhof: .08; .23; .38; .53

Wenn der Bus eintrifft, ist der Zug bei zwei der vier Verbindungen schon weg, bei den anderen zwei Verbindungen gibt es eine Wartezeit.

Zu beanstanden ist ferner die Ordnung im WC am S-Bahnhof Bern Süd. Bei der Vorort-Begehung war das einzige geöffnete WC verdreckt und verstopft. WC-Papier und Seife fehlten. Dass Bahnkundinnen und Bahnkunden beim Avec-Shop einen Code verlangen müssen, ist zudem keine kundenfreundliche Lösung. Es muss geprüft werden, ob nicht eine bessere Lösung gefunden werden kann.



Abbildung: Haltestelle Brünenstrasse (Buslinie Nr. 27)

Weitere Buslinien in der Nähe der Siedlung sind:

- Linie 31: Niederwangen Bahnhof – Europaplatz Bahnhof (ungefähr gleiche Bedienungs-Systematik wie die Linie 27). Die Distanz zur nächsten Haltestelle Hallmattstrasse beträgt rund 400 Meter.
- Linie 29: Niederwangen Bahnhof – Wabern (ungefähr gleiche Bedienungs-Systematik wie die Linie 27 – zu morgendlichen und abendlichen Stosszeiten allerdings ausgebaut auf acht stündliche Verbindungen). Die Distanz zur nächsten Haltestelle Niederwangen, Ried beträgt rund 400 Meter gegen den Hang.

### Rückmeldung der Bewohnerinnen und Bewohner via Fragebögen

19 Personen geben an, dass sie mit der Nähe / dem Angebot des öffentlichen Verkehrs zufrieden sind, 9 Personen sind teils/teils zufrieden und 1 Person ist unzufrieden. 5 Personen äussern sich explizit mit Anmerkungen im Fragebogen zum öffentlichen Verkehrsangebot, wobei 2 angeben, dass sie mit dem ÖV eigentlich zufrieden sind. 1 Person bemängelt, dass die S1 und S2 nur jede halbe Stunde fährt, dafür dann gleich zweimal nacheinander. 1 Person merkt an, dass es an Freitagen und Samstagen spätabends keine Heimfahrtgelegenheit gibt. Dies sei insbesondere für Teenager untragbar, da diese dann ein teures Taxi nehmen müssen. 1 Person merkt an, dass entweder der ÖV oder die Anzahl Parkplätze für den Individualverkehr ausgebaut werden müsste. 1 Person wünscht sich Ampeln bei der Bus-Haltestelle Hohliebi, da diese besonders für Kinder gefährlich sei. Auch bemängelt wird, dass der Zug am S-Bahnhof Bern Bümpliz Süd nicht auf den Bus wartet, wenn dieser Verspätung hat. 1 Person merkt an, dass die Bedienung der Bushaltestelle Hohliebi bis 22.00 Uhr ein kleiner Nachteil ist und die Haltestelle zudem gedeckt werden könnte.

Die Vorort-Begehung stützt die oben genannten Rückmeldungen der Bewohnerschaft. Es ist anzunehmen, dass viele Personen angeben, dass sie zufrieden sind mit dem ÖV-Angebot, auch wenn dieses objektiv verbesserungsfähig ist. Dies könnte daran liegen, dass Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter das ÖV-Angebot weniger benutzen und daher auch weniger von den Einschränkungen betroffen sind.

### 3.2.3 Veloverkehr und Veloabstellanlagen

Die Voraussetzungen zum Velofahren sind mittelmässig. Steigungen gibt es keine, ausser für die höher gelegenen Wohnungen in der Siedlung, und auch die Signalisation ist sehr gut. Die Haupthürde befindet sich bei der Freiburgstrasse, welche auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet ist. Zwar gibt es stadteinwärts einen separaten Veloweg entlang des Waldes, doch das Überqueren der Strasse Richtung Zentrum Bümpliz ist unattraktiv und für ungeübte Velofahrer eine Herausforderung. Das Quartierumfeld Richtung Bümpliz Zentrum ist ansonsten recht einladend zum Velofahren. Der Veloweg Richtung Stadtzentrum führt durch eine unattraktive Gewerbezone.

Öffentliche Veloabstellplätze gibt es nur beim S-Bahnhof Bern Bümpliz Süd sowie bei den Einkaufsgeschäften im Zentrum von Bümpliz. Die Abstellanlagen beim Bahnhof Bümpliz Süd bieten ausreichend Platz und sind mehrheitlich sehr zweckmässig. Alle sind mit Witterungsschutz ausgestattet, die Mehrheit der angebotenen Plätze bietet dank der Möglichkeit zum Festbinden der Velos auch Sicherheit vor Diebstahl. Im Zentrum von Bümpliz gibt es einzig beim Migros/Denner an der Bottigenstrasse eine gedeckte Abstellanlage mit „Felgenkillern“ (siehe Abbildung unten). Ansonsten sind sehr gute Systeme im Einsatz. Weniger erfreulich ist die Veloabstellsituation beim grossen Coop-Supermarkt in Niederwangen. Hier ist eine gedeckte Abstellanlage mit Lenkerhaltersystem in Betrieb ohne Möglichkeit, die Velos diebstahlsicher anzuketten.



Veloabstellanlage S-Bahnhof Bümpliz Süd



Optimale Anlage bei Coop Brunnenstrasse



Anlage mit „Felgenkiller“ an Bottigenstrasse

Die Veloabstellsituation innerhalb der Siedlung kann als verbesserungsfähig bezeichnet werden. Vor den Wohnhäusern gibt es keine Möglichkeit, die Velos diebstahlsicher und witterungsgeschützt abzustellen. Einige Anwohnerinnen und Anwohner sind deshalb selber aktiv geworden und haben auf eigene Kosten eine entsprechende Abstellmöglichkeit geschaffen. Der Ausbaustandard ist dabei sehr unterschiedlich.



Variante „Luxus“



Variante einfach

Die Häuser der Mietparteien im oberen Bereich der Siedlung sind mit breiten Rampen erschlossen, welche auch von Anhängern, Kinderwagen oder Ähnlichem befahren werden können. Weitere sichere Abstellmöglichkeiten gibt es ansonsten in den Kellern, welche auch von der Hauseingangsseite her zugänglich sind.



Rampen zu höher gelegenen Wohnungen



Zugang zum Keller von aussen

### Rückmeldung der Bewohnerinnen und Bewohner via Fragebögen

Velowege Umgebung: 15 Person sind zufrieden, 9 Personen teils/teils, 3 Personen sind unzufrieden. Bei denjenigen, die sich zufrieden äussern, gibt es mehrere Antwortende, welche gar kein Velo besitzen.

Lage/Qualität der Veloabstellanlagen: 7 Personen sind zufrieden, 7 Personen teils/teils, 3 Personen sind unzufrieden. 10 Personen merken an, dass es keine Abstellanlagen gibt, respektive füllen nichts aus. Bei den Zufriedenen ist anzunehmen, dass diese entweder privat eine Abstellanlage erstellt haben oder das Velo in den betreffenden Haushalten keine Rolle spielt.

Ansonsten gibt es zum Thema Velo keine expliziten Rückmeldungen. Ein gewisser Handlungsdruck scheint vorhanden zu sein.

### 3.2.4 Fussverkehr und Aufenthalt

Die Fusswege im Quartier sind grundsätzlich gut. Höhenunterschiede sind nur zum Erreichen der höher gelegenen Wohnungen zu überbrücken. Die Hauseingänge sind über drei oder vier Stufen zu erreichen. Innerhalb der Siedlung gibt es keine Trennwirkung durch Strassen zu verzeichnen. Allerdings wirkt die Freiburgstrasse im unteren Teil aufgrund ihrer Ausrichtung auf den motorisierten Verkehr trennend und im oberen Teil ist die Strasse Richtung Brüggbühlstrasse vollgeparkt. Zudem fehlt bei der Haltestelle Hohliebi ein Fussgängerstreifen, was in der Siedlung als Gefahr wahrgenommen wird. Auch die Autobahn sowie die Bahnlinie verlaufen in nächster Nähe zur Siedlung und müssen über-, respektive unterquert werden bei einem Gang Richtung Zentrum Bümpliz. Die Beurteilung der Fusswege Richtung Bümpliz Zentrum sind nicht relevant, weil die Distanz schlicht zu gross ist.

Das Fusswegnetz innerhalb der Siedlung ist frei von Motorfahrzeugverkehr. Die Autos werden nicht vor den Häusern, sondern am Rand der Siedlung in der weissen Zone abgestellt.

Die Lage der ÖV-Haltestelle ist optimal. Es müssen keine Umwege zu Fuss gegangen werden, um diese zu erreichen. Die Aufenthaltsqualität in deren Umgebung ist dagegen schlecht und die Haltestellen-Einrichtung selber weist Verbesserungspotential auf. Es fehlen ein Witterungsschutz sowie eine Sitzgelegenheit.

Die Aufenthaltsqualität kann trotz der verkehrsausgerichteten Lage als zufriedenstellend bezeichnet werden. Sehr schön gestaltet und von hoher Aufenthaltsqualität ist das Zentrum von Bümpliz, wo sich die wichtigen Einkaufsgelegenheiten befinden. Auch, dass alle Mietparteien über einen eigenen Garten verfügen, wertet die Wohngegend auf. Mit dem direkt an die Siedlung anschliessenden Wald gibt es zudem eine Naherholungsmöglichkeit in nächster Nähe.



Gute Aufenthaltsqualität Richtung Wald



Trennwirkung durch Freiburgstrasse



Verkehrsfreies Zentrum Bümpliz

Am Rand der Siedlung befindet sich ein Spielplatz. Weitere Spielplätze sind einen Kilometer und mehr entfernt. Ebenso weiter entfernt sind das Freibad Weyermannshaus oder Sportplätze.

#### Rückmeldung der Bewohnerinnen und Bewohner via Fragebögen

Fusswege (direkt / sicher): 17 Personen sind zufrieden, 11 Personen teils/teils und 1 Person unzufrieden.

Grünflächen in der Wohnsiedlung, respektive nahe Umgebung: 24 Personen sind zufrieden, 4 Personen sind teils/teils zufrieden.

Spielflächen für Kinder: 14 Personen sind zufrieden, 10 Personen teils/teils, 5 Personen sind unzufrieden.

Die Rückmeldungen zu den Fusswegen sowie zu Spielflächen zeigen auf, dass ein gewisses Unbehagen verbreitet ist. Es ist zu vermuten, dass dieses von den potentiellen Gefahrensituationen rund um den unteren Teil der Freiburgstrasse kommt.

### **3.2.5 Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsregime**

Die Hohliebe ist heute eine autoaffine Siedlung. Sie ist trotz ihrer schönen Umgebung geprägt durch die Freiburgstrasse, welche abschnittsweise mit über 7'000 Fahrzeugen pro Tag befahren wird. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit Tempo 50 signalisiert. Mit 8% ist der Schwerverkehranteil relativ hoch. Die Freiburgstrasse weist keine durchgehenden Velostreifen oder gesicherten Fusswege auf. Folgende Massnahmen für den Teilraum Hohliebi sind in einem Sanierungsprojekt unter der Federführung des Tiefbauamts der Stadt Bern geplant:

- Verbreiterung des Fahrbahnquerschnittes und Anordnung von beidseitigen Velostreifen
- Wunschliniengerechte Anordnung der Fussgängerquerungen und Ergänzung mit Mittelseilen
- Behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen Hohliebi und Erstellung von Wartunterstände (voraussichtlich) für beide Fahrtrichtungen
- Anfang/Ende eines Veloweges bei Hohliebi: Verbesserung der Erkennbarkeit und Aufmerksamkeit durch Flächenmarkierungen
- Voraussichtlicher Einbau eines lärmindernden Belags
- Pflanzung von Einzelbäumen zur optischen Kammerung und Aufwertung
- Einbau eines andersfarbigen Belags bei der Gemeindegrenze zur Verbesserung der Wahrnehmung „Beginn Niederwangen, Gemeinde Köniz“

Falls diese Verbesserungen effektiv erzielt werden können, wird sich die Situation für die Siedlung und die Bewohnerschaft massiv verbessern. Die Bauausführung beginnt frühestens ab dem Jahr 2019.

### **Parkplätze**

Auf den Hausparzellen bestehen keine Parkplätze. Jedoch stehen entlang der Freiburgstrasse innerhalb der Siedlung Hohliebe ca. 30 – 35 nicht bewirtschaftete, weiss markierte, Parkplätze zur Verfügung. Davon sind zwölf Felder für Motorräder markiert. Zusätzlich stehen bei der ewb 25 Auto-Parkplätze zur Verfügung. Gemäss Auskunft vom Siedlungsverwalter sind zehn an Siedlungsbewohner vermietet. Ausser bei den von der ewb vermieteten Parkplätzen, bezahlen die

Bewohnerinnen und Bewohner der Siedlung nichts für das Parkieren ihrer Autos und Motorräder. Die Bestandaufnahme vom 15. Juni 2016 (12.45 - 13.15 Uhr) zeigte folgendes Bild:

- Die markierten Parkplätze sind zu circa 9/10 besetzt.
- Einzelne Fahrzeuge stehen ausserhalb der markierten Flächen.
- Es ist nur ein Motorrad abgestellt.

Die Situation abends (18.00 Uhr) sah wie folgt aus:

- Alle Auto-Parkplätze sind besetzt.
- Drei Fahrzeuge sind wild parkiert. Zusätzlich stehen zwei Autos auf Feldern, welche für Motorräder reserviert sind.
- Die Parkfelder für Motorräder sind nur zu 25% besetzt.

Bemerkung: Der Parkierungsdruck dürfte etwas abnehmen, wenn das Bauprojekt Infrastrukturerneuerung in der mittleren Siedlungsstrasse beendet und die circa fünf Parkplätze im östlichen Teil der Siedlung, welche im Moment durch Mulden u.a. besetzt sind, wieder frei sind.

Gemäss Auskunft des Bewirtschafters, Herr Adrian Humbel, gibt es in der Neubausiedlung Bruggbühlstrasse oberhalb der Siedlung Hohliebe eine Einstellhalle mit Leerstand. Dass rund um diese kein Mangel an Parkplätzen herrscht, zeigt auch die Vorortbegehung: Das Angebot an Besucher-Parkplätzen wird kaum genutzt. Viele stehen auch abends leer, nur circa 30% waren besetzt. Dazu gibt es acht Parkplätze, welche fremdvermietet werden und leer stehen.

Ein Stimmungsbild vermittelt ein zufälliges Gespräch mit Bewohnern vor einem Haus der Siedlung: Die Bewohnerschaft ist eher nicht bereit, für einen Parkplatz zu bezahlen. Dazu gibt es auch Parkierungsdruck durch Fremde, welche gar nicht in der Siedlung wohnen. Und es gibt ein Ordnungsproblem, etwa durch Automobilistinnen und Automobilisten, welche ihr Fahrzeug auf signalisierte Töffparkplätze abstellen oder Eingänge zu den Siedlungerschliessungswegen zu-parkieren.



Parkierungsdruck und teilweise wildes Parken



Auto auf Töffparkplatz



### Anzahl Autos und Motorräder

Mit den Antworten aus der Befragung der Bewohnerschaft kann der effektive Bestand an Motorfahrzeugen hochgerechnet werden.

	in den befragten Haushalten	Hochrechnung für alle Haushalte (Rücklauf 50%)
Anzahl Autos	31	62
Anzahl Motorräder, Roller	10	20

### Angaben zur Fahrleistung

	Siedlung Hohliebe (aus Befragung)	Stadt Bern	Schweiz
Motorisierungsgrad Anzahl Autos pro 1000 Pers.	360	362*	531*
Fahrleistung pro Auto	15'933 km / Jahr	Nicht bekannt	12'580 km / Jahr
Fahrleistung pro Person	5'743 km / Jahr	Nicht bekannt	6'416 km / Jahr

\* = Angaben aus dem Jahr 2013

Die Zahl der autofreien Haushalte beträgt gemäss Befragung 17% (vergleiche Kapitel 3.1.2) und liegt damit weit unter dem städtischen Mittel von 53% und auch unter dem gesamtschweizerischen Mittel von 21%. Der Motorisierungsgrad dagegen ist moderat, weil viele Kinder in der Siedlung leben, was den Motorisierungsgrad drückt. Bei der Fahrleistung pro Person liegt der erhobene Wert leicht unter dem schweizerischen Durchschnitt. Die Autoverfügbarkeit und -nutzung ist für städtische Verhältnisse sehr hoch.

Der Umstand, dass die Bewohnerschaft nichts für die Parkierung am Rande ihrer Siedlung bezahlen muss, dürfte nebst den weiteren Standortfaktoren dazu beitragen, dass die Autonutzung sehr hoch ist.

### Sicherheit für Kinder

Die Einrichtungen für Kinder befinden sich in einiger Distanz zur Siedlung. Sie sind allesamt nur über die untere Freiburgstrasse und mit den damit verbundenen Gefahren erreichbar (siehe Kapitel 3.2.4 Fussverkehr und Aufenthalt sowie Abschnitt oben in diesem Kapitel):

- Kitas: Kleefeld 1.5 km; Burgunder 1.8 km
- Kindergarten: Kleefeld 1.5 km
- Volksschulen: Kleefeld 1.5 km

### Rückmeldung der Bewohnerinnen und Bewohner via Fragebögen

Zum motorisierten Individualverkehr und zu den Parkplätzen äussern sich sehr viele mit Bemerkungen in den Fragebogen. Nachfolgend aufgeführt sind die Anregungen, Gedanken und Wünsche dieser Anwohnerinnen und Anwohner:

- Es gibt zu wenig Parkplätze – 6 Nennungen
- Spielstrasse / Begegnungszone einführen – 4 Nennungen

- Verkehrssituation ist insbesondere für Kinder gefährlich – 4 Nennungen
- Externe parkieren im Quartier (Problem u.a. mit Firmenfahrzeugen) – 3 Nennungen
- Es hat nur eine Einfahrt – 2 Nennungen
- Blaue Zone einführen – 1 Nennung
- Bei der Bus-Haltestelle zum Schutz der Kinder eine Ampel aufstellen – 1 Nennung
- Zufrieden – 1 Nennung

Das Unbehagen ist gross (siehe auch Kapitel 3.2.4 Fussverkehr und Aufenthalt sowie oben in diesem Kapitel). Erstaunlich ist, dass diejenigen Stimmen, welche den motorisierten Individualverkehr dämpfen wollen, eher in der Mehrzahl sind gegenüber denjenigen Stimmen, die einfach mehr Parkplätze fordern. Dies obwohl die Siedlung Hohliebe eine ausgesprochen autoaffine Siedlung ist. In Anbetracht der gänzlich fehlenden privaten Parkiermöglichkeiten wäre zu erwarten, dass sich mehr Bewohnerinnen und Bewohner für mehr Parkplätze aussprechen würden. Offenbar sind sie sich aber bewusst, dass sie mit der Möglichkeit, gratis in der weissen Zone zu parkieren, privilegiert sind. Andernorts verschwindet diese Möglichkeit mehr und mehr.

Die Rückmeldungen sind ein Indiz dafür, dass einige Anwohnerinnen und Anwohner durchaus offen wären für alternative Mobilitätsformen, auch wenn sie heute noch auf den motorisierten Individualverkehr setzen.

### **3.2.6 Carsharing und weitere Mobilitätsdienstleistungen**

In der Siedlung gibt es keinen Mobility-Standplatz. Es werden auch keine sonstigen Mobilitätsdienstleistungen angeboten. Der nächste Mobility-Standort ist 800 Meter entfernt beim S-Bahnhof Niederwangen gelegen. An diesem Standort ist ein Auto stationiert. Weitere drei Autos stehen beim Bahnhof Bümpliz Süd bereit.

### **3.2.7 Versorgung**

Die Versorgungssituation mit Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf kann als mittel bezeichnet werden. Die nächste Einkaufsgelegenheit befindet sich in 600 Meter Entfernung in einem AVIA-Tankstellenshop (Spar). Ebenfalls in Niederwangen befinden sich ein grosser Coop-Supermarkt und eine Poststelle.

In 1.7 km Entfernung gibt es Lebensmittelgeschäfte und einen MM Migros mit Denner. Das Zentrum Bümpliz mit vielen weiteren Einkaufsmöglichkeiten ist circa 2 km entfernt.

#### Rückmeldung der Bewohnerinnen und Bewohner via Fragebögen

Mit Nähe / Angebot von Einkaufsläden des täglichen Bedarfs sind 17 Personen zufrieden, 11 Personen teils/teils und 1 Person unzufrieden.

Die Antworten der Bewohnerschaft zeigen hier einen gewissen Handlungsbedarf.

## 4. Massnahmenvorschläge

### 4.1 Allgemeines

Bei einer allfälligen Massnahmenumsetzung muss die relativ geringe Siedlungsgrösse berücksichtigt werden. Nachfolgend sollen möglichst viele Anregungen für mögliche Verbesserungen vermittelt werden, unabhängig von deren Realisierbarkeit. Es darf vermutet werden, dass der Bedarf für Lösungen im Umweltverbund (ÖV, Velo, zu Fuss und Mobilitätsdienstleistungen) vorhanden sind, auch wenn der Anteil an autobesitzenden Haushalten sehr gross ist. Eine nicht unbeträchtliche Anzahl Bewohnerinnen und Bewohner sieht ein Potential in allen untersuchten Bereichen ausser bei den Mobilitätsdienstleistungen. Hier ist aber zu vermuten, dass diese den Anwohnerinnen und Anwohnern zu wenig bekannt sind.

### 4.2 Massnahmenvorschläge

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

Nr.	Massnahme	Ref.	Bet.
1	In der Verwaltung: <ul style="list-style-type: none"> <li>• ISB erarbeitet in Abstimmung mit den Zielen der Stadt Bern Grundsätze für die Mobilität und das Mobilitätsmanagement in ihren Siedlungen.</li> <li>• Das Mobilitätsmanagement wird in die Planungsprozesse integriert.</li> <li>• Die Verwaltung geht mit gutem Beispiel voraus.</li> </ul>	Allg.	ISB
2	ISB stimmt die eigenen Massnahmen mit den geplanten Massnahmen im Rahmen des Sanierungsprojektes Freiburgstrasse ab.	---	ISB/bm / Stadt
3	ISB deponiert bei bernmobil den Bedarf für eine Taktverdichtung der Buslinie Nr. 27 (insbesondere spätabendliche Kurse).	3.2.2	ISB / bm
4	ISB beantragt bei bernmobil, die Haltestellen Hohliebi in beiden Richtungen mit Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz auszurüsten.	3.2.2	ISB / bm
5	ISB beantragt bei bernmobil die Verbesserung der Anschlusssituation der Buslinie Nr. 27 beim Bahnhof Bümpliz Süd.	3.2.2	ISB / bm
6	ISB regt bei den BLS an, die Ordnung und Kundenfreundlichkeit im WC beim S-Bahnhof Bern Bümpliz Süd zu verbessern. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die S-Bahnlinien 1 und 2 zeitlich schlecht aufeinander abgestimmt sind. Von einem regelmässigeren Viertelstundentakt würden alle Siedlungsbewohnerinnen und -bewohner wie auch die Haushalte rund um die anderen Haltestellen profitieren.	3.2.2	Stadt
7	Die Voraussetzungen fürs Velofahren werden verbessert. Die geplanten Massnahmen mit der Sanierung der Freiburgstrasse werden umgesetzt.	3.2.3/ 3.2.5	Stadt

8	Die Fachstelle für Veloverkehr nimmt Kontakt auf mit den Betreibern der Gewerbeliegenschaft an der Bottigenstrasse (Migros, Denner u.a.) und klärt mögliche Verbesserungen der Veloabstellsituation ab.	3.2.3	Stadt
9	Die ISB erstellt ein Konzept, wie die private Abstellsituation verbessert werden kann. Sie formuliert Rahmenbedingungen bezüglich Standort, Gestaltung und preislichem Rahmen. Die Realisierung soll allenfalls so konzipiert werden, dass sie teilweise in Eigenarbeit der Bewohnerschaft erfolgen kann. Gegebenenfalls könnte das Thema an einem möglichen Bewohneranlass aufgenommen werden.	3.2.3.	ISB
10	ISB fördert das Teilen und private Ausleihen von Anhängern, Einkaufshilfen etc. durch Information. Beispielsweise kann auf der Website eine Reservierungsmöglichkeit eingerichtet werden. Oder ISB organisiert einen Bewohneranlass, u.a. zu diesem Thema.	3.2.3	ISB
11	ISB klärt eine Zusammenarbeit mit kocher-bike.ch ab. Mit dem Händler wird ein Dienstleistungsangebot aufgebaut, welches neben Spezialkonditionen für Veloreparaturen auch die Ausleihe von Velos, E-Bikes oder Anhänger beinhalten könnte.	3.2.3	ISB
12	ISB prüft zusammen mit der Stadt Bern die Erstellung einer Velobox auf öffentlichem Grund. Hiermit gäbe es ein Angebot an sicheren und leicht zugänglichen Veloabstellplätzen für alle Haushalte.	3.2.3	ISB / Stadt
13	ISB verfasst ein Stellungnahme zuhanden Stadt Bern betreffend die Dringlichkeit zur Beseitigung der Gefahrenstellen in der Freiburgstrasse (Ampel, Fussgängerstreifen, Massnahmen gemäss geplantem Sanierungsprojekt Freiburgstrasse).	3.2.4/ 3.2.5	ISB
14	Die nachfolgenden Massnahmen werden von ISB, respektive der Stadt Bern in Abstimmung zur Realisierung des Sanierungsprojekts Freiburgstrasse geprüft: <ul style="list-style-type: none"> <li>• ISB beantragt beim TBA die Umwandlung der weissen, nicht bewirtschafteten Parkplätze in eine Blaue Zone mit Anwohnerbevorzugung.</li> <li>• Sonderkonditionen für die Parkierung in der Einstellhalle an der Bruggbühlstrasse werden abgeklärt und bei den Anwohnerinnen und Antwohnern beworben.</li> <li>• ISB klärt mit der Siedlung oberhalb der Bruggbühlstrasse ab, ob sonstige Parkplätze (vermietete / Besucher-PP) durch die Bewohnerschaft genutzt werden könnten und welche Konditionen möglich sind.</li> <li>• ISB prüft das Schaffen von Anreizen für den Umweltverbund beispielsweise in Form von Rabatten für ÖV-Tickets.</li> </ul>	3.2.5	ISB / Stadt
15	ISB beantragt bei der Polizei, regelmässig Kontrollen des ruhenden Verkehrs vorzunehmen.	3.2.5	ISB / Stadt
16	Die Einführung einer Begegnungszone wird geprüft.	3.2.5	ISB / Stadt

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

## Anhang: Explizite Rückmeldungen BewohnerInnen

Nummer / Fragebogen	Bemerkung in Fragebogen
2	Bus 27 nur bis 22:00; Haltestelle Hoheliebi sollte gedeckt werden
3	Zufrieden
6	S1 & S2 von und nach Bern fahren nur jede halbe Stunde & direkt hintereinander
9	An Fr & Sa Heimfahrgelegenheiten nur bis 1.00 Uhr
11	Blaue Zone einführen
12	Fussgängerstreifen direkt hinter Bushaltestelle unübersichtlich und sehr gefährlich für Kinder; Schulweg ins Kleefeld gefährlich
13	Zu wenig PP, va wenn Säle vermietet sind
14	Einführen weisser Parkzone im Quartier; Viele Anwohner besitzen 2-3 Fzg; Problem am Wochenende mit zusätzl Firmenfahrzeugen
15	Einführung Tempo 20
16	Unsichere Quartierstrassen für Kinder und Radfahrer; Externes Parkieren im Quartier
17	Spielstrasse für Kinder
18	Einführung Tempo 20/10; Ausbau ÖV o PP für Individualverkehr
19	Einfahrt nur in eine Richtung; Mehr PP
21	LSA bei Fussgängerstreifen (Haltestelle Hohliebi), da viele Autos für Kinder nicht halten; Zug soll auf Bus am Südbahnhof (Bümpliz Süd) warten
22	OK, da nicht viel Verkehr
26	Zufrieden
29	Es fehlen PP für Hohliebi-Bewohner, da PP öffentlich sind und von Auswertigen besetzt werden