

## Zollikofen ZPP

### „Dreieck Bernstrasse-Bahnlinie-Kreuzstrasse“

#### Verkehrsgutachten





---

## Impressum

**Auftraggeberin**

Gemeinde Zollikofen  
Wahlackerstrasse 25  
3052 Zollikofen

Verfahrensleitung:  
ecoptima ag

Grundeigentümerschaften:

- VTAG Verwaltung und Treuhand AG
- Credit Suisse Asset Management (Schweiz) AG
- Berger Daniel und Berger Ursula
- Interpool Consulting AG
- Gebäudeversicherung Bern (GVB)

**Projektleiterin**

Verfahrensleitung:  
ecoptima ag  
Carmen Minder

**Projektnummer**

19169.01

**Datei**

18169.01 Zollikofen Verkehrsgutachten ZPP\_Stand\_210202

**Berichtversion**

05.2. 2021

**Berichtverfasser**

Elise Portmann / [elise.portmann@kontextplan.ch](mailto:elise.portmann@kontextplan.ch)  
Markus Hofstetter / [markus.hoftstetter@kontextplan.ch](mailto:markus.hoftstetter@kontextplan.ch)



---

## Inhaltsverzeichnis

---

<b>1. Ausgangslage</b>	<b>5</b>
1.1 Aufgabe / Kontext	5
1.2 Perimeter	5
<b>2. Erschliessung</b>	<b>7</b>
2.1 Erschliessung Ist-Zustand	7
2.2 Erschliessung der geplanten Nutzung	7
<b>3. Nutzungen</b>	<b>10</b>
3.1 Bestehende Nutzungen	10
3.2 Geplante Nutzungen	11
<b>4. Parkfeldangebot und Parkfeldbedarf</b>	<b>12</b>
4.1 Bestehendes Parkfeldangebot	12
4.2 Parkfeldbedarf (MIV) für geplante Nutzungen	14
4.3 Parkfeldangebot (MIV) für geplante Nutzungen	14
<b>5. Verkehrsaufkommen</b>	<b>16</b>
5.1 Verkehrsaufkommen bestand	16
5.2 Verkehrsaufkommen geplantes Vorhaben	18
5.3 Plausibilisierung Parkplatzbedarf und Verkehrsaufkommen	20
5.4 Fazit :	22
5.5 Spitzenstundenanteile	22
<b>6. Bedarf Veloabstellplätze</b>	<b>24</b>
<b>7. Prüfung Verkehr</b>	<b>26</b>
7.1 Abmessung und Anordnung	26
7.2 Sichtweiten	26
7.3 Fahrgeometrie	27
<b>8. Zusammenfassung</b>	<b>28</b>
8.1 Gesamtareal	28
8.2 Teil Ue0	28
8.3 Baufeld B / CS und Verkehrsaufkommen	28
<b>Anhang</b>	<b>29</b>

---

## Anhang

- \_ Verkehrserzeugung
- \_ Prüfung Verkehr: Sichtweiten und Fahrgeometrie



## Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: Perimeter Quelle: Programm zur Testplanung Dreieck Bernstrasse-Bahnlinie-Kreuzstrasse	6
Abbildung 2: Übersicht der Grundeigentümer Quelle: Programm zur Testplanung Dreieck Bernstrasse-Bahnlinie-Kreuzstrasse	6
Abbildung 3: Übersicht über den Parkplatzbestand. Quelle Programm zur Testplanung Dreieck Bernstrasse-Bahnlinie-Kreuzstrasse (oberirdische Parkplätze (OP):151 + Einstellhalle (ESH)/ Garagenboxe (GB)/ Garagenplätze (GP): 211 = ca. 362 PP)	13
Abbildung 4: Übersicht geplante Parkierung pro Baufeld : oberirdische Parkplätze (OP): 50 + Einstellhalle (ESH): 438 = 488 PP)	15
Abbildung 5: Fahrtenverteilung bestehende Fahrten pro Anschluss, gesamte Areal	17
Abbildung 6: Fahrtenverteilung bestehende Fahrten pro Anschluss, UeO Gebiet	17
Abbildung 7:Fahrtenverteilung geplante Fahrten pro Anschluss, gesamte Areal	19
Abbildung 8:Fahrtenverteilung geplante Fahrten pro Anschluss, UeO Gebiet	19
Tabelle 1: bestehende Nutzungen pro Baufeld	10
Tabelle 2: neue Nutzungen pro Baufeld	11
Tabelle 3: bestehendes Parkplatzangebot pro Baufeld	12
Tabelle 4: Parkfeldbedarf (MIV) für geplante Nutzungen	14
Tabelle 5: Parkfeldangebot (MIV) für den geplanten Nutzungen	14
Tabelle 6: Fahrtenaufkommen bestand	16
Tabelle 7: Fahrtenaufkommen geplantes Vorhaben	18
Tabelle 8: Plausibilisierung / Gegenüberstellung Parkfelder	20
Tabelle 9: Plausibilisierung / Gegenüberstellung Fahrtenerzeugung	20
Tabelle 10: Fahrtenaufkommen Spitzenstunde bestehende Situation pro Anschluss	22
Tabelle 11: Fahrtenaufkommen Spitzenstunde Vorhaben ZPP + pro Anschluss	22
Tabelle 12: Bedarf an Veloabstellplätze pro Baufeld (*Planstand 1.11.2019)	24
Tabelle 13: Flächen für Veloabstellplätze im EG und Einstellhallen (Planstand 1.11.2019)	25

## Abkürzungen

CS	Credit Suisse
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
KXP	Kontextplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
UeO	Überbauungsordnung
VSS	Forschung und Normierung im Strassen- und Verkehrswesen



---

# 1. Ausgangslage

## 1.1 Aufgabe / Kontext

---

Für das Areal ZPP 0 in Zollikofen wurde eine Testplanung durchgeführt. Das Ergebnis der Testplanung inkl. Überarbeitung liegt vor, das Team um gwj Architekten wurde einstimmig ausgewählt.

Das Siegerprojekt baut bezüglich Anlieferung sowie Ein- und Ausfahrten stark auf dem Bestand auf. Der weitere Prozess sieht nun die Erarbeitung einer Teil-UeO vor. Dazu sollen folgende weiterführenden Abklärungen bezüglich Verkehr erarbeitet werden, welche insbesondere als Grundlage für die Besprechung/Austausch mit dem Tiefbauamt dienen. Sämtliche Ein- und Ausfahrten wurden bezüglich Sichtweiten und notwendigen Fahrgeometrien geprüft und sind im Anhang dargestellt.

Das vorliegende Verkehrsgutachten zeigt die verkehrlichen Auswirkungen auf, welche aus der Umnutzung resultieren. Im Gutachten werden folgende Aspekte bearbeitet:

- Darlegung der Ist-Situation
- Berechnung der erwarteten Verkehrserzeugung der Neubebauung
- Umlegung der neu generierten Fahrten inkl. qualitativer Beurteilung der Auswirkungen
- Die Erschliessung ab der Bernstrasse und Kreuzstrasse
- Oberirdische Parkierung

Das Areal wird etappiert umgesetzt. Die Teil-UeO umfasst die Teilbereiche der Credit Suisse, Berger, Interpool und der Gebäudeversicherung Bern. Der Teilbereich VTAG (Baufeld A) wird vorerst nicht verändert.

Nicht Bestandteil dieses Gutachtens sind:

- Die sieben südlichen Parkfelder entlang der Bernstrasse (Apotheke und Aldi) sind aus dem Strassenplan übernommen worden. Diese Parkfelder unterliegen einer Bestandesgarantie und wurden deshalb nicht überprüft.
- Die Einstellhallensituation wird momentan noch überarbeitet und ist deshalb kein Bestandteil dieses Gutachtens.

## 1.2 Perimeter

---

Das Areal «Dreieck Bernstrasse – Bahnlinie – Kreuzstrasse» befindet sich an zentralster Lage in Zollikofen und liegt inmitten eines sich wandelnden Orts- teils südlich der Bernstrasse und westlich der Bahnlinie. Im Norden mündet der Spitz des Areals in den Bahnhofplatz Zollikofen. Gemessen an seiner zentralen Lage ist das Areal heute zum Teil schlecht genutzt und bietet Potenzial zur Verdichtung und zur Aufwertung.

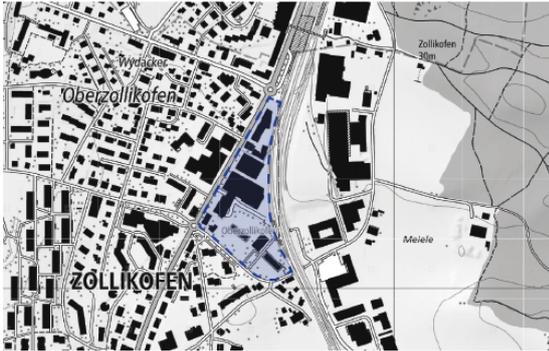


Abbildung 1: Perimeter Quelle: Programm zur Testplanung Dreieck Bernstrasse-Bahnhof-Kreuzstrasse

Das Areal setzt sich aus mehreren Parzellen mit folgende Grundeigentümern zusammen:

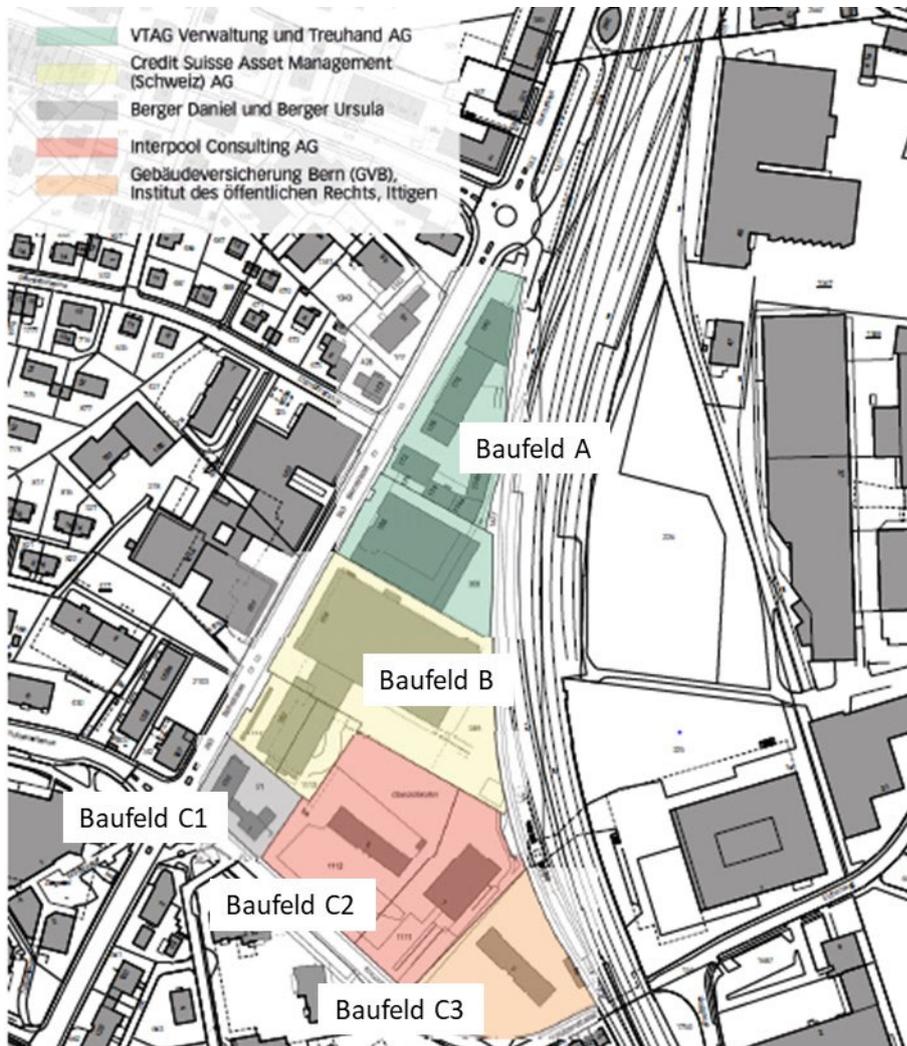


Abbildung 2: Übersicht der Grundeigentümer  
Quelle: Programm zur Testplanung Dreieck Bernstrasse-Bahnhof-Kreuzstrasse



## 2. Erschliessung

### 2.1 Erschliessung Ist-Zustand

---

Die Erschliessung für den motorisierten Verkehr, die Anlieferung und die Entsorgung der Parzellen VTAG, CS und Berger erfolgt heute ab der Bernstrasse. Bei der Wegfahrt werden die erforderlichen Sichtweiten zum Teil nicht eingehalten (Ausfahrt Anlieferung Aldi). Die Bernstrasse ist eine Hauptstrasse, welche mit 50 km/h befahren werden darf.

Die Parzellen Interpool und GVB werden ab der Kreuzstrasse erschlossen. Die Kreuzstrasse befindet sich in einer Tempo-30-Zone. Auf der Kreuzstrasse ist ein Fahrverbot für Lastwagen in Kraft.

Entlang der Bernstrasse stehen mehrere Längsparkfelder für das Abstellen von Fahrzeugen zur Verfügung. Grossenteils sind diese direkt ab der Strasse befahrbar, einige sind auf den Areale erschlossen. Entlang der Kreuzstrasse befinden sich die Parkfelder senkrecht zur Fahrbahn. An der Kreuzstrasse befindet sich zudem die Zufahrt zur bestehenden Einstellhalle (Kreuzstrasse 7).

Der Veloverkehr wird entlang der Bernstrasse auf Velostreifen geführt. Auf der Kreuzstrasse ist kein separates Angebot für den Veloverkehr vorhanden. Die Veloabstellplätze beim Bahnhof bleiben unverändert.

Entlang der Bernstrasse wird der Fussverkehr beidseitig auf dem Trottoir geführt. Entlang der Kreuzstrasse ist nur einseitig ein Trottoir vorhanden. Die Bernstrasse kann punktuell mittels Fussgängerstreifen beim Kreisel gequert werden. Der Mittelbereich auf der Bernstrasse erleichtert das Queren ausserhalb vom Fussgängerstreifen. Die Zugänge zum Bahnhof Oberzollikofen sind schwer auffindbar und nicht attraktiv.

Mit der S8 und die Regionalzüge verbindet der Bahnhof Oberzollikofen das Areal mit der Region. Der Bahnhof Zollikofen liegt im Fussdistanz (500m) vom Areal und bietet mehrere Bus, S-Bahn Verbindungen und Interregionale Anschlüsse. An der Kreuzstrasse befindet sich die bestehende Bushaltestelle «Bahnhof Oberzollikofen» (Fahrbahnhaltestelle). Die heutige Situation (Parkplätze und Busbetrieb) führen teilweise zu gefährliche Manövern.

### 2.2 Erschliessung der geplanten Nutzung

---

Die Erschliessung für den motorisierten Verkehr, die Anlieferung und die Entsorgung der Parzellen VTAG, CS und Berger erfolgt wie heute ab der Bernstrasse (Tempo 50). Die Parzellen Interpool und GVB werden ab der Kreuzstrasse erschlossen.

---

#### Motorisierter Verkehr

---

#### Parkierung

---

#### Veloverkehr

---

#### Fussverkehr

---

#### Öffentlicher Verkehr

---

#### Erschliessung MIV

---

#### Parkierung Strassenraum



Entlang der Bernstrasse stehen weiterhin mehrere Längsparkfelder für das Abstellen von Fahrzeuge zur Verfügung. Die Kurzparkfelder entlang der Bernstrasse im Bereich der Apotheke und der Aldi wurden wie im Strassenplan dargestellte übernommen. Dies entspricht der momentan gebauten Situation. Hinter diesen Parkplätzen ist ein mindestens 2 Meter breiter Streifen für den Fussweg vorhanden.

Entlang der Kreuzstrasse stehen neu ebenfalls Längsparkfelder zur Verfügung. Die Parkfelder werden im Päckchen angeboten und mit Bäumen kombiniert. Auch hier ist hinter diesen Parkplätzen ein mindestens 2 Meter breiter Streifen für den Fussweg vorhanden.

An der Kreuzstrasse befindet sich die Zu- und Wegfahrt zur bestehenden Einstellhalle (Kreuzstrasse 7). Die genaue Lage der künftigen Einstellhallenein- und -ausfahrt ist noch nicht definitiv festgelegt und wird erst im späteren Prozess konkretisiert.

Die mögliche Zu- und Wegfahrt der Einstellhalle Baufeld A (VTAG) befindet sich künftig an der Bernstrasse. Die Abklärungen sind jedoch nicht definitiv.

Insgesamt werden auf dem Areal, Baufeld B, C1, C2 und C3, 9 Kurzzeitparkfelder für Bewohner und Mitarbeitende angeboten, z.B. für die Anlieferung oder Zügeln. Diese Parkfelder sind in den Plänen orange-strichliert dargestellt.

Die drei Parkfelder vor der Apotheke und zwei der Kurzzeitparkfelder für die Anwohnenden der Parzelle Berger werden direkt ab dem Kreisel mittels einem Einbahnsystem erschlossen. Somit kann gewährleistet werden, dass die Wegfahrt auf der Bernstrasse vorwärts fahrend erfolgt. Die Kurzzeitparkfelder für die Anwohnenden der Parzelle Berger sind senkrecht zur Fahrbahn anzuordnen, damit ein Durchgang für den Fussverkehr bestehen bleibt.

Die Anlieferung für die Erdgeschossnutzungen im Teilgebiet «Credit Suisse» sind zu gewährleisten.

Die Anbindung des Areal mit dem öffentlichen Verkehr bleibt unverändert. Die Zugänge zum Bahnhof Oberzollikofen sind für den Fussverkehr massgebend und werden gegenüber heute verbessert. Die Fusswege werden neu so ausgelegt, dass sie intuitiv zum Zugang des Bahnhofes führen. Mit der Integration ins Überbauungskonzept sollen die Wege sicher und belebt sein.

Die Erschliessung des Veloverkehrs erfolgt nach wie vor über der Bernstrasse, welche mit Velostreifen ausgestattet ist. Der Kreuzstrasse wird in Mischverkehr (Velo-MiV, Tempo-30) geführt und weisst kein Angebot für den Veloverkehr auf. Die Veloabstellplätze befinden sich dezentral auf dem Areal und in den Einstellhallen. Sie werden in der Nähe der Gebäudezugänge angeordnet.

Das Areal ist mit einem für den Langsamverkehr einfaches, übersichtliches arealinternes Wegnetz mit hoher Durchlässigkeit geplant. Dabei kommen den Zugängen zum Bahnhof Oberzollikofen eine besondere Bedeutung zu. Der Fussgänger wird intuitiv zum Bahnhof geleitet.

---

#### **Parkierung Einstellhalle**

---

#### **Kurzzeitparkierung / Anlieferung Überbebauung**

---

#### **Einbahnsystem Parkfelder / Apotheke Berger**

---

#### **Anlieferung**

---

#### **Öffentlicher Verkehr**

---

#### **Veloverkehr**

---

#### **Fussverkehr**



Der Fussverkehr wird entlang der Bernstrasse zweiseitig geführt. Die Bernstrasse kann über Fussgängerstreifen oder den Mittelbereich Mittelbereich gequert werden. Die Kreuzstrasse ist heute in eine Tempo-30 Zone eingebunden. Eine Begegnungszone wäre aufgrund des eher geringen Fussgängeraufkommens und des fehlenden beidseitigen Trottoirs aus verkehrsplanerischer Sicht nicht geeignet.



### 3. Nutzungen

Der Parkfeldbedarf wird auf Basis der angedachten Nutzungen der einzelnen Gebäuden bzw. Baufelder berechnet. Da das Vorhaben stark auf dem Bestand aufbaut, wurden sowohl die bestehen Nutzungen als auch die künftigen Nutzungen dargestellt. Somit können eventuelle Reserven oder Defiziten berücksichtigt werden.

#### 3.1 Bestehende Nutzungen

Folgende Nutzungen befinden sich auf den Baufelder. Die Nutzungen wurden entsprechend der Kantonale Bauverordnung des Kantons Bern zugeteilt.

Tabelle 1: bestehende Nutzungen pro Baufeld

Bestehende Nutzungen GFO pro Nutzung * (m2)	Baufelder					Total
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
Wohnen **	0	0	600	5'520	5'520	11'640
übrige Nutzungen	10'495	12'276	180	2'725	480	26'156
<i>Verteilung übrige Nutzungen nach Kt. Bauverordnung Bern</i>						
<i>Restaurant</i>	<i>0</i>	<i>50</i>	<i>0</i>	<i>100</i>	<i>0</i>	<i>150</i>
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur</i>	<i>1'720</i>	<i>3'210</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>4'930</i>
<i>Hotel</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung</i>	<i>8'775</i>	<i>9'016</i>	<i>180</i>	<i>2'625</i>	<i>480</i>	<i>21'076</i>
<i>Zwischentotal</i>	<i>10'495</i>	<i>12'276</i>	<i>180</i>	<i>2'725</i>	<i>480</i>	<i>26'156</i>
<b>Total</b>	<b>10'495</b>	<b>12'276</b>	<b>780</b>	<b>8'245</b>	<b>6'000</b>	<b>37'796</b>
<i>GFO nach Programm</i>	<i>10'844</i>	<i>11'773</i>	<i>788</i>	<i>5580**</i>	<i>5'580</i>	<i>28'985</i>

\* Zusammenstellung Mengengerüst GWJ, Wettbewerbsprogramm

\*\*120 GFO pro Wohnung

\*\*\* Im Programm nur Haus 5 beschrieben Haus 7 nicht

Das gesamte Areal weist heute ca. **37'800 m2** Geschossfläche auf.

Der Bereiches der Teil-UeO umfasst davon heute ca. **27'300 m2** Geschossfläche (Gesamtareal ohne Baufeld A).



### 3.2 Geplante Nutzungen

Im Perimeter befinden sich künftig folgende Nutzungen, pro Baufeld.

Tabelle 2: neue Nutzungen pro Baufeld

Neue Nutzungen GFO pro Nutzung * (m2)	Baufelder					Total
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
Wohnen	1'370	7'310	1'743	19'945	6'389	36'757
übrige Nutzungen	15'918	15'424	1'570	1'004	660	34'576
<i>Verteilung übrige Nutzungen nach Kt.BauVerordnung Bern</i>						
<i>Restaurant</i>	<i>220</i>	<i>50</i>	<i>0</i>	<i>130</i>	<i>0</i>	<i>400</i>
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur</i>	<i>0</i>	<i>3'210</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>100</i>	<i>3'310</i>
<i>Hotel</i>	<i>2'055</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>2'055</i>
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung</i>	<i>13'643</i>	<i>12'164</i>	<i>1'570</i>	<i>874</i>	<i>560</i>	<i>28'811</i>
<i>Zwischentotal</i>	<i>15'918</i>	<i>15'424</i>	<i>1'570</i>	<i>1'004</i>	<i>660</i>	<i>34'576</i>
<b>Total</b>	<b>17'288</b>	<b>22'734</b>	<b>3'313</b>	<b>20'949</b>	<b>7'049</b>	<b>71'333</b>

\* Mengengerüst GWJ 7.2.2020

Zukünftig soll die Geschossfläche auf dem gesamten Areal auf ca. **71'300 m2** erhöht werden, davon liegen künftig **54'000m2** im Bereich der Teil-UeO (Gesamtareal ohne Baufeld A).



## 4. Parkfeldangebot und Parkfeldbedarf

Der Parkfeldbedarf für die Wohnnutzung wird nach Artikel 51 der kantonalen Bauverordnung des Kantons Berns berechnet. Dabei wird eine Bandbreite an Parkfeldern ausgewiesen. Aufgrund der zentrale Lage und der Nähe zum Bahnhof Oberzollikofen wird die minimale Anzahl Parkfelder angeboten (0.5 Parkfelder pro Wohnung).

Der Parkfeldbedarf für übrige Nutzungen wird nach Artikel 52 übrige Nutzung oder Artikel 53 grosses Vorhaben berechnet. Nach Artikel 52 wird eine Bandbreite an Parkfeldern ausgewiesen. Auch hier wird die minimale Anzahl Parkfelder angeboten. Für Vorhaben ab einer bestimmten Grösse gilt Artikel 53. Dieser gibt anstelle einer Bandbreite einen Grundbedarf an. Für das geplante Vorhaben auf den Baufeldern A und B wird der Parkfeldbedarf nach Artikel 53 grosses Bauvorhaben berechnet.

### 4.1 Bestehendes Parkfeldangebot

Im Perimeter befinden sich heute folgende Anzahl Parkfelder pro Nutzung.

Tabelle 3: bestehendes Parkplatzangebot pro Baufeld

Parkplatzangebot (bestehend)	Baufelder					Total
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
Wohnen	0	1	5	46	4	56
übrige Nutzungen	34	208	8	49	4	303
ggf. Grundbedarf nach Art. 53	0	0	0	0	0	0
<i>Verteilung übrige Nutzungen</i>						
<i>Restaurant</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>8</i>	<i>0</i>	<i>8</i>
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur</i>	<i>14</i>	<i>117</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>131</i>
<i>Hotel</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung</i>	<i>20</i>	<i>91</i>	<i>8</i>	<i>41</i>	<i>4</i>	<i>164</i>
<i>Zwischentotal</i>	<i>34</i>	<i>208</i>	<i>8</i>	<i>49</i>	<i>4</i>	<i>303</i>
<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>209</b>	<b>13</b>	<b>95</b>	<b>8</b>	<b>359</b>

Das gesamte Areal weist heute ca. 359 Parkfelder auf.

Den Nutzungen des Teilbereiches der Ue0 stehen davon heute 325 Parkfelder zur Verfügung.





## 4.2 Parkfeldbedarf (MIV) für geplante Nutzungen

Für die künftige Nutzungen besteht folgender Parkplatzbedarf. In nachfolgende Abbildung sind die Anzahl Parkfelder pro Nutzung und Baufeld dargestellt.

Tabelle 4: Parkfeldbedarf (MIV) für geplante Nutzungen

ZPP Vorhaben, Parkplatzbedarf nach BauV. Kt. Bern	Baufelder					Total
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
<b>Parkplatzbedarf nach BauV. Kt. Bern</b>						
Wohnen nach Art. 51 (0.5 PP Pro Wohnung)	13	40	8	88	23	171
übrige Nutzungen Nach Art. 52	0	0	8	9	4	21
ggf. Grundbedarf nach Art. 53	124	152	0	0	0	276
<i>Verteilung übrige Nutzungen</i>						
<i>Restaurant</i>	7	2	0	3	0	12
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur</i>	0	60	0	0	1	61
<i>Hotel</i>	28	0	0	0	0	28
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung</i>	89	90	8	6	3	196
<i>Zwischentotal</i>	124	152	8	9	4	297
<b>Total</b>	<b>137</b>	<b>192</b>	<b>16</b>	<b>97</b>	<b>27</b>	<b>468</b>

Die Neuberechnung der Parkfelder pro Nutzung zeigt, dass der minimale Bedarf des gesamten Areals künftig bei ca. **468 Parkfeldern** liegt. Davon befinden sich ca. **331 Parkfelder im Bereich der Teil-Ue0** (Gesamtareal ohne Baufeld A)

## 4.3 Parkfeldangebot (MIV) für geplante Nutzungen

Tabelle 5: Parkfeldangebot (MIV) für den geplanten Nutzungen

ZPP Vorhaben	Baufelder					Total
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
<b>ZPP Vorhaben, im Plan dargestellten Parkfelder</b>						
Einstellhalle	122	170	0	116	30	438
Umgebung	3	13	0	0	0	16
Entlang Bernstrasse	8	5	3	0	0	16
Entlang Kreuzstrasse	0	0	2	4	3	9
Kurzzeit / Anlieferung	0	0	2	0	5	7
<b>Total</b>	<b>133</b>	<b>188</b>	<b>7</b>	<b>120</b>	<b>38</b>	<b>486</b>
<b>Differenz zwischen Parkplatzbedarf nach BauV.Kt. Bern und dargestellte Parkfelder in den Pläne</b>						
<b>Total Alle Nutzungen</b>	<b>-4</b>	<b>-4</b>	<b>-9</b>	<b>24</b>	<b>11</b>	<b>18</b>

Im aktuellen Vorhaben werden gesamthaft ca. **486 PP** angeboten. Davon befinden sich ca. **354 Parkfelder im Teil-Ue0-Gebiet** (Gesamtareal ohne Baufeld A)



Der Parkplatzbedarf des geplanten Vorhabens wird somit gedeckt. Es werden insgesamt 18 Parkfelder über dem Bedarf angeboten. Die 17 fehlenden Parkfelder in den Baufeldern A (-4 PP), B (-4 PP) und C1 (-9 PP) können im Baufeld C2 und C3 angeboten werden.

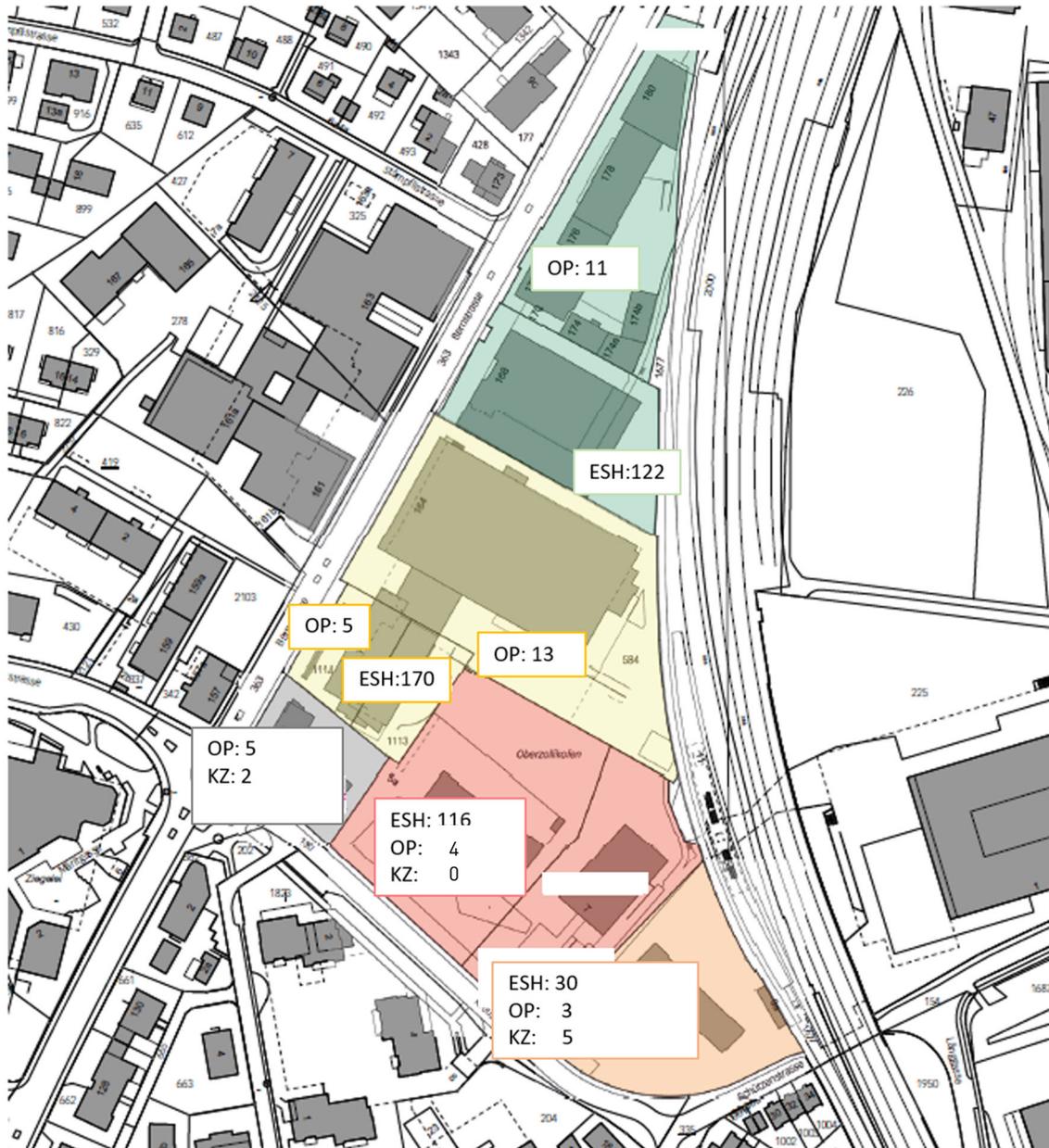


Abbildung 4: Übersicht geplante Parkierung pro Baufeld :  
oberirdische Parkplätze (OP): 48 + Einstellhalle (ESH): 438 = 486 PP)



## 5. Verkehrsaufkommen

### 5.1 Verkehrsaufkommen bestand

Das Verkehrsaufkommen im Bestand bezieht sich einerseits auf die Auswertung der Schrankanlage der CS im Baufeld B aus dem Jahr 2019, andererseits auf die Erfahrungswerte für die Wohnnutzungen und die Mittelwerte für die übrigen Nutzungen aus der SN 640 283.

Tabelle 6: Fahrtenaufkommen bestand

Fahrtenaufkommen Bestand *	Baufelder					Total
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
Wohnen nach Art. 51 (0.5 PP Pro Wohnung)	0	4	20	184	16	224
übrige Nutzungen	220	1'387	26	162	13	1'808
<i>Verteilung übrige Nutzungen</i>						
Restaurant	0	0	0	26	0	26
Einkauf, Freizeit, Kultur	154	1'287	0	0	0	1'441
Hotel	0	0	0	0	0	0
Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung	66	100	26	135	13	541
Zwischentotal	220	1'387	26	162	13	2'009
<b>Total</b>	<b>220</b>	<b>1'391</b>	<b>46</b>	<b>346</b>	<b>29</b>	<b>2'032</b>

\*inkl. Erhebungen CS 2019, SN 640 283 (Mittelwert) und Erfahrungswert für Wohnen

Nutzung	Fahrten pro PP/Tag
Wohnnutzungen	4
Nicht Wohnnutzungen	
Restaurant *	3.3
Einkauf, Freizeit, Kultur **	11
Hotel *	3.3
Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung *	3.3
Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung CS	1.1
<i>* Dienstleistung Mo-Fr</i>	
<i>** Einzelhandel Lebensmittel Food / Non Food Mo-So</i>	



Abbildung 5: Fahrtenverteilung bestehende Fahrten pro Anschluss, gesamte Areal

Heute generiert das gesamte Areal ca. 2'040 Fahrten.

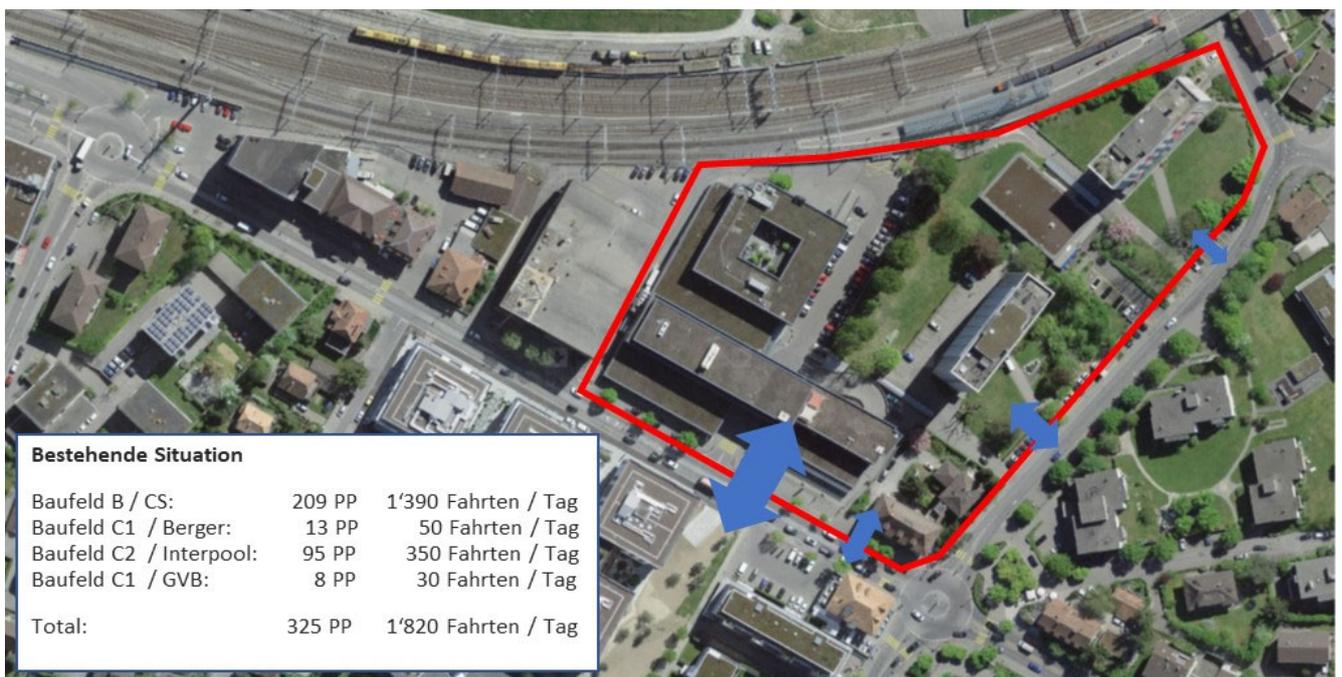


Abbildung 6: Fahrtenverteilung bestehende Fahrten pro Anschluss, Ue0 Gebiet

Der Teilbereich Ue0, ZPP ohne Baufeld A, mit 325 Parkfelder generiert davon ca. 1'820 Fahrten am Tag.



## 5.2 Verkehrsaufkommen geplantes Vorhaben

Das erwartete Verkehrsaufkommen im geplanten Vorhaben wurde anhand der geplanten Parkfelder (Gesamtareal ca. 488 PP) neu berechnet. Jedoch wurden die Fahrten für die bestehende Verkaufsnutzungen auf dem Baufeld B, CS als gegeben erachtet. Es wurden die gleichen Erfahrungswerte für die Wohnnutzungen und die Mittelwerte für die übrigen Nutzungen aus der SN 640 283 eingesetzt.

Tabelle 7: Fahrtenaufkommen geplantes Vorhaben

Fahrtenaufkommen ZPP Vorhaben *	Baufelder					Total
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
Wohnen nach Art. 51 (0.5 PP Pro Wohnung)	52	158	32	344	92	678
übrige Nutzungen	408	1'511	26	99	23	2'067
<i>Verteilung übrige Nutzungen</i>						
<i>Restaurant</i>	22	7	0	10	0	39
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur</i>	0	1280 **	0	0	13	986
<i>Hotel</i>	94	0	0	0	0	94
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung</i>	292	224	26	89	10	642
<i>Zwischentotal</i>	408	1'511	26	99	23	1'760
<b>Total</b>	<b>460</b>	<b>1'669</b>	<b>58</b>	<b>443</b>	<b>115</b>	<b>2'745</b>

\* nach SN 640 283 (Mittelwert) und Erfahrungswert für Wohnen; bestehende Fahrten Verkaufsnutzung CS bleiben beibehalten

Nutzung	Fahrten pro PP/Tag
Wohnnutzungen	4
Nicht Wohnnutzungen	
<i>Restaurant *</i>	3.3
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur</i>	12.8
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur **</i>	16
<i>Hotel *</i>	3.3
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung *</i>	3.3
<i>* Dienstleistung Mo-Fr</i>	
<i>** Einzelhandel Lebensmittel Food / Non Food Mo-So,</i>	
<i>Beibehalt bestehende Anzahl Fahrten pro Tag</i>	

Für die bestehenden Verkaufsnutzungen auf dem Baufeld B der Credit Suisse (CS) wird der Umschlag pro Parkfeld erhöht. Somit kann die Anzahl Parkfelder reduziert und die Anzahl Fahrten im Bestand trotzdem beibehalten werden. Die Anzahl Fahrten pro Tag liegen innerhalb der in den Norm vorgesehenen Bandbreite für die Berechnung des Verkehrsaufkommens (siehe dazu Kapitel 5.3).



Abbildung 7: Fahrtenverteilung geplante Fahrten pro Anschluss, gesamte Areal

Künftig generiert das gesamte Areal ca. 2'750 Fahrten, ca. 710 Fahrten mehr wie heute.



Abbildung 8: Fahrtenverteilung geplante Fahrten pro Anschluss, UeO Gebiet

Der Teilbereich der UeO, ZPP ohne Baufeld A, mit 351 Parkfeldern generiert ca. 2'295 Fahrten am Tag, dies sind ca. 475 Fahrten mehr im Vergleich zu heute.



### 5.3 Plausibilisierung Parkplatzbedarf und Verkehrsaufkommen

Um die Anzahl Parkfelder und das Verkehrsaufkommen zu plausibilisieren, wurden verschiedene Szenarien berechnet. Untenstehende Tabellen zeigen den Parkplatzbedarf und die Anzahl Fahrten pro Szenario.

Tabelle 8: Plausibilisierung / Gegenüberstellung Parkfelder

Parkfelder	Baufelder					Total Anzahl Parkfelder
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
<b>Sollwerte Ist-Zustand:</b> Theoretischer Bedarf nach kt. Bauverordnung Kt. Bern heutige Nutzungen	34	136	13	95	8	286
<b>Ist-Zustand 2019:</b> Referenzwerte CS	34	209	13	95	8	359
<b>Zusätzliche Nutzungen CS ZPP:</b> Wohnen und Gewerbe	0*	65	0*	0*	0*	65
<b>Theoretische Zustand 2019 CS + neue Nutzungen:</b> Bestand bliebe unverändert	137	274	16	97	27	550
<b>Neuberechnung Vorhaben ZPP:</b> Bedarf nach Nutzungen kt. Bauverordnung Kt. Bern	137	192	16	97	27	468
<b>Vorhaben ZPP:</b> Plandarstellung / Annahme Zuteilung Parkfelder	137	186	16	118	27	483
<b>Vorhaben ZPP mit Fahrten Verkauf CS bestand:</b> Plandarstellung / Annahme Zuteilung Parkfelder	137	186	16	116	27	481

\* Nutzungsänderung bedingt Neuberechnung der Parkfelder

Tabelle 9: Plausibilisierung / Gegenüberstellung Fahrtenerzeugung

Fahrtenerzeugung	Baufelder					Total Anzahl Fahrten
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
<b>Sollwerte Ist-Zustand:</b> Theoretischer Bedarf nach kt. Bauverordnung Kt. Bern heutige Nutzungen	245	1066	46	346	29	1733
<b>Ist-Zustand 2019:</b> Referenzwerte CS	220	1391	46	346	29	2032
<b>Zusätzliche Nutzungen CS ZPP:</b> Wohnen und Gewerbe	0*	241	0*	0*	0*	241
<b>Theoretische Zustand 2019 CS + neue Nutzungen:</b> Bestand bliebe unverändert	460	1632	58	380	115	2645
<b>Neuberechnung Vorhaben ZPP:</b> Bedarf nach Nutzungen kt. Bauverordnung Kt. Bern	460	1230	58	380	115	2243
<b>Vorhaben ZPP:</b> Plandarstellung / Annahme Zuteilung Parkfelder	460	1362	58	449	115	2444
<b>Vorhaben ZPP mit Fahrten Verkauf CS bestand:</b> Plandarstellung / Annahme Zuteilung Parkfelder	460	1669	58	443	115	2745



Nach Bauverordnung des Kantons Bern liegt der theoretischen Bedarf beim heutigen Nutzungsmix bei ca. 286 Parkfeldern. Das Verkehrsaufkommen wird basierend auf der Zahl der Parkfelder mittels Kennzahlen aus der NormSN 640 283 und auf Basis von Erfahrungswerten für Wohnen abgeschätzt und beträgt in diesem Fall 1'733 Fahrten am Tag.

Im tatsächlichen heutigen Zustand sind auf dem Areal 359 Parkfelder vorhanden, welche heute ca. 2'030 Fahrten verursachen (+73 Parkfelder und somit + 300 Fahrten gegenüber Sollwert). Für Baufeld B sind die Anzahl Ein- und Ausfahrten der Wincasa/CS verwendet worden. Bei gleichen Nutzungen wurden die Durchschnittswerte der Wincasa/CS verwendet. Heute generieren die 117 Parkfelder für den Verkauf resp. die Kurzzeitparkfelder im Baufeld B / CS ca. 1'280 Fahrten pro Tag. Dies entspricht durchschnittlich 10.9 Fahrten pro Parkfeld. Die VSS-Norm 640 283 schlägt 12.8 Fahrten pro Parkfeld / Tag für diese Nutzung vor (Mittelwert, Einzelhandel Lebensmittel).

Die Nutzungen des Baufeldes B der CS sollten bestehen bleiben. Wird der Bedarf für die neuen Nutzungen berechnet, wären nur auf Baufeld B 65 Parkplätze zusätzlich zu realisieren. Würde man das Angebot von 209 Parkfeldern für den Bestand des Baufeldes B, CS beibehalten und den Bedarf für die restlichen Baufelder neu berechnen, müssten auf dem Areal 550 Parkfelder realisiert werden, welche insgesamt ca. 2'650 Fahrten generieren würden.

Wird der Bedarf an Parkfeldern für das gesamte Areal nach Kt. Bauverordnung neu berechnet resp. bereinigt, liegt der Bedarf bei 468 Parkfeldern. Die vorgesehene Nutzungen generieren ca. 2'243 Fahrten.

Im ZPP-Vorhaben sind jedoch ca. 486 Parkfelder (+127 Parkfelder gegenüber dem Ist-Zustand) vorgesehen. Nach Berechnung sollten diese Parkfelder ca. 2'450 Fahrten (+420 Fahrten gegenüber dem Ist-Zustand) verursachen.

Die bestehenden Parkfelder der CS müssten dazu den Nutzungen entsprechend neu zugeteilt werden. Gemäss den Berechnungen auf Basis der Kt. Bauverordnung ist die Anzahl Parkfelder für die Verkaufsnutzungen von 117 auf 60 Parkfelder zu reduzieren. Die ca. 20 Parkfelder auf dem Areal, welche gegenüber dem berechneten Bedarf der Kt. Bauverordnung im ZPP zusätzlich angedacht sind, können dem Verkauf zugeteilt werden. Somit würden die neu ca. 80 PP für den Verkauf, mit einem Umschlag von je ca. 12 Fahrten pro Tag, noch insgesamt 970 Fahrten verursachen (statt heute 1'280 Fahrten). Um die Parkfelder für den Verkauf im Baufeld B unterbringen zu können, müssten ca. 20 Parkfelder für die Nutzung Gewerbe/Dienstleistung von Baufeld B in Baufeld C2 untergebracht werden.

Soll das heutige Fahrtenaufkommen der Verkaufsnutzungen (1'280 Fahrten pro Tag) beibehalten und gleichzeitig auch die Vorgaben gemäss Kt. Bauverordnung eingehalten werden, ist eine Reduktion der Anzahl der Parkfelder für den Verkauf von 117 auf 80 PP (max. 60 PP gemäss Kt. Bauverordnung und die 20 zusätzlichen Parkfelder aus ZPP) nötig. Bei einem gleichbleibenden Fahrtenaufkommen für den Verkauf von 1'280 Fahrten liegt das Fahrtenaufkommen pro Parkfeld neu bei 16 Fahrten am Tag (Nach SN 640 283 liegt das Fahrtenaufkommen pro Parkfeld im oberen Quartil bei 17, der Maximalwert bei 26.5 Fahrten pro Tag.). Sprich jedes Parkfeld wird 8-Mal mal pro Tag belegt. Dadurch wird der Parkdruck gegenüber heute erhöht.

---

Sollwerte Ist-Zustand

---

Ist-Zustand 2019

---

Neue Nutzungen Baufeld B, CS

---

Bereinigung gesamten Areal

---

Vorhaben

---

Vorhaben ZPP – Neuverteilung Parkfelder Baufeld B, CS, Reduktion Parkfelder und Fahrten für den Verkaufsnutzung Baufeld B

---

Vorhaben ZPP – Beibehaltung der 1'280 Fahrten/Tag für den Verkaufsnutzung auf Baufeld B



Auf dem gesamten Areal würde das Fahrtenaufkommen künftig bei ca. 2'750 Fahrten am Tag liegen. Dies entspricht ca. 720 zusätzlichen Fahrten im Vergleich zu heute.

## 5.4 Fazit

Die weitere Betrachtung basiert auf der Auslegeordnung der Fahrten «Bestand Verkauf + neue Nutzungen. Dies entspricht 2'750 Fahrten am Tag auf dem gesamten Areal und 2'295 Fahrten im Teil UeO (**Gesamtareal ohne Baufeld A**).

## 5.5 Spitzenstundenanteile

Die Zunahme des Verkehrsaufkommens verteilt sich über mehrere Anschlüsse an der Bernstrasse und der Kreuzstrasse.

Tabelle 10: Fahrtenaufkommen Spitzenstunde bestehende Situation pro Anschluss

Fahrtenaufkommen / Spitzenstunde Bestand					
	Baufelder				
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB
<b>Fahrten / Tag</b>	220	1'390	50	350	30
<b>Nutzung</b>	Verkauf / Gewerbe	Wohnen Gewerbe Verkauf	Dienstleistung	Wohnen/Gewerbe	Wohnen/Gewerbe
<b>Spitzenstundenanteil</b>	12% Verkauf 15-20% Gewerbe	12% Verkauf 15-20% W/G	20%	15-20%	15-20%
<b>Spitzenstunde</b>	28-31	170 - 176	10	52-70	2-5
<b>Total Bestand</b>	262-292				

Tabelle 11: Fahrtenaufkommen Spitzenstunde Vorhaben ZPP + pro Anschluss

Fahrtenaufkommen / Spitzenstunde ZPP Vorhaben + (inkl. bestehenden Fahrten Baufeld B / CS für den Verkauf)					
	Baufelder				
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB
<b>Fahrten / Tag</b>	460	1'670	60	550	115
<b>Nutzung</b>	Dienstleistung/Gewerbe	Wohnen Gewerbe Verkauf	Dienstleistung	Wohnen/Gewerbe	Wohnen/Gewerbe
<b>Spitzenstundenanteil</b>	15-20%	12% Verkauf 15-20% W/G	20%	15-20%	15-20%
<b>Spitzenstunde</b>	70 - 95	215-235	12	100-135	
<b>Total ZPP Vorhaben</b>	397- 477				

Heute generiert das Areal ca. 2' 040 Fahrten am Tag. Insgesamt werden in den Spitzenstunden heute ca. 262 – 292 Fahrten generiert. Im ZPP-Vorhaben + (mit Beibehalt der Fahrten für den Verkauf auf Baufeld B / CS) werden künftig ca. 2'750 Fahrten resp. 397 – 477 Fahrten in der Spitzenstunden generiert. Somit werden zwischen ca. +720 Fahrten am Tag und ca. +135-185 Fahrten pro Spitzenstunde zusätzlich generiert. Davon werden ca. 90-125 Fahrten pro Spitzenstunde direkt via der Bernstrasse erschlossen und die restlichen in erster Linie auf der Kreuzstrasse geführt.



Baufeld A / VTAG hat eine Zunahme von ca. +240 Fahrten am Tag. Einen Anschluss erfolgt wie bestehend am nördlichen Kreisel. Zusätzlich soll eine Einstellhalle evtl. mit eigenen Anschluss an der Bernstrasse erstellt werden (genauer Anschluss der Einstellhalle ist noch undefiniert). Die 460 Fahrten generieren in den Spitzenstunden, bei einen Spitzenstundenanteil von 15-20% für Dienstleistungen/Gewerbe, ca. 70 – 95 Fahrten.

Die zusätzlichen 280 Fahrten am Tag auf Baufeld B / CS werden von den neuen Wohn- und Gewerbenutzungen generiert. Im Worst-Case-Szenario, wenn alle Fahrten in den Spitzenstunden stattfinden (Spitzenstundenanteil 50%) werden pro Spitzenstunde ca. 140 zusätzliche Fahrten generiert. Realistischer für Wohn- und Gewerbenutzungen wäre ein Spitzenstundenanteil von ca. 15%-20%. Dann werden ca. 45 - 60 zusätzliche Fahrten in den Spitzenstunden generiert.

Beim Anschluss Baufeld B / CS liegt der Spitzenstundenwert bei ca. 215 - 235 Fahrten (bei 1'670 Fahrten/Tag). Dies setzt sich zusammen aus die Verkaufsnutzungen (1'280 Fahrten) mit einen Spitzenstundenanteil von ca.12% resp. 155 Fahrten pro Stunde. 390 Fahrten werden durch Wohn- und Gewerbenutzungen generiert, mit einem 15%-20% Spitzenstundenanteil, dies sind 60-80 Fahrten pro Spitzenstunde. Durch die Nutzungsdurchmischung sind die Zu- und Wegfahrten in den Spitzenstunden ungefähr gleichwertig zu behandeln. Somit ist mit ca. 118 Zufahrten und 118 Wegfahrten in den Spitzenstunden zu rechnen. Diese Fahrten werden nach wie vor über den bestehenden Anschluss an der Bernstrasse stattfinden.

Baufeld C1 / Berger wird hauptsächlich von der Kreuzstrasse erschlossen und weist eine Zunahme von ca. 10 Fahrten auf. Bei einem Spitzenstundenanteil von 20% generieren die 60 Fahrten am Tag ca. 12 Fahrten in der Spitzenstunde.

Baufeld C2 / Interpool und C3 / GVB teilen sich künftig den Anschluss der Einstellhalle und insgesamt werden 285 zusätzliche Fahrten erwartet. Bei einem Spitzenstundenanteil von 15-20% für Wohn- und Gewerbenutzungen generieren die 665 Fahrten am Tag ca. 100-135 Fahrten in der Spitzenstunde.

Aus heutiger Sicht und in Rücksprache mit dem OIK II kann der zusätzlicher Verkehr abgewickelt werden. Die Abstimmung Siedlung und Verkehr ist erfolgt.



## 6. Bedarf Veloabstellplätze

Der Bedarf nach Abstellplätzen für Velos für die Wohnnutzung wird nach Artikel 54 der kantonalen Bauverordnung des Kantons Berns berechnet. Für die Wohnnutzung werden zwei Abstellplätze pro Wohnung gerechnet. Für die übrigen Nutzungen wird abhängig von der Art der Nutzung mit 1 – 3 Abstellplätzen pro 100 m<sup>2</sup> Geschossfläche gerechnet.

Tabelle 12: Bedarf an Veloabstellplätze pro Baufeld (\*Planstand 1.11.2019)

Anzahl Veloabstellplätze neue Nutzungen	Baufelder					Total
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
Wohnen	52	158	32	350	92	684
übrige Nutzungen	321	341	31	21	14	729
<i>Verteilung übrige Nutzungen nach Kt. BauVerordnung Bern</i>						
<i>Restaurant</i>	7	2	0	4	0	12
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur</i>	0	96	0	0	3	99
<i>Hotel</i>	41	0	0	0	0	41
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung</i>	273	243	31	17	11	576
<i>Zwischentotal</i>	321	341	31	21	14	729
<b>Total</b>	<b>373</b>	<b>499</b>	<b>63</b>	<b>371</b>	<b>106</b>	<b>1'413</b>
<b>In Plan dargestellten Parkfelder</b>						
Einstellhalle *	220	400	0	135	0	755
EG-Gebäude *	0	0	35	192	28	255
Umgebung	82	52	16	48	56	254
Bernstrasse	42	18	0	0	0	60
Kreuzstrasse	0	0	10	46	8	64
<i>öffentliche PP RBS</i>	0	0	0	0	58	58
<b>Total (ohne öffentliche PP RBS)</b>	<b>344</b>	<b>470</b>	<b>61</b>	<b>421</b>	<b>92</b>	<b>1388</b>
<b>Differenz zwischen Parkplatzbedarf nach BauV.Kt. Bern und dargestellte Parkfelder in den Pläne</b>						
<b>Total Alle Nutzungen</b>	<b>-29</b>	<b>-29</b>	<b>-2</b>	<b>50</b>	<b>-14</b>	<b>-25</b>

Der Bedarf an Abstellplätzen für den Veloverkehr im geplanten Vorhaben liegt bei ca. 1'400 Abstellplätze. 98% des Bedarfs an Veloabstellplätzen für den gesamten Perimeter sind im Vorhaben berücksichtigt. Es fehlen -25 VAP. Auf Baufeld A (nicht Bestandteil des UeOs) fehlen ca. 30 Veloabstellplätze. Diese sollen in einer späteren Phase geplant und konkretisiert werden.

Der Bedarf im UeO Gebiet liegt bei ca. 1'040 VAP. Mit 1'044 vorgesehenen Abstellplätzen wird der Bedarf gedeckt. In den Baufeldern B und C3 liegt das Angebot jedoch leicht unter dem nach kantonalen Bauverordnung berechnetem Wert. Die ca. 45 fehlenden Abstellplätze in den Baufeldern können im Baufeld C2 angeboten werden.

Es befinden sich 755 Veloabstellplätze in der Einstellhalle und 255 im EG. Somit sind mindestens 70% der Veloparkplätze überdacht.



Nach SN 640 066 benötigen Abstellplätze für den Veloverkehr, je nach gewähltem Parksysteem zwischen 0.8 m<sup>2</sup> (Doppelstöckig) und 3.00m<sup>2</sup> (freies Parken). In der Einstellhalle und in den Abstellbereichen der einzelnen Gebäude (EG) werden ca. 2.00m<sup>2</sup> pro Abstellplatz gerechnet. Somit sind Flächenangaben für die Abstellplätze plausibel. In einer weiteren Projektphase ist die Veloparkierung detailliert anzuordnen und zu prüfen.

Tabelle 13: Flächen für Veloabstellplätze im EG und Einstellhallen (Planstand 1.11.2019)

Lage Einstellhalle/EG	Anzahl PP	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup> /PP	Flächenbedarf nach SN 640 066
Einstellhalle Baufeld B	400	825	2.06	0.80-3.00m <sup>2</sup> inkl. Verkehrsfläche
Einstellhalle Baufeld C	135	270	2.00	
EG Baufeld C 1	32	64	2.00	
EG Baufeld C 1	25	50	2.00	
EG Baufeld C 2	60	120	2.00	
EG Baufeld C 2	50	112	2.24	
EG Baufeld C 2	25	50	2.00	
EG Baufeld C 3	14	28	2.00	
EG Baufeld C 3	14	28	2.00	

Beim Zugang zum Bahnhof werden 48 und bei der Rampe weitere 10 öffentliche überdachte Veloabstellplätze angeboten. Die Veloabstellplätze in direkter Nähe zum Zugang werden sehr wahrscheinlich von den Bahnhofnutzenden genutzt, falls die 56 öffentlichen Abstellplätze belegt sind. Die Doppelnutzung dieser Abstellplätze ist möglich (Pendelverkehr tagsüber, Anwohnende abends und nachts, solange ausreichend Plätze vorhanden sind).

Der Bedarf ist nur für die Nutzungen auf dem Areal berechnet worden. Der Bedarf an Abstellplätze im Bereich Zugang zum Bahnhof Oberzollikofen ist nicht berücksichtigt. Die Veloabstellplätze in der Nähe zum Zugang werden mit grosser Wahrscheinlichkeit von den Bahnhofnutzenden genutzt. Doppelnutzung dieser Abstellplätze ist möglich (Pendelverkehr tagsüber, Anwohnende abends und nachts, solange ausreichen Plätze vorhanden sind).



## 7. Prüfung Verkehr

Die Verkehrssituation wurde anhand der gültigen Normen geprüft. Folgende Pläne standen im Fokus:

- \_ Umgebungsplan / Dachaufsicht: Planstand von 13.05.2020
- \_ Erdgeschoss: Planstand von 19.11.2019

Die sieben südlichen Parkfelder entlang der Bernstrasse (Apotheke und Aldi) sind aus dem Strassenplan übernommen worden. Diese Parkfelder unterliegen der Bestandesgarantie und wurden somit nicht überprüft.

Die Einstellhallen sind ebenfalls kein Bestandteil dieses Gutachtens.

Die genaue Lage der Zu- und Wegfahrt der Einstellhalle auf Baufeld A ist nicht definitiv geplant worden. Die dargestellte und geprüfte Lage ist indikativ.

### 7.1 Abmessung und Anordnung

---

Die Abmessungen und Anordnung der Parkfelder wurden auf Basis der VSS-Norm SN 640 291 geprüft.

Wichtigste Erkenntnisse:

- Die Kurzzeitparkfelder für die Anwohnenden auf Baufeld C1, C2 und C3 entsprechen der Norm und wurden mit einem FGSV-Fahrzeug geprüft. Sie können mit Personenwagen angefahren werden.
- Die Parkfelder entlang der Bernstrasse und Kreuzstrasse sind überbreit (2.50m), haben eine Distanz von 0,50m zur Fahrbahn und übersteigen die Minimalwerte aus der Norm.
- Die 2.50m breiten und 5.00m langen Parkfelder auf dem Areal mit mindestens 6.50m Fahrgasse erfüllen ebenfalls die Komfortstufe B gemäss Norm.

Bei der zukünftigen Planung ist weiterhin zu beachten, dass Parkfelder mindestens den in der Norm definierten Abmessungen entsprechen müssen und korrekt anzuordnen sind.

### 7.2 Sichtweiten

---

Die Sichtweiten bei den Arealausfahrten bzw. Anschlüssen wurden auf Basis der VSS-Norm SN 640 273a geprüft, die Sicht auf den Fussgängerstreifen analog dazu anhand der VSS-Norm SN 640 241.

Wichtigste Erkenntnisse:

- Die notwendigen Sichtweiten auf den Fussgängerstreifen werden eingehalten



- Die Sichtweiten von den einmündenden Arealanschlüssen auf den Veloverkehr und den motorisierten Verkehr werden grösstenteils eingehalten. Die provisorisch eingezeichneten Entsorgungsstellen im Bereich der Kreuzstrasse befinden sich momentan im Sichtfeld. Bei der zu konkretisierende Planung ist zu beachten, dass die notwendigen Sichtweiten bei der Positionierung der Anlagen berücksichtigt wird.
- Die Veloabstellplätze entlang der Bernstrasse, südlich der Ausfahrt für die Anlieferung, befinden sich im Sichtfeld. Die Ausfahrt wird jedoch nur von LKW-Fahrenden verwendet, deren Sichtpunkt höher liegt und deren Beobachtungspunkt sich näher am Strassenrand befindet. Somit wird das nicht Einhalten dieser Sichtweite als nicht kritisch beurteilt.

Die detaillierte Überprüfung des aktuellen Planstands ist im Anhang zu finden.

Bei der zukünftigen Planung ist zu beachten, dass die Sichtfelder und/oder die Fahrbereiche nicht durch Elemente eingeschränkt oder blockiert werden.

### **7.3 Fahrgeometrie**

---

Für die Anlieferung kann von einem Lastwagen ohne Anhänger mit einer Länge von max. 13.6 m ausgegangen werden. Manöver auf der Bernstrasse sind nicht zulässig. Die Überprüfungen wurden mit einem Lastwagen Typ B (Radius von 10m, Länge von 11m und Breite von 2.60m) und einem Sattelzug nach Norm durchgeführt.

Wichtigste Erkenntnisse:

- Die Ecke bei Gebäude VIII, seitlich des Bahngleises ist für einen Sattelzug nicht befahrbar, wenn die Durchfahrtshöhe von 4.50m nicht gewährleistet werden kann.
- Die Fussgängerschutzinsel beim Aldi wird vom Sattelzug überfahren  
Optimierungsvorschlag:
  - o Linksabbiegeverbot Sattelzüge und Lastwagen
  - o Verschieben des Fussgängerstreifens bzw. der Mittelinsel

Die detaillierte Überprüfung des aktuellen Planstands bezgl. Fahrgeometrien sind im Anhang ersichtlich.



## 8. Zusammenfassung

### 8.1 Gesamtareal

---

Wird das gesamte Areal betrachtet, wird die Anzahl erlaubter Parkfelder für den motorisierten Verkehr gemäss Kt. Bauverordnung eingehalten. Einzelne Parkfelder müssen auf angrenzende Baufelder verlegt bzw. untergebracht werden.

---

Parkfeldbedarf gedeckt

Die Anzahl benötigter Veloabstellplätze gemäss Bauverordnung werden knapp nicht eingehalten. In einer späteren Planung sind auf Baufeld A weitere 30 Veloabstellplätze zu planen, um den Bedarf dieses Baufeldes sicherzustellen.

---

Veloabstellplätze

Die verkehrlichen Überprüfungen zeigen keine unlösbaren Probleme.

### 8.2 Teil UeO

---

Die Anzahl benötigter Veloabstellplätze gemäss Bauverordnung wird für das Teilgebiet der UeO eingehalten. Ca. 70 % der Abstellplätze sind überdeckt.

### 8.3 Baufeld B / CS und Verkehrsaufkommen

---

Die Anzahl Parkfelder für die Verkaufsnutzungen im Baufeld B / CS sind von 117 auf 80 PP zu reduzieren. 22 Parkfelder für Wohnen und Gewerbe sind auf das Baufeld C2 zu verschieben.

Die Berechnung des Fahrtenaufkommens der bestehenden Verkaufsnutzungen auf Baufeld B / CS nach Kt. Bauverordnung und VSS-Norm 640 283 sieht eine Reduktion von 1'280 auf 970 Fahrten am Tag vor. Gegenüber heute ist in der Gesamtbetrachtung am Anschluss Baufeld B / CS mit einer Abnahme von ca. 30 Fahrten am Tag zu rechnen (neue Wohnnutzungen werden über den bestehenden Anschluss erschlossen). In diesem Fall liegt das Fahrtenaufkommen des gesamten Areals bei ca. 2'450 Fahrten am Tag.

---

Verkehrsaufkommen bei Reduktion Fahrtenaufkommen für den Verkauf Baufeld B

Für die Verkaufsnutzungen heisst dies, dass der Umschlag pro Parkplatz gegenüber heute etwas erhöht wird (10.8 auf 12.8 Fahrten pro Tag). Zudem dürfen ca. 300 Fahrten weniger gemacht werden resp. 150 Kunden weniger mit dem MIV anreisen.

Wenn die Leistungsfähigkeit des Netzes es ermöglicht, sind die bestehenden Fahrten für den Verkauf beizubehalten, dadurch wird der Umschlag pro Parkfeld von 10.8 auf 16.8 Fahrten am Tag erhöht. Das Fahrtenaufkommen des gesamten Areals liegt bei 2'750 Fahrten am Tag, ca. 397 – 477 Fahrten fallen davon in den Spitzenstunden an. Davon generiert Baufeld B / CS ca. 1'670 Fahrten am Tag und 235 Fahrten in den Spitzenstunden.

---

Verkehrsaufkommen bei Beibehalt Fahrtenaufkommen für den Verkauf Baufeld B



---

## Anhang



## Anhang Verkehrserzeugung

### Theoretischer Parkfeldbedarf und Verkehrsaufkommen nach kantonaler Bauverordnung Kt. Bern (Sollwerte Ist-Zustand)

Parkplatzangebot (bestehend)	Baufelder					Total
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
Wohnen	0	0	5	46	4	55
übrige Nutzungen	34	136	8	49	4	231
<i>Verteilung übrige Nutzungen</i>						
<i>Restaurant</i>	0	1	0	8	0	9
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur</i>	14	65	0	0	0	79
<i>Hotel</i>	0	0	0	0	0	0
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung</i>	20	70	8	41	4	143
<i>Zwischentotal</i>	34	136	8	49	4	231
<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>136</b>	<b>13</b>	<b>95</b>	<b>8</b>	<b>286</b>

Fahrtenerzeugung, SN 640 283 (Mittelwert) und Erfahrungswert für Wohnen	Baufelder					Total
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
Wohnen	0	0	20	184	16	220
übrige Nutzungen	245	1066	26	162	13	1513
<i>Verteilung übrige Nutzungen</i>						
<i>Restaurant</i>	0	3	0	26	0	30
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur</i>	179	832	0	0	0	1011
<i>Hotel</i>	0	0	0	0	0	0
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung</i>	66	231	26	135	13	472
<i>Zwischentotal</i>	245	1066	26	162	13	1513
<b>Total</b>	<b>245</b>	<b>1066</b>	<b>46</b>	<b>346</b>	<b>29</b>	<b>1733</b>

Nutzung	Fahrten pro PP/Tag
Wohnnutzungen	4
Nicht Wohnnutzungen	
<i>Restaurant *</i>	3.3
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur **</i>	12.8
<i>Hotel *</i>	3.3
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung *</i>	3.3
<i>* Dienstleistung Mo-Fr</i>	
<i>** Einzelhandel Lebensmittel Food / Non Food Mo-So</i>	



## Anzahl Parkfelder und Verkehrsaufkommen Bestand (Ist-Zustand CS 2019)

Parkplatzangebot (bestehend)	Baufelder					Total
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
Wohnen	0	1	5	46	4	56
übrige Nutzungen	34	208	8	49	4	303
<i>Verteilung übrige Nutzungen</i>						
<i>Restaurant</i>	0	0	0	8	0	8
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur</i>	14	117	0	0	0	131
<i>Hotel</i>	0	0	0	0	0	0
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung</i>	20	91	8	41	4	164
<i>Zwischentotal</i>	34	208	8	49	4	303
<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>209</b>	<b>13</b>	<b>95</b>	<b>8</b>	<b>359</b>

Fahrtenerzeugung nach Erhebungen CS 2019, SN 640 283 (Mittelwert) und Erfahrungswert für Wohnen	Baufelder					Total
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
Wohnen nach Art. 51 (0.5 Pro Wohnung)	0	4	20	184	16	224
übrige Nutzungen	220	1387	26	162	13	1808
<i>Verteilung übrige Nutzungen</i>						
<i>Restaurant</i>	0	0	0	26	0	26
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur</i>	154	1287	0	0	0	1441
<i>Hotel</i>	0	0	0	0	0	0
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung</i>	66	100	26	135	13	541
<i>Zwischentotal</i>	220	1387	26	162	13	2009
<b>Total</b>	<b>220</b>	<b>1391</b>	<b>46</b>	<b>346</b>	<b>29</b>	<b>2032</b>

Nutzung	Fahrten pro PP/Tag
Wohnnutzungen	4
Nicht Wohnnutzungen	
Restaurant *	3.3
Einkauf, Freizeit, Kultur **	11
Hotel *	3.3
Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung *	3.3
Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung CS	1.1
* Dienstleistung Mo-Fr	
** Einzelhandel Lebensmittel Food / Non Food Mo-So	



## Verkehrserzeugung zusätzliche Nutzung CS – ZPP

Parkplatzangebot	Baufelder					Total
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
Wohnen nach Art. 51 (0.5 Pro Wohnung)		40				40
übrige Nutzungen Nach Art. 52		25				25
<i>Verteilung übrige Nutzungen</i>						
<i>Restaurant</i>		0				0
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur</i>		0				0
<i>Hotel</i>		0				0
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung</i>		25				25
<i>Zwischentotal</i>		25				25
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>65</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>65</b>

Fahrtenerzeugung nach SN 640 283 (Mittelwert) und Erfahrungswert für Wohnen	Baufelder					Total
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
Wohnen nach Art. 51 (0.5 Pro Wohnung)	0	158	0	0	0	158
übrige Nutzungen	0	83	0	0	0	83
<i>Verteilung übrige Nutzungen</i>						
<i>Restaurant</i>	0	0	0	0	0	0
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur</i>	0	0	0	0	0	0
<i>Hotel</i>	0	0	0	0	0	0
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung</i>	0	83	0	0	0	83
<i>Zwischentotal</i>	0	83	0	0	0	83
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>241</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>241</b>

Nutzung	Fahrten pro PP/Tag
Wohnnutzungen	4
Nicht Wohnnutzungen	
Restaurant *	3.3
Einkauf, Freizeit, Kultur **	11
Hotel *	3.3
Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung *	3.3
Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung CS	1.1
* Dienstleistung Mo-Fr	
** Einzelhandel Lebensmittel Food / Non Food Mo-So	



## Verkehrserzeugung theoretische Zustand 2019 CS + neue Nutzungen

Parkplatzangebot	Baufelder					Total
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
Wohnen	13	41	8	88	23	172
übrige Nutzungen	0	233	8	9	4	254
ggf. Grundbedarf nach Art. 53	124	0	0	0	0	124
<i>Verteilung übrige Nutzungen</i>	0	0	0	0	0	0
<i>Restaurant</i>	7	0	0	3	0	10
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur</i>	0	117	0	0	1	118
<i>Hotel</i>	28	0	0	0	0	28
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung</i>	89	116	8	6	3	222
<i>Zwischentotal</i>	124	233	8	9	4	378
<b>Total</b>	<b>137</b>	<b>274</b>	<b>16</b>	<b>97</b>	<b>27</b>	<b>550</b>

Fahrtenerzeugung nach Erhebungen CS 2019, SN 640 283 (Mittelwert) und Erfahrungswert für Wohnen	Baufelder					Total
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
Wohnen nach Art. 51 (0.5 Pro Wohnung)	52	162	32	350	92	688
übrige Nutzungen	408	1470	26	30	23	1957
<i>Verteilung übrige Nutzungen</i>						
<i>Restaurant</i>	22	0	0	10	0	32
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur</i>	0	1287	0	0	13	1300
<i>Hotel</i>	94	0	0	0	0	94
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung</i>	292	183	26	20	10	531
<i>Zwischentotal</i>	408	1470	26	30	23	1957
<b>Total</b>	<b>460</b>	<b>1632</b>	<b>58</b>	<b>380</b>	<b>115</b>	<b>2645</b>

Nutzung	Fahrten pro PP/Tag
Wohnnutzungen	4
Nicht Wohnnutzungen	
Restaurant *	3.3
Einkauf, Freizeit, Kultur **	12.8
Einkauf, Freizeit, Kultur ***	11
Hotel *	3.3
Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung *	3.3
Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung CS	1.1
* Dienstleistung Mo-Fr	
** Einzelhandel Lebensmittel Food / Non Food Mo-So	
*** Verkauf wie bestand 2019	



**Verkehrserzeugung Vorhaben ZPP - Bedarf nach Nutzungen Kt. Bauverordnung und SN 640 283**

Parkplatzangebot	Baufelder					Total
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
<b>Parkplatzbedarf nach BauV. Kt. Bern</b>						
Wohnen nach Art. 51 (0.5 Pro Wohnung)	13	40	8	88	23	171
übrige Nutzungen Nach Art. 52	0	0	8	9	4	21
ggf. Grundbedarf nach Art. 53	124	152	0	0	0	276
<i>Verteilung übrige Nutzungen</i>						
<i>Restaurant</i>	7	2	0	3	0	12
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur</i>	0	60	0	0	1	61
<i>Hotel</i>	28	0	0	0	0	28
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung</i>	89	90	8	6	3	196
<i>Zwischentotal</i>	124	152	8	9	4	297
<b>Total</b>	<b>137</b>	<b>192</b>	<b>16</b>	<b>97</b>	<b>27</b>	<b>468</b>

Fahrtenerzeugung nach SN 640 283 (Mittelwert) und Erfahrungswert für Wohnen	Baufelder					Total
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
Wohnen nach Art. 51 (0.5 Pro Wohnung)	52	158	32	350	92	684
übrige Nutzungen	408	1072	26	30	23	1559
<i>Verteilung übrige Nutzungen</i>						
<i>Restaurant</i>	22	7	0	10	0	39
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur</i>	0	768	0	0	13	781
<i>Hotel</i>	94	0	0	0	0	94
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung</i>	292	297	26	20	10	646
<i>Zwischentotal</i>	408	1072	26	30	23	1559
<b>Total</b>	<b>460</b>	<b>1230</b>	<b>58</b>	<b>380</b>	<b>115</b>	<b>2243</b>

Nutzung	Fahrten pro PP/Tag
Wohnnutzungen	4
Nicht Wohnnutzungen	
<i>Restaurant *</i>	3.3
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur **</i>	12.8
<i>Hotel *</i>	3.3
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung *</i>	3.3
<i>* Dienstleitung Mo-Fr</i>	
<i>** Einzelhandel Lebensmittel Food / Non Food Mo-So</i>	



**Vorhaben ZPP Anzahl Parkfelder nach Darstellung Fahrtenaufkommen nach Kt. Bauverordnung und SN 640 283**

Parkplatzangebot	Baufelder					Total
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
Wohnen nach Art. 51 (0.5 Pro Wohnung)	13	40	8	88	23	171
übrige Nutzungen Nach Art. 52	0	0	8	30	4	42
ggf. Grundbedarf nach Art. 53	124	146	0	0	0	270
<i>Verteilung übrige Nutzungen</i>						
<i>Restaurant</i>	7	2	0	3	0	12
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur</i>	0	76	0	0	1	77
<i>Hotel</i>	28	0	0	0	0	28
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung</i>	89	68	8	27	3	195
<i>Zwischentotal</i>	124	146	8	30	4	312
<b>Total</b>	<b>137</b>	<b>186</b>	<b>16</b>	<b>118</b>	<b>27</b>	<b>483</b>

Fahrtenerzeugung nach SN 640 283 (Mittelwert) und Erfahrungswert für Wohnen	Baufelder					Total
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
Wohnen nach Art. 51 (0.5 Pro Wohnung)	52	158	32	350	92	684
übrige Nutzungen	408	1204	26	99	23	1760
<i>Verteilung übrige Nutzungen</i>						
<i>Restaurant</i>	22	7	0	10	0	39
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur</i>	0	973	0	0	13	986
<i>Hotel</i>	94	0	0	0	0	94
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung</i>	292	224	26	89	10	642
<i>Zwischentotal</i>	408	1204	26	99	23	1760
<b>Total</b>	<b>460</b>	<b>1362</b>	<b>58</b>	<b>449</b>	<b>115</b>	<b>2444</b>

Nutzung	Fahrten pro PP/Tag
Wohnnutzungen	4
Nicht Wohnnutzungen	
<i>Restaurant *</i>	3.3
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur **</i>	12.8
<i>Hotel *</i>	3.3
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung *</i>	3.3
<i>* Dienstleitung Mo-Fr</i>	
<i>** Einzelhandel Lebensmittel Food / Non Food Mo-So</i>	



**Vorhaben ZPP+ mit bestehendem Aufkommen Verkauf Baufeld B / CS Anzahl**

**Parkfelder nach Darstellung Bedarf nach Kt. Bauverordnung und SN 640 283**

Parkplatzangebot	Baufelder					Total
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
Wohnen nach Art. 51 (0.5 Pro Wohnung)	13	40	8	88	23	171
übrige Nutzungen Nach Art. 52	0	0	8	30	4	42
ggf. Grundbedarf nach Art. 53	124	146	0	0	0	270
<i>Verteilung übrige Nutzungen</i>						
<i>Restaurant</i>	7	2	0	3	0	12
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur</i>	0	76	0	0	1	77
<i>Hotel</i>	28	0	0	0	0	28
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung</i>	89	68	8	27	3	195
<i>Zwischentotal</i>	124	146	8	30	4	312
<b>Total</b>	<b>137</b>	<b>186</b>	<b>16</b>	<b>118</b>	<b>27</b>	<b>483</b>

Fahrtenerzeugung nach SN 640 283 (Mittelwert) und Erfahrungswert für Wohnen	Baufelder					Total
	Baufeld A	Baufeld B	Baufeld C1	Baufeld C2	Baufeld C3	
	VTAG	CS	Berger	Interpool	GVB	
Wohnen nach Art. 51 (0.5 Pro Wohnung)	52	158	32	350	92	684
übrige Nutzungen	408	1511	26	99	23	2067
<i>Verteilung übrige Nutzungen</i>						
<i>Restaurant</i>	22	7	0	10	0	39
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur</i>	0	1280	0	0	13	986
<i>Hotel</i>	94	0	0	0	0	94
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung</i>	292	224	26	89	10	642
<i>Zwischentotal</i>	408	1511	26	99	23	1760
<b>Total</b>	<b>460</b>	<b>1669</b>	<b>58</b>	<b>449</b>	<b>115</b>	<b>2751</b>

Nutzung	Fahrten pro PP/Tag
Wohnnutzungen	4
Nicht Wohnnutzungen	
<i>Restaurant *</i>	3.3
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur</i>	12.8
<i>Einkauf, Freizeit, Kultur **</i>	16.8
<i>Hotel *</i>	3.3
<i>Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung *</i>	3.3
* Dienstleitung Mo-Fr	
** Einzelhandel Lebensmittel Food / Non Food Mo-So,	
Beibehalt bestehende Anzahl Fahrten pro Tag	