

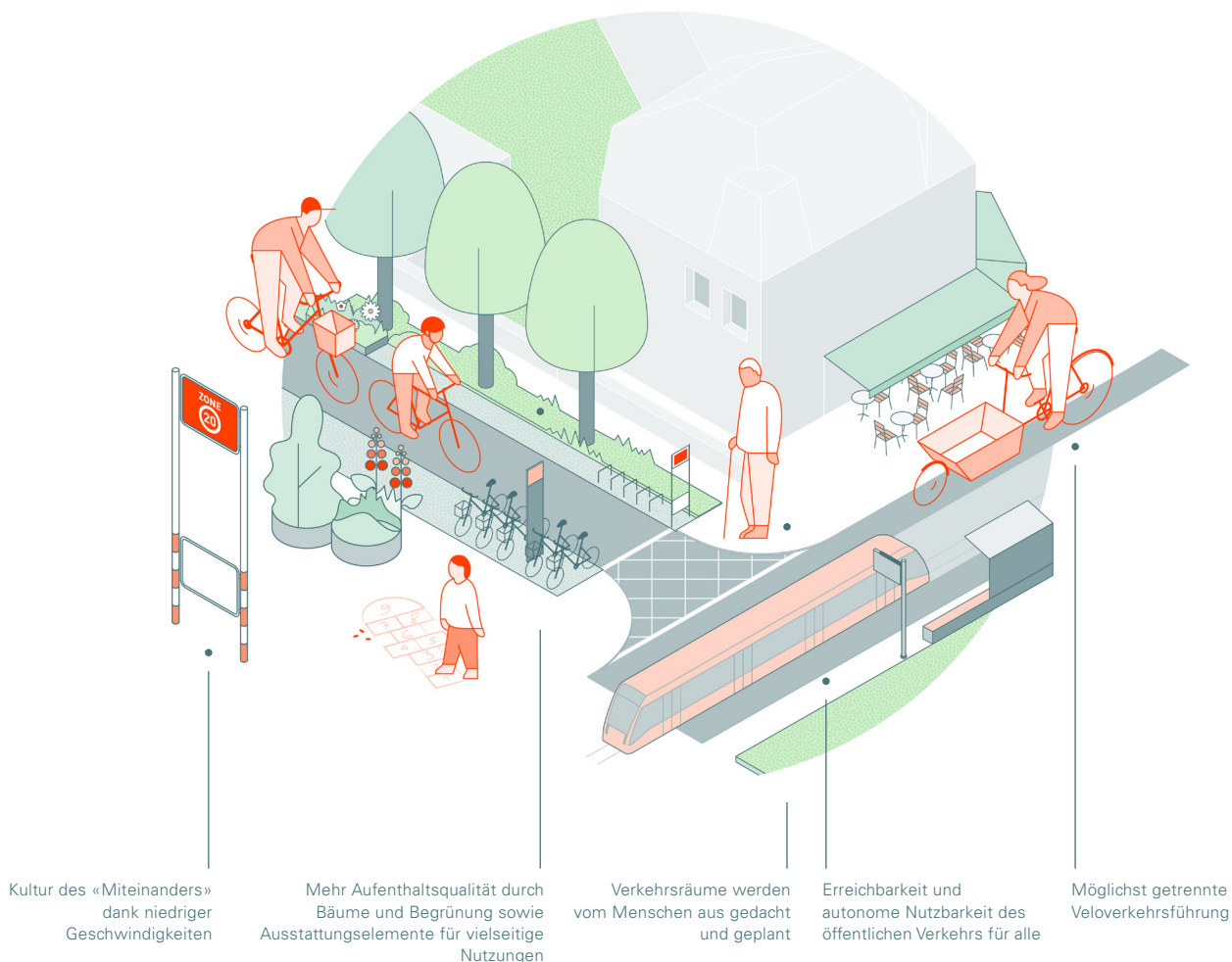
Planungsgrundsätze

Stadtverträgliche Mobilität

So machen wir's →

Die Stadt Bern setzt auf alternative urbane Mobilitätslösungen. Das bedeutet: mehr Aufenthaltsqualität, mehr Fuss-, mehr Velo- und mehr öffentlicher Verkehr (ÖV) – und weniger motorisierter Individualverkehr (MIV). Der Wirtschaftsverkehr, spielt bei der Planung eine grosse Rolle. Bei der Verkehrsmodellierung ist für den MIV die «Normalverkehrszeit» massgebend. In Zukunft sollen weitere Strassen und Plätze für eine flächeneffiziente Mobilität und zugunsten des Langsam- und des öffentlichen Verkehrs umgestaltet werden. Wohnquartiere werden vom Durchgangsverkehr befreit. Eine nutzergerechte Neuaufteilung der Verkehrsflächen ist vielerorts unerlässlich. Die Menschen sollen sich mit ökologischer und gesundheitsfördernder Mobilität im Strassenraum sicher, flexibel und frei bewegen können.

Strassenräume — für die Bedürfnisse der Menschen



Planungsgrundsätze

Stadtverträgliche Mobilität

So machen wir's

Flächeneffiziente Verkehrsmittel

- ÖV, Fuss- und Veloverkehr haben bei der Gestaltung von öffentlichen Räumen Priorität.
- Die Verkehrsplanung erfolgt angebotsorientiert.
- Öffentliche Räume werden so gestaltet, dass Fussgängerinnen und Fussgängern die grösste Sicherheit geboten wird. Fussgängerstreifen gehören wo möglich auch in Tempo-30-Zonen. Trottoirs sind möglichst durchgängig gestaltet, und auf Kreuzungen bestehen direkte Fussverbindungen, die ein Queren ohne Zwischenhalt ermöglichen.
- Im UNESCO-Perimeter sind Mischverkehrslösungen anzustreben. Ein rücksichtsvolles Miteinander von Fuss- und Veloverkehr, ÖV und MIV tragen zum Charakter der Altstadt bei. Dazu ist im Altstadtperimeter die Schaffung von Begegnungszonen zu fördern.
- Der ÖV ist für alle gut erreichbar und autonom nutzbar. Die Fahrplanstabilität und ein effizientes Vorwärtkommen sind für den ÖV auch in den «Spitzenverkehrszeiten» gewährleistet. Ein allfälliger Zeitverlust des ÖV infolge von Temporeduktion ist durch geeignete Massnahmen zu kompensieren, damit der ÖV effizient und attraktiv bleibt.
- Der ÖV wird, wenn immer möglich, physisch oder «virtuell», also mit Ampelschaltungen und / oder Systemen, getrennt geführt.
- Velostreifen und -wege sind genügend breit.
- Haltestellen können vom Veloverkehr umfahren werden, soweit es die örtliche Situation erlaubt. Bei Quartierzentren und anderen Platzsituationen ist die Umfahrung so auszugestalten, dass die Platzsituation als solche gelesen werden kann und der Veloverkehr gegenüber dem Fussverkehr nicht vortrittsbehaftet ist.
- Auf verkehrsorientierten Strassen wird der Veloverkehr möglichst getrennt geführt.
- Intelligente Lösungen für den Wirtschaftsverkehr gewährleisten dessen Abwicklung.

Aufenthaltsqualität im Strassenraum

- Strassenräume sind auch Begegnungsorte: Der Strassenquerschnitt wird von der Fassade zur Fahrbahn hin geplant. Fehlt der Platz, um alle Bedürfnisse zu befriedigen, wird in erster Linie versucht, MIV-Fahrspuren oder Parkplätze abzubauen.
- Das Tempo wird flächendeckend reduziert: Auf Quartierstrasse und im UNESCO-Perimeter gelten Begegnungszonen (Tempo 20) als Grundvariante. Auf dem Basisnetz gilt Tempo 30 als Grundvariante.
- Niedrige Geschwindigkeiten ermöglichen auf Lichtsignalanlagen möglichst zu verzichten. Ausnahmen gelten für Bedürfnisse der Schulwegsicherheit und/oder ÖV-Priorisierung. Wo es Lichtsignalanlagen braucht, haben flächeneffiziente Verkehrsmittel höchste Priorität.
- Verkehrsräume sollen vom Menschen aus gedacht und geplant werden, sie orientieren sich am menschlichen Massstab. Besondere identitätsstiftende Merkmale und Qualitäten des Strassenraums bleiben bestehen und werden weiterentwickelt.
- Strassenbäume, Sträucher und Grünstreifen schaffen Aufenthaltsqualität.
- Verkehrsräume, die für Kinder, Ältere und beeinträchtigte Menschen gleichermaßen funktionieren, kommen allen zugute und haben deshalb hohe baukulturelle Qualität.
- Temporäre und dauerhafte Umnutzungen von Verkehrsflächen schaffen mehr Raum für Begegnungen und erweitern die nutzbaren Freiräume in der Stadt.
- Verhindern Parkplätze bessere Lösungen für flächeneffiziente Verkehrsmittel, für die Aufenthaltsqualität, für das Klima oder für die Biodiversität, werden sie ersatzlos aufgehoben.
- Einladende Ausstattungselemente für vielseitige Nutzungen wie Sitz- und Ruhebänke, Bäume und Begrünung sorgen für Belebung und laden zur Interaktion ein.