



Stadt Bern

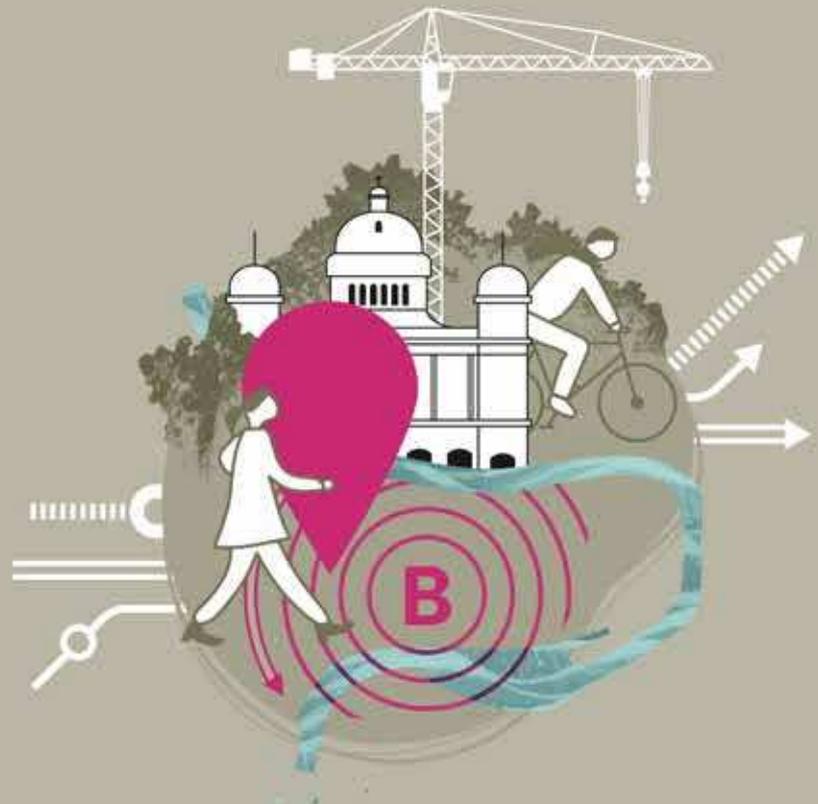
Direktion für Tiefbau,
Verkehr und Stadtgrün
Verkehrsplanung

STEK 2016



Mobilität

Vertiefungsbericht



INHALT

I. Intro

1 EINLEITUNG	4
2 NACHHALTIGKEIT	6

II. Mobilität in Bern

3 MOBILITÄT IN BERN	12
Stadtverträglich und langfristig klimaneutral	12
Mobilität und Gesamtverkehr	16
Stadtraum Bahnhof Bern	22
4 ÖFFENTLICHER VERKEHR	26
Öffentlicher Verkehr als Zubringer zur Stadt	26
Öffentlicher Verkehr in der Stadt ..	32
5 VELOVERKEHR	36
Netz und Standards für den Velo- verkehr	40
Veloparkierung	45
6 FUSSVERKEHR	48

III. Ausblick

7 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	52
Netz und Standards für den motorisierten Individualverkehr	52
Parkierung motorisierter Individualverkehr	59

8 KOMBINIERTE MOBILITÄT, SHARING, MOBILITÄTS- MANAGEMENT	62
---	-----------

9 INFRASTRUKTUR UND FINANZIERUNG	66
---	-----------

Glossar	68
Abbildungsverzeichnis	70
Impressum	71

1 EINLEITUNG

Das STEK 2016 zeigt auf, wie sich die Stadt Bern räumlich entwickeln soll und dient als stadtplanerisches Leitinstrument. Stadtplanung ist immer die Sicht auf das Ganze. Sie legt Synergien aber auch potenzielle Raumkonflikte zwischen den verschiedenen Sachthemen und Sektoralpolitiken offen und stimmt die Raumansprüche verschiedener Nutzungen aufeinander ab. Dies bedingt die Abwägung von ganz unterschiedlichen Interessen und erfordert fachliche und politische Entscheide und eine fortlaufende Prioritätensetzung.

Ein Stadtentwicklungskonzept lässt sich nur skizzieren, wenn die Vorstellungen über die zukünftige Entwicklung integral dargestellt werden.

Aufbau des STEK 2016

Das Stadtentwicklungskonzept gliedert sich in drei Dokumente:

1. Das zentrale Dokument «Gesamtbericht Stadtentwicklungskonzept Bern 2016» (STEK-Gesamtbericht),
2. den «Vertiefungsbericht Siedlung und Freiraum»
3. sowie den «Vertiefungsbericht Mobilität».

Der STEK-Gesamtbericht wird mit Beschluss des Gemeinderates behördenverbindlich. Demgegenüber sind die beiden Vertiefungsberichte nicht behördenverbindlich, werden aber formell vom Gemeinderat zur Kenntnis genommen. In diesen Berichten werden die im Gesamtbericht aufgezeigten Themen vertieft sowie die festgehaltenen Strategien, Handlungsfelder und Massnahmen weiter erläutert.

Der STEK-Gesamtbericht zeigt im Ausblick die Herausforderungen hinsichtlich der Infrastrukturplanung, ohne diese zeitlich und finanziell abschliessend und verbindlich darzulegen. In den Massnah-

mentabellen der Vertiefungsberichte ist eine grobe Einteilung des geschätzten Finanzbedarfs für STEK-generierte Infrastrukturen vorgenommen. Dabei wird zwischen

- klein (weniger als 2 Mio. CHF)
- mittel (ab 2 Mio. CHF bis 5 Mio. CHF) und
- gross (mehr als 5 Mio. CHF) unterschieden.

Vertiefende Ausführungen zum Thema Behördenverbindlichkeit sind im Kapitel 1 des Gesamtberichts zu entnehmen.

Aufbau des STEK-Gesamtberichts

Das zentrale Dokument «Gesamtbericht Stadtentwicklungskonzept Bern 2016» (STEK-Gesamtbericht) fasst die räumliche Stadtentwicklung in drei themenübergreifenden Handlungsfeldern zusammen:

- *Bern wächst dynamisch*
- *Bern ist grün und vernetzt*
- *Bern lebt in Quartieren.*

Auf allen Massstabsebenen, auf denen die Stadt Bern mittels ihrer Raum- und Sektoralpolitik Einfluss nehmen kann, werden dadurch umsetzungsorientierte Leitideen mit Zugkraft für die nächsten 10 bis 15 Jahre entwickelt.

Das Handlungsfeld Bern wächst dynamisch fasst die Stärken Berns auf übergeordneter Ebene zusammen. Bern als Hauptstadt, Bern als wichtiger Wohn- und Arbeitsplatzstandort und Bern als Verkehrsdrehscheibe mit wichtigen Infrastrukturen.

Das Handlungsfeld Bern grün und vernetzt, setzt auf die Stärken Berns als UNESCO-Welterbe, als Stadt mit städtebaulich prägenden Strassenräumen und Plätzen, als Stadt der kurzen Wege, als die Stadt an der Aare und als Stadt mit prägenden Grünzügen



DIE STÄRKEN VON BERN

Bern als Hauptstadt, Bern als wichtiger Wohn- und Arbeitsplatzstandort und Bern als Verkehrsdrehscheibe mit wichtigen Infrastrukturen

und Stadtwäldern.

Das Handlungsfeld Bern lebt in Quartieren setzt auf die Massstabsebene des Alltagslebens der Bernerinnen und Berner. Bern will «das gute Leben in der Stadt» ermöglichen und setzt auf funktionierende Nachbarschaften, auf soziale Infrastrukturen und Versorgungseinrichtungen auf Quartierebene.

I. Intro – 1 Einleitung

Zwei Vertiefungsberichte

Während der Gesamtbericht diese Handlungsfelder erläutert, werden die fachlich detaillierteren Vorstellungen zur räumlichen Stadtentwicklung in zwei Vertiefungsberichten in die jeweiligen Sachthemen und Sektoralpolitiken aufgefächert und vertieft:

- *Siedlung und Freiraum*
- *Mobilität.*

Die in den jeweiligen Berichten tabellarisch aufgezeigten Massnahmen sind untereinander abgestimmt. Das heisst, die Schwerpunktmassnahmen aus dem Gesamtbericht sind jeweils mit den Farben der entsprechenden Handlungsfelder in den Massnahmenlisten der beiden Vertiefungsberichte hervorgehoben wiederzufinden. Die in den Vertiefungsberichten in Standardschrift gehaltenen Massnahmen sind konkretisierende Teilmassnahmen einer Schwerpunktmassnahme. Die in Grossbuchstaben geschriebenen Massnahmen stellen eigenständige Massnahmen der Vertiefungsberichte dar. Eigenständige Massnahmen der Vertiefungsberichte sind mit Grossbuchstaben dargestellt und nicht farbig hinterlegt.

Das STEK 2016 fokussiert auf einen Zeithorizont 2030 und skizziert darüber hinaus mögliche langfristige Entwicklungen.



BERN - EINE STADT FÜR MENSCHEN

Die neue Wankdorfroute schafft Platz inmitten der Stadt

2 NACHHALTIGKEIT

Leitlinien und Handlungsfelder Nachhaltigkeit

Das STEK 2016 verpflichtet sich einer nachhaltigen Entwicklung. Es koordiniert die räumlichen Auswirkungen einer sich wirtschaftlich, gesellschaftlich und ökologisch nachhaltig entwickelnden Stadt.

Hierfür wurden die Leitlinien Nachhaltigkeit entwickelt, welche im STEK-Gesamtbericht ausgeführt sind. Zusammen mit den quantitativen Vorstellungen zum Wachstum führen diese Leitlinien zu den dort beschriebenen drei bernspezifischen Handlungsfeldern:

- *Bern wächst dynamisch*
- *Bern ist grün und vernetzt*
- *Bern lebt in Quartieren.*

Im vorliegenden Vertiefungsbericht wird aufgezeigt, wie diese Handlungsfelder in den einzelnen Sachthemen behandelt werden.

Definition: Nachhaltige Entwicklung der Stadt Bern

Die Stadt Bern bekennt sich zu den Zielen der nachhaltigen Entwicklung und richtet ihr Handeln darauf aus. Sie stützt sich dabei auf folgende Definition des Begriffs:

«Eine zukunftsfähige, nachhaltige Entwicklung der Stadt Bern ist dann gegeben, wenn sie wirtschaftlich erfolgreich, sozial gerecht und ökologisch verträglich ist. Die natürlichen Lebensgrundlagen definieren hierbei die Leitplanken der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung.»^[1]

Das räumliche Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 hat in allen drei Bereichen – Gesellschaft, Ökologie und Ökonomie – Beiträge zu leisten und die

[1] Quelle: Amt für Umweltschutz Stadt Bern, basierend auf der Nachhaltigkeitsdefinition der Stadt Hamburg, vergl. Gesamtbericht S. 35, Erläuterung im Glossar



NACHHALTIGE RAUM- ENTWICKLUNG

Eine zukunftsfähige, nachhaltige Entwicklung der Stadt Bern ist dann gegeben, wenn sie wirtschaftlich erfolgreich, sozial gerecht und ökologisch verträglich ist.

se optimal aufeinander abzustimmen. Passend zur Denkebene eines kommunalen, räumlichen Konzepts wurden 21 strategische Handlungsfelder zur Nachhaltigkeit festgelegt, welche für die Stadt Bern heute und in Zukunft von grosser Bedeutung sind.

1. Intro – 2 Nachhaltigkeit

Zweck der Handlungsfelder Nachhaltigkeit

Die räumliche Stadtentwicklung legt Ziele und Massnahmen fest. Die nachfolgenden Handlungsfelder Nachhaltigkeit sind nach dem Drei-Säulen-Modell der nachhaltigen Entwicklung gegliedert: Gesellschaft, Ökologie und Ökonomie. Sie dienen dazu, konkrete Massnahmen entwickeln und festlegen zu können. Ebenso sollen diese im Rahmen konkreter Umsetzungen als wesentliche Prüfkriterien angewendet werden. In Ermessensfragen dienen sie einer ausgewogenen und angemessenen Meinungsbildung. Diese für die Stadt Bern spezifischen Handlungsfelder sind in einer fachlich und thematisch breit zusammengesetzten Arbeitsgruppe entwickelt worden, basierend auf den Grundlagenarbeiten zum STEK 2016.

HANDLUNGSFELDER NACHHALTIGKEIT - GESELLSCHAFT

Handlungsfeld Nachhaltigkeit	Mögliche räumliche Auswirkungen	STEK 2016 Themen in Vertiefungsberichten
SOZIALE VIELFALT UND FUNKTIONALE DURCHMISCHUNG ANSTREBEN	<ul style="list-style-type: none"> • Zonierung und Stadtstruktur differenziert festlegen (Variieren der Parzellengrössen, Anteil gemeinnütziger Wohnungsbau, Nutzungsmasse/Körnigkeit, Zonierung) • gewachsene Quartierstruktur berücksichtigen • keine Funktionstrennung • Generationen- und geschlechtergerechtes, barriere- und diskriminierungsfreies Bauen und Gestalten • Abstände von Gebäuden, Beschattung/Lichteinfall, Ausrichtung • Erwerb von strategischen Grundstücken • ... 	Wohnstadt Bern (VSF) Öffentlicher Raum (VSF) Konzept der Nachbarschaften (VSF) Fussverkehr (VMO)
DIFFERENZIIERTES WOHNUNGSANGEBOT FÜR UNTERSCHIEDLICHE BEVÖLKERUNGSGRUPPEN ANBIETEN	<ul style="list-style-type: none"> • raumplanerische Instrumente • Variieren der Parzellengrössen, Anteil gemeinnütziger Wohnungsbau, Gebietstypen, Nutzungsziffer • Zwischen- und Umnutzungen • ... 	Wohnstadt Bern (VSF)
NUTZUNGSVIELFALT UND ZUGÄNLICHKEIT DES ÖFFENTLICHEN RAUMS FÖRDERN	<ul style="list-style-type: none"> • raumplanerische Instrumente • halböffentliche Bereiche/Erschliessungszonen hervorheben • Barriere- und Diskriminierungsfreiheit • Bruttogeschossfläche im Sinne der Vielfalt und Nutzungsneutralität, Wettbewerbsverfahren • Flächenwidmung • ... 	Öffentlicher Raum (VSF)
LOKALE VERSORGUNG MIT ÖFFENTLICHEN INFRASTRUKTUREN ⁽²⁾ UND GÜTERN DES TÄGLICHEN BEDARFS SICHERSTELLEN	<ul style="list-style-type: none"> • Versorgungsstrukturen in Neubau- und Verdichtungsgebiete • Infrastrukturanbindung erhalten/schaffen • Gebäudegrundrisse, Parzellengrösse • Zonierung (Kernzone ua) • ... 	BernQS2030 (VSF) Soziale Infrastrukturen (VSF)
INTEGRATION INNERHALB DER GESAMTSTADT, DER QUARTIERE UND IN DER GESELLSCHAFT FÖRDERN	<ul style="list-style-type: none"> • Orte der Begegnung schaffen • Dienstleistungen in den Quartieren ermöglichen • Bildungsstandorte; Kita-Standorte • Differenzierte Arbeitszonen • ... 	Öffentlicher Raum (VSF) Konzept der Nachbarschaften (VSF) Soziale Infrastrukturen (VSF)
MITEINANDER DER GENERATIONEN FÖRDERN	<ul style="list-style-type: none"> • Gebietstypen und Zonierung (Freiräume, Quartierzentren etc.), Gebietsstrukturierung • Gestaltung öffentlicher Raum und Freiräume • Quartierpläne • Orte der Begegnung schaffen • ... 	Öffentlicher Raum (VSF) Konzept der Nachbarschaften (VSF) Soziale Infrastrukturen (VSF)

(2) Gemeint sind: Öffentliche Bildungseinrichtungen (Universität, Schulen, Kindergärten, Schulsportanlagen); Kultureinrichtungen (Museen, Theater, Kinos, Mehrzweckräume); soziale Einrichtungen (Begegnungs- und Treffmöglichkeiten, Jugendtreffmöglichkeiten, Alters-/Pflegeheime); Sporteinrichtungen; Einrichtungen im Gesundheitssektor (Spitäler, Gesundheitszentren) und Versorgungsleitungen

Handlungsfeld Nachhaltigkeit	Mögliche räumliche Auswirkungen	STEK 2016 Themen in Vertiefungsberichten
PARTIZIPATION ALLER ANSPRUCHSGRUPPEN BEI RÄUMLICHEN FRAGESTELLUNGEN SICHERSTELLEN UND POTENZIALE NUTZEN	Bemerkung: Die Partizipation ist ein Prozessziel des STEK 2016 und Teil der Präambel. Bei der konkreten Planung/Umsetzung der Folgeprojekte sind adäquate partizipative Methoden anzuwenden, um so mit innovativen Ansätzen die breite Vielfalt der Bevölkerung und die Nutzergruppen einzubeziehen.	Öffentlicher Raum (VSF)

HANDLUNGSFELDER NACHHALTIGKEIT - ÖKOLOGIE

Handlungsfeld Nachhaltigkeit	Mögliche räumliche Auswirkungen	STEK 2016 Themen in Vertiefungsberichten
BODENVERBRAUCH VERMINDERN	<ul style="list-style-type: none"> • Haushälterischer Umgang mit Flächenverzehr ganz generell • Stadtverdichtung in Bauzonen, minimale Bebauungsdichte festlegen • Nutzungsverdichtung, -intensivierung im öffentlichen Raum • Neubebauung an umweltverträglichen Standorten • raumplanerische Instrumente • Um- und Nachnutzung • Versiegelungsgrad, Retentionsflächen • Flächen für Revitalisierung • ... 	<p>Siedlungsentwicklung nach Innen (VSF)</p> <p>Öffentlicher Raum (VSF)</p> <p>Biodiversität (VSF)</p>
BIODIVERSITÄT BEWAHREN UND ENTWICKELN	<ul style="list-style-type: none"> • Flächenausweisung, Schutzgebiete, Ausweisen von Prioritätsflächen • Biotope in Siedlungsstrukturen integrieren • Aussenraumgestaltung nach siedlungsökologischen Aspekten • Vernetzung fördern • ... 	<p>Biodiversität (VSF)</p> <p>Stadtraumprägende Strassen (VSF)</p>
WOHNORTNAHE, VIELFÄLTIG NUTZBARE ÖFFENTLICHE FREIRÄUME ANBIETEN	<ul style="list-style-type: none"> • Versorgungsgrad mit Freiräumen (Distanz zu Fläche; bsp. Zürich: 15 Min – 8 m² Freiraum) • Grünflächenziffer • Funktionen von Freiräume • Keine Überbauung von öffentlichen Freiräumen • Temporäre Öffnung von Privatflächen, Nutzung von Flächen in Randzeiten – Auflage Bebauung (z. B. Betriebsgelände, Schulanlagen) • raumplanerische Instrumente • Zwischennutzung • Lage > Erreichbarkeit • ... 	<p>Öffentlicher Raum (VSF)</p> <p>Grünräume und Pärke (VSF)</p>
NATURNAH AUSGESTALTETE WOHNUMGEBUNGEN BEGÜNSTIGEN	<ul style="list-style-type: none"> • Gestaltungsplan • Gebäudegrundriss, Nutzungsmass • Retentionsflächen, Versiegelungsgrad • Umnutzung/Sanierung • ... 	Biodiversität (VSF)

Handlungsfeld Nachhaltigkeit	Mögliche räumliche Auswirkungen	STEK 2016 Themen in Vertiefungsberichten
OFFENE LANDSCHAFTSRÄUME ERHALTEN UND ÖKOLOGISCHE SOWIE ATTRAKTIVE SIEDLUNGSRÄNDER GESTALTEN	<ul style="list-style-type: none"> • Freiraumkonzept • Biodiversitätskonzept • raumplanerische Instrumente • Lage/Bündelung von Infrastrukturen • Anordnung Freiräume • ... 	<p>Landschaftliche Qualitäten (VSF)</p> <p>Biodiversität (VSF)</p>
EMISSIONEN UND IMMISION VERMEIDEN ODER MINIMIEREN	<ul style="list-style-type: none"> • Durchmischung Wohnen, Arbeiten, Freizeit • Zonierung • Anbindungen an Infrastrukturen • Produktion von Gütern vor Ort (z. B. Urban farming) • ÖV-Erschliessungsgrad, Flächenanordnung • ... 	<p>Siedlungsentwicklung nach Innen (VSF)</p> <p>Konzept der Nachbarschaften (VSF)</p> <p>Öffentlicher Verkehr (VMo)</p> <p>Fussverkehr (VMo)</p> <p>Veloverkehr (VMo)</p> <p>Motorisierter Individualverkehr/Parkierung (VMo)</p> <p>Kombinierte Mobilität, Sharing, Mobilitätsmanagement (VMo)</p>
ERNEUERBARE ENERGIEN EINSETZEN	<ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung der Planungsgrundlagen in der Wärmeversorgung • Berücksichtigung lokaler Potentiale in der Wärme- und Stromversorgung • Energetischer Standard bei Sanierungen und Neubauten (2000 Watt kompatibel, Minergie, Minergie P-Eco...) • Ressourceneffiziente Infrastruktur • Versorgungssicherheit • Effizienz, Suffizienz • CO²-Reduktion • ... 	<p>Richtplan Energie der Stadt Bern</p>

HANDLUNGSFELDER NACHHALTIGKEIT - ÖKONOMIE

Handlungsfeld Nachhaltigkeit	Mögliche räumliche Auswirkungen	STEK 2016 Themen in Vertiefungsberichten
STANDORTQUALITÄT UND WETTBEWERBSFÄHIGKEIT BEGÜNSTIGEN	<ul style="list-style-type: none"> • Branchenmix • Bildungsstandorte • Um-, Zwischen- und Nachnutzungen • Flächenpool • Parzellengrösse, Gebietstyp • Rechtssicherheit dank geeigneten Planungsinstrumenten • zielorientierte Prozesse bei den Baubewilligungen • Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum • ... 	Arbeits- und Bildungsstadt (VSF)
MULTIFUNKTIONALE, FLEXIBLE ARBEITSWELTEN ERMÖGLICHEN	<ul style="list-style-type: none"> • Variieren der Parzellengrössen, Nutzungsmasse, Gebietstypen, keine Funktionstrennung • Gebietsstrukturierung • raumplanerische Instrumente • ... 	Siedlungsentwicklung nach Innen (VSF)
BEDARFSGERECHTE VERKEHRSINFRASTRUKTUREN FÖRDERN	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung/Gestaltung von Verkehrsflächen zugunsten ÖV und Langsamverkehr • Wegenetz nach Netzknoten definieren • Abdeckung ÖV-Netz/Netzschluss/Takung, Distanz zu Haltestellen • Lagekonzept von Einrichtungen • Verkehrsintensive Vorhaben mit Fahrleistungsmodell • Kanalisierung MiV • ... 	Öffentlicher Verkehr (VMo) Veloverkehr (VMo) Fussverkehr (VMo) Motorisierter Individualverkehr (VMo) Kombinierte Mobilität, Sharing, Mobilitätsmanagement (VMo)
STADTVERTRÄGLICHE, LEISTUNGSFÄHIGE INFRASTRUKTUREN ANBIETEN ⁽³⁾	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbaustandard/Dimensionierung/Neu- und Rückbau von Gebäuden/Leitungen/Flächen • Barriere- und Diskriminierungsfreiheit • Kombination und Konzentration von Infrastrukturen • Erschliessung der Infrastrukturen und Freiräume • ... 	Infrastrukturen (VSF) Fussverkehr (VMo)
FLÄCHEN FÜR LOKALE VERSORGUNG/LOKALES GEWERBE ZUR VERFÜGUNG STELLEN	<ul style="list-style-type: none"> • raumplanerische Instrumente • Parzellengrösse, Bruttogeschossfläche, nutzungsorientierte Gebäudegrundrisse, Zwischen- und Umnutzung • ... 	Gewerbe/KMU (VSF) Konzept der Nachbarschaften (VSF)
WIRTSCHAFTLICHE STABILITÄT SICHERSTELLEN	<ul style="list-style-type: none"> • Wachstumsprognosen einbauen • Finanzierbarkeit berücksichtigen • Einnahmen- und Ausgabenpolitik • Ausgewogenes Verhältnis zwischen Arbeits-/Wohnnutzung und Infrastruktur • Investitionsvolumen in Städtebau/Stadtentwicklung • Ausbaustandards, Dimensionierung, Konzentration von Infrastrukturen, Neu- und Rückbau • ... 	Siedlungsentwicklung nach Innen (VSF) Konzept des Chantiers (VSF) Motorisierter Individualverkehr/Rückbau A6 (VMo)

⁽³⁾ Vgl. hierzu Fussnote (2)

3 MOBILITÄT IN BERN

STADTVERTRÄGLICH UND LANGFRISTIG KLIMANEUTRAL

Ziele des STEK 2016

- Der Mensch steht im Mittelpunkt der Stadt. Die künftige Mobilität der Stadt Bern richtet sich danach aus.
- Die Mobilität in Bern ist stadtverträglich und langfristig klimaneutral.

Erläuterungen

Stadtverträgliche Mobilität in Bern

Stadtverträglich heisst:

- Hohe Lebens- und Wohnqualität (Temporeduktion, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität im Strassenraum, kurze Wege)
- Flexibilität in der Verkehrsmittelwahl und gute Erreichbarkeit

Stadtverträglich bedeutet, dass die steigenden Mobilitätsbedürfnisse erfüllt werden und gleichzeitig der Verkehr so gestaltet wird, dass er eine hohe Lebens- und Wohnqualität ermöglicht. Die Menschen in Bern fühlen sich im öffentlichen Raum sicher und komfortabel und bewegen sich

flexibel und frei. Die Strassen und Plätze weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf und sind hindernisfrei.

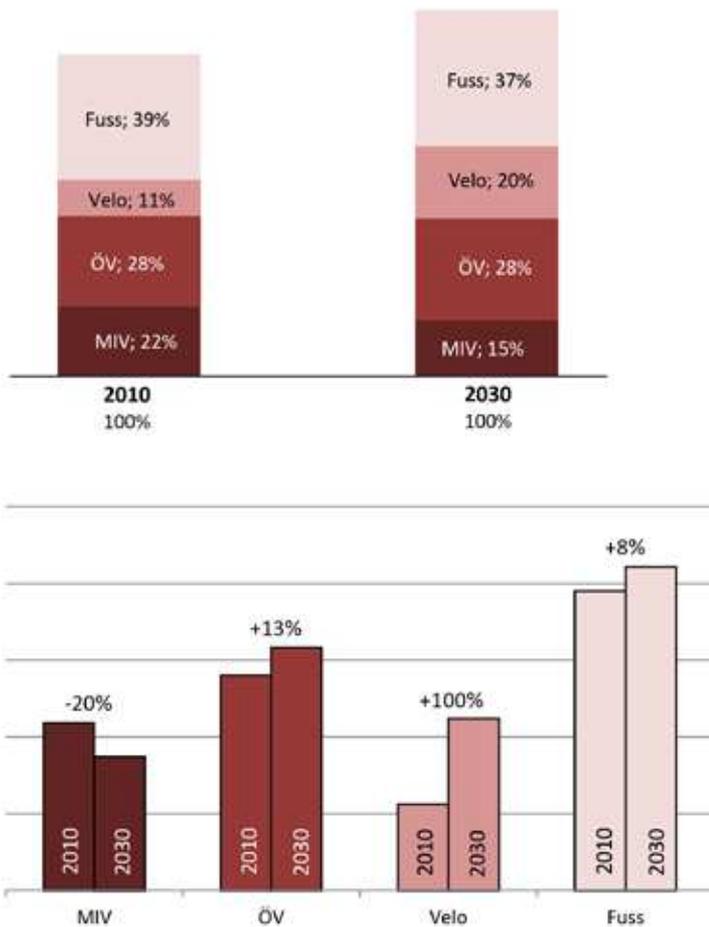
Eine durchmischte Stadt ermöglicht kurze Wege und eine gute Erreichbarkeit ist sichergestellt. Strassenräume sind so gestaltet, dass sie allen Nutzergruppen und ihren spezifischen Fortbewegungsgeschwindigkeiten gerecht werden (Entschleunigung). Die Luftschadstoff- und Lärmemissionen sind minimiert. Ein intelligentes Gesamtverkehrskonzept und Verkehrsmanagement ermöglicht eine multimodale, flexible, bedarfsgerechte Verkehrsmittelwahl für alle Nutzergruppen.

Langfristig klimaneutraler Verkehr in Bern

Langfristig klimaneutral heisst:

- Im Jahr 2050: Die Vorgaben der 2000-Watt-Gesellschaft werden weitgehend eingehalten, autoarmes Wohnen, Sharing-Modelle, Mobilitätsmanagement etc. sind die Regel.

Der Verkehr in Bern erfüllt bis 2050 immer besser die Kriterien der 2000-Watt-Gesellschaft, womit der durch den Verkehr in Bern erzeugte CO₂-Ausstoss auf eine



**MODAL SPLIT:
GESAMTBEVÖLKERUNG**

Diagramm oben: Modal Split (Wege) der Stadtbevölkerung: Zielsetzung Entwicklung Modal Split zwischen 2010 (Basis Mikrozensus, aktuellste verfügbare Daten) und 2030 bei einer Zunahme der Anzahl Wege um 13,6 %. Die Modal Split Auswertung 2015 wird voraussichtlich 2017 vorliegen.

Diagramm unten: Wege der Stadtbevölkerung: Zielsetzung der Veränderungen der Verkehrsträger zwischen 2010 (aktuellste verfügbare Daten) und 2030.

im Sinne der Nachhaltigkeit verträgliche Menge minimiert wird. Für den Grossteil ihrer Wege sind die Menschen in Bern zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs. Der ÖV wird durch CO₂-neutrale Fahrzeuge umgesetzt. Die Tram- und Trolleybuslinien von BERN-MOBIL fahren bereits heute mit erneuerbarem Strom und damit im Betrieb CO₂-neutral. Mit der Strategie der Elektromobilität auf den Buslinien wird der CO₂-Ausstoss weiter abnehmen. Bei der Planung und Umsetzung neuer Entwicklungsgebiete werden klare Energie- und Mobilitätsziele vorgegeben wie z. B. Richtlinien für autoarmes Wohnen. Die Unternehmen verpflichten sich zu einem Mobilitätsmanagement für eine langfristig klimaneutralere Mobilität. Der Wirtschaftsverkehr wird optimal organisiert. So wird z. B. der Güterverkehr auf der Basis von Anlieferungskonzepten der Unternehmen organisiert (z. B. City-Logistik, Velokurierdienste, Förderung Elektrofahrzeuge etc.). Das breite Spektrum von innovativen Massnahmen im Mobilitätsbereich führt zu einer Smart City.

Modal Split Stadtbevölkerung

Mit dem Modal Split der durch die Stadtbevölkerung zurückgelegten Wege lässt sich das Mobilitätsverhalten der Stadtberner Bevölkerung abbilden. Da bis 2030 ein Bevölkerungswachstum von 12 % prognostiziert wird, ist auch von einem höheren Mobilitätsbedarf auszugehen. Die Anzahl zurückgelegter Wege wird sich im Gleichschritt mit dem Bevölkerungswachstum entwickeln. Damit ein höherer Mobilitätsbedarf nicht zu einem höheren Verkehrsaufkommen führt, sind entsprechende Massnahmen zu ergreifen.

Der Mehrverkehr soll weitgehend durch den Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr bewältigt werden. Gleichzeitig wird auch eine Verlagerung vom heutigen motorisierten Individualverkehr auf die stadt- und umweltverträglicheren Verkehrsträger angestrebt. Durch ein bewussteres Mobilitätsverhalten der Stadtbevölkerung soll trotz Bevölkerungswachstum die absolute Anzahl der mit dem Auto zurückgelegten Wege um ca. 20 % zurückgehen.

Ein grosses Potenzial liegt beim Veloverkehr. Mit der Velo-Offensive wird als Zielsetzung eine Erhöhung des Anteils von 11 % auf mindestens 20 % formuliert. Dies entspricht einer Verdoppelung des Anteils der von der Stadtbevölkerung zurückgelegten Wege. Der öffentliche Verkehr soll in der Grössenordnung des Bevölkerungswachstums ebenfalls weiter zulegen.

Der Fussverkehr weist heute mit knapp 40 % den höchsten Anteil der Wege auf. Ausgehend von diesem hohen Niveau wird eine weitere Steigerung um 8 % der Anzahl Wege angestrebt. Da die Zunahmen beim Veloverkehr und beim öffentlichen Verkehr (ÖV) in absoluten Zahlen höher sind, sinkt der Anteil des Fussverkehrs beim Modal Split leicht.

Es wird eine Reduktion von 15 % der Wege angestrebt. Insbesondere der Verkehr der längeren Distanzen soll auf den öffentlichen Verkehr umgelagert werden. Mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern und der städtebaulichen und funktionalen Stärkung der regionalen ÖV-Knoten Wankdorf und Europaplatz werden die Voraussetzungen dazu geschaffen. Die Zielsetzung von +40 % beim öffentlichen Verkehr entspricht der Grössenordnung, welche das Gesamtverkehrsmodell des Kantons

Bern (GVM) für das Jahr 2030 prognostiziert.

Modal Split Gesamtverkehr

Wie bei den Wegen der Stadtbevölkerung besteht auch beim Gesamtverkehr im Perimeter der Stadt Bern für den Veloverkehr ein grosses Wachstumspotenzial. Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) weist für die Gemeinden der Kernagglomeration ein ähnliches Bevölkerungswachstum aus wie für die Stadt Bern. Zwischen der Stadt Bern und den Nachbargemeinden ist deshalb mit einem starken Zuwachs der kurzen Wegbeziehungen zu rechnen. Damit gewinnt das Velo auch auf den Wegbeziehungen über die Stadtgrenze hinweg stärker an Bedeutung. Die Zielsetzung der Velo-Offensive, die mit dem Velo zurückgelegten Wege zu verdoppeln, soll deshalb auch für die Betrachtung des Gesamtverkehrs innerhalb des Perimeters der Stadt Bern gelten. Bei dem prognostizierten Wachstum des Gesamtverkehrs von 20 % erhöht sich damit der Veloanteil von 11 % (2012) auf 18 % (2030).

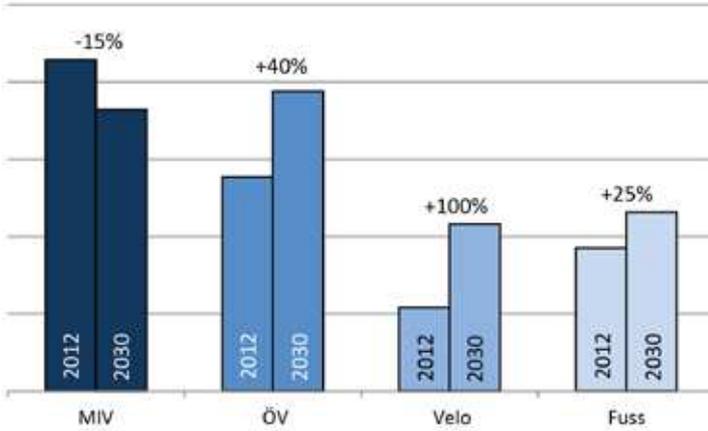
Die Stadt Bern hat mit dem STEK 95 und vorhergehenden Berichten in den letzten 30 Jahren bereits Ziele in die gleiche Richtung verfolgt – teils weniger ausgeprägt – und damit erfolgreich das heutige Verkehrsklima in der Stadt Bern erreicht. Die stärkere Ausformulierung und Präzisierung der Vision und nachfolgenden Zielsetzung verlangt nun im STEK 2016 einen Quantensprung bei einzelnen Verkehrsarten.

Handlungsansätze

- Stadtverträglich und langfristig klimaneutral ist eine verbindliche Vorgabe für die Weiterentwicklung der Mobilität und des Gesamtverkehrs in der Stadt Bern.

Sie bildet die Grundlage für eine wachsende Stadt mit hoher Aufenthalts- und Lebensqualität.

- Stadt, Region und Kanton verfolgen die gleiche übergeordnete Strategie von Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten. Die überkommunale Zusammenarbeit hierzu ist zu stärken.



**MODAL SPLIT:
GESAMTVERKEHR**

Diagramm oben: Modal Split Gesamtverkehr in der Stadt Bern: Zielsetzung Entwicklung Modal Split zwischen 2012 (Basis GVM, aktuellste verfügbare Daten) und 2030 bei einer Zunahme der Anzahl Wege um 20 %.

Diagramm unten: Wege des Gesamtverkehrs in der Stadt Bern: Zielsetzung der Veränderungen der Verkehrsträger zwischen 2012 (aktuellste verfügbare Daten) und 2030.



ENTSCHLEUNIGUNG UND MUSSE

Der Mensch steht im Mittelpunkt der Stadt.



AUFGANG ZUR NEUENGASSE

Frühmorgens auf dem Weg zur Arbeit.
Bern ist eine Stadt der kurzen und sicheren Wege.

MOBILITÄT UND GESAMTVERKEHR

Ziele des STEK 2016

Bern ist... eine Stadt der kurzen und sicheren Wege

- Die Bewohnerinnen und Bewohner können sich in ihrem Quartier und in ihrer Stadt ohne Auto mit den Gütern des täglichen Bedarfs versorgen.
- Die Mobilität in der Stadt Bern ist stadtverträglich und erlaubt eine hohe Lebens- und Wohnqualität.
- Der Velo-Anteil am Verkehr der Stadtbevölkerung konnte verdoppelt werden. Er ist kontinuierlich von 11 % auf 20 % angestiegen.
- Der ÖV hat seinen Anteil am Modal Split bei der städtischen Bevölkerung gehalten und einen wesentlichen Teil des regionalen Verkehrswachstums aufgefangen, wodurch sein Anteil am Modal Split in der Gesamtverkehrsbetrachtung von 28 % auf 32 % steigt.
- Die Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger in der Innenstadt wird signifikant verbessert. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehr konnte reduziert werden.
- Der MIV wird mittels Parkplatzbewirtschaftung gelenkt, die Anzahl der Parkplätze reduziert, die Parkgebühren werden – insbesondere während der Spitzenzeiten – erhöht.
- Im Zuge der aufgezeigten Entwicklung hat die Verkehrssicherheit stetig zugenommen.

Erläuterungen

«Mobilität und Gesamtverkehr» im STEK 2016 ist die konsequente Weiterentwicklung der bisherigen Mobilitätsstrategie. Sie ist konkret, umsetzungsorientiert und setzt auf diejenigen Verkehrsmit-

tel mit der geringsten Flächen-, Energie- und Ressourcenbeanspruchung. Die Herausforderung bleibt der knappe städtische Verkehrsraum. Die sich entwickelnde Stadt gewährleistet eine Nutzungsdurchmischung und bietet viele Möglichkeiten für ein Leben im urbanen Umfeld.

Mit den drei strategischen Handlungsfeldern: **Bern wächst dynamisch / Bern ist grün und vernetzt / Bern lebt in Quartieren** wird sich der Modal Split in Richtung der gewünschten urbanen Mobilität verlagern. Um kurzfristig die Stadtverträglichkeit zu erhöhen und langfristig klimaneutral zu werden, sind folgende Schritte erforderlich:

Wohnen und Arbeiten in der Stadt der kurzen Wege

- Mobilität und Gesamtverkehr in Bern sind abgestimmt auf das Leben in einer modernen, urbanen Stadt. Die Entwicklung der Stadt in den nächsten 15 Jahren und die damit verbundene wachsende Mobilität sichert eine hohe Aufenthaltsqualität und zeichnet sich aus durch urbane Lebensräume und attraktive Wohnumfelder mit hoher Schulwegsicherheit. Die Stadt der kurzen Wege gewährleistet optimale Verknüpfungen von Wohnen, Arbeiten, Einkauf, Kinderbetreuung und vielen Freizeitangeboten in und um die Stadt.

Stärkung des Stadtraums

Bahnhof

- Im Stadtzentrum kumulieren sich die städtebaulichen Ansprüche und die der verschiedenen Verkehrsarten: Der Bahnhof mit der angrenzenden, nutzungsdichten Alt- und Neustadt. Der Bahnhofplatz als der multimodale Umsteigeort in der Stadt. Die hohen Anforderungen in Längs- und Querrichtung für den ÖV

und den Veloverkehr. Das starke Querungsbedürfnis des Fussverkehrs. Die städtebaulichen und räumlichen Anforderungen an eine hohe Aufenthaltsqualität. Der Bereich Bahnhofplatz – Bubenbergplatz – Hirschengraben ist der städtische Raum mit den höchsten Ansprüchen in der städtebaulichen Funktion und der Überlagerung der Verkehrsmittel.

Bedarfsgerechter Ausbau des öffentlichen Verkehrs

- Die Stadt setzt sich gegenüber dem Kanton als Besteller des ÖV und gegenüber weiteren Partnern dafür ein, dass der ÖV bedarfsgerecht ausgebaut wird. Die Kapazität von starken ÖV-Korridoren wird nachfragegerecht erhöht. Neue Durchmesserlinien in Nord-Süd-Richtung ersetzen kleinräumige Autofahrten. Mit tangentialen ÖV-Verbindungen und guten Umsteigebedingungen auf die S-Bahn und aufs radiale ÖV-Netz können Fahrten über die Innenstadt vermieden werden. Die City-Schiene wird weiterentwickelt und deren Benutzung als schnelle, direkte Verbindung mit multimodalen Umsteigepunkten zwischen den Kernagglomerationsgemeinden gefördert und besser vermarktet.

Massive Erhöhung des Veloanteils in der Stadt Bern

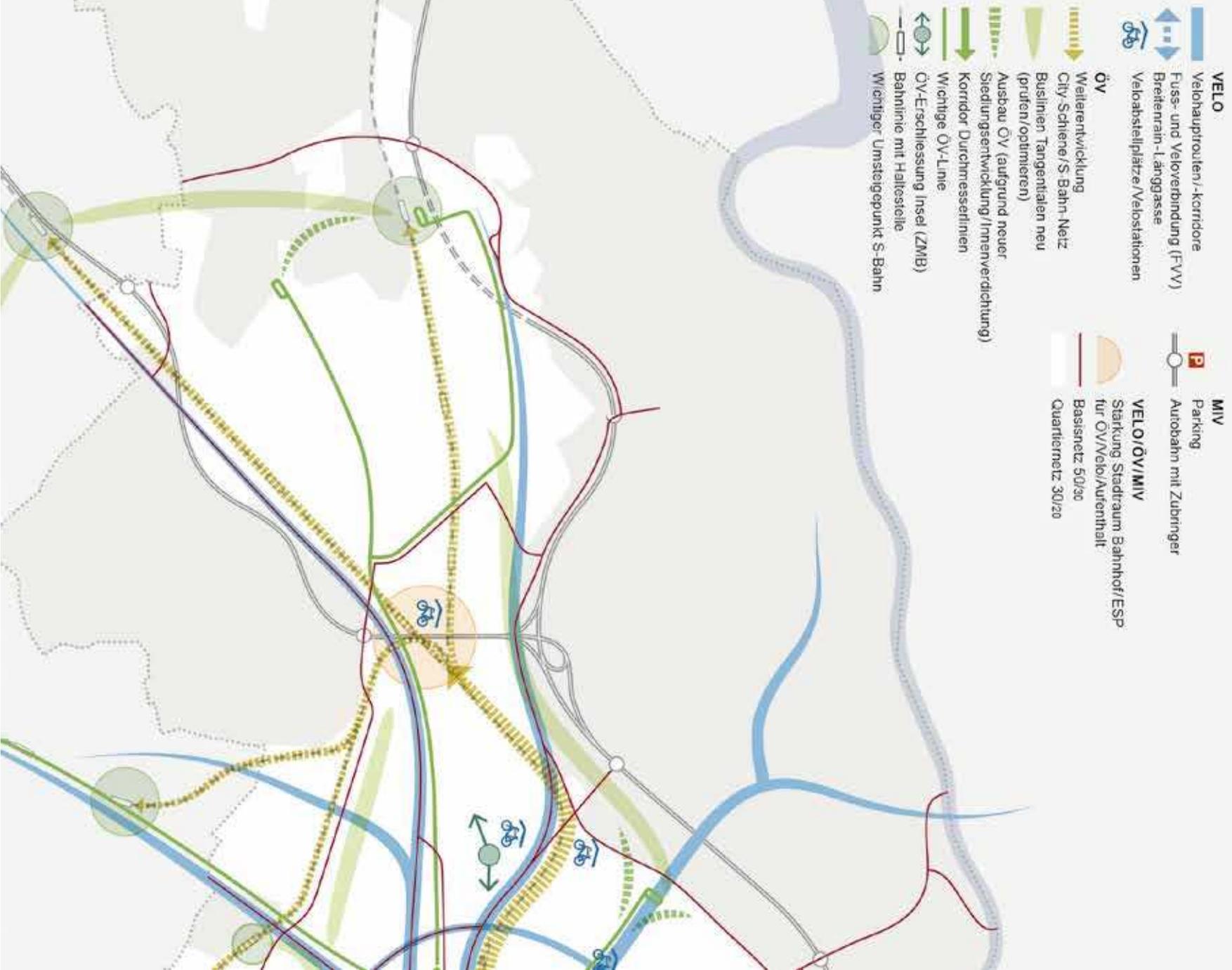
- Um in der Stadt Bern einen grossen Schritt in Richtung klimaneutralen Verkehr zu gehen und dies mit kostengünstigen, platzsparenden und umweltschonenden Massnahmen zu erreichen, ist eine massive Erhöhung des Veloanteils am Stadtverkehr zu erzielen. Dies geht nicht mit einer kontinuierlichen Verbesserung, sondern braucht einen Quantensprung in der Umsetzung von Massnahmen.



BEWEGUNG UND AUFENTHALT IN DER STADT

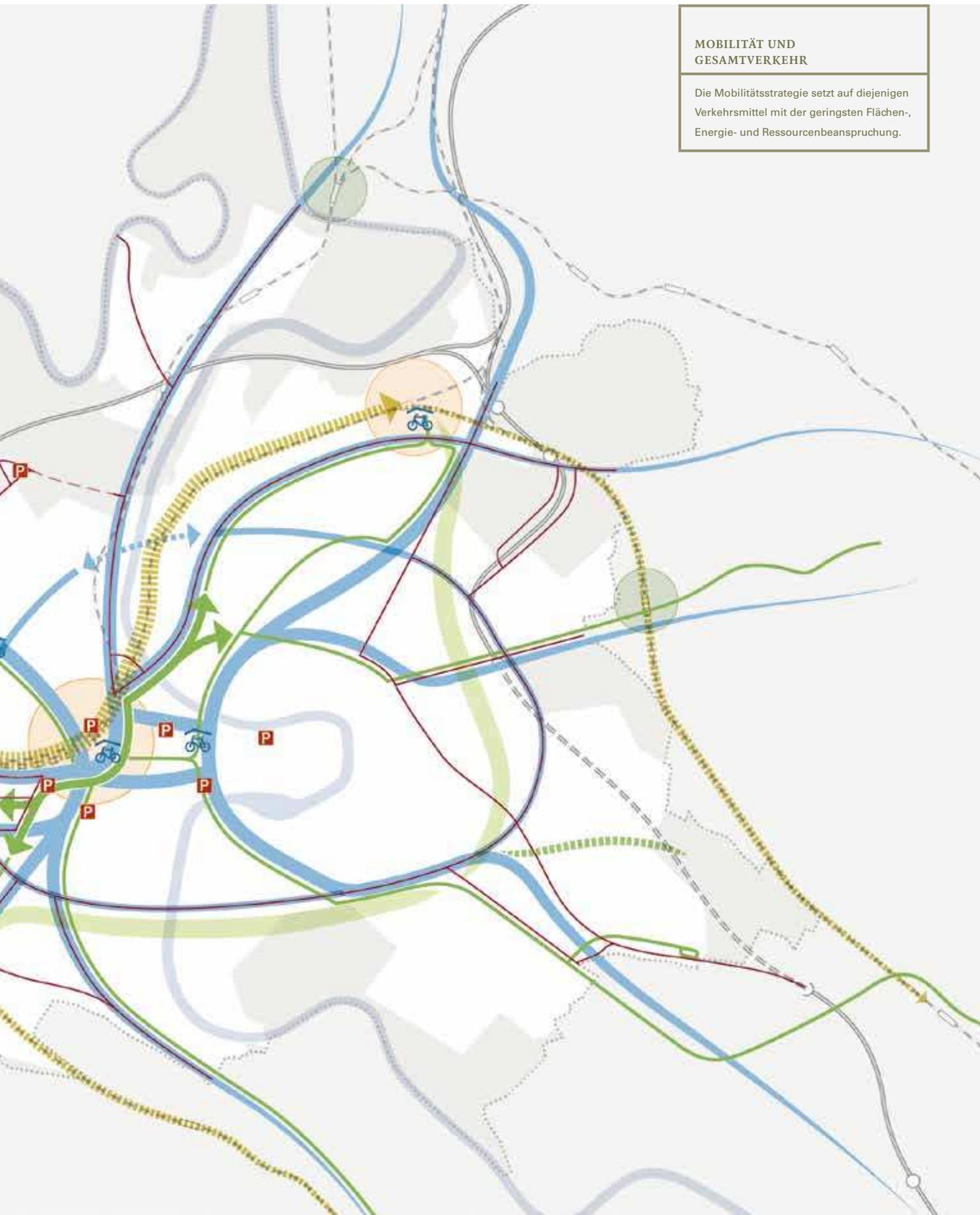
Im Bereich des Bubenbergplatzes werden bis 2030 pro Tag 100'000 Fussgängerinnen und Fussgänger erwartet.

Mobilität und Gesamtverkehr



**MOBILITÄT UND
GESAMTVERKEHR**

Die Mobilitätsstrategie setzt auf diejenigen Verkehrsmittel mit der geringsten Flächen-, Energie- und Ressourcenbeanspruchung.



- Das Velo wird klar positioniert als schnelles Verkehrsmittel, das über gut ausgebaute, komfortable und sichere Velorouten verfügt: Durchgängige, kohärente und sichere Velohaupttrouten mit hohem Standard auf und neben den Hauptachsen, die alle wichtigen Zielorte miteinander verknüpfen. Komplettes Netz aus radialen und tangentialen Verbindungen, für kurze Reisezeiten und hohen Komfort.
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern: die «multimodale Strasse». Der Strassenraum ist nach Prioritäten neu zu ordnen. Bereits heute ist der Veloverkehr auf vielen innenstadtnahen Strassen mit dem MIV gleichbedeutend.
- Es werden ausreichend Veloabstellplätze erstellt. Insbesondere beim Bahnhof, an den S-Bahnhaltstellen ESP Wankdorf und Ausserholligen, in der Innenstadt und beim Uni-/Insel-Areal wird das Angebot massiv erhöht.

Sicherstellung der Erschliessung durch den MIV

- Die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger wird kontinuierlich verbessert durch attraktive Plätze, urbane Boulevards im Zentrumsbereich und entlang von Verkehrsachsen, durch eine hohe Querungsqualität der Strassenräume und den Nutzungen angepassten Temporegime auf den verschiedenen Strassen. Alle Stadtquartiere weisen eine hohe Verträglichkeit auf, sie sind lebhaft und vielfältig. Eine hohe Aufenthaltsqualität in den Stadtteilzentren, den Quartierzentren und in den Wohnquartieren schafft die Voraussetzungen für attraktives Wohnen und Arbeiten in der Stadt.

Sicherstellung der Erschliessung durch den MIV

- Die Autobahn mit den Zubringern sowie das Basisnetz bilden das Rückgrat der städtischen Erschliessung. Während Knoten in stadtrandnahen Gebieten eine höhere Leistungsfähigkeit zu Gunsten des motorisierten Verkehrs aufweisen, nehmen gegen die Innenstadt die Anforderungen der weiteren Verkehrsträger zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs zu.
- Die Reduktion des Basisnetzes, Dosierungs- und Lenkungs-massnahmen sowie ein nutzungsabhängiges Geschwindigkeitsregime auf dem Basis- und Quartiernetz gewährleisten die Erschliessung der Stadt und lassen gleichzeitig eine stadtverträglichere Mobilität zu.
- Mittels klarer Information werden Autofahrende, ohne Suchverkehr zu verursachen, ab dem Basisnetz zu den städtischen Parkhäusern gelenkt.
- Der Pendlerverkehr wird auf ÖV und Veloverkehr umgelagert. Der MIV-Anteil am Gesamtverkehr wird reduziert. Die Erreichbarkeit der Stadt, insbesondere der Innenstadt, ist für den Wirtschaftsverkehr gewährleistet.

Reduktion der Parkierung MIV auf ein minimales Mass

- Die Parkierung als wichtige Einflussgrösse der Fahrtenerzeugung ist auf ein minimales Mass zu begrenzen. Insbesondere die punktuellen Überangebote an privaten Parkplätzen sind für eine Reduzierung des Parkierungsdrucks im öffentlichen Raum zu nutzen. Damit ist einer zunehmenden Fremdvermietung an Pendlerinnen und Pendler entgegenzuwirken.
- Die Dominanz der Parkierung im öffentlichen Raum ist kontinuierlich zu reduzieren. Bei unter-

schiedlichen Flächenansprüchen sind Parkplätze zugunsten von Projekten mit höherem öffentlichem Interesse aufzuheben.

- Angesichts der vielfältigen Alternativen zum Auto in der Stadt Bern hat sich die Neuerstellung von Parkplätzen bei Bauvorhaben an den Grundsätzen des autoarmen Bauens zu orientieren.

Ausbau der kombinierten Mobilität, des Sharings von Verkehrsmitteln und des Mobilitätsmanagements

- Die Förderung und Vermarktung der kombinierten Mobilität (optimale Umsteigebedingungen an ÖV-Knoten auf das städtische ÖV-Netz oder auf Leihvelos oder eigene Stadtvelos) und des Mobilitätsmanagements in Unternehmen trägt dazu bei, dass Leute von auswärts für die Erreichbarkeit der Stadt nicht mehr auf ein Auto angewiesen sind.
- Veränderter Lebensstil des urbanen Wohnens und Arbeitens zeichnet sich darin aus, dass der Besitz von Fahrzeugen immer weniger wichtig und notwendig wird. Ein umfassendes Carsharing, Cargo-Bikesharing und ein grossflächiges Veloverleihsystem mit Brennpunkten, sogenannten Mobilitätsdreh scheiben, an Bahnhaltstellen und wichtigen Zielorten, Stadtteilzentren und Quartierzentren tragen dazu bei, dass Parkplätze in den Quartieren immer weniger notwendig sind und reduziert werden können. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Quartieren.

Nachhaltige Mobilität kommunizieren

- Der STEK-Gesamtbericht deckt die Bedürfnisse aus der Siedlungsentwicklung und der zunehmenden Mobilität ab. Es

fokussiert nicht auf einzelne Verkehrsmittel, sondern stellt das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsmittel in den Vordergrund. Eine gute Verankerung in der Bevölkerung durch Prozesse der Mitwirkung und Mitgestaltung, ein kontinuierliches Überprüfen und Kommunizieren der Ergebnisse und Fortschritte tragen zu einer nachhaltigen räumlichen Stadtentwicklung bei.

Regionale Zusammenarbeit stärken

- Die regionale Zusammenarbeit ist zu stärken. Insbesondere im Bereich Veloverkehr besteht ein grosses Potenzial, durch eine enge Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland und den angrenzenden Gemeinden, gemeindeübergreifende Velokorridore zu schaffen. Mit der Region, dem Kanton und dem Bund ist die Zusammenarbeit und die Koordination auch bei ÖV- und MIV-Massnahmen sicherzustellen, um gemeinsam die übergeordnete Strategie umsetzen zu können.

Handlungsansätze

- Wohnen und Arbeiten in der Stadt der kurzen Wege wird optimal verknüpft.
- Der Stadtraum Bahnhof wird als Eingangstor gestärkt.
- Der ÖV wird bedarfsgerecht ausgebaut.
- Um einen Quantensprung in der Veloförderung zu erreichen, wird ein Velohaupttroutennetz mit konkurrenzfähigen Reisezeiten und hohem Komfort erstellt.
- Die Veloabstellplätze in der Stadt Bern werden massiv erhöht.
- Die Attraktivität und Sicherheit für den Fussverkehr wird erhöht.
- Die Erschliessung durch den motorisierten Individualverkehr ist sichergestellt.
- Die Parkierung des motorisierten Individualverkehrs wird reduziert.

- Die kombinierte Mobilität, das Sharing von Verkehrsmitteln und das Mobilitätsmanagement werden ausgebaut.
- Die Mobilität in Bern wird überprüft und kommuniziert.
- Die regionale Zusammenarbeit wird gestärkt. Die Massnahmen werden in den übergeordneten Instrumenten (RGSK, Agglomerationsprogramme) verankert.



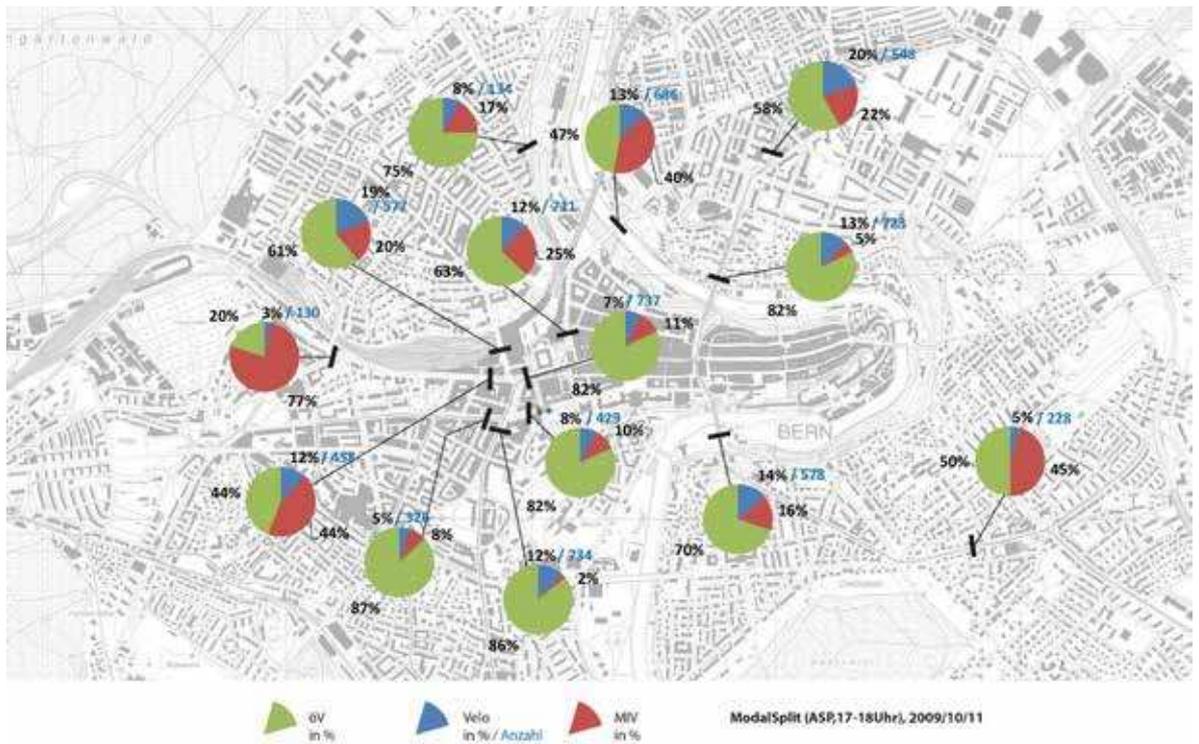
RAUM- UND FLÄCHEN- ANSPRÜCHE

Foto oben und unten: Der Stadtraum
Bahnhof ist der zentrale Ankunfts- und
Umsteigeort in der Stadt Bern.

STADTRAUM BAHNHOF BERN

Ziele des STEK 2016

- Zentraler Ankunfts- und Empfangsraum für die Hauptstadt Bern betrieblich und gestalterisch hochwertig sicherstellen.
- Synergie der Entwicklung Zukunft Bahnhof Bern nutzen für die Aufwertung des zentralen städtischen Raumes und der dazu gehörigen Verkehrsachsen im Umfeld Bahnhof.
- Entwicklung eines urbanen Lebensraumes mit starker Identität, hoher Aufenthaltsqualität und nachhaltiger Mobilität.
- Stärkung des öffentlichen, des Velo- und des Fussverkehrs sowie Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Sicherstellung eines angemessenen Anlieferungs- und Versorgungsverkehrs.



Erläuterungen

Raumpriorisierung Innenstadt

In der Stadt Bern sind 45 % aller mit dem Auto zurückgelegten Wege kürzer als 5 km. Darunter fallen praktisch alle Fahrten des Quartierbinnenverkehrs und die Mehrheit der Fahrten zwischen den Stadtteilen.

Abgesehen vom Stadtteil VI (Bümpliz-Bethlehem) sind die Stadtteile rund um die Innenstadt angelegt. Der Innenstadt kommt deshalb eine Art Scharnierfunktion zu, wo sich die Wege kreuzen, bündeln und die unterschiedlichen Verkehrsträger einander überlagern. Von besonderer Bedeutung ist der Bahnhof Bern, der heute mit mehr als 250'000 ein- und aussteigenden Bahnkundinnen und Bahnkunden täglich das wichtigste Einfallstor der Stadt bildet (Quelle: SBB, BLS, RBS; Wert inkl. Umsteigende). Hinzu kommen alle Ein-, Aus- und Umsteigenden von Bernmobil und Postauto, die sich im Umfeld des Bahnhofs bewegen.

Die Innenstadt ist gekennzeichnet von einer ausgeprägten Arbeitsplatz- und Einzelhandelskonzentration, einem vielfältigen kulturellen und gastronomischen Angebot, touristischen Attraktionen etc.; kurz, einem vielfältigen, stark frequentierten und dichten, urbanen Zentrum. Im Gegensatz dazu ist ihre Funktion als Durchfahrtsachse von untergeordneter Bedeutung.

Werden die Verkehrsflächen mit den von ihnen genutzten Verkehrsträgern verglichen, weisen Strassenräume im Innenstadtbereich oft einen zu stark MIV-orientierten Charakter auf.

Die Grafik oben zeigt, dass die gegenwärtige Raumpriorisierung im Stadtraum nicht der tatsächlichen Beanspruchung der Verkehrsträger, gemessen in Anzahl Personen, entspricht. Vor allem MIV – Velo und MIV – ÖV stehen in einem starken Missverhältnis. Die Darstellungen bilden die Grundlage für die Analyse der Fahrbahnbeanspruchung.

MODAL SPLIT

Modal Split Velo-ÖV-MIV (Anzahl Personen zur Abendspitze (ASP))

Quelle: Verkehrsbericht Stadt Bern: Knotenstromzählungen/Bernmobil/Einzelerhebungen, 2009-2011



MORGENSPITZE BEIM BALDACHIN

Das Umsteigen von der Bahn auf Bus und Tram werden im Bahnhofbereich optimiert.

(4) Die in den jeweiligen Berichten tabellarisch aufgezeigten Massnahmen sind untereinander abgestimmt. Das heisst, die Schwerpunktmassnahmen aus dem Gesamtbericht sind jeweils in den Massnahmenlisten der beiden Vertiefungsberichte farbig hervorgehoben wiederzufinden. Die in den Vertiefungsberichten in Standardschrift gehaltenen Massnahmen sind konkretisierte Teilmassnahmen einer Schwerpunktmassnahme. Eigenständige Massnahmen der Vertiefungsberichte sind mit Grossbuchstaben dargestellt und nicht farbig hinterlegt.

- Bis 2025 wird der RBS-Bahnhof an neuer Lage ausgebaut und ein zweiter Hauptzugang Bubenberg erstellt. Die neue Verteilung der Personenströme Bahnhofplatz und Bubenberg/Hirschengraben verändert die funktionalen und räumlichen Anforderungen an den Stadtraum Bahnhof stark. Allein im Bereich des Bubenbergplatzes werden bis 2030 pro Tag 100'000 Fussgängerinnen und Fussgänger (rund 25'000 Welle-Passerelle, 75'000 Ausgang Bubenberg) erwartet. Insgesamt werden im Bereich des Bahnhofs bis 2030 täglich über 500'000 Fussgängerinnen und Fussgänger unterwegs sein. 360'000 Personen davon werden Bahnkundinnen und Bahnkunden sein, weitere kommen vom städtischen ÖV, von den regionalen Postautos oder bewegen sich sonst zu Fuss im bahnhofnahen Umfeld.
 - Im Zusammenhang mit der Neuorganisation von Bus- und Tramlinien (Bsp. ZMB Wyler-Länggasse, neue Durchmesserlinien Nord-Süd, bessere Anbindung Insel) werden Haltestellenanlagen und Umsteigepunkte des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs im Bahnhofbereich optimiert. Der Velo-Zugang zur Bahn wird dank ausgebauten Veloabstellanlagen verbessert und die Förderung des Velos als schnellstes, stadtteilverbindendes Verkehrsmittel über den Bahnhofplatz vorangetrieben. Dies setzt eine Neuorganisation und Gestaltung der Verkehrsflächen des gesamten Bereichs Bahnhofplatz, insbesondere auch zwischen den beiden Hauptzugängen, voraus. Zusammen mit der Aufwertung von Querungsbereichen und Aufenthaltsflächen für den Fussverkehr im Innenstadtpereimeter verändert sich das urbane Bahnhofumfeld in die gewünschte Richtung und wird dessen Qualität weiter erhöht.
 - Die Zufahrten zu den Innenstadtparkhäusern aus der Region bleiben weiterhin für den motorisierten Individualverkehr möglich. Es besteht jedoch kein Bedarf, hierfür den Bahnhofplatz zu queren. Aufgrund der notwendigen Raumanforderungen zur Förderung des ÖV und Veloverkehrs wird der Bahnhofplatz langfristig nur noch vom motorisierten Wirtschaftsverkehr gequert. Stadtvertraglich heisst, dass es insgesamt weniger motorisierten Verkehr geben wird und eine innenstadtnahe Bahnhofquerung für den MIV auch langfristig nicht notwendig wird. Dadurch werden die Voraussetzungen geschaffen, um die Bedingungen für den ÖV, den Veloverkehr und den Fussverkehr wesentlich zu verbessern.
 - Gemäss den Abschätzungen der möglichen Verkehrsverlagerung wird die MIV-Reduktion am Bahnhofplatz erreicht, ohne ein neues Netzelement zu schaffen. Die Verlagerung erfolgt einerseits auf umweltverträgliche Verkehrsmittel oder in verträglichem Mass auf die bestehende Infrastruktur.
- Die Neuorganisation des Stadtraums Bahnhof erstreckt sich von der Laupenstrasse/Schanzenstrasse/Hirschengraben bis zum Bollwerk «Eingangsportal der Stadt». Aus städtebaulicher Sicht ist der Perimeter umfassend – von der Belpstrasse bis zur Schützenmatte – in weitere Planungsschritte aufzunehmen.

4 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Ziele des STEK 2016

- Der ÖV hat seinen Anteil am Modal Split bei der städtischen Bevölkerung gehalten und einen wesentlichen Teil des regionalen Verkehrswachstums aufgefangen, wodurch sein Anteil am Modal Split in der Gesamtverkehrsbetrachtung von 28 % auf 32 % steigt.
- Das ÖV-Angebot und die Siedlungsentwicklung werden laufend aufeinander abgestimmt.

Erläuterungen

Gemeinsam mit dem Kanton als Besteller des öffentlichen Verkehrs (Regional- und Ortsverkehr) und der Region Bern-Mittelland, welche für die ÖV-Angebotsplanung zuständig ist, werden zentral zwei Handlungsfelder zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs verfolgt: Der öffentliche Verkehr soll sowohl in seiner Funktion als Zubringer zur Stadt als auch in seiner Verbindungsfunktion innerhalb der Stadt weiter entwickelt und in seiner Kapazität gestärkt werden.

Um die Attraktivität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs auch langfristig sicherzustellen, ist eine hohe Betriebsstabilität des ÖV massgebend und Störungen im Verkehrssystem sind mittels Verkehrsma-

nagement möglichst gering zu halten. Mit der Entwicklung des ÖV-Systems müssen Redundanzen beim Tram- und Busnetz erhalten und neue geschaffen werden.

Die Rückstufung von Strassen ins Quartiernetz hat keinen Einfluss auf die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. Bereits heute sind viele Strecken des strassengebundenen ÖV im Quartiernetz. Gestaltung und Temporegime sind auf dem gesamten Strassennetz mit den Anforderungen des ÖV abzuwägen.

ÖFFENTLICHER VERKEHR ALS ZUBRINGER ZUR STADT

Ziele des STEK 2016

- Der Bahnverkehr (Fernverkehr, S-Bahn und RBS) bilden das Rückgrat für den nationalen und regionalen Verkehr von und zur Stadt Bern.
- Die City-Schiene wird als Rückgrad in der Kernagglomerationsgemeinden besser positioniert.
- S-Bahnhaltestellen sind zu multimodalen Umsteigeorten vom Mittelverteiler auf die Feinverteiler Tram, Bus und Veloverkehr auszubilden.

- Der ESP Ausserholligen, mit drei S-Bahnhaltestellen, wird zu einem neuen Subzentrum und Chantier entwickelt.

Erläuterungen

Tiefbahnhof RBS und Publikumsanlagen Bahnhof Bern

- Im Rahmen des Gesamtvorhabens Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) werden die Engpässe in den Publikumsanlagen beseitigt und die Zufahrten zum Bahnhof Bern ausgebaut. Damit wird eine Weiterentwicklung des Fernverkehrs und der S-Bahnen möglich. Mit dem neuen Tiefbahnhof RBS und den erweiterten Publikumsanlagen der SBB wird bis 2025 eine neue, leistungsfähige Personenunterführung mit direktem Zugang zum Bubenbergplatz erstellt. Die Verknüpfung mit dem städtischen ÖV im Bereich Hirschengraben wird dadurch wesentlich verbessert. Eine Entlastung der bestehenden Haltestellen beim Hirschengraben soll im Rahmen des Vorhabens zweite Tramachse erreicht werden.
- Die Massnahmen des Vorhabens ZBB liegen auch im Interesse der Region. Die durch den Verkehr verursachte Umweltbelastung bzw. Ressourcenverbrauch können dadurch reduziert werden. Der Anteil des ÖV am Modal Split des Gesamtverkehrs erhöht sich.

Weiterentwicklung S-Bahnnetz und Stärkung von Subknoten auf der City-Schiene

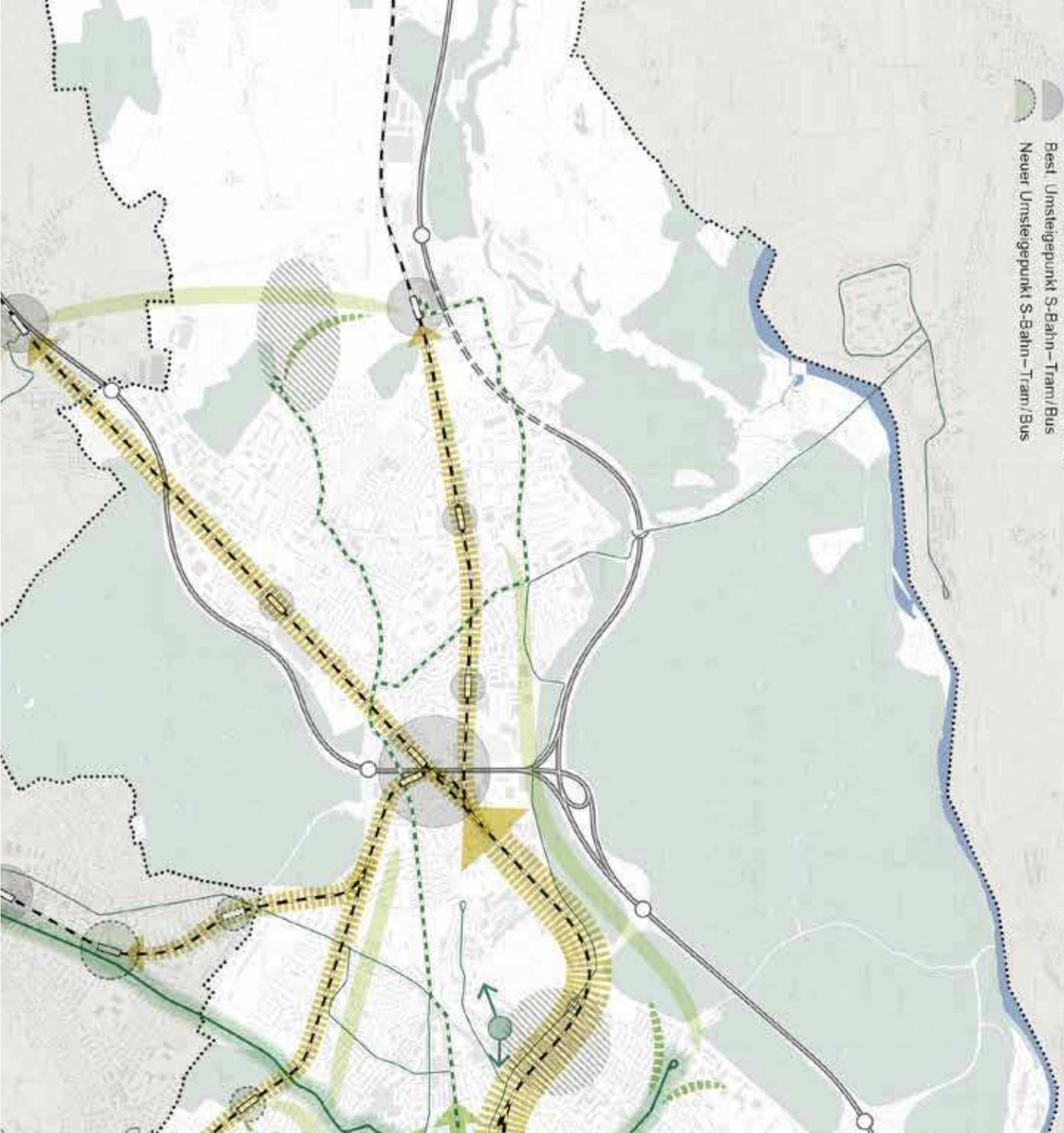
- Mit der Durchbindung der S-Bahn Neuenburg bis Wankdorf wird eine neue, schnelle und umsteigefreie Verbindung zwischen Brünnen und Wankdorf analog zu Europaplatz – Wankdorf geschaffen.
- Die City-Schiene (Bern-Wankdorf – Bahnhof Bern – Bern-Europaplatz) ist weiterzuentwickeln und mit den Verbindungen Brünnen

– Wankdorf – Gümligen, Kleinwaben – Weissenbühl – Wankdorf und auch Köniz – Ausserholligen – Wankdorf als schnelle, direkte Verbindung innerhalb der Kernagglomerationsgemeinden besser zu positionieren. Dazu gehört die bessere Vermarktung der modernen multimodalen Umsteigepunkte in der Stadt und in der Kernagglomeration zur Förderung der Frequentierung der City-Schiene.

- S-Bahnhaltestellen sind auch Aufenthaltsorte mit Quartierzentrumfunktion (Treffpunkt, Begegnungsort, Einkaufsort) und daher beidseits der Bahn zu stärken. «Bahnhofrückseiten» sind aufzuwerten. Der ÖV erleichtert multimodale Wege. Deshalb sind das ÖV-Angebot mit dem Fuss- und Veloverkehr optimal zu verknüpfen.
- Die S-Bahnhaltestellen werden zu Mobilitätsdrehscheiben mit umfassender Infrastruktur der kombinierten Mobilität ausgebaut. Dazu gehören gedeckte Veloabstellplätze und Veloverleihmöglichkeiten. Carsharing-Unternehmen sollen motiviert werden, ihr Angebot an den S-Bahnhaltestellen auszubauen.
- In Chantiers mit S-Bahnhaltestellen wird das Konzept der City-Schiene als Vermarktungsinstrument genutzt.
- Das gesamte Gebiet des Entwicklungsschwerpunktes Ausserholligen wird im Rahmen der laufenden Revision des Richtplans als neues Subzentrum entwickelt. Entsprechend ist eine starke Verdichtung, Nutzungsdurchmischung und die Konzentration von wichtigen Einrichtungen anzustreben. Die Wegführung innerhalb des ESP ist zu verbessern und die Bahnhaltestelle Stöckacker ist mit einer Fussgängerverbindung an den multimodalen Umsteigepunkt Europaplatz anzubinden.

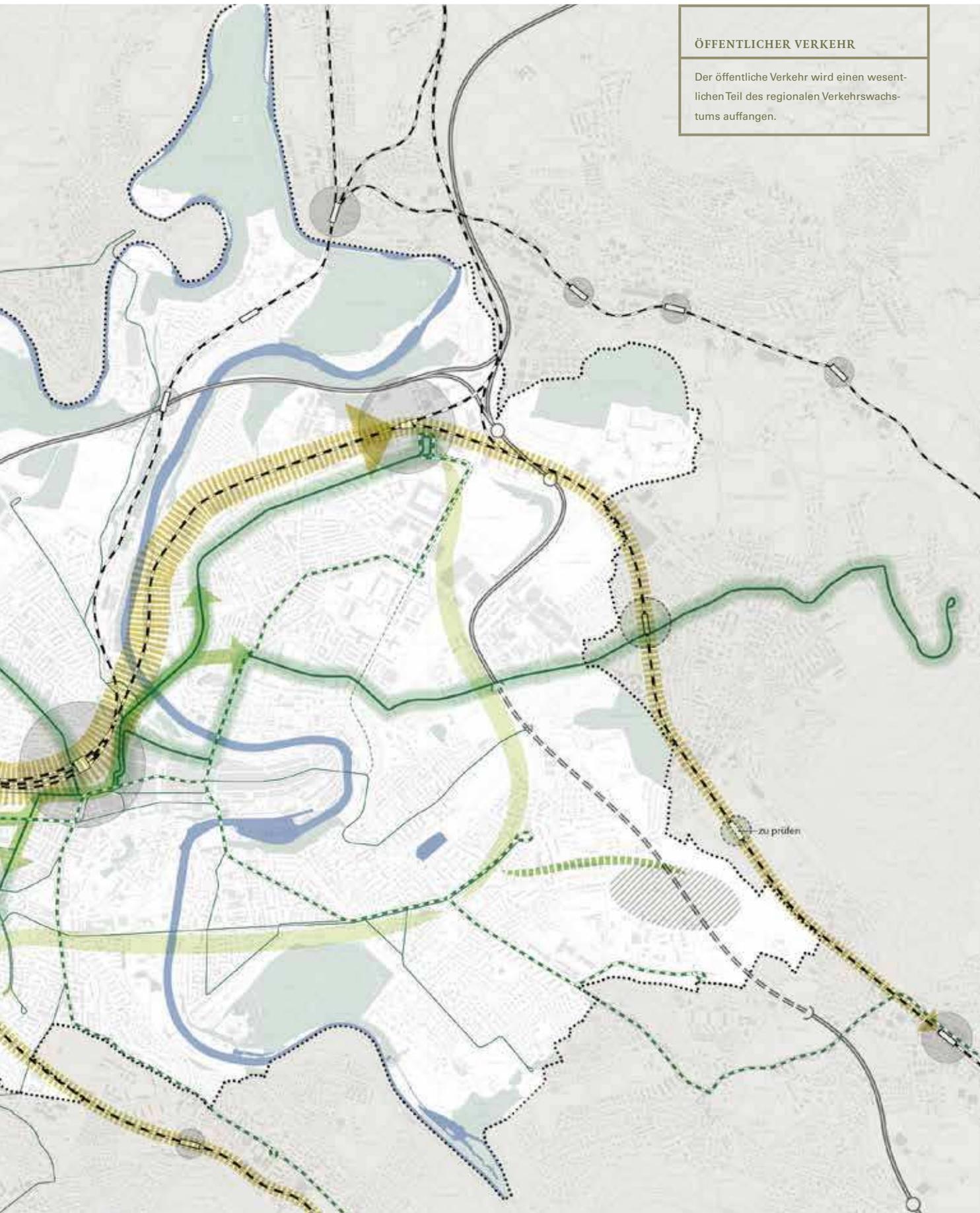
Öffentlicher Verkehr

- Tramlinien bestehend/bewilligt
- Ausbau ÖV Hauptachsen (Bus/Tram)
- /// Ausbau ÖV (aufgrund neuer Siedlungsentwicklung/Innenverdichtung)
- Buslinien Tangentialen neu (prüfen/optimieren)
- ↔ ÖV-Erschliessung Insel (ZMB)
- Erweiterung/Verknüpfung S-Bahn
- Wichtigste Buslinien
- Splitting prüfen
- Korridor Durchmesserrlinien prüfen
- Bahnlinie mit Haltestelle
- Weiterentwicklung City-Schiene/S-Bahn-Netz
- Best Umsteigepunkt S-Bahn—Tram/Bus
- Neuer Umsteigepunkt S-Bahn—Tram/Bus



ÖFFENTLICHER VERKEHR

Der öffentliche Verkehr wird einen wesentlichen Teil des regionalen Verkehrswachstums auffangen.



ÖFFENTLICHER VERKEHR ALS ZUBRINGER ZUR STADT

Massnahmen	Instrument	Infrastruktur
NEUORGANISATION UND GESTALTUNG DES GEBIETS «STADT-RAUM BAHNHOF» (Beschrieb siehe S.22)	• Gesamtplan Stadtraum Bahnhof	gross
Publikumsanlagen Bahnhof Bern, Teil Stadt (ZBB-S)	• ZBB-S (RGSK II, ÖV-FV-1-a)	gross
Integration Ausbau ÖV-Hauptachsen (Linie 10,12,20, Netzentwicklung Zentrum / zweite Tramachse), neue ÖV-Durchmesserlinie, Veloverkehr, Fussverkehr, langfristig nur Wirtschaftsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterentwicklung Regionales Tramkonzept (RGSK I, V-ÖV 3.4d) • ZMB Wyler und Länggasse (RGSK II, ÖV-W-3-a) • Netzentwicklung (RGSK II, ÖV-Tram-2) • Durchmesserlinie (RGSK II, ÖV-W-3-c) • Veloverkehr (LV-W-1k) • Veloparkierung (KM-B-2-c) • Vorstudien bis Bauprojekte 	gross
FÖRDERUNG DER FREQUENTIERUNG DES S-BAHN-NETZES / CITY-SCHIENE ZUR STÄRKUNG VON SUBKNOTEN UND -ZENTREN	• RGSK II, ÖV-W-1	klein
Bessere Vermarktung der City-Schiene / S-Bahn in der Kernagglomeration	• Vermarktungskonzept mit den Kernagglomerationsgemeinden	klein
City-Schiene / S-Bahn-Netz als Vermarktung der Chantiers nutzen	• Gebietsentwicklungen	klein
Schaffung von multimodalem Umsteigepunkt und Entwicklung Subzentrum Ausserholligen	<ul style="list-style-type: none"> • Revision Richtplan Kanton und Stadt • Gebietsentwicklung (VSF) 	mittel
ANBINDUNG VON TRAM UND BUS AN DIE S-BAHN	<ul style="list-style-type: none"> • div. ÖV-Konzepte • RGSK II, ÖV-W-2-a • Vorstudien bis Bauprojekte 	mittel
NACHFRAGEGERECHTE ÖV-ERSCHLIESSUNG INSEL FESTLEGEN (BAHN, TRAM PRÜFEN)	<ul style="list-style-type: none"> • ZMB Güterbahnhof / Insel (RGSK II, ÖV-W-3-b) • Masterplan Insel • Vorstudien bis Bauprojekte 	gross
NEUE S-BAHNHALTESTELLE IM OSTEN PRÜFEN: FLÄCHEN SICHERN; LANGFRISTIGE UMSETZUNG	<ul style="list-style-type: none"> • ZMB • Gebietsentwicklung (VSF) • Vorstudien 	-

Verknüpfung Tram- und Buslinien mit S-Bahn

- Tram- und Buslinien werden wo immer möglich mit der S-Bahn verknüpft; ihre Endhaltestellen an S-Bahnhaltestellen gelegt. Damit werden weitere multimodale Umsteigepunkte mit guter Infrastruktur in der Kernagglomeration geschaffen.

Neue ÖV-Erschliessungen prüfen

- Mit dem Masterplan Inselspital (2010) und der sehr hohen Zustimmung zur Überbauungsordnung Insel-Areal (März 2015) wird die koordinierte betriebliche und bauliche Entwicklung bis 2060 gesichert. Das Inselspital als Zentrum für Spitzenmedizin und medizinische Forschung von internationalem Rang ist nach Bundes- und Kantonsverwaltung der grösste Arbeitgeber der Stadt Bern und wird sich stark weiter entwickeln. Die mit dem Masterplan Inselspital initiierte Arealentwicklung ist durch eine weitere Verbesserung der ÖV-Erschliessung zu gewährleisten – sei es durch eine eigene S-Bahnhaltestelle (langfristig) auf dem bestehenden Gleisfeld oder unter dem Inselareal oder einer Einbindung ins städtische Bus- und/oder Tramnetz bis Europaplatz. Welche Lösung verfolgt werden soll und welches zweckmässige Etappierungsschritte sind, ist im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) unter Federführung des Kantons zu prüfen.
- Prüfen einer S-Bahnhaltestelle Ost im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung Ost (langfristige Vision); welche Lösung verfolgt werden soll und welches zweckmässige Etappierungsschritte sind, ist im Rahmen einer ZMB (Bahnhaltestelle und Tramverweiterung) unter Federführung des Kantons zu prüfen.



GRUNDERSCHLISSUNG ÖV

Die gute Organisation des Miteinanders und Nebeneinanders der verschiedenen Verkehrsarten stellt eine Herausforderung an das Bahnhofgebiet.



TRAMERSCHLIESSUNG IM WESTEN DER STADT

Das Tram ist gut in den Strassenraum integriert.

ÖFFENTLICHER VERKEHR IN DER STADT

Ziele des STEK 2016

- Das Tramnetz wird bedarfsgerecht weiterentwickelt.
- Der städtische ÖV verbindet die Stadtteile Nord – Süd direkter.
- Die tangentialen ÖV-Beziehungen werden gestärkt.
- Tram und Bus erhalten zusätzliche Priorität im Strassenraum.

Erläuterungen

Ausbau ÖV-Hauptachsen (Tram, Bus)

- Auf mehreren städtischen ÖV-Korridoren manifestieren sich Kapazitätsüberlastungen. Hier sind Lösungen zu suchen, welche bis zum Zeithorizont 2030 einen Ausbau der Kapazität und der damit verbundenen Infrastrukturen auf den betroffenen Linien oder Korridoren ermöglichen.

Handlungsbedarf besteht insbesondere auf folgenden Linien:

- Linie 10, Ast Ostermundigen: Der Weg für den Kapazitätsausbau durch die Realisierung einer Tramlinie Bern – Ostermundigen steht offen, nachdem Ostermundigen dem Rahmenkredit für die Sanierung der Bernstrasse im April 2016 zugestimmt hat.
- Linie 10, Ast Köniz: Die Möglichkeiten für einen Kapazitätsausbau sind unter Berücksichtigung der Ablehnung des Projekts Tram Region Bern in Köniz zu untersuchen.
- Linie 12: Länggasse – Bahnhof. Gestützt auf die Resultate der laufenden Zweckmässigkeitsbeurteilung Wyler – Länggasse ist ein linien- oder korridorbezogener Ausbau der ÖV-Kapazität ins Auge zu fassen.
- Linie 20: Bahnhof – Wyler – Wankdorf. Gestützt auf die Resultate

der laufenden Zweckmässigkeitsbeurteilung Wyler – Länggasse ist ein linien- oder korridorbezogener Ausbau der ÖV-Kapazität ins Auge zu fassen.

- Im Rahmen der zur Diskussion stehenden Ausbauten im Innenstadtbereich sind die Überlegungen zur zweiten Tramachse zur Entlastung der Markt- und Spitalgasse wieder aufzunehmen.

Die Rückstufung von Strassen ins Quartiernetz (vgl. Kapitel MIV) hat keinen Einfluss auf die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. Bereits heute sind viele Strecken des strassengebundenen ÖV im Quartiernetz. Eine hohe Betriebsstabilität ist sicherzustellen.

Neue Durchmesserlinie Nord – Süd

Bisher sind die Stadtteile qualitativ unterschiedlich über das Netz des öffentlichen Nahverkehrs miteinander verbunden. So fehlt eine durchgebundene Linie in Richtung Nord – Süd als attraktive Verkehrsbeziehung und schnelle Alternative zum MIV zwischen den Stadtteilen 3 (Mattenhof-Weissenbühl) und 5 (Nordquartier). Mit einer solchen Durchbindung lässt sich der Gesamtverkehrs-Modal Split zwischen den beiden Stadtteilen erheblich zu Gunsten des ÖV beeinflussen. Mit den hohen Anforderungen des strassengebundenen ÖV im Bereich Stadtraum Bahnhof (bestehende Bus- und Tramlinien; Weiterentwicklung Tram Region Bern; ZMB Wyler – Länggasse; Prüfen von neuen Durchmesserlinien im Raum Bahnhof) werden weitere Raumansprüche an diesen sensiblen Stadtraum gestellt, die bei einer Neuorganisation zu berücksichtigen sind.

Eine direkte städtische ÖV-Linie fehlt auch für die Stadtteile 5

(Nordquartier) und 6 (Bümpliz - Bethlehem). Es sind deshalb im Rahmen von Korridorbetrachtungen neue ÖV-Verbindungen zwischen den Stadtteilen 3 und 5 sowie 6 und 5 zu prüfen, ebenso Kombinationen von neuen Durchmesserlinien auf bestehenden Achsen.

ÖV-Tangentiallinie

Neben dem Kapazitätsausbau auf den starken ÖV-Korridoren ist auch eine Entlastung dieser Korridore und des ÖV-Knotens Bahnhof Bern durch die Schaffung von ÖV-Direktbeziehungen zwischen angrenzenden Stadtteilen und Quartieren anzustreben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Attraktivität dieser neuen ÖV-Tangentiallinien im Vergleich zum bestehenden radialen ÖV-Netz mit kurzen, zeitsparenden Verbindungen limitiert ist. Namentlich soll die Weiterentwicklung der heutigen Linie 28 geprüft werden, um die Süd-Ostverbindung weiter zu verbessern. (S-Bahnhaltestelle Weissenbühl – Monbijou – Ostring – Rosengarten – S-Bahnhaltestelle Wankdorf). In einer ersten Etappe soll eine Linienführung via Laubeggstrasse auf dem heutigen Netz geprüft werden. Nach einem allfälligen Rückbau der A6 (nach Zeithorizont 2030) ist die Linienführung erneut zu überprüfen. Weiter ist für die Linie 28 eine Trennung der Funktionen Stadtteilverbindung und interne Quartierschliessung ins Auge zu fassen. Weitere Tangentiallinien zwischen anderen Stadtteilen sind zu prüfen.



TRAMERSCHLIESSUNG IM WESTEN DER STADT

Siedlungsentwicklung und öffentlicher Verkehr werden laufend aufeinander abgestimmt.

ÖFFENTLICHER VERKEHR IN DER STADT

Massnahmen	Instrument	Infrastruktur
AUSBAU ÖV-HAUPTACHSEN (TRAM UND BUS)	<ul style="list-style-type: none"> Weiterentwicklung regionales Tramkonzept (RGSK I, V-ÖV 3.4d) 	gross
DIFFERENZIERTER AUSBAU UND OPTIMIERUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS, INSBESONDERE NETZ DER FAHRGAST-STARKEN LINIEN	<ul style="list-style-type: none"> Weiterentwicklung regionales Tramkonzept (RGSK I, V-ÖV 3.4d) 	gross
Gesamtkonzept (Tram / Bus) (Machbarkeit, Kosten, Etappierung, Priorisierung etc.)	<ul style="list-style-type: none"> Weiterentwicklung regionales Tramkonzept (RGSK I, V-ÖV 3.4d) Revision Quartierplanung 	-
Ausbau starker ÖV-Hauptachsen: Linie 10 / Zweite Tramachse	<ul style="list-style-type: none"> ZMB Linie 10 / Zweite Tramachs / Durchmesserlinie Nord – Süd RGSK II, ÖV- Tram-2 RGSK II, ÖV-W-3-c Vorstudien bis Bauprojekte 	gross
Ausbau starker ÖV-Hauptachsen: Linie 12 / 20	<ul style="list-style-type: none"> ZMB Wyler Länggasse (RGSK II, ÖV-W-3-a) Vorstudien bis Bauprojekte 	gross
SCHAFFUNG NEUER ÖV-DURCHMESSERLINIE NORD – SÜD IM RAUM BAHNHOF	<ul style="list-style-type: none"> ZMB Linie 10 Innenstadt / Durchmesserlinie Nord – Süd (RGSK II, ÖV-W-3-c und allfällige Folgeprojekte) Vorstudien bis Bauprojekte 	gross
ERSTELLEN NEUER UND AUSBAUEN BESTEHENDER ÖV-TANGENTIALLINIEN - FREUDENBERGPLATZ – EIGERPLATZ – AUSSERHÖLLIGEN (TANGENTIALLINIE BERN SÜD), DIREKTERE VERBINDUNG WANKDORF – OSTRING – EIGERPLATZ / WEISSENBÜHL, NORD-WESTTANGENTEN	<ul style="list-style-type: none"> ÖV-Studien, RGSK II ÖV-W-2-a Vorstudien bis Bauprojekte 	mittel
ÖV-AUSBAU IM ZUSAMMENHANG MIT EVALUIERUNG DER STADTERWEITERUNG	<ul style="list-style-type: none"> ZMB ÖV-Entwicklung West (RGSK II, ÖV-W-3-d) 	gross
Erschliessung Stadterweiterung West: Bus- und/oder Tramverlängerung; Anbindung an S-Bahn Brünnen, etappierbar	<ul style="list-style-type: none"> ZMB ÖV-Entwicklung West (RGSK II, ÖV-W-3-d) Vorstudien bis Bauprojekte 	gross
Erschliessung Stadterweiterung Ost: Bus- und/oder Tramverlängerung im Zusammenhang, etappierbar	<ul style="list-style-type: none"> ZMB ÖV-Entwicklung Ost (RGSK II, ÖV-W-3-d) Vorstudien bis Bauprojekte 	gross
BEDARFSGERECHTER AUSBAU / NEUBAU EINZELNER ÖV-LINIEN: VERBINDUNG UNTERE ALTSTADT – WANKDORF PRÜFEN	<ul style="list-style-type: none"> ÖV-Studien Vorstudien 	-
VERKEHRSMANAGEMENT ZUR PRIORISIERUNG DES ÖV UND VELOVERKEHRS	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsmanagement (VM) Stadt Bern RGSK II, NM-VM-1-a Vorstudien bis Bauprojekte 	mittel

Tramverlängerungen im Zusammenhang mit Stadt- erweiterungen

Als Ergänzung der inneren Verdichtung werden von STEK 2016 Stadterweiterungen in Betracht gezogen. Unter Berücksichtigung des historisch gewachsenen Stadtkörpers und weiterer limitierender Faktoren stehen dabei zwei Potenzialgebiete im Westen und Osten der Stadt zur Debatte. Im weiteren Planungsprozess für diese Stadterweiterung ist die ÖV-Erschliessung auf qualitativ vergleichbarem Niveau wie für das bestehende Stadtgebiet zu bearbeiten:

- Das Potenzialgebiet West ist entweder durch eine Tramverlängerung ins neue Siedlungsgebiet oder durch eine neue Buslinie mit Anschluss an die S-Bahnhaltestelle Brünnen zu erschliessen. Bei der zweiten Variante ist die Kombination mit einer allfälligen Tangentiallinie S-Bahn Brünnen – S-Bahn Niederwangen – S-Bahn Köniz zu prüfen. Die ÖV-Erschliessung ist in Abstimmung mit der zu erwarteten langfristigen Bevölkerungsprognose in Etappen zu entwickeln.

- Die ÖV-Erschliessung des Potenzialgebiets Ost ist mit dem Autobahnrückbau A6 abzustimmen. Im Vordergrund steht eine Tramverlängerung ins neue Siedlungsgebiet oder die Erschliessung durch eine neue Buslinie. Flankierend sind Veloverkehrsrouten an die S-Bahnhaltestelle Ostermundigen und Muri-Gümligen zu realisieren. Eine S-Bahnhaltestelle im Bereich Ost (Perimeter Ostermundigen) ist eine langfristige Vision. Im Rahmen einer gemeindeübergreifenden städtebaulichen Planungen ist diese Vision zu prüfen und zu klären, mit welchem Realisierungshorizont zu rechnen ist. Aufgrund der sich abzeichnenden Langfristigkeit des Autobahnrückbaus ist zu prüfen, welcher ÖV-Ausbau bei einer ersten Siedlungserweiterung vorzeitig notwendig wird.

Ausbau des ÖV-Angebotes nach Bedarf

Bedarfsgerechter Ausbau oder Neubau einzelner ÖV-Linien im Zusammenhang mit innerer Verdichtung nach laufender Überprüfung der Entwicklung von Arbeitsplätzen und Wohnbauten.

Verkehrsmanagement zur Prio- rierung von Tram und Bus

Entsprechend der Gesamtkonzeption erhalten Trams und Busse bei der Benutzung des Strassenraums zusätzliche Priorität.

5

VELOVERKEHR

Ziele des STEK 2016

- Der Velo-Anteil am Verkehr der Stadtbevölkerung konnte verdoppelt werden. Er ist kontinuierlich von 11 % auf 20 % angestiegen.
- Das grosse vorhandene Potenzial des Veloverkehrs wird gezielt und umfassend ausgeschöpft. Bern wird auch Velostadt.
- Velofahrende werden in Bern explizit willkommen geheissen.
- Das Velo wird im städtischen Verkehr als konkurrenzfähiges Verkehrsmittel mit einer hochwertigen Infrastruktur positioniert.

Erläuterungen

Während bei anderen Verkehrsträgern die qualitative und quantitative Weiterentwicklung bestehender Konzepte im Vordergrund steht, ist beim Veloverkehr ein grosser Schritt nötig. Ein erfolgreicher Konzeptansatz muss daher sowohl den Aufbau einer angepassten, eigenen Infrastruktur, die Verknüpfung mit den anderen Verkehrsträgern und der Stadtentwicklung als auch die Initiierung, Begleitung und Steuerung der notwendigen Prozesse beinhalten. Der Veloverkehr wird mit einer integrierten Planung gefördert:

- Aufbau eines durchgängigen, adäquaten Routennetzes mit hohem

Standard für alle Benutzenden; direkt und komfortabel und mit einer hohen objektiven und subjektiven Sicherheit. Der Fokus liegt auf kohärenten, unterbruchsfreien und komfortablen Velohaupt- und sicherem Vorankommen ermöglichen und gleichzeitig den sozialen und stadtverträglichen Aspekten des Velofahrens Rechnung tragen (zum Beispiel durch das Ermöglichen von Nebeneinanderfahren). Gezielte Bereitstellung von nachfragegerechten Abstellanlagen mit hohem Standard und guter Zugänglichkeit; mit Fokus auf die Bahnhöfe, die Innenstadt und auf wichtige grosse Verkehrserzeuger resp. Zielgebiete; Einführung eines flächendeckenden Veloverleihsystems.

- Etablierung und Förderung einer «Velokultur» sowohl bei Nutzen durch Kampagnen als auch verwaltungsintern; der Veloverkehr wird bei allen Infrastrukturprojekten immer konsequent mitgeplant. Der Fokus liegt auf der Botschaft, dass der hohe Standard des Veloverkehrs (wie auch des Fussverkehrs) ein wesentliches Element der Lebensqualität in Bern ist.

- Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern: Weiterentwicklung



SCHNELL UND DIREKT

Schnell, direkt und in Zukunft mit mehr Platz. Mit dem Velo vom «Breitsch» zum Thunplatz; das schnellste Verkehrsmittel auf den stadtteilverbindenden Strecken.

der bisher vom motorisierten Individualverkehr dominierten Hauptverkehrsstrassen zu «multimodalen Strassen», Übernahme von innovativen Lösungsansätzen wie der Fahrradstrasse.

- Eine hochwertige Veloinfrastruktur wird zum selbstverständlichen Gestaltungselement in der Stadt Bern; in der räumlichen Priorisierung erhält der Veloverkehr den für die Zielerreichung notwendigen Stellenwert.
- Der Unterhalt für den fahrenden Veloverkehr wird auch im Winter sichergestellt.
- In Abstimmung mit der regionalen Netzplanung sind radiale Verbindungen in die Innenstadt sowie wichtige tangentielle Verbindungen auszubauen. Der regionalen Koordination wird hohes Gewicht beigemessen.

Bezüglich des Standards misst sich die Stadt Bern mit den Besten. Die Erhebung von massgeblichen Kennwerten sowie der nationale und internationale Vergleich und Wissensaustausch sind daher Bestandteile des Velokonzeptes.

Um den Veloanteil von 11 % auf 20 % zu erhöhen, wurde die Velo-Offensive gestartet und Ende 2015 vom Gemeinderat beschlossen. In einem vorgelagerten verwaltungsinternen Prozess wurden zahlreiche Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs entwickelt. Ein Teil davon soll fortlaufend umgesetzt, andere sollen im Rahmen von bevorstehenden partizipativen Prozessen evaluiert und breit abgestützt werden. Die Schlüsselmassnahmen werden im STEK 2016 verankert. Im Rahmen der Velo-Offensive wird auch ein Controlling aufgebaut, um die laufende Veränderung des Modal Splits zu Gunsten Veloverkehr zu überprüfen und zu kommunizieren.

Veloverkehr: Netz und Standards Alltagsverkehr

Velohaupttrouren

- hoher Standard entlang Hauptverkehrsstrassen
- hoher Standard abseits Hauptverkehrsstrassen

Velorouten Normstandard

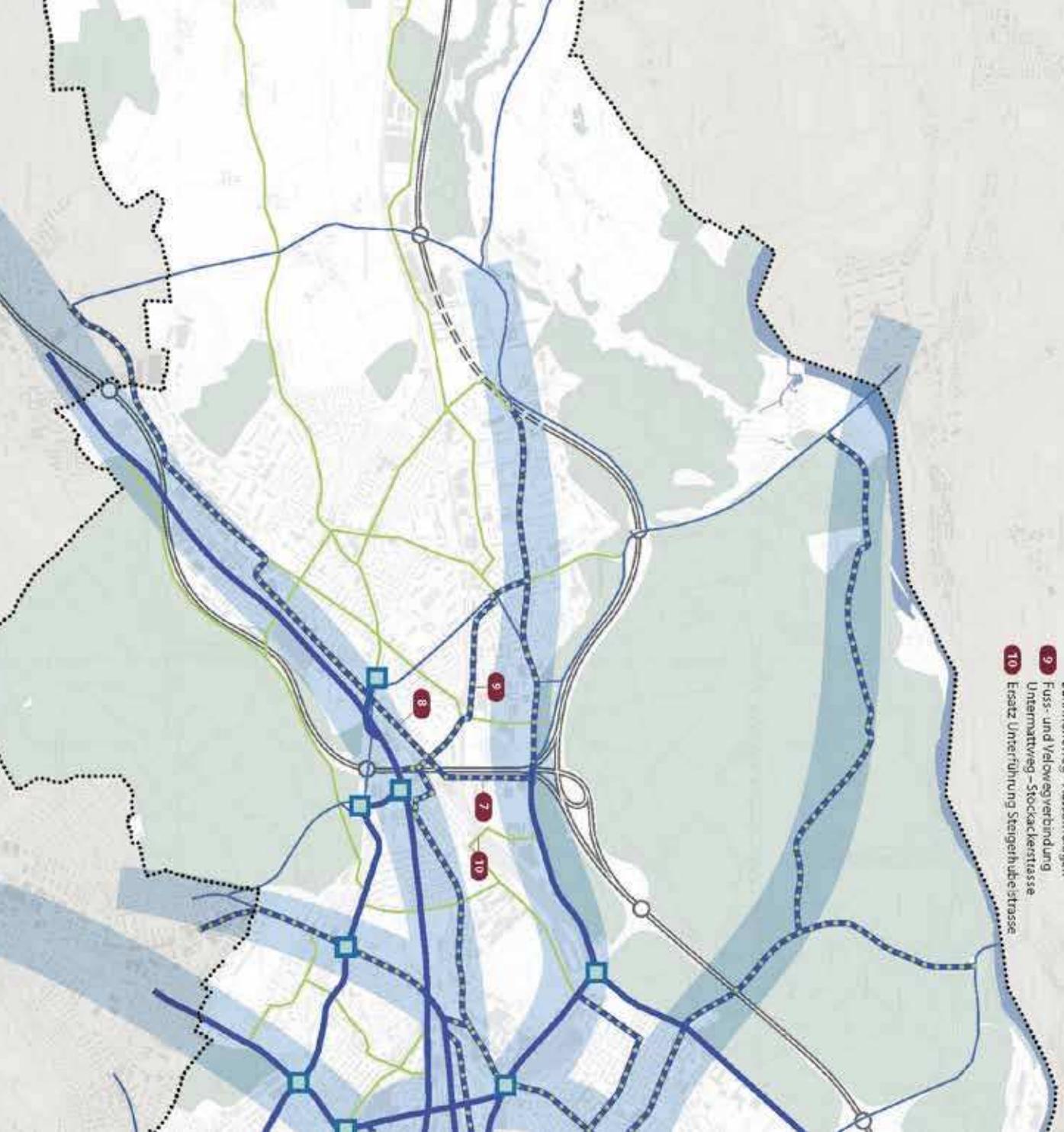
- durchgehender Norm-Standard entlang Hauptverkehrsstrassen
- durchgehender Norm-Standard abseits Hauptverkehrsstrassen

■ **Bedeutender Knoten** mit hohem Velostandard (Auswahl)

■ **Strecken** mit beschleunigten Velohaupttrouren

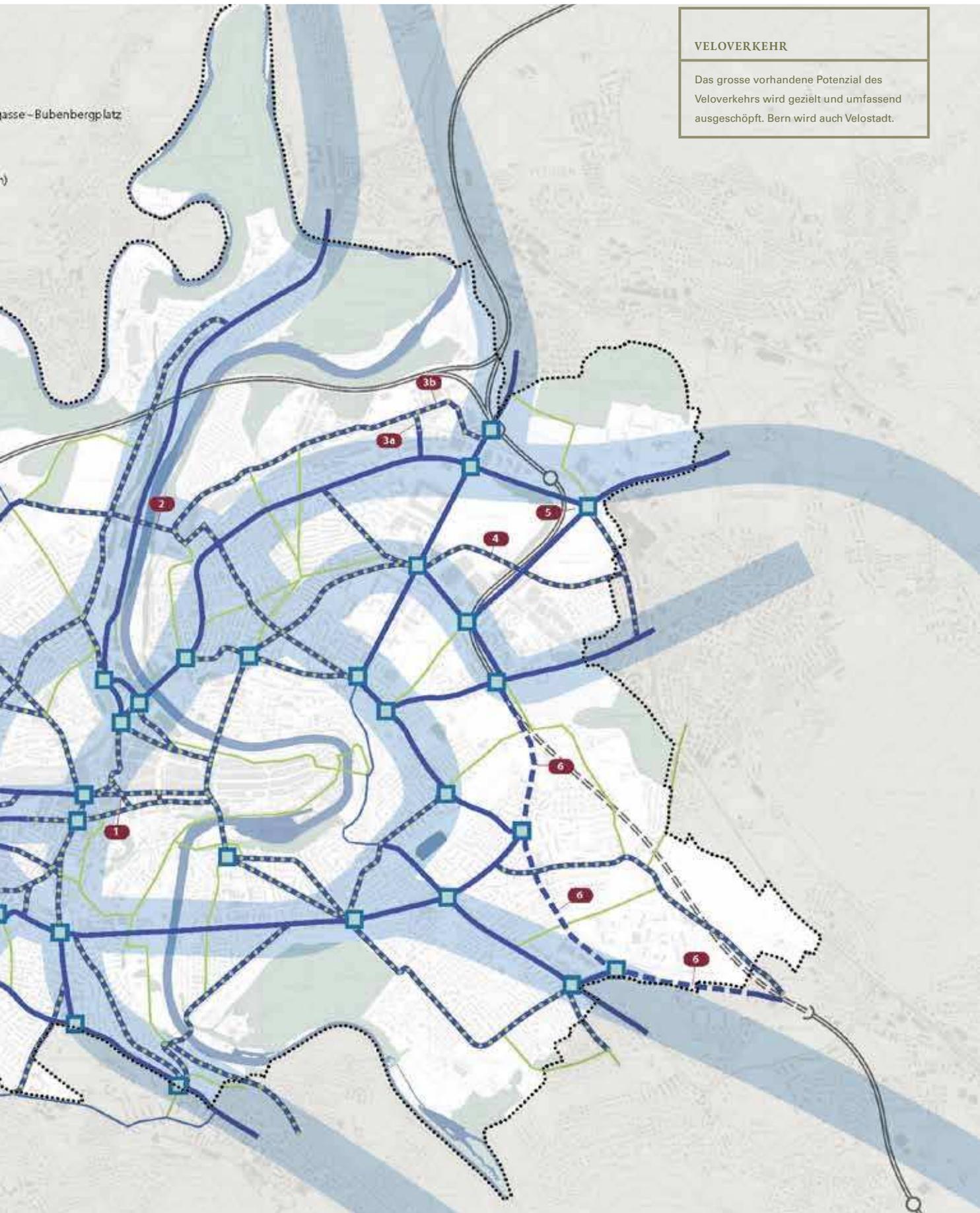
Neue Netzelemente

- 1 Neubau/Neuanlage von stadtwweiter Bedeutung
- 2 Nord-Süd-Querung Bahnhofplatz und Ost-West-Verbindung Schauplatz
- 3 Fuss- und Veloverbindung (FVV) Breitenrain - Länggasse
- 3a Querung S-Bahnhaltestelle Wankdorf
- 3b Erschliessung Wankdorf City
- 4 Velohaupttroune und Freizeittroune Allmend (Guisanplatz - Ostermündigen)
- 5 Neue Veloführung im Rahmen des Projektes „Umgestaltung Anschluss Wankdorf“ (Federführung ASTRA)
- 6 Neue Veloführung im Rahmen des Projektes „Stadtstrasse A6“ (mit Kanton/ASTRA)
- 7 Fuss- und Veloverkehrspassarelle Aussersihligen
- 8 Fuss- und Velowegverbindung Bahnhofweg - Aussersihligen
- 9 Fuss- und Velowegverbindung Untermattweg - Stockackerstrasse
- 10 Ersatz Unterführung Steingerhölzstrasse



VELOVERKEHR

Das grosse vorhandene Potenzial des Veloverkehrs wird gezielt und umfassend ausgeschöpft. Bern wird auch Velostadt.





SCHNELL UND DIREKT

Der wachsende Anteil der E-Bikes gewinnt in Stadt und Region an Bedeutung.

Innovationen fördern / Leuchtturmprojekte realisieren

Für die gewünschte Weiterentwicklung des Veloverkehrssystems wird nebst dem Aufbau auf bewährten bestehenden Lösungen auch ein grosses Mass an Innovation und Zukunftsorientierung nötig sein. Für den angestrebten Quantensprung sollten öffentlichkeitswirksame Leuchtturmprojekte realisiert werden.

Es spricht vieles dafür, dass sich Bern als mittelgrosse Stadt bezüglich Entwicklung und Adaption von Innovationen nicht nur schweiz-, sondern europaweit mit den Besten messen sollte und sich als Ziel setzt, velofreundlichste Stadt in der Schweiz zu werden.

Innovative Lösungen und Leuchtturmprojekte haben mindestens zwei Vorteile: Einerseits werden dadurch im Alltag spürbare Verbesserungen für die Benutzenden erzielt, andererseits haben sie einen positiven Marketingeffekt. Der Veloverkehr wird dadurch als zukunftsweisende Verkehrsform wahrgenommen. So wird ein positives Image des Veloverkehrs geschaffen.

Handlungsansätze Innovationen und Leuchtturmprojekte

Leuchtturmprojekte realisieren, bei Innovationen vorne mit dabei sein:

- Fuss- und Veloverbindung (FVV) Breitenrain – Länggasse als hochwertiges, neues Netzelement
- Regional durchgebundene Velohaupttrouten mit hohem Standard und konkurrenzfähigen Reisezeiten (zeitnah ein gut umgesetztes Pilotprojekt, anschliessend alle weiteren Korridore umsetzen)
- Am Pilotprojekt «Fahrradstrassen» des ASTRA partizipieren
- Velofreundliche Knoten durch gut ausgebaute Trennlösungen oder geschickte Koexistenzlösungen

- Betriebliche Optimierungen an Lichtsignalanlagen testen und anwenden, z. B. «Grüne Welle» für den Veloverkehr oder freies Rechtsabbiegen⁽⁵⁾
- Zusätzliche, grössere Velostationen an strategisch wichtigen Orten
- Velofreundliche ÖV-Haltestellen

NETZ UND STANDARDS FÜR DEN VELOVERKEHR

Ziele des STEK 2016

- Es wird gezielt und mit Nachdruck ein zusammenhängendes Routennetz aus direkten, schnellen, komfortablen und sicheren Verbindungen aufgebaut.
- Netzlücken für den Veloverkehr werden geschlossen.
- Der Veloverkehr erhält im Stadt- und im Verkehrsablauf entsprechend der Gesamtkonzeption gezielt Priorität.

Erläuterungen

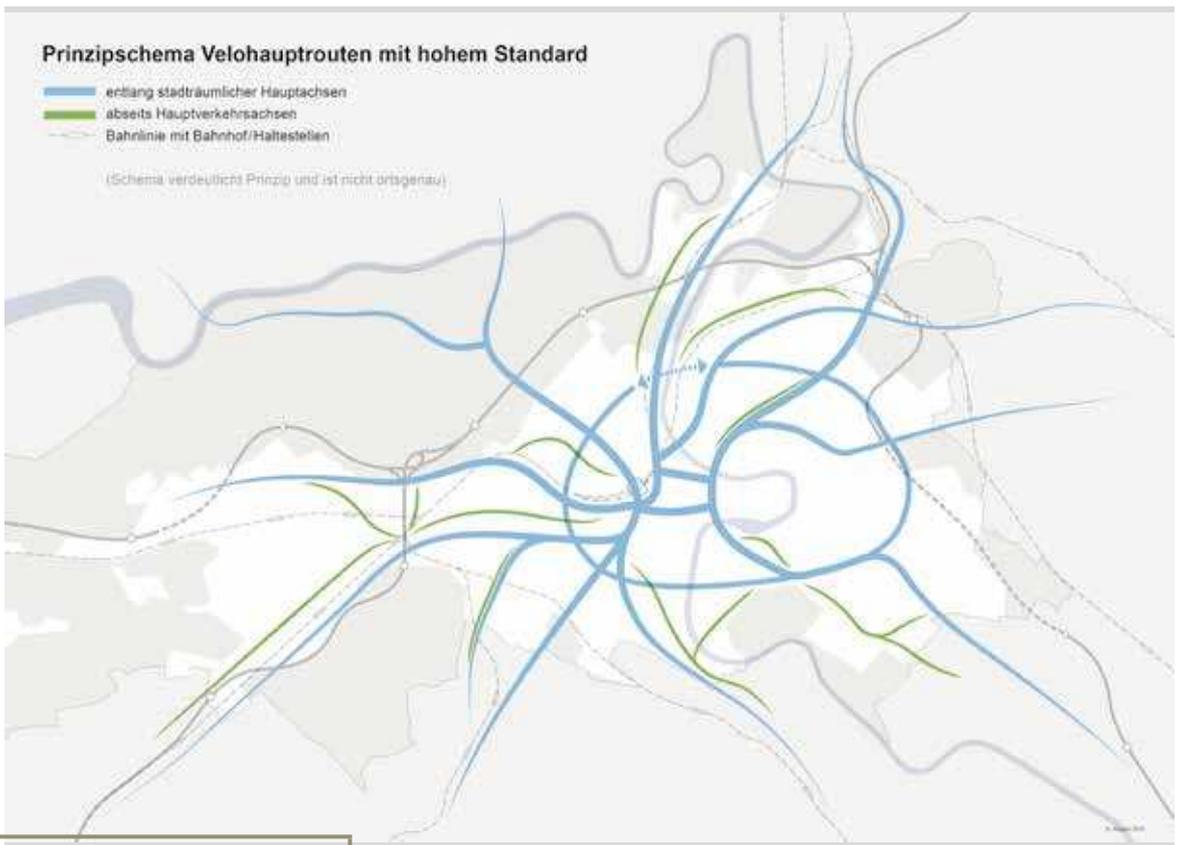
Die Potenziale für den Veloverkehr sind bedeutend. Diese sollen im Rahmen der Velo-Offensive maximal ausgeschöpft und die daraus resultierenden Massnahmen realisiert werden.

Die Vernetzung der Velohaupttrouten mit der Region bietet in Anbetracht des wachsenden Marktanteils der E-Bikes insbesondere in der Kernagglomeration ein grosses Potenzial für den Veloverkehr.

Velohaupttroutennetz erstellen

- Aufbau eines durchgehenden Alltags-Routennetzes mit Velohaupttrouten auf und neben den Hauptachsen mit hohen räumlichen und betrieblichen Standards.

⁽⁵⁾ Sobald dazu auf nationaler Ebene die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen sind.



PRINZIPSHEMA
VELOHAUPTROUTEN

Velohaupttrouten entlang und abseits von Hauptverkehrsachsen und deren Vernetzung mit den Nachbargemeinden

Handlungsansätze Routen

- Flächendeckende Umsetzung einer kohärenten Netzplanung.
- Orientierung an den Besten: Neue Lösungsansätze konsequent nutzen, Innovationen aus dem In- und Ausland übernehmen.
- Hohen Velo-Standard im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungsprojekten, Sanierungsprojekten und bei Neuanlagen umsetzen.
- Auf prioritären Velorouten: Auslösung von eigenständigen Velo-Projekten mit hohem Standard.
- Neue räumliche und betriebliche Potenziale aus der Reduktion des MIV zugunsten des Veloverkehrs nutzen, räumliche und betriebliche Prioritäten gemäss der Gesamtkonzeption neu verteilen.

Der Veloverkehr bietet im innerstädtischen Verkehr in der Regel die schnellsten Verbindungen an. Grundgerüst des STEK-Routennetzes bilden die gut ausgebauten Velohaupttrouten, welche sich an den Bedürfnissen der Velofahrenden ausrichten. Die Velohaupttrouten verknüpfen alle wichtigen Zielorte von stadtweiter und regionaler Bedeutung. Differenziert nach räumlicher Ausgangslage, sowie nach heutiger und zukünftig zu erwartender Nachfrage werden die Haupttrouten über die am besten geeignete Strecke geführt und nehmen dementsprechend eine verschiedene Gestaltung an.

Viele Velo-Wunschlinien liegen auf stadträumlichen Hauptachsen. Die Hauptachsen sind stadtweit und regional durchgängig verbunden, liegen meist zentral in den Stadtteilen und haben somit eine ideale Erschliessungswirkung. Die räumliche Struktur von Bern, insbesondere die Anbindung der Innenstadt über die Aare-Hochbrücken und deren Zufahrtsstrecken, führt zudem in den meisten radialen Wegen



HAUPTROUTEN ABSEITS HAUPT- VERKEHRSSTRASSEN (oben)

Standards

Zielzustand sind verkehrsberuhigte Quartierstrassen mit hohem Velo-Standard («Fahrradstrassen») sowie separate Fuss- und Radwege mit hohem Velostandard. Fahrradstrassen bieten eine räumliche und betrieblich hohe Qualität (Nebeneinanderfahren ist möglich, an Knoten vortrittsberechtigt).

HAUPTROUTEN ENTLANG STADT- RÄUMLICHER HAUPTACHSEN (unten)

Standards

Zielzustand sind überbreite Radstreifen oder breite strassenbegleitende Radwege. Im Idealfall wird eine Breite von 2.50m angestrebt. Unter geeigneten Voraussetzungen können auch Koexistenzlösungen gewählt werden. Zentrales Qualitätsmerkmal ist die Durchgängigkeit der Veloführung..



<p>NORM-STANDARD AUF HAUPTVERKEHRSSTRASSEN (oben)</p>
<p>Standards</p> <p>Zielzustand ist, auf allen Hauptverkehrsstrassen eine unterbrechungsfreie und adäquate Führung des Veloverkehrs gemäss gültigen Normen und Standards zu gewährleisten</p>
<p>NORM-STANDARD ABSEITS HAUPTVERKEHRSSTRASSEN (unten)</p>
<p>Standards</p> <p>Zielzustand sind verkehrsberuhigte und velogerechte Quartierstrassen, oder separate Fuss- und Radwege, mit einem Velostandard gemäss gültigen Normen und Standards.</p>

zwangsläufig zur Nutzung dieser Hauptachsen. Die Knoten dieser Strassenräume sind vielfach Zwangspunkte im Routennetz. Deren velofreundliche und stadtverträgliche Umgestaltung ist ein interdisziplinärer Schwerpunkt der Stadtentwicklung und somit Chance und Herausforderung zugleich.

Während im Innenstadtbereich die stadträumlichen Hauptachsen stark geprägt sind vom öffentlichen Verkehr, Veloverkehr und Fussverkehr, sind sie im innenstadtentfernten Teil meist identisch mit den Hauptverkehrsstrassen mit hohem MIV-Anteil.

Für einige Velohaupttrouten im innenstadtentfernten Teil ist die Führung abseits von Hauptverkehrsstrassen zielführend. Dies kann der Fall sein, wenn die Routenführung durch das Quartier ohnehin direkter ist, wie auf vielen tangentialen Routen, oder beispielhaft auch auf radialen Routen wie vom Guisanplatz zum Viktoriaplatz. Zusätzlich macht die Routenführung abseits von Hauptverkehrsstrassen auch dort Sinn, wo eine hochwertige Alternative angeboten werden kann für jene Benutzenden, welche die Ruhe und den Komfort auf einer verkehrsarmen Strasse höher gewichten als die Schnelligkeit und Direktheit einer Hauptachse.

Bedingung für dieses Zusatzangebot ist, dass trotz der Führung durchs Quartier eine ablesbare und zusammenhängende Route mit einer gewissen Bündelung der Veloverkehrsströme und einem hohem Ausbaustandard angeboten werden kann. Als Zielzustand, und in Abstimmung mit der Entwicklung entsprechender nationaler Normen und Standards, kann eine geeignete Auswahl dieser Routen zukünftig als «Fahrradstrassen» gestaltet und signalisiert werden. Damit sind

verkehrsberuhigte Strassen mit gleichzeitig hohem Velostandard gemeint.

Eine besondere Bedeutung auf allen Routen wird dem Aspekt der Durchgängigkeit und der Kohärenz zugemessen. Dies heisst z. B., dass die Routenführung intuitiv verständlich ist, einheitlichen Prinzipien folgt und auf Strecken mit Separationsbedürfnis die Flächen für den Veloverkehr unterbrechungsfrei und (auch auf Knoten) immer ausreichend dimensioniert sein müssen. Hierzu darf es nicht zu Konflikten zwischen Veloverkehr und öffentlichem Verkehr kommen.

Damit erhalten alle Benutzergruppen ihren Anforderungen entsprechend eine angemessene Infrastruktur. Der Unterhalt für den fahrenden Veloverkehr ist auch im Winter sichergestellt.

Fuss- und Veloverbindung (FVV) Breitenrain – Länggasse zur Schliessung der Netzlücke auf dem Veloring

Nördlich des Stadtzentrums von Bern weist das Fuss- und Velowegnetz eine Lücke auf: Es fehlt eine direkte Verbindung auf gleichem Höhenniveau zwischen den Stadtteilen Breitenrain – Lorraine und Länggasse – Felsenau über die Aare. Die bestehenden Verbindungen führen über die Lorrainebrücke – Schützenmatte – Henkerbrännli oder über das Stauwehr Felsenau. Beide Verbindungen sind wegen hohen Verkehrsbelastungen oder den Umwegen und Höhendifferenzen unattraktiv. Der Weg über das Wehr ist zudem eng und mit einem Fahrverbot belegt. Die Schliessung dieser Netzlücke war bereits im kantonalen Richtplan Veloverkehr (2004) als Schlüsselprojekt aufgeführt. Das Potenzial der neuen Brücke erschöpft sich nicht in der Funktion einer neuen Verbindung zwischen Länggasse

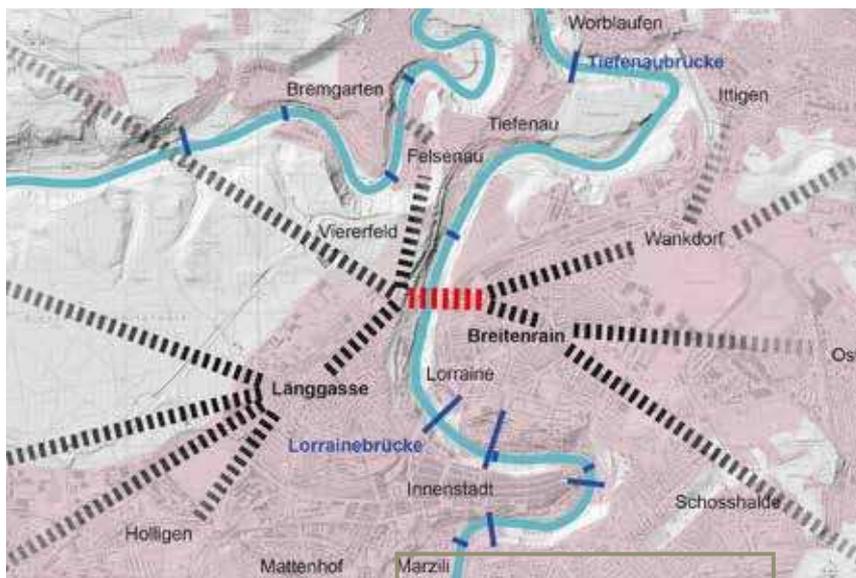
und Breitenrain, sondern die Verbindung ist wesentlicher Bestandteil des Veloringes. Sie dient auch als direktere Tangentialverbindung zwischen Wohlensee, Bremgarten und Stadtteil VI im Westen und dem Worblental, Bern-Ost, Ostermundigen und Gümligen im Osten.

Gemäss der zwischen 2014 und 2015 durchgeführten Variantenevaluation weist die Variante der Verbindung zwischen Innerer Enge und Polygonbrücke bezüglich Direktheit, Sicherheit und Komfort eine sehr gute Verbindungsqualität auf. Die Netzergänzung wird gemäss Modellierung künftig von täglich mehr als 5000 Velofahrenden benutzt, die insgesamt täglich mehr als 200 Stunden an Reisezeit einsparen können. Hinzu kommen rund 500 Querungen zu Fuss. Voraussetzung für die gute Verbindungsqualität sind Massnahmen zur Integration ins bestehende Netz. Insbesondere ein direkter und komfortabler Anschluss an die Wylstrasse ist zwingender Bestandteil der neuen Fuss- und Veloverkehrsverbindung.

Eine neue Brücke für den Fuss- und Veloverkehr über die Aare wäre die erste solche Verbindung in dieser Grösse in der Schweiz. Sie hätte Signalwirkung für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in Stadt und Region Bern und als Leuchtturmprojekt nationale Ausstrahlung.

Schliessen von weiteren Netzlücken auf den Velohaupttrouten

Weitere Netzlücken sind im Plan Veloverkehr dargestellt. Die Umsetzung ist in Abstimmung mit dem geplanten Velohaupttroutenetz zu erfolgen. Die Fuss- und Veloverkehrspassarelle Europaplatz stellt die Verbindung zwischen den beiden Velokorridoren im Westen dar. Im Rahmen des Ausbaus S-Bahnhaltestelle Wankdorf



FUSS- UND VELOVERBINDUNG BREITENRAIN LÄNGGASSE

Nicht nur die beiden Quartiere werden miteinander verbunden. Die neue Verbindung über die Aare schafft direktere Routen weit über die Stadt hinaus.

VELOVERKEHR		
Massnahmen	Instrument	Infrastruktur
AUFBAU VON REGIONALEN VELOKORRIDOREN	• Masterplan Veloverkehr (RGSK II, LV-W-1-k)	gross
Koordination der städtischen Velokorridore mit den Nachbargemeinden	• Masterplan Veloverkehr (RGSK II, LV-W-1-k)	-
AUFBAU EINES DURCHGEHENDEN ALLTAGS-VELOHAUPTROUTENNETZES MIT RADIALEN ROUTEN UND EINEM VELORING MIT HOHEM RÄUMLICHEN UND BETRIEBLICHEM STANDARD	• Masterplan Veloverkehr • Richtplan Veloverkehr	gross
Velohaupttrouten; Velokorridore und Netz (Priorität, Etappen, Abhängigkeiten etc.) Veloring; Velokorridore: Bahnhof – Wankdorf, Breitenrain – Ostermundigen, Rosengarten – Ostermundigen, Kirchenfeld – Muri, Monbijou – Wabern, Mattenhof – Köniz, Bümpliz – Niederwangen, Bethlehem – Brünnen, Länggasse – Bremgartenwald, Tiefenau – Zollikofen; Velohaupttrouten Innenstadt	• Vorstudien (RGSK II, LV-W-1-k)	gross
Velohaupttrouten, A-Massnahmen (2019 – 2022)	• Vorprojekte bis Bauprojekte (RGSK II, LV-W-1-k-a)	gross
Velohaupttrouten, B-Massnahmen (2023 – 2026)	• Vorprojekte bis Bauprojekte (RGSK II, LV-W-1-k-b)	gross
Velohaupttrouten, C-Massnahmen (2027– 2030)	• Vorprojekte bis Bauprojekte (RGSK II, LV-W-1-k-c)	gross
NETZLÜCKE VELORING SCHLIESSEN MIT FUSS- UND VELOVERBINDUNG (FVV) BREITENRAIN - LÄNGGASSE	• Vorstudie (Wettbewerb) bis Bauprojekt (RGSK II, LV-N-1)	gross
NETZLÜCKEN VELO- UND FUSSVERKEHR SCHLIESSEN	• Vorprojekte bis Bauprojekte (AP1, 351.025)	gross
Fuss- und Veloverkehrspasserelle Europaplatz	• Vorprojekt bis Bauprojekt (AP1, 351.025)	gross
Weitere Netzlücken schliessen: Bahnhöheweg Ausserholligen (siehe Velo), Fuss- und Veloverbindung Untermattweg-Stöckackerstrasse, Ersatz Unterführung Steigerhubelstrasse (Entflechtung Holligen; RGSK II, ÖV-FV-2), S-Bahnhaltestelle Wankdorf: Neue Personenunterführung kombiniert mit einer neuen Veloquerung und Velostation zwischen Max-Daetwyler-Platz und Rosalia-Wenger-Platz (ÖV-Reg-4)	• Richtplan Fussverkehr • RGSK • Vorstudien bis Bauprojekte	gross
VERKEHRSMANAGEMENT ZUR PRIORISIERUNG DES VELOVERKEHRS UND ÖV	• Verkehrsmanagement (VM) Stadt Bern • RGSK II, NM-VM-1-a • Vorstudien bis Bauprojekte	gross
VELO-OFFENSIVE: KOMMUNIKATION, PARTIZIPATION, CONTROLLING	• laufende Berichterstattung GR / SR	-

ist die Gleisquerung für den Veloverkehr zu verbessern. Mit einer komfortablen Unterführung kann eine bessere Verbindung der sich stark entwickelnden Gebietsteile geschaffen werden, sowie Veloabstellplätze beidseits des Gleiskörpers besser für die Wegkette Bahn – Velo zum Arbeitsplatz genutzt werden.

Verkehrsmanagement zur Priorisierung vom Veloverkehr

Entsprechend der Gesamtkonzeption erhält der Veloverkehr bei der Benutzung des Strassenraums Priorität. Der Veloverkehr ist dabei auf eine hohe Betriebsstabilität des ÖV abzustimmen.

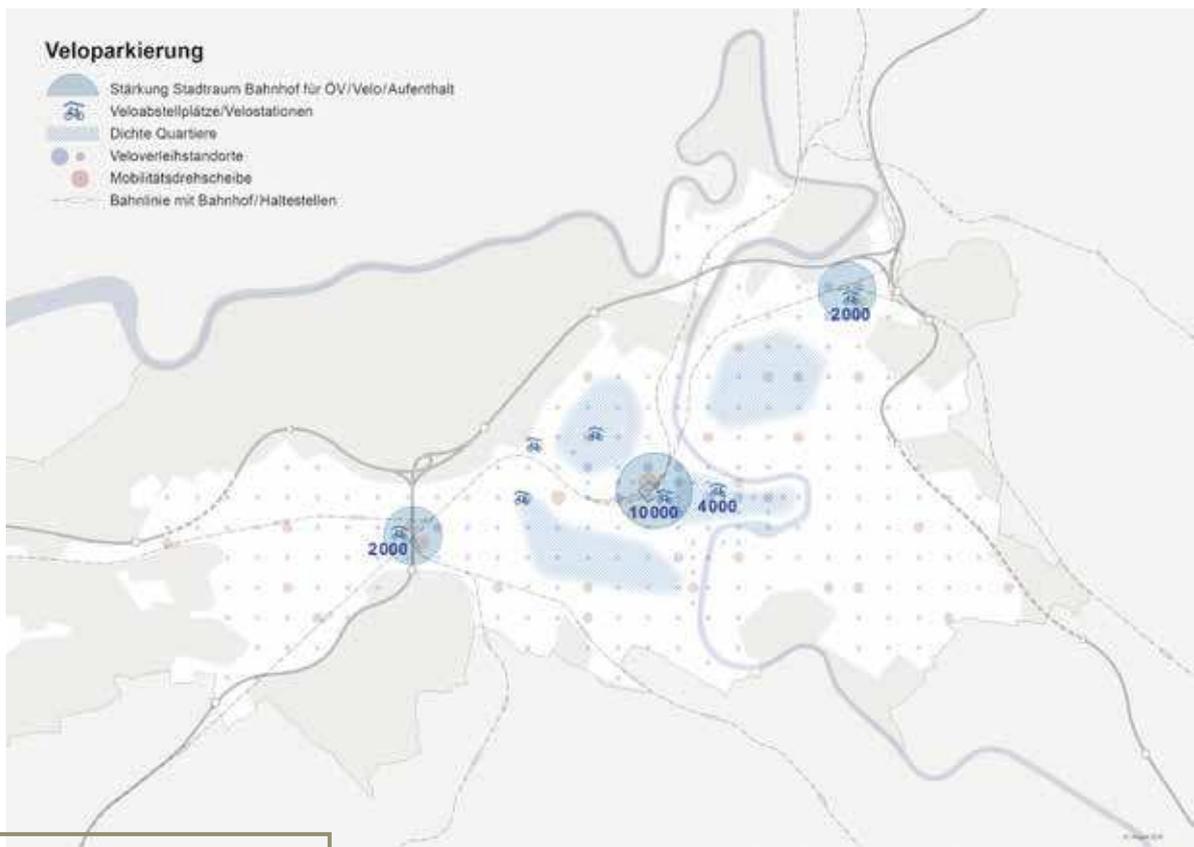
VELOPARKIERUNG

Ziele des STEK 2016

- Die Veloabstellanlagen werden nachfragegerecht und mit hohem Standard ausgebaut.
- Velostationen verfügen über ein umfassendes Mobilitätsangebot.
- Die Stadt Bern bietet ein stadtweites Veloverleihsystem an.

Erläuterungen

Ein grosser Handlungsbedarf besteht bei der Veloparkierung. Die mangelhafte Abstell-situation für Velos am und um den Bahnhof wird vielfach als grösstes Defizit des Veloverkehrs in Bern gesehen. Die unbefriedigende Abstellungssituation rund um den Bahnhof Bern und in der Innenstadt ist ein wesentliches Hemmnis der Veloverkehrsförderung in der Stadt Bern. Die angestrebte Erhöhung des Modal Split-Anteils des Veloverkehrs bedingt einerseits eine Verbesserung und erhöht gleichzeitig den Nutzungsdruck auf die Abstellanlagen.



SCHEMAPLAN VELOABSTELL-ANLAGEN

Die Erhöhung des Veloanteils in der Stadt verlangt nachfragerechte Veloabstellanlagen an wichtigen Zielorten.

VELOPARKIERUNG

Massnahmen	Instrument	Infrastruktur
AUS- UND NEUBAU VON VELOSTATIONEN	• Velo-Offensive	gross
Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern	• Strategische Planung Veloabstellplätze Raum Bahnhof • Vorstudie bis Bauprojekte • AP1, 351.032 • RGSK II, KM-B-2-c	gross
Velostationen S-Bahnhaltestellen Europaplatz	• Vorstudie bis Bauprojekte • RGSK II, KM-B-2-d	mittel
Velostationen S-Bahnhaltestelle Wankdorf	• Vorstudie bis Bauprojekte • RGSK I,V-KM 2.1a • RGSK II, KM-B-2-e	mittel
Velostationen Innenstadt, Insel, Uni	• Studien	klein
FLÄCHENDECKENDES VELOVERLEIHSYSTEM ERSTELLEN	• Vereinbarung mit Gesamtdienstleister • Bauprojekt	klein

Nachfragegerechte Abstellanlagen mit hohem Standard

Nachfragegerechte Abstellanlagen erfordern, dass alle Velofahrenden am Bahnhof, in der Innenstadt, an wichtigen ÖV-Umsteigepunkten und an weiteren Zielgebieten mit hoher Nachfrage einen adäquaten Abstellplatz finden (kostenpflichtig und kostenfrei). Zum hohen Standard gehören nebst der Quantität und Qualität der Abstellanlagen auch gute Zufahrtsmöglichkeiten.

Handlungsansätze Abstellanlagen

- Flächendeckende Etablierung und Umsetzung des Veloparkierungskonzeptes.
- Prioritätsgebiete sind der Bahnhof, die obere Altstadt, die Entwicklungsgebiete und S-Bahnhaltestellen Europaplatz und Wankdorf sowie die dicht bebauten Quartiere.
- Am Bahnhof Bern, bei den beiden S-Bahnhaltestellen Europaplatz und Wankdorf sowie in der oberen Altstadt sind grössere Velostationen einzurichten, resp. bestehende Angebote auf den Zielzustand auszubauen. Hierzu ist bis 2030 ein Bedarf von rund 11'000 Veloabstellplätzen erforderlich.

derlich.

- Im Rahmen des Ausbaus S-Bahnhaltestelle Wankdorf ist zu prüfen, ob eine komfortable Unterführung mit attraktiven Velostationen kombiniert werden kann.
- Die Velostationen sind als Mobilitätsdrehscheiben weiter zu entwickeln (als eigentliche «Velo-Hubs» mit Service, Information, Marketing etc.).
- Mit grossen, privaten oder institutionellen Partnern (Universität, Inselspital, SBB, RBS) sind gemeinsam Veloparkierungskonzepte zu entwickeln.
- Der Unterhalt für den ruhenden Veloverkehr wird auch im Winter sichergestellt.

Flächendeckendes Veloverleihsystem

Für die Wohn- und Arbeitsbevölkerung sowie für Touristinnen und Touristen sollen künftig Velos direkt an einer frei wählbaren Station ausgeliehen und zurückgebracht werden können. Die Stadt Bern begrüsst ein gemeinsames Vorgehen mit den Nachbargemeinden zur Erweiterung der Verfügbarkeit der Velos.

6

FUSSVERKEHR

Ziele des STEK 2016

- Das Potenzial des Fussverkehrs im Nahbereich wird gezielt und umfassend ausgeschöpft.
- Wer zu Fuss unterwegs ist, soll möglichst direkte, hindernisfreie, sichere und attraktive Verbindungen benutzen können.
- Die Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger in der Innenstadt wird signifikant verbessert.

Erläuterungen

Die Stadtquartiere haben eine hohe Schulwegsicherheit sowie Bewegungs- und Aufenthaltsqualität. Kinder erreichen die für sie wichtigen Punkte, wie Tagesstätten, Spiel- und Sportplätze, Bibliotheken, im Quartier gefahrenlos/gefahrenarm. Siedlungsstrukturen, Strassenräume und Geschwindigkeitsregime werden den verschiedenen Nutzungen angepasst. Der Fussverkehr wird in den Verkehrsablauf integriert.

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr hat einen direkten Zusammenhang mit den Anfor-

derungen an Nutzungsdichte, an die Verträglichkeit aller Nutzungen im Strassenraum und die damit verbundenen Anforderungen des Fussverkehrs an den öffentlichen Raum.

Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln hat das Zufussgehen den höchsten Anteil an Etappenaufkommen. Mit zunehmender Nutzungsdichte nehmen die Anforderungen des Fussverkehrs an Aufenthaltsqualität, Komfort und Querungsmöglichkeiten zu. Die Stadtteile werden belebter und urbaner und dank dem Fussverkehr entschleunigt.

Die Förderung der Verkehrssicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger, insbesondere die Gestaltung sicherer Schulwege und das sichere Erreichen von Betreuungs- und Freizeiteinrichtungen, ist und bleibt eine Daueraufgabe der Stadt. Die Stadt Bern achtet darauf, dass die Kinder bereits im Kindergartenalter ihren Schulweg selbstständig bestreiten können und die Schulwegsicherheit systematisch über-

FUSSVERKEHR

Massnahmen	Instrument	Infrastruktur
ATTRAKTIVIERUNG INNENSTADT FÜR DEN FUSSVERKEHR	• Richtplan Fussverkehr	mittel
Verbesserung der Aufenthalts- und Erlebnisqualität	• Studie public space public life • Vorstudien bis Bauprojekte	mittel
NETZLÜCKE VELORING SCHLIESSEN MIT FUSS- UND VELO-VERBINDUNG (FVV) BREITENRAIN – LÄNGGASSE	• Vorstudie (Wettbewerb) bis Bauprojekt • RGSK II, LV-N-1	gross
NETZLÜCKEN VELO- UND FUSSVERKEHR SCHLIESSEN	• Vorprojekt bis Bauprojekt	gross
Fuss- und Veloverkehrspasserelle Europaplatz (siehe Velo)	• Vorprojekt bis Bauprojekt (AP1, 351.025)	gross
Weitere Netzlücken schliessen: Bahnhöweg Ausserholli- gen (siehe Velo), Fuss- und Veloverbindung Untermattweg- Stöckackerstrasse, Ersatz Unterführung Steigerhubelstrasse (Entflechtung Holligen; RGSK II, ÖV-FV-2), S-Bahnhaltestelle Wankdorf: Neue Personenunterführung kombiniert mit einer neuen Veloquerung und Velostation zwischen Max-Da- etwyler-Platz und Rosalia-Wenger-Platz (ÖV-Reg-4); (Plan Massnahmen siehe Veloverkehr)	• Richtplan Fussverkehr • RGSK • Vorstudien bis Bauprojekte	gross
ERHÖHUNG VERKEHRSSICHERHEIT	• Handbuch Planen und Bauen	mittel
Erhöhung Verkehrssicherheit; Sicherstellung genügend Raum für Fussverkehr	• Handbuch Planen und Bauen • Vorstudien bis Bauprojekte	mittel
Sichere Schulwege	• Handbuch Planen und Bauen, Schulraumplanung • Quartierplanung	klein
Sichere Zugänge zu Spielplätzen, Betreuungs- und Freizeiteinrichtungen	• Spielplatzplanung • Vorstudien bis Bauprojekte	mittel
ERMÖGLICHUNG DES HINDERNISFREIEN VORANKOMMENS MOBILITÄTSEINGESCHRÄNKTER PERSONEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM	• Umsetzung hindernis- freier Raum (UHR) • Vorstudien bis Bauprojekte	gross
BEGRENZUNG REKLAME UND ÜBERINSTRUMENTIERUNG UND EVENTISIERUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMES DURCH KOMMERZ	• Reklameordnung • Richtlinien Gastro • Bauordnung (Gestaltungsartikel)	-
STADTBELEUCHTUNG OPTIMIEREN	• Konzept	mittel
VERBESSERUNG DER INFORMATION MIT INFOSÄULEN, STADTPLÄNEN UND FUSSGÄNGERLEITSYSTEMEN AN STANDORTEN MIT DEFIZIT	• Fussgängerleitsystem	klein



QUALITÄT DER PARKANLAGEN

Wie gross der Wunsch nach Aufenthalt ist, zeigt sich an schönen Frühlingstagen.

prüft und laufend verbessert wird (Markierungen, Signalisierungen, bauliche Massnahmen, Temporeduktion im Umfeld des Schulhauses, Sensibilisierungskampagnen etc.). Auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bzw. ältere Menschen, die über einen eingeschränkten Aktionsradius verfügen, sollen ihre Einkaufswege jederzeit zu Fuss zurücklegen können, ohne dabei auf ein anderes Verkehrsmittel oder andere Hilfen zurückgreifen zu müssen.

Der hohe Anteil an öffentlichen Verkehr in der Innenstadt zeigt auch die Bedeutung des Fussverkehrs. Umsteigebeziehungen zwischen strassengebundenem ÖV und Bahn, sowie Fusswegetappen von der Haltestelle ins Umfeld müssen attraktiv sein. Auf ein hindernisfreies Vorankommen im öffentlichen Raum, insbesondere auch für mobilitätseingeschränkte Personen und somit auf die

Gewährleistung ihrer Autonomie, legt die Stadt grossen Wert. Dies bedingt höhere Ansprüche an die Gestaltung des öffentlichen Raums. Hindernisfreiheit in der Stadt kommt neben Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und älteren Menschen auch anderen Anspruchsgruppen zu Gute: Familien mit einem Kinderwagen, Personen mit einem Einkaufswagen oder Rollkoffer. Darin eingeschlossen ist auch das sichere Passieren aller im Umfeld von Baustellen.

Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs bedarf auch einer frühzeitigen Sensibilisierung zur Vermeidung und Entschärfung von Nutzungskonflikten zwischen Velo- und Fussverkehr. Dazu sind gute Lösungen zu entwickeln.

Die Stadt Bern setzt ihre Bestrebungen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld mit der Schaffung von neuen



FLÄCHENBEDARF FUSSVERKEHR

Neue Platzbereiche werden umgehend genutzt.

und grossflächigen Begegnungszonen, weiteren Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Temporeduktion fort. Möglichst grosse Bereiche von Plätzen sollen in Wohnquartieren und Quartierzentren vom motorisierten Individualverkehr befreit werden. Breitere Trottoirs und grössere Fussgängerflächen bei Kreuzungen und Einmündungen sollen neue platzartig nutzbare Flächen entstehen lassen, die den Fussgängerinnen und Fussgängern Verbesserungen und mehr Freiraum eröffnen. Die Stadt unterstützt dabei Initiativen zur Belebung und Aufwertung des öffentlichen Raums und ist selber aktiv.

Die allgemeinen Zielsetzungen des Fussverkehrs liegen allen Konzeptansätzen zu Grunde und sind integrierender Bestandteil der verschiedenen Handlungsansätze und Massnahmen.



QUARTIERSTRASSEN UND PLÄTZE

Die Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger wird verbessert.

7 MOTORISIERTER INDIVIDUAL- VERKEHR

Ziele des STEK 2016

- Zur Gewährleistung eines funktionierenden Gesamtverkehrssystems und zur Erreichung der Vorgaben der städtischen Energiestrategie wird der MIV-Anteil am Gesamtverkehr auf dem Stadtnetz reduziert.

Erläuterungen

Die 3-V-Strategie für den MIV – vermeiden, verlagern, verträglich gestalten – soll konsequenter verfolgt werden; sei es in der Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung, der Festlegung der Netzhierarchie, dem Verkehrsmanagement oder bei der Bewirtschaftung des Parkplatzangebotes.

NETZ UND STANDARDS FÜR DEN MOTORISIERTEN INDIVIDUAL- VERKEHR

Ziele des STEK 2016

- Der MIV wird stadtverträglich ausgestaltet. Zentrale Instrumente sind die Kanalisierung des MIV auf einzelne Hauptachsen und die Temporeduktionen.
- Der MIV wird mit einer gemeindeübergreifenden Verkehrslenkung

und einem Verkehrsmanagement frühzeitig dosiert mit dem Ziel, Verkehrsstaus und Behinderungen von ÖV und Veloverkehr möglichst zu verhindern.

- Der Pendlerverkehr wird auf ÖV und Veloverkehr umgelagert. Der MIV-Anteil am Gesamtverkehr wird reduziert. Die Erreichbarkeit der Stadt, insbesondere der Innenstadt, ist für den Wirtschaftsverkehr gewährleistet.

Erläuterungen

Die Autobahn mit den Zubringrachsen in die Innenstadt bildet das Rückgrat der städtischen Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Zur Gewährleistung eines funktionierenden Gesamtverkehrssystems wird der MIV-Anteil am Gesamtverkehr auf dem Stadtnetz reduziert. Der MIV wird auf das Basisnetz gelenkt und stadtverträglich bewirtschaftet. Gegen das Stadtzentrum steigen die Anforderungen an die multimodale Strasse, die von verschiedenen Verkehrsträgern miteinander genutzt wird. Die Erschliessung der Innenstadtparkhäuser erfolgt über ein radiales, reduziertes Netz bezüglich des Strassenraums sowie des Geschwindigkeitsregimes.

Die Zielsetzung stadtverträglicher

Verkehr verlangt eine Neubeurteilung der Strassenräume nach ihrer verkehrlichen und städtebaulichen Funktion im Stadt- raum. In den Handlungsfeldern Strassennetz und Geschwindigkeitsregime, Verkehrslenkung und Dosierung, Erschliessung Innenstadt und Wirtschaftsverkehr werden die entsprechenden Massnahmen definiert. Ein längerfristiges Handlungsfeld, dessen Planung frühzeitig und über die Gemeindegrenze hinaus angegangen werden muss, betrifft die Stadtreparatur im Osten der Stadt, die mit der Engpassbeseitigung der Autobahn möglich wird.

Strassennetz und Geschwindigkeitsregime, sachgerechte Unterteilung des Strassennetzes

Das Strassennetz in der Stadt Bern wird neu in ein Basisnetz und ein Quartiernetz mit Quartierverbindungsstrassen und Quartierstrassen eingeteilt.

Das heutige Übergangsnetz wurde auf seine Funktion und Anforderungen bezüglich angrenzender Nutzung überprüft. Es wird neu dem Quartiernetz zugeschlagen (Quartierverbindungsstrassen). Diese Anpassung ist sachgerecht, weil es sich beim heutigen Übergangsnetz weitgehend um Stadtteilverbindungen oder innerstädtische Strassen handelt, die einen hohen Koexistenzanspruch erfüllen müssen.

Basisnetz

Das Basisnetz besteht aus den Hauptachsen, welche gebündelt die Zu- und Wegfahrten vom Kantonsstrassen- und vom übergeordneten Autobahnnetz zur Innenstadt gewährleisten. Die Gestaltung des Basisnetzes erfolgt entsprechend der Nutzungsdichte und der lokalen Gegebenheiten: In Stadtteilzentren, Quartierzent-

ren und Orten mit Publikumsnutzung ist sie so auszurichten, dass sie den Anforderungen an gute und sichere Querungsmöglichkeiten gerecht wird.

Die Basisstrassen sollen auf das Minimum beschränkt werden. Die Basisstrassen wurden auf ihre Funktion und angrenzende Nutzungen untersucht: Folgende Strassen werden ins Quartiernetz aufgenommen und zu Quartierverbindungsstrassen umklassiert:

- Umgebung Bahnhofplatz (ab Belpstrasse/Laupenstrasse – Bubenbergrplatz – Bahnhofplatz bis Bollwerk/Speicherstrasse)
- Viktoriarain und Viktoriastrasse
- Könizstrasse (ab Loryplatz bis Gemeindegrenze)
- Bottigenstrasse
- Bernstrasse (ab Bethlehemstrasse)
- Eymattstrasse/Alte Murtenstrasse (zwischen Eymatt- und Bümplizstrasse)

Quartiernetz

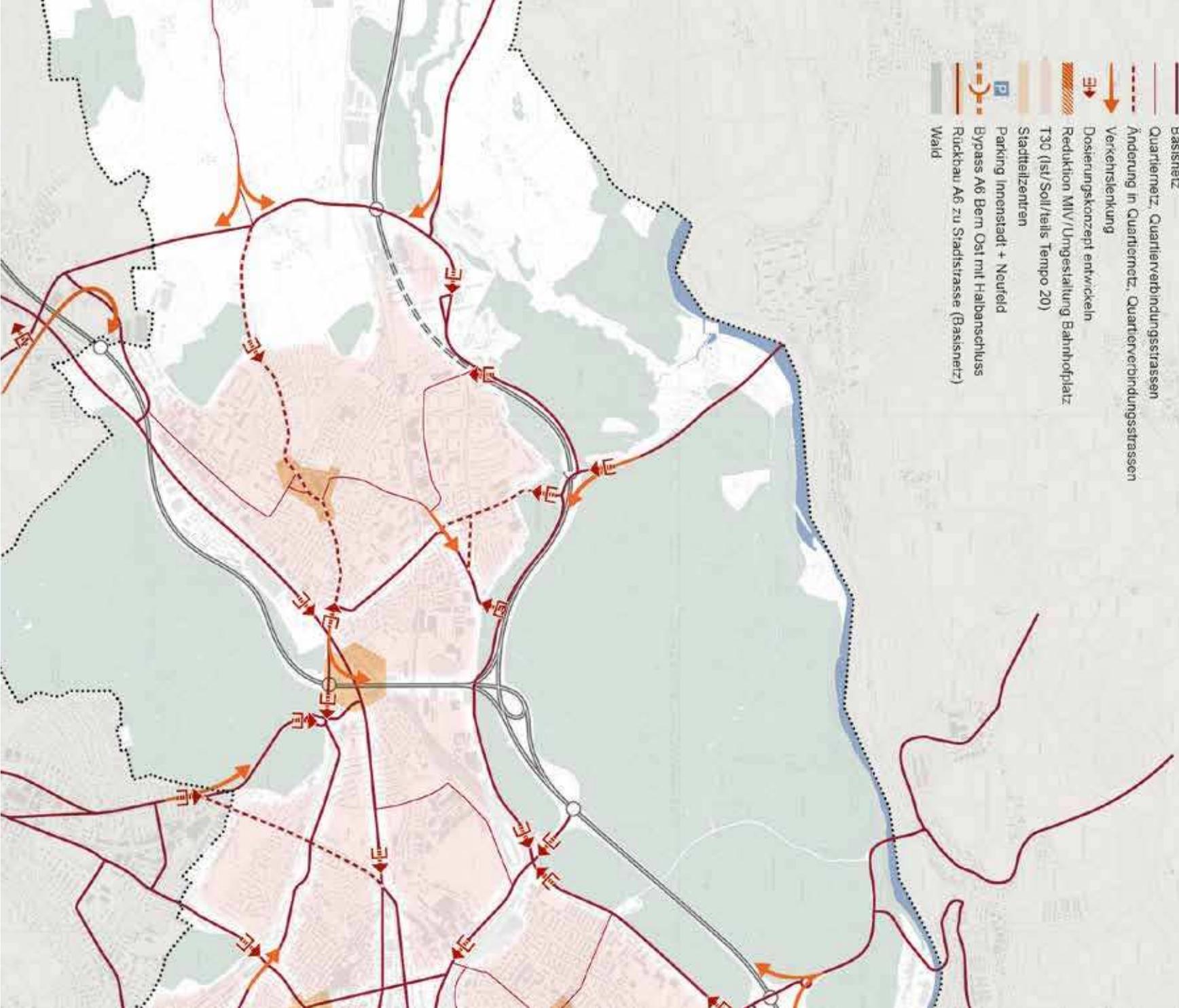
Das Quartiernetz wird unterteilt in Quartierverbindungsstrassen, die weitgehend eine stadtteilverbindende Funktion übernehmen, meist in urbanem Umfeld liegen und dementsprechend viele städtische Nutzungen aufweisen sowie in eigentliche Quartierstrassen innerhalb der Wohnquartiere und in Mischgebieten. Im Quartiernetz wird das Quartierzellen- und Wabenregime, das sich seit dem STEK 95 gut bewährt hat, weiterentwickelt.

Die Gestaltung des Quartiernetzes muss den Anforderungen an eine hohe Stadtverträglichkeit und hohe Wohnumfeldqualität gerecht werden.

Vom bisherigen Übergangsnetz (Quartierverbindungsstrassen) wird als erster Schritt die Sandrainstrasse (ab Seftigenstrasse bis Sulgeneckstrasse) in eine

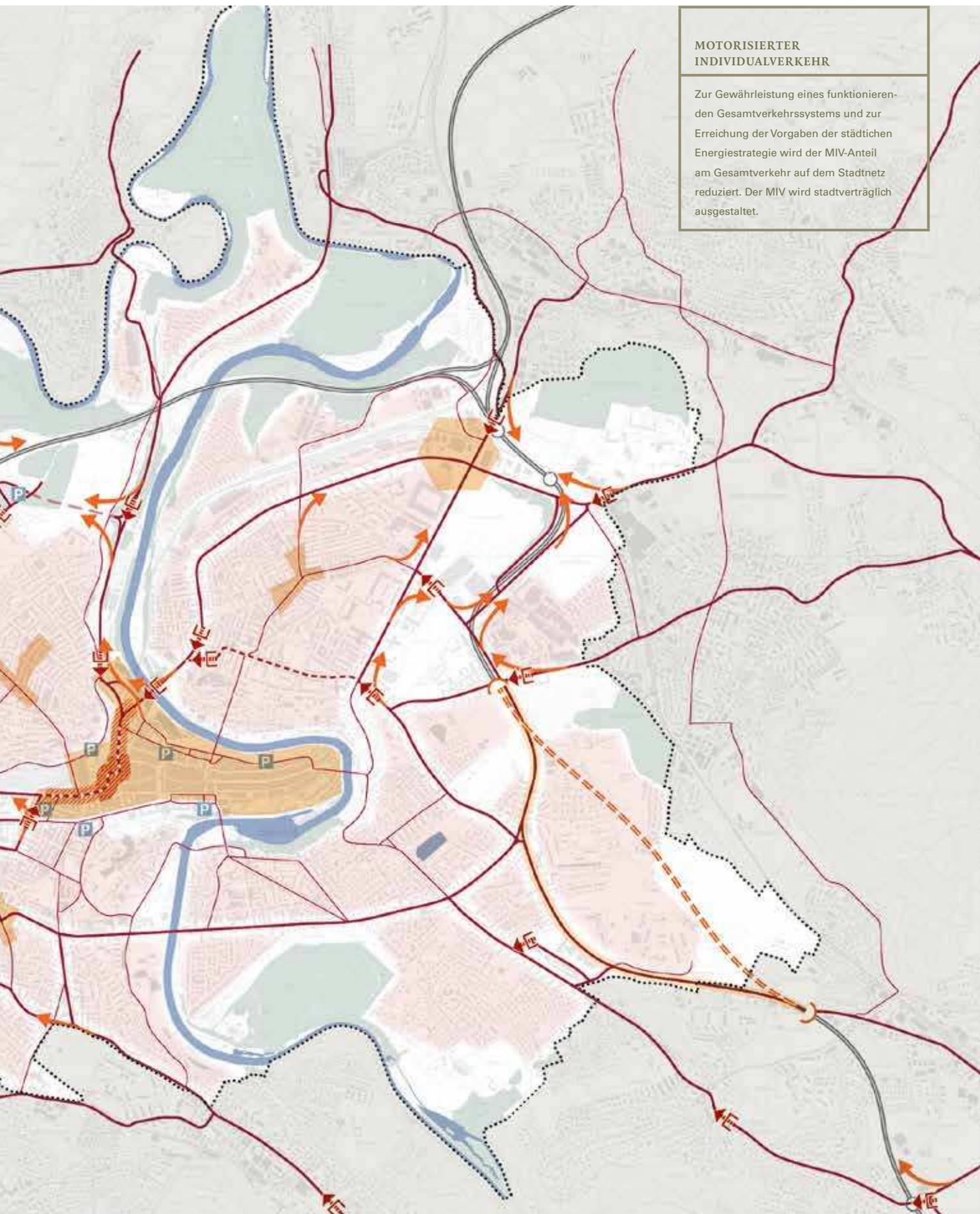
Motorisierter Individualverkehr

- Basisnetz
- Quartiernetz, Quartierverbindungsstrassen
- - - Änderung in Quartiernetz, Quartierverbindungsstrassen
- Verkehrslenkung
- Dosierungskonzept entwickeln
- Reduktion MIV/Umgestaltung Bahnhofplatz
- T 30 (Ist/ Soll/ Tempo 20)
- Stadtteilzentren
- Parking Innenstadt + Neufeld
- Bypass A6 Bern Ost mit Halbanchluss
- Rückbau A6 zu Stadtstrasse (Basisnetz)
- Wald



MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Zur Gewährleistung eines funktionierenden Gesamtverkehrssystems und zur Erreichung der Vorgaben der städtischen Energiestrategie wird der MIV-Anteil am Gesamtverkehr auf dem Stadtnetz reduziert. Der MIV wird stadtvträglich ausgestaltet.





**ZIELSYSTEM
GESCHWINDIGKEITSREGIME**

Das Geschwindigkeitsregime wird auf die Anforderungen des städtischen Umfelds abgestimmt.

Quartierstrasse überführt (plangrafisch nicht dargestellt). Weitere Umklassierungen sind zu prüfen.

Geschwindigkeitsregime

Das Geschwindigkeitsregime wird auf die Anforderungen des städtischen Umfelds abgestimmt:

- Auf dem Basisnetz gilt grundsätzlich 50 km/h; Ausnahmen 30 km/h in Stadtteilzentren, Quartierzentren, Strecken mit Publikumsnutzung und hohem Querungsbedarf und im Umfeld von Schulanlagen.
- Auf dem Quartiernetz gilt grundsätzlich auf Quartierverbindungsstrassen 30 km/h mit Ausnahmen 20 km/h und auf Quartierstrassen gilt grundsätzlich 20 km/h, mit Ausnahmen 30 km/h.

Umgestaltung von Strassenräumen

Gestaltung und Temporegime richten sich an die Anforderungen der angrenzenden Nutzungen und der verschiedenen Verkehrsträger. Im Innenstadtbereich, in Stadtteilzentren und Quartierzentren wird ein flächigeres Queren angestrebt. Quartierverbindungsstrassen werden in der Regel auch in Zukunft vortrittsberechtigt gegenüber den Quartierstrassen, da viele dieser Strassen strassengebundenen ÖV aufweisen und auch wichtige Velokorridore sind. Die Rückstufung von Strassen ins Quartiernetz hat keinen Einfluss

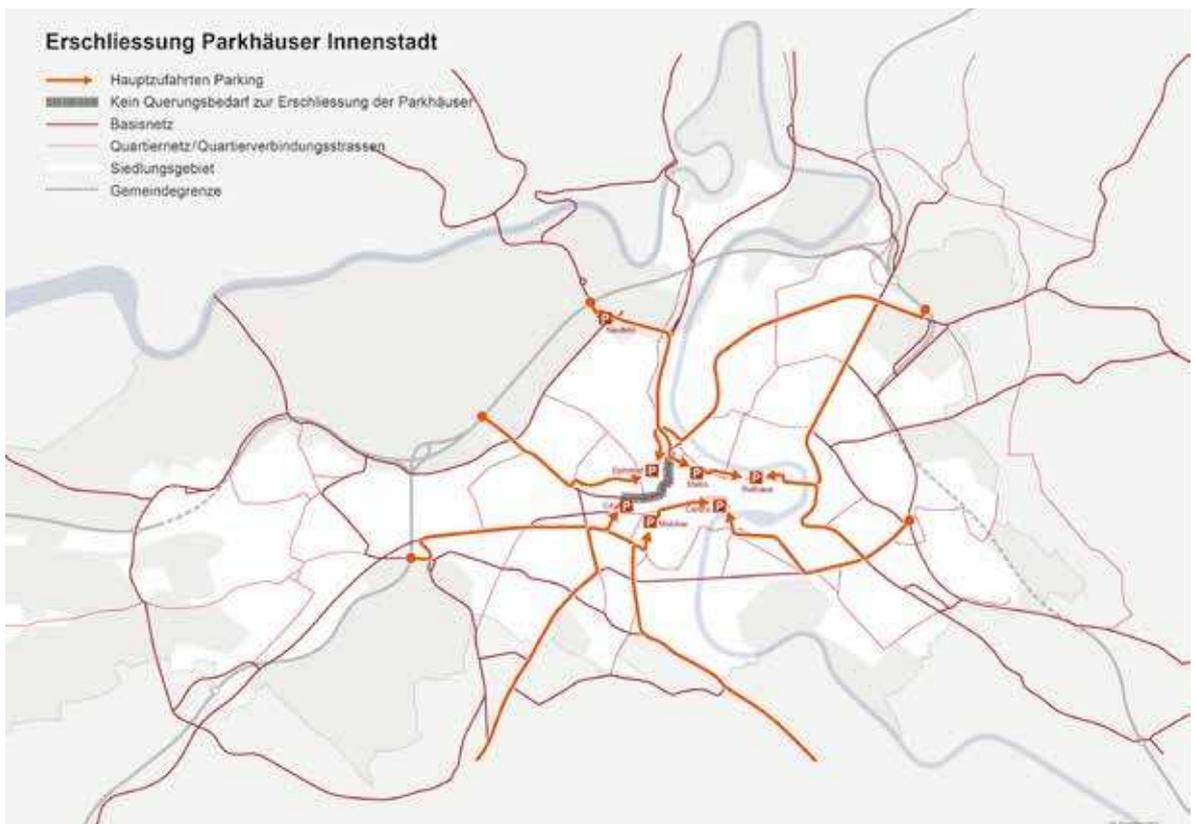
auf die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. Bereits heute sind viele Strecken des strassengebundenen ÖV im Quartiernetz. Gestaltung und Temporegime sind auf dem gesamten Strassenetz mit den Anforderungen des ÖV abzuwägen.

Fussgängerstreifen auf Quartierverbindungsstrassen sind möglich, wenn es die Situation erfordert, eine höhere Koexistenz wird jedoch mit gestalterischen Massnahmen angestrebt. Den Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen nach einem sicheren Queren der Strasse wird dabei Rechnung getragen.

In sich klar definierten Quartierzellen sollen die Quartierstrassen in grossflächige Begegnungszonen mit flächendeckendem Tempo-20-Regime umgewandelt werden. Die heutigen Pilot-Projekte im Burgfeld, Breitfeld und Obstberg werden zur Regel. Somit gehören Quartierstrassen zum integralen Bestandteil des Wohnumfeldes. Sie bieten Kindern Platz zum Spielen und fördern das nachbarschaftliche Zusammensein.

Möglichst grosse Bereiche von Plätzen sollen in Quartierzentren vom motorisierten Individualverkehr befreit werden, so dass jedes Quartier über mindestens einen autofreien Platz verfügt.

Wenn auf übergeordneter Ebe-



MIV-ERSCHLIESSUNG INNENSTADT

Die öffentlichen Parkieranlagen der Innenstadt sind direkt ab der Autobahn gewährleistet.

ne Entwicklungen in Richtung «Tempo 30 generell» stattfinden, wird sich auch die Stadt Bern zu gegebener Zeit dafür einsetzen. Damit gäbe es eine Art Beweisumkehr zur heutigen Gesetzeslage, wobei nicht mehr Tempo 30 die Ausnahme ist, sondern Tempo 50. Für Tempo 20 würde sich nichts ändern. Der Grossteil der Strassen in der Stadt Bern sind bereits heute Tempo 30 Zonen oder Tempo 30 Strecken.

Verkehrsmanagement: Verkehrslenkung und Dosierung

Mit dem Verkehrsmanagement Stadt Bern soll der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern und der übergeordneten Zielsetzung des STEK 2016 Rechnung getragen werden. Allfällige Möglichkeiten zur Optimierung der Nutzung der bestehenden Infrastruktur müssen ausgeschöpft werden. Wichtige Einflussgrö-

ssen auf die Massnahme sind gemäss RGSK II die Velo-Offensive, insbesondere die Anforderungen an die Velohaupttrouten, die Umsetzung des kantonalen Sachplans Veloverkehr, die Reduktion Widerstände LSA sowie die Anforderungen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs. Das Verkehrslenkungs- und Dosierungskonzept soll die Wohn- und Lebensqualität verbessern und insbesondere im Stadtzentrum dazu beitragen, wichtige Projekte realisieren zu können (ZBB, Zugang Bubenbergr, Verdoppelung Veloanteil, Optimierung der ÖV-Haltstellen auf dem Bahnhofplatz). Die Nachfrage des MIV soll gezielt gelenkt werden. Durch diese Massnahmen wird die Fahrplanstabilität des ÖV wesentlich verbessert.



KLARE ZUTEILUNG DER VERKEHRSFLÄCHEN

Der MIV wird auf das Basisnetz gelenkt und stadtverträglich bewirtschaftet.

Erschliessung Innenstadt

Die Erreichbarkeit der Innenstadt sowie der öffentlichen Parkierungsanlagen ist direkt ab der Autobahn gewährleistet. Durch gezielte Lenkung zu den Parkhäusern der Innenstadt ist eine Querung des Bahnhofplatzes nicht notwendig. Langfristig wird der MIV-Anteil am Gesamtverkehr reduziert.

Ebenso ist die Erschliessung der Quartiere mit dem MIV gewährleistet, ohne dass über den Bahnhofplatz gefahren werden muss. Mit gezielter Verkehrslenkung soll der MIV stattdessen auf die Autobahn als Rückgrat der Erschliessung gelenkt werden.

Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr wird optimal organisiert. So wird z. B. der Güterverkehr auf der Basis von Anlieferungskonzepten der Unternehmen organisiert (z. B. City-Logistik, Velokurierdienste, Förderung Elektrofahrzeuge, Cargo-Bikes, Velohauslieferdienst etc.). Die Stadt unterstützt die Unternehmen in der Umsetzung dieser Konzepte. Im Rahmen eines Verkehrskonzeptes Wirtschaftsstandort Innenstadt, wel-

ches die obere und untere Altstadt umfasst, werden neueste Erkenntnisse der City-Logistik für die Stadt Bern geprüft. Der Wirtschaftsverkehr in der Stadt muss möglichst ungehindert zirkulieren können. Auch über den Bahnhofplatz kann der Wirtschaftsverkehr zirkulieren. Die Anlieferung bleibt weiterhin sichergestellt.

Stadtreparatur dank Engpassbeseitigung auf dem Autobahnnetz – Rückbau und Neugestaltung einer neuen Stadtstrasse anstelle der Autobahn A6

Die Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse A6 mit dem Bypass Ost (A6) und der damit verbundenen Stadtreparatur durch den Rückbau der A6 zu einer stadtverträglichen Stadtstrasse, schafft die Voraussetzungen für eine Siedlungsentwicklung im Gebiet Bern Ost. Durch den Rückbau der heute stark trennenden Autobahn werden neue Quartiervernetzungen möglich, durch die städtebauliche Neustrukturierung wird die Lebensqualität vieler Anwohnenden spürbar verbessert.

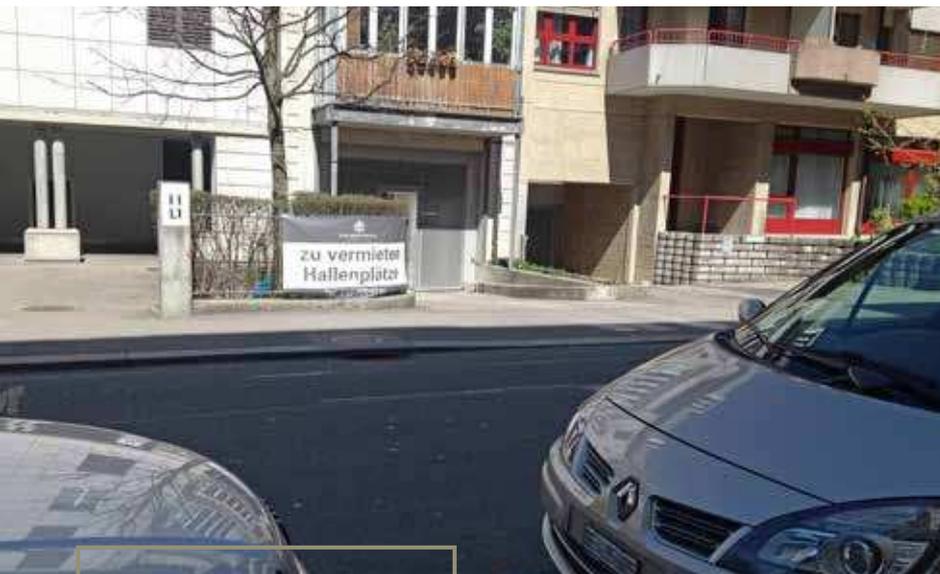
MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR		
Massnahmen	Instrument	Infrastruktur
SACHGERECHTE UNTERTEILUNG DES STRASSENNETZES IN EIN BASIS- UND QUARTIERNETZ	<ul style="list-style-type: none"> Plan Strassenhierarchie; RGSK; Regionales Basisnetz Strassennetzplan Kanton 	-
MIV AUF DAS BASISNETZ LENKEN UND STADTVERTRÄGLICH BEWIRTSCHAFTEN	<ul style="list-style-type: none"> Revision Teilverkehrspläne MIV 	-
Regimeänderungen: Tempo 30 (Zonen, Strecken), Begegnungszonen	<ul style="list-style-type: none"> Signalisationsverordnung 	-
Umgestaltung von Strassenräumen: Tempo 30 (Zonen, Strecken), Begegnungszonen; unabhängig Temporegime	<ul style="list-style-type: none"> Vorstudien bis Bauprojekte Revision Teilverkehrspläne MIV Quartierplanung 	mittel
Verkehrsmanagement (VM): Verkehrstrenkungs- und Dosierungskonzept	<ul style="list-style-type: none"> VM Stadt Bern RGSK II, NM-VM-1a 	gross
ERSCHLIESSUNG DER STADT UND DER INNENSTADTPARKHÄUSER ÜBER EIN RADIALES STRASSENNETZ MIT REDUZIERTEM GESCHWINDIGKEITSREGIME	<ul style="list-style-type: none"> Signalisationsverordnung Revision Teilverkehrspläne MIV 	-
ÜBERPRÜFUNG DER WEGWEISUNG IN DIE INNENSTADT UND DURCH DIE STADT	<ul style="list-style-type: none"> Wegweisungskonzept 	-
MASSNAHMEN ZUM WIRTSCHAFTSVERKEHR	<ul style="list-style-type: none"> Konzepte Wirtschaftsverkehr: Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt, Konzept City-Logistik etc. 	-
LANGFRISTIGE STADTREPARATUR UND BILDUNG EINER NEUEN STADTSTRASSE ANSTELLE DER AUTOBAHN A6	<ul style="list-style-type: none"> Vorstudien bis Bauprojekte mit Kanton / ASTRA Überkommunale Gebietsentwicklung Siedlung, Freiraum, Mobilität RGSK I, V-MIV 10.3 	gross
ENTWICKLUNG PULVERWEG (VERLÄNGERUNG BYPASS-TUNNEL A6)	<ul style="list-style-type: none"> Städtische Gebietsentwicklung Siedlung, Freiraum, Mobilität Teil der Masterplanung Stadtentwicklung Ost Vorstudie bis Bauprojekt mit Kanton / ASTRA 	gross

Überdeckung A6 im Bereich Pulverweg

Ein langfristiges Potenzial für die Siedlungsentwicklung besteht in der Überdeckung des Pulverweges (in den Plänen nicht dargestellt). Die Stadt setzt sich beim ASTRA dafür ein, dass der Bereich Pulverweg in die Überdeckung integriert wird.

Die Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse A1 sieht einen Teilausbau der bestehenden A1 im Bereich Weyermannshaus – Schönbühl mit durchgehender Fahrstreifenergänzung zwischen dem Wankdorf-Dreieck und der Verzweigung Schönbühl, ergänzt mit flankierenden, betrieblichen Massnahmen, vor.

Die Umsetzung beider Engpassbeseitigungen tragen zur Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes bei, haben jedoch einen längeren Realisierungshorizont als 2030. Insofern bleiben die Nationalstrassen rund um Bern in den Spitzenzeiten noch mehrere Jahre stark belastet. Auch aus regionaler Sicht wird deshalb dem Verkehrsmanagement der Region Bern und den vielen, kleinen Massnahmen auf den bestehenden Infrastrukturen zur Verbesserung der Verträglichkeit, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wie auch zur besseren Integration des ÖV und Fuss- und Veloverkehrs in den Verkehrsablauf eine grosse Bedeutung zugesprochen (Quelle RGSK Bern-Mittelland II/Agglomeration Region Bern III, Bericht Vorprüfung November 2015).



ÜBERANGEBOT AN PARKPLÄTZEN

Beseitigung von Fehlanreizen bei der Parkierung, um vermeidbaren Autofahrten entgegenzuwirken.

PARKIERUNG

Massnahmen	Instrument	Infrastruktur
BESEITIGUNG VON FEHLANREIZEN, HAUSHÄLTERISCHER UMGANG MIT DER FLÄCHE, REDUZIERUNG VON STRASSEN-PARKPLÄTZEN	<ul style="list-style-type: none"> • Parkierungskonzept • Signalisationsverordnung • Vorstudien bis Bauprojekte 	klein

PARKIERUNG MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Ziele des STEK 2016

- Der MIV wird mittels Parkplatzbewirtschaftung gelenkt, die Anzahl Parkplätze reduziert, die Parkgebühren werden – insbesondere während der Spitzenzeiten – erhöht.

Erläuterungen

Das starke Wachstum der Anzahl privater Parkplätze in den letzten Jahrzehnten hat, in Kombination mit dem sich ändernden Mobilitätsverhalten der Stadtbevölkerung, partiell zu einem Parkplatz-Überangebot geführt. Folge ist eine zunehmende Fremdvermietung an Pendlerin-

nen und Pendler. Dadurch wird der MIV begünstigt, was der Verlagerungspolitik zugunsten der stadt- und umweltverträglichen Verkehrsmittel zuwiderläuft. Die Entwicklungsdynamik der Stadt Bern ist zu nutzen, um das Überangebot an privaten Parkplätzen kontinuierlich abzubauen. Im Vordergrund stehen:

- Minimierung des Anreizes für die Erzeugung von zusätzlichen Fahrten bei gleichzeitiger Vermeidung negativer Nebeneffekte (Suchverkehr, Behinderung des Wirtschaftsverkehrs oder Benachteiligung für die Wohnbevölkerung).
- Verlagerung hin zu stadt- und umweltverträglichen Verkehrsmitteln.
- Optimierung der Auslastung von bestehenden Parkplätzen und Parkierungsanlagen, insbesondere auch Erhöhung der Auslastung von privaten Parkplätzen.
- Priorisierung der Nutzung von öffentlichen Flächen im Interesse von Nutzungen mit möglichst hohem öffentlichen Interesse.
- Bevorzugung von Wohnen, Gewerbe und Handel im Vergleich zu anderen Nutzungen (Pendlerverkehr, Freizeitverkehr und dergleichen).

Mobil in der Stadt – ohne Auto: Eine hohe und flexible Mobilität ist in der Stadt Bern für breite Bevölkerungskreise ohne eigenes Auto möglich. Über die Hälfte der Haushalte verfügt über kein eigenes Auto. Viele Ziele sind zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar und der öffentliche Verkehr ist attraktiv und zuverlässig. Autoarmes Wohnen ist dadurch in der Stadt Bern nicht die Ausnahme, sondern die Regel.

Die Herausforderung besteht darin, dem Parkierungsdruck und dem Überangebot an Parkplätzen in der Stadt Bern griffige Massnahmen entgegen zu setzen. Da-

bei werden zwei Handlungsfelder verfolgt. Einerseits gilt es bei den privaten Parkplätzen anzusetzen, da ein Überangebot Fehlanreize schafft, andererseits sind die öffentlichen Parkplätze ein knappes Gut im öffentlichen Raum. Trotz des Überangebots an privaten Parkplätzen sind selbst verkehrsberuhigte Strassen durch die Parkierung autodominiert. Der städtische Raum ist ein begrenztes und kostbares Gut. Die Flächenansprüche zugunsten anderer Verkehrsträger, der Verkehrssicherheit oder der Aufwertung des öffentlichen Raums sind gross.

Die Parkierung soll in Zukunft nach drei Prinzipien geregelt werden:

Beseitigung von Fehlanreizen bei der Parkierung, um vermeidbaren Autofahrten entgegenzuwirken

- Parkplatz-Erstellungspflicht reduzieren: Nicht nur autoarmes Wohnen, sondern auch autoarmes Bauen soll die Regel werden.
- Fehlanreize zugunsten von Pendlern beseitigen: Die Fremdvermietung privater Parkplätze wird eingeschränkt und die Tarife für Tageskarten in den blauen Zonen angepasst. Ein besseres Park+Rail (P+R) -Angebot in der Region motiviert Pendler dazu, möglichst nahe am Wohnort auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen.
- Fehlanreize im Zentrum beseitigen: Abstufung der Parkierungstarife nach Zentralität und Bewirtschaftung der Abstellplätze für Motorräder in der Innenstadt; als Lenkungsmassnahmen zugunsten von stadt- und umweltverträglichen Verkehrsmitteln.

Haushälterischer Umgang mit der Fläche, durch bessere Auslastung bereits vorhandener, geeigneter Parkierungsanlagen

- Bestehende Überangebote im Zusammenhang mit Nachver-

dichtungen nutzen; liegenschaftsübergreifende Gemeinschaftsgaragen.

- Restriktivere Regeln bei der Ausgabe von Anwohnerparkkarten: Strassenparkplätze sollen jenen zur Verfügung stehen, welche über keine andere Abstellmöglichkeit verfügen. Private Parkplätze werden dadurch besser genutzt und nicht an Pendlerinnen und Pendler fremdvermietet.

Reduzierung von Strassenparkplätzen zugunsten von Wohnqualität, lebendigen Zentren und Verkehrssicherheit

- Kompensationsmechanismus: Aufhebung von Strassenparkplätzen bei Erstellung privater Parkplätze, die im Zusammenhang mit Umbauten oder Ersatzneubauten entstehen.

- Interessensabwägung: Aufhebung von Strassenparkplätzen bei gewichtigeren öffentlichen Interessen.

Die Erhöhung der Nutzbarkeit, die Reduktion der Parkplätze und die Reduktion der Parkplatz-Erstellungspflicht sollen dazu beitragen, dass die Parkplatzverfügbarkeit an Attraktivität verliert und so andere Verkehrsmittel konkurrenzfähiger werden im Pendlerverkehr.

8 KOMBINIERTE MOBILITÄT, SHARING, MOBILITÄTSMANAGEMENT

Ziele des STEK 2016

- Grosszügige Angebote der kombinierten Mobilität werden bereitgestellt. Bike+Ride (B+R), Veloverleihsysteme oder Sharing (car und bike) ermöglichen es, kombinierte Wege jeweils mit dem effizientesten Verkehrsmittel zurückzulegen.
- Mit Mobilitätsmanagement in Unternehmen und bei grösseren Arealüberbauungen wird die nachhaltige (effiziente, sozial- und umweltverträgliche) Mobilität gefördert und vermarktet.

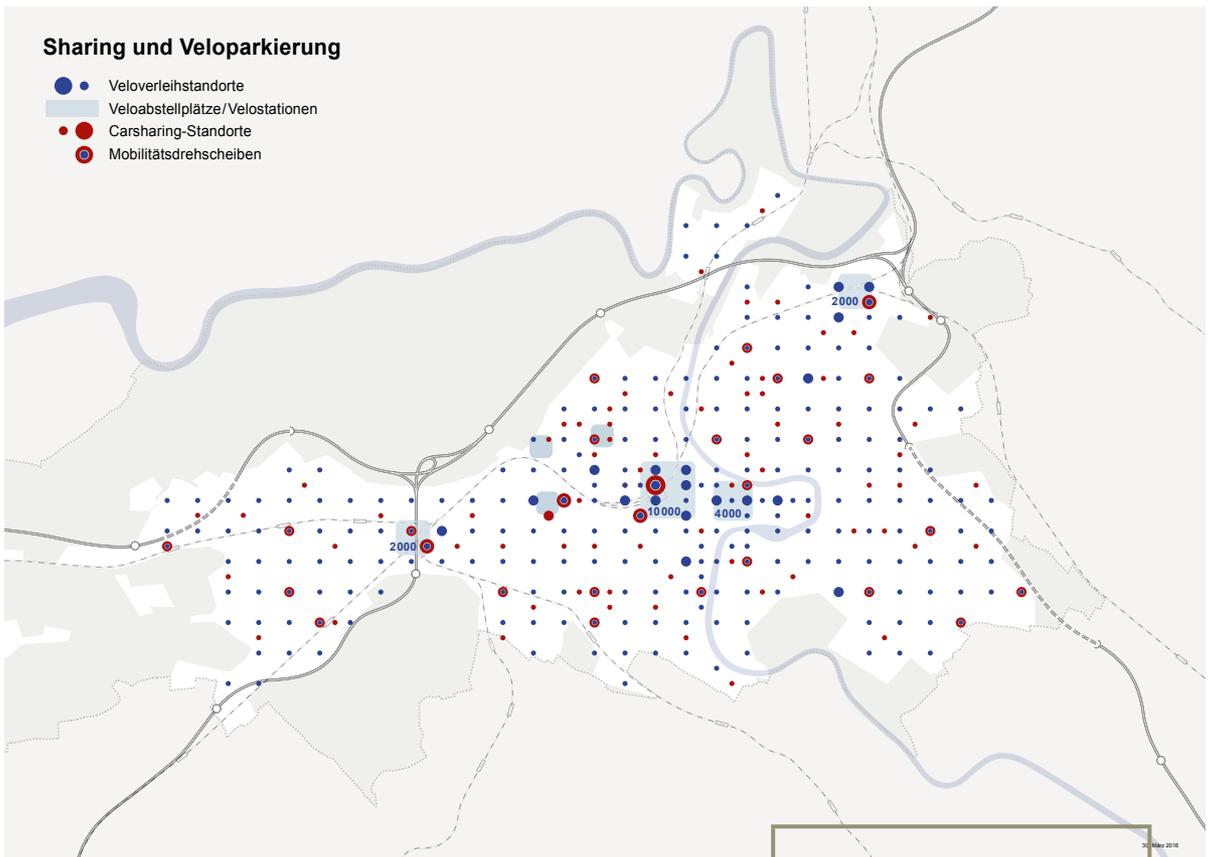
Erläuterungen

Die Kombinierte Mobilität, das Sharing von Verkehrsmitteln und Mobilitätsmanagement tragen dazu bei, dass multimodale Fahrten gesteigert werden und Umsteigevorgänge erleichtert werden. Ganz im Sinne von: «Was brauche ich als nächstes, um von A nach B zu kommen?».

Die kombinierte Mobilität, Sharing von Verkehrsmitteln und Mobilitätsmanagement soll stärker ins Bewusstsein der Stadtbevölkerung, der Unternehmen und der pendelnden Arbeitsbevölkerung getragen werden. Besuche-

rinnen und Besucher der Stadt erhalten mit dem Veloverleihsystem einen einfachen Zugang, um sich im grösseren Umkreis der Stadt mit dem Velo zu bewegen. Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner, Unternehmen und Arbeitende haben durch Sharing die Möglichkeit, jederzeit auf ein Auto oder auf ein Leihvelo in ihrer jeweiligen Umgebung zurückzugreifen. Für Autobesitzende in der Stadt wird das Carsharing zu einer Alternative zum eigenen Auto. Ein Veloverleihsystem ermöglicht insbesondere auch Personen, die nicht täglich mit dem eigenen Velo unterwegs sind, zunehmend Strecken in der Stadt mit dem Velo zurückzulegen. Hierzu wird folgende Strategie verfolgt:

- An strategisch wichtigen Orten (Bahnhof, S-Bahnhaltestellen, Stadtteilzentren, Quartierzentren und grosse Arbeitsplatzgebiete) sind Mobilitätsdrehscheiben mit einem umfassenden Angebot der kombinierten Mobilität aufzubauen.
- Mittels Mobilitätsmanagement wird die Beeinflussung von Einstellungen und Verhalten in



KONZEPTSKIZZE SHARING UND VELOPARKIERUNG

Ein flächendeckendes Veloverleihsystem, Car-Sharing-Angebote, Mobilitätsdrehscheiben und Veloparkierung an zentralen Orten ermöglichen es, kombinierte Wege mit dem effizientesten Verkehrsmittel zurückzulegen.

KOMBINIERTE MOBILITÄT / SHARING / MOBILITÄTSMANAGEMENT

Massnahmen	Instrument	Infrastruktur
AUFBAU VON MOBILITÄTSDREHSCHWEIBEN IN STADTTEIL-, QUARTIERZENTREN UND AN S-BAHNHALTESTELLEN	• Studien	klein
AUS- UND NEUBAU VON VELOSTATIONEN (siehe Kapitel Veloparkierung)	• Vorstudien bis Bauprojekte	gross
ENTWICKELN EINES KONZEPTS FÜR SHARING-ANGEBOTE VON DRITTEN	• Studie	klein
Ausbau von Sharing-Angeboten (Car, Cargobike, Utilities, weiteres)	• Studie	klein
MOBILITÄTSMANAGEMENT AUSBAUEN	• Studien	-

Richtung vermehrter Nutzung umwelt- und stadtverträglicher Verkehrsmitteln bezweckt. Dazu sollen auch Anreizsysteme in privaten Unternehmen, Verwaltungen und durch Bauträger geprüft werden.

Kombinierte Mobilität

Ausbau der Veloabstellanlagen an wichtigen Zielorten der Stadt, insbesondere an den ÖV-Bahnhaltestellen und in der Innenstadt. Massiver Ausbau beim Bahnhof (10'000 Veloabstellplätze, erforderlicher Bedarf aufgrund Zielsetzung); im Bereich der Kornhausquerung (4000) und in den Entwicklungsschwerpunkten Wankdorf und Ausserholligen/Europaplatz (jeweils 2000 aufgrund Entwicklungsabsichten). Ausbildung der beiden S-Bahn-Velostationen als Velo-Hub für die Velonutzung zu innerstädtischen Arbeitsplätzen. Der Nachfrage entsprechender Ausbau von B+R-Plätzen an den übrigen Bahnhaltestellen.

Sharing von Verkehrsmitteln

Aufbau eines flächendeckenden Veloverleihsystems mit Schwerpunkten an strategisch wichtigen Zielorten. Ausbau des Sharingangebotes von Cargo-Bikes.

Ausbau des Carsharingangebotes in der Stadt. Neuregelung der Flächen auf dem öffentlichen Grund. Langfristig Ersatz der öffentlichen Strassenparkplätze u.a. zugunsten Carsharing (Nutzungsverhältnis 1:9) und weiteren Interessen (Velorouten, Veloabstellflächen, Aufwertung Strassenräume).

Mobilitätsdrehscheiben

An strategisch wichtigen Orten (Bahnhöfe, Stadtteilzentren, Quartierzentren und grosse Arbeitsplatzgebiete) sind Mobilitätsdrehscheiben mit diversen

Angeboten aufzubauen:

- Grössere Veloverleihstandorte
- E-Bikes-Aufladestationen
- Velozubehör wie Anhänger etc.
- Carsharingstandorte mit einer Vielzahl von Autos, inkl. Transporter.
- Bikesharingstandorte für Cargo-Bikes
- Sie sollen auch als Informationsstelle dienen und Buchungsmöglichkeiten für GA-Tageskarten, Abonnements des öffentlichen Verkehrs, Taxigutschriften, Information über Hauslieferdienste etc. anbieten.

Mobilitätsmanagement

Mit dem Mobilitätsmanagement soll die Nachfrage beim MIV zugunsten ÖV, Fuss- und Veloverkehr beeinflusst werden. Die bestehenden Infrastrukturen sollen effizienter genutzt werden.

- Weiterentwicklung des Mobilitätsmanagements in Unternehmen und bei Areal- und grösseren Wohnüberbauungen.
- Ausbau des Mobilitätsmanagements auf gesetzlicher Basis als strategisches Mittel zur Förderung der nachhaltigen Mobilität (Instrument für Anreizsysteme).
- Stärkerer Einsatz von Mobilitätskonzepten mit Controllingmechanismen zur Förderung autoarmer Stadtquartiere, bzw. autoarmem Wohnen und autoarmen Unternehmen.
- Aufbau/Ausbau eines Förderfonds der Stadtbehörde zur Unterstützung innovativer Ideen im Bereich Mobilitätsmanagement/Mobilitätskonzepten und zur Unterstützung quartierspezifischer Neuregelungen, z. B. im Bereich Parkierung (Umwandlung von bestehenden privaten Parkierungsanlagen in Gemeinschaftsgaragen für die Quartierbevölkerung).
- Controlling und Weiterentwicklung des Konzeptes Mobilitäts-

9

INFRASTRUKTUR UND FINANZIERUNG

Erläuterungen

Die räumliche Stadtentwicklung setzt eine entsprechende Entwicklung der Infrastruktur und damit deren Finanzierung voraus. Dazu bestehen Grundlagen, welche für die Folgeplanungen zu STEK 2016 zu Verfügung stehen. Es wurden dazu alle derzeit geplanten Infrastrukturvorhaben erhoben und auf der Grundlage der Entwicklungsabsichten und der vorgeschlagenen Umsetzung des STEK 2016 in den Bereichen Siedlung, Freiraum und Mobilität (Infrastrukturbedarf für Siedlung und Freiraum siehe Vertiefungsbericht Siedlung und Freiraum) der absehbare zukünftige Infrastrukturbedarf dargelegt.

Kosten, Massnahmen und Realisierungshorizont innerhalb der einzelnen Infrastrukturbereiche und Vorhaben haben einen unterschiedlichen Genauigkeitsgrad. Im Rahmen des STEK 2016 wird deshalb auf eine detaillierte Zusammenstellung verzichtet und auf die bestehenden Grundlagen der Stadtverwaltung verwiesen.

Zum einen generiert das vorgesehene Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum bis 2030 einen generellen Infrastrukturbedarf (Wohn- und Arbeitsraum, Erschliessungen, Ver- und Entsorgung etc.). Ein beträchtlicher Teil des erwarteten Wachstums und damit auch des Infrastrukturbedarfs ergibt sich durch Arealentwicklungen, deren Realisierung auch ohne STEK 2016 im Rahmen der geltenden Grundordnung möglich und absehbar ist.

Zum anderen entsteht durch Qualitätssteigerungen in der städtischen Ausstattung (z. B. Quartiersversorgung, aufgewertete Freiräume, Qualität des Mobilitätsangebotes etc.) ein Infrastrukturbedarf.

Mehrere Handlungsfelder/Verkehrsmassnahmen sind eingebettet in übergeordnete Planungen und können nur zusammen mit dem Kanton, insbe-

sondere dem AÖV, der Region (RKBM) und den Nachbargemeinden entwickelt werden. Im Bereich der Engpassbeseitigung engagiert sich die Stadt zusammen mit den weiteren Partnern (Kanton, Region, Nachbargemeinden) für deren Umsetzung durch den Bund (ASTRA). Kostenfolgen bei diesen übergeordneten Planungen zu schätzen sind aufgrund der verschiedenen möglichen Varianten auf der Flughöhe STEK nicht zweckmässig.

Die Umsetzung der Massnahmen im Zusammenhang mit dem Rückbau A6 wird nach dem STEK-Horizont 2030 erfolgen. Ebenso die im Zusammenhang mit den Siedlungserweiterung notwendigen Mobilitäts- und Verkehrsmassnahmen. Im STEK-Horizont fallen die umfassenden Planungsarbeiten an, die von Anfang an in enger Zusammenarbeit mit dem ASTRA, dem Kanton und mit den angrenzenden Kerngemeinden der Agglomeration erfolgen werden.

Mehrere Handlungsfelder/Massnahmen im Bereich Mobilität/Gesamtverkehr erfordern grosse, integrale, Planungsarbeiten, woraus der konkrete Massnahmenbedarf erst später abgeleitet werden kann. Für den Stadtraum Bahnhof, z. B., wird im STEK-Horizont eine umfassende Gesamtplanung durchgeführt, die auf Basis aller Rahmenbedingungen (ÖV, Veloverkehr, Fussverkehr, Wirtschaftsverkehr und Freiraum) die konkreteren Massnahmen der Neuorganisation und Gestaltung definiert, die in Abstimmung mit dem Lebenszyklus der Gleisanlagen (ca. ab 2025) in Angriff genommen werden kann. Die Massnahmen des ersten Ausbauschnittes Zukunft Bahnhof Bern (RGSK II, ÖV-FV-1-a+b) werden durch die weiteren im STEK definierten Bausteine ergänzt.

Beim öffentlichen Verkehr fliessen die im STEK formulierten Handlungsansätze/Massnahmen wie Prüfen von neuen Durchmesserlinien (ÖV-W-3-c), Prüfen von Tramverlängerungen im Zusammenhang mit der Siedlungserweiterung (ÖV-W-3-d) in die Weiterentwicklung des regionalen Tramkonzeptes ein und es braucht analog zur Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Wyler – Länggasse (ÖV-W-3-a) weitere ZMB für die neue ÖV-Erschliessung (Bahn, Tram oder Bus) im Bereich Insel (ÖV-W-3-b) und östlich der Stadt. Die daraus resultierenden Massnahmen werden in Abstimmung mit der langfristigen Siedlungsentwicklung erarbeitet.

Viele im STEK formulierten Massnahmen sind bereits ins RGSK II integriert und damit Bestandteil der verschiedenen Agglomerationsprogramme (1-3) oder werden in diese aufgenommen. Grundsätzlich werden die Massnahmen auf den Sanierungs-

bedarf der Strassenanlagen, ÖV-Infrastrukturen und Werkleitungen abgestimmt.

Die Finanzierung der grossen Infrastrukturprojekte für den Velo- und Fussverkehr erfolgt separat über die Investitionsrechnung. Die ermittelten grossen Kosten für den städtischen Anteil beinhalten sämtliche grössere Vorhaben wie beispielsweise Velo-Haupttrouten, Fuss- und Veloverbindung Breitenrain – Länggasse, Velostationen, Fuss- und Veloverbindung Auserholligen sowie diversen kleineren und mittleren Velomassnahmen.

Bei der Verkehrsinfrastruktur sind weniger die durch das STEK 2016 generierten zusätzlichen Kosten entscheidend, als die kontinuierliche Umsetzung von mittels Bund und Kanton mitfinanzierten Massnahmen. Ein Grossteil der Infrastrukturmassnahmen liegen nicht in alleiniger Kompetenz der Stadt Bern. Diese Massnahmen sind in der Region und beim Kanton verankert, in dem sie ins RGSK Bern – Mittelland (Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept)/Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern aufgenommen wurden oder Bestandteil von Planungen des ASTRA sind. Die Stadt Bern sichert eine gute Koordination mit dem ASTRA, dem Kanton, der Region und den Nachbargemeinden zur Entwicklung der Mobilität und zur langfristigen Sicherstellung der Erschliessung der Stadt für die Region im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung.

Die mit dem STEK anvisierte Modal Split Veränderung zielt insgesamt auf kostengünstigere Massnahmen, die sich mittel- bis langfristig in der Stadt und in der Region bezahlt machen.

Die Stadt kann wachsen und sich erweitern: Die geplante Infrastruktur und das Mobilitätsangebot schaffen die Voraussetzung für die Innenentwicklung, die Entwicklung der Subzentren und Chantiers und für die Stadterweiterung West und Ost.

ANHANG

GLOSSAR

AP1	Agglomerationsprogramm Bern Teil Verkehr und Siedlung, 1. Generation 2007
DZM	Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
F	STEK-Folgearbeit
GIS	Geografisches Informationssystem
GO	Grundordnung
GR	Gemeinderat
GVM	Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern
IAFP	Integrierter Aufgaben- und Finanzplan
IS	Infrastrukturplanung
MIP	Mittel- und langfristige Investitionsplanung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PPP	Public Private Partnership
QP	Quartierplanung
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RGSK I	beinhaltet die Massnahmen des 2. Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung Bern 2012 (AP2)
RGSK II	beinhaltet die Massnahmen des 3. Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung Bern 2016 (AP3)
SR	Stadttrat
STEK	Stadtentwicklungskonzept
U	Umsetzung anhand vorhandener Fachplanungen
Ue0	Überbauungsordnung
UHR	Umsetzung hindernisfreier Raum
VM0	Vertiefungsbericht Mobilität
VSF	Vertiefungsbericht Siedlung und Freiraum
VM	Verkehrsmanagement
VS	Verkehrsstrategie
ZBB-S	Zukunft-Bahnhof-Bern, Teil Stadt
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung

Basisnetz

Das Basisnetz besteht aus den Hauptachsen, welche gebündelt die Zu- und Wegfahrten vom Kantonsstrassen- und vom übergeordneten Autobahnnetz zur Innenstadt gewährleisten. Sie haben im Gegensatz zu den übrigen Strassen meist einen verkehrsorientierten Charakter. Die Gestaltung des Basisnetzes erfolgt entsprechend der Nutzungsdichte und der lokalen Gegebenheiten.

Begegnungs- und Treffpunktmöglichkeiten für alle Generationen

Gemeint sind Gemeinschafts- und Quartierzentren und ehrenamtlich geführte Quartiertreffs, Begegnungsmöglichkeiten im Quartier im öffentlichen/halböffentlichen Raum (z. B. Stauffacherplatz, Lorrainepark, Innenhöfe) oder bei Zwischennutzungen (z. B. Warmbächli-Areal, beim Egelsee) u. ä..

Begegnungs- und Treffpunktmöglichkeiten sind Orte ohne Konsumzwang und möglichst multifunktional nutzbar. Quartierzentren (M) im STEK 2016 sind Hauptbezugspunkte funktionaler Räume.

Chantier

Chantiers sind strategisch wichtige Gebiete in Bern, die sich durch besondere Aufwertungs- und Entwicklungspotenziale auszeichnen. Chantiers sind dynamische Transformationsräume im Sinne der Nutzungsdurchmischung, Nutzungssteigerung und der baulichen Verdichtung. In den Chantiers sollen konzentriert Ressourcen und Energien für die Innen- und Zentrumsentwicklung eingesetzt werden.

Cluster

Ein Cluster zeichnet sich durch den Zusammenschluss mehrerer Einheiten aus. Der Cluster-Begriff im STEK wird bei Einheiten verwendet, die in Form von Unternehmen, öffentlichen/privaten Einrichtungen (z.B. Bereich Verwaltung oder Medizin) oder Instituten (z.B. Universität) auftreten. Aus dem Zusammenschluss und Zusammenwirken der einzelnen Einheiten kann ein gemeinsamer Nutzen

resultieren (Synergien). Diese Cluster bilden sich zumeist räumlich in der Stadtstruktur ab, wie z.B. das Inselareal oder das Verwaltungszentrum entlang der Bundesgasse.

Freiraum

Als Freiräume gelten alle unbebauten Flächen ausserhalb und innerhalb des Siedlungsgebietes der Stadt. Städtische Grün- und Freiräume prägen das Erscheinungsbild und die Wahrnehmung einer Stadt. Freiräume leisten einen wesentlichen Beitrag zum Wohlbefinden in der Stadt und sind von hohem sozioökonomischem Wert. Die Gesamtheit der städtischen Freiräume und Grünstrukturen mit ihren vielfältigen Leistungen und Funktionen für die Stadtbewohner und die Umwelt wird auch als grüne Infrastrukturen bezeichnet. Es wird sowohl nach allgemeinen Freiräumen, wie z. B. Strassen, Plätze, Spielplätze, Grünanlagen und Pärke, als auch nach zweckgebundenen Freiräumen unterschieden.

Modal Split

Der Modal Split ist die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi). Der Modal Split beschreibt das Mobilitätsverhalten von Personen, er hängt unter anderem vom Verkehrsangebot und wirtschaftlichen Entscheidungen von Unternehmen ab.

Multimodal

«Ein Verkehrssystem wird als multimodal bezeichnet, wenn den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern für ihre konkreten Mobilitätsbedürfnisse mindestens zwei Verkehrsmittelalternativen zur Verfügung stehen.»⁽⁶⁾

Nachhaltige Stadtentwicklung

«Eine zukunftsfähige, nachhaltige Entwicklung der Stadt Bern ist dann gegeben, wenn sie wirtschaftlich erfolgreich, sozial gerecht und ökologisch verträglich ist. Die natürlichen Lebensgrundlagendefinieren hierbei die Leitplanken der wirtschaftlichen und sozialen Ent-

wicklung.» (7) Näheres zum Thema Nachhaltigkeit ist den Vertiefungsberichten zu entnehmen.

Öffentlicher Raum

Der Begriff des öffentlichen Raumes kann sowohl aus städtebaulicher wie auch aus juristischer Sicht interpretiert werden: nach städtebaulicher Sichtweise werden die öffentlichen Freiräume nicht nur durch ihre Fläche bestimmt, sondern auch durch ihren räumlichen Begrenzungen (Fassaden, Bäume, Einfriedungen, ...). Kriterien wie Nutzung, Zugänglichkeit, Verfügbarkeit, Aneignungsmöglichkeit und Erreichbarkeit sind dabei massgeblich. Nach juristischer Sichtweise ist ein Raum dann öffentlich, wenn eine öffentliche Widmung, zum Beispiel in Form eines Durchgangsrechtes oder eine Dienstbarkeit, vorliegt. Im Rahmen des Gesamtberichtes und des Vertiefungsberichtes Siedlung und Freiraum zum STEK 2016 wird die juristische Sicht verwendet.

Siedlungsentwicklung nach innen

«Siedlungsentwicklung nach innen ist ein Oberbegriff. Darunter wird eine konzentrierte Siedlungsentwicklung verstanden, die eine optimale und intensive Nutzung des bestehenden Siedlungsgebietes zum Ziel hat. Egal, ob Baulücken geschlossen werden, ein baufälliges Haus durch ein grösseres ersetzt oder eine nicht mehr verwendete Fabrik umgenutzt wird – all dies ist Siedlungsentwicklung nach innen. Auch wenn Anbauten, Aufstockungen oder Neubauten bestehende Bauten ergänzen oder sogar ganze Quartiere erneuert werden, wird von Innenentwicklung gesprochen. Ein wichtiger Aspekt der Siedlungsentwicklung nach innen ist die gemischte Nutzung des Siedlungsgebietes. Vielfältig genutzte Quartiere sind belebt und ermöglichen kurze Wege zwischen Wohnort, Freizeit und Einkaufsmöglichkeiten. Dies alles fördert die Attraktivität unseres Lebensraumes. Qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen drückt sich unter anderem durch eine sorgfältig geplante Frei- und Grünraumgestaltung im Siedlungsgebiet aus.

Oftmals werden auch die Begriffe Innenentwicklung, Innenverdichtung oder Verdichtung als Synonym für die Siedlungsentwicklung nach innen verwendet.» (8)

Smart City

Smart City steht als Begriff für ein zukunftsgerichtetes Entwicklungskonzept von fortschrittlichen Städten und Gemeinden (Energiestädte) in der Schweiz. (9)

Soziale Vielfalt

Soziale Vielfalt heisst: Bern zeichnet sich durch eine generationen- und gleichstellungsgerechte, barriere- und diskriminierungsfreie, die kulturelle Vielfalt fördernde städtebauliche Entwicklung aus. Ziele sind die gesellschaftliche Teilhabe aller Einwohnerinnen und Einwohner in allen Teilsystemen wie Wohnen, Ar-

beit, Bildung, Freizeit, Gesundheit etc. sowie die Vermeidung von grossflächiger Homogenisierung.

Stadtraum Bahnhof Bern

Der Stadtraum Bahnhof Bern bezeichnet den zentralen, städtischen Raum im Umfeld des Bahnhofs. Als wichtigster Verkehrsknoten und Eingangspforte zur Innenstadt weist der Stadtraum Bahnhof Bern eine grosse Nutzungsvielfalt auf, die auf engem Raum koordiniert werden muss. Im Rahmen des Gesamtvorhabens Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) soll neben dem Bahnhof auch der öffentliche Raum im Umfeld des Bahnhofs aufgewertet werden.

Stadtraumprägende Strassen

Das städtische Erscheinungsbild wird stark durch das Netz der unterschiedlichen Verkehrsverbindungen und Strassenräume geprägt. Stadtraumprägende Strassen verbinden wichtige Plätze und Knotenpunkte und verbinden die Altstadt mit dem Umland. Sie fungieren als räumliche orientierungs- und Merkpunkte innerhalb des Stadtgebietes und zeichnen sich durch Baumpflanzungen sowie durch eine kohärente und hohe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität aus.

Stadtreparatur

Unter Stadtreparatur ist das, flankierend zum geplanten Rückbau der A6 (Engpassbeseitigungsprogramm des Bundes) ermöglichte erhebliche Wohnungsbau- und Freiraumaufwertungspotenzial im Umfeld der jetzigen A6-Trasse zu verstehen. Die Stadtreparatur bietet das Potenzial, neu gewonnenen Strassenraum zu stadtraumprägenden Strassen rückzubauen und im Einklang mit der angrenzenden Überbauung einen Ort mit eigener Identität zu schaffen. Insofern kann sie als Stadtreparatur und Siedlungsverdichtung innerhalb des städtischen Siedlungsraumes verstanden werden.

Urbanität/urban

Der Begriff «Urbanität» ist unscharf definiert. Der Stadttheoretiker Angelus Eisinger sieht Lebensweisen und Mentalitäten nicht einfach als Ergebnis bestimmter «baulicher Konfigurationen». (10) Soziales Verhalten oder soziale Gegebenheiten lassen sich demzufolge nicht im Vorhinein durch bauliche Strukturen prägen. Urbane Strukturen sind nur in dem Masse planbar, wie eine funktionale oder soziale Mischung der Bevölkerung einer Stadt planbar ist. Sie können aber überall dort entstehen, «wo der spezifische Charakter des Ortes, die Diversität der zur Verfügung stehenden Räume und die Bereitschaft der Bevölkerung dazu führen, dass Begegnungen stattfinden.» (11)

Verantwortungsgemeinschaften

Ergänzung vorhandener Strukturen, wo «etablierte administrativ-politische Strukturen an Grenzen stossen (...). Sie schaffen so eine

(6) netwiss OG; Technische Universität Wien; komobile w7 GmbH; FACTUM Chaloupka & Risser OG (2014): OPERMO - Operationalisierung der Multimodalität im Personenverkehr in Österreich. Wien, November 2014, S. 36.

(7) Amt für Umweltschutz und Lebensmittelhygiene der Stadt Bern, basierend auf der Nachhaltigkeitsdefinition der Stadt Hamburg.

(8) Entspricht der Definition des Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern; vgl.: http://www.jgk.be.ch/jgk/de/index/raumplanung/raumplanung/kantonale_raumplanung/siedlungsentwicklungnachinnen/was_ist_siedlungsentwicklungnachinnen.html.

(9) Smart City Schweiz; vgl.: <http://www.smartcity-schweiz.ch/de/smart-city/>.

(10) Eisinger, A. (2004): Urbanität. In: Hilber, M.-L. u. A. Ergez (Hg.): Stadtidentität. Der richtige Weg zum Stadtmarketing. Zürich, S. 93-103.

(11) Benze, A., J. Gill u. S. Hebert (2013): Urbane Lebenswelten - Studie zur IBA 2020 Berlin, S. 11.

(12) Aring, J. (2010): Großräumige Verantwortungsgemeinschaften. Teilbeitrag des MORO Modellvorhabens «Kooperation und Vernetzung im Nordosten», S. 5.

neue Plattformen für z. B. inter-regionale Kooperationen, für projektbezogene Arbeitsbündnisse, für neue Akteursnetzwerke und damit ganz allgemein für regional governance.»^[12]

Wirtschaftsverkehr

Mit Wirtschaftsverkehr werden die Ortsveränderungsprozesse von Gütern, Personen und Nachrichten bezeichnet, die im Rahmen der folgenden Tätigkeiten anfallen: Herstellung und Vertrieb von Gütern (Güterverkehr), Dienstleistungen (Service-/Dienstleistungs-/Geschäfts-/Dienstverkehr), Ver- und Entsorgung von Wirtschaftseinheiten, Personenbeförderung (organisierter Personenverkehr), Schutz- und Hilfsdienste.

Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)

«Mit dem Gesamtvorhaben «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) soll der Bahnhof Bern für die künftigen Anforderungen gerüstet werden. Zwei grosse Ausbauschritte sind geplant: Bis 2025 sollen zuerst der RBS-Bahnhof ausgebaut sowie eine neue Unterführung Mitte mit einem zweiten Hauptzugang beim Bubenbergzentrum erstellt werden. Zeitgleich werden die notwendigen flankierenden Verkehrsmassnahmen in der Stadt Bern umgesetzt. Der zweite Schritt sieht bis 2035 die seitliche Erweiterung des SBB-Bahnhofs mit vier zusätzlichen Gleisen vor.»^[13]

Zweckgebundene Freiräume

Zweckgebundene Freiräume dienen einer spezifischen Freiraumnutzung und umfassen Schul- und Sportanlagen, Freibäder, Familiengärten, Friedhöfe und den Tierpark Dählhölzli.

2000-Watt-Gesellschaft/1-Tonnen-CO2-Gesellschaft

«Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft ist eine nachhaltige Nutzung der Ressourcen und Energieträger und deren global gerechte Verteilung. Nachhaltig heisst, dass der weltweite Energiekonsum nicht zunehmen darf. Zudem müssen die Treibhausgasemissionen so weit reduziert werden, dass die Klimaerwärmung auf + 2°C begrenzt werden kann. Global gerecht heisst, dass allen Erdbewohnern gleich viel Energie und gleich viele Treibhausgasemissionen zustehen, wobei nur letztere weltweit zu reduzieren sind». Folgende Zielwerte der 2000-Watt-Gesellschaft sind bis im Jahre 2100 zu erfüllen: Die Reduktion der durchschnittlichen Leistung auf 2000 Watt pro Einwohner/in bzw. auf 1 Tonne CO₂ pro Einwohner/in und Jahr.^[14]

[13] Entspricht der Definition von der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern in der Broschüre Gesamtkonzept ZBB; vgl.: http://www.zukunftbahnhofbern.ch/assets/files/Broschuere_Gesamtkonzept_ZBB_Juni_2016_Web.pdf.

[14] Entspricht der Definition der Fachstelle 2000-Watt-Gesellschaft; vgl.: <http://www.2000watt.ch/die-2000-watt-gesellschaft/ziele>.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

S. 5 (o)	Elmar Brülhart, Bern
S. 5 (u)	Elmar Brülhart, Bern
S. 7	Elmar Brülhart, Bern
S. 13	Verkehrsplanung Bern; Metron
S. 15 (o)	Verkehrsplanung Bern; Metron
S. 15 (u)	Elmar Brülhart, Bern
S. 16	Elmar Brülhart, Bern
S. 17	Elmar Brülhart, Bern
S. 18/19	Verkehrsplanung Bern; Metron
S. 22 (o)	Elmar Brülhart, Bern
S. 22 (u)	Elmar Brülhart, Bern
S. 23	Verkehrsplanung Bern; Metron
S. 24	Verkehrsplanung Bern; Metron
S. 25	Elmar Brülhart, Bern
S. 28/29	Verkehrsplanung Bern; Metron
S. 31	Elmar Brülhart, Bern
S. 32	Elmar Brülhart, Bern
S. 33	Elmar Brülhart, Bern
S. 37	Elmar Brülhart, Bern
S. 38/39	Verkehrsplanung Bern; Metron
S. 40	Elmar Brülhart, Bern
S. 41	Verkehrsplanung Bern; Metron
S. 42 (o)	Elmar Brülhart, Bern
S. 42 (u)	Metron, Bern
S. 43 (o)	Elmar Brülhart, Bern
S. 43 (u)	Elmar Brülhart, Bern
S. 44	Verkehrsplanung Bern; Metron
S. 46	Verkehrsplanung Bern; Metron
S. 50	Elmar Brülhart, Bern
S. 51 (o)	Elmar Brülhart, Bern
S. 51 (u)	Elmar Brülhart, Bern
S. 54/55	Verkehrsplanung Bern; Metron
S. 56	Verkehrsplanung Bern; Metron
S. 57	Verkehrsplanung Bern; Metron
S. 58	Elmar Brülhart, Bern
S. 60	Metron, Bern
S. 63	Verkehrsplanung Bern; Metron

Stadt Bern
Verkehrsplanung
Zieglerstrasse 62
CH-3007 Bern

Telefon +41 31 321 70 10
verkehrsplanung@bern.ch
www.bern.ch

Bezugsquelle

Das Stadtentwicklungskonzept Bern 2016 kann auf der Homepage der Stadt Bern unter www.bern.ch/stek2016 heruntergeladen werden.

Der Gemeinderat verabschiedete das STEK 2016 am 14.12.2016. Das STEK 2016 besteht aus dem behördenverbindlichen «Gesamtbericht STEK» und den beiden erläuternden Vertiefungsberichten «Siedlung und Freiraum» sowie «Mobilität». Das STEK 2016 tritt am 1.1.2017 in Kraft.

IMPRESSUM

Herausgeberin **Stadt Bern**
Inhalte und Bearbeitung **Verkehrsplanung Bern**

Externe Fachunterstützung

VORPHASE

Ernst Basler und Partner AG, Zürich | exp, Effretikon |
Yellow z, Zürich

TEILPHASE 1: ANALYSE UND SCHWERPUNKTE

BHP Raumplan AG, Bern
Yellow z, Zürich | berchtoldkrass space&options, Karlsruhe

TEILPHASE 2: VERTIEFUNG SCHWERPUNKTE

Teilprojekt 1: Zentrum Bern und funktionaler Raum

Ecoplan | BHP Raumplan AG; Georg Tobler, Bern

Teilprojekt 2: Siedlungsentwicklung nach innen und Freiräume

Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich |

Maurus Schifferli Landschaftsarchitekt, Bern

Teilprojekt 3: Stadterweiterung

Helsinki Zürich Office GmbH, Zürich | Stadt Raum Verkehr Birchler und
Wicki, Zürich | Naturaqua PBK, Bern; Plan 77 GmbH, Zürich

Teilprojekt 4: Quartierzentren und -struktur

Berchtoldkrass space&options, Karlsruhe |

ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg

Teilprojekt 5: Mobilität und Gesamtverkehr

Metron Bern AG | transitec sa, Bern/Lausanne

Nachhaltigkeit

Naturaqua PBK

TEILPHASEN 3 UND 4: SYNTHESE UND MITWIRKUNG/KONSOLIDIERUNG

Rohbericht Synthese, Mitarbeit Vertiefung Siedlung und Freiraum

ecoptima ag, Bern

Art Direction, Layout, Illustrationen, Satz, Pläne und Diagramme

Urban Catalyst studio, mit Studio Sophie Jahnke, jeweils Berlin

ALLE TEILPHASEN

Projektunterstützung und -management

ecoptima ag, Bern

Kommunikationsunterstützung

furrerhugi. ag, Bern

Externe Expertensicht

Prof. Dr. Angelus Eisinger, Direktor RZU Zürich |

Michael Hermann, Sotomo Zürich | Prof. Carl Fingerhuth, Zürich

Redaktion **Verkehrsplanung Bern**

Korrektorat **furrerhugi. ag, Bern**

Erscheinung **Dezember 2016**

Schutzgebühr, Dossier STEK 2016 **40.00 CHF**

Druck **Logistik Bern**

© Das Veröffentlichen von Text- und Bildmaterial, auch auszugsweise,
darf nur in Absprache mit der Stadt Bern erfolgen.

