

Dorniacker - Mobilität

Fachbericht Verkehr

5.5.2026



Impressum

Auftraggeberin	Aebi & Vincent Architekten
Projektleiterin	Daniel Jaeglé
Berichtversion	05.05.2026
Projektnummer	25048
Bearbeitungsteam	KONTEXTPLAN Theres Kuster / theres.kuster@kontextplan.ch Manuel Meyer / manuel.meyer@kontextplan.ch



Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	4
2. Verkehrliche Nachweise	5
2.1. Bestehendes Parkplatzangebot	5
2.2. Geplantes Parkplatzangebot	5
2.3. Parkplatzangebot im Vergleich	6
3. Abschätzung Verkehrsaufkommen	7
4. Belastbarkeit Gruben- und Hindelbankstrasse	8
4.1. Dorniackerstrasse	8
4.2. Grubenstrasse	8
4.3. Hindelbankstrasse	9
4.4. Hohrainstrasse	9
4.5. Allfällige direkte Erschliessung der Tiefgarage ab der Hindelbankstrasse	9
4.6. Knoten Sandstrasse / Hindelbankstrasse / Grubenstrasse	9
5. Durchlässigkeit Fuss- und Veloverkehr	10
6. Anlieferung und Entsorgung	11
7. Notzufahrten und Feuerwehr	12
8. Flankierende Massnahmen	13
8.1. Zusätzliche arealbezogene Lösungsansätze und Massnahmen	13
8.2. Übergeordnete Lösungsansätze und Massnahmen	13
9. Abbildungen und Tabellen	15



1. Ausgangslage

Die vier Grundeigentümer der bestehenden Siedlung an der Dorniackerstrasse im Ortsteil Schönbühl der Gemeinde Urtenen-Schönbühl möchten das Quartier aufwerten und baulich verdichten. Für das in einem qualifizierten Verfahren entwickelte Siegerprojekt soll nun in einer ZPP festgelegt werden und später dazu eine Ueo formuliert werden. In diesem Fachbericht Verkehr wird die Erschliessung der Siedlung für alle Verkehrsteilnehmenden vertieft. Die Erschliessung mit dem motorisierten Verkehr, insbesondere der Einstellhalle, für Anlieferungen und Rettungsfahrzeuge und die Feinerschliessung für den Fuss- und Veloverkehr inkl. der Veloabstellanlagen werden konkretisiert. Es wird ebenfalls aufgezeigt, welchen Mehrverkehr von der Siedlung verursacht wird und wie dieser mit flankierenden Massnahmen verträglich gestaltet werden kann.



2. Verkehrliche Nachweise

Im Rahmen des Projekts wird die Anzahl der Wohnungen im Vergleich zu heute mehr als verdoppelt. Heute gibt es 132 Wohnungen. Neu wird es auf dem Areal rund 290 Wohnungen haben.

2.1. Bestehendes Parkplatzangebot

Die Überbauung Dorniacker weist heute für die 132 Wohnungen rund 190 Parkplätze inkl. Besucherparkplätze für Motorwagen auf. Diese sind teilweise oberirdisch und teilweise in der Tiefgarage angeordnet.

Parkplätze

Eine genaue Anzahl an Veloabstellplätzen (VAP) kann im Bestand nicht ermittelt werden.

Veloabstellplätze

2.2. Geplantes Parkplatzangebot

Ursprünglich wurde im Programm 1.1 Parkplätze für Motorfahrzeuge für die Bewohnende und 0.1 für Besuchende gefordert. Um den Mehrverkehr zu reduzieren, korrigierte die Bauherrschaft im Verlauf des Planungsprozesses den Bedarf auf einen Parkplatz pro Wohnung für Bewohnende und Besuchende. Das heisst, für die rund 290 Wohnungen werden rund 290 Parkplätze geplant. Dabei sollen 5-10 Prozent für Besuchende oberirdisch umgesetzt werden. Für die Bewohnenden sind die Parkplätze in der Einstellhalle geplant. Die Kantonale Bauverordnung verlangt ab vier Wohnungen eine Bandbreite von 0.5 bis 2 Abstellplätze pro Wohnung. Das Bauvorhaben an der Dorniackerstrasse befindet sich mit der geplanten Anzahl Parkplätze im unteren Bereich dieser Bandbreite.

Parkplätze

Im Rahmen der Dialogveranstaltung mit dem Quartier vom 5. März 2026 wurde die Anzahl Parkplätze für Besuchende als zu knapp erachtet. Ebenso wurde die Verteilung der Parkplätze für Besuchende nur auf einen Standort konzentriert kritisch beurteilt, da dies zu Fremdparkierungen in der Umgebung führen könnte. In der nächsten Projektierungsphase wird geprüft, ob, wie und wo zusätzliche Parkplätze für Besuchende vorgesehen werden können.»

Pro Wohnung sind gemäss der kantonalen Bauverordnung 2 Veloabstellplätze zu erstellen. Mindestens die Hälfte der Abstellplätze ist zu überdachen. Für die Anzahl an Wohnungen ergibt dies ein Bedarf von 580 Veloabstellplätzen. Im Projekt sind konkret rund 660 Veloabstellplätze in der Einstellhalle und oberirdisch geplant, das sind rund 80 Plätze mehr als gemäss Bauverordnung gefordert werden. Auch für Spezialvelos (Cargobikes, Velos mit (Kinder-)Anhänger, Kindervelos, Trottinets, etc.) ist ein gewisser Anteil vorzusehen, wobei die kantonale Bauverordnung dazu keine spezifischen Vorgaben macht. Gemäss dem Astra Handbuch für Veloparkierung ist ein Anteil von 20% vorzusehen. Davon sollen für Spezialvelos mit erhöhtem Parkplatzbedarf (Cargobike, Velos mit Anhänger) für die Überbauung ein Anteil von 10% angestrebt werden. Dies ergibt rund 60 Veloabstellplätzen für Spezialvelos, welche grösser bemessen sind als die normalen Veloabstellplätze. Zu den Spezialvelos gehören auch Trottinets, Kindervelos, etc. Auch für diese Velos soll Fläche ausgeschieden und ein eigenes Abstellsystem eingerichtet werden. Wird für diesen Teil der Spezialvelos ebenfalls einen Anteil von

Veloabstellplätze



10% der Veloabstellplätze umgesetzt, kann der Anteil von 20% für Spezialvelos gemäss Astra Handbuch erreicht werden.

2.3. Parkplatzangebot im Vergleich

Während heute pro Wohnung rund 1.4 Parkfelder bestehen, stehen nach der neuen Überbauung nur noch 1 Parkfeld pro Wohnung zur Verfügung. Dies entspricht einer deutlichen Reduktion.

Die Parkplatzzahl können gemäss Bauordnung ohne Mobilitätskonzept bis 0.5 Parkplätze pro Wohnung reduziert werden. Aufgrund der ÖV-Anbindung ist eine weitere Reduktion der Parkplätze an diesem Standort nicht realisierbar. Heute gibt es nur in den Spitzenzeiten einen verdichteten Takt mit 4 Kursen in der Stunde und darum liegt die Haltestelle Schönbühl, Hohrain nur in der ÖV-Gütekategorie D (siehe Abbildung 1).

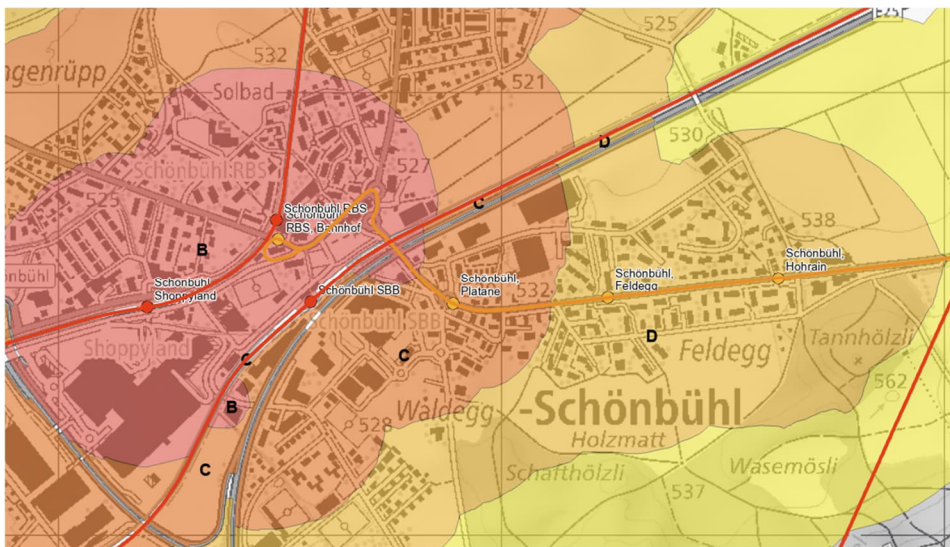


Abbildung 1: ÖV-Güteklassen Kanton Bern



3. Abschätzung Verkehrsaufkommen

Das Verkehrsaufkommen wird über das spezifische Verkehrspotenzial pro Parkfeld (SVP) errechnet.

Je nach Dichte des Raumes wird für die Wohnnutzung von einem SVP von 2.5 – 4.0 ausgegangen. Der Wert von 2.5 Fahrten pro Tag wird in sehr urbanen Räumen angewendet, in denen das Auto zunehmend hauptsächlich für Freizeitaktivitäten (z.B. am Wochenende) genutzt wird. Der Wert von 4.0 Fahrten pro Tag hingegen kommt in stark ländlichen Gebieten zum Einsatz, in denen Einkaufen und öffentliche Einrichtungen nicht in Fuss- oder Velodistanz liegen.

Das Areal liegt gut für Einkäufe und öffentliche Nutzungen wie Kindergarten, Post, etc. und ist mässig am öffentlichen Verkehr angebunden. Aus diesem Grund wird für die Berechnungen der Fahrtenerzeugung von 3 Fahrten pro Parkfeld für Bewohner*innen und Besucher*innen ausgegangen.

Durch die heute bestehenden 190 Parkplätze wird das umliegende Netz mit 570 Fahrten pro Tag belastet. Dies entspricht einer Verkehrsbelastung in der Abendspitzenstunde von 17 bis 18 Uhr von rund 70 Fahrzeugen.

Bei 290 Parkplätzen nimmt die Verkehrsbelastung zu. Diese wird bei einem Verkehrsaufkommen von rund 870 Fahrten pro Tag liegen. Dies entspricht einem Verkehrsaufkommen von rund 90 Fahrzeugen in der Abendspitze von 17 bis 18 Uhr.

Der Mehrverkehr entspricht somit rund 300 Fahrten pro Tag gegenüber heute. Zu den Abendspitzenstunden macht dies einen Mehrverkehr von 30 Fahrzeugen aus.

Bestehendes Verkehrsaufkommen

Geplantes Verkehrsaufkommen



4. Belastbarkeit Gruben- und Hindelbankstrasse

4.1. Dorniackerstrasse

Die Dorniackerstrasse kann bis zur Tiefgarageneinfahrt als Erschliessungsstrasse gemäss VSS-Norm 640 045 eingeordnet werden. Erschliessungsstrassen sind Strassen innerhalb von Siedlungsgebieten und haben nur eine quartierinterne Bedeutung. Sie erschliessen einzelne Parzellen oder Gebäude und führen den Verkehr zur Sammelstrasse (Grubenstrasse). Die Dorniackerstrasse wird innerhalb der Erschliessungsstrasse dem Typ Zufahrtsstrasse zugeordnet, welche bis zu 150 Wohneinheiten erschliesst und eine Belastbarkeit bis 100 Fahrzeuge pro Stunde hat. Gemäss VSS-Norm ist die Strasse so auszugestalten, dass der Begegnungsfall Personenwagen/Personenwagen bei stark reduzierter Geschwindigkeit möglich ist. Die Dorniackerstrasse erfüllt diese Anforderungen bereits heute.

4.2. Grubenstrasse

Die Grubenstrasse ist gemäss VSS-Norm 640 045 eine Sammelstrasse. Sammelstrassen sind Strassen innerhalb besiedelter Gebiete und haben nur örtliche Bedeutung im Strassennetz. Sie sammeln den Verkehr aus der Erschliessungsstrassen und führen diesen zum nächsthöheren Strassentyp oder zu einer weiteren Sammelstrasse. Die Grubenstrasse wird innerhalb der Sammelstrasse dem Typ Quartiersammelstrasse zugeordnet. Die Belastbarkeit einer Quartiersammelstrasse ist bis 500 Fahrzeugen pro Stunde.

Die Grubenstrasse (Gemeindestrasse) ist gemäss kommunalen Richtplan eine Detailerschliessungsstrasse. Diese siedlungsorientierten Strassen sind verkehrlich untergeordnete Strassen, welche Grundstücke mit der Anlage der Basiserschliessung (Hindelbankstrasse) verbindet. Aus diesem Grund ist es gemäss Auskunft vom kantonalen Tiefbauamt richtig, das Areal an der Dorniackerstrasse an eine Detailerschliessung (Gemeindestrasse) anzuschliessen und über diese an einem bestehenden, verkehrssicheren Knoten in die Basiserschliessung zu leiten (bestehender Kreisel Sandstrasse / Grubenstrasse / Hindelbankstrasse).

In einer aktuellen Verkehrserhebung von März 2026 weist die Grubenstrasse im vorderen Bereich (Grubenstrasse 6) einen Durchschnittlichen Tagesverkehr DTV von 2738 Fahrten und einer Abendspitze ASP (17 bis 18 Uhr) von 228 Fahrten auf. Beim Kindergarten (Grubenstrasse 74) einen DTV von 1766 Fahrten und einer ASP von 159 Fahrten und auf der Höhe der Siedlung (Grubenstrasse 90) einen DTV von 1569 Fahrten und einer ASP von 146 Fahrten auf. Der Anteil des Schwerverkehrs am DTV bewegt sich vom vorderen bis hinteren Teil der Grubenstrasse zwischen 1.7 bis 2.1 Prozent.

Die Verkehrserzeugung der bestehenden Überbauung ist darin bereits enthalten. Zusätzlich kommen 300 Fahrten pro Tag hinzu. Das heisst, dass die Grubenstrasse als Quartiersammelstrasse in der Spitzenstunde mit rund 305 Fahrten die Belastbarkeitsgrenze nicht erreicht.



4.3. Hindelbankstrasse

Die Hindelbankstrasse wird im kommunalen Richtplan als Kantonsstrasse ausgewiesen. Die Strasse weist einen DTV von 11'500 Fahrzeugen auf (Kantonale Verkehrsmessstelle). Die Spitzenstunde liegt zwischen 17:00 und 18:00 Uhr. In dieser Zeit verkehren knapp 1'100 Fahrzeuge über die Hindelbankstrasse.

Der Mehrverkehr, der durch die verdichtete Überbauung entsteht, bildet daher nur einen sehr geringen Mehrverkehr, insbesondere auch in den Spitzenzeiten.

4.4. Hohrainstrasse

Das Befahren der Hohrainstrasse ist heute nur beschränkt möglich. Es gibt auf der Strasse eine Schranke. Auf beiden Seiten der Schranke gibt es jeweils die Signalisation Sackgasse (mit Durchgang für Fuss- und Veloverkehr). An der Hindelbankstrasse gibt es beidseitig ein Abbiegeverbot in die Hohrainstrasse (mit "Kunden Kiener gestattet").

Die Strassenparzelle weist abschnittsweise lediglich eine Breite von 3.80m auf, wodurch ein Kreuzen zweier PWs auf der öffentlichen Parzelle nicht möglich ist.

4.5. Allfällige direkte Erschliessung der Tiefgarage ab der Hindelbankstrasse

Eine Anfrage beim Tiefbauamt hat ergeben, dass eine allfällig direkte Erschliessung der Tiefgarage ab der Hindelbankstrasse aus Gründen der Verkehrssicherheit kaum realisierbar ist. Unter anderem wäre ein grundlegender Ausbau des Strassenanschlusses zur Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten etc. erforderlich, welcher ohne Beanspruchung privater Grundstücke ausserhalb des Planungssperimeters nicht umsetzbar ist. Zudem lässt die heutige Bebauungsstruktur keine sinnvolle und mit verhältnismässigen Massnahmen umsetzbare Direkterschliessung ab der Hindelbankstrasse zu. Daher ist eine rückwärtige Erschliessung (über die Grubenstrasse) zu planen.

4.6. Knoten Sandstrasse / Hindelbankstrasse / Grubenstrasse

Die Auslastung der umliegenden Knoten ist zu Spitzenzeiten hoch. Der Knoten Sandstrasse / Hindelbankstrasse / Grubenstrasse ist weniger belastet als die beiden Knoten nördlich. Eine Berechnung der Leistungsfähigkeit des Knotens (Knotenstromanalyse) ist gemäss Auskunft vom Tiefbauamt des Kantons Sandstrasse / Hindelbankstrasse / Grubenstrasse nicht notwendig.



5. Durchlässigkeit Fuss- und Veloverkehr

Das Areal soll zu Fuss auf direkten und hindernisfreien Wegen erreicht werden. Aus dem Areal heraus sollen die Zugänge zu wichtigen Punkten wie dem Kindergarten und die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs direkt erreichbar sein. Aber auch die Vernetzung innerhalb des Gebietes ist wichtig, damit der Austausch mit den umliegenden Gebäuden und deren Bewohnenden möglichst einfach ist. Die Breite eines Weges für den Fussverkehr soll mit mindestens 1.5-2m geplant werden. Mit 2m ist genügend Platz für Begegnung/Kreuzen und Nebeneinandergehen.

Heute ist die Siedlung mit dem Veloverkehr vor allem über die Grubenstrasse erschlossen. Der Fussweg von der Haltestelle Schönbühl, Hohrain an der Hindelbankstrasse wird so geplant, dass eine zusätzliche direkte Verbindung für das Velo auf südlicher Seite des Areals auf und von der Hindelbankstrasse möglich ist. Ebenso soll der heute bestehende Weg im Nordwesten des Areals so ausgebaut werden, dass dieser mit dem Velo genutzt werden kann. Für ein gemeinsam geführten Fuss- und Veloweg werden 3 bis 3.5m Breite eingeplant.



Abbildung 2: Plan Erschliessung



6. Anlieferung und Entsorgung

Das Areal wird möglichst verkehrsarm gestaltet werden. Die Parkplätze werden unterirdisch angeordnet. Die Anbindung der arealexternen oberirdischen Parkplätze auf Parzelle Nr. 313 an die Dorniackerstrasse ist sichergestellt.



Abbildung 3: Parzelle 313

Das Anliefern von schweren Gegenständen oder die Zufahrt von Fahrzeugen mit Werkstatteinrichtungen, Fahrten für Umzug, Taxidienst für mobilitätseingeschränkte Personen, Zufahrt der Entsorgung, Notzufahrt und Feuerwehr ist weiterhin möglich.

Idealerweise gibt es pro Gebäude oder zwischen je zwei Gebäude eine Stellfläche für Lieferwagen von mindestens 2.5x8m. Diese Stellfläche können mit der Stellfläche für die Feuerwehr kombiniert werden (siehe Kapitel 6). Dies ist im Zusammenhang mit der Feuerwehrezufahrt im weiteren Prozess noch zu klären.

Gemäss der VSS Norm 640 050 «Grundstückzufahrten» ist die Zufahrt einspurig und mit mindestens 3m Breite auszugestalten. Mit den oben genannten Stellflächen für die Feuerwehr gibt es die Möglichkeit für das Kreuzen der Fahrzeuge auf die Stellflächen auszuweichen. Längs von Mauern, Hecken, Zäunen usw. ist seitlich eine lichte Breite von mindestens 20cm einzuplanen.

Damit die Fahrzeuge auch jene der Entsorgung und von der Feuerwehr wenden können, braucht es einen Wendepplatz. Der heute bestehende Wendepplatz soll weiterhin für das Wenden dienen.



7. Notzufahrten und Feuerwehr

Damit Rettungsfahrzeuge in das Areal gelangen können, muss eine arealinterne Erschliessung mit einer Breite von 3.5m gewährleistet werden. Diese kann auch mit einer Sperrvorrichtung (z.B. Poller) ausgerüstet werden, wenn diese von der Feuerwehr jederzeit geöffnet werden kann.

Desweiteren sind Bewegungs- und Stellflächen für ein Leiterfahrzeug vorzusehen (mind. 6m x 11m, Übergangsbereiche von mind. 4m, max. Neigung 5%). Die Bewegungs- und Stellflächen für die Fahrzeuge der Feuerwehr müssen eine max. wirkende Stützlast von 18 Tonnen Gesamtmasse tragen können und einer Achsenlast von 10 Tonnen. Die abgewinkelte Schlauchlänge von Löschfahrzeug bis zum Gebäudeeingang darf maximal 60m betragen. Weiter dürfen sich zwischen der Stellfläche und dem Gebäude keine den Einsatz von Hubrettungsfahrzeugen erschwere Hindernisse wie bauliche Anlagen und Bäume befinden.

Detaillierte Abklärungen bezüglich der Platzierung der Stellflächen und dem Spielraum bezüglich der Platzierung erfolgen erst zu einem später Zeitpunkt mit der örtlichen Feuerwehr.



8. Flankierende Massnahmen

Um die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Überbauung möglichst verträglich abwickeln zu können, werden neben den bereits oben erwähnten Massnahmen zusätzliche flankierende Massnahmen vorgeschlagen. Diese zielen auf ein angepasstes Mobilitätsverhalten aufgrund angebotsorientierter Infrastruktur ab.

8.1. Zusätzliche arealbezogene Lösungsansätze und Massnahmen

Car-Sharing: In Urtenen-Schönbühl gibt es lediglich am Bahnhof ein Mobility Standort. Die Abhängigkeit vom eigenen Auto könnte mit einem siedlungseigenen Carsharing, das auch der Öffentlichkeit zugänglich ist, reduziert werden. Damit würden bei der Notwendigkeit eines Autos, die Möglichkeit bestehen, ein Auto zu nutzen, ohne ein Auto zu besitzen. Im weiteren Prozess ist zu prüfen, ob ein Sharingauto angeboten werden könnte.

Veloinfrastruktur: Neben der Anzahl an Veloabstellplätzen ist es wichtig, die Qualität der Veloabstellplätze hoch auszugestalten (Bsp. Platzbedarf für Spezialvelos, eingangsnah, konfliktfreie Zufahrt, überdacht, abschliessbar, beleuchtet, etc.). Das Handbuch für Veloparkierung vom ASTRA bietet dafür eine gute Grundlage.

8.2. Übergeordnete Lösungsansätze und Massnahmen

Der kommunale Richtplan hält mehrere Massnahmen fest, die entlang der Grubenstrasse getroffen werden können. Diese Massnahmen sind unabhängig zur Arealentwicklung, werden aber begrüsst:

Erhöhung Verkehrssicherheit Grubenstrasse: Die Grubenstrasse hat eine wichtige Bedeutung als Schulweg und SchweizMobil-Freizeitroute. Trotzdem fehlt eine spezifische Veloinfrastruktur. So soll gemäss kommunalen Richtplan die Grubenstrasse umgestaltet werden. Auf der Strasse soll eine Kernfahrbahn erstellt werden, damit eine Infrastruktur für den Veloverkehr vorhanden ist. Dies führt zu einer Stärkung des Veloverkehrs.

Gemäss Richtplan wird auf der Grubenstrasse die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 40 bei V85 mit 45 km/h überschritten. Der Richtplan sieht vor Tempo 30 auf das gesamte Quartier zu erweitern.

Im Quartier wird die Grubenstrasse als verkehrs- und lärmbelastet wahrgenommen. Aus diesem Grund hat die Gemeinde ein Verkehrsingenieurbüro mit der Prüfung von Massnahmen beauftragt, um die Situation zu verbessern. Das künftige Verkehrsaufkommen des Areals Dorniacker wurde bei der Prüfung der Massnahmen mitberücksichtigt.

Verbesserung der ÖV-Anbindung: Von Schönbühl RBS nach Bern gibt es einen Viertelstundentakt. Dieses Angebot wird einmal in der Stunde mit einer zusätzlichen Verbindung vom Bahnhof Schönbühl SBB ergänzt. Die Buslinie 38 fährt allerdings nur in den Spitzenzeiten im Viertelstundentakt. Ausserhalb der Spitzenzeiten fährt der Bus im Halbstundentakt. Eine weitere Verdichtung des ÖV würde helfen, die Überbauung weniger vom Auto abhängig gestalten zu können.



Mit dem Ziel, die Attraktivität des ÖV-Angebots für den Ortsteil Schönbühl und das Areal Dorniacker zu verbessern und längerfristig das Parkplatzangebot reduzieren zu können, hat die Gemeinde bei der Region zudem eine Takterhöhung beantragt. Diese soll im Rahmen des Angebotskonzepts 2031 – 2034 geprüft werden.

Der Kanton plant zudem die beiden Bushaltekanten der Haltestelle Hohrain hindernisfrei auszugestalten und den Fussgängerstreifen, welcher zwischen den beiden Bushaltestellen liegt, mit einer Mittelinsel sicher zu gestalten.

Verbesserung des Velonetzes: Der Abschnitt der Kantonsstrasse zwischen Urtenen-Schönbühl und Hindelbank beinhaltet gemäss Sachplan Velowegnetz (SVN) des Kantons Bern eine Schwachstelle (Nr. 37) und ist Bestandteil des Korridors einer Velobahn. Der Kanton plant den bestehenden Radweg auf dem Gemeindegebiet Hindelbank weiterzuführen und entlang der Bernstrasse über Bärswil bis Eingangs Urtenen-Schönbühl zu führen.



9. Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: ÖV-Güteklassen Kanton Bern	6
Abbildung 2: Plan Erschliessung	10
Abbildung 3: Parzelle 313	11