



Niederwangen/Köniz Neubau Polizeizentrum Bern (PZB)

Projektinformation vom 22. Juli 2021



Agenda

1. Begrüssung / Vorstellung
2. Aktueller Projektstand Polizeizentrum Bern (PZB)
3. Mobilitätskonzept Polizeizentrum Bern (PZB)
4. Fragen

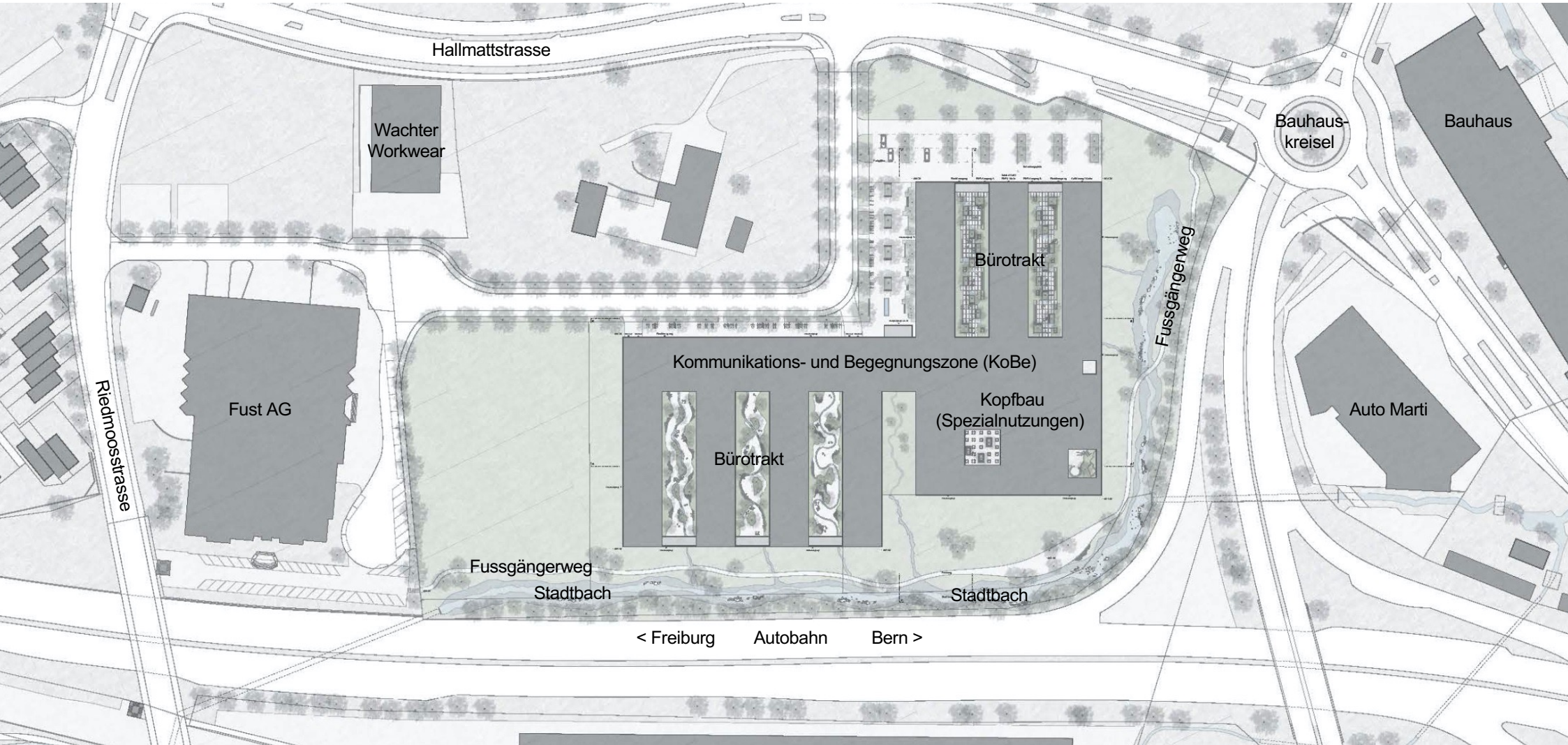


2. Aktueller Projektstand PZB



Kanton Bern
Canton de Berne





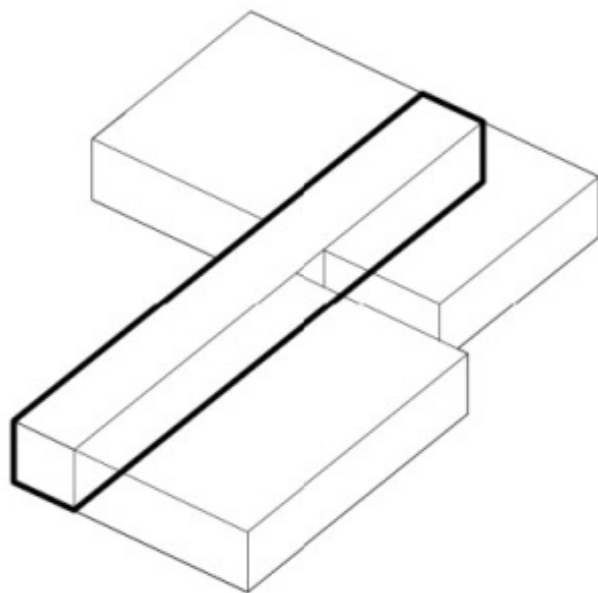


Abb. A: Erschliessungsachse

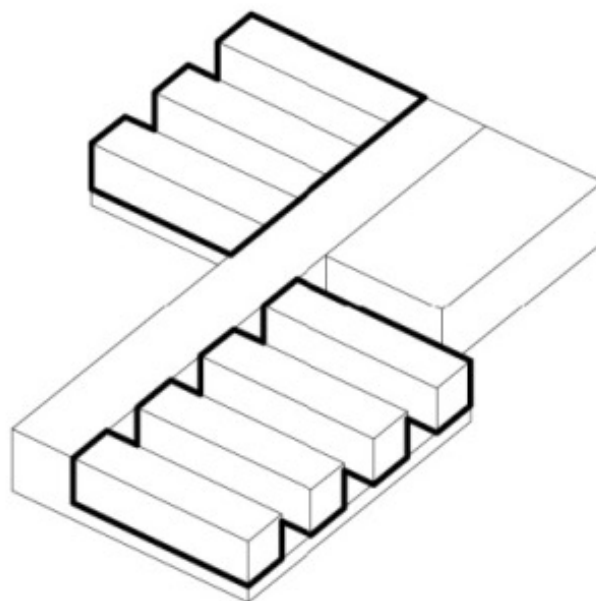


Abb. B: Bürostruktur

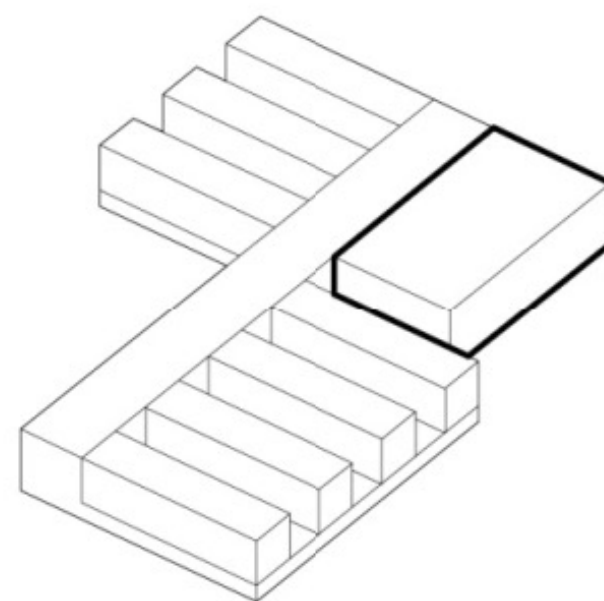
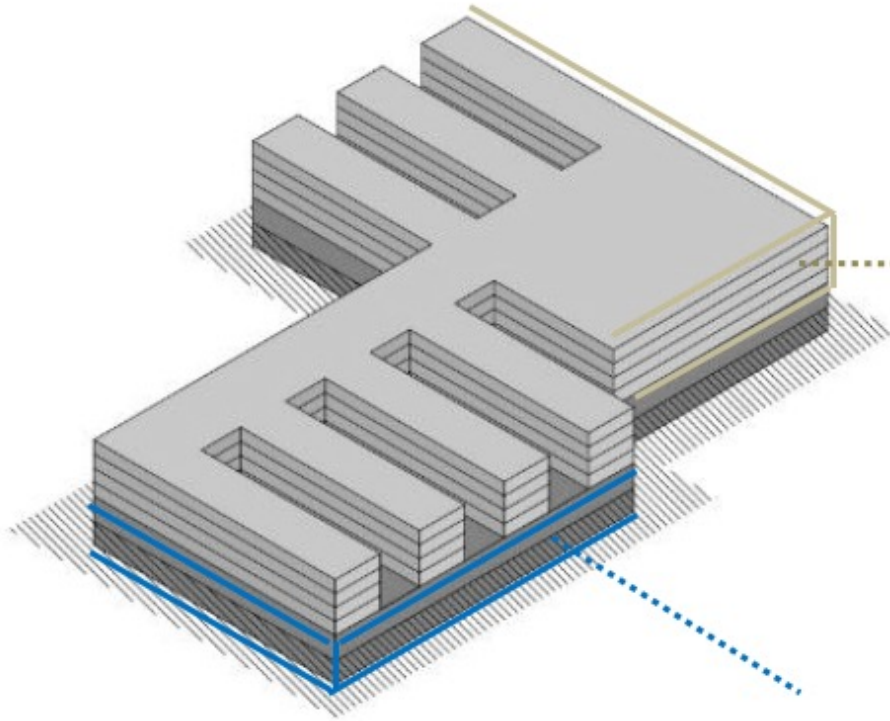


Abb. C: Spezialnutzungen

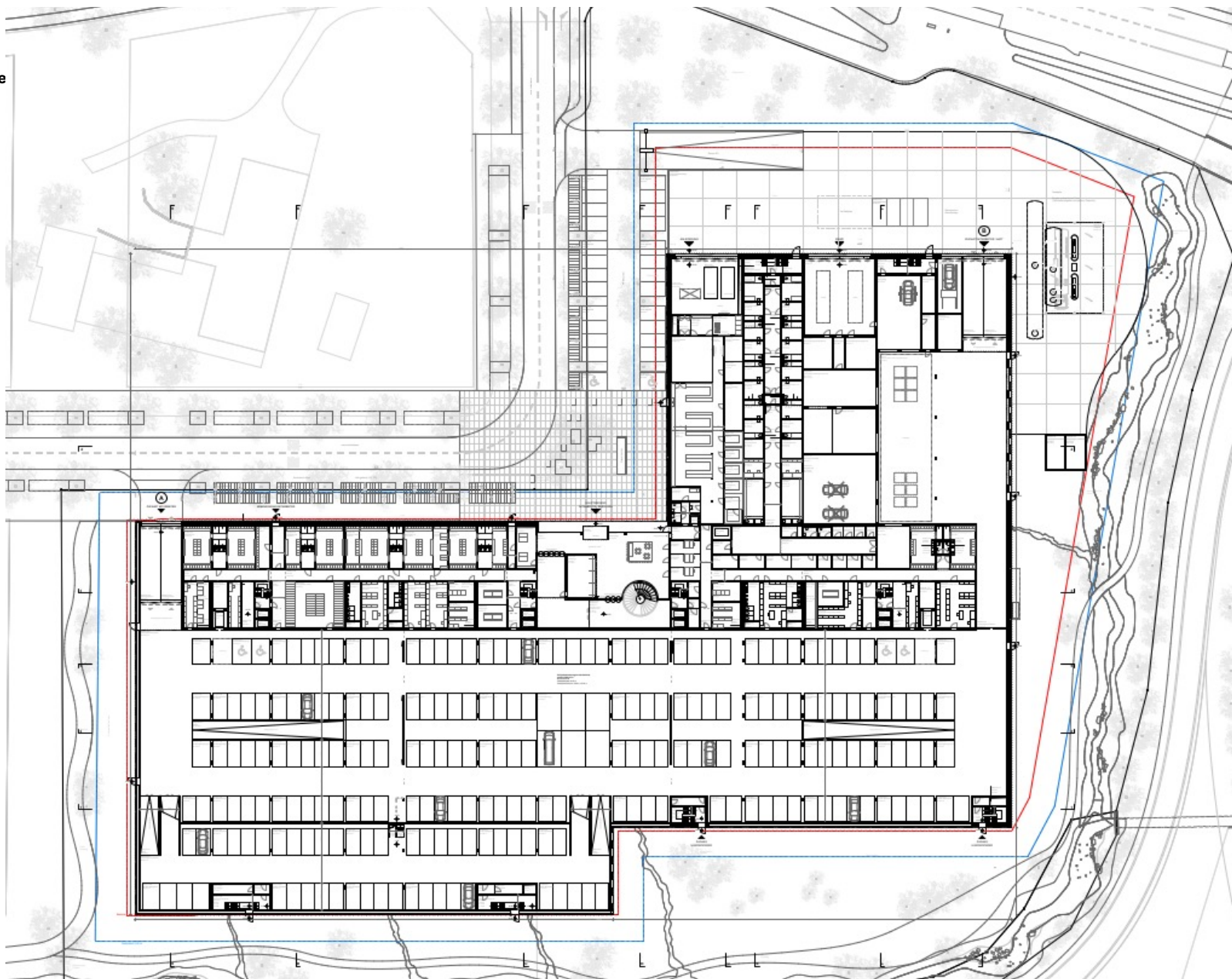


- 4 Obergeschosse mit Büro und Sondernutzungen
- Mischbauweise Beton und Beton-Holz-Verbund

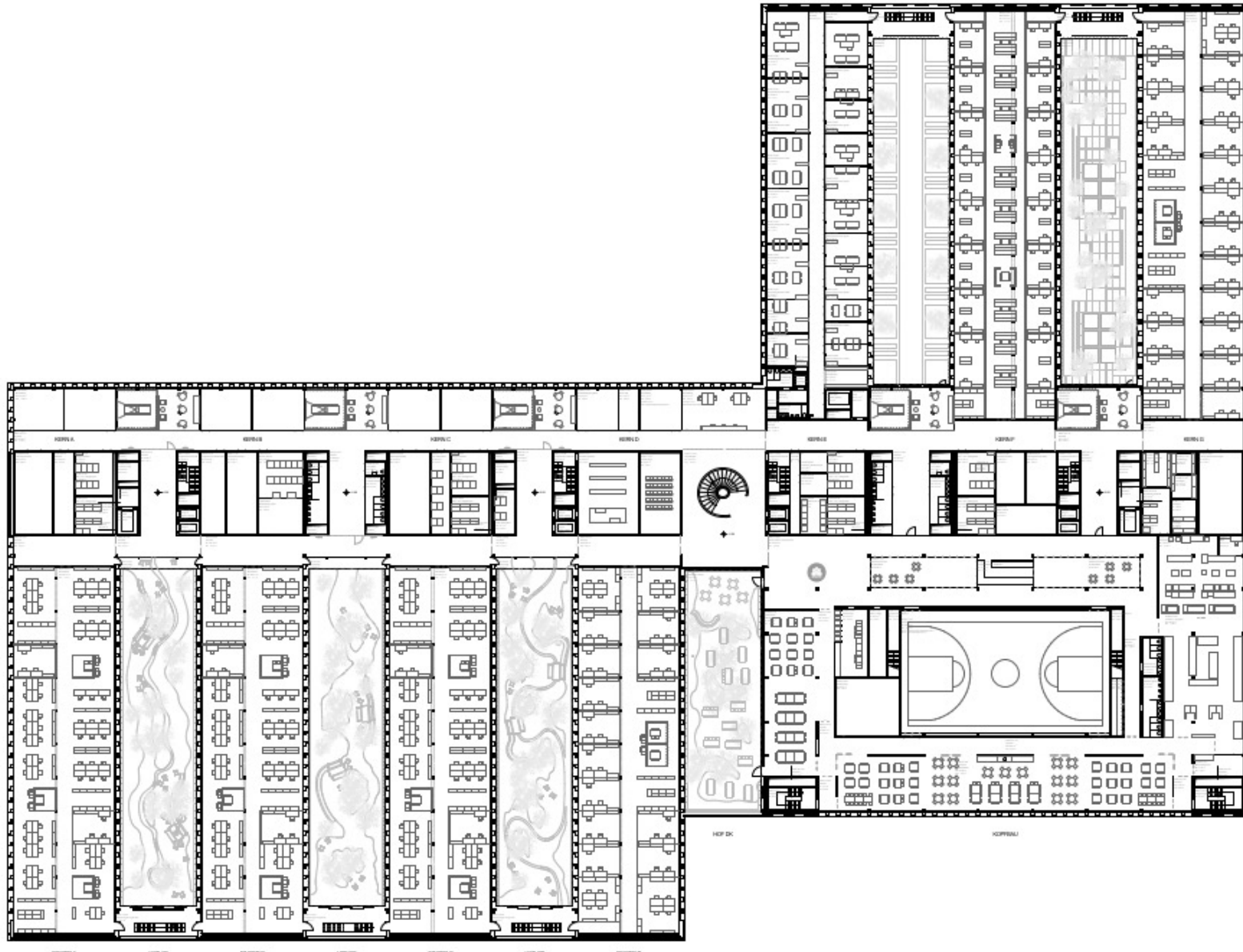
- Sockel mit Unter-, Erd- und Zwischengeschoss
- Massivbauweise

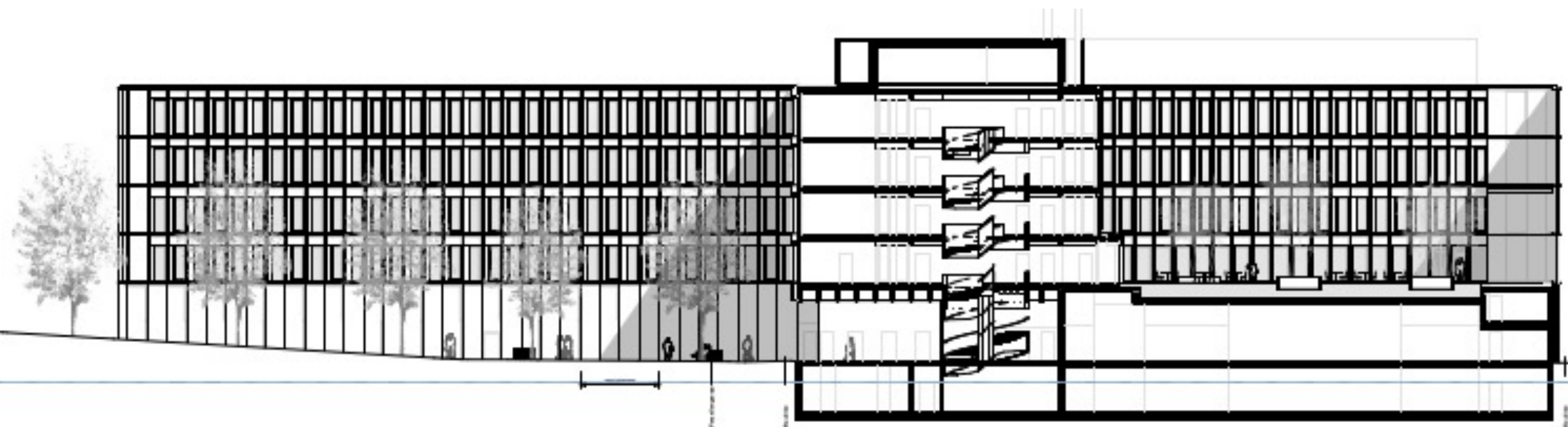


Kanton Bern
Canton de Berne

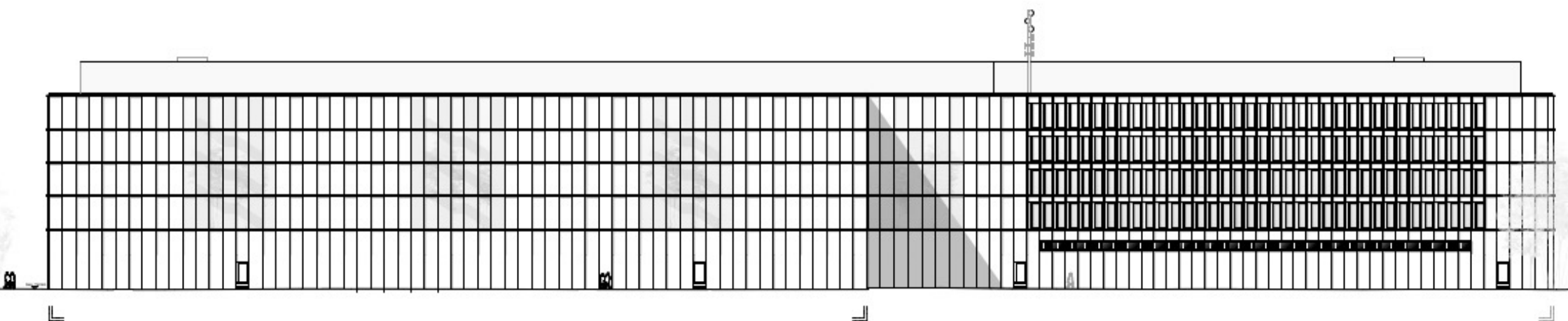










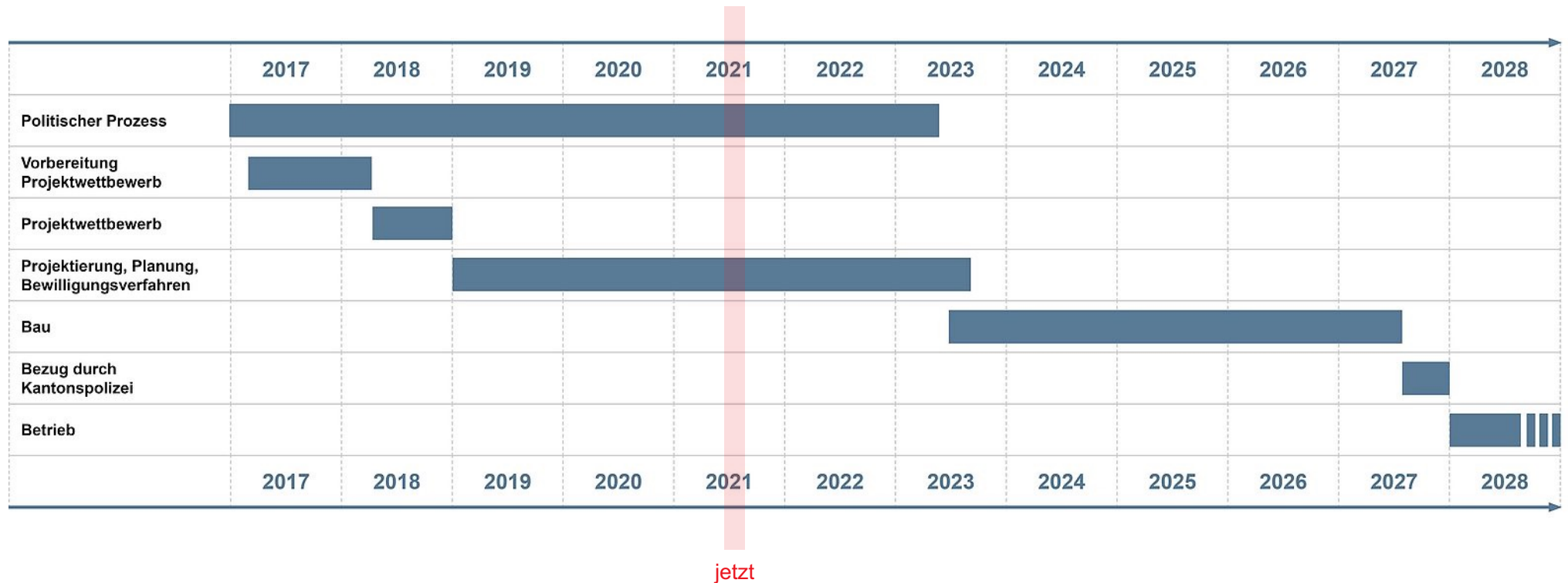




Kanton Bern
Canton de Berne



Zeithorizont





3. Mobilitätskonzept PZB



Bericht zum Mobilitätskonzept PZB

Grundlagen

Parkplatzangebot und Verkehrsaufkommen Ist-Zustand

Zielsetzungen definieren

Einleitung Verkehrskonzept

Verkehrsaufkommen nach Projektrealisierung

Monitoringkonzept und Wirkungskontrolle

Verkehrsaufkommen Polizeizentrum

Nutzungsszenario

Erschliessung

Analyse Parkplatzbedarf Polizeizentrum

Fazit Mobilitätskonzept

Entwicklung eines Massnahmesets

Grundlagen der planungsrechtlichen Situation



Aktuelle rechtsgültige
Überbauungsordnung
Juch / Hallmatt,
Niederwangen

ZPP Nr. 7 / 3 vom 14. März 2003



Obergrenze
2000 Fahrten (DTV) im
Schnitt pro Tag



Fahrtenkontingent

für Baubereiche 5 + 7
1844 Fahrzeuge im
Schnitt pro Tag (2003)

Richtlinie Verkehrs- und Nutzungskontrolle vom 14.
März 2003 / Baurechtsvertrag vom 31. Oktober 2016

**Für jedes Baugesuch muss zeitgleich ein
Mobilitätskonzept eingereicht werden**

Grundlagen für die Erhebung der Fahrten im PZB



- Baurechtsvertrag
- Verordnung über die Bewirtschaftung der Parkplätze des Kantons (BPV) vom 25. Oktober 1995 (Stand 01.01.2005)



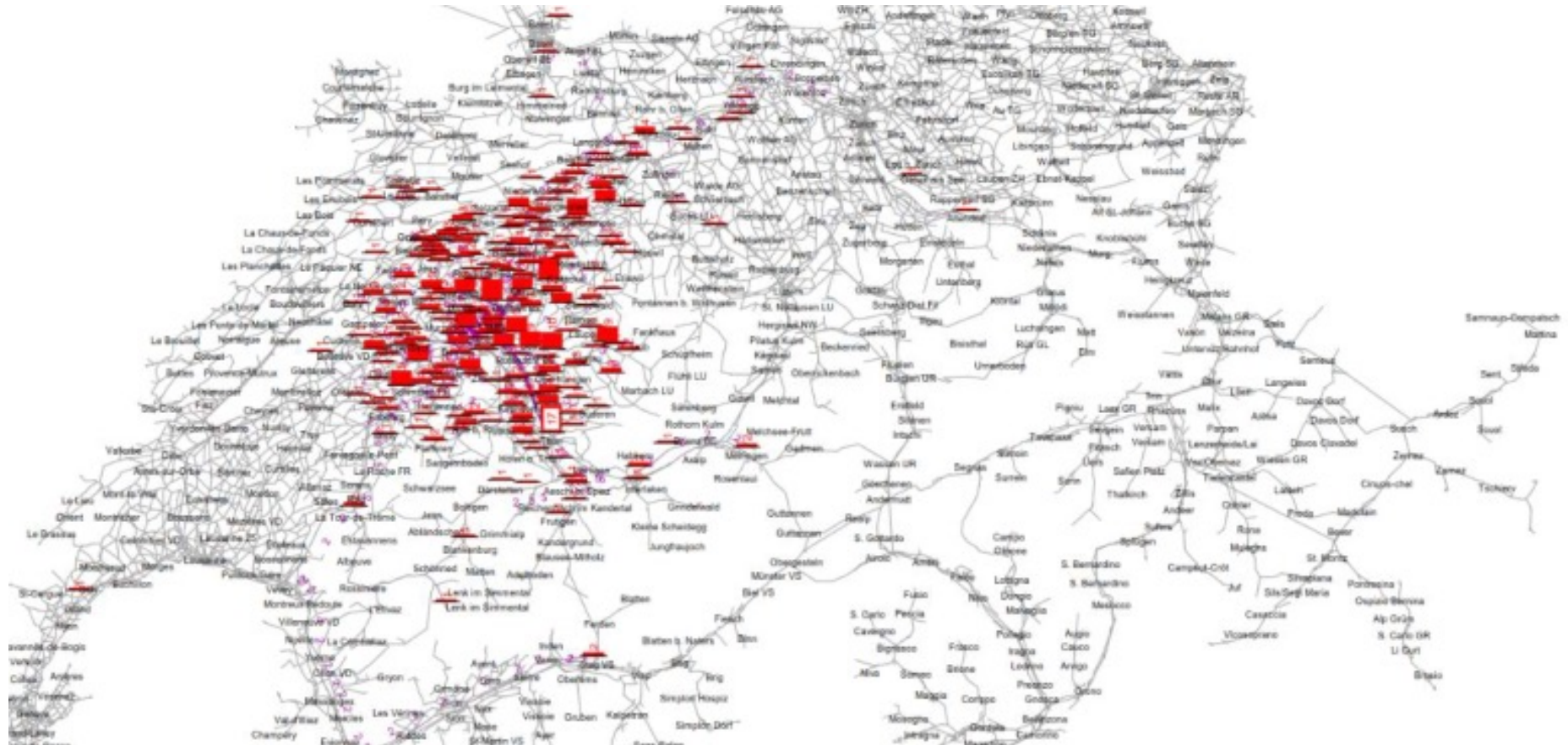
- Mobilitätskonzept Verwaltung Kanton Bern vom 28. Oktober 2015
- AGR-Leitfaden zur Berechnung der erforderlichen Anzahl Abstellplätze nach Art. 49 bis 56 BauV
- Projekt PZB (Stand VorprojektPlus)



Angaben zu Wohnorten von Mitarbeitenden die ins PZB wechseln
(Stand 31. Dezember 2019, Daten anonymisiert)



Analyse der Wohnorte der Mitarbeitenden



Berechnung gleichzeitig anwesende MA

1400 Mitarbeitende



Ca. 70% sind gleichzeitig anwesend

979 Personen

Ca. 26% sind abwesend

Total 365 Personen

Ferien: 154 Personen

Krankheit, Unfall, Mutterschaft: 49 Personen

Ausbildung: 78 Personen

Auswirkungen Teilzeitarbeit: 84 Personen

Ca. 4% arbeiten Schichtbetrieb

56 Personen



Ergebnisse der Wohnortanalyse

Velo		
Distanz	% aller MA	Velo Anzahl (von 979)
5 km	3.3	32
10 km	13.3	130
15 km	27.2	266
20 km	38.4	376

MIV		
Dauer	% aller MA	MIV Anzahl (von 979)
30 Min	70.0	685
45 Min	93.2	912
60 Min	97.7	956

ÖV			
Dauer Bhf-Bhf	% aller MA	ÖV Anzahl (von 979)	Resultierender MIV (Spitzenlast aufgrund Gleichzeitigkeit)
30 Min	33.4	327	652
45 Min	58.1	569	410
60 Min	76.3	747	232



Parkplatzangebot / Berechnung Parkpotenzial Projekt PZB

Projekt PZB	Parkplätze	Belegung	Park- potenzial	Bemerkung
Besucher, Anlieferung	26 + 4	4.0	120	entlang Juchstrasse und zwischen Gebäude und Hallmattstrasse
Dienstfahrzeuge	307	1.3	399	Einstellhalle
Spezialfahrzeuge	7	1.0	7	Einstellhalle
Pendler/Pikett	259	1.4	363	Einstellhalle
Zwischentotal 4-Rad	603		889	
Zweirad Besucher	10	4.0	40	Abstellplätze entlang Juchstrasse
Zweirad Mitarbeitende	95	1.2	114	>50% gedeckt, entl. Juchstrasse
E-Bikes Mitarbeitende	125	1.2	150	>50% gedeckt, entl. Juchstrasse
Zwischentotal Zweirad	230		304	
Total	833		1'193	

	Parkplätze	Belegung	Park- potenzial
Pendler/Pikett	259	1.4	363
nicht belegte PP von Dienst- fahrzeugen, die von Pend- lern/Pikett genutzt werden können	92	1.0	92
Total 4-Rad (Mitarbeitende)	351		455
Zweirad Mitarbeitende	95	1.2	114
E-Bikes Mitarbeitende	125	1.2	150
Total Zweirad (Mitarbeitende)	220		264
Total	571		719

Grundlagen für die Berechnung der Fahrten im PZB



Dienstfahrten



**Besucher-, Liefer- und
Entsorgungsfahrten**

+



**Pendelfahrten von
Mitarbeiter*innen**

Basis: Auswertung der KaPo der Standorte
Standorte heute, die künftig ins PZB integriert
werden (April 2015)

Basis: Auswertung
Wohnanalyse der
Mitarbeitenden



Fahrtenaufkommen MIV Werktags (DWV)

MIV Fahrtenaufkommen DWV (basierend auf Auswertung 2015)					
Projekt PZB	Einfahrten	Ausfahrten	Total Ist	Reserve	Total
Besucher, Anlieferung	19	19	38	100%	 76
Dienstfahrzeuge	283	283	566	50%	 849
Pendler/Pikett	455	455	910	0%	 910
Pendler/Pikett, 3. Schicht	42	42	84	0%	 84
Total (DWV)	799	799	1'598		1'919

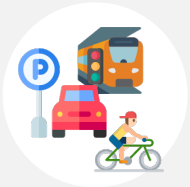
Tägliches Fahrtenaufkommen MIV im Wochendurchschnitt (DTV)

MIV Fahrtenaufkommen DTV (basierend auf Ausw. 2015 und konservativen Annahmen für Sa+So)					
Projekt PZB	Einfahrten	Ausfahrten	Total Ist	Reserve	Total
Besucher, Anlieferung	15	15	30	100%	 60
Dienstfahrzeuge	236	236	472	50%	 708
Pendler/Pikett	429	429	858	0%	 858
Pendler/Pikett, 3. Schicht	42	42	84	0%	 84
Total (DTV)	722	722	1'444		1'700



Mit 1700 Fahrten pro Tag (DTV) liegt das PZB unter dem Fahrtenkontingent von 1844!

Massnahmesets PZB zur Einhaltung der DTV



- Parkplatzreglement
- Pooling für den grössten Teil der Fahrzeugflotte
- Verbesserung ÖV-Angebot; Ausbau S-Bahn Bern
- Gute Anbindung Langsam-verkehr (Anschluss Bhf. – Juch-Hallmatt)
- Genügend Veloparkplätze
- Vermehrter Einsatz von E-Bikes

© Freepik, flaticon / © Smashicons, flaticon / ©photo3idea_studio / © Srip, flaticon



Vermehrter Einsatz von
Videokonferenzsystemen



Umstellung Fahrzeugflotte
auf alternative Antriebe



Unter 2000 Fahrten am Tag (DTV) und weniger CO₂!



4. Fragen



Besten Dank

Giovanni Tedesco
Baumanager / Gesamtprojektleiter Projekt «PZB»
Bauprojektmanagement AGG
Tel. 031 633 34 42
giovanni.tedesco@be.ch

Verkehrsentwicklung Wangental

Präsentation vom 22. Juli 2021
Niederwangen

Daniel Matti
Leiter Abteilung Verkehr und Unterhalt

Verkehrsentwicklung Wangental

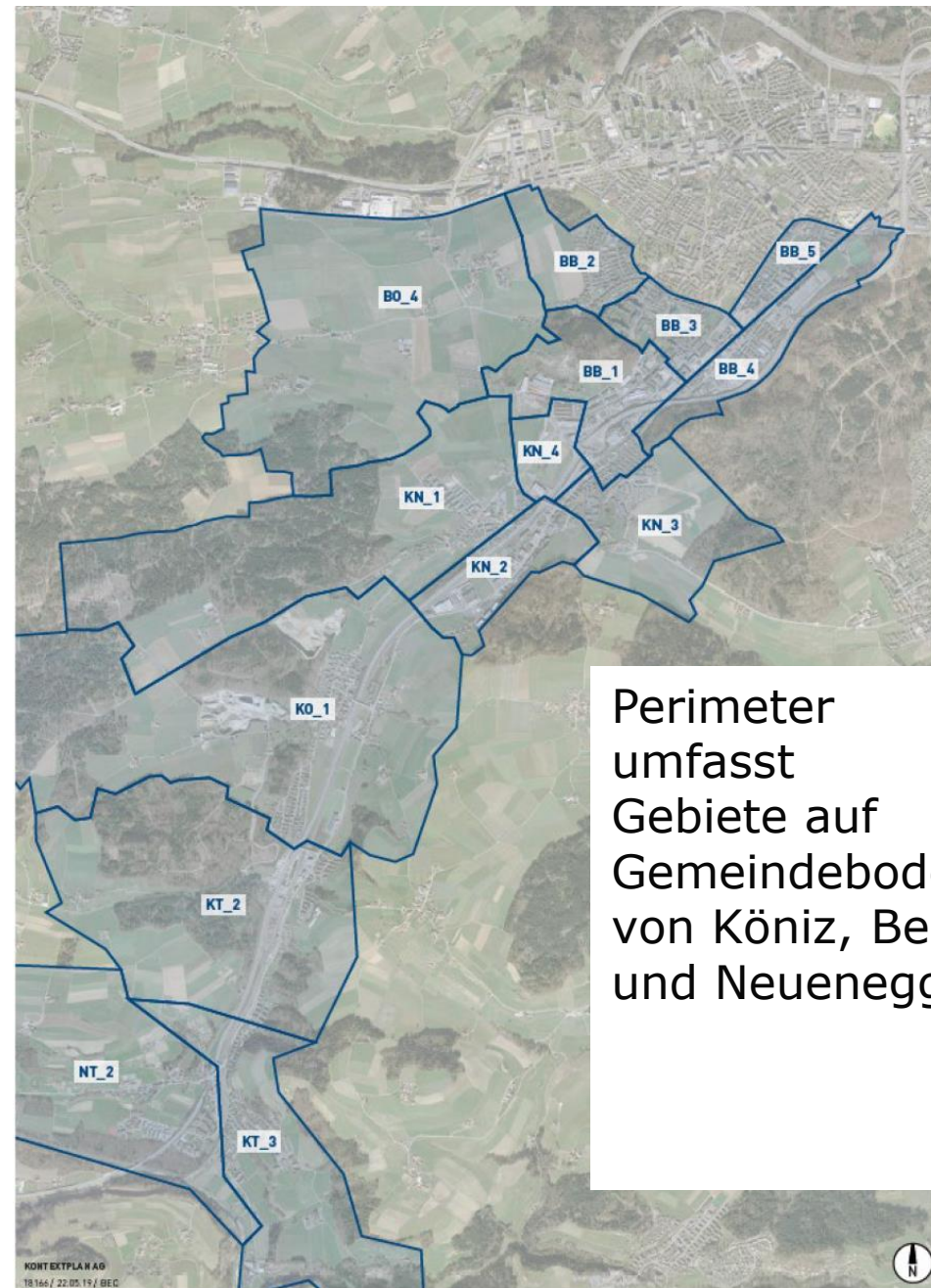
- im Auftrag des Gemeinderats
- Zusammenarbeit Gemeinde Köniz (AVU/PLAK) mit Bern, Neuenegg, Region Bern (RKBM), Kanton Bern (OIK II) und Bund (ASTRA)
- Ziele:
 - Überblick über den Stand der geplanten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Wangental
 - Aufzeigen vorhandener und kommender Schwachstellen im Verkehrssystem
 - Darlegen der Lösungsansätze
- Abschluss und Genehmigung Frühjahr 2021

Verkehrsentwicklung Wangental

- Fazit:
 - starke Siedlungsentwicklung (Einwohnende, Arbeitsplätze)
 - starke Verkehrszunahme mittel- (ca. 10 Jahre) und langfristig (ca. 20 Jahre)
 - Engpässe und Rückstaus um Riedmoosbrücke/Juch-Hallmatt blockieren öffentl. Verkehr und Autobahnausfahrt
 - Klarer Handlungsbedarf mit Mix aus "Vorsorge & Ausbau"

Verkehrsentwicklung Wangental Perimeter

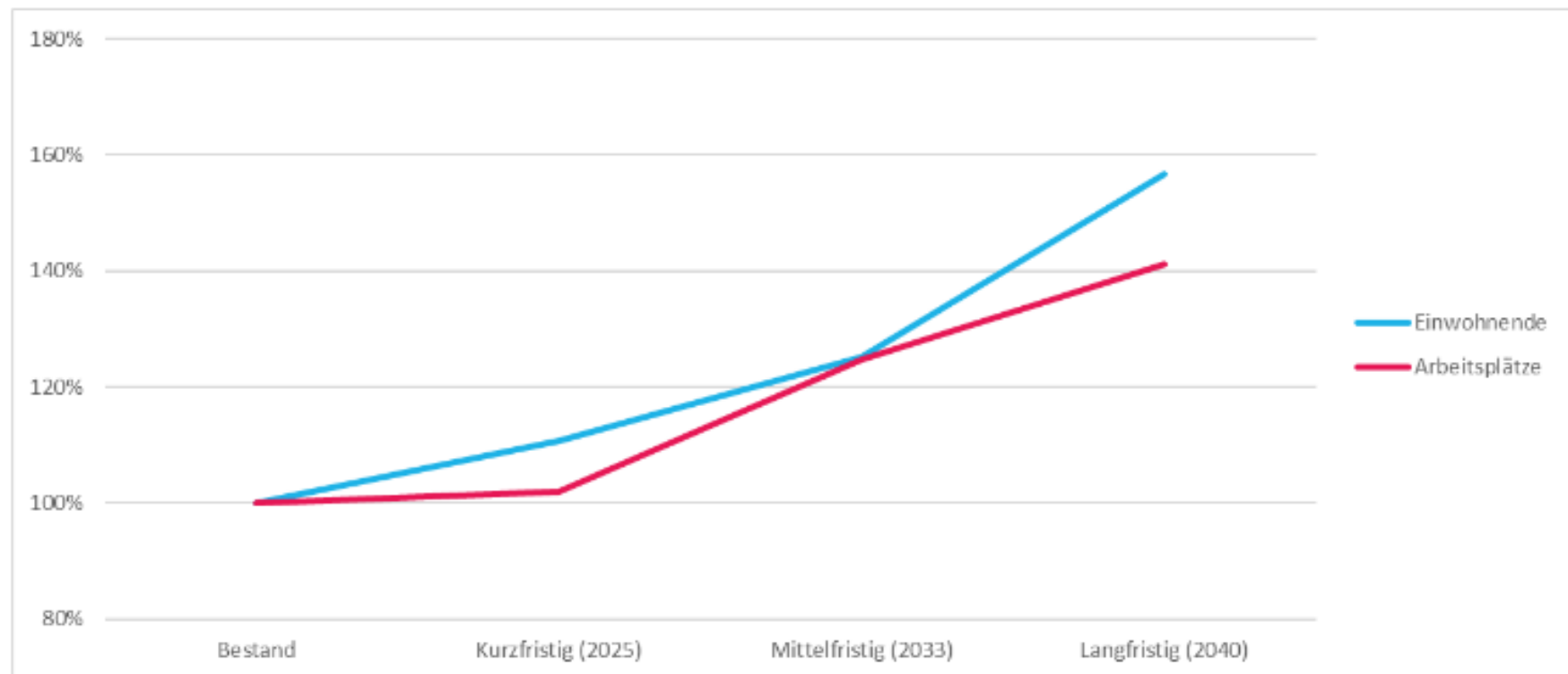
Gesamtverkehrsmodell
(GVM)-Zellen als
Grundlage, damit auch
zukünftige
Verkehrsentwicklungen
tariert werden können.



Verkehrsentwicklung Wangental

Siedlungsentwicklung gesamthaft

Langfristige Entwicklung gesamthaft im Wangental (2040):
+60% Einwohnende und +40% Arbeitsplätze



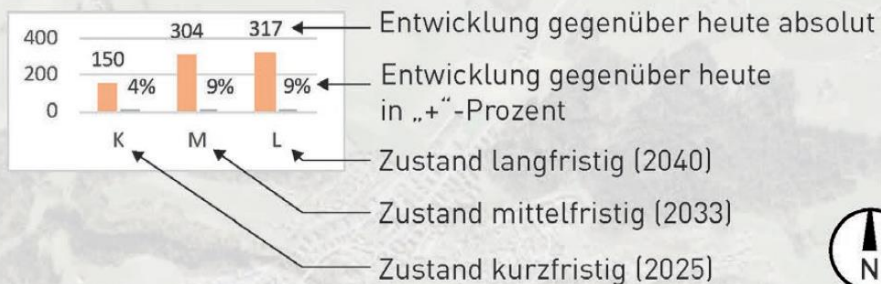
Verkehrsentwicklung Wangental

Siedlungsentwicklung

kurz-, mittel- und langfristig

Legende

-  GVM-Zelle mit Entwicklung bis +100 Personen
-  GVM-Zelle mit Entwicklung von mehr als +100 Personen
-  GVM-Zelle mit Entwicklung von mehr als +1000 Personen
-  GVM Zelle mit Entwicklung von mehr als +2000 Personen



22.07.2021

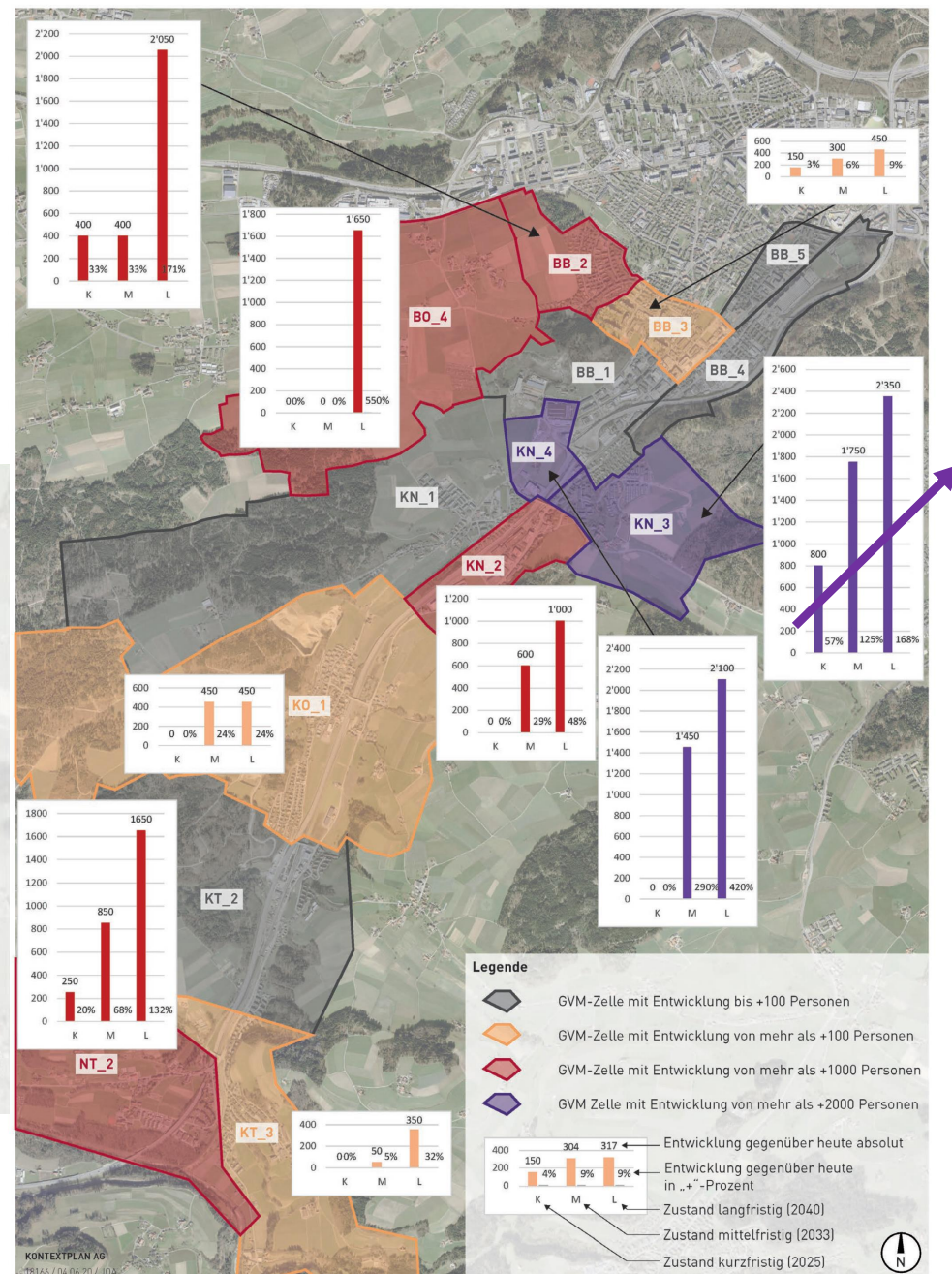
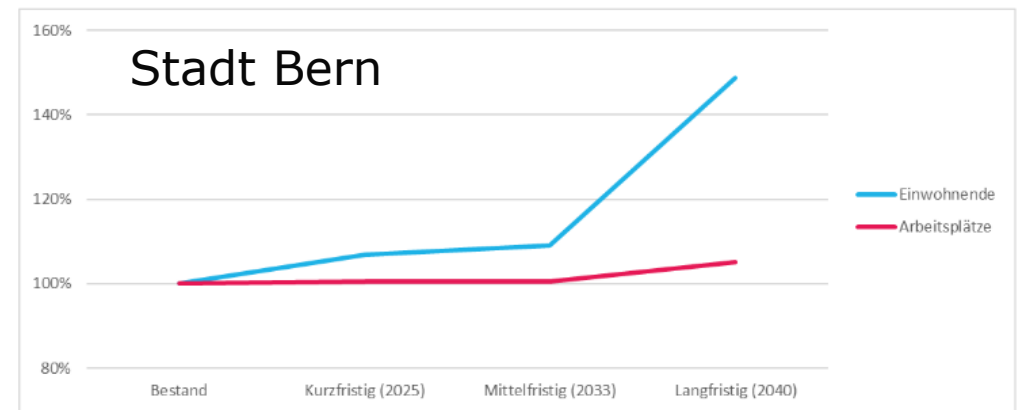
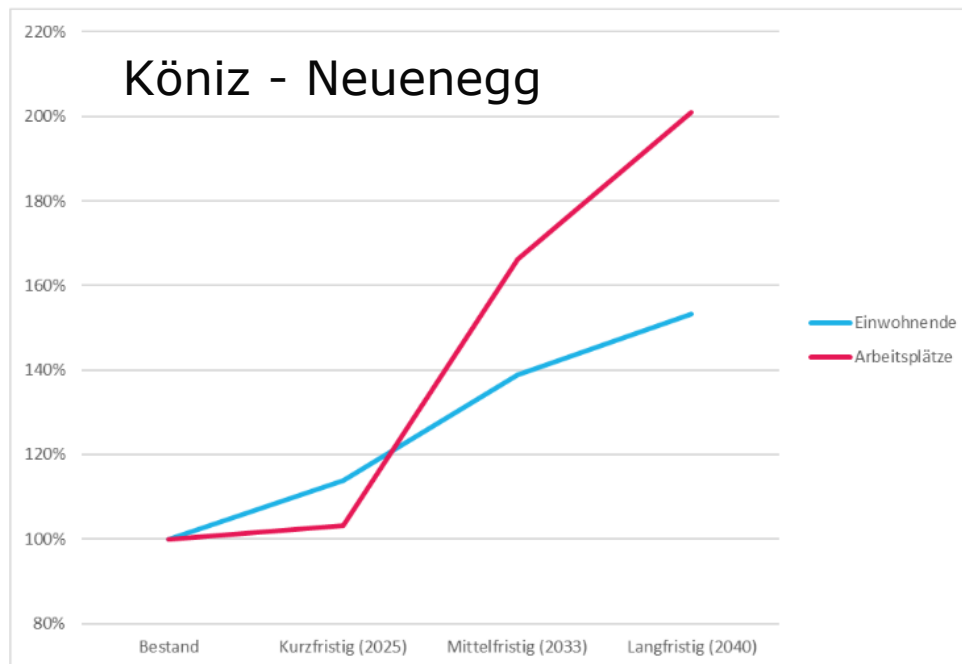


Abbildung 15: Geplante, mögliche Entwicklung Arbeitsplätze und Einwohnende

Verkehrsentwicklung Wangental

Siedlungsentwicklung pro Teilgebiet



Verkehrsentwicklung Wangental

Starkes Wachstum des Verkehrs durch die Siedlungsentwicklung

Referenzzustand:
gleiche %-Verteilung auf
die verschiedenen
Verkehrsmitteln wie
beim Bestand

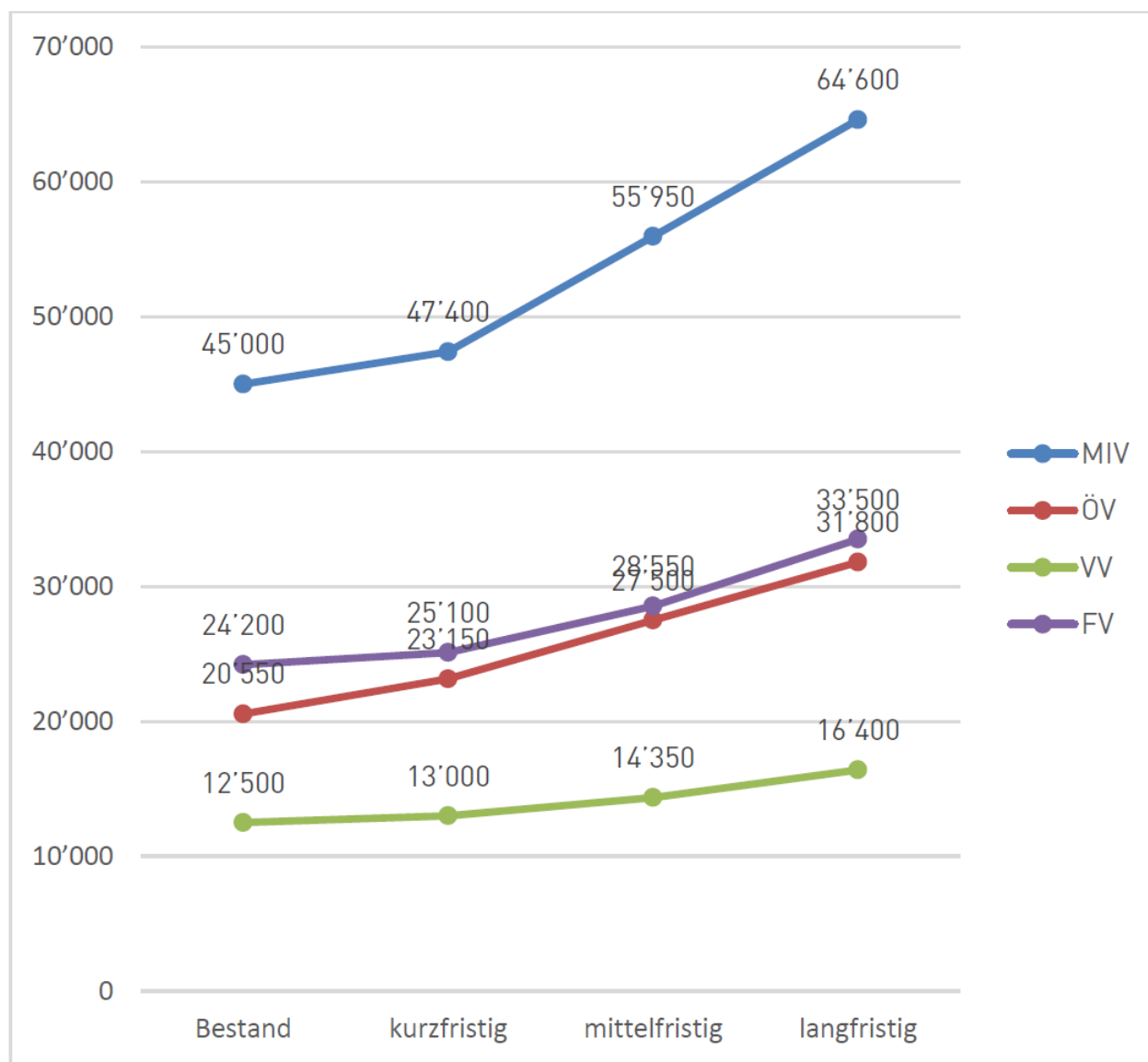


Abbildung 19: Voraussichtliche Verkehrsentwicklung im Wangental gemäss Referenzzustand

Verkehrsentwicklung Wangental

Auswirkung auf das Verkehrsnetz (Niederwangen)



Kurzfristig:
keine/kaum Probleme

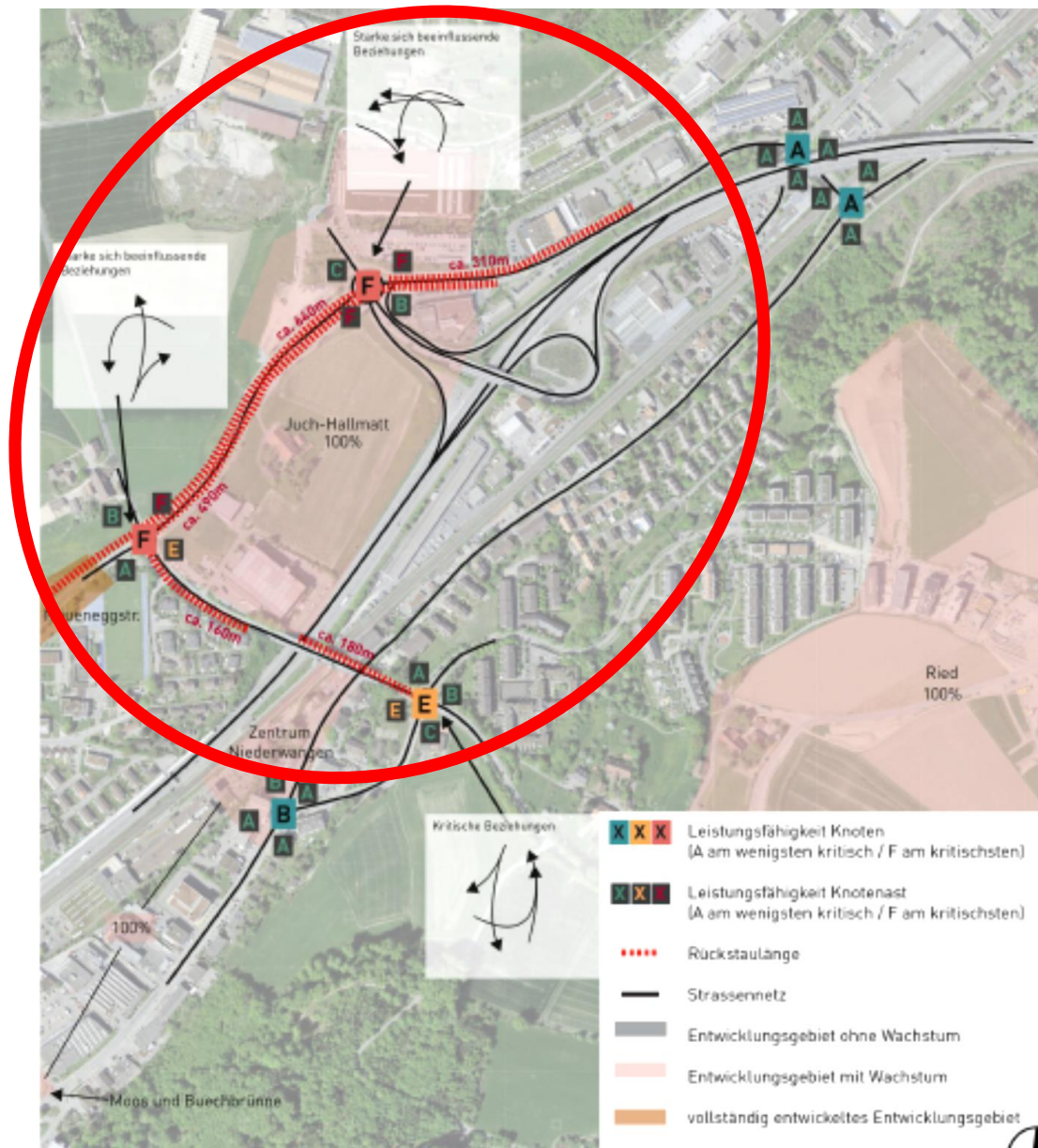


Mittelfristig: blockierter
Autobahn- & Riedmoos-
str.-Kreisell in Abendspitze



Langfristig: zusätzlich
noch erheblicher Rückstau
vor Kreisell Schwendistutz

Verkehrsentwicklung Wangental



Auswirkung
auf das Verkehrsnetz
(Niederwangen)

Langfristig:
zusätzlich noch
erheblicher Rückstau
vor Kreisel
Schwendistutz

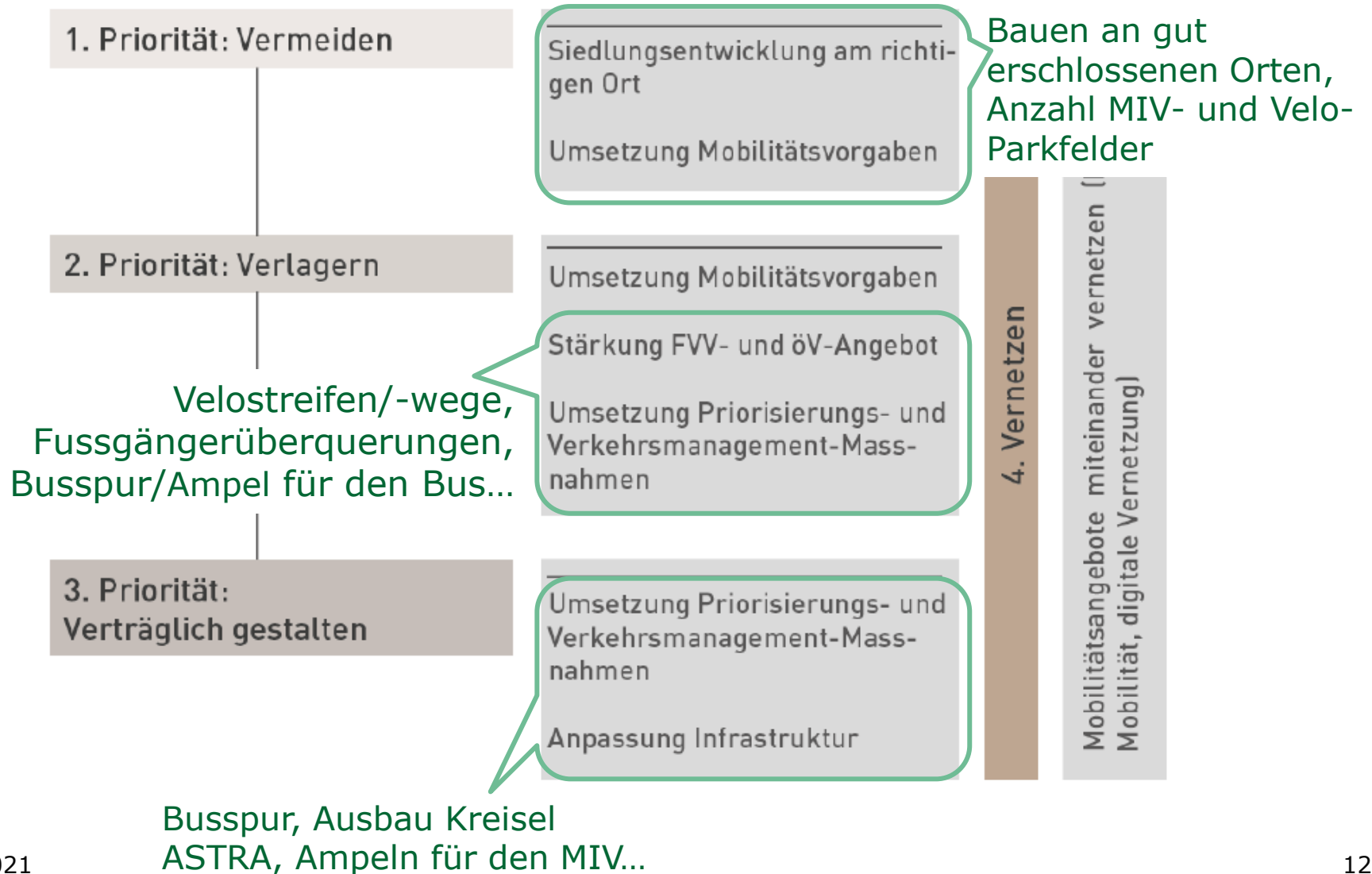
Verkehrsentwicklung Wangental

Auswirkungen auf Verkehrsnetz: öV, Fuss-/Veloverkehr

- Engpass bei Buslinien in Abendspitzenstunde
- kritischer 30min-Takt bei der S-Bahn (schmale Perrons, viele Leute)
- Sicherheitsdefizite: Veloinfrastruktur auf Hauptachsen kaum vorhanden
- Fehlende/unattraktive Infrastruktur Fussverkehr (v.a. Bahnhofszugänge)

Verkehrsentwicklung Wangental

Grundprinzip für Erarbeitung von Massnahmen



Verkehrsentwicklung Wangental

Ziele

- Gesamtverkehr: Effiziente Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse
- Strassenräume: Gewährleistung von attraktiven Strassenräumen
- Fussverkehr: Sicherheit und Attraktivität
- Veloverkehr: Sicherheit und Attraktivität
- Öffentlicher Verkehr: Priorisierung an kritischen Punkten für die Gewährleistung der Fahrplanstabilität
- Motorisierter Individualverkehr: Direkte Führung auf übergeordnetes Netz mit genug Kapazitäten

Verkehrsentwicklung Wangental

Massnahmenkatalog Teilkonzepte

- Vorgaben für Mobilitätsentwicklung in Arealen entwickeln
 - Bedarf Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr festlegen
 - Engpässe Öffentlicher Verkehr beseitigen:
 - Engpässe Infrastruktur MIV und Verkehrsmanagement beseitigen
- Massnahmen pro Teilkonzept (Kombination: Umsetzungskonzept).

Verkehrsentwicklung Wangental

Umsetzungskonzept - Entwurf

Daueraufgabe:

- Arealentwicklungen:
Mobilitätsvorgaben bzw. Mobilitätsmanagementmassnahmen
- Bedingt Anpassung der planungs- und baurechtlichen Grundlagen.

Verkehrsentwicklung Wangental

Umsetzungskonzept - Entwurf

Kurzfristig:

- Laufende Projekte weiterplanen und realisieren (Sanierung Freiburgstrasse, Verbindung Juch-Hallmatt-Bahnhof)
- Verkehrsmanagement- und öV-Angebotsplanung starten

Verkehrsentwicklung Wangental

Umsetzungskonzept - Entwurf

Mittelfristig (2027-2033):

- Öffentlicher Verkehr
 - Massnahmen auf Riedmoosstrasse
 - Einführung 15min-Takt bei der S-Bahn
 - Buspriorisierung bei Kreisel Autobahn, Riedmoosstr., Landorfstrasse
- Veloverkehr
 - Massnahmen auf Riedmoosstrasse
 - Planung Veloschnellroute Kanton
 - Verbesserung Infrastruktur Landorfstrasse
 - Aufwertung Freiburgstrasse
- Fussverkehr
 - Verbesserung Verbindung Bahnhof Niederwangen - Juch-Hallmatt
 - Optimierung Zugang Bahnhof Oberwangen

Verkehrsentwicklung Wangental

Umsetzungskonzept - Entwurf

Langfristig (ab 2040):

- Öffentlicher Verkehr
 - Buspriorisierung bei Kreisel Schwendistutz
- Veloverkehr / Fussverkehr
 - Verbesserungen Zugänge zu Bahnhof Thörishaus Dorf und Thörishaus Station
 - Verbesserung Durchlässigkeit Niederwangen Industrie/Zentrum
- Motorisierter Individualverkehr
 - Ausbau Kreisel Autobahn
 - Sperrung Riedmoosstrasse ODER Ausbau Riedmoosstrasse mit Busspur und LSA.

Verkehrsentwicklung Wangental

Umsetzungskonzept - Entwurf

Weiteres Vorgehen:

- Laufend: Modalsplit bei Planungen im Wangental beachten
- Projekt:
 - Zusammenarbeit mit Partnern (Neuenegg, Region, Kt. , Bund)
 - Monitoring- und Controlling aufbauen, Ersterhebung 2022 geplant.
- Bericht gilt als Grundlage für
 - Verbindung Bahnhof Niederwangen – Juch/Hallmatt
 - UeO-Änderung (Schritt 2) Juch-Hallmatt
 - Entwicklung Niederwangen Zentrum

Besten Dank!

Daniel Matti, Gemeinde Köniz

Abteilung Verkehr und Unterhalt, Direktion Planung und Verkehr

