

Dennigkofenpark Ostermundigen

Verkehrsbericht zur Überbauungsordnung

27. Februar 2026



Impressum

Auftraggeberin	Michel Kratochvil Tennis Academy STS Squash- und Tennissportanlagen AG Dennigkofenweg 122 3072 Ostermundigen
Berichtversion	27.02.2026
Projektnummer	24806.01
Bearbeitungsteam	KONTEXTPLAN Markus Hofstetter /markus.hofstetter@kontextplan.ch Cornelia Graf / cornelia.graf@kontextplan.ch Selina Schönbächler / selina.schoenbaechler@kontextplan.ch



Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	4
1.1. Perimeter	4
2. Verkehrliche Analyse	5
2.1. Fussverkehr	5
2.2. Veloverkehr	6
2.3. Öffentlicher Verkehr	7
2.4. Motorisierter Verkehr	9
2.5. Parkierung	10
2.6. Unfälle	11
2.7. Sharing-Angebot	11
2.8. Fazit	11
3. Richtprojekt	12
3.1. Parkplatzbedarf MIV	13
3.2. Veloabstellplätze	14
3.3. Zufahrten	16
3.4. Entsorgung	18
3.5. Notfallzufahrten	20
4. Verkehrliche Auswirkungen	22
4.1. Fahrtenerzeugung	22
4.2. Auswirkungen auf den Dennigkofenweg	22
4.3. Auswirkungen auf den Knoten Obere Zollgasse-Waldheimstrasse-Gerbestrasse	23
5. Abbildungen, Tabellen und Anhang	24
Schema Einstellhalle 1	25
Schema Einstellhalle 2	26
Sichtweiten Fussverkehr und Fahrzeugähnliche Geräte mit Parkplatz Ist	27
Sichtweiten Fussverkehr und Fahrzeugähnliche Geräte mit Parkplatz neu organisiert	28
Sichtweiten Veloverkehr mit Parkplatz Ist	29
Sichtweiten Veloverkehr mit Parkplatz neu organisiert	30
Sichtweiten motorisierter Individualverkehr mit Parkplatz Ist	31
Sichtweiten motorisierter Individualverkehr mit Parkplatz neu organisiert	32



1. Ausgangslage

Das laufende Werkstattverfahren zur Entwicklung des Dennigkofenparks in Ostermundigen wird demnächst abgeschlossen. Anschliessend werden die Resultate daraus in eine Überbauungsordnung (UeO) überführt. Die verkehrlichen Fragestellungen werden in diesem Verkehrsbericht überprüft und als Beilage zur UeO dokumentiert.

1.1. Perimeter

Das Areal «Dennigkofenpark» liegt am östlichen Siedlungsrand von Ostermundigen und wird durch den Dennigkofenweg erschlossen. Im Norden grenzt das Areal an ein Waldgebiet - östlich davon an das Freibad Ostermundigen. Das zu beplanende Areal umfasst eine Fläche von 12'487 m² und liegt heute in der «ZÖN Z». Zusammen mit dem Erlass der UeO wird das Areal in die ZPP Nr. 36 "Dennigkofenpark" umgezont.



Abbildung 1 Perimeter Areal Dennigkofenpark

Bereits heute befinden sich die Tennis Academy «MKTA» auf dem Areal, mit einer Tennisanlage, einem Restaurant und einer Wohnnutzung, s. folgende Fotos in Abbildung 2:



Abbildung 2 Ansichten bestehende Tennishalle und Restaurant/Wohnnutzung



2. Verkehrliche Analyse

Im nachfolgenden Kapitel wird die verkehrliche Einbettung des Areals analysiert. Durch die direkt benachbarte Badnutzung bestehen heute gewisse verkehrliche Wechselwirkungen. Diese werden in der nachfolgenden Analyse im Sinne einer Gesamtanalyse ebenfalls aufgezeigt. Der Fokus der verkehrlichen Analyse und auch der im Kapitel 3 folgenden Beschreibung des Richtprojekts liegt dann aber ganz klar auf dem Perimeter der UeO, dem Areal «Dennigkofenpark». Allfällige Abhängigkeiten mit der Badnutzung wurden so gut wie möglich minimiert.

2.1. Fussverkehr

Die Erschliessung des Areals für den Fussverkehr erfolgt heute primär über ein einseitig geführtes Trottoir entlang des Dennigkofenwegs. Dieses weist über weite Strecken eine Breite von 2.00 m bis 2.50 m auf und ist damit funktional, jedoch nicht übermässig breit. In Richtung Gümligen steht abschnittsweise ein schmaler, abgesetzter Fussweg zur Verfügung, welcher die Gemeinden Ostermundigen und Gümligen entlang des Dennigkofenwegs verbindet. Rückseitig ist das Areal an die Naherholungs-Fusswege angebunden, welche teilweise Verbindungsfunktionen zu angrenzenden Quartieren sicherstellen.

Eine besondere Situation ergibt sich während der Sommermonate im Zusammenhang mit dem Betrieb des Freibads. In diesen Zeiträumen ist punktuell mit einem stark erhöhten Fussverkehrsaufkommen zu rechnen. Die nächstgelegene Bushaltestelle «Freibad» ist in rund 2 Minuten zu Fuss erreichbar, für die Bewohnenden im Kopfbau liegt sie direkt vor der Haustüre. Diese Bushaltestelle stellt damit den wichtigsten Anknüpfungspunkt für den Fussverkehr zum ÖV dar. Weiter entfernte Haltestellen wie «Wegmühlegässli» (ca. 19 Minuten) sowie die Bahnhöfe Ostermundigen (ca. 21 Minuten) und Gümligen (ca. 29 Minuten) sind ebenfalls zu Fuss erreichbar, werden aufgrund der Distanzen jedoch vorwiegend in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln genutzt. Der Vorplatz des Freibads stellt den Bereich mit dem höchsten Personenaufkommen dar und grenzt direkt ans Entwicklungsgebiet. Er weist ein erkennbares Potenzial für eine gestalterische und funktionale Aufwertung auf, insbesondere im Hinblick auf Aufenthaltsqualität, Orientierung und die Bündelung der Fussverkehrsströme – liegt aber ausserhalb des Bearbeitung- und Wirkungspereimeters des Dennigkofenparks.

Die vorhandene Fussverkehrsinfrastruktur ist grundsätzlich ausreichend, da die Erschliessung zu Fuss für die Arealentwicklung Dennigkofenpark sowie für die Badi aufgrund der peripheren Lage eine untergeordnete Rolle spielt. Viel wichtiger ist die multimodale Anreise, insbesondere in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr. Entsprechend kommt dem sicheren und attraktiven Zugang zu den Bushaltestelle eine hohe Bedeutung zu.



Abbildung 3 Situation Fussverkehr: Trottoir und Bushaltestelle

2.2. Veloverkehr

Entlang des Dennigkofenwegs verläuft gemäss aktuellem kantonalen Sachplan Veloverkehr eine «Velohauptverbindung 1». Die bestehende Veloinfrastruktur, der Velostreifen ortseinwärts entspricht nicht den aktuellen Normen, er ist zu schmal. Richtung Gümligen gibt es keine separate Veloführung. Kritisch ist insbesondere auch die mangelnde Kontinuität der Infrastruktur: die Veloführung ist abschnittsweise unterbrochen.

Die Reisezeiten ins Zentrum von Ostermundigen sind kurz und unterstreichen das Potenzial des Veloverkehrs als konkurrenzfähiges Verkehrsmittel. Die Bahnhöfe Ostermundigen und Gümligen liegen in einer Velodistanz von rund 6 bzw. 8 Minuten – der Bahnhof Wankdorf als weiterer wichtiger Verkehrsknotenpunkt in der näheren Umgebung ist in rund 20 Minuten erreichbar.

Im Bereich der Tennishalle stehen heute nur wenige Veloabstellplätze zur Verfügung. Demgegenüber verfügt die Badi über ein vergleichsweise grosses Angebot von rund 150 Veloabstellplätzen (abgeschätzt anhand der Veloabstellanlagen plus der Bereiche entlang der Badi, welche für Velos vorgesehen sind).

Die Veloführung auf dem Dennigkofenweg ist insgesamt unterdimensioniert und nicht durchgängig. Die bestehende Infrastruktur entspricht nicht den Standards einer Velohauptverbindung 1, ein übergeordneter Handlungsbedarf besteht somit auf der ganzen Achse. Gleichzeitig sind die Reisezeiten zu den Bahnhöfen Ostermundigen und Gümligen sowie ins Stadtzentrum Bern kurz, was ein hohes Potenzial für den Veloverkehr birgt. Beim Angebot an Veloabstellplätzen besteht ebenfalls noch Potenzial zur Attraktivitätssteigerung.

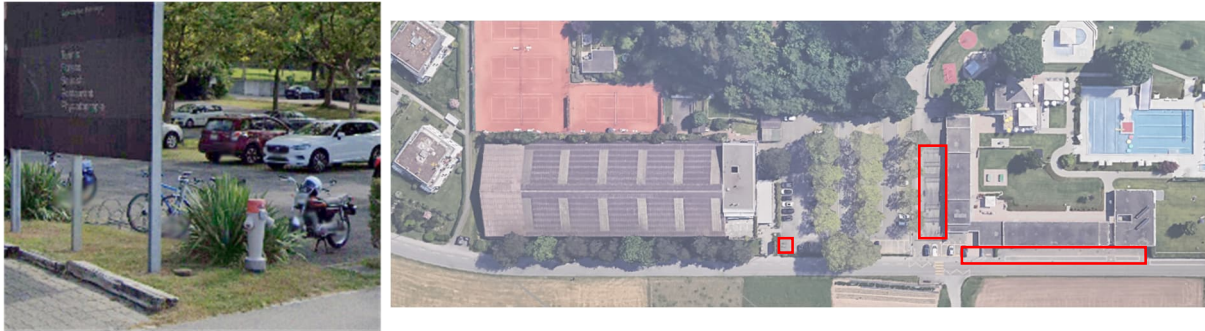


Abbildung 4 Situation Veloabstellplätze Tennishalle und Badi

2.3. Öffentlicher Verkehr

Das Areal hat zwar eine Grundversorgung durch den öffentlichen Verkehr – aufgrund des ganztägigen 30-Minuten-Takts und den vergleichsweise kurzen Betriebszeiten wird jedoch lediglich die ÖV-Erschliessungsgüteklasse «D» erreicht, was mittelmässig bedeutet. Der kantonale Richtplan setzt für die vorliegende Arealentwicklung eine minimale Erschliessungsgüteklasse «D» voraus, was somit sichergestellt ist (Umzonungsvoraussetzungen, Erschliessungsvorgaben gemäss Massnahmenblatt A-01, Areal grösser als 1ha). Der erste Kurs der Buslinie 44 fährt werktags um 6:16 Uhr bzw. 6:30 Uhr, der letzte Kurs um 21:46 Uhr bzw. 22:00 Uhr. Am Wochenende gilt ein analoges Angebot wie an Wochentagen. Eine Bedienung in den späteren Abendstunden besteht seit kurzem (Ausdehnung um 2h am Abend). Für den Freibadbetrieb konzentriert sich die Nachfrage insbesondere auf Nachmittage und Wochenenden im Sommer.

Der Bahnhof Gümligen ist in rund 10 Minuten erreichbar, der Bahnhof Ostermundigen in etwa 13 Minuten. Die Fahrzeit zum Bahnhof Bern (inkl. umsteigen) beträgt rund 27 Minuten.

Der 30-Minuten-Takt ist insbesondere für die geplante Wohnnutzung nur beschränkt attraktiv. Taktverdichtungen sind grundsätzlich sinnvoll, wobei eine bedarfsgerechte Ausgestaltung unter Berücksichtigung der über den Tagesverlauf sowie zwischen Wochentagen und Wochenenden variierenden ÖV-Nachfrage zu prüfen ist. Momentan läuft eine Variantenstudie zur Buslinie 44 bei der RKBM – die Entwicklung des Dennigkofenparks allein hat auf eine allfällige Taktverdichtung jedoch nur geringfügigen Einfluss, da die zusätzlichen Nutzerzahlen zu klein sein dürften.



Abbildung 5 Situation Bushaltestellen «Ostermundigen, Freibad»



2.4. Motorisierter Verkehr

Der Dennigkofenweg ist gemäss übergeordnetem Strassennetz keiner Strassenkategorie zugeordnet. Südlich grenzt er an eine als wichtige Gemeindestrasse klassierte Achse, nördlich an eine Kantonsstrasse. Damit übernimmt der Dennigkofenweg eine verbindende Funktion zwischen unterschiedlichen Hierarchiestufen des Strassennetzes. Die Maximalgeschwindigkeit ist auf 40km/h beschränkt.

Auf Höhe der Bushaltestelle beträgt die Fahrbahnbreite rund 5.20 m, auf Höhe der heutigen Parkplatzeinfahrt zur Badi sowie beim Schulhaus jeweils rund 5.50 m. Aufgrund des schmalen Querschnitts ergeben sich insbesondere in Begegnungsfällen zwischen motorisierten Fahrzeugen und Velos Konflikte, wobei ein Ausweichen auf den einseitigen Radstreifen unumgänglich ist. Diese Defizite sind bekannt und auch bereits in das laufende Strassenprojekt «Umgestaltung Dennigkofenweg» der Gemeinde Ostermundigen eingeflossen.

Gemäss des technischen Berichts «Verkehrserhebung Ostermundigen» (2019) weist der Dennigkofenweg einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von rund 5'025 Fahrzeugen auf. In der Morgenspitzenstunde MSP (7–8 Uhr) wurden rund 498 Fahrzeuge – in der Abendspitzenstunde ASP (17–18 Uhr) rund 706 Fahrzeuge erfasst. Der Velo-DTV beträgt rund 767 Fahrten, wobei es sich um einen auf den Jahresdurchschnitt hochgerechneten Wert unter Anwendung eines Saisonfaktors handelt. Ergänzend wurde im Mai 2024 im Rahmen des Verkehrsmonitorings für das Tram Bern-Ostermundigen eine Seitenradar-Messung über einen Zeitraum von zwei Wochen durchgeführt. Diese weist einen DTV von rund 5'181 Motorfahrzeugen aus, wobei der Veloverkehr nicht erfasst wurde. Eine Aktualisierung dieser Seitenradar-Messung im Jahr 2025 ergab 5'050 Fahrzeuge.

Insgesamt ist der Strassenquerschnitt des Dennigkofenwegs als eher schmal zu beurteilen, welcher sich insbesondere negativ auf die Nutzung des Velos auswirkt. In Anbetracht der Nutzungen im nahen Umfeld (Schule, Freibad, Wohnen etc.) stellt sich die Frage nach einer zusätzlichen Verkehrsberuhigung. Eine Reduktion des Tempos auf 30 km/h trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei, wobei die Umsetzbarkeit im Kontext des laufenden Strassenprojekts der Gemeinde Ostermundigen vertieft zu prüfen ist.



Abbildung 6 Begegnungsfall PW - PW mit Ausweichen auf Radstreifen



2.5. Parkierung

Der bestehende Parkplatz (s. Abbildung 7) befindet sich je zur Hälfte auf der Parzelle der Badi und auf der Parzelle der Arealentwicklung. Ein Wegrecht ist gegenseitig grundbuchrechtlich gesichert.



Abbildung 7 Heutige Situation des Parkplatzes der Tennisanlage und der Badi

Nutzer*innen des Areals Dennigkofenpark können heute auf dem südlich gelegenen Parkplatz parkieren – die Parkplätze links von der Zufahrt liegen auf der Parzelle der Arealentwicklung. Aktuell mietet die Gemeinde Ostermundigen im Sommer einen Teil dieser Parkplätze (16 Parkplätze) von der Tennisanlage für die Badi:

Tabelle 1 Übersicht Parkplätze im Bestand, Zusammenhang mit der benachbarten Badi-Nutzung

	Sommer	Winter
Tennisanlage	33	49
Badi (inkl. Parkplätze für Mitarbeitende)	76	60

An dieser Stelle wird ein kurzer Exkurs zum Thema Parkierung eingeschoben: An Spitzentagen der Badi reicht das eigene Parkplatzangebot der Badi bei Weitem nicht aus – auch nicht mit den zugemieteten Parkplätzen der Tennisanlage. Es kommt zu Parksuchverkehr und zu Parkieren entlang des Dennigkofenwegs Richtung Gümligen – zum Teil weit über den erlaubten Bereich hinaus. Dieser Verkehr entsteht durch die Badinutzung und befindet sich deshalb ausserhalb des Zuständigkeits- und auch des Wirkungsbereichs der Tennisnutzung bzw. der Arealentwicklung.



2.6. Unfälle

Auf der Höhe des Dennigkofengässlis (vis-à-vis des Badi-Haupteingangs) ereigneten sich im März 2021 und im September 2023 je ein Unfall mit zwei leicht verletzten Personen.

2.7. Sharing-Angebot

Im unmittelbaren Umfeld des Perimeters bestehen derzeit keine Sharing-Angebote für Autos. Ein PubliBike-Standort ist in einer Distanz von unter 10 Gehminuten erreichbar und stellt damit grundsätzlich eine Option für die An- und Weiterreise dar.

Das aktuell fehlende Sharing-Angebot ist nicht zwingend als Schwachstelle zu bewerten. In Abhängigkeit von der künftig realisierten Nutzungsdichte sowie dem Freibad kann sich jedoch ein entsprechender Bedarf entwickeln.

2.8. Fazit

Das Areal «Dennigkofenpark» ist verkehrlich für seine am Gemeinderand gelegene Lage funktional und zweckmässig erschlossen. Die Qualität der Anbindung variiert jedoch je nach Verkehrsmittel. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist vorhanden, jedoch aufgrund des 30-Minuten-Takts und der fehlenden Bedienung in den Abendstunden nur mittelmässig. Der motorisierte Individualverkehr ist über das bestehende Strassennetz gut angebunden, wobei der schmale Querschnitt des Dennigkofenwegs die räumlichen und verkehrlichen Entwicklungsmöglichkeiten begrenzt. Für die heutige Tennisnutzung stehen auf dem Areal genügend eigene Parkplätze zur Verfügung. Sharing-Angebote sind aktuell kaum vorhanden, stellen jedoch insbesondere im Kontext von Freizeitnutzungen und zur Überbrückung der «letzten Meile» ein potenzielles Ergänzungsangebot dar. Für eine zukunftsgerichtete Entwicklung des «Dennigkofenparks» kommt der gezielten Stärkung der nachhaltigen Verkehrsmittel– insbesondere durch qualitative und quantitativen Verbesserungen der Velo- und ÖV-Erschliessung – eine zentrale Rolle zu.



3. Richtprojekt

Als Produkt des Werkstattverfahrens zur Entwicklung des Dennigkofenparks wurde ein Richtprojekt erarbeitet. Das Richtprojekt sieht den Rückbau der bestehenden Tennishalle und deren Ersatz durch einen Neubau vor, s. den Übersichtsplan auf untenstehender Abbildung 8. Die neue Tennishalle wird als halb im Erdreich eingelassener Baukörper konzipiert: Der untere Gebäudeteil liegt im Terrain, während der obere Teil oberirdisch sichtbar bleibt. An der Ostseite der Tennishalle ist zudem ein Hochbau vorgesehen, der im unteren Bereich ein Restaurant, einen Fitnessbereich und Büronutzung vorsieht – im oberen Bereich Wohnungen. Unterhalb der Halle ist eine Tiefgarage vorgesehen. Im nördlichen Bereich der Parzelle sind drei punktförmige Neubauten mit Wohnnutzungen vorgesehen, welche als eigenständige Baukörper ausgebildet sind und sich in ihrer Setzung am bestehenden Gelände sowie an den Freiräumen orientieren. Das Areal grenzt unmittelbar an den Waldrand, weshalb die Gestaltung und Bepflanzung des umgebenden Freiraumes bewusst auf den angrenzenden Naturraum abgestimmt wird. Ziel ist eine abgestufte Übergangszone zwischen Siedlungsraum und Wald, welche sowohl ökologische Aspekte als auch Aufenthalts- und Freiraumqualitäten berücksichtigt.

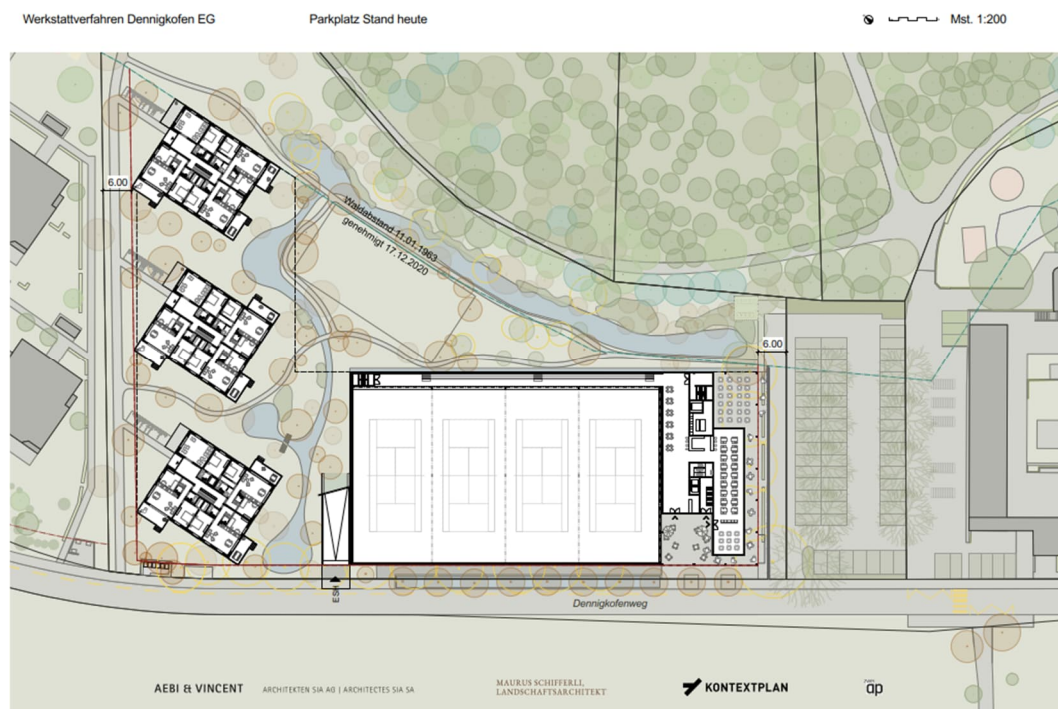


Abbildung 8 Auszug Situationsplan Richtprojekt

Die geplanten Wohnungen werden mehrheitlich als 3.5-Zimmerwohnungen ausgestaltet, s. der aktuelle Wohnungsspiele in folgender Tabelle 2.



Tabelle 2 Wohnungsspiegel Richtprojekt

Anzahl Zimmer	Anzahl vorgesehen
1.5	6
2.5	21
3.5	84
4.5	22
5.5	0
6.5	2
Total	135

3.1. Parkplatzbedarf MIV

Die Ermittlung des MIV-Parkplatzbedarfs erfolgt gemäss den geltenden rechtlichen Grundlagen. Für die Wohnnutzung kommen die Vorschriften der "Zone mit Planungspflicht" (ZPP) zur Anwendung, die die kantonale Bauverordnung (Artikel 49ff.) konkretisiert. Für die «Übrige Nutzungen» (inkl. Tennis, Fitness, Restaurant und Büro) erfolgt die Berechnung nach VSS-Norm 640 281.

Wohnen

In der vorliegenden ZPP ist die Erstellung von max. 1 Parkplatz (PF) pro Wohnung vorgegeben (in diesem Wert sind die PF für Besuchende inbegriffen). Gemäss dem aktuellen Stand des Richtprojekts mit 135 Wohnungen dürfen somit **135 Parkplätze für Autos** erstellt werden. Zum Vergleich: Die kantonale Bauverordnung gibt eine Bandbreite von minimal 0.5 PF/Wohnung bis maximal 2 PF/Wohnung vor. Das bedeutet, die Vorgaben der ZPP befinden sich in im unteren Bereich dieser Bandbreite.

Übrige Nutzungen

Die PF-Bedarfsrechnung für die übrigen Nutzungen erfolgt anhand der VSS-Norm 640 281 «Parkieren: Angebot an Parkfeldern für Personenwagen». Diese Methode ist für die vorliegenden Nutzungen spezifischer als die Berechnung gemäss der kantonalen Bauverordnung, weil die VSS-Norm jeder Nutzung eine funktionale Bezugseinheit zuordnet und darauf basierend den PF-Bedarf ableitet, beispielsweise 0.2 PF pro Sitzplatz des Restaurants. Die Berechnung gemäss kantonomer Bauverordnung verwendet lediglich die Geschossflächen und ist damit ungenauer. Im vorliegenden Fall war das Ergebnis beider Berechnungsmethoden sehr ähnlich.



Tabelle 3 Berechnung PF MIV der übrigen Nutzungen (Berechnung nach VSS 640 281)

Nutzung	Bezugseinheit	Massgebende Anzahl	Anzahl PF	Bemerkungen
Tennis	2 PF pro Feld	0	0	in Fitness enthalten
Restaurant	0.2 PF pro Sitzplatz	116	23	
Büro: Angestellte	2 PF pro 100m2 BGF	277	6	
Büro: Kund*innen	0.5 PF pro 100m2 BGF	277	1	
Fitness	0.3 PF pro Garderobenplatz	84	25	
Total PF für die «Übrigen Nutzungen»			55	

Total

Gesamthaft werden für alle Nutzungen rund **190 Parkplätze** vorgesehen (s. Schema im Anhang). Diese werden in der Tiefgarage realisiert, den jeweiligen Nutzungen zugewiesen und für diese reserviert. Der Badnutzung sollen in den Sommermonaten eine ähnliche Anzahl Parkplätze zugewiesen werden, wie sie heute im Sommer von der Tennisanlage mietet. Das detaillierte Bewirtschaftungskonzept der Parkplätze sowie die genaue Vereinbarung mit der Badi bzgl. Parkplatznutzung sind Gegenstand des weiteren Planungsprozesses. Auch sind Ansätze einer kostenpflichtigen Bewirtschaftung zu prüfen, um die Fremdbenutzung der Bewohner*innen-, und Kund*innen-Parkplätze in der Tiefgarage durch Badibesucher*innen vorzubeugen.

3.2. Veloabstellplätze

Die Ermittlung des Bedarfs an Veloabstellplätzen (VAP) erfolgt sowohl für die Wohnnutzung als auch für die «Übrigen Nutzungen» nach der VSS-Norm 640 065 «Parkieren: Bedarfsermittlung Veloparkierung».

Wohnen

In der VSS-Norm 640 065 wird mit einem VAP pro Zimmer gerechnet. Damit ergibt sich basierend auf dem Wohnungsspiegel folgender Bedarf:

Tabelle 4 Bedarf an VAP für die Wohnnutzung (Berechnung nach VSS 640 065)

Ort	Total Wohnungen	Total Zimmer	VAP (gerundet)
Punkthaus 1	19	67.5	68
Punkthaus 2	23	81.5	82
Punkthaus 3	35	123.5	124
Kopfbau	58	195	195
Zwischentotal	135	467.5	468

In der kantonalen Bauverordnung sind pro Wohnung mindestens zwei VAP vorgesehen, unabhängig von der Grösse der Wohnung. Erfahrungsgemäss werden mit 2 VAP pro



Wohnung, insbesondere bei Wohnungen mit mehr als 3 Zimmer, zu wenige Abstellplätze für Velos bereitgestellt. Deshalb wird der Bedarf mit der VSS-Norm ermittelt und empfohlen, für das Richtprojekt die Anzahl Veloabstellplätze gemäss VSS-Norm bereitzustellen.

Übrige Nutzungen

Für die übrigen Nutzungen ist in der kantonalen Bauverordnung lediglich eine grobe Berechnungsanweisung über die Geschossflächen enthalten. Deshalb wird der VAP-Bedarf auch für die übrigen Nutzungen gemäss der detaillierteren VSS-Norm 640 065 ermittelt. Analog wie bei der Ermittlung des MIV-Parkplatzbedarfs wird jeder Nutzung eine funktionale Bezugseinheit zuordnet und darauf basierend der VAP-Bedarf abgeleitet:

Übrige Nutzungen – Mitarbeitende: Es sind 2 VAP pro 10 Mitarbeitenden vorgesehen.

Tabelle 5 VAP-Bedarf für Angestellte der übrigen Nutzungen (Berechnung nach VSS 640 065)

Nutzung	Anzahl Angestellte	VAP
Tennis	8	1.6
Restaurant	10	2
Büro	7.2	1.44
Fitness	10	2
Zwischentotal		7

Übrige Nutzungen – Besuchende bzw. Nutzende: Die Bezugseinheiten sind noch weiter differenziert, s. untenstehende Tabelle.

Tabelle 6 VAP-Bedarf für Besuchende bzw. Nutzende (Berechnung nach VSS 640 065)

Nutzung	Bezugseinheit	Massgebende Anzahl	VAP		Bemerkung
			Min.	Max.	
Tennis	4 pro 10 gleichzeitige Besucher*innen	0	0	0	in Fitness enthalten
Restaurant	0.5 bis 1 pro Sitzplatz	116	5.8	11.6	
Büro	0.5 pro 10 Arbeitsplätze	7.2	1.8	1.8	
Fitness	3 bis 5 pro 10 gleichzeitige Besucher*innen	90	27	45	
Zwischentotal			35	58	
Plus die 7 VAP der Angestellten und die 468 VAP der Wohnnutzungen					
Total VAP Bandbreite			509	533	

Im Richtprojekt sind **509 Veloabstellplätze** vorgesehen. Dies entspricht dem Minimum der ermittelten Bandbreite gemäss Bedarfsrechnung nach VSS-Norm. Da jedoch der VAP-Bedarf gemäss kantonomer Bauverordnung nur knapp halb so gross wäre, entspricht dieses Minimum gemäss VSS-Norm einer relativ grosszügigen Bemessung.

Von den 509 Veloabstellplätzen wird der grösste Teil (374) unterirdisch in der Tiefgarage realisiert (s. Schema im Anhang). Um die Zugänglichkeit dieser VAP zu gewährleisten, ist die Steigung der Rampe in die Tiefgarage mit maximal 12% zu projektieren. Für die VAP



ist eine genügend grosse Manövrierfläche vorzusehen, insbesondere für Spezialvelos wie Cargo-Bikes, Veloanhänger etc.

Die restlichen 135 Veloabstellplätze werden eingangsnahe bei den Gebäuden realisiert. Die Veloabstellplätze beiden Punktbauten sollen gedeckt und mit einer Möglichkeit zum Anschliessen des Velos umgesetzt werden.

3.3. Zufahrten

Die Ausfahrt wurden auf die einzuhaltenden Sichtweiten gemäss der massgebenden VSS-Norm (SN 640 273a bei Tempo 40km/h) geprüft und zwar für den Fussverkehr (türkisfarbene Linie), den Veloverkehr (violette Linie) und den MIV (blaue Linie). Neben den darstellungen im Bericht, sind die Sichtweiten nach Verkehrsmittel auch im Abbild dargestellt.

3.3.1. Punktbauten und Tiefgarage

Die Haupteinschliessung des Areals für den MIV und den Veloverkehr führt über die Tiefgaragenzufahrt in eine zweistöckige Tiefgarage. Diese Zufahrt zur Tiefgarage befindet sich am nördlichen Ende der Tennishalle, abzweigend vom Dennigkofenweg. Die Wege zu den Hauszugängen der Punktbauten sind zwar befahrbar für die Feuerwehr oder Umzugswagen, jedoch grundsätzlich dem Fuss- und Veloverkehr vorbehalten. Zwischen dem ersten Punkthaus und dem Dennigkofenweg sind zudem je eine Stellfläche vorgesehen für das Abfallentsorgungsfahrzeug und für die Anlieferung von Paketpost/Spitex oder ähnliche Bedürfnisse.

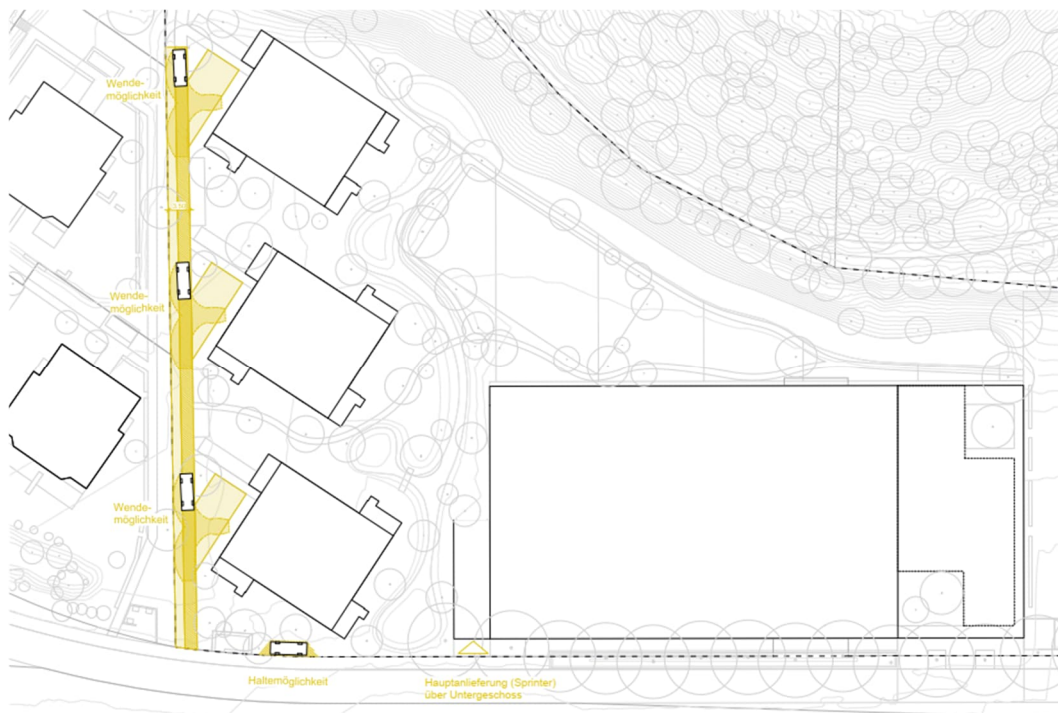


Abbildung 9 Schemaplan der Zufahrten

Die Prüfung hat ergeben, dass die Sichtbeziehungen auf den Dennigkofenweg in beiden Fällen für alle drei Verkehrsmittel gewährleistet werden können. Bei der Bepflanzung wurde darauf geachtet, dass keine Bäume oder Sträucher die Sicht einschränken.

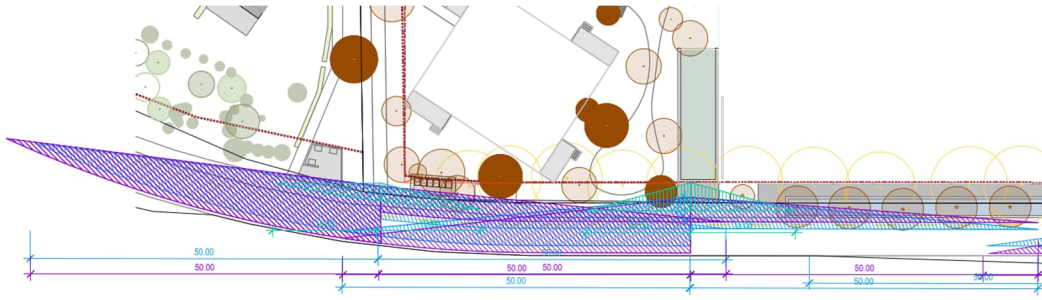


Abbildung 10 Auszug konstruierte Sichtweiten für die Zufahrt zu den Punktbauten und die Tiefgarage

3.3.2. Zufahrt beim Badi-Parkplatz

Für den Vorplatz beim Kopfbau und den angrenzenden Parkplatz und die Vorzone zur Badi werden folgende zwei Situationen dargestellt. Für beide Situationen sind analog die Sichtweiten für alle drei Verkehrsmittel geprüft und nachgewiesen worden (s. Abbildung 11 und Abbildung 12 sowie im Anhang).

A) Situation heute

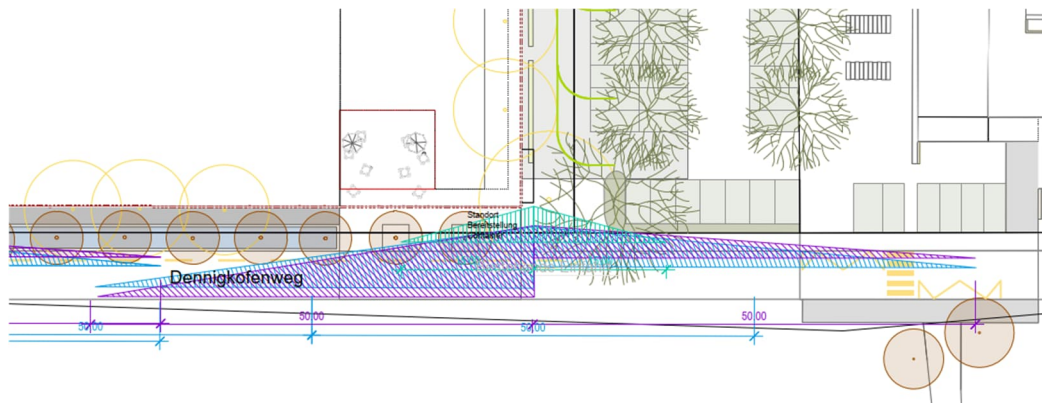


Abbildung 11 Auszug konstruierte Sichtweiten für die heutige Situation

B) Optimierter Badi-Vorplatz

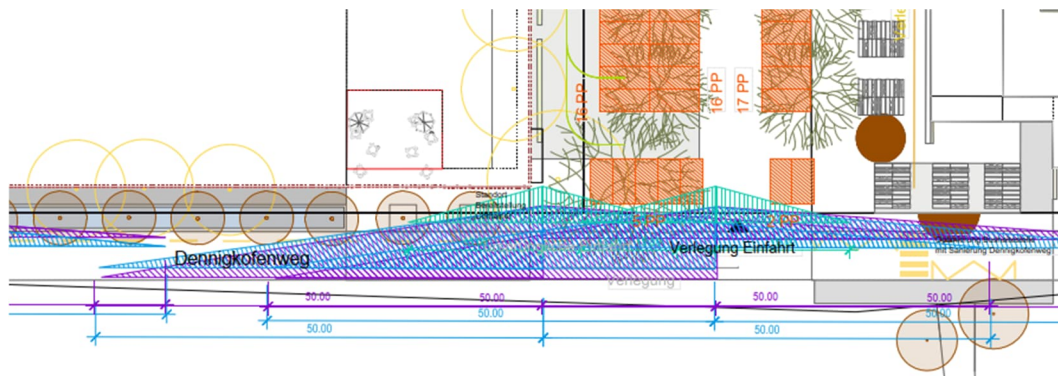


Abbildung 12 Auszug konstruierte Sichtweiten für den optimierten Badi-Vorplatz



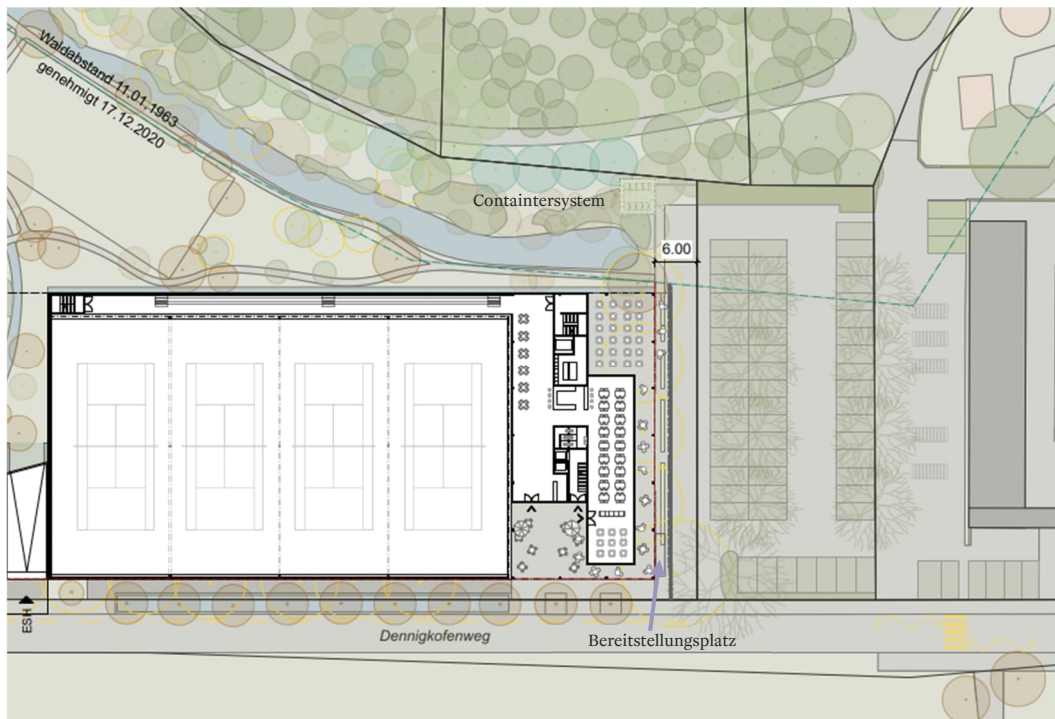
3.4. Entsorgung

Die Entsorgung von Haushaltskehrricht erfolgt für die Punkthäuser mit Abfallcontainer, welche sich entlang des Dennigkofenwegs befinden (s. Abbildung 13). Die maximale Entfernung des hintersten Punkthauses zur Entsorgungsstelle beträgt ca. 125m. Neben den Containern ist eine Stellfläche vorgesehen, welche die Entsorgungsfahrzeuge für den Leerungsvorgang nutzen können, um weder den Fussverkehr noch die Strasse zu blockieren.



Abbildung 13 Auszug Abfallbewirtschaftung Punkthäuser (gedrehte Ansicht)

Für die Abfallentsorgung der Tennishallte und des Kopfbaus ist ebenfalls ein Containersystem vorgesehen (s. Abbildung 14). Die Abstellfläche befindet sich zwischen dem Kopfbau und der waldseitigen Parzellengrenze. Am Abholtag werden die Container zum Bereitstellungsplatz am Dennigkofenweg gebracht.



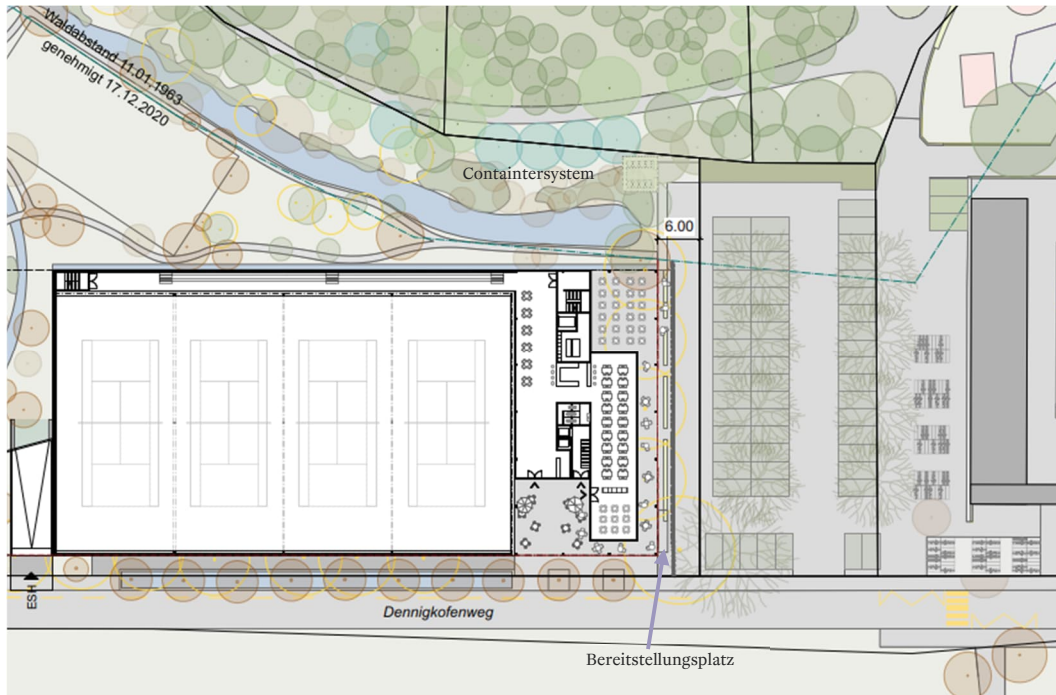


Abbildung 14 Auszug Abfallbewirtschaftung Tennishalle/Kopfbau – für die heutige (oben) und die optimierte (unten) Situation zwischen dem Kopfbau und dem Badi-Vorplatz



3.5. Notfallzufahrten

Die stufengerechte Planung der Notfallzufahrten sieht direkte Anfahrten ab der Hauptstrasse vor – sowohl zu den drei Punktbauten als auch zum Kopfbau (s. untenstehende Abbildung 15). Diese Zufahrten sowie auch die vorgesehenen Stellflächen entsprechen den Anforderungen im aktuellen Projektstand (gemäss Absprache mit Thomas Burri, Schutz und Rettung Bern – konkretisierte Vorgaben aus der sogenannten «Richtlinie für Feuerwehrzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen» der «Feuerwehr Koordination Schweiz, FKS»). Sowohl die Stellflächen als auch die Zufahrten dürfen keine andere Nutzung zugewiesen erhalten und sind immer freizuhalten. Eine Ausführung mit Schotterrassen o.ä. ist möglich, wenn die Trag- und Punktlasten gemäss FKS-Richtlinie eingehalten werden können.

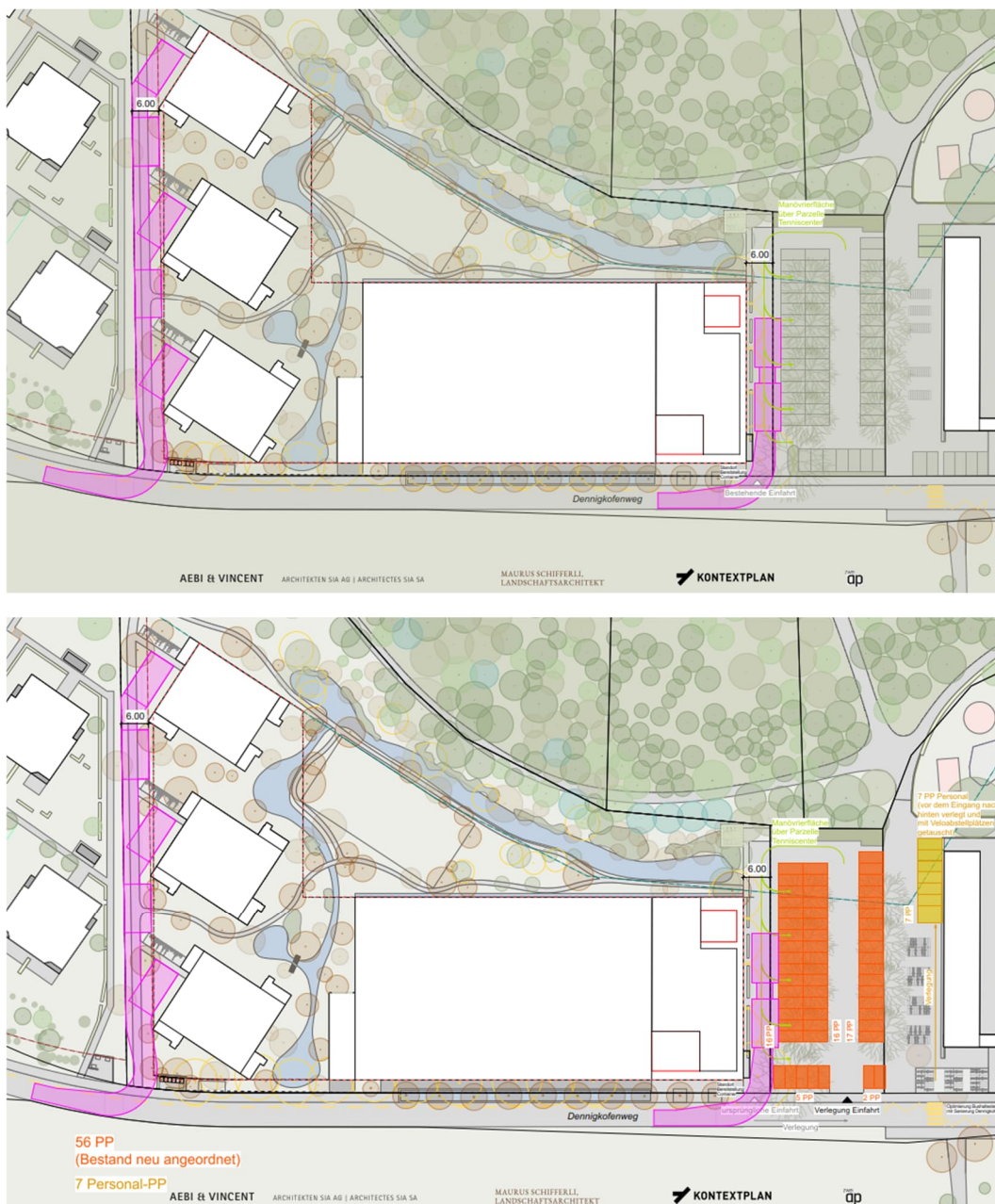


Abbildung 15 Plan für die Notfallzufahrten – für die heutige (oben) und die optimierte (unten) Situation zwischen dem Kopfbau und dem Badi-Vorplatz



Für die weitere Projektierung sind folgende detailliertere Anforderungen umzusetzen:

- Prüfung der Beibehaltung von Hydrant Nr. 99 (jetzt als Abbruch gekennzeichnet in obigem Plan). Bei einem Einsatz wird ein Tanklöschfahrzeug (TLF) für die Auto-drehleiter (ADL) ab Hydrant Nr. 99 gespiesen. Ein zweites TLF muss wegen der Leistung des Hydranten an einen weiteren Hydranten (Nr. 95) angeschlossen werden
- Feuerwehruzufahrt bei Hydrant Nr. 98: Bitte beachten, dass die Schleppkurve eingehalten werden kann und der Hydrant somit ausserhalb der Schleppkurve steht.
- Abbildung der Punktlasten der Abstützung auf allen Stellplätzen ADL gemäss FKS-Richtlinie.
- Die Schleppkurven gemäss der FKS-Richtlinie vermessen.
- Angabe der Punkt- und Traglasten der ADL-Stellplätze auf der Tiefgarage.



4. Verkehrliche Auswirkungen

4.1. Fahrtenerzeugung

Die Anzahl erzeugter Fahrten wird gemäss der VSS-Norm 640 283 basierend auf der Anzahl Parkplätze für den MIV hergeleitet. Für die Wohnnutzungen werden pro Tag und Parkplatz wie üblich 3 Fahrten angenommen, für die übrigen Nutzungen wird dieser Wert auf 6 Fahrten pro Tag und Parkplatz geschätzt:

Wohnungen: 135 Parkplätze * 3 Fahrten/Tag und PF → 405 Fahrten

Übrige Nutzungen: 55 Parkplätze * 6 Fahrten/Tag und PF → 330 Fahrten

Total wird die Anzahl erzeugter Fahrten des neu entwickelten Areals auf rund **750 Fahrten pro Tag** geschätzt.

Im Bestand der heutigen Nutzung auf dem Areal wird die Anzahl erzeugter Fahrten auf 198 im Sommer (33 PF * 6 – 16PF sind dann der Badinutzung vermietet) bzw. auf 294 im Winter (49 PF * 6) geschätzt (s. Tabelle 1: Vermietung von PF an die Badi). D.h. abzüglich dieser heute erzeugten Fahrten des Areals Dennigkofenpark werden künftig im Sommer zusätzlich 552 Fahrten pro Tag erzeugt und im Winter 456 Fahrten pro Tag. Der Jahresdurchschnitt der **zusätzlich erzeugten Fahrten** beträgt demnach **504 Fahrten pro Tag**.

4.2. Auswirkungen auf den Dennigkofenweg

In unmittelbarer Nähe des Areals «Dennigkofenpark» wurden bereits verschiedene Verkehrsmessungen durchgeführt. Zusammenfassend sind aus diesen Messkampagnen die Werte für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) in untenstehender Tabelle 7 aufgeführt. Der Mittelwert aus diesen Zählungen beträgt rund **5'100 Fahrten DTV**.

Tabelle 7 Bestehende Verkehrsmessungen in der Nähe des Dennigkofenparks

Jahr	DTV	Messdauer	Standort der Messung	Quelle der Messung
2019	5'025	1 Woche	Dennigkofenweg, Rütibühl	B+S, Planungen Tram Bern-Ostermundigen
2024	5'181	2 Wochen	Dennigkofenweg, Höhe Gurtenweg	Kontextplan, Planungen Tram Bern-Ostermundigen
2025	5'050	1 Woche	Dennigkofenweg, bei der Badi	Gde Ostermundigen (cesag)

Alle Messungen wurden mittels Seitenradargeräten durchgeführt.

Zusammengefasst erzeugt die Arealentwicklung Dennigkofenweg über das ganze Jahr betrachtet durchschnittlich rund **10% zusätzliche Autofahrten** gegenüber dem heutigen Verkehrsaufkommen auf dem Dennigkofenweg.

An normalen Tagen mit durchschnittlichem Verkehrsaufkommen auf dem Dennigkofenweg sind diese rund 10% zusätzliche Verkehrsmenge unproblematisch und fallen kaum ins Gewicht. Die benachbarte Nutzung der Badi führt heute an Spitzentagen zu Konfliktsituationen aufgrund Verkehrsüberlastung. Diese durch die Badi ausgelöst



Verkehrsmengen haben viel grössere Auswirkungen auf den Dennigkofenweg als die zusätzlichen Verkehrsmengen, die das Projekt "Dennigkofenpark" generiert. Allerdings könnten an Badi-Spitzentagen die bereits bestehenden Konfliktsituationen bei der Badi durch den Zusatzverkehr des Dennigkofenwegs leicht verschärft werden.

4.3. Auswirkungen auf den Knoten Obere Zollgasse-Waldheimstrasse-Gerbestrasse

Aktuell liegen folgende Zählraten der Gemeinde vor:

- Obere Zollgasse 57, April 2024, DTV: 7'600 Fzge
- Obere Zollgasse 76, Oktober 2024, DTV: 4'010 Fzge

Mit den vorliegenden Daten ist vorerst eine qualitative Grobbeurteilung möglich. Der relevanteste und «kritischste» Knoten ist jener an der Oberen Zollgasse/Waldheimstrasse/Gerbestrasse. Zu Spitzenzeiten ist an dieser Stelle gewisser Rückstau auf der Oberen Zollgasse möglich ausgelöst durch Fahrzeuge, die von der Oberen Zollgasse links in die Waldheimstrasse abbiegen und den Gegenverkehr abwarten müssen. Sowohl die Häufigkeit als auch die Länge dieses Rückstaus wird jedoch im normalen Rahmen erwartet.



5. Abbildungen, Tabellen und Anhang

Abbildung 1	Perimeter Areal Dennigkofenpark	4
Abbildung 2	Ansichten bestehende Tennishalle und Restaurant/Wohnnutzung	4
Abbildung 3	Situation Fussverkehr: Trottoir und Bushaltestelle	6
Abbildung 4	Situation Veloabstellplätze Tennishalle und Badi	7
Abbildung 5	Situation Bushaltestellen «Ostermundigen, Freibad»	8
Abbildung 6	Begegnungsfall PW - PW mit Ausweichen auf Radstreifen	9
Abbildung 7	Heutige Situation des Parkplatzes der Tennisanlage und der Badi	10
Abbildung 8	Auszug Situationsplan Richtprojekt	12
Abbildung 9	Schemaplan der Zufahrten	16
Abbildung 10	Auszug konstruierte Sichtweiten für die Zufahrt zu den Punktbauten und die Tiefgarage	17
Abbildung 11	Auszug konstruierte Sichtweiten für die heutige Situation	17
Abbildung 12	Auszug konstruierte Sichtweiten für den optimierten Badi-Vorplatz	17
Abbildung 13	Auszug Abfallbewirtschaftung Punkthäuser (gedrehte Ansicht)	18
Abbildung 14	Auszug Abfallbewirtschaftung Tennishalle/Kopfbau – für die heutige (oben) und die optimierte (unten) Situation zwischen dem Kopfbau und dem Badi-Vorplatz	19
Abbildung 15	Plan für die Notfallzufahrten – für die heutige (oben) und die optimierte (unten) Situation zwischen dem Kopfbau und dem Badi-Vorplatz	20
Tabelle 1	Übersicht Parkplätze im Bestand, Zusammenhang mit der benachbarten Badi-Nutzung	10
Tabelle 2	Wohnungsspiegel Richtprojekt	13
Tabelle 3	Berechnung PF MIV der übrigen Nutzungen (Berechnung nach VSS 640 281)	14
Tabelle 4	Bedarf an VAP für die Wohnnutzung (Berechnung nach VSS 640 065)	14
Tabelle 5	VAP-Bedarf für Angestellte der übrigen Nutzungen (Berechnung nach VSS 640 065)	15
Tabelle 6	VAP-Bedarf für Besuchende bzw. Nutzende (Berechnung nach VSS 640 065)	15
Tabelle 7	Bestehende Verkehrsmessungen in der Nähe des Dennigkofenparks	22

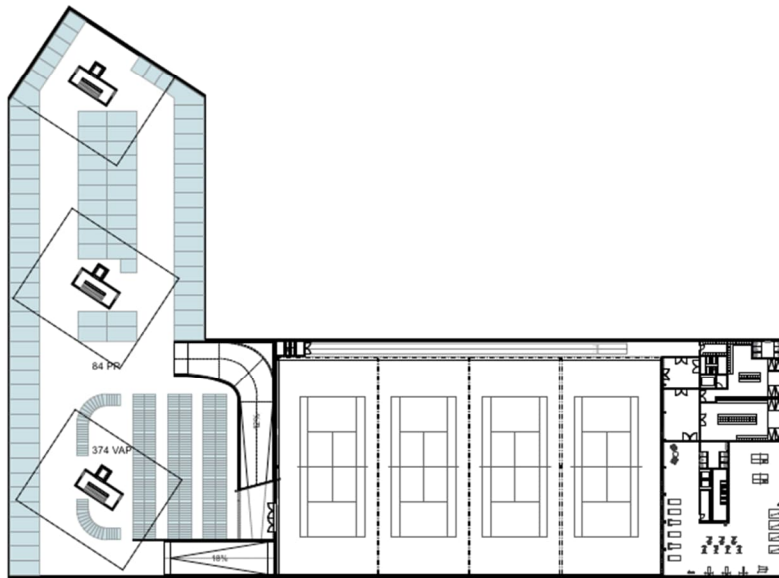


Anhang

Schema Einstellhalle 1

Weiterbearbeitung Entwurf Richtprojekt

Einstellhalle 1



AEBI & VINCENT ARCHITECTEN SIA AG | ARCHITECTES SIA SA

MAURUS SCHIFFERLI
LANDSCHAFTSARCHITEKT

KONTEXTPLAN

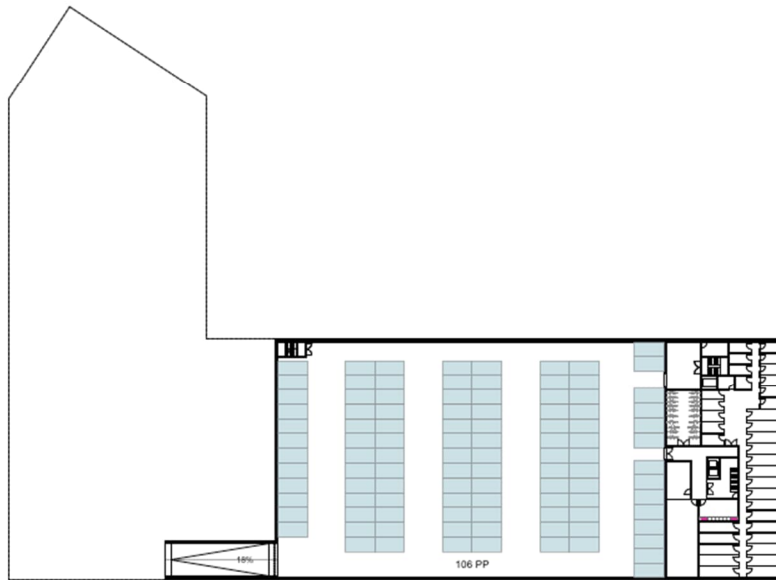
ap



Schema Einstellhalle 2

Weiterbearbeitung Entwurf Richtprojekt

Einstellhalle 2

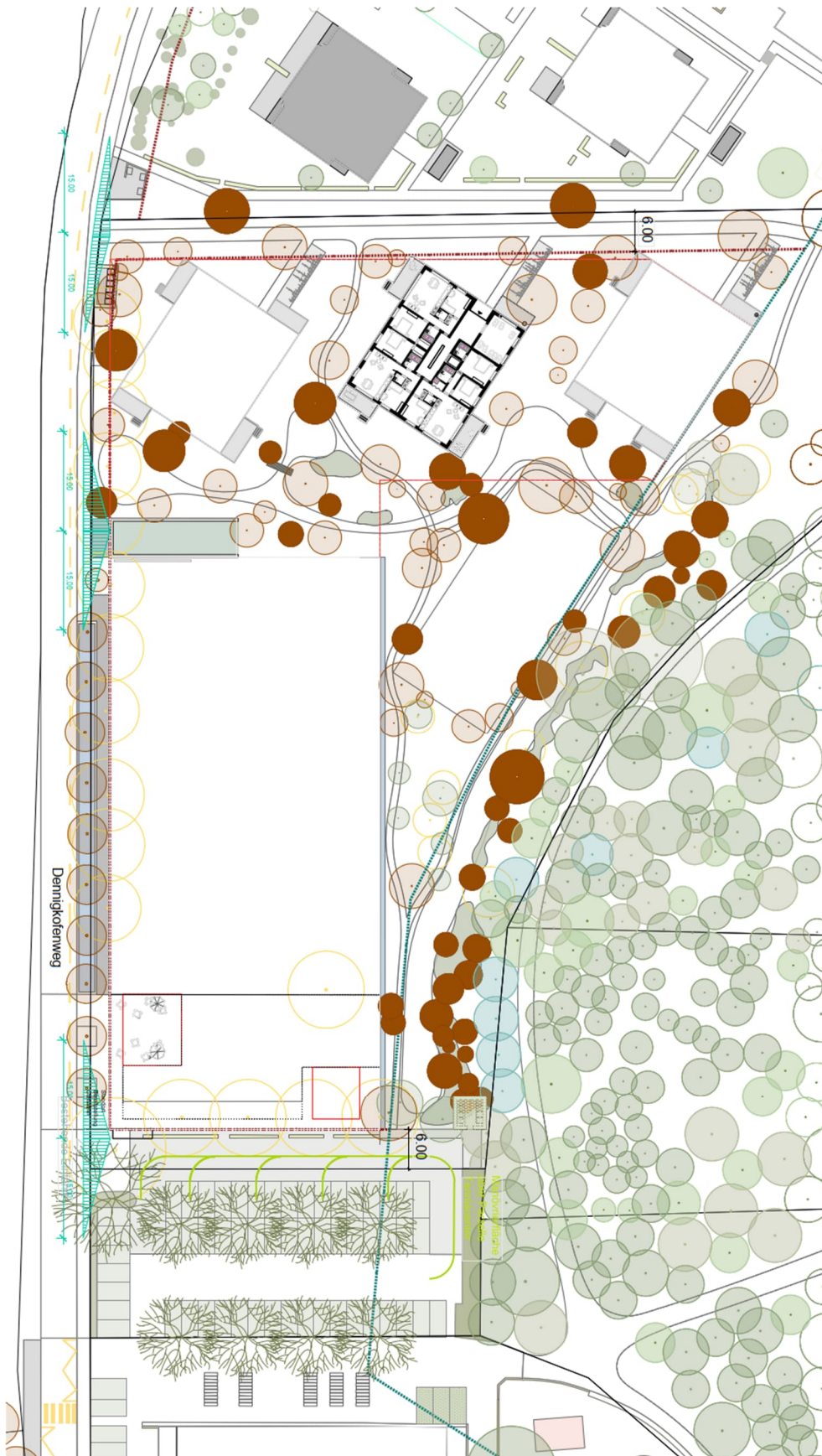


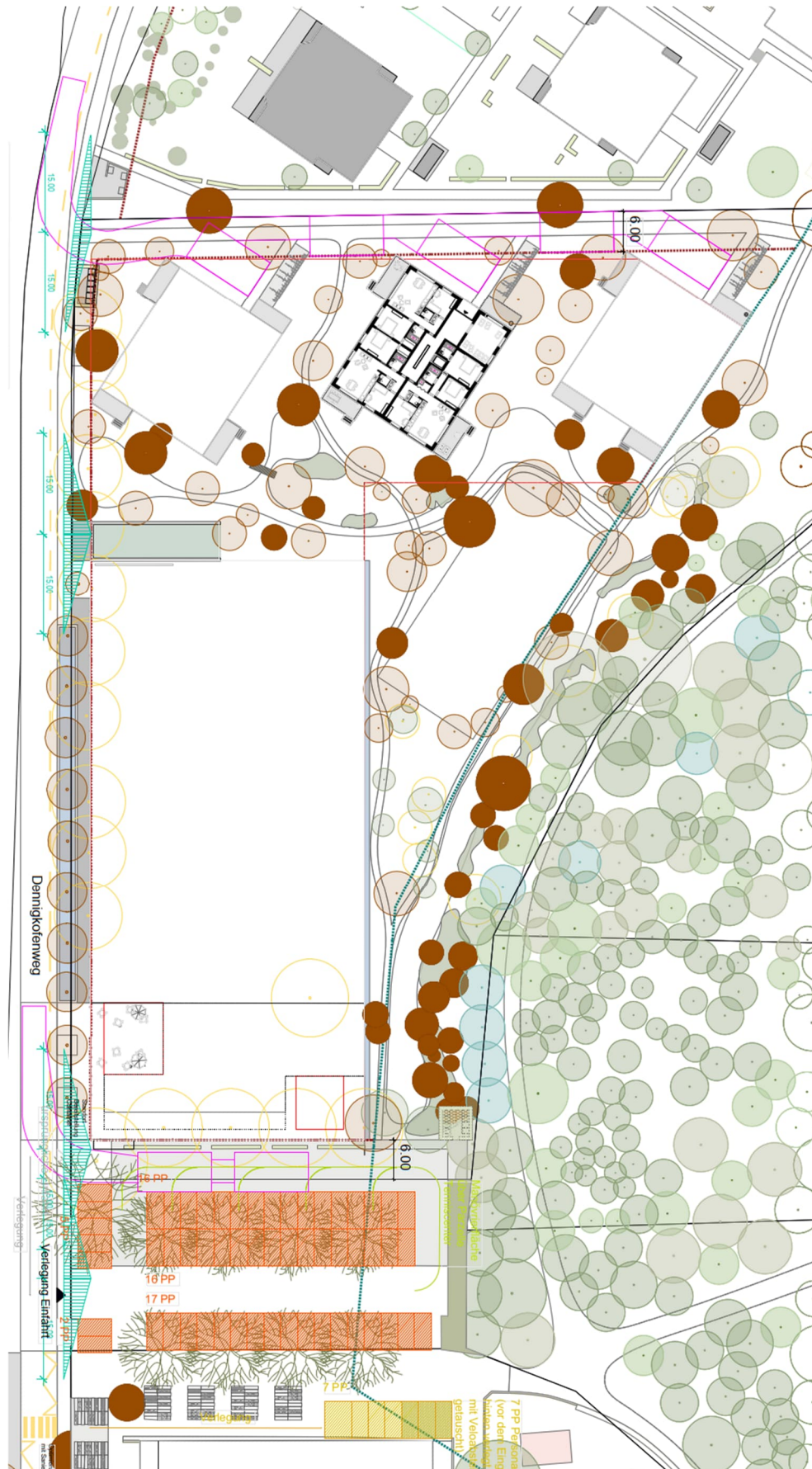
AEBI & VINCENT ARCHITECTEN SIA AG | ARCHITECTES SIA SA

MAURUS SCHIFFERLI
LANDSCHAFTSARCHITEKT

KONTEXTPLAN

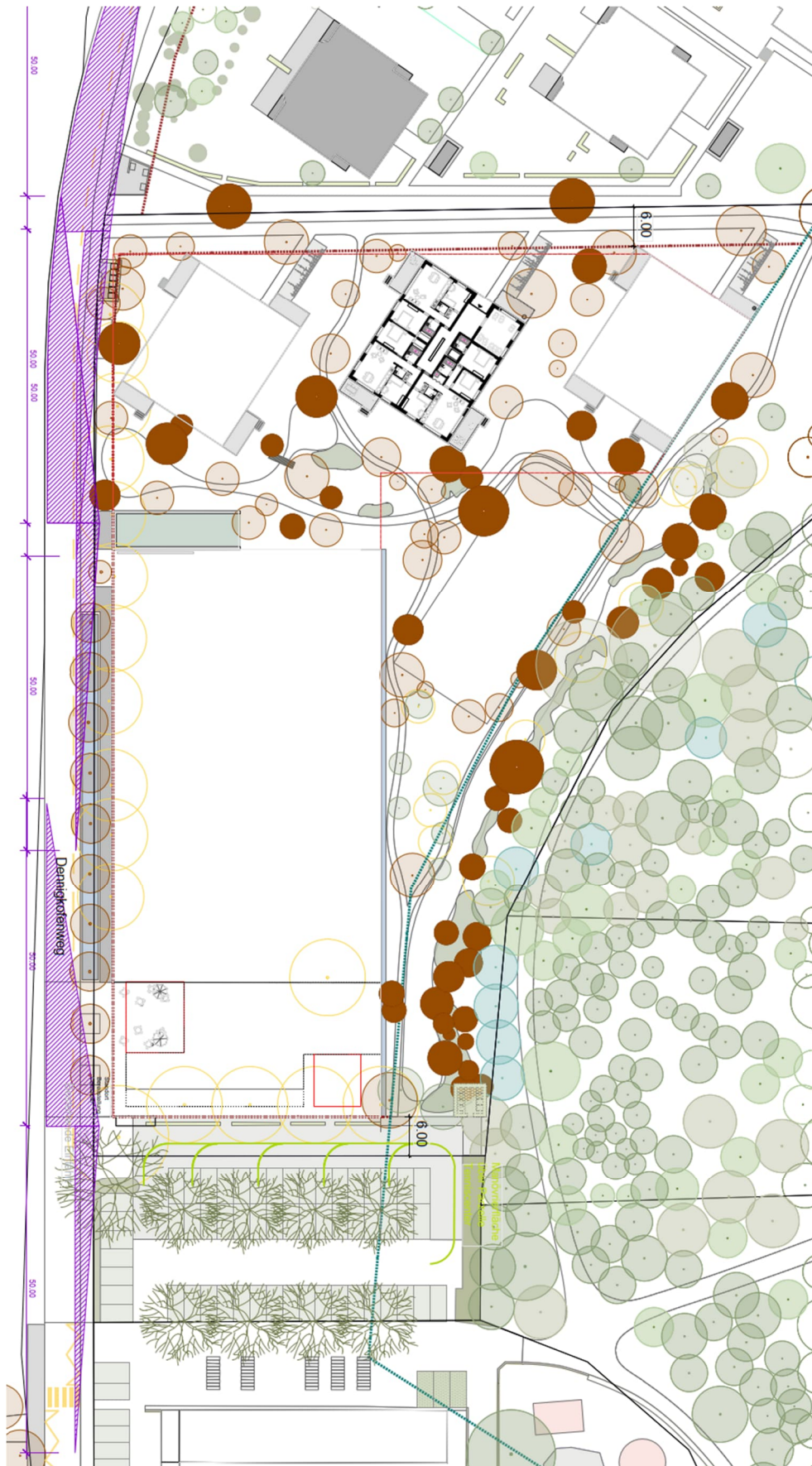
ap







Sichtweiten Veloverkehr mit Parkplatz Ist



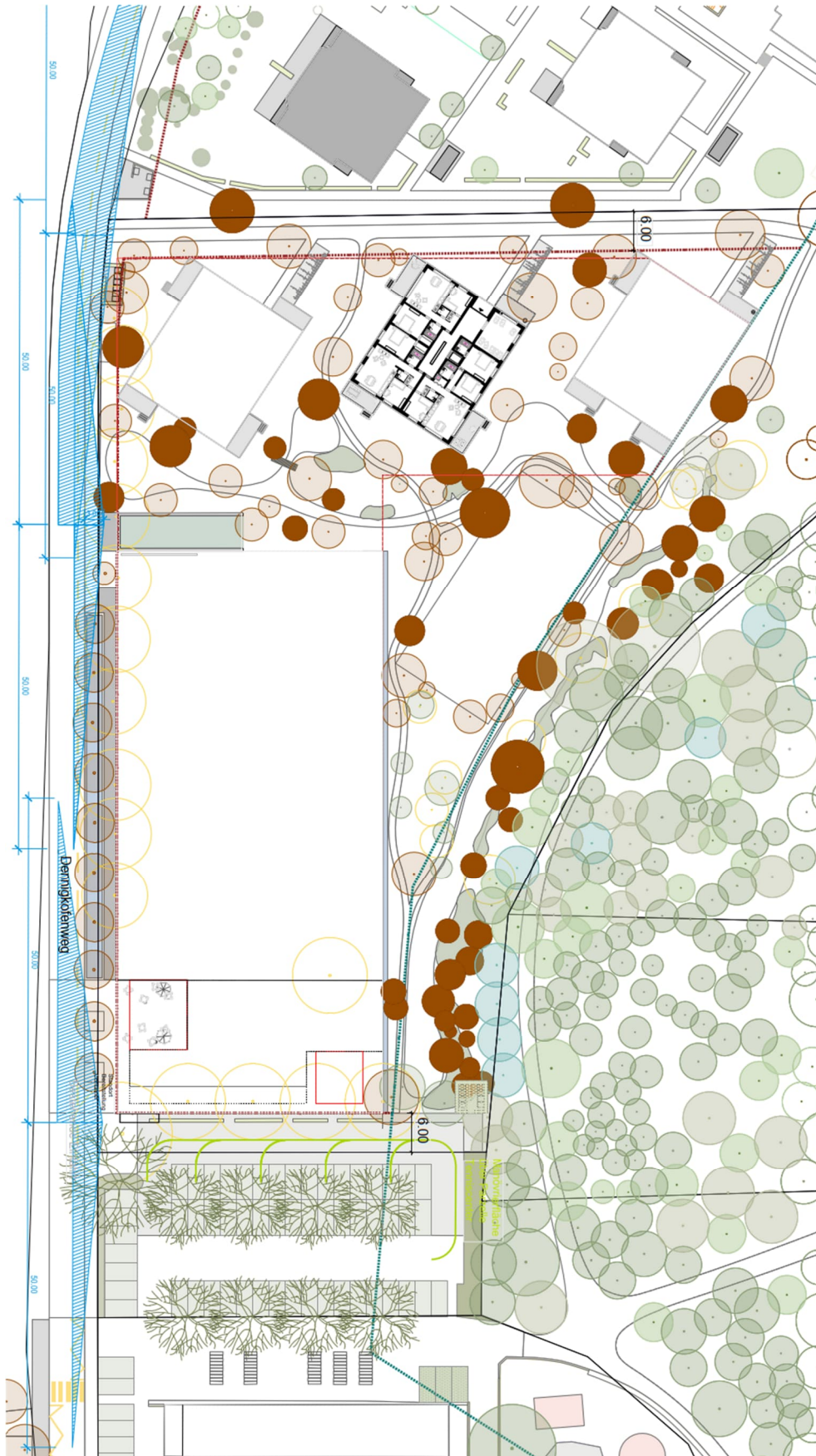


Sichtweiten Veloverkehr mit Parkplatz neu organisiert





Sichtweiten motorisierter Individualverkehr mit Parkplatz Ist





Sichtweiten motorisierter Individualverkehr mit Parkplatz neu organisiert

