



Stadt Bern

Präsidialdirektion

Stadtplanungsamt

Stadtentwicklungskonzept Bern 2016

Ausstellungsplakate

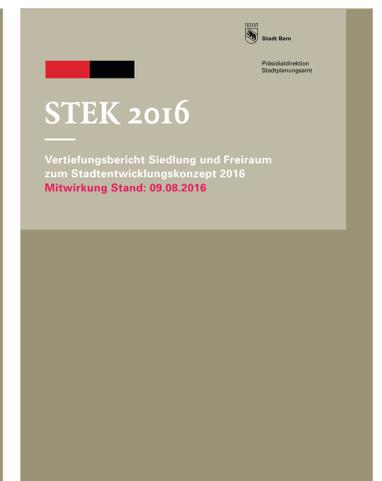
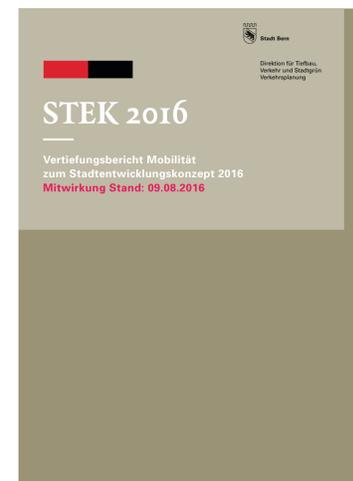
Stand Mitwirkung, August 2016



DAS NEUE STEK

Stadtplanungsamt
Verkehrsplanung

Die Stadt Bern verfolgt mit dem Stadtentwicklungskonzept 2016 zwei Hauptziele: Die Stadt übernimmt die Verantwortung als nationales, kantonales und regionales Zentrum und legt ihren Beitrag für eine funktionierenden Kerngemeinde dar. Des Weiteren werden zukünftige Handlungsfelder aufgezeigt und darin die räumlichen und thematischen Schwerpunkte für die nächsten 15 Jahre festgelegt. Damit soll eine optimale Abstimmung der Siedlungs-, Freiraum- und Verkehrsentwicklung erzielt werden.

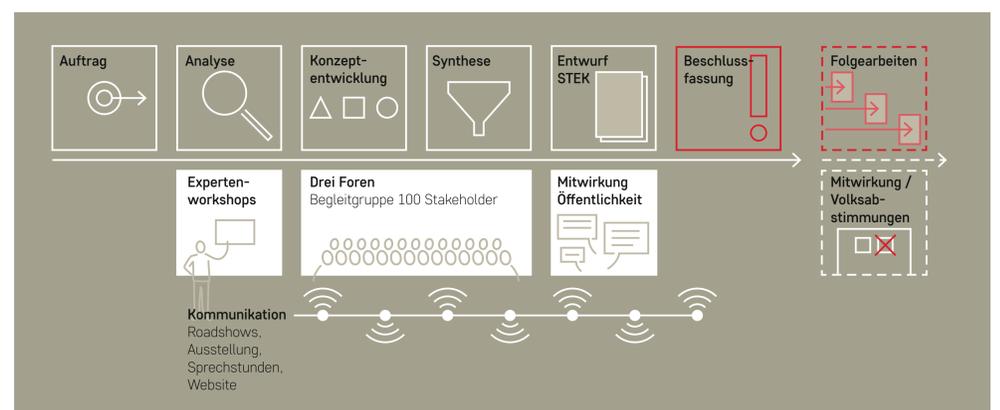


WAS IST DAS STEK 2016?

Das Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 gibt Antworten auf aktuelle Fragen zur räumlichen Stadtentwicklung. Es beschreibt, was eine lebenswerte Stadt Bern auszeichnet und wie sich Bern in den nächsten 15-20 Jahren weiterentwickeln soll. Das STEK 2016 ist ein strategisches Führungsinstrument des Gemeinderates.

Die Ergebnisse der Teilprojekte wurden in der **Phase 3** in einer Synthese aufeinander abgestimmt. Das zentrale Dokument zum Stadtentwicklungskonzept Bern 2016 mit den beiden Vertiefungsberichten «Siedlung und Freiraum» sowie «Mobilität» sind die konsolidierten Ergebnisse aus diesen Arbeiten.

Phase 4 beinhaltet den Mitwirkungs- und Genehmigungsprozess, bestehend aus der öffentlichen Mitwirkung und der Verabschiedung des STEK 2016 durch den Gemeinderat.



DAS STEK 2016 WEIST DEN WEG ZUR «GRÜNEN WOHN- UND ARBEITSSTADT»

Die Erarbeitung der Unterlagen wurde 2013 gestartet und wird voraussichtlich Ende 2016 abgeschlossen sein.

WARUM BRAUCHT ES DAS STEK 2016?

Bern bewegt und ist in Bewegung. Die Gegebenheiten und raumplanerischen Herausforderungen sind heute anders als vor 20 Jahren. Gemeinde- und Stadtrat haben deshalb 2013 beschlossen, das heute gültige «STEK 95» zu überarbeiten und ein aktualisiertes Konzept vorzulegen.

WER GESTALTET DAS STEK 2016 MIT?

Das STEK 2016 betrifft viele unterschiedliche und teilweise gegenläufige Interessen. Aus diesem Grund wurden alle Interessengruppen sowie alle für das STEK 2016 relevanten Verwaltungsabteilungen der Stadt und die Nachbargemeinden frühzeitig in den Erarbeitungsprozess eingebunden. Mit der öffentlichen Mitwirkung erhält nun auch die Bevölkerung Gelegenheit mitzuwirken.

WEITERFÜHRENDE ERLÄUTERUNGEN

Näheres zu den plakatierten Inhalten finden Sie im Kerndokument des STEK 2016, dem STEK-Bericht, und in den beiden Vertiefungsberichten zum STEK 2016. Ansichtsexemplare der genannten Unterlagen können Sie beim Eingang der Ausstellung einsehen; zudem sind die Unterlagen als PDF-Download auf der Homepage der Stadt Bern unter www.bern.ch/stek2016 aufgeschaltet. Darüber hinaus liegt am Eingang die Sonderausgabe des Newsletters «Wohnstadt Bern» aus, die Sie sich gerne mitnehmen können.

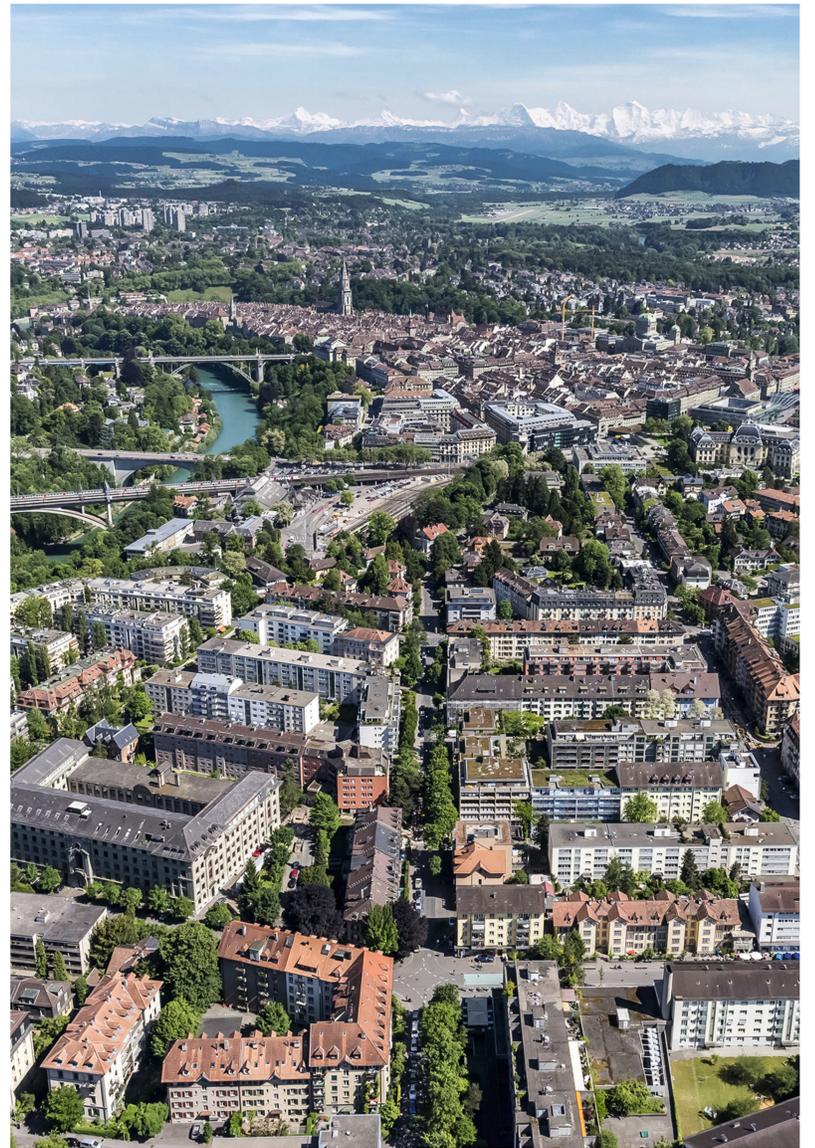
WIE WURDE DAS STEK 2016 ERARBEITET?

Die Erarbeitung des STEK 2016 erfolgte in vier Teilphasen. In **Phase 1** wurden die räumlichen und thematischen Bearbeitungsschwerpunkte definiert.

In **Phase 2** wurden in einzelnen Teilprojekten fünf Schwerpunktthemen sowie drei Querschnittsthemen bearbeitet.

HERAUSFORDERUNGEN

Die aktuellen Trends und Herausforderungen für die Stadt Bern bilden die Rahmenbedingungen für das STEK 2016. Die Analyse hierzu erfolgte sowohl aus einer Innensicht (bernspezifische Entwicklungen), wie auch aus einer Aussensicht (Einflüsse von aussen und Entwicklungstrends in anderen Städten).



GLOBALE MEGATRENDS

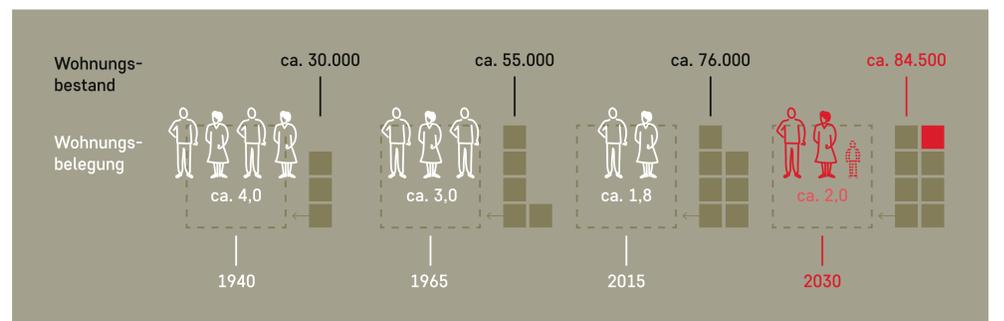
Der globalen Entwicklung kann sich die Stadt Bern nicht entziehen. Es gilt, frühzeitig Antworten darauf zu finden und zu erkennen, welche Chancen sich daraus ergeben. Folgende sechs Trends prägen die Überlegungen zum STEK 2016:

- **Re-Urbanisierung** Steigende Lust am urbanen Leben ergibt neue Chancen. Das macht die Städte wieder attraktiver.
- **Klimawandel und -anpassung** Um dem Klimawandel entgegenzuwirken, werden zunehmend umweltverträgliche und ressourcenschonende Projekte gefördert und umgesetzt.
- **Demographie und Migration** Menschen werden immer älter und global mobiler.
- **Globalisierung und Re-Regionalisierung** Weltweite Vernetzung sorgt für eine Wiederentdeckung lokaler Produktionen und kleiner Ver- und Entsorgungskreisläufe.
- **Identität und Image** Die Stadt als Marke und Heimat gewinnt an Bedeutung.
- **Nachhaltige Entwicklung** In Bezug auf wirtschaftliche, soziale und ökologische Aspekte ist so zu handeln, dass auch künftige Generationen gute Lebensbedingungen vorfinden.

REGIONALE HERAUSFORDERUNGEN

Bern ist eine attraktive Wohnstadt mit hoher Lebensqualität und spezifischen Herausforderungen:

- **Wohnen** Anhaltend hohe Nachfrage nach Wohnraum verlangt nach einem bedürfnisgerechten Wohnraumangebot.
- **Arbeiten** Der Standort Bern ist als Arbeitsplatzschwerpunkt der Hauptstadtregion zu wahren und zu fördern.
- **Zentrumsfunktion** Die Bundesstadt nimmt besondere Zentrumsfunktionen wahr, denen spezifisch Rechnung getragen werden muss.
- **Freiraum** Unterschiedliche Nutzungsansprüche auf die Grün- und Freiräume sind hoch. Die Attraktivität des Freiraums ist zu sichern und zu erhöhen.
- **Mobilität** Der Verkehrsraum in Bern ist knapp. Verkehrsmittel, welche die geringsten Flächen, Energie und Ressourcen beanspruchen, sind zu bevorzugen.
- **Weltkulturerbe** In der Altstadt gilt es eine Balance zwischen Schutz der historischen Bauten und lebendigen Wohn-, Geschäfts-, und Ausgehquartier zu finden.



WOHNUNGEN, BEVÖLKERUNG, WOHNUNGSBELEGUNG (oben)

SZENARIEN BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG STADT BERN 2003 - 2030 (unten)

Ziel ist es, die baulichen Folgen des anvisierten Wachstumsszenarios mit einer hohen Lebens-/Freiraumqualität zu vereinen.

WACHSTUM

Die Stadt Bern zählt heute rund 140'000 Einwohnerinnen und Einwohner und 185'000 Arbeitsplätze. Die Stadt soll sich weiterentwickeln und wachsen.

- Für die Bevölkerung strebt der Gemeinderat ein Wachstum von rund 12% bis ins Jahr 2030 an. Dies entspricht etwa 17'000 zusätzlichen Personen.
- Der Zuwachs bei den Arbeitsplätzen soll, gerechnet seit 2013 bis 2030, rund 8,5% betragen. Dies sind rund 15'000 neue Arbeitsplätze.
- Das STEK 2016 gibt Antworten darauf, wie dieses Wachstum qualitativ und stadtverträglich zu gestalten ist.

UNSERE VISION: «GRÜNE WOHN- UND ARBEITSSTADT»



Bern richtet seinen Blick vorwärts. Auf Basis der analysierten Stärken wurden sieben Leitideen entwickelt. Ausgehend von diesen werden konkrete Ziele für die künftige Entwicklung festgehalten:

BERNER NACHHALTIGKEITS- KRITERIEN

Die Leitideen und Ziele sollen sich an bernspezifischen Kriterien zur Nachhaltigkeit messen lassen. Eine zukunftsfähige, nachhaltige Entwicklung der Stadt Bern ist nur dann gegeben, wenn sie wirtschaftlich erfolgreich, sozial gerecht und ökologisch verträglich ist. 20 Nachhaltigkeitskriterien wurden festgelegt, welche für die Stadt Bern heute und in Zukunft von Bedeutung sind. Auf dieser Grundlage konnten drei zentrale Handlungsfelder abgeleitet werden (vgl. Grafik).

BERN IST...

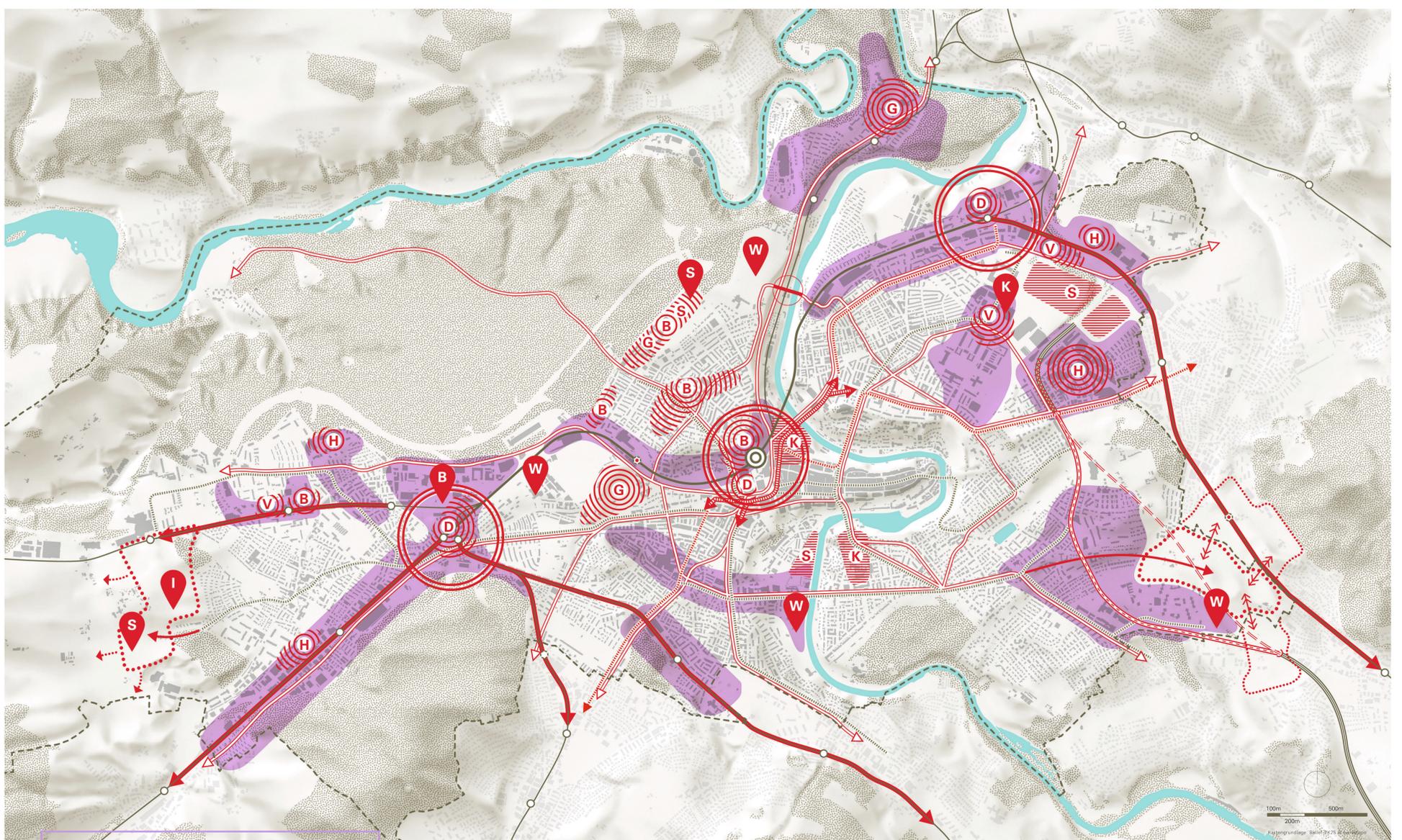
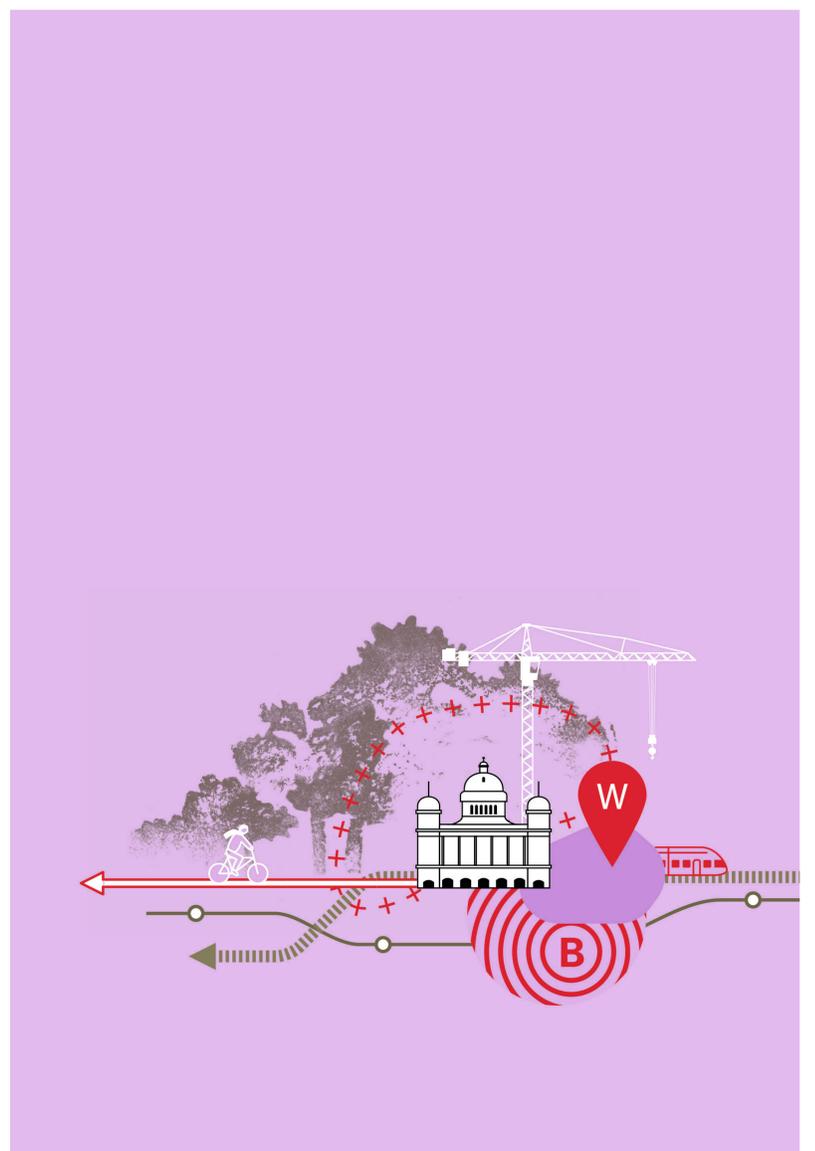
- **selbstbewusste, charmante Hauptstadt der Schweiz,**
- **innovative Wirtschafts- und Bildungskapitale,**
- **wachsende und prosperierende Stadt,**
- **Stadt für alle Generationen und Bevölkerungsschichten,**
- **Stadt der kurzen und sicheren Wege,**
- **Stadt mit vielfältigen, urbanen und grünen Quartieren sowie**
- **Stadt mit starken Quartieridentitäten und Versorgungsqualitäten.**



DIE 3 HANDLUNGSFELDER DES STEK 2016

BERN WÄCHST DYNAMISCH

Bern will und wird auch in Zukunft wachsen. Das Wachstum der Wohnbevölkerung und der Arbeitsplätze soll über eine verstärkte Siedlungsentwicklung nach innen durch Verdichtung und nach aussen durch Stadterweiterung aufgefangen werden.



BERN WÄCHST DYNAMISCH (ILLUSTRATIONSKARTE)

NEU	ENTWICKELN	GRUNDAUSSTATTUNG
<p>Schlüsselprojekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dienstleistung Gesundheit Wohnen Handwerk/Produktion 	<ul style="list-style-type: none"> Interkommunale Zusammenarbeit Entwicklung Pulverweg (Verlängerung Bypass-Tunnel A6) ÖV - Durchmesserlinie ÖV - Ausbau mit Stadterweiterung Netzlücke Veloring schliessen Neue ÖV-Erschliessung prüfen Bypass A6 	<ul style="list-style-type: none"> S-Bahn, Haltestelle Fernverkehr, Bahnhof ÖV-Hauptachsen (Tram, Bus) Autobahn (nur teilweise dargestellt) Aare Wald Gemeindegrenze
<ul style="list-style-type: none"> Gebiet Stadterweiterung (Ost u. West) Potenzialraum Stadterweiterung Erweiterung Potenzialraum zu überprüfen 	<ul style="list-style-type: none"> Chantiers (Gebiete mit hohem Entwicklungspotenzial) Arbeitswelten Sport & Kultur ESP Entwicklungsschwerpunkte Weiterentwicklung City-Schiene/S-Bahn-Netz Ausbau ÖV-Hauptachsen Regionale Velohaupttrouten/Veloring Rückbau A6 (zu einer Stadtstrasse) 	



HAUPTSTADT UND ZENTRUM

Bern ist das Politzentrum der Schweiz und des Kantons Bern. Damit verbunden sind Branchen wie Beratung, Verbände und diplomatische Einrichtungen. Auch diverse (halb-)öffentliche überregional operierende Unternehmen wie Post, SBB und Swisscom haben ihren Sitz in und um Bern. Daneben bietet das Grossprojekt «Zukunft Bahnhof Bern» eine grosse Chance, die Zentrumsentwicklung weiter voranzutreiben. Diese Branchen und die Bereiche Tourismus, Kongresse und Messen sowie Kultur und Nachtleben gilt es zu stärken und zu fördern.

Die «Museumsinsel» im Kirchenfeld, das Kornhaus und Zwischennutzungen sollen als Potenziale genutzt werden. Die bestehende Vielfalt der Zentrumsfunktionen innerhalb der Stadt soll weiter ausgeschöpft werden:

- Entwicklungsstandorte werden identifiziert, und die öffentlichen Räume sollen eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen.
- Planungen werden über die Gemeindegrenzen hinaus mit den Nachbargemeinden und den kantonalen sowie nationalen Körperschaften koordiniert.
- Zentrumsfunktionen werden weiterhin dezentral entwickelt, um das Zentrum vom Nutzungsdruck zu entlasten und Infrastrukturen gleichmässig auszulasten.



WOHNSTADT

Die Voraussetzungen für eine Siedlungsentwicklung nach innen durch Verdichtung und nach aussen durch Stadterweiterungen sind dank des guten ÖV-Systems hervorragend. Ziel ist eine Stadt der kurzen Wege, um Pendlerbewegungen weiter reduzieren zu können. Die Verdichtung soll hochwertig sein und nicht zulasten der Wohn- und Lebensqualität erfolgen. Dies bedingt ein ausgewogenes Angebot an attraktiven öffentlichen Räumen sowie Freiräumen. Fokussiert wird auf heute eher unattraktive Orte und Gebiete, deren bauliche Potenziale noch nicht ausgeschöpft sind. Stadterweiterung erfolgt dort, wo diese Bern baulich, gestalterisch und funktional stärkt und aufwertet.

Bis 2030 braucht es rund 8'500 neue Wohnungen (etwa 550 pro Jahr). Diese gilt es, ausgewogen auf Potenzialflächen innerhalb der Stadt durch gezielte Verdichtung und punktuell nach aussen durch Stadterweiterungen zu verteilen. Hierzu sind folgende Massnahmen vorgesehen:

- Das STEK 2016 legt den Fokus der Verdichtung auf elf sogenannte «Chantiers». Dies sind strategisch bedeutsame Gebiete, die sich durch besondere Aufwertungs- und Entwicklungspotenziale auszeichnen.
- Weiter erfolgt in den dynamischen Gebieten Siedlungsentwicklung nach innen durch die gezielte Verdichtung zusätzlich ausgeschiedener Bereiche mit Entwicklungspotenzialen.
- In den intakten Gebieten ist die Siedlungsentwicklung nach innen durch punktuelle kleinmassstäbliche bauliche Verdichtung im Bestand geprägt (Aufbauten, Dachausbau, Anbauten etc.).
- Als Voraussetzung für eine qualitativ hochwertige Verdichtung soll ein ausgewogenes Angebot an attraktiven öffentlichen Räumen geschaffen werden.
- In den Quartieren sollen Wohnangebote für alle Generationen und Bevölkerungsschichten vorhanden sein.
- Die Stadterweiterungen fokussieren auf zwei Gebiete im Westen und im Osten der Stadt und werden gestaffelt bis über das Jahr 2030 hinaus erfolgen.



ARBEITSSTADT

Die zukünftige Arbeitswelt wird vom technischen Fortschritt, der Globalisierung, dem demografischen Wandel und institutionellen Veränderungen geprägt. Diese Entwicklungen gilt es zu antizipieren. Berns Zentrumseigenschaften bergen Potenzial für weitere Ansiedlung nationaler Organisationen. In den nächsten 15 Jahren wird eine Zunahme von rund 15'000 Arbeitsplätzen erwartet.

Der Arbeitsstandort Bern soll weiterentwickelt und das vorhandene Potenzial genutzt werden:

- Für Schlüsselbereiche wie Verwaltung, Bildung und Gesundheit werden die nötigen Flächen und Rahmenbedingungen bereitgestellt.
- Kantonale Entwicklungsschwerpunkte in der Stadt Bern werden gezielt weiterentwickelt, um mit ihrer Hilfe die Arbeitsplatzzunahme gezielt abfedern zu können.
- Die Branchenvielfalt soll durch Ausweitung neuer Gewerbebezonen für Kleingewerbe erhalten werden.
- Bildungs- und Forschungseinrichtungen als Grundlage für hochqualifizierte Arbeitsplätze ermöglichen dank der Branchenbreite Innovation und konjunkturunabhängiges Wachstum.



MOBILITÄT

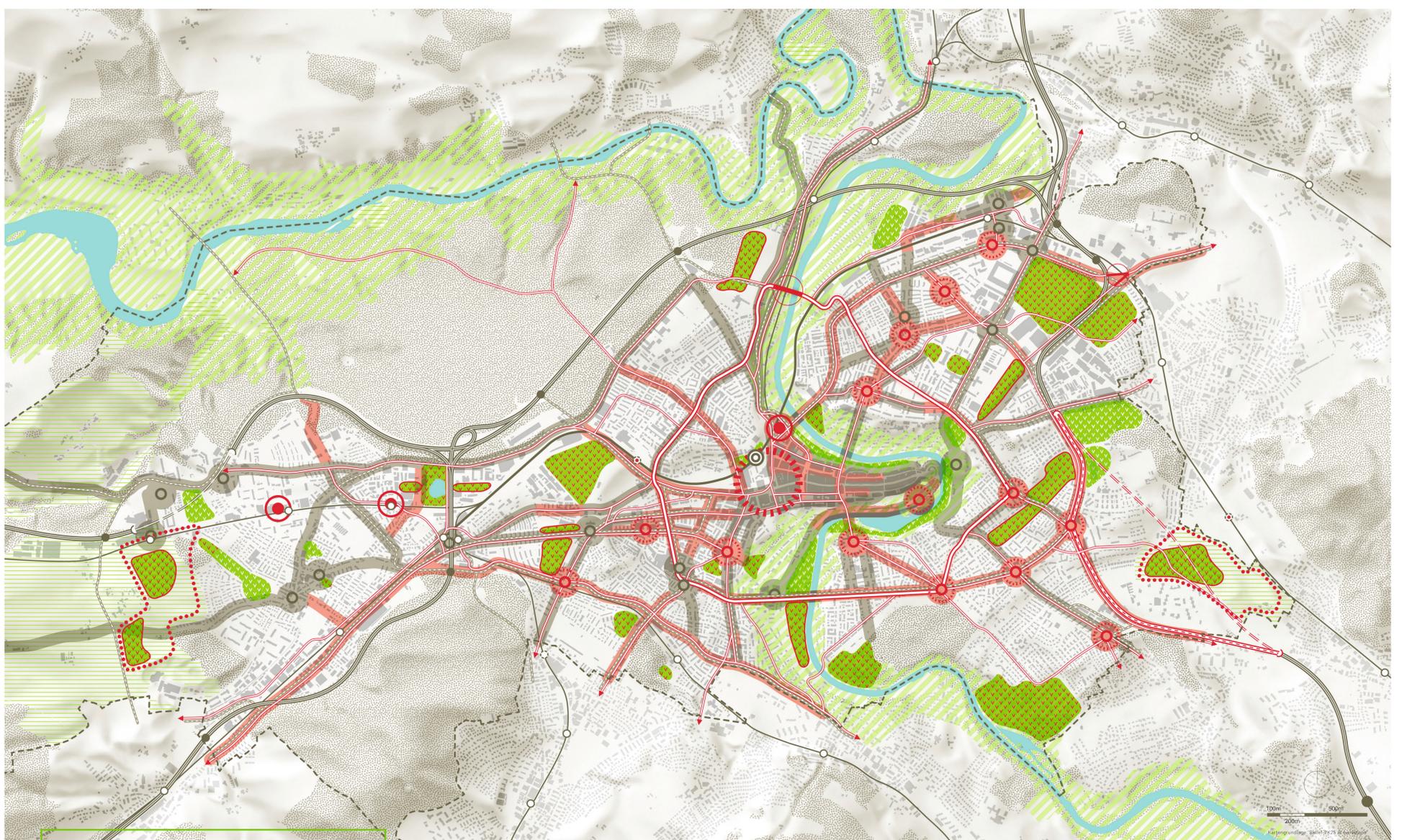
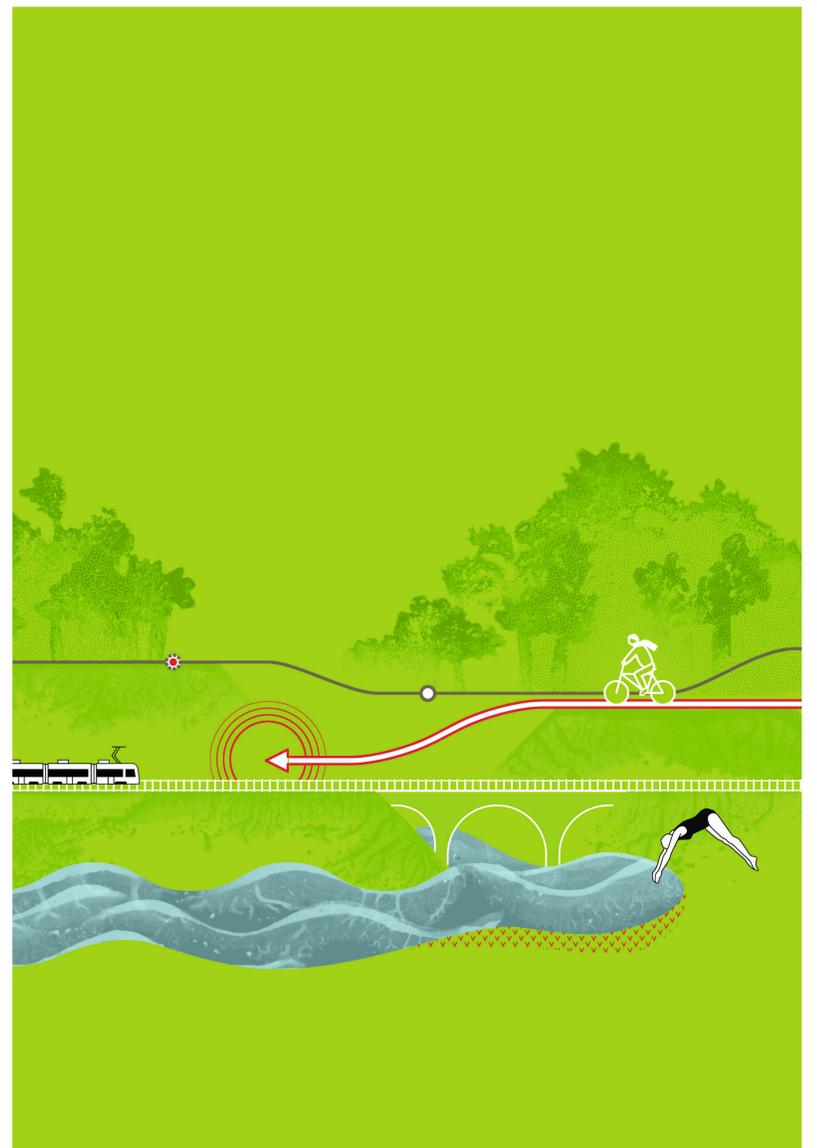
Bern soll ÖV-Stadt bleiben und Velostadt werden. Stadtteile sowie Quartiere sind gut erreichbar und die Flexibilität bezüglich Verkehrsmittel ist hoch. Die Voraussetzungen, den ÖV gezielt weiter zu fördern, sind hervorragend. Der Verkehrsanteil der Velos soll auf 20% gesteigert werden. Mit der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs soll ein wesentlicher Beitrag in Richtung 2000-Watt-Gesellschaft und stadtverträglicher Verkehr erzielt werden. Der öffentliche Raum ist hindernisfrei zu gestalten.

Der ÖV soll einen wesentlichen Teil des regionalen Verkehrswachstums aufnehmen. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehr wird gemäss Vorgaben der städtischen Energiestrategie reduziert. Es werden attraktive Alternativen im Bereich ÖV/Velo/ Fussverkehr angeboten:

- Der öffentliche Verkehr wird ausgebaut und optimiert, insbesondere das Netz der fahrgaststärksten Linien. Das S-Bahn-Netz (Cityschiene), neue Durchmesserlinien in Nord-Süd-Richtung sowie Tangentiallinien zur Entlastung der Innenstadt werden weiterentwickelt.
- Die Entwicklungsschwerpunkte Wankdorf und Ausserholligen sowie die S-Bahnhaltestellen werden gestärkt und zu Mobilitäts-Drehscheiben weiterentwickelt.
- Die Stadt baut ein zusammenhängendes Netz von direkten, schnellen, komfortablen und sicheren Velohaupttrouten auf.
- Durch die Neuorganisation des Stadtraums Bahnhof werden die Wege vom ÖV in die Innenstadt attraktiver.
- Die Aufenthaltsqualität und die Bedingungen für Fussgängerinnen und Fussgänger werden verbessert. Ein besonderer Fokus liegt auf der Innenstadt.
- Der MIV wird auf einzelne Hauptverkehrsachsen gelenkt und stadtverträglich bewirtschaftet. Die Erschliessung der Stadt und der Innenstadt-Parkhäuser wird über ein radiales Netz sichergestellt.
- Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Wirtschaftsverkehr ist gewährleistet.

BERN IST GRÜN UND VERNETZT

Das Erscheinungsbild von Bern wird wesentlich geprägt durch die Aare sowie durch die Struktur der Strassen, Gassen und Plätze. Den öffentlichen Raum gilt es so zu gestalten, dass Verkehrsraum, Orte für Begegnungen und kommerzielle Veranstaltungen sowie Räume für Aufenthalt und Erholung optimal aufeinander abgestimmt sind. Grünräume werden einer vielseitigen Nutzung zugeführt. Wo ein Defizit besteht, werden neue Parks realisiert.



BERN IST GRÜN UND VERNETZT (ILLUSTRATIONSKARTE)

NEU	ENTWICKELN	GRUNDAUSSTATTUNG	
Stadt-, Stadtteil- und Quartierpärke	Stadt-, Stadtteil- und Quartierpärke	Stadt-, Stadtteil- und Quartierpärke	Autobahn (Anschlussstelle, Verlauf Oberirdisch, Tunnelportal, Verlauf Unterirdisch)
Stadtraumprägende Strassen (Rückbau A6)	Stadtraumprägende Strassen	Stadtraumprägende Strassen	S-Bahn Haltestellen
Plätze	Plätze	Plätze	Fernverkehr Bahnhof
Gebiet Stadterweiterung (Ost u. West)	Neuorganisation u. Gestaltung Stadtraum Bahnhof	Gemeindegrenze	
Neue ÖV-Erschliessung prüfen	Velohaupttrouten (entlang und abseits Hauptverkehrsachsen)	Wald	
Bypass A6 (und Tunnelportale)	Veloring	Aare	
Netzlücke Veloring schliessen		Flussraum Aare	
		Kulturlandschaft	
		MIV Basisnetz	



STADTRAUMPRÄGENDE STRASSEN UND ÖFFENTLICHER RAUM

Die historisch angelegten Strassenzüge mit ihrem reichen Baumbestand aber auch die Gassen der Altstadt gilt es in ihrem Erscheinungsbild zu erhalten und weiterzuentwickeln. Die Gestaltung von Plätzen in der Innenstadt wie auch in den Stadtteilen soll architektonisch überzeugen und eine hohe Nutzerfreundlichkeit aufweisen. Gleichzeitig gilt es eine effiziente und zukunftsgerichtete Mobilität sicherzustellen. Der Bahnhof soll ein attraktiver Eingangsort der Stadt Bern sein.

- Stadtraumprägende Strassen nehmen verschiedene übergeordnete Verkehrsträger auf und sind hochwertig gestaltet. Historische Alleen werden erhalten und weiterentwickelt.
- Plätze im Stadtgebiet sollen eine hohe Aufenthalts- und Gestaltungsqualität aufweisen.
- In Stadtteil- und Quartierzentren sowie bei wichtigen ÖV-Haltstellen wird eine hohe Nutzungsmischung der Erdgeschosses angestrebt.
- Langfristig soll das Trasse der Autobahn A6 im Berner Osten im Fall einer Engpassbeseitigung abschnittsweise zu einer Stadtstrasse mit hoher Aufenthaltsqualität und guten Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zurückgebaut werden.
- Durch die Verlagerung des MIV wird eine flächen- und lärmässige Entlastung entlang der Hauptachsen erreicht.
- Die Geschwindigkeiten werden reduziert und auf die Anforderungen des städtischen Umfelds abgestimmt. Hieraus resultieren neue Spielräume für Nutzung und Gestaltung von Strassen und Plätzen.



STADT DER KURZEN WEGE

Das Ziel, die Wege in der Stadt möglichst kurz zu halten, geht einher mit einer höheren Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs. Damit wird auch die Lärm- und Umweltbelastung verringert. In der Innenstadt sowie im Bahnhofsumfeld sollen optimale Verbindungen und Anschlüsse für den ÖV, den Fussverkehr und den Veloverkehr geschaffen werden. Das bedeutet auch die Notwendigkeit von Prioritätensetzungen betreffend Drittnutzungen und Events. Der motorisierte Wirtschaftsverkehr sowie die Zufahrt zu den zentrumsnahen Parkhäusern sind gewährleistet. Die Velohaupttrouten sollen Stadtzentrum und Quartiere sowie die Quartiere untereinander optimal verbinden («Velo-Ring»).

- Der motorisierte Individualverkehr soll gemäss den Vorgaben der städtischen Energiestrategie verstärkt auf ÖV und Velo umgelagert werden. Dies gilt insbesondere für den Stadtraum Bahnhof. Zudem soll der MIV-Anteil beim Binnen- und Durchgangsverkehr reduziert werden.
- Dosierungs- und Lenkungsmassnahmen sowie nutzungsabhängige Geschwindigkeitsreduktionen auf dem Basis- und Quartiernetz stellen eine stadtverträgliche Mobilität sicher.
- Attraktive Velohaupttrouten sowie ein Velo-Ring werden realisiert.
- Das Ziel «hindernisfreier öffentlicher Raum» wird schrittweise umgesetzt.
- Die Lebensqualität soll durch gezielte Entschleunigungsmassnahmen gesteigert werden. Dafür sollen unter anderem grosszügige Begegnungszonen ausgewiesen werden.
- Ein Nutzungsmanagement für die Innenstadt organisiert und regelt die Nutzung der Gassen, Plätze sowie Lauben und erhöht so die Aufenthaltsqualität.



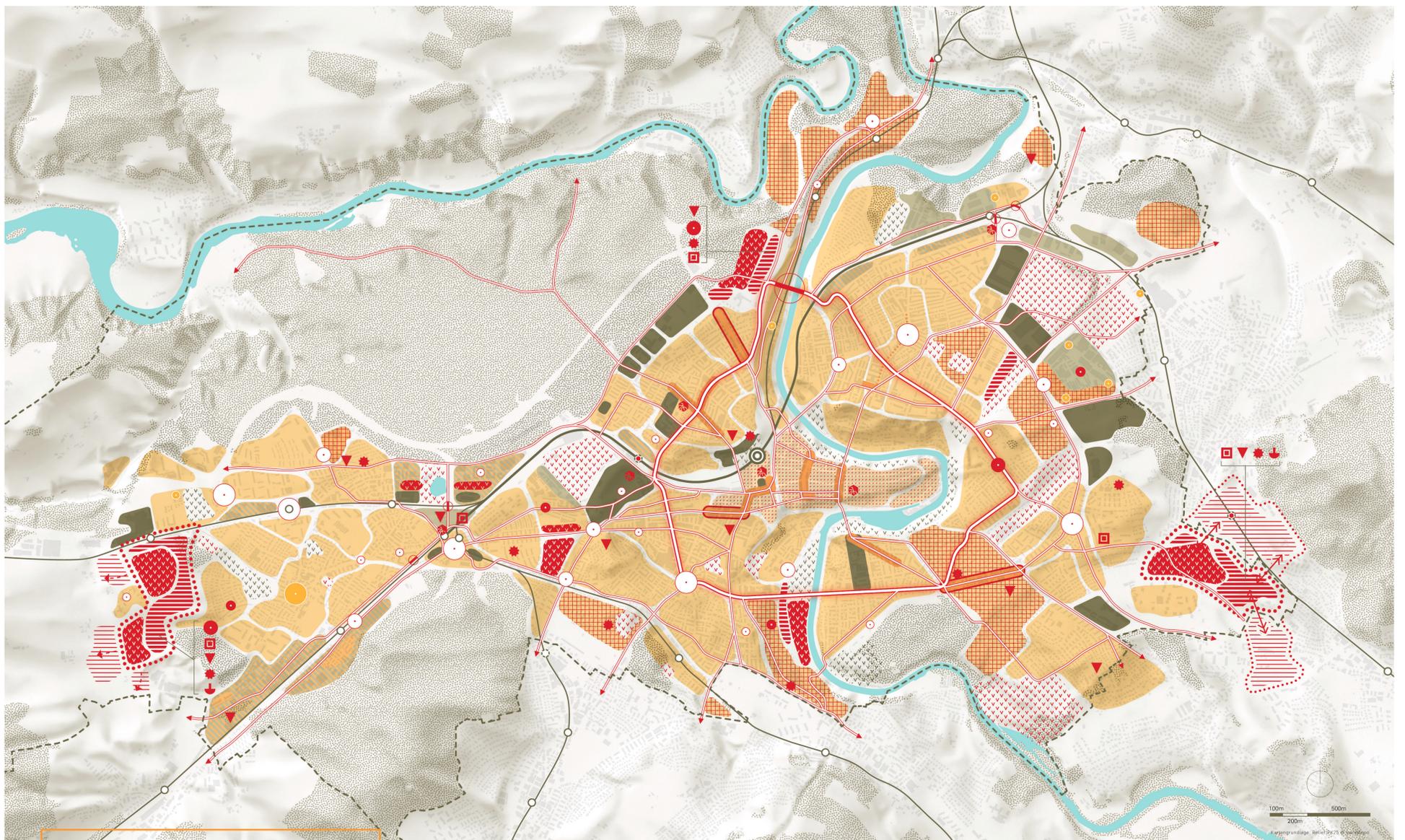
FREIRAUMQUALITÄTEN UND UMWELT

Die Aare bildet den prägendsten Grünraum der Stadt Bern. Die Aareufer sind zugänglicher und attraktiver zu gestalten. Um angesichts der zunehmenden Innenverdichtung die Wohnqualität zu gewährleisten, werden die bestehenden Grünräume und Parkanlagen erhalten und für vielfältige Nutzungen attraktiviert. In Stadtteilen mit einem Freiraumdefizit werden neue Stadt-, Stadtteil- und Quartierpärke geschaffen. Der Biodiversität und dem Stadtklima wird insbesondere bei baulichen Entwicklungsabsichten ein hoher Stellenwert beigemessen. Es gilt, die Erkennbarkeit der Übergänge zwischen Stadt und Landschaft zu erhalten.

- Der Aareraum wird gemäss Aareraum Planung (2009) weiterentwickelt.
- Im Gaswerkareal soll ein Stadtpark geschaffen werden.
- Wo heute Freiraumdefizite bestehen, werden weitere neue Pärke geschaffen.
- Parkanlage Schütte, Englische Anlagen und Landschaftspark Elfenau werden saniert.
- Die vorhandenen Freiräume in den Quartieren sind in ihrer Nutzungsvielfalt zu optimieren.
- Mit einer gezielten Planung von Vernetzungsgebieten wird die Biodiversität gefördert.
- Dem Erhalt der Weiler und Kulturlandschaften Riedern, Niederbottigen und Riedbach gilt ein besonderer Fokus.
- Potenzielle Stadterweiterungen erfolgen unter Erhalt von gut in die Landschaft integrierten Siedlungsrändern.

BERN LEBT IN QUARTIEREN

Ein gutes Leben in der Stadt zeichnet sich durch verschiedene Merkmale aus: bedürfnisgerechter und bezahlbarer Wohnraum, attraktive Begegnungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum, ein ruhiges und sicheres Wohnumfeld, wohnungsnahe Arbeitsmöglichkeiten sowie eine zufriedenstellende und gut erreichbare Ausstattung im Quartier. Bern will hier ansetzen und den Rahmen für optimale Quartiere definieren.



BERN LEBT IN QUARTIEREN (ILLUSTRATIONSKARTE)

NEU	ENTWICKELN	GRUNDAUSSTATTUNG
<ul style="list-style-type: none"> Gebiet Stadterweiterung (Ost u. West) Potenzialraum Stadterweiterung Erweiterung Potenzialraum zu überprüfen Interkommunale Zusammenarbeit Stadt-, Stadtteil- und Quartierpärke Neue Nachbarschaften Potenzialraum prüfen Stadtteilzentren Quartierzentren Nachbarschaftszentren 	<ul style="list-style-type: none"> Kindergarten Schule Spielplätze und Angebote für Jugendliche in Stadterweiterungsgebieten Quantiertreffs Velostation Netzlücken Velo- und Fussverkehr schliessen Neue ÖV-Erschliessung prüfen 	<ul style="list-style-type: none"> Stadtteilzentren Quartierzentren Nachbarschaftszentren Stadt-, Stadtteil- und Quartierpärke Lineare Stadtteilzentren Quartiere mit Handlungsbedarf Stadtzentrum/Altstadt Veloauptrotten (entlang und abseits Hauptverkehrsachsen) Veloring Nachbarschaften Funktionen von stadtwweiter/überregionaler Bedeutung Überwiegend Arbeitsnutzung Mischnutzung (Wohnen & Arbeiten) Stadt-, Stadtteil- und Quartierpärke Stadtteilzentren Quartierzentren Nachbarschaftszentren
		<ul style="list-style-type: none"> Lineare Stadtteilzentren S-Bahn Haltestellen Fernverkehr Bahnhof Aare Wald Gemeindegrenze



STÄRKUNG DER IDENTITÄT

Das Zugehörigkeitsgefühl der Bewohnerinnen und Bewohner und der dort Arbeitenden ist stark abhängig von der Identität des jeweiligen Quartiers. Quartierstruktur, Strassenbild, Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum, Qualität der Zentren, historische Merkmale, Bauwerke, gemeinsame Orte sowie Bepflanzung bestimmen massgeblich die jeweilige Identifikation mit dem Quartier.

Neue identitätsstiftende Impulse sollen gesetzt werden durch:

- die Förderung der spezifischen Eigenheiten und Identitäten der Quartiere,
- die Ansiedlung von kulturellen Nutzungen an gut erreichbaren Standorten,
- die hohe Nutzungs- und Gestaltungsqualität von Frei- und Grünräumen,
- die hochwertige Ausstattung der Stadtteil- und Quartierzentren und sozialen Infrastruktur.

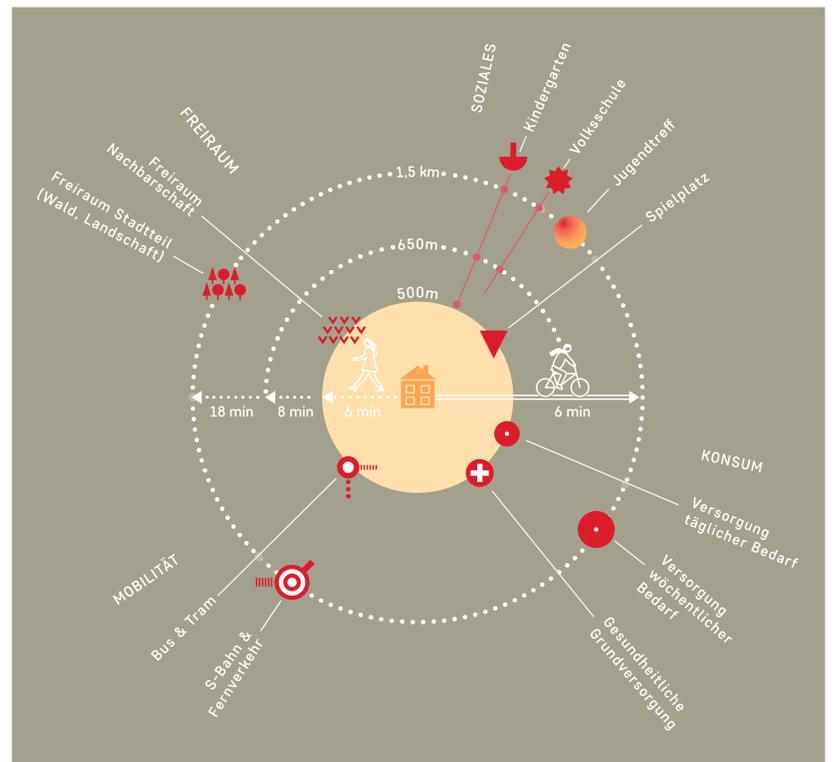
NACHBARSCHAFTEN UND ZENTRENSTRUKTUR

Zukünftiger Massstab in der Nachbarschaft soll eine gute Erreichbarkeit im Nahbereich der Zentren und Versorgungsstruktur für die «weniger Mobilen» bei einer Gehgeschwindigkeit von 4 km/h sein.

Jede Nachbarschaft, jeder funktionale Raum und auch die Gesamtstadt besitzen mindestens ein klar zugeordnetes Zentrum als zentralen Bezugsort in den vier Stufen «kleine Zentren», «Zentren», «Quartierzentren» und «Stadtteilzentren». Die Zentren sollen Funktionen als Identifikations-, Begegnungs- und Lebensräume wahrnehmen und können verschieden beschaffen sein. Sie erfüllen (ab der Stufe «Zentren») auch Versorgungsfunktionen.

Wie sieht die neue Zentrenstruktur konkret aus?

- Kleine Zentren bestehen aus Plätzen oder Grünräumen, aber auch aus mischgenutzten Strassenräumen (Begegnungszonen), Spielplätzen oder Schularealen. Sie bilden ein Basisnetz und dienen der Bevölkerung zur «Identifikation auf Augenhöhe».
- Die Zentren übernehmen neben ihrer Funktion als Identifikationsort zentrale Funktionen für Nachbarschaften. Dies können Versorgungs-, Freiraum- oder Mobilitätsfunktionen sein.
- Die Quartierzentren sind Hauptbezugspunkte mit wesentlichen Funktionen: Versorgung mit Gütern des täglichen und wöchentlichen Bedarfs sowie Gastronomie.
- Die Stadtteilzentren sind jene Stadtzentren, die auch über die Stadt hinaus wirken.
- Die Altstadt als spezifisches Zentrum und Wohngebiet wird gesondert betrachtet und weiterentwickelt.



ENTFERNUNGSCHEMA

In Zukunft sollen überall in Bern innerhalb von maximal 6 Velominuten die wichtigsten Versorgungseinrichtungen für den täglichen und wöchentlichen Bedarf erreicht werden.



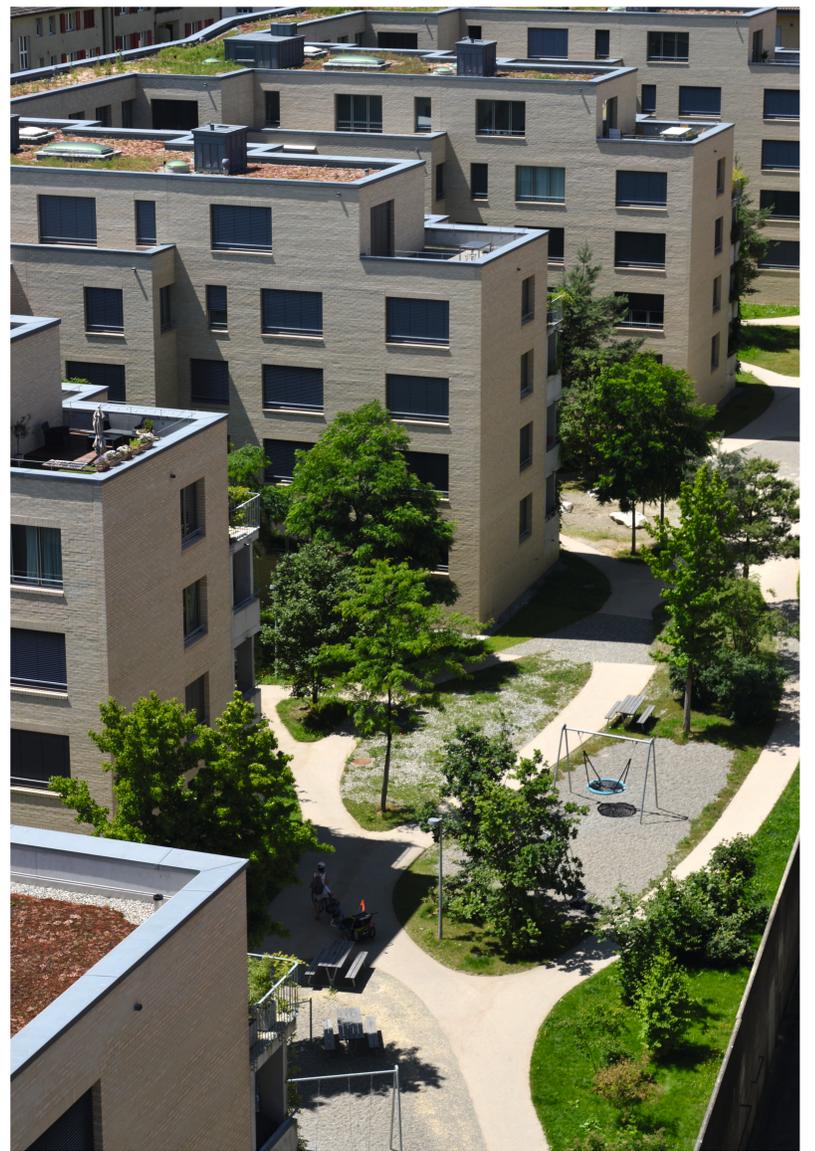
ERREICHBARKEIT

Die Erreichbarkeit der Versorgungseinrichtungen soll stadtweit vor allem für den wöchentlichen, abgesehen von gewissen Lücken auch für den täglichen Bedarf angehoben werden. Die im Folgenden aufgeführten Qualitätsstandards entsprechen einem provisorischen Arbeitsstand, welcher in einer Folgearbeit des STEK 2016 zu vertiefen sein wird:

- In Bern erreicht man binnen 6 Fussminuten einen grauen oder grünen Freiraum als Zentrum und Ankerpunkt der Nachbarschaft. Binnen 6 Velominuten werden mindestens ein grauer und ein grüner Freiraum auf Ebenen des funktionalen Raums oder die freie Landschaft bzw. Wald erreicht.
- In Bern kann man binnen 6 Minuten Fussweg seine Güter des täglichen Bedarfs besorgen; der wöchentliche Bedarf wird flächendeckend binnen 6 Velominuten erreicht.
- In Bern erreicht man binnen 6 Fussminuten einen Spielplatz und je nach Altersstufe binnen 10 bis 20 Minuten einen Kindergarten oder eine Volksschule.
- Zu Begegnungs- und Aktionsräumen für Jugendliche – vorzugsweise in Zentren eingerichtet – gelangt man in 6 Velominuten.
- Jeder funktionale Raum weist eine Erreichbarkeit der Grundversorgung für Gesundheit in angemessener Gehdistanz auf.

SIEDLUNG UND FREIRAUM

Im Vertiefungsbericht Siedlung und Freiraum werden detailliert Vorstellungen zur Siedlungsentwicklung, Freiraumentwicklung und Quartierentwicklung ausgeführt. Weiter werden ihre Konsequenzen erläutert und beschrieben und angezeigt, an welchen Standorten Nutzungsschwerpunkte gesetzt werden. Der Bericht ist ein erläuternder, jedoch nicht behördenverbindlicher Bestandteil des STEK 2016.



ZIELE DER SIEDLUNGSENTWICKLUNG

- In den strategisch bedeutsamen Gebieten (Chantiers) liegt der Fokus auf der, vor allem durch Verdichtung geprägten, Siedlungsentwicklung nach innen.
- In den dynamischen Gebieten erfolgt die gezielte Verdichtung zusätzlich in grossflächigen Gebieten mit Entwicklungspotenzialen.
- In den intakten Gebieten geht es um punktuelle kleinmassstäbliche bauliche Verdichtung im Bestand (Aufbauten, Dachausbau, Anbauten etc.).
- Potenzialflächen für mögliche Stadterweiterungen in West und Ost sind evaluiert und in Realisierung.
- Der Stadtraum Bahnhof ist als «Eingangspforte» von strategischer Bedeutung und wird als zentrales Gebiet weiterentwickelt.

ZIELE DER FREIRAUMENTWICKLUNG

- Plätze und Strassen mit Zentrumsfunktion werden gestärkt, öffentliche Räume weisen eine hohe Gestaltungs-, Nutzungs- und Aufenthaltsqualität auf und die städtischen öffentlichen Räume sind hindernisfrei sowie gender- und alltagsgerecht gestaltet.
- Das Angebot an Grünräumen und Parks ist angemessen und vielfältig. Auf ökologische und quartierspezifische Anliegen wird Rücksicht genommen.
- Die Kulturlandschaften, Aarethänge und historischen Parkanlagen bleiben erhalten. Ihre landschaftlichen Qualitäten werden angemessen weiterentwickelt.
- Die biologische Vielfalt (Biodiversität) bleibt erhalten und wird gefördert.
- Ein gutes Stadtklima mit guter Luftqualität steht im Zentrum der Freiraumentwicklung. Diese Ziele dienen dem Erhalt von Gesundheit, Wohlbefinden und Lebensqualität der Berner Bevölkerung.

ZIELE DER QUARTIERENTWICKLUNG

- Der Berner Quartierstandard, der sogenannte «BernQS2030», setzt einen neuen Massstab für eine zukünftige, hervorragende räumlich-funktionale Qualität in den Bereichen Zentren und öffentliche Räume, Versorgung und Mobilität.
- Der Quartieridentität entsprechende Planungen schaffen für jede Nachbarschaft, jeden funktionalen Raum sowie für die Gesamtstadt mindestens ein klar zugeordnetes Zentrum als zentralen Bezugsort.
- Nachbarschaften und Quartiere verfügen über soziale Vielfalt und funktionale Durchmischung.
- Zwischennutzungen von leer stehenden Gebäuden oder temporär brach liegenden Arealen werden aktiv gefördert.
- Den spezifischen Ansprüchen der Altstadt wird Rechnung getragen. Ein ganzheitliches Nutzungsmanagement wird entwickelt und das Kleingewerbe wird in der Unteren Altstadt gestärkt.

MOBILITÄT

Im Vertiefungsbericht Mobilität werden detaillierte Vorstellungen zur räumlichen Stadtentwicklung in Bezug auf die Verkehrsträger öffentlicher Verkehr, Velo, Fussverkehr, Motorisierter Individualverkehr sowie kombinierte Mobilität, Sharing und Mobilitätsmanagement ausgewiesen. Der Bericht ist ein erläuternder, jedoch nicht behördenverbindlicher Bestandteil des STEK 2016.

Die künftige Mobilität der Stadt Bern stellt den Menschen in den Mittelpunkt und ist stadtverträglich. Stadtverträglich bedeutet Temporeduktion, hohe Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität im Strassenraum, kurze Wege, Flexibilität in der Verkehrsmittelwahl und gute Erreichbarkeit. Ziel ist es, mittels autoarmen Wohnens, Sharing-Modellen oder Mobilitätsmanagement langfristig die Vorgaben der 2000-Watt-Gesellschaft zu erreichen.

ZIELE ÖFFENTLICHER VERKEHR (ÖV)

- Der ÖV fängt einen wesentlichen Teil des zukünftigen, regionalen Verkehrswachstums auf. Das ÖV-Angebot wird laufend mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt.
- Der Bahnverkehr bildet das Rückgrat für den nationalen und regionalen Verkehr von und zur Stadt Bern. Das S-Bahn-Netz ist in den Kernagglomerationsgemeinden besser bekannt. Die S-Bahnhaltestellen sind als multimodale, funktionale Umsteigeorte von der Bahn auf das Tram, den Bus und den Veloverkehr konzipiert.
- Der städtische ÖV verbindet die Stadtteile Nord-Süd direkter als bisher. Die tangentialen ÖV-Beziehungen sind gestärkt und das Tramnetz bedarfsgerecht weiterentwickelt. Tram und Bus haben Priorität im Strassenraum.

ZIELE VELOVERKEHR

- Der Velo-Anteil am Verkehr wird verdoppelt. Bern wird Velostadt. Das Velo wird im städtischen Verkehr als konkurrenzfähiges Verkehrsmittel mit einer hochwertigen Infrastruktur positioniert.
- Ein zusammenhängendes Routennetz aus direkten, schnellen, komfortablen und sicheren Verbindungen wird realisiert, um Netzlücken zu schliessen. Der Veloverkehr erhält neben dem ÖV im Stadtraum und im Verkehrsablauf Priorität. Die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger bleibt gewahrt.
- Die Veloabstellanlagen werden nachfragegerecht und mit hohem Standard ausgebaut. Velostationen verfügen über ein umfassendes Mobilitätsangebot. Die Stadt Bern bietet ein stadtweites Veloverleihsystem an.

ZIELE FUSSVERKEHR

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

ZIELE MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

- Zur Gewährleistung eines funktionierenden Gesamtverkehrssystems und zur Erreichung der Vorgaben der städtischen Energiestrategie wird der MIV-Anteil am Gesamtverkehr auf dem Stadtnetz reduziert.
- Die Erreichbarkeit der Stadt ist für den Wirtschaftsverkehr sichergestellt.
- Der MIV wird stadtverträglich gestaltet, auf einzelne Hauptachsen gelenkt und das Tempo generell reduziert. Der MIV wird mit einer gemeindeübergreifenden Verkehrslenkung und einem Verkehrsmanagement frühzeitig dosiert mit dem Ziel, Verkehrsstaus und Behinderungen von ÖV und Veloverkehr möglichst zu verhindern.

ZIELE KOMBINIERTE MOBILITÄT, SHARING, MOBILITÄTSMANAGEMENT

- Grosszügige Angebote der kombinierten Mobilität werden bereitgestellt. Bike and Ride, Veloverleihsysteme oder Sharing (Auto und Velo) werden ermöglicht. Hierdurch soll gewährleistet werden, kombinierte Wege jeweils mit dem effizientesten Verkehrsmittel zurückzulegen.
- Mit Mobilitätsmanagement bei grösseren Arealüberbauungen wird die nachhaltige (effiziente, sozial- und umweltverträgliche) Mobilität gefördert und vermarktet.



AUSBLICK

Das STEK 2016 zeigt, wie das Wachstum räumlich bewältigt werden kann. Dafür müssen wir heute handeln und entsprechende Massnahmen umsetzen. Das STEK 2016 setzt hierfür die Impulse. Es bildet die Grundlage für die zukünftige Stadtentwicklung sowie entsprechende Quartier- und Arealplanungen.

AUSWIRKUNGEN AUF BESTEHENDE GESETZE

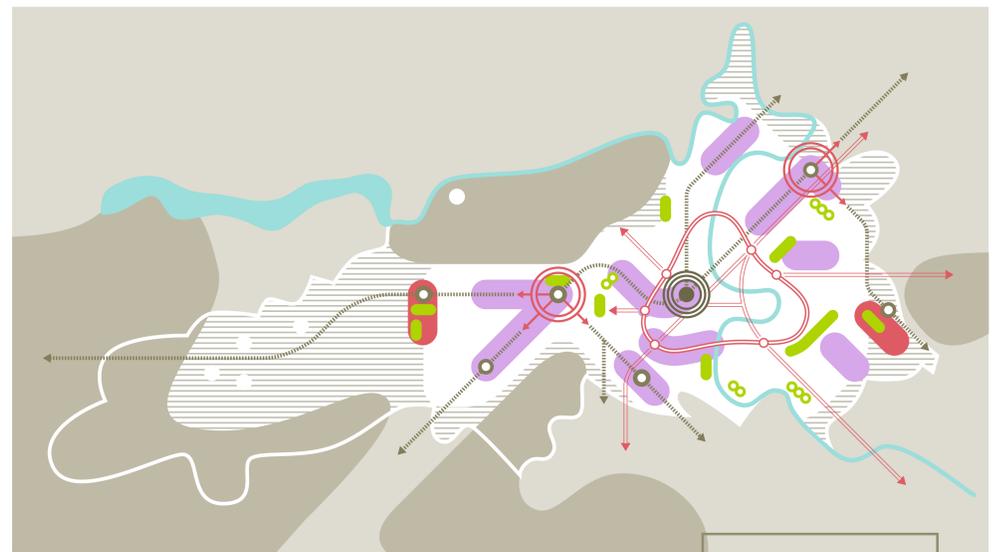
Zahlreiche Vorhaben des STEK 2016 sind mittels Sondernutzungsplanungen umsetzbar. Einige Ziele setzen jedoch Anpassungen in der baurechtlichen Grundordnung (Baureglement oder Zonenpläne) voraus. Allfällige notwendige Anpassungen sind im STEK-Bericht unter Kapitel 7 festgehalten. Für bedeutendere Anpassungen braucht es separate politische Beschlüsse.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE BERNER INFRASTRUKTUR

Das vorgesehene Wachstum von Einwohnerinnen und Einwohnern und Arbeitsplätzen generiert bis 2030 einen zusätzlichen Infrastrukturbedarf. Ein beträchtlicher Teil des erwarteten Infrastrukturbedarfs ergibt sich durch Arealentwicklungen, deren Realisierung auch ohne STEK 2016 im Rahmen der bisher geltenden Grundordnung möglich ist. Zusätzliche Infrastruktur wird durch die weitergehende Innenverdichtung, punktuelle Stadterweiterungen und Qualitätssteigerungen in der städtischen Ausstattung (z.B. Quartiersversorgung, aufgewertete Freiräume etc.) notwendig.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE BERNER FINANZEN

Als zukünftiges Führungsinstrument generiert das STEK 2016 keine unmittelbaren Kosten. Jede Planung und Umsetzung, die auf dem STEK 2016 basiert, bedingt jedoch eine eigenständige Finanzierung.



SCHLÜSSELPLAN

zeigt die Schwerpunkte des STEK 2016

SCHWERPUNKTE STEK 2016	
NEU	
	Grünflächen und Parks
	Stadterweiterung
ENTWICKELN	
	ESP
	Chantiers
	Parks & Grünflächen
	Veloring
	Velohaupttrouten
	Stadtzentrum
	S-Bahn/City-Schiene
	S-Bahnhaltestellen
BEWAHREN	
	Siedlungsbereich
	Landwirtschaft
	Perimeter Stadt
	Wald
	Aare



PARTIZIPATION

Die Bevölkerung wird zu Planungs- und Umsetzungsvorhaben, die aus dem STEK 2016 heraus initiiert werden, in der Regel in partizipativen Prozessen beteiligt.

DIE BERNER ZUKUNFT MITGESTALTEN

Die Stadt Bern lebt von ihrer Bevölkerung und ihren Ideen. Die öffentliche Mitwirkung läuft noch bis zum 27. Oktober 2016. Nutzen Sie die Chance und teilen Sie uns ihre Anregungen, Anmerkungen und Kritik mit. Die Unterlagen für die Mitwirkung finden Sie auf der Homepage der Stadt Bern unter www.bern.ch/stek2016.

DIE NÄCHSTEN SCHRITTE

Die Öffentliche Mitwirkung läuft vom 25. August bis 27. Oktober 2016. Anschliessend erfolgt die Überarbeitung des STEK 2016 durch das Stadtplanungsamt auf der Basis der Mitwirkungseingaben. Das konsolidierte STEK 2016 wird voraussichtlich Ende 2016 durch den Gemeinderat beschlossen und steht ihm hiernach als Führungsinstrument für die längerfristige räumliche Stadtentwicklung zur Verfügung.

DIE UMSETZUNG DES STEK 2016

Sobald das STEK 2016 vom Gemeinderat beschlossen wurde, beginnt die Umsetzung. Die Massnahmenswerpunkte werden in konkreten Massnahmen oder im Rahmen von umfassenderen STEK-Folgearbeiten weiterentwickelt und die resultierenden Planungen den betroffenen politischen Entscheidungsgremien zum Umsetzungsbeschluss vorgelegt. Je nach Grössenordnung und Erfordernis werden die betreffenden Vorhaben, so wie bisher, zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt.

WIR FREUEN UNS AUF IHRE EINGABE!

In der Mitwirkungsphase finden diverse Ausstellungen statt, um der Öffentlichkeit die Idee und die Inhalte des STEK 2016 näher zu bringen und allfällige Fragen zu beantworten:

25. August bis 10. September 2016 im Kornhausforum
Kornhausplatz 18, 3001 Bern
Öffnungszeiten: Di - Fr 10:00 - 19:00 | Sa 10:00 - 17:00 | So und Mo geschlossen

25. August bis 27. Oktober 2016 in der Stiftung PROGR
Waisenhausplatz 30, 3011 Bern
Öffnungszeiten: Mo - Fr 10:00 - 20:00 | Sa 10:00 - 18:00 | So geschlossen

25. August bis 27. Oktober 2016 in Halle D der Gangloff Cabins AG
Freiburgstr. 170, 3000 Bern 5
Öffnungszeiten: Dienstags und Donnerstags von 17:00 bis 19:00

Neben den Ausstellungen und Sprechstunden werden die Berner Quartierorganisationen in individuellen Veranstaltungen orientiert. Auf Anfrage können auch Präsentationen bei weiteren Interessengruppen durchgeführt werden.

Anlässlich der Ausstellung im PROGR (jeweils Eingang A, Speichergasse 4) können sich Interessierte zudem im Rahmen folgender Sprechstunden direkt mit Fragen an die Projektverantwortlichen wenden:

Dienstag, 30. August 2016, 18.00-20.00 Uhr
mit Stadtplaner Mark Werren und Verkehrsexpertin Monika Saxer

Mittwoch, 14. September 2016, 18.00-20.00 Uhr
mit Stadtplaner Mark Werren und Verkehrsexpertin Monika Saxer

Montag, 19. September, 18.00-20.00 Uhr
mit Stadtplaner Mark Werren und Verkehrsplaner Karl Vogel

Mittwoch, 19. Oktober, 18.00-20.00 Uhr
mit Stadtplaner Mark Werren und Verkehrsplaner Karl Vogel

WEITERFÜHRENDE ERLÄUTERUNGEN

Näheres zu den plakatierten Inhalten finden Sie im Kerndokument des STEK 2016, dem STEK-Bericht, und in den beiden Vertiefungsberichten zum STEK 2016. Ansichtsexemplare der genannten Unterlagen können Sie beim Eingang der Ausstellung einsehen; zudem sind die Unterlagen als PDF-Download auf der Homepage der Stadt Bern unter www.bern.ch/stek2016 aufgeschaltet.

Darüber hinaus liegt am Eingang die Sonderausgabe des Newsletters «Wohnstadt Bern» aus, die Sie sich gerne mitnehmen können.

BILDQUELLEN

Alexander Gempeler | Béatrice Devènes | Eliane Leuzinger | Elmar Brühlhart | Ineslital, Tanja Lässer | Michael Liebi | Stadt Bern | Stadtplanungsamt Bern | Studio Sophie Jahnke | Thomas Hodel | Urban Catalyst studio | Willy Vogelsang

IMPRESSUM

Herausgeberin
Stadt Bern | Stadtplanungsamt | Zieglerstrasse 62 | CH-3007 Bern
Telefon: +41 31 321 70 10 | stadtplanungsamt@bern.ch | www.bern.ch
Inhalts
Stadtplanungsamt Bern mit Unterstützung externer Fachdienstleister
Gestaltung
Urban Catalyst studio mit Studio Sophie Jahnke, Berlin
Externe Unterstützung
ecoptima ag, Bern | furrehugi, Ag, Bern | Metron Bern AG |