



Stadt Bern
Direktion für Tiefbau,
Verkehr und Stadtgrün

Verkehrsplanung

Verkehrsbericht Stadt Bern

Juni 2012



Verkehrsbericht Stadt Bern

Verkehrsplanung Stadt Bern

Impressum

Herausgeber

Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün

Verkehrsplanung
Zieglerstrasse 62
Postfach, 3001 Bern

Inhaltliche Konzeption und Gestaltung

Dorina Markus, Verkehrsplanung
Hugo Staub, Verkehrsplanung
Urs Gloor, Verkehrsplanung
Benjamin Zimmermann, Verkehrsplanung
Edith Bula, Verkehrsplanung
Liselotte Kästli, Verkehrsplanung

mit freundlicher Unterstützung von:
Stadtplanungsamt, Statistikdienste,
Amt für Umweltschutz,
Fachstelle öffentlicher Verkehr und Bernmobil

Fotos

Dorina Markus, Verkehrsplanung
Nadine Heller, Stadtplanungsamt
Markus Nirrko, Stadtplanungsamt

Redaktion

forum | pr, Bern, Felix Adank

Druck

SBZ Schul- und Büromaterialzentrale

Bezug

Verkehrsplanung
Zieglerstrasse 62
Postfach, 3001 Bern
verkehrsplanung@bern.ch

Bericht Fr. 15.00 (Schutzgebühr)

Kostenloser Download unter:
www.bern.ch/verkehrsbericht

Bern, Juni 2012

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7
Mobilität beginnt im Kopf	7
Zusammenfassung	8
1. Grundlagen und Strategien	11
1.1 Eine Mobilitätsstrategie für die Stadt Bern	11
1.2 Siedlung und Verkehr	14
1.3 Umwelt und Verkehr	17
1.4 Das Strassennetz	21
2. Verkehrsarten	24
2.1 Fussverkehr	24
2.2 Veloverkehr	27
2.3 Öffentlicher Verkehr	31
2.4 Motorisierter Individualverkehr	34
3. Verkehrsräume	39
3.1 Innenstadt	39
3.2 Strassen und Plätze	43
3.3 Arbeitsplatzschwerpunkte und verkehrsentensive Vorhaben	46
4. Weitere Themen	49
4.1 Verkehrssicherheit	49
4.2 Besondere Mobilitätsbedürfnisse	52
4.3 Vernetzung und regionale Zusammenarbeit	56
4.4 Mobilitätsverhalten und neue Mobilitätsformen	59
Verzeichnisse	62
Abbildungen	62
Tabellen	63
Literaturverzeichnis	64
Rechtserlasse	66
Glossar	68
Abkürzungsverzeichnis	69

Vorwort

Mobilität beginnt im Kopf

Bern ist in Bewegung. Neue Wohn- und Stadtquartiere entstehen, neue Arbeits- und Ausbildungsplätze werden geschaffen. Der Tourismus boomt und grosse Events machen die Bundeshauptstadt zu einem nationalen Anziehungspunkt. Wie in anderen Städten auch, ist diese „Renaissance“ des urbanen Lebens durch eine kluge Mobilitätspolitik möglich geworden. Flächendeckende Verkehrsberuhigung hat viele Quartier- und Innenstadtstrassen vom lärm- und luftbelastenden Durchgangsverkehr befreit. Und durch die Verlagerung von Autoabstellplätzen in unterirdische Parkhäuser entstanden im Stadtkern attraktive öffentliche Räume.

Dank dem starken Ausbau des öffentlichen Verkehrs und einem gezielten Netz- und Verkehrsmanagement funktioniert die Mobilität auch bei Grossanlässen und in den täglichen Belastungsspitzenstunden. „Staudämmend“ wirkt nicht zuletzt der grosse Anteil an muskelbetriebenem Verkehr: 44 Prozent der Wege werden in Bern zu Fuss oder per Velo zurückgelegt (2005). Das Potenzial ist dabei noch lange nicht ausgeschöpft.

Die gute ÖV-Erschliessung und die kurzen Stadtwege führen dazu, dass immer mehr Bewohnerinnen und Bewohner auf ein eigenes Auto verzichten. Der Anteil der Haushalte ohne Autobesitz liegt heute bei 53%, drei von vier Bernerinnen und Bernern besitzen ein ÖV-Abonnement. Auch hier besteht noch Steigerungspotenzial – allerdings nur, wenn auch die Infrastruktur entsprechend ausgebaut wird.

Die Verkehrspolitik der letzten 20 Jahre hat viel zur allseits gerühmten Lebensqualität in Bern beigetragen. Doch die Entwicklung bleibt nicht stehen: Neue Nutzungen und steigende Mobilitätsbedürfnisse fordern uns immer wieder heraus. Auch um die Verkehrssicherheit muss täglich gerungen werden. Im vorliegenden Bericht legt die Verkehrsplanung der Stadt Bern eine Bestandsaufnahme der vergangenen Entwicklungen vor. Und sie umreisst die strategischen Grundsätze, die aktuellen Herausforderungen und die zukünftigen Schwerpunkte der Mobilitätspolitik. Der Bericht will zu einer weiteren

Versachlichung der städtischen Verkehrspolitik beitragen und den Dialog zwischen den verschiedenen Interessengruppen unterstützen.

Sehr oft wohnen bei Interessenkonflikten zwei Seelen in ein und derselben Brust: Jede Bewohnerin, jeder Bewohner der Stadt Bern will mobil und gut versorgt sein, ohne an den lästigen Verkehrsfolgen (Lärm, Luftverschmutzung, Platzknappheit, Kosten) zu leiden. Mobilität beginnt deshalb zuerst einmal im Kopf: Wir alle müssen abwägen, was wir anderen zumuten wollen. Dabei spielen die Gemeindegrenzen nur noch eine untergeordnete Rolle. Nur gemeinsam mit der Quartierbevölkerung, aber auch mit Kantons-, Regions- und Wirtschaftsverantwortlichen kann die Verkehrspolitik der Zukunft gestaltet werden.



R. Rytz

Regula Rytz
Gemeinderätin, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün

Zusammenfassung

Mobilitätsstrategie

Stadt ist dort, wo die meisten Wege kurz sind. In Bern sind 31% der zurückgelegten Wege kürzer als 10 km. 40% aller Wege können problemlos zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden. Das oberste Ziel der städtischen Mobilitätsstrategie heisst „Stadtverträglichkeit“. Sie folgt den drei Grundsätzen: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern und Verkehr verträglich gestalten.

Siedlung und Verkehr

Je grösser die Differenz zwischen Arbeitsplätzen und Wohnbevölkerung, umso grösser die Zahl der Pendler. Eine gute Standortwahl für Arbeits- und Ausbildungsstätten, aber auch für Einkaufszentren hilft, unnötigen Verkehr zu vermeiden.

Umwelt und Verkehr

Mobilität ist ein wichtiger Faktor für die Wirtschaft, hat aber auch unerwünschte Auswirkungen auf unsere Umwelt- und Lebensqualität. Deshalb werden Verkehrsprojekte bereits im Planungsstadium auf ihre Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit überprüft. Durch Verlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsarten und durch ein sinnvolles Verkehrsmanagement werden Lärm, Schadstoffe und Energieverbrauch weiter verringert.

Strassennetz

Die Stadt Bern besitzt mit fast 90% den Löwenanteil des Strassennetzes auf Gemeindegebiet. Während der Bund 100% seiner Strassenkosten mit zweckgebundenen Abgaben decken kann, muss die Stadt den Grossteil ihrer Strassenkosten mit Steuereinnahmen finanzieren.

Fussverkehr

Bernerinnen und Berner legen einen Drittel ihrer Wege zu Fuss zurück. Fussverkehr ist die umweltverträglichste Verkehrsart – deshalb soll das Fusswegnetz weiter ausgebaut und attraktiviert werden, auch für Menschen mit besonderen Mobilitätsansprüchen.

Veloverkehr

Das Velo ist im innerstädtischen Bereich das effizienteste Verkehrsmittel. Es ist leise, schont die Umwelt und beansprucht wenig Platz. Das Agglomerationsprogramm „Verkehr und Siedlung Region Bern“ sieht für den Veloverkehr bis 2025 ein Wachstumspotenzial von bis zu 100% vor.

Dieses Potenzial will die Stadt Bern mit einer konsequenten Förderung des Veloverkehrs ausschöpfen.

Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr (öV) ist wesentlich, um das Verkehrsnetz auch in Belastungsspitzen funktionsfähig zu erhalten. Die Stadt Bern ist sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Der öV muss weiter entwickelt werden, damit er zusammen mit dem Langsamverkehr die prognostizierte Verkehrszunahme im Zentrum bewältigen kann.

Motorisierter Individualverkehr

Der städtische motorisierte Individualverkehr (MIV) hat in den vergangenen Jahren abgenommen. Dies dank einer koordinierten Siedlungs- und Verkehrspolitik und der Verlagerung auf verträglichere Verkehrsmittel. Die Energiestrategie des Gemeinderats sieht im Zeitraum von 2006 bis 2015 eine weitere Reduktion des MIV um 10% vor. Durch die Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf die Nationalstrassen kann das untergeordnete Strassennetz entlastet werden. Dies schafft Raum für den dringenden weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs.

Innenstadt

Die Berner Innenstadt umfasst das Gebiet zwischen City West, Nydegg und Matte. Sie bietet gut erhaltene, zu Fuss erlebbare Baudenkmäler. Einschränkungen ergeben sich durch unterschiedliche Nutzungsansprüche und ein begrenztes Platzangebot.

Es ist das erklärte Ziel des Berner Gemeinderats, die Berner Innenstadt in ihrem Charakter zu erhalten und weiter aufzuwerten. Dazu gehören Massnahmen zur Beruhigung und Kontrolle des Motorfahrzeugverkehrs, die Verkehrs- und Nutzungsentflechtung in der intensiv genutzten Oberen Altstadt und eine weitere Attraktivierung von öV, Fuss- und Veloverkehrs in der gesamten Innenstadt.

Strassen und Plätze

Berner Stadtteile und Quartiere zeichnen sich durch ein lebenswertes Wohnumfeld aus: Dazu gehören eine attraktive Gestaltung von Strassen und Plätzen, aber auch Tempo-30- und Begegnungszonen. Die finanziellen Mittel zur Einrichtung und Instandhaltung sind knapp und müssen effizient eingesetzt werden.

Die Stadt Bern strebt eine flächendeckende Verkehrsberuhigung in Wohngebieten an. Wohnquartiere sollen von gebietsfremdem Durchgangsverkehr befreit, der Quartierverkehr auf kurzen Wegen auf das Basisnetz geführt werden. Auf Quartierstrassen gilt der Grundsatz Tempo-30-Zonen und Parkplatzbewirtschaftung mit Anwohnerbevorzugung.

Arbeitsplatzschwerpunkte und verkehr-intensive Vorhaben

Grössere zusammenhängende Neubau- und Entwicklungsgebiete sind an zentrumsnahen Standorten ein äusserst knappes Gut. Ihre Förderung leistet einen wichtigen Beitrag zur Stadtentwicklung. Angestrebt werden eine gute Nutzungsdurchmischung und eine quartierverträgliche Gestaltung.

Bereits im Planungsprozess werden Nutzung und Erschliessung optimal aufeinander abgestimmt. Bei verkehr-intensiven Vorhaben (mehr als 2000 MIV-Fahrten pro Tag) wird die Einhaltung der Fahrtenkontingente konsequent durchgesetzt. In Gebieten mit besonders guter öV-Erschliessung wird die Parkplatz-Erstellungspflicht vermindert.

Verkehrssicherheit

Die Sicherheit im Strassenverkehr hat in der Stadt Bern einen hohen Stellenwert. Nicht zufällig wurde die Gemeinde im Jahr 2011 mit dem Sicherheitspreis der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) ausgezeichnet. Oberstes Ziel der Verkehrssicherheit ist eine weitere Verminderung der Unfälle und Unfallfolgen. Besonders schwächere Verkehrsteilnehmende wie Kinder, Betagte, zu Fuss Gehende und Velofahrende sollen besser geschützt werden – entsprechende Massnahmen machen den Strassenverkehr für alle sicherer.

Eine verbesserte Verkehrssicherheit erfordert eine kontinuierliche Analyse des Unfallgeschehens und die konsequente Sanierung von Unfallschwerpunkten. Die Stadt Bern orientiert sich dabei am europäischen Konzept „Vision Zero“.

Besondere Mobilitätsbedürfnisse

Kinder und Jugendliche, Seniorinnen und Senioren sowie Menschen mit Behinderungen stellen höhere Anforderungen an die Verkehrssicherheit und den öffentlichen Raum. Sie sollen Wege und Strassen, aber auch den öV möglichst barrierefrei und sicher nutzen können – dies macht den Strassenraum für alle Nutzerinnen und Nutzer sicherer.

Bei Neuplanungen werden die Belange von Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen berücksichtigt und so gut wie möglich umgesetzt. In schwierigen Themenbereichen und Projekten kooperiert die Stadt Bern mit spezialisierten Fachstellen.

Vernetzung und regionale Zusammenarbeit

Verkehr macht nicht an der Gemeindegrenze halt – die Lösung von Verkehrsproblemen erfordert regionale Vernetzung und Zusammenarbeit. Die Stadt Bern ist Teil der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM). RKBM erarbeitet als wichtigsten Schwerpunkt das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland (RGSK).

Die Stadt Bern strebt eine regional abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung an und stimmt sie mit den Nachbargemeinden und mit der Region ab. Sie vernetzt sich mit anderen Städten und Agglomerationen, damit urbane Anliegen von Bund und Kantonen besser beachtet werden.

Mobilitätsverhalten und neue Mobilitätsformen

Die Stadt fördert Massnahmen, die zu einer optimierten Verkehrsmittelwahl beitragen. Sie ist dabei Vorbild und unterstützt ein effizientes und umweltgerechtes Verkehrsverhalten ihrer Mitarbeitenden.

Alle Verkehrsteilnehmenden sollen zu einer differenzierteren Verkehrsmittelwahl motiviert werden und entsprechende Angebote kennen: Als Anlaufstelle steht seit 2006 die Fachstelle Mobilitätsberatung zur Verfügung.

1. Grundlagen und Strategien

1.1 Eine Mobilitätsstrategie für die Stadt Bern

Wer pro Tag mindestens einmal unterwegs ist, gilt in der Verkehrsstatistik als mobil. Dies trifft auf 90% der Gesamtbevölkerung zu. Die meisten Menschen sind also Tag für Tag unterwegs, vom Wohnort zur Arbeit, von der Arbeit zum Sport, zum Einkaufen, zum Freizeitvergnügen. Kurz: Der Mensch ist mobil, weil er ein Ziel hat.

Seit über 30 Jahren ist in der Schweiz die Anzahl der zurückgelegten Wege pro Person in etwa konstant (ca. 3.5 Wege pro Tag). Zugenommen haben die durchschnittliche Unterwegszeit und die durchschnittlich pro Tag zurückgelegte Distanz:

- die tägliche Unterwegszeit pro Person hat zwischen 1984 und 2005 um knapp 40% zugenommen (1984: ca. 70 Minuten, 2005 knapp 100 Minuten)
- die täglich pro Person zurückgelegte Distanz hat zwischen 1984 und 2005 um rund 30% zugenommen (1984: 29.4 km, 2005: 38.4 km).

Ein Ursache dafür liegt in den grossen Investitionen für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (zum Beispiel S-Bahnen, Bahn 2000, Ausbau Nationalstrassennetz) und deren Folgen: Das Zusammenwachsen regionaler Arbeitsmärkte zu einem schweizerischen Arbeitsmarkt und ein grossräumiges Freizeitverhalten. So ist es heute problemlos möglich, in Bern zu wohnen und für Arbeit oder Freizeit nach Zürich zu pendeln. Diese Entwicklung hat einen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Nutzen, bringt aber auch Nachteile: Zersiedelung der Landschaft, Energie- und Bodenverschleiss, Umweltbelastung, Verlust an Wohnqualität entlang der Verkehrsachsen.

Ein gut funktionierendes Verkehrssystem stellt eine gute Erschliessung der Siedlungsgebiete sicher und hält die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt tief.

Das Verkehrssystem der Stadt Bern funktioniert im Vergleich zu anderen Städten gut. Es trägt zur Attraktivität der Stadt als Wohn-, Wirtschafts-, Kultur-, Bildungs- und Sportstandort bei.

Eine Stadt bietet die besten Voraussetzungen für sparsame, rücksichtsvolle und verantwortungsbewusste Mobilität. Denn Stadt ist dort, wo die mei-

sten Wege kurz sind: In Bern sind 3% der zurückgelegten Wege kürzer als 10 km. 40% aller Wege können problemlos zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden. Aber auch der öffentliche Verkehr ist gut ausgebaut und attraktiv: Er wird für 26% aller Wege benutzt. Wer in der Stadt lebt, ist mobil und hinterlässt dabei einen leichten ökologischen Fussabdruck. Darum haben die Verkehrsberuhigung, die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs für die Verkehrsplanung der Stadt Bern erste Priorität.

Unsere Mobilitätsstrategie formuliert drei Grundsätze: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern und Verkehr verträglich gestalten (unsere drei „v“), nach denen sich die Verkehrsplanung ausrichtet. Sie stellt keine Neuerung dar, sondern ist bewährte Strategie, abgestimmt mit den Partnern von Kanton und Region.

Verkehr vermeiden – die Stadt der kurzen Wege

Die Stadt Bern zeichnet sich durch eine hohe Nutzungsdichte und eine Durchmischung vielfältiger Nutzungsarten aus. Stadträume und Wohnquartiere haben eine hohe Qualität. Zwischen den Orten, wo wir unseren Tätigkeiten nachgehen, liegen kurze Wege, die Ziele sind für die meisten Menschen problemlos zu Fuss, mit Velo oder dem öffentlichen Verkehr (öV) erreichbar.

Verkehr vermeiden heisst: Die richtige Nutzung am richtigen Ort vorsehen, keinen Zwang zu langen Wegen und keine falschen Anreize für motorisierte Mobilität schaffen. Wir wollen die Negativspirale „Zerstörung von Lebens- und Wohnqualität durch überbordenden Verkehr“ – „Stadtflucht, mit noch mehr motorisiertem Pendlerverkehr“ – „weitere Zerstörung von Lebens- und Wohnqualität“ durchbrechen.

Vermeiden von Verkehr ist die weitaus günstigste Art und Weise, Verkehrsprobleme zu lösen. Diese Chance wollen wir nutzen, denn wir können auf die Dauer nicht verantworten, immer mehr Geld für den Verkehr einzusetzen. Auch Bildung, Gesundheit, Sozialaufgaben oder Kultur benötigen erhebliche Ressourcen.

Hauptsächlich folgende Kapitel des vorliegenden Berichts befassen sich mit dem Grundsatz „vermeiden“:

- Siedlung und Verkehr
- Das Strassennetz
- Innenstadt
- Arbeitsplatzschwerpunkte und verkehrsintensive Vorhaben
- Vernetzung und regionale Zusammenarbeit

Verkehr verlagern – urban mobil sein

Verkehr verlagern heisst, den motorisierten Individualverkehr so weit wie möglich auf Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr zu verlagern. Zu Fuss, mit Velo und öV erreichen schon heute mehr Menschen das wirtschaftliche Zentrum der Region, der verbleibende Autoverkehr verursacht weniger Staus und Umweltbelastung. Verlagerung lässt sich sowohl durch Anreize (pull) wie auch mit Lenkungsmaßnahmen (push) erreichen.

Zur „Pull-Strategie“ gehören nachfrageorientierte Angebote des öV (optimiertes Netz, Fahrplanverbesserungen, kürzere Fahrzeiten) sowie ein gutes Velo- und Fussverkehrsnetz nach dem Grundsatz „sicher, direkt und komfortabel“. Motivations- und Aufklärungskampagnen können die Verlagerung unterstützen, sollen aber zurückhaltend eingesetzt werden.

Zur „Push-Strategie“ gehören: ein massvolles, auf die Lebensqualität entlang der Verkehrsachsen abgestimmtes Angebot an Netzkapazitäten für den motorisierten Individualverkehr (MIV), wo nötig eingeschränkte Routen für den motorisierten Verkehr. So soll besonders der Durchgangsverkehr in Wohnquartieren und in der Innenstadt vermieden werden. Dazu gehören weiter: ein bewirtschaftetes Parkplatzangebot am Zielort, wenn möglich in Parkhäusern und -anlagen konzentriert; der Preis orientiert sich an der Nachfrage. Verkehrsinformationssysteme sowie Motivations- und Aufklärungskampagnen können mithelfen (siehe oben).

Alle Verkehrsarten sollen nach Möglichkeit auch zeitlich optimiert werden: Wenn wir Nachfragespitzen brechen, muss das Verkehrssystem nicht auf kurzfristige Spitzenbelastungen dimensioniert werden – so sparen wir Geld.

Die Verkehrsverlagerung hat natürlich auch Grenzen: Der Pull-Ansatz erfordert finanzielle Mittel und Platz, der Push-Ansatz muss Rücksicht nehmen auf die Kosten von Staus und die nötige Erreichbarkeit z.B. der Innenstadt.

Folgende Kapitel des vorliegenden Berichts folgen dem Grundsatz „verlagern“:

- Fussverkehr
- Veloverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Mobilitätsverhalten und neue Mobilitätsformen

Verkehr verträglich gestalten – Rücksicht fördern

Der nicht vermeidbare motorisierte Individualverkehr soll möglichst sicher und effizient abgewickelt werden – mit möglichst wenig „Nebenwirkungen“, eben verträglich.

Verträglichkeit bedeutet:

- für den öV, dass Busse und Trams nicht im Stau stecken bleiben und den Fahrplan einhalten können,
- für den Langsamverkehr, dass sich zu Fuss Gehende und Velofahrende im Strassenraum sicher bewegen können,
- für die Nutzungen entlang der Strassen, dass die Lärm- und Luftschadstoffbelastung möglichst gering bleibt.

Zu einem verträglichen Verkehr gehören tiefe Geschwindigkeiten in dicht bebauten Gebieten, so bleibt der Verkehr flüssig und stetig. Damit die Verträglichkeit optimal ist, müssen Kapazität, Betrieb und Gestaltung einer Verkehrsanlage gut aufeinander abgestimmt sein. Je empfindlicher das Umfeld einer Strasse ist, umso höher sind die Anforderungen an die Verträglichkeit. Als besonders empfindlich gelten Wohngebiete und die Umgebung von Schulen. Und „last but not least“: Strassenräume sind Teil unseres Lebensraums, sie sollen städtebaulich attraktiv gestaltet werden.

Wo sich in den Spitzenstunden die Belastung durch den Verkehr auf dem Hauptstrassennetz nicht verträglich gestalten lässt, muss er grossräumig zurückgehalten (dosiert) werden, damit der Stau möglichst wenig stört: so zum Beispiel auf der Monbijoubücke oder an der Weltpoststrasse, um die Spitzenbelastung auf der Thunstrasse zwischen Thunplatz und Burgernziel zu reduzieren. Im Ausnahmefall braucht es auch neue Strassen, um in empfindlichen Gebieten die Belastung zu verringern: zum Beispiel der Neufeldzubringer zur Entlastung des Länggassquartiers.

Folgende Kapitel des vorliegenden Berichts folgen dem Grundsatz „Verträglich gestalten“:

- Verkehrssicherheit
- Besondere Mobilitätsbedürfnisse
- Innenstadt
- Mobilitätsverhalten und neue Mobilitätsformen

Die Mobilitätsstrategie der Stadt Bern ist konkret und pragmatisch, sie orientiert sich am Handlungsspielraum der Stadt in der Zusammenarbeit mit Region, Kanton und Bund. Sie schafft Transparenz und legt dar, welche Überlegungen die Verkehrspolitik leiten.

Eine Strategie muss auf Grund des gesellschaftlichen und technischen Wandels regelmässig überprüft werden: Dies soll 2016 erstmals geschehen, ein Jahr später wollen wir Anpassungen zur Diskussion stellen. In der Zwischenzeit liegt der Fokus auf den konkreten Verkehrsprojekten. Sie erfordern Visionen und innovatives Denken, denn sie werden oft in einem schwierigen Umfeld, mit widersprüchlichen Anforderungen und Erwartungen umgesetzt.

Hugo Staub, Leiter Verkehrsplanung der Stadt Bern

1.2 Siedlung und Verkehr

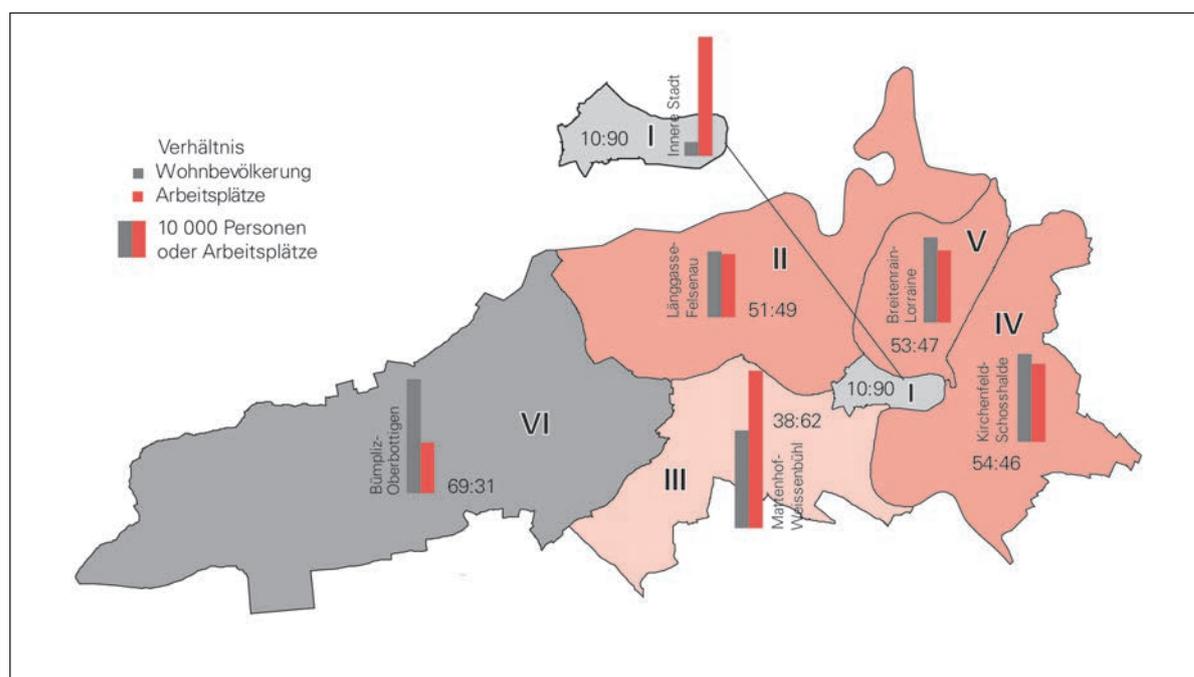


Abb. 1: Arbeitsplätze und Wohnbevölkerung nach Stadtteilen 2005 [5,17]

Die Stadt Bern ist das Zentrum der Hauptstadtregion Schweiz. Sie ist eine beliebte Wohnstadt, in der heute knapp 132'000 Personen leben. Die Bundeshauptstadt ist mit ca. 152'000 Arbeitsplätzen ein wichtiger Arbeits-, Ausbildungs- und Kulturort. Bern ist zentraler Verwaltungsstandort für Stadt, Kanton und Bund mit über 23'000 Beschäftigten in den Bereichen öffentliche Verwaltung, Verteidigung und Sozialversicherung. Bern ist nicht zuletzt auch ein Gesundheitszentrum mit internationaler Ausstrahlung: Die Stadt zählt 17 Spitäler, 463 Arzt- und Zahnarztpraxen sowie weitere Gesundheitseinrichtungen mit über 17'000 Beschäftigten (2008). Hinzu kommt ein grosses Angebot an Hotels, Restaurants und Einkaufszentren. Dies alles führt zu einer Vielzahl von Pendelbewegungen in die Stadt Bern hinein und aus ihr heraus.

Je grösser der Unterschied zwischen Arbeitsplätzen und Wohnbevölkerung, umso grösser die Zahl

der Pendler: Abbildung 1 zeigt, dass in der Berner Innenstadt das massivste Ungleichgewicht besteht. Im Jahr 2005 standen hier fast 33'000 Arbeitsplätze einer Wohnbevölkerung von weniger als 4'000 Personen gegenüber. Das bedeutet, dass täglich mindestens 29'000 Personen aus anderen Stadtteilen oder umliegenden Gemeinden in die Berner Innenstadt strömen. Gerade umgekehrt verhält es sich in Bümpliz-Oberbottigen. Dort gibt es bei einer Bevölkerung von mehr als 31'000 Personen weniger als 14'000 Arbeitsplätze.

Pendlerströme

Im Jahr 2008 arbeiteten mehr als 152'000 Menschen in der Stadt Bern, während die Wohnbevölkerung gut 130'000 Personen umfasste. Der grösste Teil der Beschäftigten bewegt sich von den Aussengemeinden nach Bern. Durch die grosse Anzahl Arbeits- und Ausbildungsplätze und die Zentrumsfunktion strömen

Kultur, Freizeit und Sport

Bern ist ein beliebter Ort zum Ausgehen und Flanieren – so besuchten im Jahr 2008 über 120'000 Personen Theateraufführungen in der Stadt Bern, an die 300'000 Personen den Tierpark Dählhölzli – und über 900'000 Personen die 20 Kinos in der Stadt Bern.

Bern hat drei nationale Sportstadien, in denen auch Konzerte durchgeführt werden. In Bern finden zahlreiche internationale Sportevents statt (Fussball-Europameisterschaft 08, Eishockey-WM 09, Eiskunstlauf-EM 2011). Bern hat drei Kunsteisbahnen mit jährlich ca. 180'000 Besucherinnen und Besuchern (2009).

täglich rund 94'000 Personen in die Stadt Bern hinein – mit starken Verkehrsbewegungen in den Morgen- und Abendstunden.

In der umgekehrten Richtung sind es knapp 17'000 Personen. Jeden Werktag kommen also sechsmal mehr Personen zur Arbeit nach Bern als aus der Stadt wegendeln. Dies ist ein Rekordwert: Keine andere Schweizer Stadt mit mehr als 100'000 Einwohnerinnen und Einwohnern hat mehr Zupendelnde im Verhältnis zu Wegpendelnden. In keiner anderen grösseren Stadt übersteigt zudem die Zahl der Beschäftigten die der Wohnbevölkerung.

Verkehrsmittelwahl

In der Stadt Bern benützen zupendelnde Personen hauptsächlich den öV und den motorisierten Individualverkehr. Dagegen bewegt sich der überwiegende Teil des Langsamverkehrs (92%) innerhalb der Stadtgrenzen. Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs legen über 40% aller Wegstrecken innerhalb der Stadt zurück, je knapp 30% benützen Wege, die in die Stadt hinein oder von ihr weg führen. Beim motorisierten Individualverkehr verteilen sich die Wegstrecken gleichmässig auf Binnenpendelnde, Zu- und Wegpendelnde.

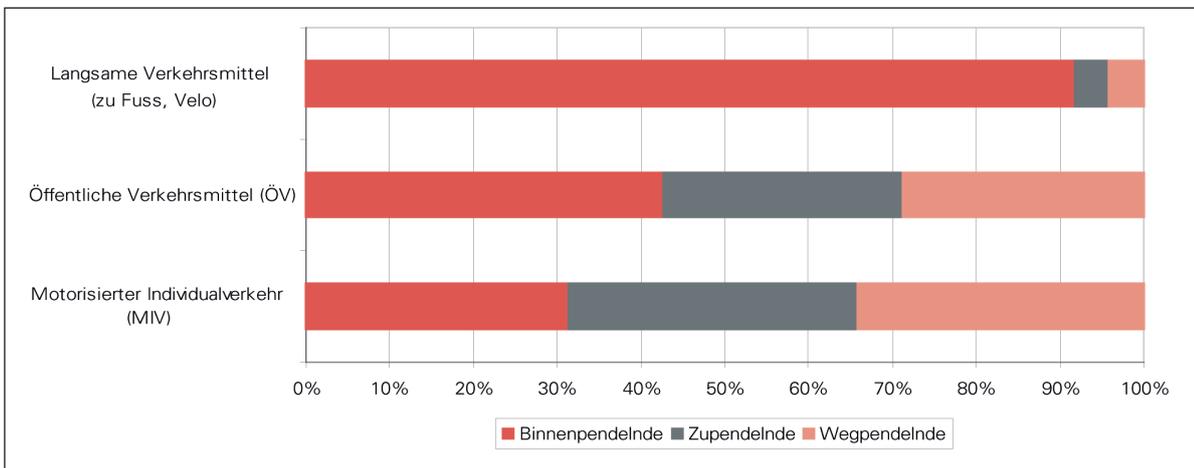


Abb. 2: Verkehrsmittelwahl Pendelnde [7]

Herausforderungen

Die grosse Zahl von Arbeits- und Ausbildungsplätzen, aber auch andere Publikumsmagnete führen zu einem erheblichen Verkehrsaufkommen. Die dadurch erzeugte Verkehrsnachfrage wird in Zukunft eher zu- als abnehmen. Die Durchsetzung des Prinzips „Verkehr vermeiden“ bildet eine grosse Herausforderung: Die Siedlungsentwicklung und die Konzentration vielfältiger Angebote auf die Stadt Bern führen auf Trottoirs, auf der Schiene wie auf der Strasse zu kapazitätskritischen Situationen und zu Konflikten zwischen Verkehr, Mensch und Umwelt. Bei Entwicklungsschwerpunkten und Anlagen, die viel Verkehr erzeugen, müssen die negativen Auswirkungen durch eine sinnvolle Standortwahl und gute Anbindung an öV und Langsamverkehr minimiert werden.

Ziel

Bis 2020 will der Gemeinderat Wohnraum für 140 000 Menschen schaffen: Wer in Bern leben will, soll die Wohnung und die Wohnform finden, die er sucht.

Eine gute Standortwahl für Arbeits- und Ausbildungsstätten, aber auch für Einkaufszentren hilft, unnötigen Verkehr zu vermeiden und auf umweltverträgliche Mobilitätsformen zu verlagern.

Strategie

Eine überkommunal koordinierte Planung macht Mobilität umweltverträglicher und vermindert den Energieverbrauch. Der Gemeinderat unterstützt deshalb die Umsetzung des Agglomerationsprogramms (2007) für die Region Bern:

- **Neueinzonungsregeln** dienen dazu, die Siedlungsausdehnung abseits der bestehenden oder geplanten Verkehrsinfrastruktur zu stoppen.
- Mit dem Programm „**Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wohnen**“ fördert der Kanton gezielt den Wohnungsbau im Agglomerationskern, zum Beispiel mit dem ESP Warmbächli.
- Das Programm „**Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten**“ wird weitergeführt und intensiviert. In Stadt und Agglomeration Bern werden neue Arbeitsplätze vorwiegend an solchen ESP-Standorten geschaffen, zum Beispiel am ESP Wankdorf.

- **Verkehrsintensive Vorhaben** (Einkaufen, Freizeit) werden an den im Regionalen Richtplan vorgesehenen Standorten **konzentriert**. Dabei wird sichergestellt, dass die vorgegebenen Fahrtenkontingente eingehalten werden.

Die Umsetzung des Agglomerationsprogramms bedingt eine enge Zusammenarbeit und Koordination mit den umliegenden Gemeinden: Diese erfolgt in der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, in der auch die Stadt Bern vertreten ist. Daneben setzt Bern auch eigene Schwerpunkte, so will die Stadt das urbane Wohnen fördern (Wohnstrategie).

Grundlagen

- Eidg. Raumplanungsgesetz (RPG)
- Kantonaler Richtplan
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland
- Räumliches Stadtentwicklungskonzept STEK 95
- Weitere kommunale Planungsinstrumente (Zonen- und Richtpläne, Überbauungsordnungen)

1.3 Umwelt und Verkehr

Mobilität ist ein wichtiger Faktor für Wirtschaft und Beschäftigung, sie geniesst in vielen Bereichen eine grosse Bedeutung. Mobilität hat aber auch unerwünschte Auswirkungen auf unsere Umwelt und Lebensqualität.

Unerwünschte Auswirkung auf die Umwelt sind zum Beispiel: Erzeugung von Lärm, Schadstoffen, Feinstaub, Erschütterungen, Flächenverbrauch, Bodenversiegelung oder Energieverbrauch.

Luftverunreinigung

Bei Verbrennungsprozessen in Benzin- und Dieselmotoren, aber auch bei Feuerungen entstehen als Nebenprodukt Stickoxide. Unter Einwirkung von Sonnenlicht entsteht daraus Ozon, ein sekundärer Schadstoff, der die Atemwege reizt und Husten, Kopfschmerzen oder tränende Augen verursachen kann. Um die schädlichen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt zu begrenzen, wurde ein Stundengrenzwert von $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ festgesetzt, der höchstens einmal pro Jahr überschritten werden darf.

In den vergangenen Jahren lagen die Ozonwerte in der Stadt Bern zwischen April und August immer

über dem Monatsgrenzwert von $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Stundengrenzwert, der nur einmal im Jahr überschritten werden darf, wurde im Jahr 2008 an 110 Stunden überschritten. Dies ist eine leichte Verbesserung zum Vorjahr, als der Stundengrenzwert für Ozon an 130 Stunden überschritten wurde.

Abbildung 4 zeigt, dass jeweils in den Sommermonaten die Ozonbelastung am höchsten ist.

Lärm / Strassenverkehrslärm

Durch Lärm verursachte gesundheitliche Folgen lassen sich oft nicht direkt zuordnen. Lärm hat negative Auswirkungen auf den Schlaf, das Entspannen, die Kommunikation und die körperliche Arbeit.

Für den Strassenverkehr gilt: Die Schallemissionen nehmen mit steigender Fahrgeschwindigkeit zu. Bei höheren Geschwindigkeiten werden die Motorengeräusche von Rollgeräuschen und aerodynamischen Strömungsgeräuschen begleitet. Bei Personenwagen ist das Rollgeräusch bereits ab 40 km/h dominant.

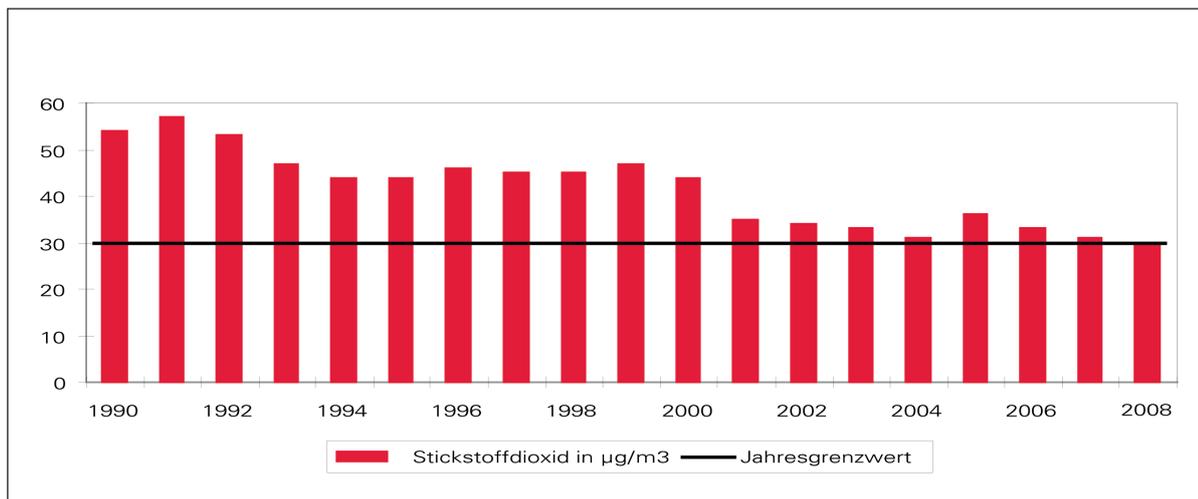


Abb. 3: Immissionsmessungen Stadt Bern (Messstelle Bern Zentrum, Stadtlabor Bern) [26]

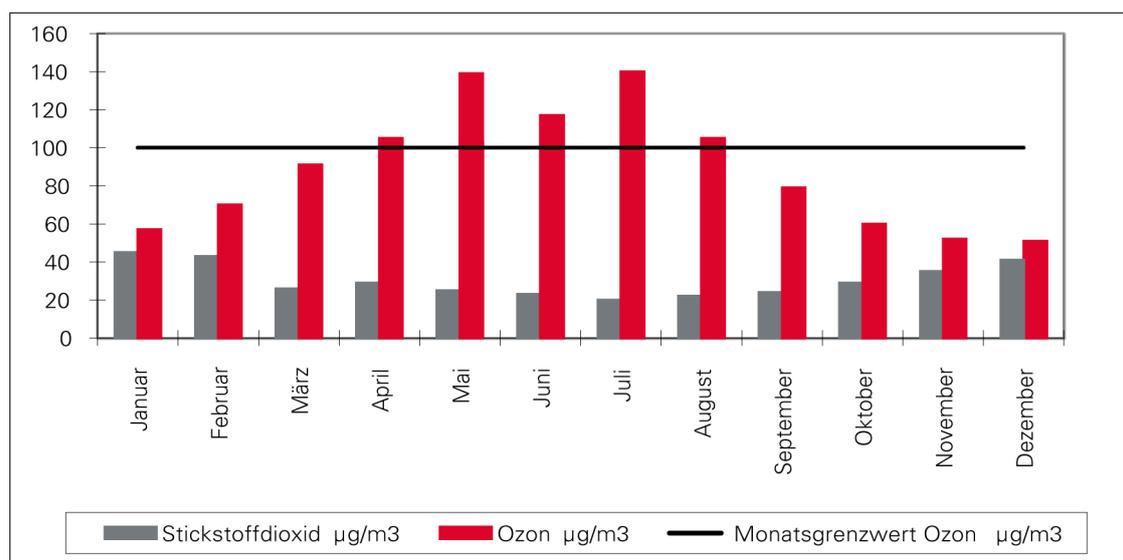


Abb. 4: Monatswerte Stickstoffdioxid / Ozon 2008 (Messstelle Bern Zentrum, Stadtlabor Bern) [26]

Belastungsgrenzwerte

Das Umweltschutzgesetz legt verschiedene Belastungsgrenzwerte fest. Wird der definierte Immissionsgrenzwert überschritten, besteht grundsätzlich eine Sanierungspflicht für Strassen und andere Anlagen. Der Alarmwert bestimmt die Dringlichkeit einer Sanierung. Wird er bei einer Gemeindestrasse nicht eingehalten, ist der Gebäudeeigentümer zu Sanierungsmassnahmen verpflichtet (zum Beispiel Einbau von Schallschutzfenstern). Die Kosten trägt die Besitzerin der Strassenanlage.

Lärmempfindlichkeitsstufen

Mit der Zuteilung von Lärmempfindlichkeitsstufen sollen Wohngebiete vor Lärm geschützt werden. Abbildung 5 zeigt die Verteilung der Lärmempfindlichkeitsstufen für das Stadtgebiet. In Arbeitszonen (im Plan orange dargestellt) sowie in Industrie- und Gewerbezone (rot) gilt gegenüber den Wohnzonen (gelb) ein höherer Grenzwert. Entlang der Hauptstrassen wurde die tatsächliche Lärmsituation berücksichtigt.

Der zunehmende Strassenverkehrslärm bildet die

häufigste Lärmquelle. Um die Attraktivität der Wohngebiete zu verbessern wurde die Strategie „Lärmschutz an Stadtstrassen, Sanierungskonzept“ entwickelt.

Lärmsanierung geschieht in erster Linie durch Massnahmen an der Quelle: dazu gehören Verkehrsreduktion, Verkehrsumlagerung und Temporeduktion. Dabei gilt folgende Faustregel:

- Eine Verkehrsreduktion um 10 Prozent ergibt 0,5 Dezibel weniger Lärm – ein messbarer, aber kaum wahrnehmbarer Erfolg.
- Eine Verkehrsreduktion um 50 Prozent ergibt 3 Dezibel weniger Lärm – ein grosser und deutlich hörbarer Erfolg.

Seit dem Jahr 1999 wurde in der Stadt Bern viel unternommen, um die Lärmbelastung und die Auswirkungen auf die Umwelt zu vermindern: Heute gibt es auf Quartierstrassen ein fast lückenloses Netz von Tempo-30-Zonen; zudem wurden mehr als 70 Begegnungszonen umgesetzt, der Verkehr vom Quartier- auf das Basisnetz verlagert und sowohl der Langsamverkehr wie der öffentliche Verkehr

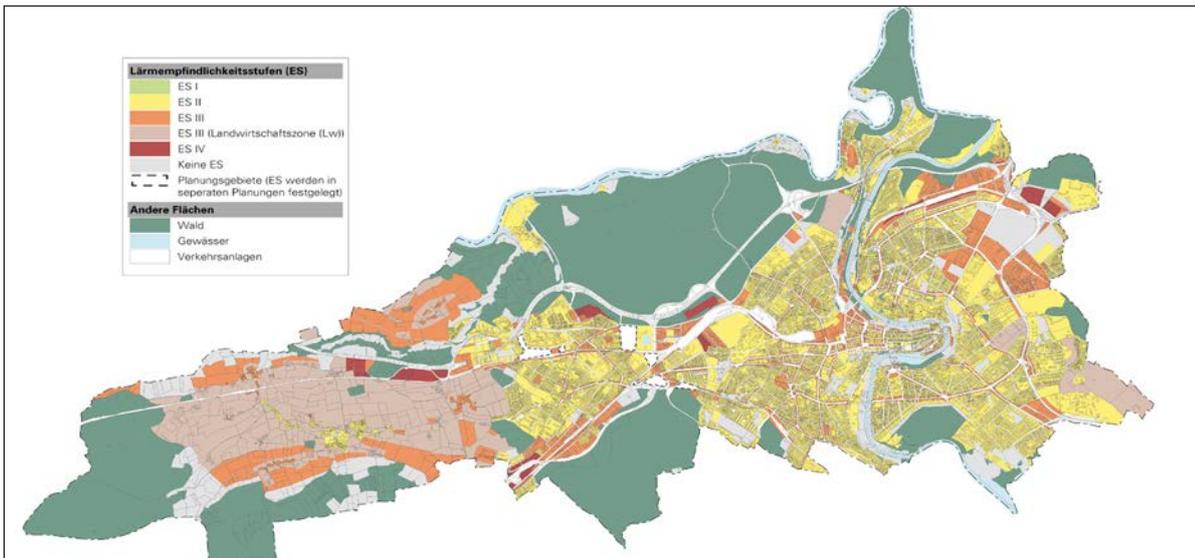


Abb. 5: Lärmempfindlichkeitsstufenplan Stadt Bern [23]

kontinuierlich gefördert und ausgebaut (vgl. umgesetzte Projekte).

Entlang dem stark verkehrsbelasteten Basisnetz und einzelnen Abschnitten des Übergangnetzes wurden bei von Lärm betroffenen Liegenschaften Schallschutzfenster eingebaut (ab Alarmwert / Fenstersanierungswert). Dieses Programm ist weit fortgeschritten, die Wohnqualität für die dort wohnende Bevölkerung konnte verbessert werden.

An etlichen Strassenabschnitten konnte bislang keine Verbesserung der Lärmsituation erreicht werden. Betroffen sind Liegenschaften mit überschrittenen Immissionsgrenzwerten, aber nicht erreichten Alarmwerten (Fenstersanierungswert). Mit Verkehrs- und Temporeduktionen, sowie lärmarmen Belägen sind hier in Zukunft Verbesserungen angestrebt.

Flächenbeanspruchung und Landschaftsverbrauch

Zunehmende Mobilität und das dichter werdende Verkehrsnetz führen zu einer zunehmenden Versiegelung von Flächen, zur Beschneidung von Freiräumen, zu einem Rückgang biologisch aktiver Boden-

flächen mit Auswirkungen auf die Pflanzen- und Tierwelt, auf den Grundwasserspiegel und die Grundwasserneubildung.

1970 konsumierte der städtische Verkehr 9% der Bodennutzung (Bahnen, Strassen, Wege), 2009 waren es bereits 11%. Der Anstieg beruht hauptsächlich auf dem Autobahnbau in den 1970er und 1980er Jahren.

Energieverbrauch

Treibstoffs macht ca. 28% des Energieverbrauchs der Stadt Bern aus – schweizweit liegt der Anteil des Verkehrs am Energieverbrauch bei ca. 34% (2009). Die städtische Energiepolitik hat sich zum Ziel gesetzt, den Verbrauch fossiler Energien und den CO2-Ausstoss bis 2015 um 10% zu senken. [13]

Label „Energistadt Gold“

Im Jahr 2010 wurde der Stadt Bern das Label „Energistadt Gold“ überreicht. Damit werden Städte ausgezeichnet, die sich im Energiebereich durch herausragende Leistungen profiliert haben. Die Stadt Bern

ist bereits seit 12 Jahren Energiestadt. Gegenüber 2006 konnte sie sich von 68 auf 77 Prozent der möglichen Punkte steigern. Neben Bereichen wie zum Beispiel Entwicklungsplanung und Raumordnung, Kommunale Gebäude und Anlagen, Versorgung und Entsorgung werden auch Strategien und Aktivitäten im Bereich Mobilität in einem umfangreichen Prozess bewertet.

Umwelt-Gemeinderating

Im kantonalen Umwelt-Gemeinderating von Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und WWF erreicht die Gemeinde Bern im Gesamtergebnis den 1. Rang, dies auch im Bereich Mobilität. In den Bereichen Energie und weitere Umweltbereiche belegt die Stadt Bern den guten zweiten Rang. Das Rating belegt, dass die Gemeinde Bern in neun von zehn Teilbereichen über dem Durchschnitt liegt. Dies gilt besonders für den Bereich Langsamverkehr, wo unsere Stadt die Maximalpunktzahl erreicht.

Dennoch besteht in der stadtbarnischen Verkehrs- und Umweltpolitik weiterer Handlungsbedarf. [26]

Herausforderungen

Die zentrale Herausforderung der städtischen Verkehrs- und Umweltpolitik besteht darin, die Mobilität noch umweltverträglicher zu gestalten.

Dazu gehört eine möglichst gute Erschliessung von Siedlungsgebieten mit möglichst geringen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. Die Umweltbelastung muss auf vielen Ebenen gesenkt werden. Die Handlungsebenen reichen von Linienführung, Fahrbahnbelag, Verkehrsmanagement über die Verkehrsmittelwahl bis hin zur Verhaltenslenkung der Verkehrsteilnehmenden.

Ziele

Die Stadt Bern setzt sich zum Ziel, weiterhin die kantonsweit führende Klima- und Ökostadt zu sein. Der Energieverbrauch des Verkehrs wird im Sinne einer 2000-Watt-Gesellschaft weiter reduziert, bis 2020 fahren alle Fahrzeuge der öffentlichen Hand CO₂-frei. Die Stadt Bern verfügt mit ihren attraktiven Quartieren und Entwicklungsschwerpunkten über Siedlungsstrukturen, die mit dem öffentlichen Verkehr

optimal erschlossen sind. Sie bietet eine hohe urbane Lebensqualität mit langfristig gesicherten natürlichen Lebensgrundlagen für Menschen, Tiere und Pflanzen.

Die Stadt Bern verpflichtet sich zur Einhaltung der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte; wo gesetzliche Grundlagen ungenügend sind oder fehlen, setzt sie sich dafür ein, dass diese angepasst oder neu geschaffen werden.

Strategie

Die städtische Verkehrspolitik bewältigt wachsende Mobilitätsbedürfnisse durch ein sinnvolles Verkehrsmanagement: Der Verkehr wird dosiert, der Verkehrsfluss verstetigt.

Durch grossräumige Dosierung werden Spitzenbelastungen auf dem Hauptstrassennetz verträglich gestaltet; Verkehrsprojekte werden bereits im Planungsstadium auf ihre Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit überprüft; bei Sanierungen oder beim Neubau von Verkehrsanlagen werden die Immissionsgrenzwerte strikt eingehalten, zum Beispiel durch den Einbau von lärmarmen Belägen.

Grundlagen

- Umweltschutzgesetz (USG)
- Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV)
- Luftreinhalte-Verordnung (LRV)
- Lärmschutzverordnung (LSV)
- Lärmempfindlichkeitsstufenplan
- Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG)
- Verordnung über den Natur- und Heimatschutz
- Kantonales Naturschutzgesetz
- Kantonale Naturschutzverordnung (NSchV)
- Energiestrategie der Stadt Bern
- Kantonales Energiegesetz (KE nG)
- Kantonale Energieverordnung (KE nV)

1.4 Das Strassennetz

Das öffentliche Strassennetz auf dem Gebiet der Stadt Bern weist eine Länge von ca. 360 km auf. Es lässt sich nach Eigentum oder nach Funktion gliedern:

Eigentum: Dem Bund gehören 5.4% des Stadtberner Strassennetzes, dem Kanton Bern 5.9%, die Stadt Bern besitzt mit 88.7% den Löwenanteil.

Funktion: zum Hochleistungsstrassennetz gehören 5.4% der Strassen auf Stadtgebiet, zum Hauptverkehrsstrassen- oder Basisnetz 16.6%, zum Übergangsnetz 10.2% und zum Quartiernetz 67.8%.

Die Hochleistungsstrassen auf Stadtgebiet gehören zu 100% dem Bund, die Strassen des Übergangs- und Quartiernetzes zu 100% der Stadt. Das Basisnetz ist zu 35.6% im Eigentum des Kantons Bern (Kantonsstrassen) und zu 64.4% im Eigentum der Stadt Bern (Gemeindestrassen). Der Anteil der Kantonsstrassen am stadtbernerischen Basisnetz ist im

Vergleich mit anderen Agglomerationszentren klein. Es führen keine Kantonsstrassen durch das Stadtzentrum.

Strassenkategorie auf Stadtgebiet	Eigentum	Km
Hochleistungsstrassen	Bund	19.4
Basisnetz	Kanton	21.3
Basisnetz	Stadt	38.6
Übergangsnetz	Stadt	36.6
Quartiernetz	Stadt	244.4
Länge insgesamt		360.3

Tabelle 1: Funktion und Eigentum Strassen auf Stadtgebiet [27]

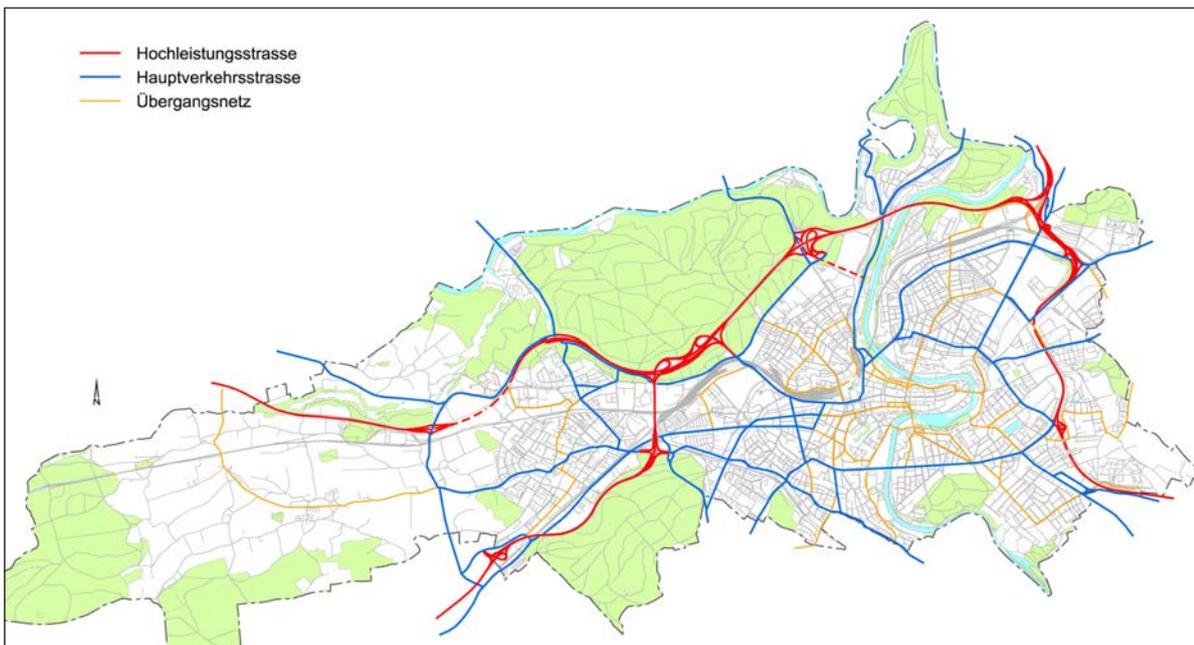


Abb. 6: Hochleistungsstrassen, Basis- und Übergangsnetz

Bei allen Strassenkategorien gilt: Die Eigentümer sind verantwortlich für Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt ihrer Strassen. Die Zuweisung der Strassen zum Basis-, Übergangs- und Quartiernetz wurde im räumlichen Stadtentwicklungskonzept (STEK-95) definiert. Es wurde später im Rahmen der Teilverkehrspläne zum motorisierten Individualverkehr (MIV) überprüft und geringfügig angepasst.

Das Hochleistungsstrassennetz

Zu den Hochleistungsstrassen zählen ausschliesslich die Nationalstrassen (Autobahnen A1, A6 und A12). Diese verbinden Bern direkt mit Zürich, Genf, Thun und Fribourg und mit dem übrigen Nationalstrassennetz. Auf ihnen besteht im Raum Bern an den meisten Querschnitten eine Belastung zwischen 40'000 bis 100'000 Fahrzeuge pro Tag, dies mit einer Normalgeschwindigkeit von 80 km/h auf Stadtgebiet. Nationalstrassen haben neben ihrer überregionalen Funktion (Verbindung von Landesteilen, Regionen und Agglomerationen) auch eine wichtige regionale und städtische Bedeutung: Regional verbinden sie Korridore, städtisch dienen sie dem Tangentialverkehr, sowie je nach Beziehung auch einem Teil des innerstädtischen Verkehrs. Durch die Verlagerung des MIV auf Hochleistungsstrassen kann der Verkehr auf dem übrigen Netz reduziert werden.

Das Basisnetz

Das Basisnetz ist Teil des städtischen Strassennetzes mit übergeordneter Verbindungs- und Durchleitungsfunktion. Betrieb und Gestaltung des Basisnetzes orientieren sich an den Bedürfnissen des Verkehrs, aber nicht nur: Es wird eine möglichst hohe Stadt- und Umweltverträglichkeit angestrebt (vgl. Kapitel Mobilitätsstrategie). Die Verkehrsbelastungen auf dem Basisnetz variieren stark, sie liegen typischerweise zwischen 5'000 und 20'000 Fahrzeugen pro Tag. Die Normalgeschwindigkeit beträgt ausserorts 80 km/h und innerorts 50 km/h. Neu wird auch die Möglichkeit von Tempo 30 auf dem Basisnetz geprüft. Das Basisnetz verbindet die Stadt mit den umliegenden Gemeinden, dient der Verbindung von Stadtteilen und als Zufahrt zum Hochleistungsstrassennetz.

Das Übergangnetz

Die Strassen des Übergangnetzes können weder eindeutig dem Basisnetz noch eindeutig dem Quartiernetz zugeordnet werden. Betrieb und Gestaltung des Übergangnetzes orientieren sich sowohl an den Bedürfnissen des Verkehrs als auch an den Bedürfnissen der Nutzungen, die an den Strassenraum angrenzen. Die Koexistenz der Verkehrsarten und die stadträumlichen Ansprüche werden höher gewichtet als beim Basisnetz. Die typische Belastung für Strassen des Übergangnetzes liegt zwischen 3'000 und 10'000 Fahrzeugen pro Tag. Die Normalgeschwindigkeit beträgt ausserorts 60 km/h, innerorts je nach Signalisation 30, 40 oder 50 km/h. Strassen des Übergangnetzes verbinden Quartiere untereinander. Sie sammeln den Ziel- und Quellverkehr der Quartiere und leiten diesen zum Basisnetz.

Das Quartiernetz

Die Strassen des Quartiernetzes übernehmen die lokale Erschliessung. Sie verbinden das Basis- oder Übergangnetz mit den Nutzungen im Quartier. Betrieb und Gestaltung richten sich primär nach den Bedürfnissen der Nutzungen, die an den Strassenraum angrenzen. Der quartierfremde Verkehr wird möglichst ferngehalten.

In den Quartieren sind Strassen Teil des Wohnumfelds: Sie dienen dem Verkehr, sind aber auch Spiel- und Begegnungsort. Die typische Belastung von Quartierstrassen liegt zwischen 1'000 und 5'000 Fahrzeugen pro Tag. Diese Strassen liegen fast vollständig in Tempo-30- oder Begegnungszonen. Auf öffentlichen Parkplätzen im Quartierstrassennetz werden Anwohnende mit Parkkarten privilegiert.

Wer kommt für die Strassenkosten auf?

Als Grundsatz gilt: Der Eigentümer der Strasse kommt für die Finanzierung von Strassen auf, dies sowohl für die Planung, Projektierung und Realisierung neuer wie auch für den Betrieb und Unterhalt bestehender Strassen.

Der Bund deckt seine Strassenrechnung vollständig mit Erträgen aus der Mineralölsteuer, der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), dem Verkauf der Autobahnvignette und dem Zollertrag aus Motorfahrzeugimporten.

Der Kanton erhält vom Bund einen Anteil aus den LSVA-Einnahmen. Zudem fliessen ihm die Mittel aus der kantonalen Motorfahrzeugsteuer und Einnahmen aus Verkehrsbussen zu. Den Rest der Strassenkosten deckt der Kanton mit Steuereinnahmen von natürlichen und juristischen Personen. Der Kanton Bern gibt einen Teil der vom Bund an die Kantone zugewiesenen LSVA-Mittel an die Gemeinden weiter. Die Stadt Bern nimmt beim Verkehr nur Parkierungs- und Parkkartengebühren für Parkplätze im öffentlichen Raum, sowie einen Teil der Bussen ein. Sie deckt die Strassenkosten hauptsächlich mit Steuereinnahmen von natürlichen und juristischen Personen, während der Bund 100% seiner Strassenkosten mit Abgaben der Verkehrsteilnehmenden decken kann.

Neben den direkten Kosten für Unterhalt und Betrieb von Strassen und Transportwegen entstehen durch den Verkehr auch externe Kosten, welche durch die Verkehrsteilnehmenden verursacht, jedoch nicht von ihnen selber getragen werden. Für diese Kosten muss die Allgemeinheit aufkommen: dazu gehören Unfälle, Lärm und die Beeinträchtigung der Gesundheit, der Landschaft, der Natur oder des Klimas.

Der Nutzen des Strassenverkehrs

Der Strassenverkehr generiert nicht nur Kosten, sondern auch einen Nutzen – dies sowohl für die Verkehrsteilnehmenden wie für die Allgemeinheit: Für den Einzelnen ermöglicht er flexiblere Mobilität, die Feinverteilung von Konsumgütern, auch Zeitersparnis und je nach Situation auch eine bessere Erreichbarkeit von Freizeit- und Arbeitsort. Für die Allgemeinheit liegt der Nutzen des Verkehrs hauptsächlich in seinem Beitrag an die Wertschöpfung und an das Wirtschaftsleben, aber auch als «Arbeitgeber»: So arbeiten in der Schweiz 7.8 % der Beschäftigten im Bereich Verkehr. Weiterer Verkehrsnutzen entsteht aus der Erschliessung von Arbeitsmärkten und der Entwicklung von Siedlungs- und Wirtschaftsstandorten.

Grundlagen

- Strassenverkehrsrecht
- Gesetz über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG)
- Verordnung über den Finanz- und Lastenausgleich vom 7. November 2007 (FILAV)
- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (Kantonales Gesetz)
- Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG) vom 22. März 1985 (Stand 1. August 2011)

2. Verkehrsarten

24

2.1 Fussverkehr

Jeder Gang beginnt und endet mit einem Fussweg. Alle Verkehrsteilnehmenden sind zu Fuss unterwegs, auch Autofahrende, Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs und Velofahrende. Erst der Fussverkehr ermöglicht die Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln.

Die Stärken des Fussverkehrs liegen vor allem im Nahbereich, d.h. bei Strecken unter einem Kilometer bzw. 15 Minuten Unterwegszeit. Von der Grösse und Struktur her bietet Bern gute Bedingungen für Fussgängerinnen und Fussgänger.

Der Fussverkehr schafft Standortvorteile für den Detailhandel, für Freizeit und Tourismus. Jeder Kunde, jede Kundin erledigt die Einkäufe zumindest teilweise auch zu Fuss. Das Gewerbe in der Innenstadt und den Quartierzentren ist für Fussgängerinnen und Fussgänger ideal gelegen. Diesen Standortvorteil gilt es zu nutzen: Ein gutes Beispiel bildet die Einrichtung einer Begegnungszone in der Gerechtigkeits- und Kramgasse. Zu Fuss gehen dient nicht nur der Fortbewegung, sondern auch der Gesundheit (flanieren, spazieren und sich erholen).

Die Bernerinnen und Berner legen etwa 33% ihrer Wege zu Fuss zurück (2008). Zusammen mit dem Veloverkehr (11%) werden 44% der Wege mit Muskelkraft absolviert. Es gibt ansonst nur wenige spezifische Daten zum Fussverkehr. Solche Daten sind vor allem für Orte mit hohem Fussverkehr vorhanden, z.B. Bahnhofplatz, Bubenbergplatz, Eigerplatz. In der Altstadt dominiert der Fussverkehr vor anderen Verkehrsarten. Bedeutende Dimensionen hat er auf dem Bahnhofplatz, wo täglich etwa 150'000 Menschen zu Fuss unterwegs sind.

Herausforderungen

Eine Mehrheit der Stadtbevölkerung zeigt sich eher bis sehr zufrieden mit ihrer Situation als Fussgängerin oder Fussgänger („Mobilität und Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in der Stadt Bern“, 2008). Die weniger Zufriedenen kritisieren vor allem die zu lang empfundenen Ampelwartezeiten und das Unfallrisiko, das Frauen signifikant höher einschätzen als Männer (21% gegenüber 17%). Die Attraktivität und die Sicherheit des Fussverkehrs weiter zu verbessern



Abb. 7: Wegweisung Fussverkehr

gehört zu den Grundaufgaben der Verkehrsplanung. Menschen mit besonderen Mobilitätsansprüchen (Junge, Alte, Behinderte, Kranke etc.) sind auf ein barrierefreies und sicheres Fussverkehrsnetz angewiesen. Dies gilt insbesondere beim Zugang zum öffentlichen Verkehr und zur Nahversorgung sowie auf Schulwegen oder im Umfeld von öffentlichen Gebäuden und Anlagen. Gerade die Schulwegsicherung stellt eine besonders wichtige und dauerhafte Herausforderung dar.

Einige wichtige Hauptverkehrsstrassen (z.B. Thunstrasse, Nordring) haben für Fussgängerinnen und Fussgänger und die Quartiere immer noch eine

starke Trennwirkung – trotz Verbesserungen in den letzten Jahren. Zusammen mit bestehenden Netzlücken bzw. Baustellen können grössere Umwege entstehen: Sie zu schliessen bzw. zu eliminieren ist eine weitere Herausforderung.

Nicht zuletzt: Der Druck auf die Fussverkehrsflächen ist aufgrund der vielfältigen Nutzungsansprüche wie Anlieferung, Parkierung, Werbung oder Gastronomie besonders in der Altstadt und im Bahnhof-Perimeter sehr hoch. Hinzu kommen Konflikte mit dem öffentlichen Verkehr: Aufgrund des stetigen Ausbaus des öffentlichen Verkehrs in der Innenstadt müssen zu Fuss Gehende in den Innenstadtgassen verstärkte Aufmerksamkeit walten lassen.

Ziele

Wichtigstes Ziel der Stadt Bern ist der Ausbau und die weitere Attraktivierung des Fussverkehrs: Der Anteil der Fussgängerinnen und Fussgänger am Stadtverkehr soll weiter zunehmen. Gemäss der Strategie Bern 2020 und den Legislaturrichtlinien 2009-2012 des Gemeinderats geniesst die Förderung des stadt- und umweltverträglichen Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs klar Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr.

Strategie

Zur Zielerreichung sind drei Teilstrategien vorgesehen:

1. **Ausbau qualitativ hochwertiger und gut gestalteter Fusswegverbindungen** durch Verbesserungen, die den Komfort, die Sicherheit und die Netzdurchlässigkeit erhöhen: z.B. die Verbesserung der Sicht bei Fussgängerübergängen, die Errichtung von Mittelinseln oder Trottoirüberfahrten, konfliktfreie Fussgänger-Grünphasen, Trottoirverbreiterungen, Entfernung von Hindernissen auf dem Gehweg, Kinderwagenrampen bei Treppen, Einrichtung von Zonen mit herabgesetzter Geschwindigkeit, verbesserte Beleuchtung etc. Die verkehrsplanerische Strategie der Stadt Bern setzt weiterhin auf die konsequente Umsetzung von Kleinmassnahmen („Strategie der 1000 kleinen Massnahmen“).
2. **Realisierung wichtiger Grossprojekte** (insbesondere des Agglomerationsprogramms Langsamverkehr) zur Schliessung von Netzlücken und zur Verminderung der Trennwirkung von Hauptverkehrsstrassen. Bei der Infrastruktur sollen die besonderen Mobilitätsbedürfnisse von schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Kinder, Senioren, etc.) berücksichtigt werden. Das Fussverkehrsnetz wird für alle Benutzerinnen und Benutzer durchlässiger, sicherer und ansprechender.
3. Nicht zuletzt sollen geeignete **Kommunikationsmassnahmen** den Fussverkehr vermehrt thematisieren und die Verkehrsmittelwahl positiv beeinflussen.

Fachstelle Fuss- und Veloverkehr

Seit dem Jahr 2001 besteht in der Stadt Bern eine Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr. Sie engagiert sich für die Anliegen der zu Fuss Gehenden und Velofahrenden, initiiert und begleitet Projekte zur Attraktivierung dieser Verkehrsarten, sie nimmt Einfluss auf öffentliche wie private Vorhaben und leistet Öffentlichkeitsarbeit. Grundlage bildet das Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, das im Juni 1999 von den Stimmberechtigten beschlossen wurde.

Realisierte Projekte

- Die Trottoirränder an Kreuzungen und Zebrastreifen wurden stadtweit abgesenkt und sind für alle zu Fuss Gehenden besser passierbar.
- An den meisten lichtsignalgeregelten Kreuzungen wurden konfliktfreie Grünphasen für Fussgängerübergänge geschaffen: Zu Fuss Gehende können die Fahrbahn am Zebrastreifen queren, ohne in Konflikt mit dem abbiegenden Autoverkehr zu kommen.
- Vielerorts konnte die Trennwirkung von Hauptverkehrsstrasse durch bauliche Massnahmen vermindert werden.
- Die Einrichtung eines Fussgängerleitsystems in der Innenstadt dient zur besseren Orientierung.
- Mit dem konsequenten Ausbau von Tempo-30-Zonen und von (heute über 70) Begegnungszonen wurden vielerorts gute Voraussetzungen für den Fussverkehr und den Aufenthalt der Bewohnerinnen und Bewohner geschaffen.
- In allen Quartieren konnten Kleinmassnahmen umgesetzt werden: z.B. Trottoirverbreiterung Muristrasse, zusätzliche Querungen für zu Fuss Gehende mit Mittelinseln Kreuzung Rosengarten, Trottoirsanierung Schützenmattstrasse, zusätzliche Querungen Seftigenstrasse, Fuss- und Veloweg Bümpliz-Oberbottigen.

Künftige Projekte

- Überarbeitung Richtplan Fussverkehr
- Realisierung von Verbesserungen auf dem gesamten Stadtnetz gemäss der „Strategie der 1000 kleinen Massnahmen“
- Realisierung des Agglomerationsprogramms Langsamverkehr: Dazu gehören Projekte wie die neue Langsamverkehrsverbindung vom Europa-platz nach Weyermannshaus Ost und die Verbesserungen am Nordring. Sie tragen entscheidend zum Abbau von Netzlücken und der Trennwirkung von Hauptverkehrsstrassen bei.
- Schliessung von Netzlücken bei Tempo-30-Zonen, Schaffung weiterer verkehrsberuhigter Zonen.
- Verbesserung der Datengrundlagen zum Fussverkehr. Dies einerseits als Basis für weitere Planungen, andererseits als Erfolgskontrolle der gesteckten Ziele und Strategien.
- Verstärkte Kommunikationsmassnahmen zur Förderung des Fussverkehrs.

Grundlagen

- Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) vom 13. Juni 1999 (Revision Oktober 2010)
- Richtplan Fuss- und Wanderwege (1999)

2.2 Veloverkehr



Abb. 8: Veloverkehr Stadt Bern

Das Velo ist im innerstädtischen Bereich das effizienteste Verkehrsmittel. Veloverkehr schont die Umwelt, ist leise und beansprucht wenig Platz. Diese Vorzüge haben in dicht genutzten und stark belasteten städtischen Gebieten besondere Bedeutung. Die Stadt Bern baut deshalb ihr Veloroutennetz laufend aus. Dieses Netz aus Haupt- und Nebenrouten hat heute eine Gesamtlänge von 246 Kilometern. Es verbindet wichtige Quell- und Zielorte des Veloverkehrs und trägt unterschiedlichen Bedürfnissen Rechnung: Es dient Velopendlern als Zubringer zu wichtigen Knoten des öffentlichen Verkehrs, es dient dem Einkaufs- und Freizeitveloverkehr, und es verbindet Quartiere und Stadtteile sowie die Stadt mit den Aussengemeinden.

Die konsequente Förderung des Fuss- und Veloverkehrs trägt Früchte: Heute benutzen rund 18% der Stadtberner Bevölkerung täglich das Velo, im Sommer sind es sogar 28% (2010). Weitere 20% der Städterinnen und Städter sind in der warmen Jahreszeit zwei bis fünf Mal pro Woche mit dem Fahrrad

unterwegs (2010). Seit den 70er Jahren hat sich die Anzahl Velos in der Stadt Bern auf etwa 100'000 vervierfacht.

Durch Öffnung von Einbahnstrassen für Velofahrende konnten in den vergangenen Jahren viele Lücken im Radroutennetz geschlossen werden. Diese Massnahme fördert und attraktiviert den Veloverkehr, resultiert doch ein wesentlicher Zeitvorteil gegenüber dem motorisierten Individualverkehr: Auf den meisten Kurzstrecken ist das Velo heute schneller am Ziel als ein Motorrad oder ein Auto, nicht zuletzt auch wegen der unmittelbaren Nähe der Veloabstellplätze am Ausgangs- und Endpunkt.

Herausforderungen

Trotz relativ guter Velonutzung liegt der Anteil Wege, die mit dem Velo in der Stadt zurückgelegt werden, erst bei 11.4% (2005). Rund 52 Prozent der Verkehrsteilnehmenden bewegen sich demgegenüber nie mit dem Velo in der Stadt (2008). Hauptgründe dafür sind die schwierige Topographie (bedingt durch den tie-

fen Aare-Einschnitt) und subjektive Faktoren: Die am häufigsten geäusserten Gründe für den Verzicht aufs Velofahren sind die Angst vor Unfällen sowie der als störend empfundene motorisierte Individualverkehr. Insbesondere Familien schätzen das Unfallrisiko als sehr hoch ein und verzichten deshalb überdurchschnittlich auf das Velo. Dies obwohl die Velounfälle über die vergangenen Jahre tendenziell abgenommen haben.

Problempunkte für den Veloverkehr sind deshalb:

- Kreuzungen und Strassenabschnitte mit starkem Verkehrsaufkommen oder komplexen Verkehrssituationen (z.B.: Henkerbrännli, Thunplatz, Burgernziel, Unterführung Bernstrasse).
- Konflikte mit dem öffentlichen Verkehr, insbesondere mit dem Tram: Schienenquerungen und

Haltestellen, wo die Gleise bis an die Einstiegstelle vorgezogen werden (Tram-Kaphaltestellen), sind für Velofahrende problematisch.

- Fehlende Velostreifen aufgrund der geringen Strassenbreite.
- Mangel an Veloparkplätzen besonders im Zentrum: Es gibt zwar rund um den Bahnhof bereits rund 2'500 Veloabstellplätze (davon 870 in geschützten Velostationen), dennoch besteht ein anhaltend grosser Bedarf an gut gelegenen Veloabstellplätzen. Im dicht genutzten Zentrum müssen Private stärker in die Verantwortung genommen werden, Veloabstellplätze auf ihrem Grund einzurichten.
- Wenig Spielraum für Velolösungen in der Innenstadt (besonders der Altstadt): dies auf Grund der baulichen Enge und Dichte der Nutzungen;

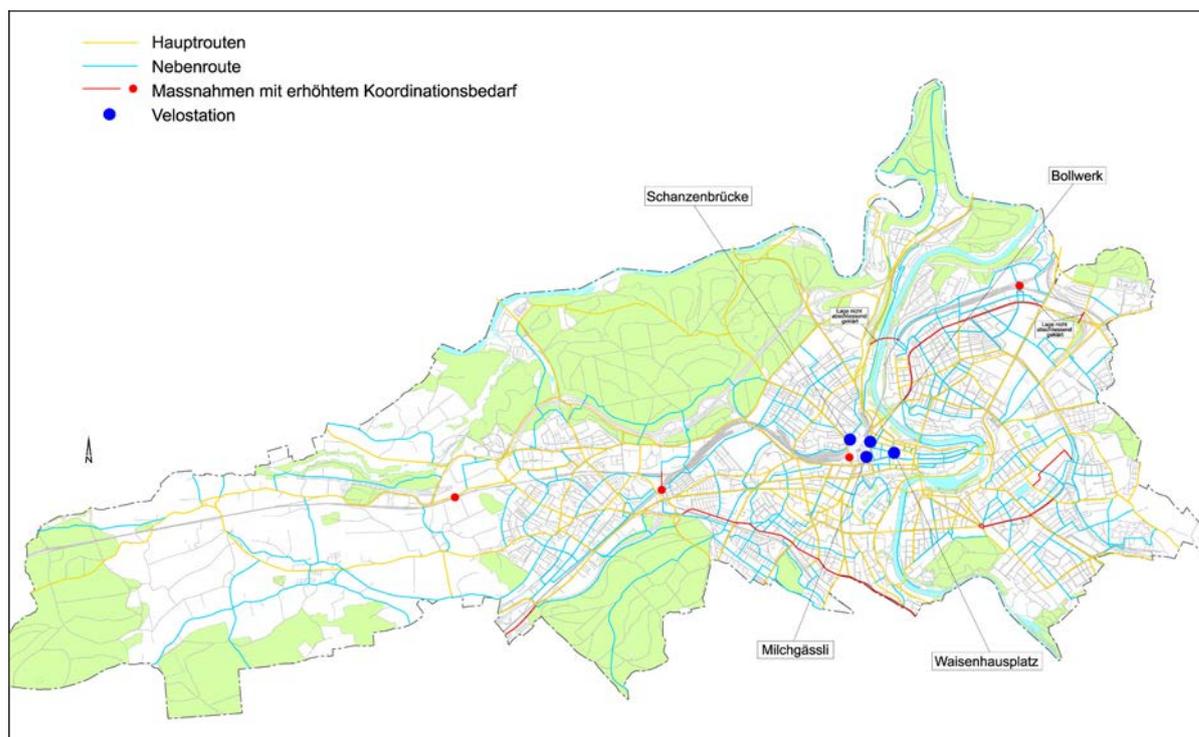


Abb. 9: Haupt- Nebenrouten Veloverkehr [29]

zudem müssen die Anforderungen des Unesco-Weltkulturerbes berücksichtigt werden.

- Motorisierter Pendlerverkehr: Von den ca. 100'000 Personen, die täglich nach Bern einpendeln, benützen etwa 40% ein Auto oder Motorrad. Für dicht besiedelte Bereiche der Nachbargemeinden – sie liegen maximal 5 km vom Zentrum der Stadt Bern entfernt – wäre das Velo eine sinnvolle Alternative. Hier könnten Veloschnellrouten (so genannte Velobahnen) einen grossen Beitrag zur Verbesserung des Modal Split leisten.

Ziel

Wichtigstes Ziel der Verkehrsplanung ist die Erhöhung des Veloverkehranteils. Das Agglomerationsprogramm „Verkehr und Siedlung Region Bern“ (2005) sieht bis 2025 ein Wachstumspotenzial von bis zu 100%, bezogen auf die Anzahl Wege. Dies unter Einbezug nachfrageorientierter Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr (zum Beispiel Verkehrsmanagement und Parkplatzbestimmungen bei Neubauten) sowie Massnahmen für die kombinierte Mobilität (z.B. Bike & Ride).

Dieses Potenzial will die Stadt Bern mit der konsequenten Förderung des Veloverkehrs ausschöpfen. Dazu braucht es unter anderem auch bessere statistische Grundlagen.

Strategie

Die Stadt Bern fördert das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf den Veloverkehr durch Schaffung durchgehender und komfortabler Veloverbindungen. Diese müssen sicher ausgestaltet sein, besonders auch für Schulkinder. Ein attraktives Angebot an öffentlichen Veloabstellplätzen und optimale Umsteigemöglichkeiten zwischen Velo- und öffentlichem Verkehr laden dazu ein, möglichst viele Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Der Veloverkehr ist integraler Bestandteil des Strassenverkehrs und soll deshalb im Mischverkehr auf der Strasse geführt werden. Wo immer möglich werden eigene Velofahrbereiche angelegt (Velostreifen, Busspuren mit Velobenützung, Velowege), bei Ampelanlagen sind die Bedürfnisse der Velofahrer speziell berücksichtigt

(eigene Veloampeln). Das Trottoir bleibt den zu Fuss Gehenden vorbehalten – nur an wenigen Stellen ist wegen knapper Platzverhältnisse eine gemischte Nutzung der Fusswege unumgänglich. Der weitere Ausbau von verkehrsberuhigten Zonen verbessert die Voraussetzungen für den Langsamverkehr weiter. Der Richtplan Veloverkehr (2009) definiert und koordiniert die Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen.

Dazu gehören:

- ein Netzplan mit Haupt- und Nebenrouten,
- Grundsätze zum Bau, Betrieb und Unterhalt von Verkehrs- / Veloanlagen.

Mit diesem Ausbau der Infrastruktur will die Verkehrsplanung:

- durchgehende, direkte und komfortable Veloverbindungen schaffen,
- eine hohe Sicherheit für Velofahrende (besonders auch für Schulkinder) erreichen,
- attraktive Angebote an öffentlichen Veloabstellplätzen bereitstellen und
- optimale Umsteigemöglichkeiten zwischen Velo- und öffentlichem Verkehr anbieten.

Durch die Realisierung wichtiger Grossprojekte entstehen Infrastrukturen mit Leuchtturmfunktion: Fuss- und Velopasserelle Ausserholligen, Realisierung eigener „Velobahnen“ (schnell befahrbare Velorouten mit möglichst wenig Netzwideständen), Einführung eines Veloverleihsystems. Solche Projekte verbessern das Image des Veloverkehrs in der Bevölkerung. Auch der Velofreizeitverkehr darf nicht ausser Acht gelassen werden, zum Beispiel durch die Anknüpfung städtischer Routen an kantonale Velorouten und deren Signalisation im Stadtgebiet.

Neben der Verbesserung der Infrastruktur werden auch Marketing und Kommunikation verstärkt. In diesen Bereichen liegt weiteres Potenzial zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs.

Durch bessere Daten zum Veloverkehr können Verbesserungsmaßnahmen zielgerichteter geplant und Wirkungskontrollen einfacher durchgeführt werden.

Realisierte Projekte

- Verbesserte Situation bei Kreuzungen durch Einrichtung von velotauglichen Induktionsschlaufen, eigener Wartebereich für Velos, eigene Lichtsignale, mögliche Vorbeifahrt an stehenden Kolonnen (z.B. Bubenbergplatz, Bahnhofplatz)
- Velostreifen an diversen Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen oder bei grossen Geschwindigkeitsdifferenzen (z.B. Bollwerk, Bundesgasse, Laupenstrasse).
- Erhöhung der Zahl von temporären Veloabstellplätzen bei Freizeiteinrichtungen, besonders in der ozonbelasteten Sommerzeit (z.B. saisonale Abstellplätze vor dem Marzilibad).
- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Montage von über 100 so genannten Trixispiegeln bei Verkehrsampeln (z.B. Rosengartenkreuzung).
- Diverse Einbahnöffnungen für den Velogegeverkehr (z.B. Weltpoststrasse, Seminarstrasse, Schauplatzgasse).

Künftige Projekte

- Weitere Verbesserungen bei Kreuzungen und auf der Strecke insbesondere auf Velohaupt- und Nebenrouten.
- Agglomerationsprogramm Langsamverkehr mit den Projekten: neue Langsamverkehrsverbindung vom Europaplatz nach Weyermannshaus Ost, Umgestaltung des Abschnitts Thunplatz-Thunstrasse-Ostring und Verbesserungen am Nordring.

- Ausbau der Veloparkierung: Mit der geplanten Velostation Schanzenpost (etwa 1000 Veloabstellplätze, Fertigstellung bis 2014) wird das bisherige Ziel von 3'000 Veloabstellplätzen rund um den Bahnhof übertroffen. Angesichts der grossen Nachfrage ist das Angebot weiter auszubauen. Zudem sollen gemäss Agglomerationsprogramm an S-Bahnstationen und anderen wichtigen Umsteigepunkten zum öffentlichen Verkehr weitere Veloabstellplätze geschaffen werden, ebenso an Orten mit grossem Publikumsverkehr (Universität, grosse Firmensitze und Bürogebäude).
- Öffnung der meisten Einbahnen für den Velogegeverkehr.
- Öffentlich zugängliches Veloverleihsystem auf Stadtgebiet mit Option auf Ausbau auf Städtischengebiet benachbarter Gemeinden.

Grundlagen

- Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) vom 13. Juni 1999 (Revision Oktober 2010)
- Richtplan Veloverkehr (2009)

2.3 Öffentlicher Verkehr

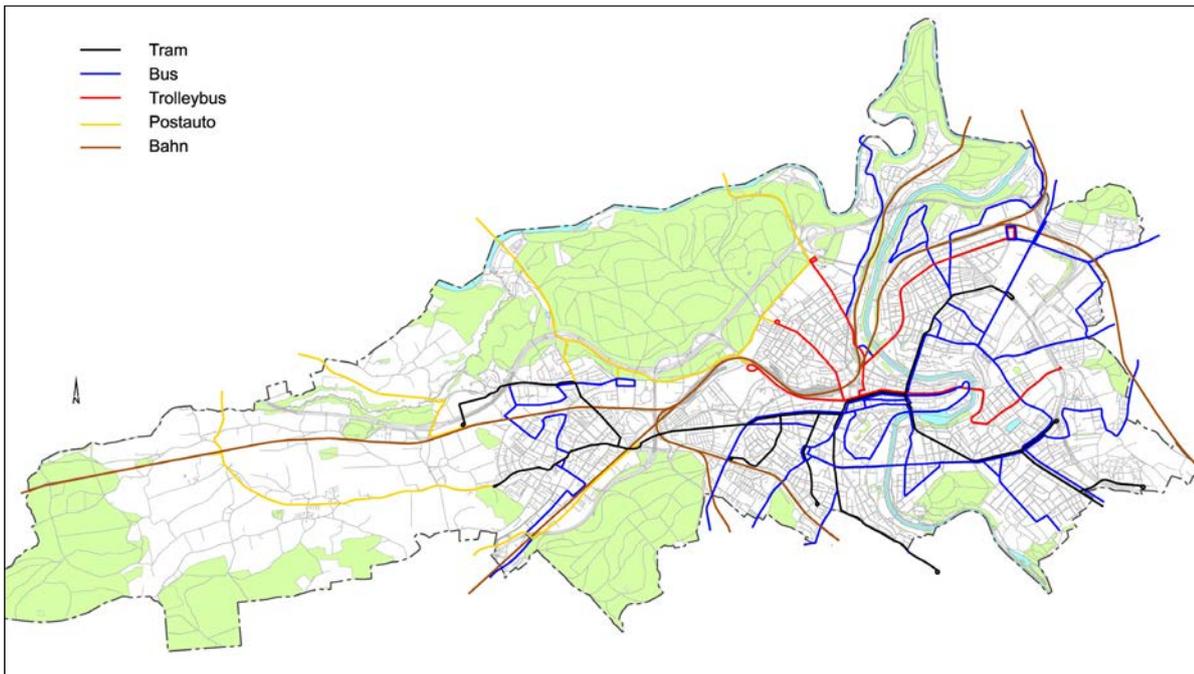


Abb. 10: Netz öffentlicher Verkehr

Attraktive öffentliche Verkehrsbeziehungen sind unabdingbar, um das Verkehrssystem auch in Belastungsspitzen funktionsfähig zu erhalten. Die Stadt Bern ist sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen: S-Bahn, Postautos, Busse und Trams transportieren jeden Tag Zehntausende von Pendlerinnen und Pendlern an ihren Arbeits- oder Ausbildungsort. Der öV ermöglicht aber auch Einkäufe und den Besuch von Kultur- und Freizeitangeboten sowohl tagsüber wie auch nachts. An den Wochenenden dient der überwiegende Teil des Gesamtverkehrs der Freizeit. Der Freizeitverkehr steht aber auch an Werktagen mit über einem Drittel aller zurückgelegten Wegstrecken an erster Stelle, gefolgt vom Arbeits-, Einkaufs und Ausbildungsverkehr. Die überwiegende Mehrheit der öffentlichen Verkehrsmittel fährt heute direkt ins Zentrum. Dies stellt eine grosse, nicht selbstverständliche Qualität dar, führt aber auch zu Konflikten (enge Platzverhältnisse, Beeinträchtigung des Fuss-

verkehrs). Das bereits realisierte Tram Bern-West, das Projekt Tram Region Bern (Tramlinie Schliern / Köniz – Bern - Rüti / Ostermündigen), der Bau einer zweiten Tramachse in der Innenstadt und der Ausbau des Berner Hauptbahnhofs sind wichtige Schritte zur Verbesserung des öV-Angebots.

Verkehrsmittelwahl

Die Stadt Bern hat in den letzten 40 Jahren grosse Anstrengungen zur Förderung des Langsamverkehrs und zur Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel unternommen. Die Einwohnerbefragung 2005 zeigt, dass der städtische Fussverkehr und der öffentliche Verkehr (öV) gegenüber den Agglomerationsgemeinden und dem übrigen Kantonsgebiet eine überdurchschnittliche Bedeutung haben: Ein Drittel aller Wege werden zu Fuss zurückgelegt, 26% mit dem öffentlichen Verkehr. Zusammen mit dem Veloverkehr ergibt sich ein

Anteil von fast 70% stadt- und umweltfreundlicher Verkehrsmittel – ein Anteil, der in keiner anderen Region des Kantons erreicht wird: Hier steht der motorisierte Individualverkehr (MIV) jeweils klar an erster Stelle (vgl. Abbildung 11).

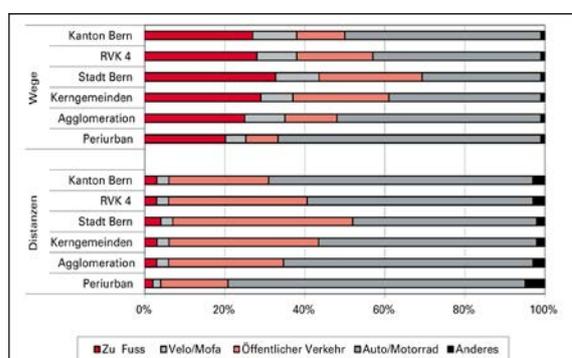


Abb. 11: Verkehrsmittelwahl nach Zentralität und zurückgelegten Wegen und Distanzen an einem durchschnittlichen Werktag [22]

Herausforderungen

Das wachsende Verkehrsaufkommen belastet das Netz bis an seine Grenzen, es führt auch zu Konflikten zwischen öV und motorisiertem Individualverkehr. Gemäss Prognosen von Bund und Kanton ist für die Region Bern-Mittelland bis ins Jahr 2030 mit einem Bevölkerungswachstum von rund 6% und einer Zunahme der Arbeitsplätze zwischen 8 und 9% zu rechnen. Für das Verkehrssystem ist dies eine gewaltige Herausforderung: Das Gesamtverkehrsmo- dell des Kantons Bern rechnet mit einem Wachstum von knapp 25% beim motorisierten Individualverkehr und sogar 60% beim öV. Eine solche Zunahme ist auch mit einem verstärkten Ausbau der Verkehrs-Infrastruktur kaum zu bewältigen. Bereits eine schwächere Verkehrszunahme erfordert grosse Investitionen: Der steigende Anteil der öV-Benutzenden führt in der Innenstadt und im Bahnhof zu Kapazitätsengpässen, besonders der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) braucht dringend einen Ausbau seiner Infrastruktur. Auch der Zugang zum Bahnhof und die Umsteigehaltestellen von der Bahn zu Tram oder Bus müssen erweitert werden.

Ziele

Der öffentliche Verkehr muss weiter entwickelt werden, damit er im Zentrum zusammen mit dem Langsamverkehr die prognostizierte Verkehrszunahme bewältigen kann. Jeder Stadtteil verfügt über eine direkte, kapazitätsstarke und qualitativ hochstehende öV-Verbindung zum Bahnhof als Stadtzentrum. Dazu kommt ein Netz von Haltestellen, die für öV-Benutzende in der Regel in einer Distanz von maximal 300 Metern von ihrem Arbeits- oder Wohnort erreichbar sind. Die grosse öV-Belastung der Hauptgassen in der Innenstadt muss vermindert werden, es braucht alternative Streckenführungen für den öffentlichen Verkehr.

Die Leistungsfähigkeit des öV wird weiter gestärkt, seine Benutzerfreundlichkeit erhöht: Die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und städtischem öV werden optimiert, der öV-Hauptknoten Bahnhof Bern ausgebaut. Zur Benutzerfreundlichkeit gehört weiter die Bevorzugung des öV beim Strassenraum (separate Spurführung) und bei Anlagen zur Verkehrsregelung.

Strategie

Die öV-Strategie der Stadt Bern beruht auf folgenden Grundsätzen:

- Der öV-Hauptknoten Bahnhof Bern wird ausgebaut. Die Umsteigebeziehungen zwischen der Bahn und dem städtischen öV werden verbessert, die Stadtausgänge attraktiviert. Erste Schritte dazu sind der Ausbau des RBS-Bahnhofs und der Ausbau der Personenanlagen Bahnhof SBB.
- Die Kapazität der nachfragestärksten Buslinien wird – wo möglich und finanzierbar – erhöht. Zu prüfen ist das Splitting von Linien, alternative Linienführungen und die Umstellung auf Trambetrieb.
- Zur Dämpfung der Nachfragespitzen im Zentrum und zur Entlastung der Innenstadt wird der Umbau der Netzstruktur weiter vorangetrieben. Dazu gehört die Schaffung einer zweiten Tramachse sowie die Optimierung bestehender Tangentialverbindungen. Bestehende Subknoten (Wankdorf, Ausserholligen) werden gestärkt, weitere Subknoten neu geschaffen (Bahnhof Ostermundigen).

- Das Netz muss effizient genutzt, vorhandene Kapazitätsreserven sollen ausgeschöpft werden. Regionale Zubringer- oder Durchmesserlinien zur Erschliessung städtischer Quartiere sollen dabei einbezogen werden (Bedienung der Haltestellen auf Stadtgebiet).
- Das Abend- und Nachtangebot wird auf dem gesamten Stadtnetz des öV weiter verbessert.

Realisierte Projekte

- Tram Bern West
- Umbau Bahnhofplatz Bern
- S-Bahnstationen Wankdorf und Brünnen
- neues Tramdepot Bolligenstrasse

Künftige Projekte

- Ausbau Bahnhof Bern: Die Stadt Bern ist in der Planung „Planung Zukunft Bahnhof Bern“ (ZBB) vertreten und setzt sich für eine rasche Verbesserung der Verhältnisse ein.
- Verlängerung Tramlinie 9 bis S-Bahnstation Wankdorf (in Betrieb ab 2013).
- Tram Region Bern: Umstellung von Bus- auf Trambetrieb und Verbesserung der öV-Beziehung Ostermundigen – Köniz (Vorprojekt liegt vor, Umsetzung ab 2014).
- Realisierung einer zweiten Tramachse in der Innenstadt zur Entlastung der heutigen Tramachse zwischen Hirschengraben und Zytglogge.
- Inselbus und Verlängerung bis Warmbächliweg.

Grundlagen

- Kantonales Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öVG)
- Kantonale Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (AGV)
- Grossratsbeschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2010-2013
- Verordnung über die regionalen Verkehrskonferenzen (RVKV)
- Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs (KBV)

2.4 Motorisierter Individualverkehr

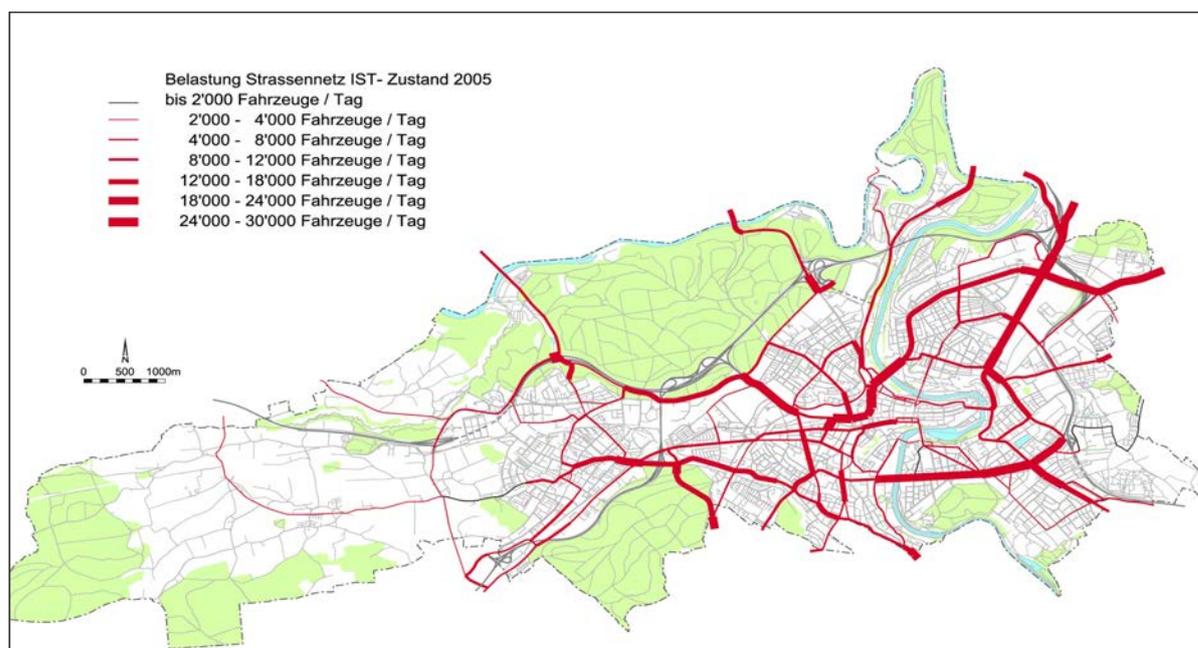


Abb. 12: Verkehrsbelastungen in der Stadt Bern [21]

In den vergangenen Jahren hat der Motorfahrzeugverkehr auf dem städtischen Strassennetz abgenommen. Dies entgegen der Entwicklung auf den Autobahnen und in der übrigen Region Bern und obwohl die Arbeits- und Ausbildungsplätze und die Einwohnerzahl zugenommen haben: Innerhalb von zehn Jahren hat sich die Zahl der Arbeitsplätze um mehr als 10'000 auf 152'560 erhöht (2008). Die Abnahme beim MIV kann als Erfolg einer koordinierten Siedlungs- und Verkehrspolitik (vgl. Kapitel Siedlung und Verkehr) und der Verlagerung auf verträglichere Verkehrsmittel verzeichnet werden. So werden in der Stadt Bern noch 30% der Wege mit Motorfahrzeugen zurückgelegt.

Die höchsten Belastungen des Motorfahrzeugverkehrs werden auf der Autobahn gemessen, das System stösst in den Spitzenzeiten zunehmend an Kapazitätsgrenzen.

Auf den städtischen Strassen beträgt die höchste Verkehrsbelastung ca. 20'000 - 30'000 Motorfahr-

zeuge pro Tag (Vergleich Abbildung: 14).

In der Stadt Bern verfügen nur noch 56 von 100 Haushalten über einen eigenen Personenwagen.

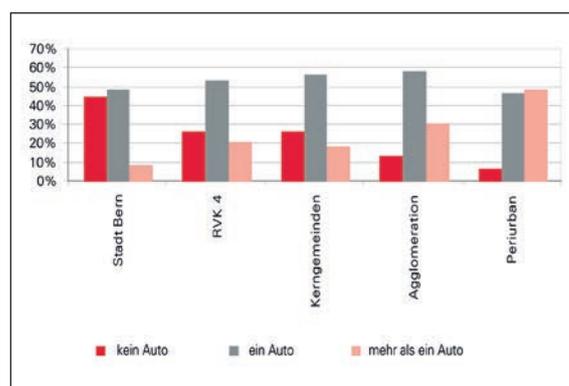


Abb. 13: Autobesitz der Haushalte Stadt Bern und Region 2005 [7]

Im Autobesitz der Haushalte zeigen sich je nach Regionstyp deutliche Unterschiede: Je ländlicher die Region, desto mehr Haushalte besitzen ein Auto. Während in der Stadt 44 % der Haushalte kein Auto besitzen, verfügen in den periurbanen Zonen 48 % der Haushalte sogar über mehr als ein Auto.

Der geringere städtische Motorisierungsgrad zeigt sich auch beim Führerscheinbesitz: In der Stadt Bern sind weniger Menschen im Besitz eines Führscheins als in der Region.

Damit der MIV in der Stadt möglichst sicher, effizient und umweltgerecht funktioniert, muss er optimal gesteuert werden:

- 112 Lichtsignalanlagen regeln den Verkehr an Kreuzungspunkten.
- Mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen wird die Geschwindigkeit auf ein verträgliches Mass beschränkt.

Parkplatzbewirtschaftung:

- In der Stadt Bern stehen rund 104'000 Parkplätze zur Verfügung. 79'500 davon sind privat, 24'500 sind öffentlich zugänglich.

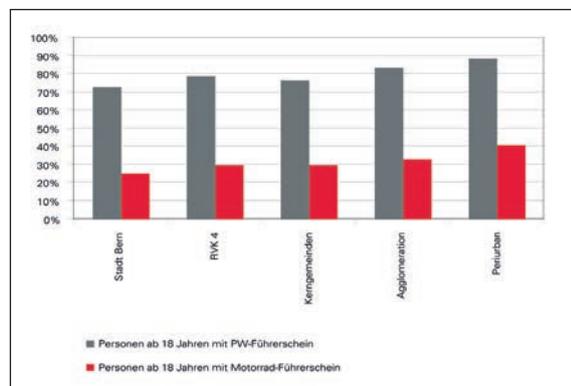


Abb. 15: Führerscheinbesitz Stadt und Region 2005 [7]

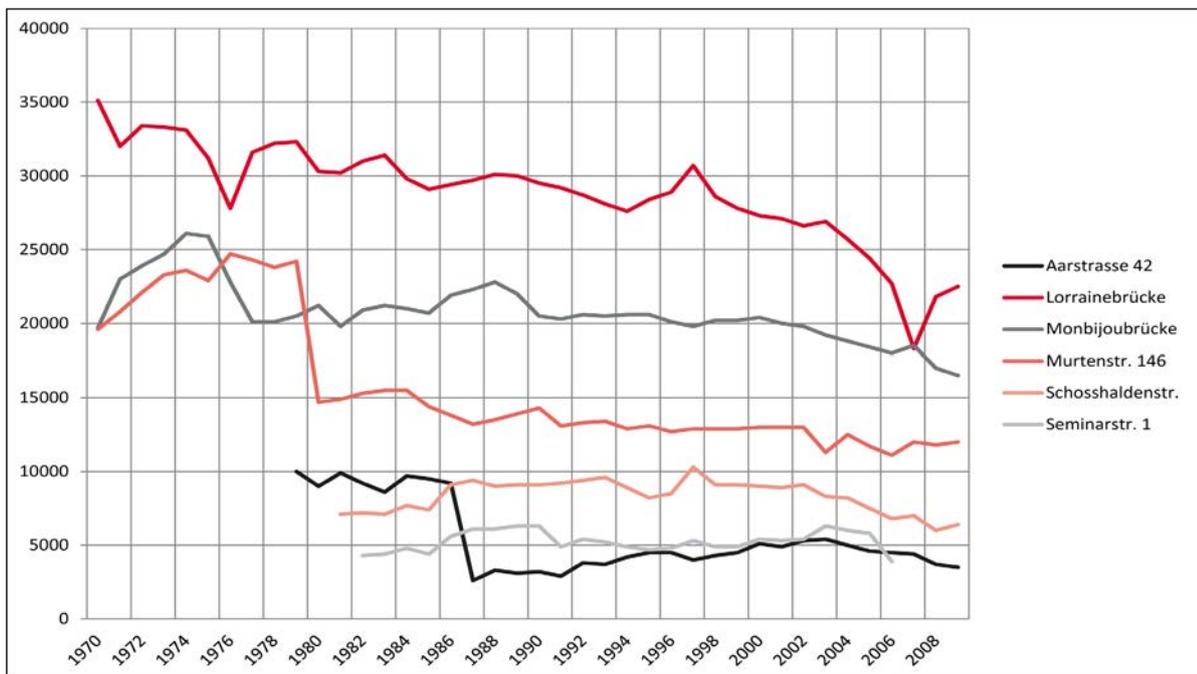


Abb. 14: Verkehrsentwicklung auf städtischen Strassen seit 1970 [27]

Parkkarten für Quartierbewohner

Über die Hälfte der öffentlichen Parkfelder (13'400 oder 55%) liegt in einer Blauen Zone mit Anwohnerparkkarte. Die Einrichtung solcher Zonen wurde nötig, weil die knappen öffentlichen Parkplätze immer häufiger durch Pendler belegt wurden. Lärm und Abgase verminderten in der Vergangenheit die Wohnqualität in den Quartieren. Die Städte Basel, Bern und Zürich schlossen sich 1986 zusammen, und dieses Problem gemeinsam zu lösen. In einem Pilotversuch wurde eine Parkkartenregelung für Quartierbewohner getestet: Anders als Pendler durften Anwohnerinnen und Anwohner mit einer speziellen Parkkarte in der Blauen Zone unbeschränkt parkieren. Der Versuch war erfolgreich: Für Anwohnerinnen und Anwohner, aber auch für Firmen und ihre Kundenschaft standen mehr Parkplätze zur Verfügung, der

Suchverkehr in den Quartieren ging deutlich zurück. Am 16. März 1994 erliess der Berner Gemeinderat eine Parkkartenverordnung: Anwohnerinnen und Anwohner, aber auch im Quartier ansässige Geschäftsbetriebe können seither eine Bewilligung erwerben, mit der sie in der Blauen Zone zeitlich unbeschränkt parkieren können.

Quartierfremde Besucherinnen und Besucher können zeitlich beschränkte Bewilligungen erwerben (4-Stunden- und 24-Stundenbewilligungen). Die Einführung der Parkkartenregelung und eine weitreichende Parkraumbewirtschaftung führten zu einer Verkehrsabnahme in den Quartieren, was den Anwohnerinnen und Anwohner eine spürbar bessere Lebensqualität brachte. Die Regelung ist heute breit akzeptiert.

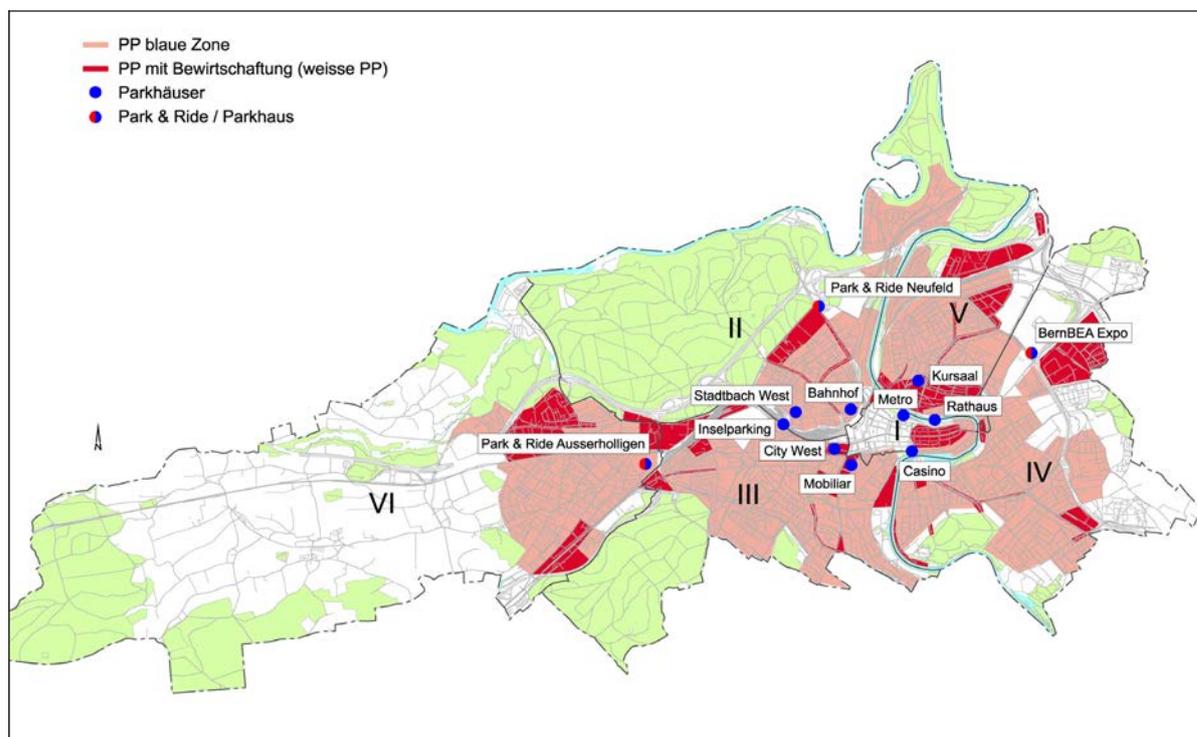


Abb. 16: Parkflächen Stadt Bern

Bewirtschaftete Parkfelder

Ca. 6'300 öffentliche Parkfelder entlang von Strassen oder auf Parkplätzen sind weiss markiert und werden über die Parkdauer und grösstenteils über Parkgebühren bewirtschaftet, z.B. Parkplätze mit maximal drei Stunden Parkierdauer zu einer Gebühr von Fr. 2.20 pro Stunde. In verschiedenen Quartieren resultierte trotz Einführung der Blauen Zone auch in Nachtzeiten oder am Wochenende eine hohe Belastung durch parkierende Fahrzeuge. In diesen Quartieren wurden deshalb vereinzelt Weisse Zonen eingeführt: Hier gilt die Parkscheibenpflicht von 0:00 bis 24 Uhr und an sieben Tagen die Woche.

Auch für Parkfelder der Weissen Zone können 4- und 24-Stundenbewilligungen erworben werden. Besucherinnen und Besucher der Stadt Bern können diese Bewilligungen für 9 bzw. 16 Franken an den Automaten von Bern Mobil, bei den Polizeihauptwachen Ost und West, dem Park and Ride Neufeld sowie beim Polizeiinspektorat der Stadt Bern beziehen.

Innenstadt-Parkhäuser

Nach dem 1997 von den Stimmberechtigten angenommenen Verkehrskompromiss müssen Parkplätze für Motorfahrzeuge, die in den erweiterten Innenstadt-Parkhäusern geschaffen werden, in gleicher Anzahl oberirdisch aufgehoben werden. Durch die Erweiterungen der Parkhäuser Metro (2003), Casino (2005) und Rathaus (2007) hat sich das Gesicht der Innenstadt verändert: Bundesplatz, Waisenhausplatz, Aarberger- und Neuengasse, Münster- und Herrengasse, Kramgasse, Rathaus- und Brunngasse sind heute praktisch parkplatzfrei.

Herausforderungen

Der motorisierte Individualverkehr soll in der Stadt Bern auch in Zukunft möglichst effizient und umweltfreundlich abgewickelt werden. Verkehrszusammenbrüche gilt es zu verhindern. Die Belastungen durch den Verkehr sollen weiter vermindert, neue Technologien für die künftige Bewirtschaftung und Steuerung des Verkehrs nutzbar gemacht werden.

Die grössten Herausforderungen liegen in folgenden Bereichen:

- Die Umsetzung und Finanzierung von Infrastrukturausbauten ist in den letzten Jahren immer schwieriger geworden. Bevor Kapazitäten erhöht werden, muss deshalb die bestehende Infrastruktur mit Massnahmen des Verkehrsmanagements optimiert werden. Auf dem Autobahnnetz ist die jährliche Verkehrszunahme nach wie vor hoch, es kommt immer häufiger zu Staus. Durch die vom Bund vorgenommene Engpassbeseitigung soll die Situation stadtverträglich verbessert werden.
- Auf den städtischen Strassen muss die Funktionsfähigkeit und die Verträglichkeit des Strassennetzes weiter optimiert werden.

Ziele

Gemäss Energiestrategie des Gemeinderats soll das motorisierte Verkehrsaufkommen in der Stadt Bern von 2006 bis 2015 um 10 % reduziert werden, die flächendeckende Erschliessung muss aber weiterhin gewährleistet sein.

Es ist das Ziel der Region Bern, einen möglichst direkten Zugang zum Nationalstrassennetz und damit eine gute Erreichbarkeit sicherzustellen. Durch die Verlagerung von Verkehr auf die Nationalstrassen kann das untergeordnete Strassennetz entlastet werden. Dies eröffnet Raum für den dringenden weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs, aber auch für die quartierverträgliche Ausgestaltung des untergeordneten Strassennetzes.

Strategie

Um die gesetzten Ziele zu erreichen, wird in der Stadt Bern die Strategie „vermeiden - verlagern - verträglich machen“ weiterverfolgt (vgl. Kapitel „Mobilitätsstrategie“):

- „Vermeiden“: Durch eine geschickte Siedlungs- und Verkehrspolitik (z.B. Parkplatzpolitik) wird der motorisierte Individualverkehr an der Quelle beschränkt.
- „Verlagern“: Ein möglichst grosser Verkehrsanteil soll mit öV, Velo- oder Fussverkehr abgewickelt werden. Der öV, Velo- und Fussverkehr sollen das Verkehrswachstum weitgehend übernehmen.

- „Verträglich machen“: Auf dem Basis- und Übergangnetz sorgt ein ausgeklügeltes Verkehrsmanagement dafür,
 - > dass der Verkehr durch Dosierung flüssig gehalten werden kann;
 - > dass Staus dorthin zu liegen kommen, wo sie am wenigsten stören (v.a. am Stadtrand);
 - > dass öV und Langsamverkehr nicht behindert werden.

Realisierte Projekte:

- Verkehrskompromiss Innenstadt (Verlagerung oberirdische Parkplätze in Parkhäuser)
- Tempo 30 in den meisten Wohnquartieren
- Temporäre und dauerhafte Unterbrechung von Pendler-Schleichwegen (z.B. Verkehrssperren im Quartier Höhe in Bümpliz (Morgen- und Burgunderstrasse)
- Parkplatzbewirtschaftung
- Parkleitsystem (Informationssystem, das die Autolenkenden zu freiem Parkfeld in einem Parkhaus führt)
- Parkierungskonzepte bei Grossveranstaltungen
- Teilverkehrspläne MIV,
- Verkehrsberuhigung Länggasse

Künftige Projekte:

- Abschluss der Teilverkehrspläne MIV für die Stadtteile III und V, IV
- Verkehrsmanagement Region Bern (Pilotprojekt Bern Nord unter der Federführung des Kantons)
- Verkehrsmanagement Tram Region Bern (im Bereich der geplanten Tramlinie Köniz - Bern - Ostermundigen)
- Durchfahrtsperre Matte
- Road Pricing in der Agglomeration Bern: Mit der Einführung einer Strassennutzungsabgabe (Roadpricing) könnten die Strassen im Kern der Agglomeration Bern um 15 bis 20 Prozent entlastet und dringend benötigte Einnahmen für neue Verkehrsinfrastrukturen erzielt werden. Zu diesem Schluss kommt eine gemeinsame Studie von Kanton, Region und Stadt Bern. Der Bund soll nun die rechtlichen Voraussetzungen für Pilotversuche schaffen.

Grundlagen

- Bauverordnung des Kantons Bern betr. Abstellplätze für Fahrzeuge
- Reglement über die Ersatzabgabe für Autoabstellplätze (Parkplatzersatzabgabereglement; PPER)
- Reglement über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement; GebR)
- Vereinbarung Läubigi Stadt

3. Verkehrsräume

3.1 Innenstadt

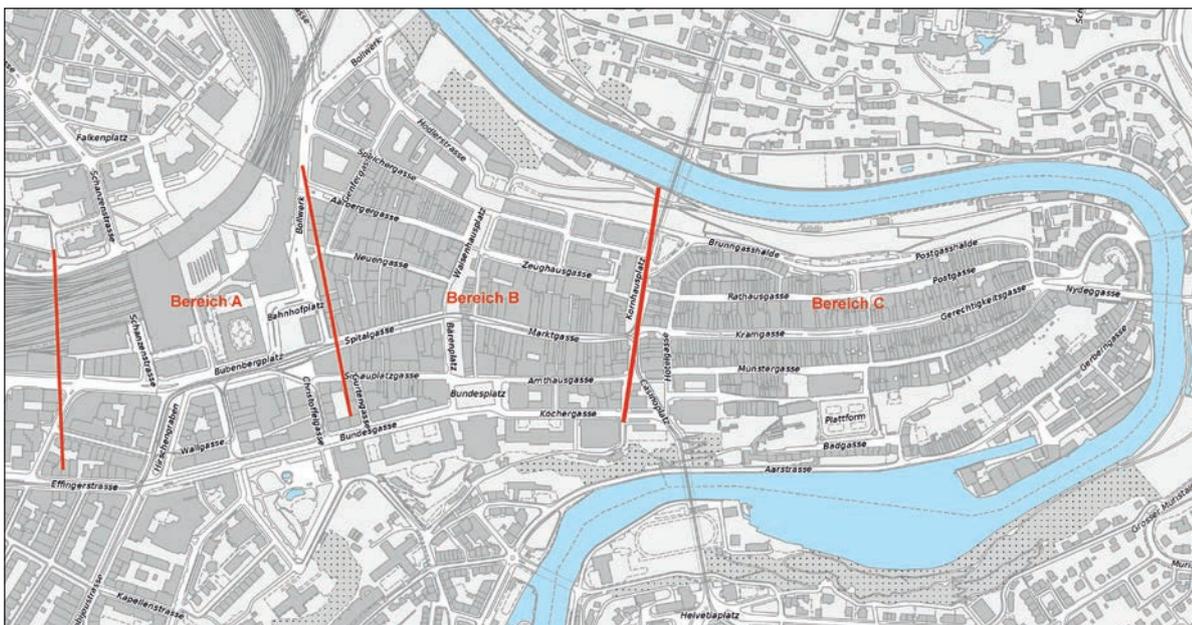


Abb. 17: Innenstadtbereiche

Die Berner Innenstadt umfasst das Gebiet zwischen City West, Nydegg und Matte (Unesco-Perimeter) und wird stark geprägt durch Verkehrsachsen und Bebaustruktur sowie durch ihre Lage auf der Aarehalbinsel. Sie bietet Lebensraum und Arbeit für 3861 Einwohner und 34'123 Beschäftigte (2008). Und sie bietet als Unesco-Weltkulturerbe alles, was einen idealen Stadtkern ausmacht:

- Eine kompakte, zu Fuss erlebbare Innenstadt zwischen Bärengraben und Bahnhof
- Gut erhaltene historische Bausubstanz vor allem in der Unteren Altstadt (seit 1983 als UNESCO-Weltkulturerbe eingetragen)
- Wichtiger Naherholungsraum für Bernerinnen und Berner dank Einbettung in die Aareschleife und einen umgebenden Grüngürtel (Aarehang)

Die Innenstadt ist gekennzeichnet durch kurze Wege zu Einkaufsgeschäften, Gastronomie, Kultur, öffentliche Dienstleistungen und Bildung. Weitere Vorteile sind das Flanieren in den Lauben auch bei schlechtem Wetter, die zentrale Lage des Bahnhofs und eine hohe Aufenthaltsqualität: Dies dank verkehrarmen

Gassen und Plätzen, die weitgehend frei sind von parkierten Autos und Motorrädern.

Die Innenstadt ist gleichzeitig der am intensivsten genutzte Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitstandort im Kanton Bern. Zahlreiche Kundgebungen und Gross-events belasten die Innenstadt zeitweise bis an die Schmerzgrenze – die Gefahr einer dauernden Übernutzung ist nicht von der Hand zu weisen.

Die Berner Innenstadt lässt sich in drei Bereiche teilen:

- A) Der Bereich City West bis Heiliggeistkirche, geprägt durch Bahnhof, Bubenbergrasse und „Baldachin“: Für Reisende ist der zentral gelegene Bahnhofplatz das Tor zur Stadt Bern, er übernimmt damit eine repräsentative Aufgabe. Gleichzeitig ist er eine wichtige Verkehrsdrehscheibe sowohl für den motorisierten Individualverkehr wie für Tram, Bus, BLS, RBS, Postauto und SBB, aber auch für den Fuss- und Veloverkehr. Mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes 2007-2008 wurde eine städtebauliche Lösung gefunden, die ein Optimum der Ansprüche an Verkehr, Stadtgestaltung, Funk-

tionalität und Erlebbarkeit darstellt. Damit Bahnhof und Bahnhofplatz eine Visitenkarte für die Stadt bleiben, hat der Gemeinderat im März 2008 ein Nutzungskonzept erlassen, das die erlaubten Sekundärnutzungen definiert und begrenzt.

- B) Der Bereich Obere Altstadt zwischen Bahnhof und Zytglogge, geprägt von Bundeshaus und Bundesverwaltung, von vielfältigen Gastro- und Hotelangeboten, von Dienstleistungsunternehmen und Shoppinggelegenheiten. Die vielfältigen Aktivitäten, Kundgebungen und Events machen die obere Altstadt zu einem lebendigen urbanen Zentrum, verursachen aber auch zunehmende

Konflikte mit anderen Nutzungsansprüchen, besonders dem öV.

- C) Die Untere Altstadt zwischen Zytglogge, Nydegg und Matte mit zahlreichen Baudenkmalern (Berner Münster, Rathaus, Erlacherhof und von Wattenwyl-Haus), mit kleinen Läden und Gewerbebetrieben und einer breiten Wohnnutzung, die in der Oberen Altstadt weitgehend fehlt. Die gesamte Untere Altstadt ist als Begegnungszone signalisiert: Es gilt Tempo 20, Fussgängerinnen und Fussgänger haben Vortritt gegenüber dem Fahrverkehr.

Herausforderungen

Die Berner Innenstadt zeichnet sich durch verschiedenste Nutzungsansprüche und ein begrenztes Platzangebot aus: Die Hauptverkehrsachsen werden durch den öV, aber auch durch Fuss- und Anlieferverkehr stark beansprucht.

Im **Bereich A** (City West bis Heiliggeistkirche) stösst der Bahnhof Bern an seine Kapazitätsgrenzen. Als zweitwichtigster Umsteigebahnhof der Schweiz (nach Zürich) bewältigt er jeden Tag 150'000 Fussgängerinnen und Fussgänger, die sich über den Bahnhofplatz an ihre Zielorte bewegen. Die Passagierzahlen der Transportunternehmen nehmen laufend zu, eine Trendwende ist nicht abzusehen. Im Bereich Bahnhof müssen die Umsteigebeziehungen



Abb. 18: Kramgasse

Verkehrskompromiss und Parkierung

Der 1997 von den Stimmberechtigten angenommene Verkehrskompromiss sieht vor, die in den Innenstadt-Parkhäusern geschaffenen Abstellplätze für motorisierte Fahrzeuge in gleicher Zahl oberirdisch aufzuheben. Durch die Erweiterungen der Parkings Metro (2003), Casino (2005) und Rathaus (2007) hat sich das Gesicht der Innenstadt verändert. Ganz oder mehrheitlich Parkplatzfrei sind heute:

- Bundesplatz
- Waisenhausplatz
- Aarberger- und Neuengasse
- Münster- und Herrengasse
- Kramgasse
- Rathausgasse und Brunngasse

optimiert werden, und es braucht mehr Raum für die steigende Nachfrage nach öV, Velo- und Fussverkehr.

Im **Bereich B** (Obere Altstadt) werden die Organisation des Verkehrs und die Überlagerung des öffentlichen Raums durch private Nutzungen, Events und Kundgebungen zunehmend zum Problem. Dies gilt auch für die Durchsetzung der geltenden Bestimmungen durch die Gewerbe- und Kantonspolizei. Durch eine 2. Tramachse soll die Hauptgasse vom öffentlichen Verkehr entlastet werden.

Im **Bereich C** (Untere Altstadt) hat sich die Verkehrssituation durch Verlegung der Bushaltestelle am Zytglogge und die Einführung der Begegnungszone beruhigt. Aber auch hier müssen die geltenden Park- und Durchfahrtsverbote durchgesetzt werden.

Konflikte ergeben sich vor allem durch die Überlagerung verschiedenster Nutzungen: In der Innenstadt prallen unterschiedliche Interessen aufeinander. Gestaltung und Nutzungsansprüche unter einen Hut zu bringen, erfordert ein gutes Nutzungsmanagement.

Ziele

Es ist das erklärte Ziel des Berner Gemeinderats, die Berner Innenstadt mit ihren prägenden Bauten und Plätzen sowie den Haupt- und Nebengassen in ihrem Charakter zu erhalten und weiter aufzuwerten. Die Berner Altstadt dient allen wichtigen Lebensbedürfnissen, der Kultur ebenso wie dem Flanieren. Und sie ist zu Fuss, mit dem Velo und öV gut erschlossen. Die Lauben bilden wichtige Verbindungswege in der Altstadt und müssen frei bleiben.

Bereich A: Die wachsenden Ansprüche des öffentlichen Verkehrs erfordern eine Reduktion und Entschleunigung des motorisierten Individualverkehrs auf der Achse Bubenbergplatz / Bollwerk / Schützenmatt, der Strassenraum wird gestalterisch aufgewertet. Auf der Achse Bahnhof muss der Durchgangsverkehr zu Gunsten des Zugangs zum Bahnhof und der Platzbeanspruchung des öffentlichen Verkehrs verringert werden.



Abb. 19: Bundeshaus

Bereich B: Der öV muss weiterhin auch in den Hauptgasse verkehren können, Konflikte zwischen öV und Anlieferverkehr werden durch eine zeitliche und räumliche Trennung dieser Ansprüche minimiert. Der motorisierte Individualverkehr wird in der Oberen Altstadt weiter reduziert, die Verkehrswege werden für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den öV verträglich gestaltet. Die Haupterschliessung erfolgt über den Langsamverkehr, öV und Anlieferverkehr. Eine Verminderung der Konflikte mit dem Fussverkehr ergibt sich durch Entlastung der Hauptachse, durch eine 2. Tramachse in der Speicher- und Nägelegasse.

Bereich C: Die geltenden Park- und Durchfahrtsverbote werden konsequent durchgesetzt. Insbesondere in der Neuengasse, Aarberggasse und in der Begegnungszone Untere Altstadt.

Strategie

Durch ein effizientes Verkehrsmanagement wird die intensive Nutzung der Innenstadt in geordnete Bahnen gelenkt: Dazu gehört die zeitliche und räumliche Trennung des Anlieferverkehrs und eine bessere Regelung gewerblicher Nutzungen (z.B. Aussenbestuhlung und Taxi). Viele Autoparkplätze wurden oberirdisch bereits aufgehoben und unter den Boden verlegt, für den Veloverkehr werden weitere Abstellmöglichkeiten (mit Anbindepfosten) geschaffen.

Bereich A: Der Bahnhofbereich soll trotz hoher Nutzungsdichte attraktiv bleiben.

Bereich B: Handlungsbedarf besteht besonders in der Spitalgasse (Nutzungsmanagement, Entrümpelung und gestalterische Aufwertung) und in der Zeughausgasse. Nutzungen des Strassenraums werden durch klare Regelungen gelenkt und zugewiesen.

Bereich C: Park- und Durchfahrtsverbote werden mit strikten Kontrollen, ausnahmsweise auch durch bauliche Massnahmen (Poller) durchgesetzt.

Realisierte Projekte

- Verkehrskompromiss
- Begegnungszone Untere Altstadt
- Städtebauliche Aufwertung Waisenhausplatz
- Städtebauliche Aufwertung Bundesplatz
- Städtebauliche Aufwertung Bahnhofplatz
- Barrierefreie Übergänge für Behinderte

Künftige Projekte

- Entlastung der Hauptachse vom öV
- Zweite Tramachse
- Entlastung der Zeughausgasse von unnötigem Verkehr
- Städtebauliche Aufwertung des Zugangs zum Bahnhof

Grundlagen

- Bauordnung der Stadt Bern (Bo.06), Reglement über die Grundsätze für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen (Verkehrsmassnahmenreglement; VMGR); Stadt Bern, Dezember 2007
- Verordnung über die Zufahrtsberechtigung und das Parkieren in der Oberen Altstadt (VZB); Stadt Bern, Dezember 2008
- Verordnung über Fahr- und Parkierbeschränkungen in der Unteren Altstadt (PVUA); Stadt Bern, Dezember 2007
- Leitlinien für Wirtschaftsgärten und Mobiliar, August 2010

3.2 Strassen und Plätze



Abb. 20: Begegnungszonen

Berner Stadtteile und Quartiere zeichnen sich durch ein lebenswertes Wohnumfeld aus: Wichtige Plätze und Strassen sind gut gestaltet, sie prägen das Quartierbild und sind kindergerecht geplant. Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen gewährleisten Verkehrssicherheit und eine hohe Qualität der Aussenräume. Eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung mit Bevorzugung der Anwohner vermeidet quartierfremden Einkaufs- und Suchverkehr. Die Quartiere werden in Einzelfällen auch mit Durchfahrtssperren, vor allem aber mit erhöhten „Durchfahrtswiderständen“ geschützt: Wer das Basisnetz verlässt und durch ein Quartier fährt, erfährt einen spürbaren zeitlichen Nachteil.

Im Rahmen der Lokalen Agenda 21 entwickelt und unterstützt die Stadt Bern Projekte, welche die Wohnqualität nachhaltig verbessern. Entsprechende Vorhaben werden in enger Zusammenarbeit mit der Quartierbevölkerung entwickelt und umgesetzt.

Herausforderungen

Die übergeordneten Anliegen der Stadtplanung müssen mit den Zielen der Verkehrsplanung im Einklang stehen. Alle baulichen und funktionalen Veränderungen im Strassenraum sollen der typischen städtebaulichen Struktur des Quartiers Rechnung tragen. Eine hohe Aufenthaltsqualität und bedarfsgerechte Nutzung des öffentlichen Raums fördern die Identifikation mit dem Wohngebiet.

Die Einrichtung von Begegnungs- und Tempo-30-Zonen, die sorgfältige Gestaltung von Quartierstrassen und -plätzen erfordern erhebliche finanzielle Mittel. Zu berücksichtigen sind auch die Kosten für Unterhalt und Betrieb (Instandhaltung). Die verfügbaren finanziellen Mittel sind knapp und müssen effizient eingesetzt werden.

Einen nicht unerheblichen Aufwand verursachen die damit verbundenen Partizipationsprozesse: Begegnungszonen können nur entstehen, wenn die Mehrheit der Anwohnerinnen und Anwohner sie befürwortet. Dieser Prozess erfordert Geduld und Verständnis für unterschiedliche Interessen. Dazu gehört auch der Interessenkonflikt zwischen lokalen Speziallösungen und den Anforderungen an Einfachheit und einheitliche Standards.

Strategie

Die Verkehrsstrategie der Stadt Bern für Quartierplätze und -strassen beruht auf folgenden Grundsätzen:

- Gestalterische Aufwertung von Plätzen und Strassen;
- Einrichten von Begegnungszonen, sofern die Voraussetzungen erfüllt sind (vgl. Instrumente);
- Flächendeckende Verkehrsberuhigung auf Quartierstrassen in Wohngebieten, Sicherstellung eines tiefen Geschwindigkeitsniveaus. Die Einhaltung der Tempolimits wird durch regelmässige Kontrollen durchgesetzt;

- Entlastung der Wohnquartiere von gebietsfremdem Durchgangsverkehr;
- Der Verkehr aus den Quartieren wird auf kurzen Wegen auf das Basisnetz geführt;
- Das Quartiernetz dient der lokalen Erschliessung; innerhalb von zusammenhängenden Quartierteilen gilt auf Quartierstrassen der Grundsatz Tempo-30-Zonen und Parkplatzbewirtschaftung mit Anwohnerbevorzugung. Noch bestehende Lücken bei Tempo-30-Zonen werden wenn möglich geschlossen.

Instrumente

Gestalterische Aufwertung von Quartierplätzen und -strassen: Der Berner Kornhausplatz zeigt auf, was eine gelungene Platzgestaltung vermag – südländisches Ambiente, florierende Bars und Restaurants, gut frequentierte Läden, gut gelöste Beziehungen zwischen öV, Anliefer-, Fussgänger- und Veloverkehr. Diese Qualität soll auch in den Quartieren erreicht werden: Ein gutes Beispiel ist die Umgestaltung des Ortskerns in Bümpliz.

Begegnungszonen bilden in Wohnquartieren Treffpunkte für Anwohnerinnen und Anwohner sowie Spiel- und Begegnungsorte für Kinder. In Geschäftsbereichen ermöglichen sie unbeschwertes Flanieren und Queren der Strasse. Fussgängerinnen und Fussgänger dürfen die Strasse frei benutzen und sind gegenüber dem Fahrverkehr vortrittsberechtigt (Ausnahme: Tram). Die Höchstgeschwindigkeit in Begegnungszonen beträgt 20 km/h.

Die Anregung zur Einrichtung von Begegnungszonen in Wohnquartieren muss von den Anwohnerinnen und Anwohner kommen. Priorität haben Quartierstrassen, wo mit wenig Aufwand für möglichst viele Familien die Wohnqualität verbessert werden kann. Bis heute wurden in der Stadt Bern mehr als 70 Begegnungszonen realisiert. Dadurch konnte der Langsamverkehr gestärkt und die Wohnqualität in den Quartieren nachhaltig verbessert werden.

Tempo-30-Zonen werden hauptsächlich auf Quartierstrassen in Wohngebieten eingerichtet. Geringe Priorität besteht für Strassen mit Fahrverbot und ge-



Abb. 21: Waisenhausplatz

ringen Verkehrsbelastungen sowie für Strassen, auf denen nicht schneller als 30 km/h gefahren werden kann (z.B. Sackgassen, sehr enge und kurvenreiche Abschnitte). Seit 1993 wird in Bern das flächendeckende Tempo-30-Konzept in allen Stadtteilen umgesetzt, in fast allen Wohnquartieren gilt heute Tempo 30.

Gestaltung

Artikel 71 der städtischen Bauordnung formuliert die Ziele für die Gestaltung des öffentlichen Raums wie folgt: „Der öffentliche Raum (Strassen, Plätze, Anlagen) ist als städtischer Lebensraum mit hohen gestalterischen und funktionellen Qualitäten zu gestalten. Bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes ist den Sicherheitsbedürfnissen der Benutzenden angemessen Rechnung zu tragen.“

Fachstellen

Die Stadt Bern hat schon frühzeitig auf die veränderten Ansprüche an den öffentlichen Räumen reagiert. 1998 erliess der Gemeinderat eine Weisung für die Gestaltung der öffentlichen Räume. Sie verpflichtet die Ämter, ihre Bauvorhaben und andere Massnahmen im öffentlichen Raum zu begründen, mit besonderer Sorgfalt zu gestalten und mit anderen Stellen zu koordinieren. Zu diesem Zweck besteht die Fachgruppe Gestaltung öffentlicher Raum (GÖR) und die Fachstelle Gestaltung öffentlicher Raum im Stadtplanungsamt.

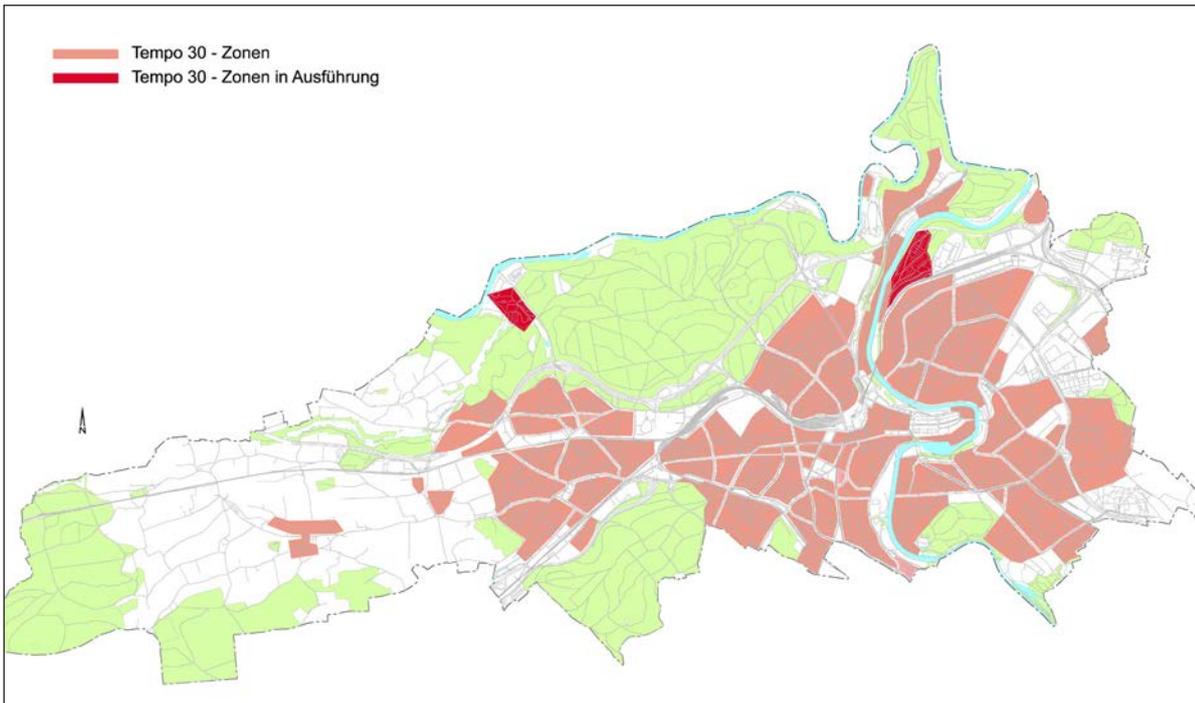


Abb. 22: Übersicht Tempo 30-Zonen Stadt Bern

Realisierte Projekte

- Neugestaltung Bellevueplätzli
- Neugestaltung Stauffacherplatz
- Neugestaltung Marziliplatz
- Über 70 realisierte Begegnungszonen
- Flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen auf Quartierstrassen
- BGZ Mittelstrasse und Untere Altstadt
- Verschiedene Platzgestaltungen im Zusammenhang mit Tram Bern West (z.B. Loryplatz)

Künftige Projekte

- Neugestaltung Breitenrainplatz
- Neugestaltung Eigerplatz
- Neugestaltung Europaplatz
- Neugestaltung Helvetiaplatz
- Neugestaltung Thunplatz
- Wendeschlaufe Fischermätteli

Grundlagen

- Bauordnung der Stadt Bern, Art. 71 (Öffentlicher Raum)
- Signalisationsverordnung SSV Art. 2a Zonensignalisation
- Signalisationsverordnung SSV Art. 22a Tempo-30-Zone
- Signalisationsverordnung SSV Art. 22b Begegnungszone
- Verordnung vom 28.9.2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (regelt die Einzelheiten bei der Anordnung von Tempo-30-Zonen (Art. 22a SSV) und Begegnungszonen (Art. 22b SSV).

3.3 Arbeitsplatzschwerpunkte und verkehrsintensive Vorhaben

Grössere zusammenhängende Neubau- und Entwicklungsgebiete sind an zentrumsnahen Standorten ein äusserst knappes Gut. Ihre Förderung leistet einen grossen Beitrag zur angestrebten Stadtentwicklung. Grosse Entwicklungsgebiete müssen gut durch den öV erschlossen sein. Nur dann können sie intensiv genutzt werden. Dicht genutzte Gebiete sind umgekehrt eine ideale Voraussetzung für einen wirtschaftlich rentablen öV. Und last but not least: In zentrumsnahen Entwicklungsgebieten ist der Velo- und Fussverkehr gut vertreten.

Die Entwicklung zentrumsnaher Entwicklungsschwerpunkte leistet deshalb einen wichtigen Bei-

trag zu einer nachhaltigen Stadt- und Regionsentwicklung, aber auch zur Umwelt- und Verkehrspolitik. Untersuchungen belegen, dass die gleiche Anzahl Arbeitsplätze an kleineren, weiter von Zentrum entfernten Standorten insgesamt mehr Verkehr mit einem höheren Anteil an motorisiertem Individualverkehr verursacht.

Die beiden wichtigsten Entwicklungsgebiete im Zielbereich „Arbeiten in der Stadt Bern“ sind die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wankdorf und Ausserholligen. Sie sind hervorragend von öV erschlossen (S-Bahn und Bus / Tram). In geeigneten Teilgebieten der ESP ist neben den Schwerpunkten

Inhalte Richtplan - Beispiel ESP Wankdorf	
zusätzliche Bruttogeschossfläche bis 2020	Arbeiten 515'000 m ² Wohnen 135'000 m ²
Parkplätze für Veranstaltungsbesucher	2'500 PP im ESP dauernd verfügbar zusätzlich 1'500 PP im ESP an maximal 50 Tagen zusätzlich 3'000 PP je nach Wetter / Wochentag (nur z.T. im ESP)
Max. Aufkommen MIV aus den Nutzungen im ESP	14'700 Fahrten pro Tag
Zulässiges Aufkommen MIV aus VIV im ESP	2'500 bis 3'500 Fahrten pro Tag
Controlling	Null-Erhebung 2008 erster Controllingbericht 2013, zweiter Controllingbericht 2018
Neue Schlüsselinfrastrukturen Verkehr	Umbau Wankdorfplatz, Autobahnanschlüsse, Knoten Schermenweg / Bolligenstrasse Verlängerung Tram 9 zur S-Bahnstation Wankdorf, Anpassungen / Aufwertungen Buslinien 28, 36, 40 und 41 div. Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr
Planungspartner	Kanton Bern, Stadt Bern, Gemeinden Ittigen und Ostermundigen, Burgergemeinde Bern, Bernexpo, VBS, SBB

Tabelle 2: Inhalte Richtplan ESP Wankdorf [19]

Wirtschaft und Dienstleistung auch Wohnnutzung möglich. Die Zentrumsnähe und die Qualität der öV-Erschliessung ist die Grundlage für eine hohe bauliche Dichte und für besonders ehrgeizige Ziele beim Modal Split: Im nahen Umfeld der S-Bahn-Stationen wird max. 30% MIV, in den übrigen Gebieten des ESP max. 40% MIV angestrebt. Diese und weitere Ziele der angestrebten räumlichen Entwicklung und der Abstimmung zwischen Nutzung und Verkehr sind in Richtplänen für alle Planungspartner verbindlich festgehalten.

Monitoring

Für den ESP Wankdorf und sein Umfeld besteht ein Verkehrsmonitoring. Bereits 2008 wurde dazu eine sogenannte Null-Erhebung durchgeführt. Auf der Grundlage von Zählungen und Befragungen konnte erstmals für die Stadt Bern ein umfassendes Bild des Verkehrsgeschehens für ein ganzes Quartier gezeichnet werden.

Für einzelne Strassenabschnitte im und um den ESP sind maximale Belastungswerte definiert. Wird bei den geplanten Folge-Erhebungen festgestellt, dass diese Werte überschritten sind, müssen Massnahmen zur Verkehrsreduktion ergriffen werden. Eine erste Folge-Erhebung ist nach der Inbetriebnahme der neuen Wankdorfkreuzung vorgesehen.

Wenn ein Einzelvorhaben aufgrund seiner Grösse oder seiner publikumsintensiven Nutzungen pro Tag mehr als 2'000 Autofahrten verursacht, dann gilt es als sogenanntes, verkehrsintensives Vorhaben (VIV). Solche Vorhaben dürfen nur an Standorten realisiert werden, die im Richtplan der Region Bern ausdrücklich als VIV-Standorte bezeichnet sind. Zudem müssen sie im Richtplan ein Fahrtenkontingent zugesprochen erhalten. Die Betreiber eines VIV sind verpflichtet, die Einfahrten in ihr Parking und die Parkierung in den angrenzenden Quartieren zu erfassen und der Bewilligungsbehörde regelmässig Bericht zu erstatten.

Modalsplit ESP Wankdorf 2008				
2008 wurden im Perimeter des ESP Wankdorf Arbeitnehmende (1632) Kunden / Besucher (880), Schüler / Studierende (396) und Einwohner (474) zur Verkehrsmittelwahl befragt, mit folgenden Ergebnissen:				
Zielgruppen	Auto / Motorrad	S-Bahn	Tram/Bus	zu Fuss / Velo
Arbeitnehmende	49%	23%	13%	15%
Kunden / Besucher	49%	9%	10%	31%
Schüler / Studierende	6%	62%	23%	9%
Einwohner	28%	5%	31%	36%
Alle Zielgruppen	43%	19%	14%	24%

Tabelle 3: Modalsplit ESP Wankdorf 2008 [18]

Wenn die zulässige Anzahl Fahrten überschritten wird, müssen die Betreiber Massnahmen ergreifen, z.B. die Parkgebühren erhöhen oder den öffentlichen Verkehr für ihre Kunden vergünstigen. Auf dem Gebiet der Stadt Bern gibt es aktuell zwei VIV: das Wankdorf-Center (Mantelnutzungen zum Stade de Suisse) und das Einkaufs- und Freizeitzentrum Westside. Das Fahrtenkontingent für das Wankdorf-Center umfasst 4'200 Fahrten pro Tag, jenes von Westside 6'000.

Ziele bezüglich Verkehr

Bei grossen Entwicklungsgebieten und Erschliessungseinrichtungen werden eine nachhaltige Nutzung und gute Nutzungsdurchmischung angestrebt. Dazu sollen optimale Voraussetzungen für ein stadt- und umweltverträgliches Verkehrsverhalten geschaffen werden: Intensiv genutzte Standorte und verkehrsintensiven Vorhaben sollen quartierverträglich gestaltet sein.

Strategie

Bereits im Planungsprozess werden Nutzung und Erschliessung aufeinander abgestimmt. Bei verkehrsintensiven Vorhaben (> 2'000 MIV-Fahrten pro Tag) wird die Einhaltung der Fahrtenkontingente konsequent durchgesetzt. In Gebieten mit hohen Modal-Split-Zielen wird die Parkplatz-Erstellungspflicht vermindert. Das Monitoring und Controlling des Verkehrs wird fortgeführt und ausgebaut.

Projekte

- Umsetzung öV-Angebotskonzept Bern Nord (Kanton)
- Um- und Ausbau Autobahnanschluss Wankdorf und Basisnetz gemäss Vertiefungsstudie zum Bypass N6 Bern Ost (Bund) und Testplanung Raum Wankdorf (Kanton)
- 2013 Folge-Erhebung Monitoring ESP Wankdorf durchführen (ESP-Organisation)
- Durchsetzen der Fahrtenobergrenzen bei VIV (Bauinspektorat)
- Prüfen eines Monitorings für den ESP Ausserholligen

4. Weitere Themen

4.1 Verkehrssicherheit

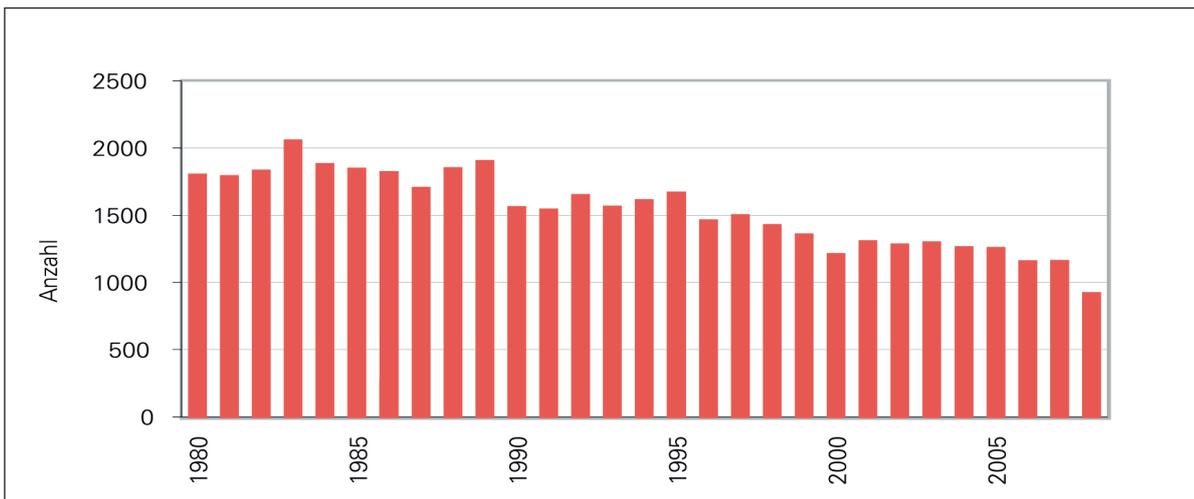


Abb. 23: Entwicklung der Unfälle Stadt Bern [25]

Die Sicherheit im Strassenverkehr hat in der Stadt Bern einen hohen Stellenwert. Im Jahr 2011 wurde die Stadt Bern mit dem Sicherheitspreis der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) ausgezeichnet. Mit dieser Auszeichnung würdigt die bfu Gemeinden, die sich mit besonderen Leistungen für die Sicherheit der Bevölkerung einsetzen. Preisträger 2011 waren die Städte Bern und Basel, die beide über ein umfassendes Verkehrssicherheitskonzept und einen Massnahmenplan verfügen, nach dem Unfallschwerpunkte seit Jahren systematisch saniert werden.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und damit die Verminderung von Unfällen bildet für die Stadt Bern eine Daueraufgabe. Auf der Grundlage der Unfallstatistik lokalisiert und analysiert die Stadt Bern zusammen mit der Kantonspolizei Unfallschwerpunkte und realisiert Massnahmen, um die Unfallstellen zu entschärfen.

So konnte nicht nur die Anzahl der Unfälle in der Stadt Bern, sondern auch die Zahl verletzter Personen im Strassenverkehr deutlich vermindert werden: Zwischen 1980 und 2008 beträgt der Rückgang etwa 50%.

Trotz dieser erfreulichen Entwicklung bleibt die Verkehrssicherheit im Fokus der Verkehrsplanung. Schon in der Planungsstufe sollen mögliche Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit erkannt und behoben werden.

Massnahmenplan Verkehrssicherheit (MVS)

Der Stadtrat stimmte am 11. November 1993 einem Kredit für den Massnahmenplan Verkehrssicherheit (MVS) zu. Unter städtischer Federführung wurde anschliessend in Zusammenarbeit mit der bfu, der Kantonspolizei und Experten aus Bildung und Forschung das konzeptionelle Vorgehen definiert. Das formulierte Ziel, die Zahl der Verkehrsunfälle in der Stadt Bern um 20% zu reduzieren, wurde 2002 erreicht.

Die Begleitkommission MVS besteht aus Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Fachorganisationen, welche sich aktiv mit Themen der Verkehrssicherheit befassen, sowie aus Vertretern und Vertreterinnen der Kantonspolizei. Sie bringen Erfahrungen und Beobachtungen aus der Praxis ein und begleiten die Planung und Umsetzung von Massnahmen.

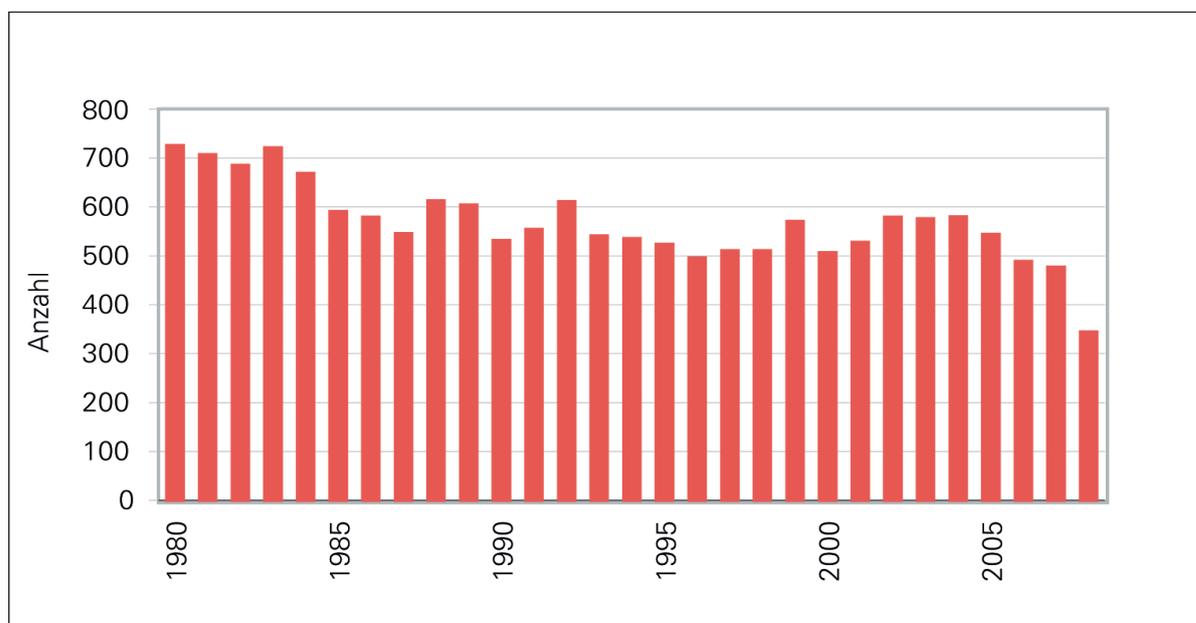


Abb. 24: Entwicklung verletzte Personen bei Unfällen Stadt Bern [25]

Fachstelle Verkehrssicherheit

Die Fachstelle Verkehrssicherheit ist bei der Verkehrsplanung der Stadt Bern angesiedelt. Sie ist verantwortlich für den Massnahmenplan Verkehrssicherheit (MVS) und funktioniert als öffentliche und verwaltungsinterne Anlaufstelle für Verkehrssicherheitsfragen.

Herausforderungen

Wer die Unfallentwicklung beeinflussen will, muss wissen, wie Unfälle entstehen. Bei Unfällen sind drei Faktoren massgebend:

- Die Verkehrsanlage (Strasse, Ausrüstung, Regelung)
- Das Fahrzeug (Bauart, Funktionstüchtigkeit, Sicherheitseinrichtung)
- Der Mensch (Ausbildung, physische / psychische Verfassung)

Die meisten Unfälle sind Folge einer Missachtung von Verkehrsregeln. In den vergangenen Jahren kamen in der Stadt Bern folgende Unfalltypen über-

durchschnittlich oft vor:

- Auffahrunfälle
- Selbst- und Schleuderunfälle
- Unfälle bei Richtungswechseln
- Missachten des Vortritts

Die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Stadt Bern basieren auf vier Grundpfeilern:

- Analyse und Sanierung von Unfallschwerpunkten
- Schwerpunktthemen, z.B. Überprüfung der Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen und Kindergärten
- Kleinmassnahmen in allen Stadtteilen
- Verkehrssicherheitskampagnen

Die Arbeit der Verkehrssicherheit hat grosses Gewicht bei der Beurteilung und Begleitung laufender Planungen. Wichtig ist eine gute Kommunikation bei der Zusammenarbeit mit Elternräten, mit besorgten Bürgerinnen und Bürgern und – bei Präventiv- und Umsetzungsmassnahmen – mit der Kantonspolizei.

Neben der Analyse und Sanierung von Unfallschwerpunkten an grösseren Kreuzungen sowie kleineren Massnahmen auf Quartierstrassen leisten auch Plakataktionen einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Ziele

Oberstes Ziel der Verkehrssicherheit ist eine weitere Verminderung der Unfälle und der Unfallfolgen. Besonders schwächere Verkehrsteilnehmende wie Kinder, Betagte, zu Fuss Gehende und Velofahrende sollen besser geschützt werden – entsprechende Massnahmen machen den Strassenverkehr für alle sicherer.

Strategie

Eine verbesserte Verkehrssicherheit erfordert eine kontinuierliche Analyse des Unfallgeschehens und die konsequente Sanierung von Unfallschwerpunkten. Die Stadt Bern orientiert sich dabei am europäischen Konzept „Vision Zero“. Die Fachstelle Verkehrssicherheit entwickelt auf dieser Grundlage den Massnahmenplan Verkehrssicherheit laufend weiter.

Realisierte Projekte

- Bisher wurden rund 20 städtische Unfallschwerpunkte analysiert und teilweise saniert, so z.B. folgende Knoten: Bremgartenstrasse / Neubrücke / Studerstrasse, Winkelriedstrasse / Tellstrasse, Seftigenstrasse / Morillonstrasse;
- Regelmässige Kampagnen / Plakataktionen, z.B. Schulbeginn, Gurten tragen, Geschwindigkeit anpassen, Licht einschalten auch bei Tag;
- Montage von 110 Trixispiegeln bei Lichtsignalanlagen;
- Überprüfung Schulwegsicherheit.

Künftige Projekte

- Überprüfung Verkehrssicherheit Schul- und Kindergartenumfeld
- Thunplatz
- Burgernziel
- Ostring
- Sanierung von Knotenpunkten im Projekt Tram Region Bern

4.2 Besondere Mobilitätsbedürfnisse

Kinder und Jugendliche, Seniorinnen und Senioren sowie Menschen mit Behinderungen zählen zu jenen Bevölkerungsgruppen, die aufgrund ihrer physischen und psychologischen Voraussetzungen höhere Anforderungen an die Verkehrssicherheit und den öffentlichen Raum stellen.

Einzelnen betrachtet bilden diese Gruppen nur einen geringen Teil der Stadtbevölkerung. Zusammengezählt machen sie aber gut einen Drittel der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bern aus. Der Anteil an der Bevölkerung nach Gruppen:

- Kinder und Jugendliche im Alter zwischen 5 und 14 Jahren: 7%
- Seniorinnen und Senioren zwischen 65 und 79 Jahren: 11%
- Betagte Menschen über 79 Jahre: 7%
- Menschen mit Behinderungen: 10%

Umso wichtiger ist es, bei der Planung von Verkehrsprojekten oder der Gestaltung des öffentlichen Raumes die Bedürfnisse dieser Nutzer und Nutzerinnen besonders zu berücksichtigen. Eine verbesserte Verkehrssicherheit für diese Bevölkerungsgruppen macht zugleich den Strassenraum für die anderen Nutzerinnen und Nutzer sicherer.

Herausforderungen

Für Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen gelten höhere Anforderungen an die Verkehrssicherheit. Das Strassen- und Wegnetz muss barrierefrei gestaltet, der öV uneingeschränkt und selbstständig nutzbar sein (z.B. behindertengerechte Gestaltung der Haltestellen). Blindenleitlinien oder akustische Signale bei Fussgängerampeln sollen die Orientierung für Menschen mit Sehbehinderungen erleichtern, für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen müssen geeignete Wege und Abstellplätze für Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

Als Maxime gilt: Menschen mit Behinderungen sollen erleichtert am gesellschaftlichen Leben teilnehmen und selbstständig soziale Kontakte pflegen können. Dazu gehören auch die Ausübung einer Erwerbstätigkeit und die zugehörige Aus- und Fortbildung.



Abb. 25: Aufmerksamkeitsfeld Haltestelle

Kinder

Kinder nehmen zu Fuss, mit dem Velo, als Mitfahrende in Personenwagen, in Bussen und Trams am Verkehrsgeschehen teil. Der öffentliche Raum mit Strassen, Plätzen und Parks ist für sie von grosser Bedeutung: für Spiel und Bewegung, für die Entwicklung des Sozialverhaltens das Erlernen der Verkehrsregeln.

Damit sich Kinder selbständig im Strassenverkehr bewegen können, benötigen sie eine Reihe von Fähigkeiten, die erst im Verlauf der Kindheit erlangt und ausgebildet werden.

Kinder unter sechs Jahren können, anders als Erwachsene, Entfernungen kaum abschätzen. Sie können deshalb auch nicht sicher beurteilen, wie weit entfernt ein herannahendes Fahrzeug ist. Noch schwieriger ist das Einschätzen von Geschwindigkeiten. Erst mit ca. zehn Jahren können Kinder Geschwindigkeiten richtig beurteilen.

Um die Verkehrssicherheit für Kinder erfolgreich zu verbessern, braucht es deshalb

1. Mehr Schutz und Sicherheit für Kinder durch technische Massnahmen (z.B. tiefere Geschwindigkeiten, genügend Sichtweiten, sichere Veloverbindungen, etc.)
2. Kontrolle und Verkehrsüberwachung (z.B.: Geschwindigkeitskontrollen)
3. Sicherheit durch Verkehrserziehung und -aufklärung (z.B. Schulwegtraining)

Elternrat

Zu jeder Schule gibt es einen Elternrat, der sich mit aktuellen Themen rund um den Schulstandort beschäftigt. Er ist einerseits Informations- und Diskussionsforum, wo allgemeine Informationen aus der Schulleitung, der Lehrerschaft, der Schulkommission und weiteren Schulorganen weitergegeben werden. Er ist andererseits ein Organ, das die Schule aktiv unterstützt, besonders durch Mitarbeit in verschiedenen Arbeitsgruppen (z.B. Schulwegsicherung, Mithilfe bei Schulevents, Organisation von Fortbildungsveranstaltungen, Gesundheitsteam).

Schulwegsicherheit

Sichere Schul- und Kindergartenwege sind ein wichtiger Faktor für die Qualität des Wohnumfelds. Sie haben bei der Wahl der Wohnlage eine ebenso grosse Bedeutung wie sichere Quartierstrassen in der direkten Umgebung der Wohnungen. In Bern wurden deshalb schon vor Jahren alle Quartierstrassen auf die Tauglichkeit von Tempo-30-Zonen geprüft. Zurzeit stehen die letzten Tempo-30-Zonen kurz vor der Realisierung. Die zahlreichen Begegnungszonen tragen ebenfalls zum sicheren Wohnumfeld bei. In den vergangenen Jahren wurden systematisch alle

Umgebungen von Schulhäusern und Kindergärten auf Verkehrssicherheit geprüft. Etliche Massnahmen wurden daraus abgeleitet und umgesetzt. Auf Wunsch und unter Mitarbeit von Quartiervertreterinnen und -vertretern wurden zahlreiche Gefahrenstellen beurteilt und verbessert. Sämtliche Lichtsignalanlagen wurden auf Konfliktgrün überprüft und in verschiedenen Prioritätsstufen verbessert.

Senioren

Viele Seniorinnen und Senioren wollen auch im Alter nicht auf das Auto verzichten. Ein solcher Verzicht wird oft als Einschränkung der Mobilität und der Selbstständigkeit empfunden. Altersbedingte Veränderungen haben aber Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten von älteren Menschen: Abnehmende psychische und physische Leistungsfähigkeit, abnehmendes Seh- und Hörvermögen bergen die Gefahr der Überforderung bei komplexen Situationen. Auch als Velofahrende fühlen sich Seniorinnen und Senioren in solchen Situationen unsicher. Neben verkehrsplanerischen Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit können Informationskampagnen helfen, dass sich ältere Menschen mit mehr Sicherheit und Selbstvertrauen im Verkehr bewegen.



Abb. 26: Schlossstrasse

Der seit dem 1. Januar 2007 bestehende Rat für Seniorinnen und Senioren hat zur Aufgabe, den Gemeinderat auf dem Weg zu einer altersgerechten Stadt zu beraten und zu unterstützen. Er behandelt bedeutende Vorhaben mit alterspolitisch relevanten Aspekten und gibt Empfehlungen zuhanden des Gemeinderates ab. Der Rat für Seniorinnen und Senioren ist auch in der Begleitgruppe zum Massnahmenplan für Verkehrssicherheit (MVS) vertreten (vgl. Kapitel Verkehrssicherheit).

Menschen mit Behinderung

Menschen mit Behinderungen haben es schwerer, mit den Anforderungen und den Gefahren des Strassenverkehrs umzugehen. Eine selbstständige Teilnahme am Verkehrsgeschehen ist jedoch ein wichtiger Schritt zur gesellschaftlichen Integration.

Der öffentliche Verkehr der Stadt Bern leistet dazu einen besonderen Beitrag: Bernmobil ist seit Jahren schweizweit führend in Beschaffung und Einsatz von komfortablen und behindertengerechten Fahrzeugen. Bereits seit Anfang der Neunzigerjahre werden ausschliesslich Niederflurfahrzeuge mit Rollstuhlrampen eingesetzt. Seit 2010 hat Bernmobil ein praktisch hundertprozentiges Niederflur-Angebot.

Fachstelle „Gleichstellung von Menschen mit Behinderung“

Die Fachstelle „Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen“ fördert die Gleichbehandlung von behinderten und nichtbehinderten Menschen: Rechtliche und alltägliche Benachteiligungen sollen abgebaut oder beseitigt, im Verkehrsbereich soll barrierefrei geplant und gebaut werden.

Strategie

Jeder Mensch soll die Möglichkeit haben, selbständig und sicher am Verkehrsgeschehen teilzunehmen. Besonderes Augenmerk gilt dabei den Bevölkerungsgruppen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen wie Kinder, Senioren und Menschen mit Behinderung. Bei Neuplanungen werden die Belange von Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen berücksichtigt und so gut wie möglich umgesetzt. In schwierigen Themenbereichen und Projekten en-

gagiert sich die Stadt Bern für eine enge Kooperation und Kommunikation mit speziellen Fachstellen (Fachstelle Gleichstellung von Menschen mit Behinderung) und Fachorganisationen (z.B. Lares). Das Projekt „Lares – Frauen setzen Zeichen bei Bau und Planung“ will den Anteil Fachfrauen Frauen in den Entscheidgremien von Planungs- und Bauvorhaben erhöhen und die Qualität solcher Vorhaben durch Einbezug der Nutzerinnen verbessern. Lares lässt sich von der Vision leiten, dass Umwelt und Bauwerke gender- und alltagsgerecht gestaltet sind [33].

Ziele

Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen sollen Wege und Strassen, aber auch den öV möglichst barrierefrei und sicher nutzen können, dies u.a. durch

- ausreichende Gehwegbreiten, gegenseitiges Passieren mit einem Rollstuhlfahrer soll möglich sein;
- geeignete Strassenquerungen (Zebrastrifen, abgesenkte Trottoirs) ;
- barrierefrei gestaltete öffentliche Wege;
- Informations- und Aufklärungskampagnen;
- Verbesserung und Ausbau von Orientierungshilfen;
- Orientierungshilfen; geeignete Materialwahl bei Signalisation und Beschilderung (Kontraste), taktil-visuelle Markierung;
- reservierte Parkplätze für behinderte Personen;
- möglichst niveaugleicher Einstieg in Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs.

Realisierte Projekte

- Behindertengerechte Gestaltung von öV-Haltestellen (z.B. Tram Bern West);
- Analyse der Verkehrssicherheit in der Umgebung von Kindergärten und Schulen und Beseitigung von Gefahrenstellen (Massnahmenplan Verkehrssicherheit);
- Verbesserte Orientierung durch taktil-visuelle Markierung im öffentlichen Raum
- Trottoirabsenkungen
- “Zu Fuss durch Bern – Stadtplan für Familien”

Künftige Projekte

- Behindertengerechte Gestaltung aller Haltestellen auf dem öV-Netz
- Laufende Überprüfung und Verbesserung der Schulwegsicherheit
- Verbesserung der Barrierefreiheit
- Weitere Verkehrssicherheitskampagnen

Grundlagen

- Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

4.3 Vernetzung und regionale Zusammenarbeit

Täglich überqueren am Morgen etwa 120'000 Personen auf dem Weg zu ihren Arbeits- oder Ausbildungsplätzen die Gemeindegrenze der Stadt Bern - rund 94'000 von aussen nach innen (Zupendler) und rund 17'000 von innen nach aussen (Wegpendler; Stand 2000). Die Gemeindegrenze wird aber auch von vielen überquert, die zum Einkaufen, für Besuche oder für den Besuch von Freizeiteinrichtungen nach Bern kommen. In der Gesamtbilanz halten sich tagsüber rund doppelt so viele Personen in der Stadt auf wie nachts. Die Stadt füllt und entleert sich – ohne dass die Menschen realisieren, dass sie Gemeinde- oder Kantonsgrenzen queren.

Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Lange beschränkte sich die regionale Zusammenarbeit auf den Bau und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur. Heute besteht ein umfassender Koordinationsbedarf, auf regionaler Stufe gibt es inzwischen auch die entsprechenden Gremien. Der Regierungsrat des Kantons Bern schrieb in seiner Botschaft an die Stimmbürger zur künftigen Verwaltungsregion

Bern-Mittelland im Mai 2009: „Wirtschaft und Gesellschaft sind mobil. Arbeit und Freizeit finden für viele Menschen ausserhalb der Wohngemeinde statt. Sie wohnen in der Gemeinde, leben und arbeiten aber in der Region. Die Planung des Verkehrs- oder des Kulturangebots, die Entwicklung von Wohnraum sowie von Standorten für die Wirtschaft betrifft längst nicht mehr nur die Gemeinden, sondern die ganze Region. Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind grossräumig aufeinander abzustimmen. Um die hohe Lebensqualität in allen Bereichen zu wahren und konkurrenzfähig zu bleiben, muss die Region Bern-Mittelland ihre Kräfte bündeln. Dazu sind effiziente, verbindliche Entscheidungsstrukturen und eine politische Vernetzung erforderlich.“

Die Stimmberechtigten von 100 Gemeinden liessen sich überzeugen und stimmten in der Abstimmung vom 17. Mai 2009 der Einführung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) mit 81% deutlich zu. Seit dem 1. Januar 2010 ist die RKBM unter anderem für die regionale Abstimmung der Raumplanung und

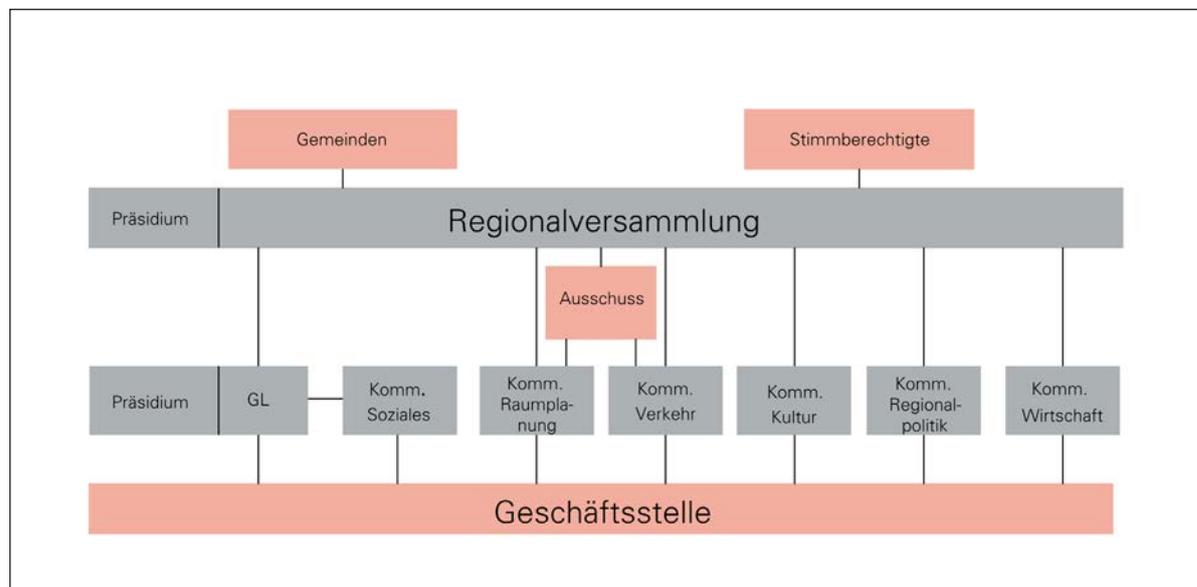


Abb. 27: Organisation Regionalversammlung [31]

der Verkehrsplanung zuständig. Die Gemeindepräsidentinnen und -präsidenten der 100 Gemeinden bilden zusammen die Regionalversammlung. Sie ist das beschlussfassende Organ der Regionalkonferenz und entscheidet verbindlich und abschliessend, soweit nicht durch das Referendum eine Volksabstimmung verlangt wird. Die Stimmkraft der Gemeinden in der Regionalversammlung ist gewichtet und richtet sich nach der Einwohnerzahl. Jede Gemeinde verfügt über mindestens eine Stimme.

Fachbereich Verkehr

Für Verkehrsfragen ist in der Regionalkonferenz der Fachbereich Verkehr zuständig, und zwar mit folgenden Aufgaben:

- Erarbeiten des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts Bern-Mittelland
 - Erarbeiten des regionalen Angebotskonzepts für den öffentlichen Verkehr
 - Stellungnahmen gegenüber Dritten im Rahmen von Vernehmlassungen und anderen Anfragen im Bereich Verkehr
 - Behandlung aller Fragen im Zusammenhang mit Verkehr
 - Koordination mit dem Fachbereich Raumplanung
- Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland ist das wichtigste Instrument der Regionalkonferenz. In diesem Konzept werden Raum- und Verkehrsplanung der Region koordiniert. Es dient als Grundlage für das Agglomerationsprogramm und für die Mitfinanzierung von Verkehrsprojekten mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds des Bundes.

Überregionale Vernetzung

Eine wichtige Rolle spielt auch die Vernetzung mit anderen Städten und Agglomerationen. Im Vordergrund stehen dabei der fachliche Erfahrungsaustausch und das politische Lobbying, damit die Anliegen der Städte und Agglomerationen in der Bundespolitik Gehör finden.

Auf nationaler Ebene engagiert sich die Stadt Bern in der Sektion „Städtekonferenz Mobilität“ (SKM) des schweizerischen Städteverbands. In dieser Konferenz arbeiten 17 Schweizer Städte gemeinsam an

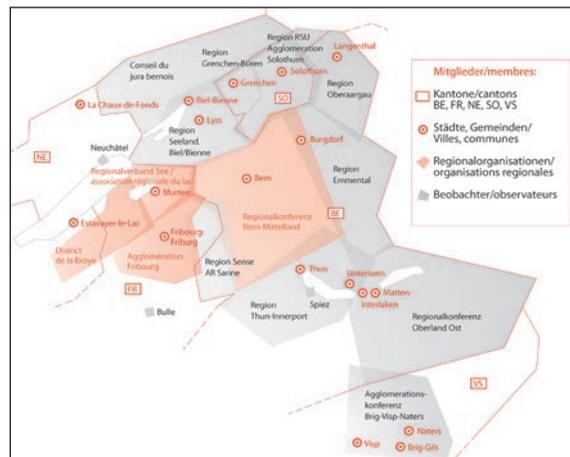


Abb. 28: Mitglieder Hauptstadtregion Schweiz [32]

zukunfts-trächtigen Lösungen für den Stadtverkehr. Die SKM fördert den Erfahrungsaustausch, macht Best-Practice-Projekte bekannt und vertritt die Anliegen der Städte gegenüber dem Bund (z. B. gemeinsame Stellungnahmen bei Gesetzesvorlagen des Bundes). Auf fachlicher Ebene besteht ein regelmässiger Austausch zwischen den Verkehrsplanungen von Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich.

Mit der „Hauptstadtregion Schweiz“ ist die Stadt Bern in ein weiteres Netzwerk eingebunden, das sich unter anderem mit der Anbindung der Bundesstadt an das schweizerische und europäische Verkehrsnetz befasst (z.B. Lobbying für den Ausbau des Bahnhofs Bern, TGV-Anschluss).

In der Hauptstadtregion Schweiz arbeiten Kantone, Städte und Gemeinden zusammen, um die wirtschaftliche Entwicklung, die Qualität des Lebensraums und das Wohlergehen der Bevölkerung zu fördern. Die Hauptstadtregion trägt als leistungsfähiges politisches Entscheidzentrum wesentlich dazu bei, dass die Schweiz international konkurrenzfähig bleibt.

Herausforderungen

In den letzten Jahren sind tragfähige Strukturen der regionalen Zusammenarbeit und der Vernetzung zwischen den Städten entstanden. Mit dem kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV) und mit dem kantonalen Strassengesetz (SG) wurden Kompetenzen von den Gemeinden zum Kanton verschoben. Ungeachtet der Zuständigkeiten wenden sich Bürgerinnen und Bürger mit ihren Verkehrsanliegen in erster Linie an die lokalen Behörden. Viele kommunale Parlamente sehen sich für verkehrspolitische Fragen zuständig, obschon die Kompetenzen in vielen Bereichen bei der Region oder beim Kanton liegen. Dies stellt für alle Beteiligten eine grosse Herausforderung dar.

Ziele

Mit grenzüberschreitender Zusammenarbeit und Vernetzung strebt die Stadt Bern eine regional abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung an. Überkommunale Verkehrsprobleme sollen sachgerecht gelöst, die verkehrspolitischen Anliegen und Projekte der Stadt Bern durch Nachbargemeinden, Region, Kanton und Bund bestmöglich unterstützt werden.

Strategie

Die Stadt Bern definiert für das Gemeindegebiet die angestrebte Entwicklung in der Stadt- und Verkehrsplanung und stimmt sie mit den Nachbargemeinden und mit der Region ab.

Sie engagiert sich auf politischer und fachlicher Ebene in den Verkehrs- und Raumplanungskommissionen der RKBM sowie im Ausschuss, der die Arbeit der beiden Kommissionen koordiniert. Die Stadt Bern vernetzt sich mit anderen Städten und Agglomerationen, damit urbane Anliegen von Bund und Kantonen besser beachtet werden. Auf nationaler Ebene setzt sie auf eine enge Zusammenarbeit mit dem Städteverband.

Die Stadt Bern setzt sich für Mitwirkungsmöglichkeiten bei verkehrspolitischen Vorhaben ein und informiert die Bevölkerung, die städtischen Parteien und die Interessengruppen über die Zuständigkeiten von Stadt, Region, Kanton und Bund.

Realisierte Projekte

- Mobilitätsstrategie, Agglomerationsprogramm Region Bern (2007)
- Tram Bern West

Aktuelle und künftige Projekte

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept: diverse in allen Verkehrsbereichen
- Agglomerationsprogramm Region Bern (2012)
- Zukunft Bahnhof Bern
- Tram Region Bern
- Testplanung Raum Wankdorf

Grundlagen

- Kantonales Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV)
- Kantonales Strassengesetz (SG) und zugehörige Verordnung (SV)
- Gemeindegesetz

4.4 Mobilitätsverhalten und neue Mobilitätsformen

Das Verkehrsgeschehen wird durch drei Faktoren bestimmt: durch das Infrastrukturanangebot (Wege, Strassen, Parkplätze etc.), durch das Betriebssystem (Lichtsignalsteuerungen, Fahrverbote etc.) und durch das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden. Die Handlungsfelder zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens werden unter dem Begriff „Mobilitätsmanagement“ zusammengefasst. Zielsetzungen sind [16]:

- die Beeinflussung von Einstellung und Verhalten in Richtung vermehrter Nutzung umwelt- und stadtverträgliche Verkehrsmittel;
- die Verbesserung des Zugangs zu umweltverträglichen Verkehrsmitteln für alle Menschen und Organisationen;
- die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse durch die Förderung einer effizienteren Nutzung der (bestehenden) Verkehrssysteme;
- eine Reduktion des Verkehrs durch die Verringerung der Anzahl Fahrten, der Distanzen und der Notwendigkeit von Fahrten mit Verkehrsmitteln des motorisierten Individualverkehrs;
- die Verbesserung der Koordination zwischen den Verkehrsträgern und die Vereinfachung der Verknüpfung der bestehenden Verkehrsnetze;
- die Verbesserung der wirtschaftlichen Effizienz des gesamten Verkehrssystems.

Fachstelle Mobilitätsberatung

Viele dieser Anliegen fallen in den Zuständigkeitsbereich der Verkehrs- oder Stadtplanung bzw. der Mobilitätsanbieter, insbesondere der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs. Für Informationsaufgaben sowie für Beratung, Mobilitäts- und Bewusstseinsbildung besteht seit 2006 bei der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie die Fachstelle Mobilitätsberatung. Sie ist dem Amt für Umweltschutz angegliedert und hat folgende Aufgaben:

- Umsetzung und Kommunikation städtischer Mobilitätsmanagement-Massnahmen;
- Koordination, Planung und Unterstützung mobilitätsbezogener Aktivitäten verschiedener Akteure
- Auskunft- und Kontaktstelle für Fragen zu „Mobilitätsmanagement“ (siehe www.bern.ch).
- Die Fachstelle arbeitet eng mit privaten Unternehmen, mit anderen städtischen Verwaltungs-

stellen, mit Behörden (Städte und Gemeinden, Kanton, Bund), Interessens- und Fachverbänden sowie mit Vereinen und Mobilitätsanbietern zusammen.

Optimierte Verkehrsmittelwahl

Eine detaillierte Betrachtung des Verkehrsverhaltens zeigt, dass einfache Wegmuster, zum Beispiel der Weg zur Arbeit und von dort wieder nach Hause, heute eher die Ausnahme sind. Die Regel bilden eigentliche Wegketten, z.B. von zu Hause zur Arbeit, von dort zum Einkauf, danach zu Freunden und wieder nach Hause. Die Verkehrsangebote sind nicht für alle Wege oder Etappen gleich gut ausgebaut.

So ist ein Verkehrsmittel wie das Auto nicht für alle Wege und Etappen die beste Wahl. Deshalb befasst sich die Verkehrsplanung damit, wie Verkehrsteilnehmende wege- oder etappenweise das jeweils bestgeeignete Verkehrsmittel wählen können. Diese optimierte Verkehrsmittelwahl ist auch volkswirtschaftlich sinnvoll.

Wo z.B. der öffentliche Verkehr gut ausgebaut ist, soll er auch genutzt werden, damit hohe Investitionen in weniger effiziente, parallele Angebote vermieden werden.

Je differenzierter die Verkehrsmittelwahl erfolgt, desto mehr gewinnt die Verfügbarkeit des Fahrzeugs an Bedeutung, während die Bedeutung des Fahrzeugeigentums abnimmt. Ausdruck dieser veränderten Haltung ist das Aufkommen von Carsharing-Organisationen in der Schweiz ab 1987 und der Zusammenschluss der Autoteilet-Genossenschaften zu Mobility-Carsharing im Jahr 1997: Mobility zählt heute über 100 000 Mitglieder.

Eine zunehmende Differenzierung ist auch bei den Fortbewegungsmitteln festzustellen, dies sowohl bei konventionellen Fahrzeugen wie Autos, Rollern und Velos (z.B. E-Bikes, E-Scooter) wie auch bei „fahrzeugähnlichen Geräten“, z.B. Inlineskates, Trottnetts oder Segways.

Herausforderungen

Damit Mobilitätsbedürfnisse möglichst effizient befriedigt werden, müssen die Nutzerinnen und Nutzer ihre Verkehrsmittel differenziert wählen können und gut über entsprechende Angebote und Möglichkeiten informiert sein. Bei der wachsenden Vielfalt der Angebote kommt der zielgruppengerechten Information besondere Bedeutung zu, vor allem für die wachsende Gruppe der Seniorinnen und Senioren (z.B. bei Ticketautomaten).

Ziele

Die Stadt fördert Massnahmen, die zu einer optimierten Verkehrsmittelwahl und zu einem effizienteren Verkehrssystem beitragen. Daraus resultiert eine bessere Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrs. Die Verkehrsplanung unterstützt damit die Ziele der Energiestadt Bern und das Fernziel einer 2000-Watt-Gesellschaft.

Strategie

Die Stadt Bern ist Vorbild und schafft gute Voraussetzungen für eine optimierte Verkehrsmittelwahl. Sie unterstützt ein effizientes und umweltgerechtes Verkehrsverhalten ihrer Mitarbeitenden auf dem Arbeitsweg und bei der Erfüllung ihrer beruflichen Aufgaben.

Sie baut im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten die Information und Beratung der Bevölkerung im Bereich Mobilitätsmanagement weiter aus und unterstützt neue Mobilitätsformen. Sie verhindert, dass schwächere Verkehrsteilnehmende in ihrer Mobilität eingeschränkt werden.

Realisierte Projekte

Mobilitätsmanagement

- „Mobilität im Fokus“: Beratung von Firmen, Schulen und Verwaltungen zu betrieblichem Mobilitätsmanagement, Durchführung von Mobilitätsforen, Beratungsvermittlung mit Schwerpunkt im Perimeter ESP Wankdorf (im Rahmen des nationalen Programms von EnergieSchweiz, „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“)
- „Sportmobilität“: Mobilitätskonzepte im Zusammenhang mit Sportnutzungen (Kleinen Allmend, Ballsporthalle Weissenstein)
- „NewRide-RoadShows“ / „EcoCar-Expo“: Informationsveranstaltungen und marken- / produktneutrale Beratung zu Elektrozweirädern und alternativen Antriebstechnologien bei Personewagen
- „Bike to work“ / „Bike2school“ / „Walk to school“: Unterstützung von nationalen Kampagnen
- Verwaltungsinterne Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements (z.B. Bike-to-work, Umweltnewsletter, Flottenanalyse, Umfrage zum Pendlerverkehr der Mitarbeitenden)
- Internet-Tool „Mobilitätsdurchblick Schweiz“ (www.mobilitaetsdurchblick.ch) zur Analyse und Optimierung der persönlichen Verkehrsmittelwahl, angepasst auf die Situation in der Stadt und Region Bern
- „Zu Fuss durch Bern – Stadtplan für Familien“

Planungen, Umsteigepunkte (kombinierte Mobilität)

- Autofreies / -armes Wohnen (z.B. Burgunderstrasse)
- Ausbau „Bike-and-Ride-Angebote“ (Velostationen Hauptbahnhof, Abstellplätze bei den S-Bahnstationen auf Stadtgebiet)

Künftige Projekte

Mobilitätsmanagement

- Fortsetzung von Informationsanlässen und Kampagnen wie „Bike to work“
- Fortsetzung von Informations- und Beratungsaktivitäten wie Mobilitätsmanagement für Unternehmen, Vereine und Schulen
- Spezifische Aktionen und Beratungen für bestimmte Zielgruppen (z.B. Altersmobilität)
- Verankerung eines „obligatorischen Mobilitätsmanagements“ bei grösseren Vorhaben

Planungen, Umsteigepunkte (kombinierte Mobilität)

- Autofreies / -armes Wohnen (z.B. Ostermündigen)
- Weiterer Ausbau der „bike and ride“-Angebote (z.B. Velostation Schanzenpost und Wankdorf)
- Carsharing-freundliche Bestimmungen für die Parkierung auf öffentlichem Grund

Verzeichnisse

Abbildungen

Abb. 1: Arbeitsplätze und Wohnbevölkerung nach Stadtteilen 2005 [5,17]	14
Abb. 2: Verkehrsmittelwahl Pendelnde [7]	15
Abb. 3: Immissionsmessungen Stadt Bern (Messstelle Bern Zentrum, Stadtlabor Bern) [26]	17
Abb. 4: Monatswerte Stickstoffdioxid / Ozon 2008 (Messstelle Bern Zentrum, Stadtlabor Bern) [26]	18
Abb. 5: Lärmempfindlichkeitsstufenplan Stadt Bern [23]	19
Abb. 6: Hochleistungsstrassen, Basis- und Übergangnetz	21
Abb. 7: Wegweisung Fussverkehr	24
Abb. 8: Veloverkehr Stadt Bern	27
Abb. 9: Haupt- Nebenrouten Veloverkehr [29]	28
Abb. 10: Netz öffentlicher Verkehr	31
Abb. 11: Verkehrsmittelwahl nach Zentralität und zurückgelegten Wegen und Distanzen an einem durchschnittlichen Werktag [22]	32
Abb. 12: Verkehrsbelastungen in der Stadt Bern [21]	34
Abb. 13: Autobesitz der Haushalte Stadt Bern und Region 2005 [7]	34
Abb. 14: Verkehrsentwicklung auf städtischen Strassen seit 1970 [27]	35
Abb. 15: Führerscheinbesitz Stadt und Region 2005 [7]	35
Abb. 16: Parkflächen Stadt Bern	36
Abb. 17: Innenstadtbereiche	39
Abb. 18: Kramgasse	40
Abb. 19: Bundeshaus	41
Abb. 20: Begegnungszonen	43
Abb. 21: Waisenhausplatz	44
Abb. 22: Übersicht Tempo 30-Zonen Stadt Bern	45
Abb. 23: Entwicklung der Unfälle Stadt Bern [25]	49
Abb. 24: Entwicklung verletzte Personen bei Unfällen Stadt Bern [25]	50
Abb. 25: Aufmerksamkeitsfeld Haltestelle	52

Abb. 26: Schlossstrasse	53
Abb. 27: Organisation Regionalversammlung [31]	56
Abb. 28: Mitglieder Hauptstadtregion Schweiz [32]	57

Tabellen

Tabelle 1: Funktion und Eigentum Strassen auf Stadtgebiet [27]	21
Tabelle 2: Inhalte Richtplan ESP Wankdorf [19]	46
Tabelle 3: Modalsplit ESP Wankdorf 2008 [18]	47

Literaturverzeichnis

- 1 Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (Hrsg.) (2005): Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung Region Bern Hauptbericht, Bern
- 2 Amt für Umweltschutz und Lebensmittelkontrolle Stadt Bern (1999): Lärmschutz an Stadtstrassen – Sanierungskonzept, Bern
- 3 Bundesamt für Energie (2010), Analyse des schweizerischen Energieverbrauchs 2000 - 2009 nach Verwendungszwecken.
- 4 Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Strassen (2006), „Nutzen des Verkehrs“ Synthese der Teilprojekte 1 -4“
- 5 Bundesamt für Statistik, Eidg. Betriebszählung 2005 – Datenbearbeitung: Statistikdienste der Stadt Bern
- 6 Bundesamt für Statistik, Eidg. Volkszählungen 1980 – 2000; Datenbearbeitung: Statistikdienste der Stadt Bern
- 7 Bundesamt für Statistik, Mikrozensus Verkehr 2005 – Datenbearbeitung Statistikdienste der Stadt Bern
- 8 Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland, Stand Mitwirkung 2010
- 9 Div. Stellen der Stadt Bern, Vereinigung Berner Parkhäuser (2005): Datenzusammenstellung Verkehrsplanung Stadt Bern: Parkraumstatistik, Bern
- 10 Gemeinderat der Stadt Bern (1995): Räumliches Stadtentwicklungskonzept Bern 1995, Bern
- 11 Gemeinderat der Stadt Bern (1998): Massnahmenplan Verkehrssicherheit der Stadt Bern, Schlussbericht, Bern
- 12 Gemeinderat der Stadt Bern (2010): Leitlinien für Wirtschaftsgärten und Mobiliar im öffentlichen Raum, Bern. GRB Nr. 1164 vom 18. August 2010
- 13 Gemeinderat Stadt Bern (Hrsg.) / Liesch B. (2006): Energiestrategie Bern 2006-2015, Bern
- 14 <http://www.aren.admin.ch/themen/verkehr/00252/00472/index.html?lang=de> (28.04.2012)
- 15 http://www.bern.ch/leben_in_bern/wohnen/motorisiert/zonen (21.07.2009)
- 16 Konsortien MOMENTUM / MOSAIC (2000): Handbuch Mobilitätsmanagement, Deutsche Version des Handbuchs aus den EU-Projekten MOMENTUM und MOSAIC
- 17 Polizeiinspektorat Stadt Bern, Einwohnerdatenbank; Datenbearbeitung: Statistikdienste der Stadt Bern
- 18 Projektorganisation ESP Wankdorf (2009): Monitoring und Controlling ESP Wankdorf, Monitoring Bericht 08, Bern

- 19 Projektorganisation ESP Wankdorf (2010): Richtplan ESP Wankdorf, Bern
- 20 PVK Bern-Mittelland/ Verein Region Bern / Kanton Bern (2004) : RVK Bern-Mittelland Volkszählung 2000, Pendlerinnen- und Pendlerstatistik, Auswertungsbericht, Bern
- 21 Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland, GVM Bern 2007
- 22 Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK 4) (Hrsg.) (2007): Mobilität in der Region Bern Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Schlussbericht, Bern
- 23 Stadtplanungsamt Bern, Lärmempfindlichkeitsstufenplan
- 24 Stadtplanungsamt Bern (1999) Richtplan Fuss- und Wanderwege der Stadt Bern Erläuterungsbericht Richtplan-Prinzipien, Bern
- 25 Stadtpolizei Bern; Verkehrspolizei, Kantonspolizei Bern; Verkehr u. Umwelt
- 26 Statistikdienste Stadt Bern (2009): Statistisches Jahrbuch Stadt Bern, Bern
- 27 Tiefbauamt Bern, Ebinger L. / Liesch J. / Howald M. / Etter J. (2010): Verkehrserhebungen 2008 / 2009, Stadt Bern, Bern
- 28 Verkehrsclub der Schweiz VCS / WWF Bern (Hrsg.), Wegelin C. / Haudenschild R. (2009): Umweltgemein-derating BE, Bern
- 29 Verkehrsplanung Bern (Hrsg.) (2009): Richtplan Veloverkehr, Bern
- 30 Verkehrsplanung Bern (Hrsg.) Text Michel S (2004): Begegnungszonen in Wohnquartieren (Flyer 4), Bern
- 31 www.bernmittelland.ch (Mai 2012)
- 32 www.hauptstadtregion.ch (Mai 2012)
- 33 www.lares.ch (Mai 2012)

Rechtserlasse

Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0)

Bauordnung der Stadt Bern vom 24. September 2006 (BO; SSSB 721.1)

Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1)

Bundesgesetz vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451)

Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3)

Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700)

Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG; SR 725.116.2)

Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG; SR 814.01)

Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG; SR 814.01)

Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101)

Gemeindeordnung der Stadt Bern (GO) vom 3. Dezember 1998

Gesetz über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG; BSG 631.1)

Gesetz vom 16. September 1993 über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; BSG 762.4)

Kantonales Energiegesetz vom 15. Mai 2011 (KEng)

Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 817.41)

Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985 (LRV; SR 814.318.142.1)

Naturschutzgesetz vom 15. September 1992 (BSG 426.11)

Naturschutzverordnung vom 10. November 1993 (NSchV)

Parkkartenverordnung Stadt Bern vom 16. März 1994 (PKV)

Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vom 13. Juni 1999 (RFFV)

Reglement vom 21. August 1997 über die Grundsätze für Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen (Verkehrsmassnahmenreglement, VMGR; SSSB 761.21)

Reglement vom 8. Juni 2008 über die Ersatzgaben für Autoabstellplätze (Parkplatzersatzabgabereglement, PPER; SSSR 761.61)

Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21)

Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11)

Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01)

Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008
(SV; BSG 732.111.1)

Verordnung 12. November 2003 über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs
(VböV; SR 151.34)

Verordnung des UVEK vom 22. Mai 2006 über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV; SR 151.342)

Verordnung über den Finanz- und Lastenausgleich vom 7. November 2007 (FiLaV; SR 613.21)

Verordnung vom 10. September 1997 über das Angebot im öffentlichen Verkehr (AGV; BSG 762.412)

Verordnung vom 16. Januar 1991 über den Natur- und Heimatschutz (NHV; SR 451.1)

Verordnung vom 19. Oktober 1988 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011)

Verordnung vom 23. August 1995 über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs
(KBV; BSG 762.415)

Verordnung vom 24. Oktober 2007 über die regionalen Verkehrskonferenzen (RVKV; BSG 762.413)

Verordnung vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3)

Verordnung vom 5. April 2006 über die Zufahrtberechtigungen und das Parkieren in der Oberen Altstadt
(VZB; SSSB 761.211)

Verordnung vom 6. Juni 2001 über Fahr- und Parkierbeschränkungen in der Unteren Altstadt
(Parkierverordnung Untere Altstadt, PVUA; SSSB 761.212)

Glossar

Agglomeration	Die Agglomerationen werden im Bundesamt für Statistik (BFS) nach statistischen Kriterien definiert, damit ein räumlicher Vergleich zwischen institutionell unterschiedlich abgegrenzten städtischen Gebieten möglich wird.
Bike & Ride	Kombinierter Verkehr von Velo und öffentlichen Verkehrsmitteln
Binnenpendler	Pendler, deren Wohnort und Arbeitsort- bzw. Ausbildungsort in der gleichen Gemeinde liegt
Ganglinie	Abbildung von Messwerten in zeitlicher Reihenfolge
Kerngemeinde	Zentrum einer Agglomeration
Langsamverkehr	Fahrrad- und Fussverkehr
Mikrozensus	Erhebung zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung
Modal Split	Verteilung des Verkehrsaufkommen auf einzelnen Verkehrsmittel (öffentlicher -, motorisierter Individual – und nichtmotorisierter Verkehr
Motorisierter Individualverkehr	Individuelle Nutzen von motorisierten Verkehrsmitteln
Motorisierungsgrad	Verhältnis zwischen Zahl der Einwohner und Anzahl Fahrzeuge
öffentlicher Verkehr	Öffentliche Verkehrsmittel: Tram, Bus, Bahn, Postauto
Park & Ride	Kombinierter Verkehr von Kraftfahrzeugen und öffentlichen Verkehrsmitteln
Perimeter	Bearbeitung- od. Betrachtungsausschnitt
Periurban	Zentralitätsgebiet: Gemeinden mit grosser Distanz zur Kerngemeinde Bern
Taktverdichtung	Anzahl Fahrten von Linien des öffentlichen Verkehr innerhalb einer Stunde werden erhöht.
Zentralitätsgebiet	Von der RVK 4 verwendete Gebieteinheit, die Gemeinden in ähnlicher räumlicher Distanz zur Kerngemeinde Bern zusammenfasst

Abkürzungsverzeichnis

ASTRA	Bundesamt für Strassen
BauG	Baugesetz des Kantons Bern
BauV	Bauverordnung des Kantons Bern
bls	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
Bo.06	Bauordnung der Stadt Bern 2006
DTV	Durchschnittlicher 24-Stunden-Verkehr
FFV	Fachstelle Fuss- und Veloverkehr der Stadt Bern
LSA	Lichtsignalanlage
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
LV	Langsamverkehr
LW	Lastwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MVS	Massnahmenplan Verkehrssicherheit
ÖV	Öffentlicher Verkehr
B+R	Bike & Ride
P+R	Park & Ride
PW	Personenwagen
RBS	Regionalverkehr Bern - Solothurn
RFFV	Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, Stadt Bern
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland (ehemals RVK 4)
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
STEK 95	Stadtentwicklungskonzept (1995)
SV	Strassenverordnung des Kantons Bern
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
VCS	Verkehrs-Club Schweiz
WWF	Worldwide Fund for Nature
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung