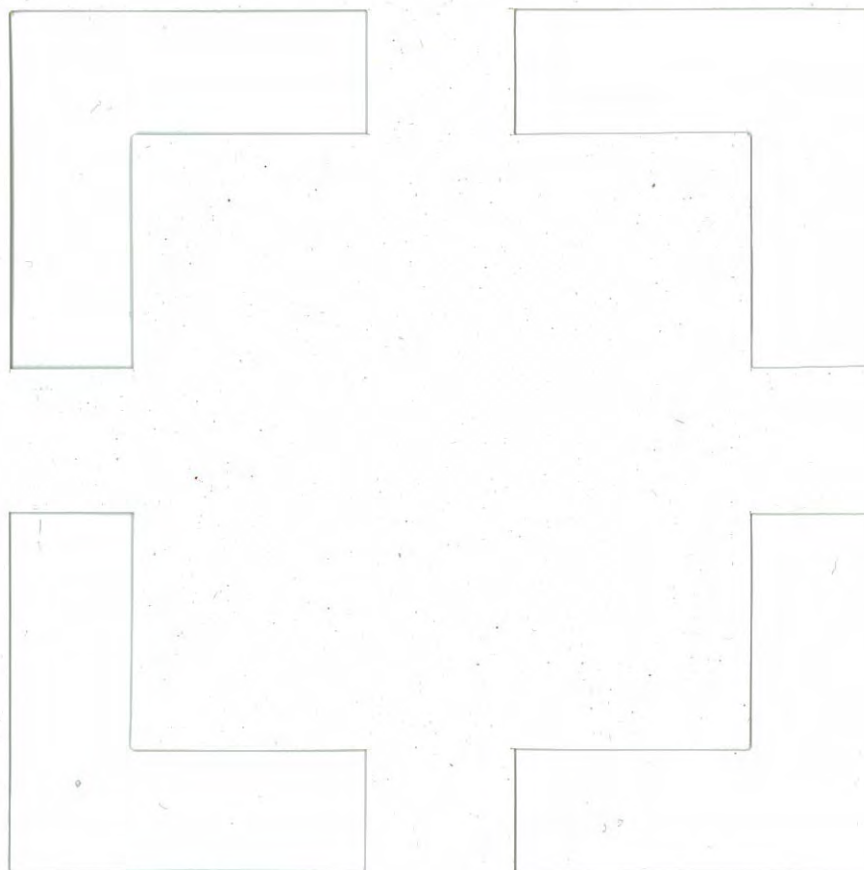
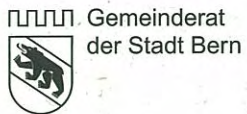


Räumliches Stadtentwicklungskonzept Bern 1995

Gesamtkonzept

Siedlungskonzept

Verkehrskonzept



Räumliches Stadtentwicklungskonzept Bern 1995

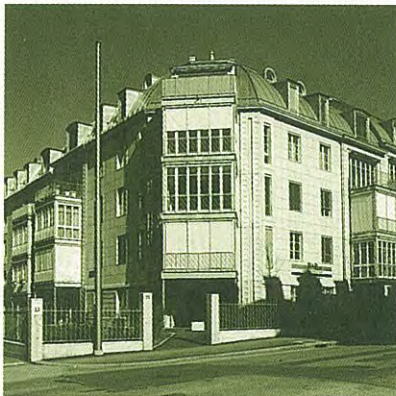
Gesamtkonzept

Siedlungskonzept

Verkehrskonzept



Gemeinderat
der Stadt Bern



Inhaltsverzeichnis

Impressum:

Herausgeber:
Gemeinderat der Stadt Bern
Gesamtprojektleitung:
Dr.-Ing. Jürg Sulzer,
Stadtplaner der Stadt Bern

Visuelle Gestaltung:
Atelier Daniel Kislig, Bern
Druck:
Gerber AG, Schwarzenburg

Zu beziehen bei:

Stadtplanungsamt Bern,
Schwarztorstrasse 9
Postfach, 3001 Bern
Tel. 031/321 68 69, Fax 031/321 72 46
Schutzgebühr: Fr. 25.-
für Gesamtkonzept, Siedlungskonzept
und Verkehrskonzept

Bern, Juni 1995

1. Vorwort	1
2. Inhaltliche Abgrenzung und Teilberichte des STEK	3
3. Umfeld und Schnittstellen	5
4. Auf dem Weg zur wirtschaftlichen Ökostadt	7
5. Ziele und Massnahmenswerpunkte zu Nutzung, Gestaltung und Verkehr	9
5.1 Siedlungsgrenzen und Landschaft	10
5.2 Baugebiet und zentrale Einrichtungen	12
5.3 Wohnen	14
5.4 Arbeiten	16
5.5 Städtische Grünräume	18
5.6 Quartierzellen und Verkehrsregime	20
5.7 Öffentlicher Verkehr	22
5.8 Motorisierter Individualverkehr	24
5.9 Fussgängerverkehr	26
5.10 Veloverkehr	28
5.11 Ruhender Verkehr	30
5.12 Verknüpfung und Übergänge	32
6. Umsetzung des STEK	35
7. Fortschreibung des STEK	37
Beilage	
Übersichtsplan	

1. Vorwort

Mit der Erarbeitung eines räumlichen Entwicklungskonzepts (STEK) erfüllt der Gemeinderat einen Auftrag, der ihm mit der Verabschiedung des Bauklassenplans 1987 erteilt wurde. Dem Gemeinderat steht mit dem STEK ein neues Instrument zur Lenkung der räumlichen Entwicklung zur Verfügung. Anders als in den vergangenen Jahrzehnten kann die Stadt Bern, wie die anderen grossen Städte in der Schweiz auch, heute nicht mehr davon ausgehen, dass sie dank stetem Einnahmewachstum nebst den bisherigen auch all die Aufgaben lösen kann, die neu auf sie zukommen. In dieser Situation ist es für den Gemeinderat besonders wichtig, dass er wirksame Lenkungsinstrumente einsetzen kann. Nur dank diesem Einsatz kann er bei den stets knappen finanziellen Mitteln noch gestalten, noch Politik betreiben, statt nur verwalten.

Das STEK umfasst drei Berichtsteile: ein Gesamtkonzept, ein Siedlungskonzept 1995 und ein Verkehrskonzept 1995. Es ist dem Gemeinderat bewusst, dass die im STEK dargelegten Ziele nicht von heute auf morgen zu erreichen sind. Er ist aber überzeugt, dass in einer Situation, in der grundlegende Änderungen auf das Gemeinwesen zukommen, klare Zukunftsvorstellungen entwickelt werden müssen.

Viele Probleme und Konflikte unserer Gesellschaft konzentrieren sich in den Städten und werden dort zuerst sichtbar. Die damit verbundenen Aufgaben erfordern ein grosses Engagement der öffentlichen Hand. Der Gemeinderat ist überzeugt, mit dem STEK einen Beitrag zur Lösung anstehender Problem zu leisten. Er zeigt unter anderem Wege auf, wie die Stadt Bern

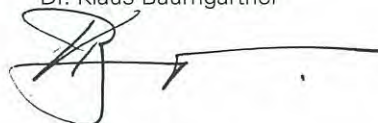
- die Umwelt- und Lebensqualität verbessert,
- ihre Funktion als überregionales Zentrum und als Bundesstadt stärkt,
- Spielräume für die Weiterentwicklung als Wirtschafts- und Wohnstandort schafft,
- die städtebaulichen Qualitäten der heutigen Stadt langfristig bewahrt,
- das Verkehrssystem umweltfreundlich gestaltet und
- die Zusammenarbeit mit den Partnergemeinden in der Region weiterentwickelt.

Das STEK ist für die Menschen, die in der Stadt Bern leben, von Bedeutung. Es ist wichtig, dass die Stadt Bern mit dem STEK ihre räumlichen Entwicklungsvorstellungen offenlegt. Damit besteht eine Basis, auf der gemeinsam mit Regionsgemeinden, Kanton und Bund, aber auch in der Zusammenarbeit der öffentlichen Hand mit Privaten, Lösungswege gefunden werden können.

Das STEK zeigt Wege auf, wie die Aufgaben der Stadt in ihren räumlichen Aspekten schrittweise einer Lösung näher gebracht werden können. Es ergänzt damit andere Entwicklungskonzepte der Stadt Bern, wie zum Beispiel das Kulturkonzept oder das Wirtschaftskonzept, mit denen der Gemeinderat letztlich dasselbe Grundanliegen verfolgt: die Erhaltung und Förderung von Lebensqualität, Umweltqualität und Wirtschaftskraft. Wenn es gelingt, mit dem STEK einen gemeinsamen Weg zu finden, dann macht die grosse Anstrengung Sinn und wir können für unsere Stadt etwas gewinnen. Ich wünsche mir, dass die Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt die vorgelegten Ziele und Konzepte der räumlichen Stadtentwicklung mit Interesse diskutieren, dass wir gemeinsam die Chancen für die Erhaltung und Weiterentwicklung unserer Stadt nutzen.

Der Stadtpräsident

Dr. Klaus Baumgartner



2. Inhaltliche Abgrenzung und Teilberichte des STEK

Drei Berichte zum STEK

Das STEK der Stadt Bern umfasst drei Berichte:

- Gesamtkonzept (GK): Das GK legt die langfristige Vision und die Ziele der räumlichen Stadtentwicklung fest und gibt eine Übersicht über die Massnahmenswerpunkte aus den Teilkonzepten zur Siedlung und zum Verkehr. Es erläutert zudem die Regeln, die die Umsetzung und die Fortschreibung des STEK sicherstellen. Damit dient das GK auch als Lesehilfe und Einstieg in die beiden Teilkonzepte des STEK. In Bezug auf die Regeln für die Umsetzung und Fortschreibung des STEK hat das GK eine Gültigkeit, die aus heutiger Sicht über die Jahrtausendwende hinausreicht.
- Siedlungskonzept 1995 (SK 95): Das SK 95 analysiert die Konflikte und erläutert die Ziele in den Bereichen Nutzung und Gestaltung. Es zeigt Massnahmen auf, mit denen aus heutiger Sicht ein Beitrag zur Erreichung der Ziele des STEK geleistet werden kann.
- Verkehrskonzept 1995 (VK 95): Das VK 95 analysiert die Konflikte und erläutert die Ziele in den Bereichen öffentlicher und privater Verkehr. Es zeigt Massnahmen auf, mit denen aus heutiger Sicht ein Beitrag zur Erreichung der Ziele des STEK geleistet werden kann.

Gegenstand des STEK: die RÄUMLICHE Stadtentwicklung

Der wesentliche Zweck des STEK besteht darin, Entscheide zu raumwirksamen Vorhaben auf klare Ziele der räumlichen Stadtentwicklung abzustimmen. Raumwirksam sind Vorhaben, "wenn sie die Nutzung des Bodens oder die Besiedlung des Landes verändern oder bestimmt sind, diese zu erhalten" (Art. 1 der Verordnung des Bundes über die Raumplanung vom 26. März 1986). Von den "Zielvorstellungen des Gemeinderats der Stadt Bern" (August 1993), sind demnach nicht nur die Bereiche "Räumliche Nutzung" und "Sicherheit und Verkehr" raumrelevant. Auch alle anderen Zielbereiche (Stadt und Bevölkerung, Umwelt, Gesundheit und Soziales, Bildung, Kultur, Sport, Freizeit, Wirtschaft, Finanzen und Verwal-

tung) haben einen mehr oder weniger engen Bezug zum Raum und sind damit relevant für die räumliche Stadtentwicklung.

So beispielsweise der Zielbereich "Gesundheit und Soziales", in dem der Gemeinderat unter anderem festhält, dass er sich "für ein kindergerechtes Umfeld im Quartier" einsetzt (Ziel 5.2.2). Das räumliche Stadtentwicklungskonzept (STEK) beschränkt sich bei den konzeptionellen und massnahmenbezogenen Aussagen auf Fragen der Bodennutzung, der Erschliessung und der Gestaltung, auf Sachverhalte also, die mit den Instrumenten der Stadtplanung geregelt werden können. Bezogen auf das Beispiel des "kindergerechten Umfelds in den Quartieren" kann dies sichere Schulwege, verkehrsberuhigte Quartierstrassen oder Grünflächen und Erholungseinrichtungen im nahen Wohnumfeld bedeuten. VK 95 und SK 95 schaffen in diesem Fall mit betrieblichen oder gestalterischen Konzepten die Voraussetzungen für sichere Schulwege. Die konkreten Einzelmassnahmen dagegen sind nicht Gegenstand des STEK.

Grenzen

Das STEK muss auf das Umfeld und die übergeordneten wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Einflussfaktoren der Stadtentwicklung abgestimmt werden. Die Spielräume des STEK werden von drei Seiten begrenzt:

- von globalen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen, die nicht durch die Stadt gelenkt werden können,
- von Verpflichtungen und Zielvorgaben aus dem Vollzug des übergeordneten Rechts und bisheriger Beschlüsse der Stadt Bern und
- von der Begrenztheit der finanziellen Mittel, die zur Erreichung der Ziele verfügbar sind.

Das STEK bewegt sich innerhalb dieser Grenzen. Im Rahmen der Fortschreibung des STEK soll aber auf Veränderungen im Umfeld reagiert werden, um die Spielräume, die für die räumliche Stadtentwicklung auf kommunaler Ebene bestehen, bestmöglich zu nutzen.

3. Umfeld und Schnittstellen

STEK und "Zielvorstellungen des Gemeinderats der Stadt Bern"

Das STEK ist die Schnittstelle zwischen den "Zielvorstellungen des Gemeinderats der Stadt Bern" (August 1993) und der verbindlichen Nutzungs- und Infrastrukturplanung. Das STEK konkretisiert die räumlichen Aspekte der Ziele, die der Gemeinderat für die Stadtentwicklung insgesamt formuliert hat. Unter den räumlichen Aspekten sind einerseits konkrete Nutzungsansprüche zu verstehen, die sich aus den neun Zielbereichen in den "Zielvorstellungen des Gemeinderats" herleiten lassen. Hier beantwortet das STEK die Frage, an welchen Standorten für welche Nutzungen Flächen verfügbar sind oder verfügbar gemacht werden können und wie diese zu erschliessen sind. Andererseits stellen bestehende Nutzungsordnung und Erschliessung für alle neun Bereiche der "Zielvorstellungen" Rahmenbedingungen dar, die die Erreichung bestimmter Ziele begünstigen, erschweren oder verhindern. Hier verbessert das STEK die Voraussetzungen dafür, dass die Ziele der Stadtentwicklung insgesamt bestmöglich erreicht werden können.

STEK und andere städtische Entwicklungskonzepte

Zwischen dem STEK und anderen Entwicklungskonzepten der Stadt Bern bestehen enge Beziehungen, denn jedes Konzept hat auch einen Bezug zum Raum. Alle Aktivitäten, die z.B. mit Kultur-, Wirtschafts- oder Energiekonzepten initiiert werden, finden im Raum statt, mit dessen Nutzung, Gestaltung und Erschliessung sich das STEK befasst. Deshalb müssen die räumlichen Aspekte aller städtischen Entwicklungskonzepte aufeinander abgestimmt werden. Diese Koordination wird im Rahmen der schrittweisen Umsetzung und Fortschreibung des STEK sichergestellt.

STEK und Region

Der Gemeinderat der Stadt Bern legt mit dem STEK Nutzungs- und Erschliessungskonzepte der Kernstadt vor, die auch für die Region von Bedeutung sind und die längerfristig Auswirkungen auf die regionale Entwicklung haben. Das STEK ist für den Gemeinderat die Grundlage der regionalen Zusammenarbeit in Fragen der räumlichen Entwicklung. Auf der Massnahmenebene beschränkt sich das STEK hingegen auf Aussagen zum Gebiet der Einwohnergemeinde Bern. Der Gemeinderat der Stadt Bern ist interessiert daran, raumwirksame Vorhaben von regionaler Bedeutung möglichst bald auf der Basis eines regionalen Entwicklungskonzepts mit den Nachbargemeinden zu koordinieren. Das STEK ist für die Erarbeitung eines regionalen Entwicklungskonzepts eine unerlässliche Voraussetzung. Die Stadt ist bereit, gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden regionale Entwicklungskonzepte zu erarbeiten.

4. Auf dem Weg zur wirtschaftlichen Ökostadt

Lenkung eines Entwicklungsprozesses

Städte sind sich stets verändernde Lebensräume. In ihrer Veränderungsfähigkeit liegt die Begründung, weshalb in Europa Städte zum Teil seit weit über zweitausend Jahren Bestand haben. Die Stadtentwicklungsplanung befasst sich in erster Linie mit der Stadtveränderung. Mit den Instrumenten der Stadtentwicklungsplanung soll folglich auf diesen Veränderungsprozess Einfluss genommen werden, mit dem Ziel, die Voraussetzungen für das langfristige Bestehen eines attraktiven urbanen Lebens- und Wirtschaftsraums zu sichern und zu verbessern.

Mit dem STEK wird gezeigt, an welchen langfristigen Zielen, an welchem Bild der zukünftigen Stadt sich die Stadtentwicklungsplanung orientiert. Es wird aber auch dargelegt, wie sich die Stadt den Zielen der räumlichen Entwicklung schrittweise nähert und wie sie Einfluss auf sich abzeichnende Veränderungen nehmen kann.

“Wirtschaftliche Ökostadt Bern“ als Fernziel

Das Fernziel der “wirtschaftlichen Ökostadt Bern“ ist für die Stadtentwicklungsplanung Lenkungshilfe, Referenz und Vision zugleich: Lenkungshilfe, weil sie die Entwicklungsrichtung aufzeigt, die verfolgt werden soll; Referenz, weil der heutige Stand der Stadtentwicklung an der Entfernung zu dieser Vorstellung beurteilt wird und Vision, weil sie einen Zustand umschreibt, der nur sehr langfristig und in einzelnen Schritten erreicht werden kann.

Die “wirtschaftliche Ökostadt Bern“ als Vision lässt sich wie folgt umschreiben:

Die Stadt Bern bietet eine hohe urbane Lebensqualität mit langfristig gesicherten natürlichen Lebensgrundlagen für Menschen, Tiere und Pflanzen. Die Stadt nimmt ihre Funktion als Bundesstadt, Kantonshauptstadt, Zentrum des Wirtschaftsraums Mittelland und Kerngemeinde der Agglomeration wahr und bietet vielseitige Entwicklungsmöglichkeiten für Wohn-, Arbeits- und Freizeitnutzungen. Sie verfügt mit ihren at-

traktiven Quartieren und Entwicklungsschwerpunkten über Siedlungsstrukturen, die mit dem öffentlichen Verkehr wirtschaftlich optimal zu erschliessen sind. Dadurch kann unnötiger Autoverkehr vermieden werden. Die Stadt betreibt ein funktions- und entwicklungsfähiges, sicheres und sparsames Verkehrssystem, das die Mobilitätsbedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft sicherstellt, die Urbanität des öffentlichen Aussenraums bewahrt und die Umwelanforderung der Bundesgesetzgebung zu erfüllen vermag.

Die zentrale Entwicklungsidee, die aus dieser Vision für die Stadt Bern herausgelesen werden kann, besteht darin, Nutzungen aus einer gesamtheitlichen Betrachtung im Raum so anzuordnen, dass die Belastungen der Menschen und der Umwelt durch Luftschadstoffe und Lärm insgesamt verringert und die spezifischen Qualitäten jedes Standorts bestmöglich ausgenutzt werden. Aufgrund der Lärmschutz- und Luftreinhalteverordnung zum eidgenössischen Umweltschutzgesetz ist die Stadt verpflichtet, Massnahmen zur Senkung der Verkehrsimmissionen zu treffen. Nutzungsplanung in diesem Sinn versteht sich als langfristige Strategie zur Vermeidung von Umweltschäden und von unnötigem motorisiertem Individualverkehr.

Konkret bedeutet dies

- die Konzentration von Arbeitsplätzen an den Haltestellen des regionalen öffentlichen Verkehrs,
- eine weitgehende Ausnutzung der Wohneignung in entsprechenden Bauzonen,
- die Förderung der Qualitäten des Wohnumfelds und des öffentlichen Aussenraums sowie
- die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bei gleichzeitigem Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots.

Diese Entwicklungsidee wird im STEK in folgenden Zielbereichen präzisiert:

1. Siedlungsgrenzen und Landschaft
2. Baugebiet und zentrale Einrichtungen
3. Wohnen
4. Arbeiten
5. Städtische Grünräume
6. Quartierzellen und Verkehrsregime
7. Öffentlichen Verkehr
8. Motorisierter Individualverkehr
9. Fussgängerverkehr
10. Veloverkehr
11. Ruhender Verkehr
12. Verknüpfung und Übergänge

Drei Ebenen des STEK: Ziele, Massnahmenswerpunkte und Fortschreibung

Die Ziele des STEK interpretieren die Vision der "wirtschaftlichen Ökostadt Bern" aus heutiger Sicht. Sie werden im SK 95 und VK 95 erläutert und mit generellen Massnahmenswerpunkten ergänzt.

Während die Ziele sich noch mit der Vision der "wirtschaftlichen Ökostadt Bern" decken, werden die Massnahmenswerpunkte des SK 95 und VK 95 hingegen nicht genügen, diese Ziele auch direkt zu erreichen. Die dargelegten Massnahmenswerpunkte sind als erster Schritt zu verstehen. Es sind zusätzliche Anstrengungen erforderlich. Weitere Schritte hinsichtlich Projektierung und Realisierung einzelner Massnahmen müssen folgen (siehe Kap. 6).

SK 95 und VK 95 sind somit nicht abgeschlossen und es müssen zusätzliche Handlungsspielräume entwickelt und Massnahmen beschlossen werden, die weitere Schritte in Richtung "wirtschaftliche Ökostadt Bern" erlauben. Aus diesem Grund ist die Fortschreibung von SK 95 und VK 95 ein fester Bestandteil des STEK.

Die Fortschreibung erlaubt eine rollende Planung mit einer engen Koppelung von planerischer Konfliktlösung und politischer Entscheidung. Nutzungskonflikte, bei denen kein eindeutiger Hand-

lungsbedarf besteht und Konflikte, die mit den heute umsetzbaren Massnahmen nicht oder nicht genügend effizient entschärft werden können, werden nicht aufwendig bearbeitet. Die Konzentration der Mittel auf Massnahmen, die zur Lösung eindeutiger und lösbarer Nutzungskonflikte beitragen, stimmt letztlich auch besser mit den finanziellen Möglichkeiten überein, die der öffentlichen Hand zur Umsetzung von konfliktentschärfenden Massnahmen zur Verfügung stehen.

Umsetzung des STEK

Die Umsetzung des STEK bezieht sich auf drei Bereiche: Erstens auf die Konkretisierung der Massnahmenswerpunkte 95, zweitens auf die laufende Abstimmung aller für die räumliche Stadtentwicklung wichtigen Entscheide auf das STEK und drittens auf die gegenseitige Abstimmung des STEK und der übrigen Führungsinstrumente des Gemeinderats. Im Vordergrund stehen dabei die Prioritätensetzung in Finanzplanung und Legislaturrichtlinien sowie die Vorgabe von klaren Zielen und Leistungsaufträgen an Verwaltungsstellen in raumrelevanten Aufgabenbereichen.

5. Ziele und Massnahmenschwerpunkte zu Nutzung, Gestaltung und Verkehr

STEK als Planungsprozess

Das STEK wurde im Verlauf der letzten vier Jahre entworfen, als Koordinationsinstrument bereits angewendet und stets weiterentwickelt. Zahlreiche politische Entscheide zu grundsätzlichen Fragen der räumlichen Nutzung (z.B. im Rahmen Masterplan Bahnhof Bern) oder zur Nutzung einzelner Areale wird bereits auf der Basis des STEK vorbereitet und laufend in die Arbeiten einbezogen. Der Hauptaufwand wurde stets dort geleistet, wo der grösste Handlungsbedarf festzustellen ist. Dieses pragmatische Vorgehen führt einerseits dazu, dass das STEK schon während seiner Entstehung als Argumentationshilfe und Lenkungsinstrument beigezogen werden konnte. Andererseits weist das STEK aus diesem Grund keine gleichmässige Bearbeitungstiefe über alle Bereiche auf. Deutlich sichtbar wird dies beim Vergleich der Ziele zur Siedlung (Ziele 1 bis 5) mit den Zielen zum Verkehr (Ziele 6 bis 12). Die Siedlungsziele sind genereller, weil sie von einer Vielzahl grösstenteils privater Investitionen abhängig sind. Die Verkehrsziele sind konkreter und operationeller, weil die entsprechenden Massnahmen mehrheitlich durch die öffentliche Hand realisiert werden und daher die Koordination weiter vorangetrieben werden konnte. In derselben Weise unterscheiden sich auch die Massnahmenschwerpunkte in SK 95 und VK 95. Soweit sinnvoll und möglich wird eine Angleichung im Rahmen der Weiterentwicklung der Teilkonzepte angestrebt.

Bedeutung der Massnahmenschwerpunkte

Die nachfolgende Übersicht über die Ziele des STEK wird durch eine Zusammenfassung der Massnahmenschwerpunkte aus dem SK 95 und aus dem "Konzept Bauten und Anlagen" des VK 95 ergänzt. Die Massnahmenschwerpunkte illustrieren, auf welchem Weg die Ziele des STEK erreicht werden können. Sie haben folglich die Bedeutung von generellen Handlungsanweisungen. Verbindliche Entscheidungen zu Einzelmassnahmen oder Massnahmenbündeln werden

im Rahmen detaillierterer Folgearbeiten herbeigeführt. Erst dann wird es auch möglich sein, verlässliche Aussagen zu finanziellen Konsequenzen zu machen.

Vororientierungen, Zwischenergebnisse und Festsetzungen

Im VK 95 werden die Massnahmenschwerpunkte nach Festsetzungen, Zwischenergebnissen und Vororientierungen unterschieden. Die Unterscheidung ist wichtig, weil beim Verkehr eine Aufgabenteilung zwischen Stadt, Region, Kanton und Bund besteht. Die drei Begriffe geben Auskunft über den Stand der Koordination zwischen diesen Partnern und zwischen den verschiedenen städtischen Stellen. Demgegenüber liegen die Kompetenzen für Nutzungsplanung und Städtebau weitgehend in der Hand der Stadt selber. Die Unterscheidung von Festsetzungen, Zwischenergebnissen und Vororientierungen ist daher nicht erforderlich.

Realisierungsinstrumente

In der Übersicht werden bei den Massnahmenschwerpunkten Hinweise auf Realisierungsinstrumente gegeben. "Grundordnung" (Nutzungszoneplan, Bauklassenplan und Bauordnung) und "Überbauungsordnung" sind grundeigentümerverbindliche Instrumente, die durch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger oder das Parlament beschlossen werden. Richtpläne (Verkehrs- und Quartierrichtplan) und Fachplanungen hingegen sind für die Verwaltung verbindlich. Sie werden vom Gemeinderat beschlossen.

5.1. Siedlungsgrenzen und Landschaft

Ziele

Das Siedlungsgebiet der Stadt Bern wird nicht weiter ausgedehnt, die heutigen Siedlungsgrenzen im Westen und Osten werden respektiert (Z 1.1).

Die ökologische Funktion des Landschafts- und Erholungsraums ausserhalb der Siedlungsgrenzen wird durch eine Vernetzung der Grünräume gefördert (Z 1.2).



1

Oben: Grossräumige, nicht bebaute Flächen erfüllen wichtige ökologische Funktionen (Bern West).



Im Osten und Westen der Stadt werden die heute landwirtschaftlich genutzten Flächen ausserhalb der rechtskräftigen Bauzonen als offene Landschaft erhalten (Saali).

Erläuterungen

Die Erschliessung neuer Baugebiete ausserhalb der heutigen Siedlungsgrenzen und rechtskräftigen Zonenordnung erfordert grosse Vorinvestitionen der öffentlichen Hand. Dies trifft vor allem dann zu, wenn neue Baugebiete nicht direkt an bestehende Siedlungen angrenzen. In diesem Fall sind die Lasten der Investitionen vermutlich auch langfristig grösser als die zu erwartenden neuen Steuereinnahmen. Solche Baugebiete können mit bereits erschlossenen Baugebieten von Nachbargemeinden kaum konkurrieren. Die Ausdehnung der Siedlungsfläche verändert den Landschaftsraum und den Erholungswert der Grünräume, die die Stadt Bern umgeben. Die Ausscheidung neuer Siedlungsgebiete, die nicht mit der bestehenden Siedlung der Stadt Bern zusammenhängen, scheint daher aus heutiger Sicht weder ökonomisch noch ökologisch sinnvoll.

Mit der Siedlungsentwicklung nach innen wächst die Nachfrage nach Erholungsmöglichkeiten in der näheren Umgebung der Stadt. Erholungsbedürfnisse der Bevölkerung und Schutz des Lebensraums von Pflanzen und Tieren werden daher im nahen Umfeld der Stadt, in der offenen Landschaft und in den siedlungsnahen Wäldern sichergestellt.



Am Siedlungsrand entsteht eine klare Schnittstelle zwischen bebautem und nicht bebautem Gebiet (Merzenacker).

Massnahmenswerpunkte Siedlung

- Erhaltung des Landschaftsraums im Norden, Osten und Westen der Kernstadt Bern, unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Natur, Landwirtschaft und Naherholung (M 1.1). ● ●
- Landschaftsplanerische und städtebauliche Ausgestaltung der Grenze zwischen Siedlung und offener Landschaft (M 1.2). ● ●
- Abstimmung zwischen den Bedürfnissen der Erholungssuchenden und der Forstwirtschaft in den siedlungsnahen Wäldern (M 1.3). ●
- Sicherung vernetzter Lebensräume für Tiere und Pflanzen, wo diese durch die bauliche und/oder landwirtschaftliche Nutzung bedroht sind (M 1.4). ● ●

Realisierungsinstrumente

Grundordnung
Überbauungsordnung
Verkehrsrichtplan
Quartierrichtplan
andere Fachplanungen



Siedlungsnaher Wälder sind wichtige Erholungsgebiete für Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt (Könizbergwald).

5.2. Baugebiet und zentrale Einrichtungen

Ziele

Die bestehenden Stadtquartiere werden erhalten. Ihre zentralen Einrichtungen in den Quartier- und Nebenzentren sind zu fördern und zu ergänzen (Z 2.1).

Das Baugebiet wird durch innere bauliche Verdichtung haushälterisch genutzt (Z 2.2). Im öffentlichen Aussenraum werden die Aufenthaltsqualitäten verbessert (Z 2.3).

Verkehrsinfrastrukturen werden für die Menschen sicher und nach städtebaulichen und ökologischen Kriterien gestaltet (Z 2.4).

2

Oben: Einkaufs- und Dienstleistungsangebote in Quartierzentren ergänzen das breite Angebot der Innenstadt (Zentrum Bümpliz).



Stadtquartiere sind attraktive Wohn- und Arbeitsstandorte (Nordquartier).



Öffentlicher Aussenraum ist Begegnungsraum (Länggassquartier).



Attraktive Strassenräume schaffen städtebauliche Qualitäten (Kirchenfeldquartier).

Erläuterungen

Stadtgestalt, Nutzungsdurchmischung und Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen haben in den bestehenden Quartieren der Stadt Bern eine hohe Qualität. Es besteht kein Anlass, grossräumig bauliche Veränderungen herbeizuführen.

Schutz und kleinräumige Ergänzungsmassnahmen stehen deshalb im Vordergrund der baulichen Entwicklung der Quartiere. Für Vorhaben, die grössere Veränderungen verursachen, werden ausserhalb der traditionellen Quartiere Entwicklungsspielräume geschaffen.

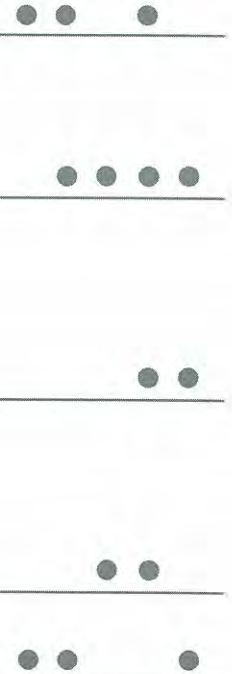
Die bestehenden Quartier- und Nebenzentren erfüllen gesellschaftlich-soziale und wirtschaftliche Funktionen. Sie verfügen über ein breites Angebot an Versorgungseinrichtungen für Güter und Dienstleistungen des täglichen und periodischen Bedarfs. Aufgrund der begrenzten inneren Entwicklungsreserven sind aus heutiger Sicht in den Quartieren keine zusätzlichen Quartier- und Nebenzentren erforderlich. Ausnahmen bilden neue Zentren in den Entwicklungsschwerpunkten Ausserholligen und Wankdorf und im Neubaugebiet Brünen.

Massnahmenswerpunkte Siedlung

- Grossräumige Beibehaltung der Ziele des Bauklassenplans BKP 87, städtebaulich verträgliche lokale Verdichtungsmassnahmen ermöglichen (M 2.1).
- Stärkung des bestehenden Systems der Quartier- und Nebenzentren, Entwicklung zentraler Einrichtungen in den Entwicklungsschwerpunkten Ausserholligen und Wankdorf (M 2.2).
- Erarbeiten von Quartierplänen mit den Schwerpunkten städtebauliche Gestaltung, Sicherheit im öffentlichen Raum, ökologische Qualitäten der Grünräume und Gestaltung der Strassenräume in den Quartieren (M 2.3).
- Ausrichtung der Strassenraumgestaltung auf die Bedeutung eines Strassenabschnitts im Verkehrssystem, entsprechende Aufwertung des öffentlichen Aussenraums in den Tempo 30-Zonen (M 2.4).
- Reduktion des Anteils versiegelter Flächen im Baugebiet (M 2.5).

Realisierungsinstrumente

Grundordnung
Überbauungsordnung
Verkehrsrichtplan
Quartierrichtplan
andere Fachplanungen



5.3. Wohnen



3

Ziele

Die Stadt Bern strebt ein vielfältigeres und neues Angebot an Wohnraum unter Berücksichtigung veränderter Lebens- und Wohnformen an (Z 3.1). Das Wohnungsangebot für grössere Haushalte mit mittleren und höheren Einkommen, insbesondere für Familien, ist deutlich zu erhöhen (Z 3.2). Preisgünstige Alt- und Neubauten für Haushalte mit geringerem Einkommen sind zu erhalten und angemessen zu fördern (Z 3.3). Unterschiedliche Wohnungsangebote für ältere Menschen sind zu entwickeln (Z 3.4). Behutsamer Umgang mit bestehender Bausubstanz und nachhaltige Verbesserung des Wohnumfelds in den Quartieren (Z 3.5).

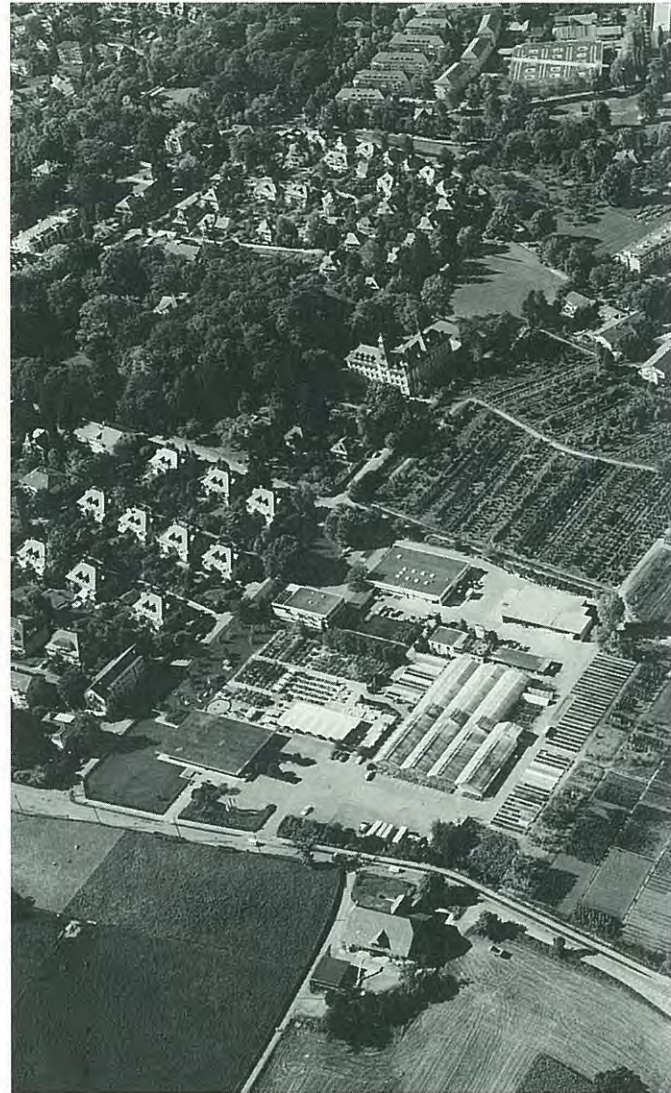
Oben: Die Qualitäten der Quartiere aus der Jahrhundertwende bleiben erhalten (Länggassquartier).

Erläuterungen

Der Wohnungsbestand und die zukünftige Realisierung im Wohnungsbau liegen mehrheitlich in den Händen privater Investoren und Grundeigentümer. Die Stadt nimmt in erster Linie über den Erlass entsprechender baurechtlicher Vorschriften Einfluss auf die Gestaltung von Einzelbauten, Arealbebauungen und grösserer Wohnquartiere. Mit dem "Fonds für die Boden- und Wohnbaupolitik" greift die Stadt, soweit es ihr als Grundeigentümerin möglich ist, unterstützend in die Wohnungsproduktion ein.

Die Kernstadt Bern benötigt ein grösseres Angebot an guten und grösseren Wohnungen, mit einem guten Wohnumfeld, um eine Alternative zum Wohnen in der (grünen) Agglomeration bieten zu können.

Ein vielfältiges Angebot an Wohnraum unterstützt das Ziel einer ausgeglichenen urbanen Bevölkerungsstruktur. Die nachhaltig verbesserte Angebotsvielfalt im Wohnungsbau wirkt der Abwanderung ins Umland, vor allem jüngerer Familien mit Kindern, entgegen. Ein differenzierteres Wohnungsangebot für ältere Menschen bildet beispielsweise auch eine Voraussetzung, dass Wohnungen für jüngere Familien auf den Wohnungsmarkt gelangen. Wohnungsangebote für neue Lebens- und Wohnformen tragen ebenso



zur Attraktivitätssteigerung des Wohnens in der Kernstadt bei wie die gezielte Verbesserung des Wohnumfelds und die umweltverträgliche Nutzungsdurchmischung in den Wohnquartieren. Eine gezielte Förderung des Wohnungsneubaus muss sich in erster Linie auf Projekte mit einem vielfältigen Angebot für unterschiedliche Haushalte und Einkommen konzentrieren. Die städtebauliche und architektonische Qualität ist von Bedeutung.

Zur Erhaltung einer ausgeglichenen urbanen Bevölkerungsstruktur braucht es auch ein preisgünstiges Wohnungsangebot. Der vorhandene, eher billige Wohnraum soll nicht durch Luxussanierungsmassnahmen vernichtet werden. Die angestrebte Vielfalt im Wohnungsangebot bietet die Chance, Nischen für unterschiedliche Wohnfor-

In geeigneten Baulandreserven können neue Wohnangebote entstehen (Baumgarten, Florama).



Oben: Neue Wohnbauten erweitern die Vielfalt des Angebots (Mattenhofquartier).
 Unten: Das Wohnumfeld trägt entscheidend zur Wohnqualität bei (Mattenhofquartier).

Realisierungsinstrumente

- Grundordnung
- Überbauungsordnung
- Verkehrsrichtplan
- Quartierrichtplan
- andere Fachplanungen

Massnahmenswerpunkte Siedlung

- Priorität Wohnen bei der Nutzung grosser Baulandreserven ausserhalb der ESP mit einem differenzierten Angebot an kleineren und grösseren Wohnungen für unterschiedliche Haushalte und Einkommen (M 3.1).
- In lärmgeschützten Teilgebieten der ESP Ausserholligen und Wankdorf Wohnnutzung bezüglich Menge und räumlicher Anordnung so festlegen, dass die Entstehung belebter und überschaubarer Wohnquartiere möglich ist (M 3.2).
- Geeignete Teilbereiche der heutigen Industrie- und Gewerbezone teilweise in Wohngebiete überführen (M 3.3).
- Verknüpfung von Massnahmen im öffentlichen Raum zugunsten einer nachhaltigen Qualitätssteigerung des Wohnumfelds in den Quartieren (M 3.4).
- Entwicklung von Modell-Bauvorhaben (Wohnungsbauexperimente) und spezieller Sanierungskonzepte für geeignete städtische Liegenschaften und ausgewählte Nutzergruppen (M 3.5).

men zu erhalten, die Zwischennutzungen, einfache Wohnstandards und spezielle Wohnmodelle ermöglichen.

Damit die Ziele zum Wohnen erreicht werden können, müssen die nachfolgenden räumlichen Massnahmenswerpunkte auch durch organisatorische Massnahmen ausserhalb des STEK ergänzt werden. Im Vordergrund stehen dabei die Zusammenarbeit mit der privaten und gemeinnützigen/genossenschaftlichen Wohnungswirtschaft, der Einsatz der Mittel der städtischen Wohnbauförderung und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten, die Entwicklung von Modellbauvorhaben (Wohnungsbauexperimente) und spezielle Sanierungskonzepte für geeignete städtische Liegenschaften und ausgewählte Benutzergruppen.

5.4. Arbeiten

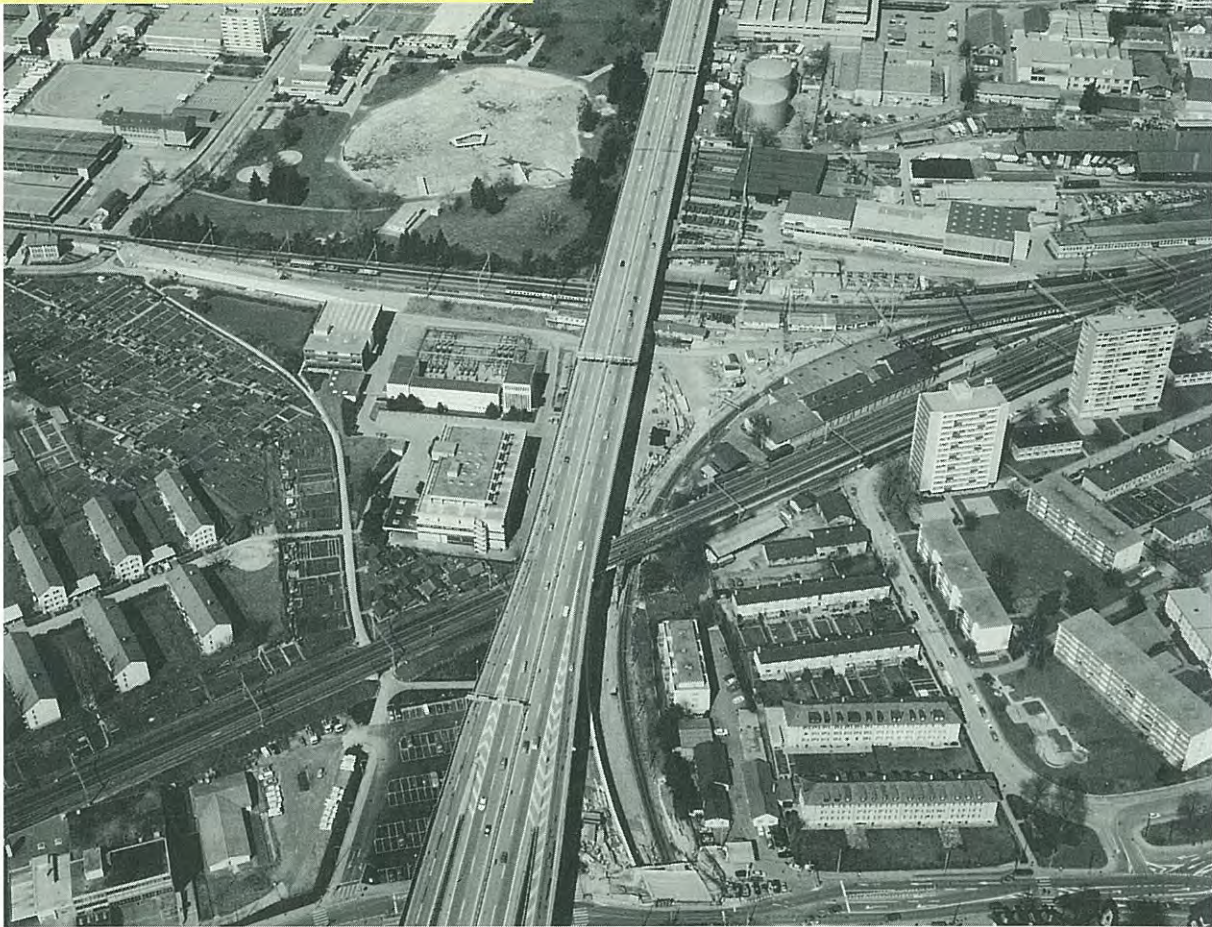
Ziele

Die Stadt Bern schafft ein differenziertes Angebot an Arbeitsplatzstandorten für die Privatwirtschaft und für die öffentliche Hand (Z 4.1). Sie fördert an besonders gut vom öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen durchmischte Arbeitsplatzschwerpunkte mit hoher Nutzungsdichte für Produktion, Dienstleistung und Verwaltung (Z 4.2).

4

Oben: Zu einem differenzierten Angebot an Arbeitsplatzstandorten gehören auch zentrumsnahe Standorte für Gewerbebetriebe (Bümppliz).

Räumliche Entwicklungsmöglichkeiten für zukunftsorientierte Unternehmen an gut erschlossenen Lagen sind für den Wirtschaftsstandort Bern wichtig (Entwicklungsschwerpunkt Ausserholligen)

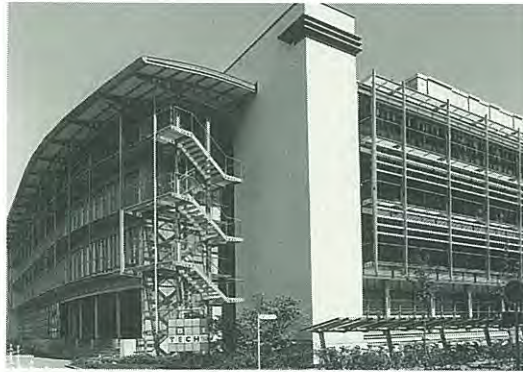


Öffentliche Verwaltungen von Bund, Kanton und Stadt befinden sich im Zentrum und in den Aussenquartieren (Länggassquartier).

Erläuterungen

Mit dem Wandel der Wirtschaft ändern sich die Anforderungen an die Qualität von Arbeitsplatzstandorten. Ein konkurrenzfähiger Standort muss über ein vielfältiges Nutzflächenangebot verfügen, damit sich Unternehmen räumlich neu organisieren können. Die mit dem Strukturwandel einhergehende räumliche Neuorganisation der Wirtschaft birgt die Chance, dass in Zukunft vor allem die wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) an der Cityschiene intensiv genutzt werden. Die ESP, die aus der ganzen Region gut mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) erreichbar sind, müssen rasch verfügbar gemacht werden. Mit einer Nutzungsplanung, die sich langfristig stärker auf den ÖV ausrichtet, kann die Umweltschutzgesetzgebung in den Bereichen Luftschadstoff- und Lärmbelastung besser erfüllt werden. Zum vielfältigen Nutzflächenangebot gehört auch der Standort Innenstadt mit seiner Bedeutung als regionales Kultur-, Einkaufs-, Verwaltungs- und Tourismuszentrum. Seit 1983 ist die Altstadt in der Liste der Weltkulturgüter der UNESCO aufgeführt. Ihrer Pflege kommt deshalb eine ganz besondere Bedeutung zu. Die Flächenangebote in den ESP tragen zur Entlastung der Altstadt, der Wohnquartiere und der traditionellen Gewerbestandorte von der Flächennachfrage von Dienstleistungsunternehmen bei.

Um der unterschiedlichen Wertschöpfung von Betrieben gerecht zu werden, wird die heutige Industrie- und Gewerbezone in ausgewiesenen Bereichen erhalten. So kann die Vielfalt der Nutzungen gesichert und gefördert sowie der wirtschaftlichen Bedeutung von Industrie- und Gewerbe für die Entwicklung von Stadt und Region Bern Rechnung getragen werden.



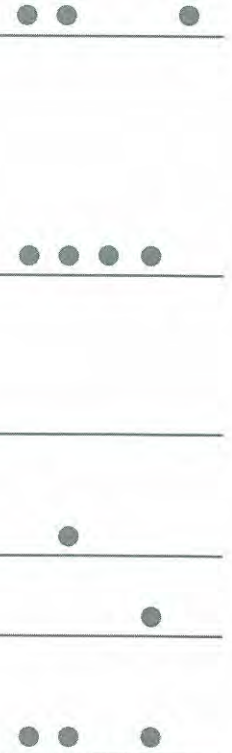
Technopark Bern - innovative Unternehmen unter einem Dach (Bümpliz).

Massnahmenswerpunkte Siedlung

- Etappenweise Umsetzung der Ziele der Gemeinschaftsplanung von Stadt, Kanton und Bahnunternehmungen zum ESP Ausserholligen (M 4.1).
- Förderung des ESP Wankdorf als Messeplatz des Wirtschaftsraums Mittelland, Arbeitsplatzschwerpunkt und Sport-, Freizeit- und Erholungszentrum. Schutz der benachbarten Wohngebiete vor negativen Auswirkungen dieser Entwicklung (M 4.2).
- Ausrichtung der privaten und öffentlichen Investitionen auf die schrittweise Realisierung der ESP Ausserholligen, Masterplan Bahnhof Bern und Wankdorf (M 4.3).
- Langfristige Erhaltung von Industrie- und Gewerbebezonen an geeigneten Standorten mit guter Erschliessung (M 4.4).
- Attraktivität der Innenstadt durch die Neugestaltung von Plätzen und Gassen fördern (M 4.5).
- Sicherung von Standorten für kleinere Gewerbebetriebe in bestehenden Quartieren und Neubaugebieten (M 4.6).

Realisierungsinstrumente

Grundordnung
Überbauungsordnung
Verkehrsrichtplan
Quartierrichtplan
andere Fachplanungen



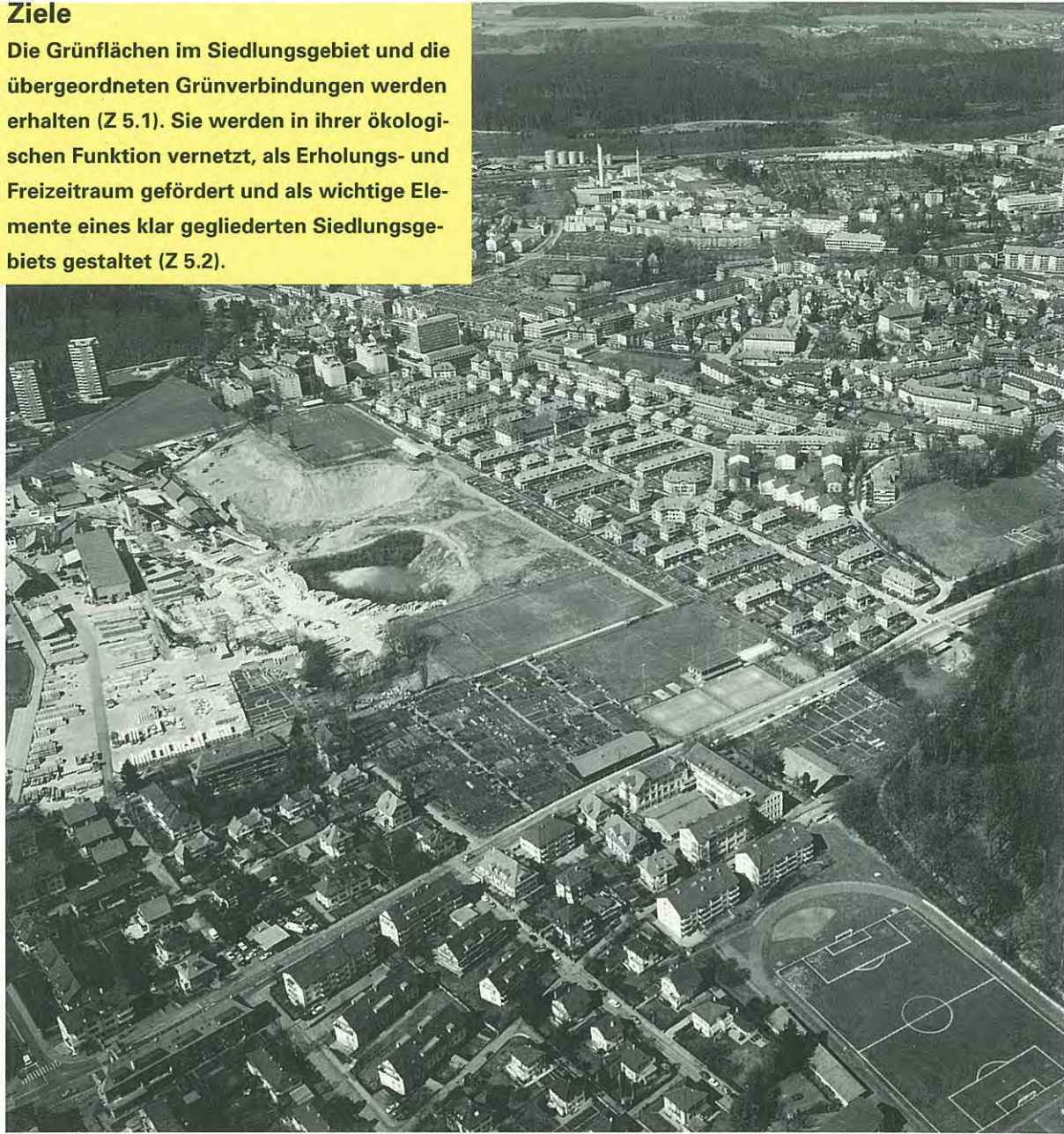
5.5. Städtische Grünräume

Ziele

Die Grünflächen im Siedlungsgebiet und die übergeordneten Grünverbindungen werden erhalten (Z 5.1). Sie werden in ihrer ökologischen Funktion vernetzt, als Erholungs- und Freizeitraum gefördert und als wichtige Elemente eines klar gegliederten Siedlungsgebiets gestaltet (Z 5.2).

5

Oben: Auch die Natur ist in der Stadt zuhause (Bethlehem-park).



Sportplätze, Kiesgrube, Familiengärten, Friedhof und verschiedene kleinere Grünflächen schaffen von Wald zu Wald eine Grünverbindung durch das bebaute Gebiet (Holligen/Fischermättelquartier).

Grün als städtebauliches Gliederungselement (Aaretalhäng) ...





... und als Erholungsoase mitten in der Stadt (Monbijoupark).

Realisierungsinstrumente

- Grundordnung
- Überbauungsordnung
- Verkehrsrichtplan
- Quartierriichtplan
- andere Fachplanungen

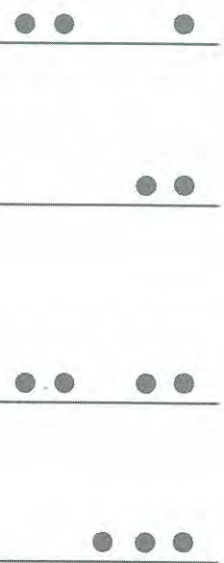
Erläuterungen

Der Nutzungsdruck auf innerstädtische Grünflächen im Baugebiet nimmt mit der inneren Nutzungsverdichtung zu. Deshalb muss mit ökologischen Kriterien in Nutzungs- und Gestaltungsvorschriften die Erhaltung und eine verbesserte Funktionsfähigkeit der siedlungsinternen Grünflächen für Menschen, Tiere und Pflanzen sichergestellt werden.

Die Aufwertung und klare Gliederung der städtischen Grünflächen trägt zur ökologischen Stabilität des gesamten Grünraumsystems bei. Die zusammenhängende Betrachtung der siedlungsinternen Grünflächen schafft zudem Voraussetzungen für ein attraktives Fusswegnetz im Stadtgebiet.

Massnahmenswerpunkte Siedlung

- Gliederung des Baugebiets durch städtebaulich klar definierte Zwischenräume (M 5.1).
- Ausrichtung der Nutzungen in übergeordneten Grünverbindungen auf die langfristige Sicherung der ökologischen Funktion zusammenhängender Grünsysteme (M 5.2).
- Erhaltung des Aaretalraums in seiner ökologischen Funktion, als Erholungsraum, als räumliches Gliederungselement und als Siedlungsgebiet mit einer engen Verflechtung von baulich genutzten und freigehaltenen Flächen (M 5.3).
- Abstimmung der Fusswegplanung auf die städtischen Grünräume, Förderung der durchgehenden Begehbarkeit der Grünräume als Fusswegsystem (M 5.4).



5.6. Quartierzellen und Verkehrsregime

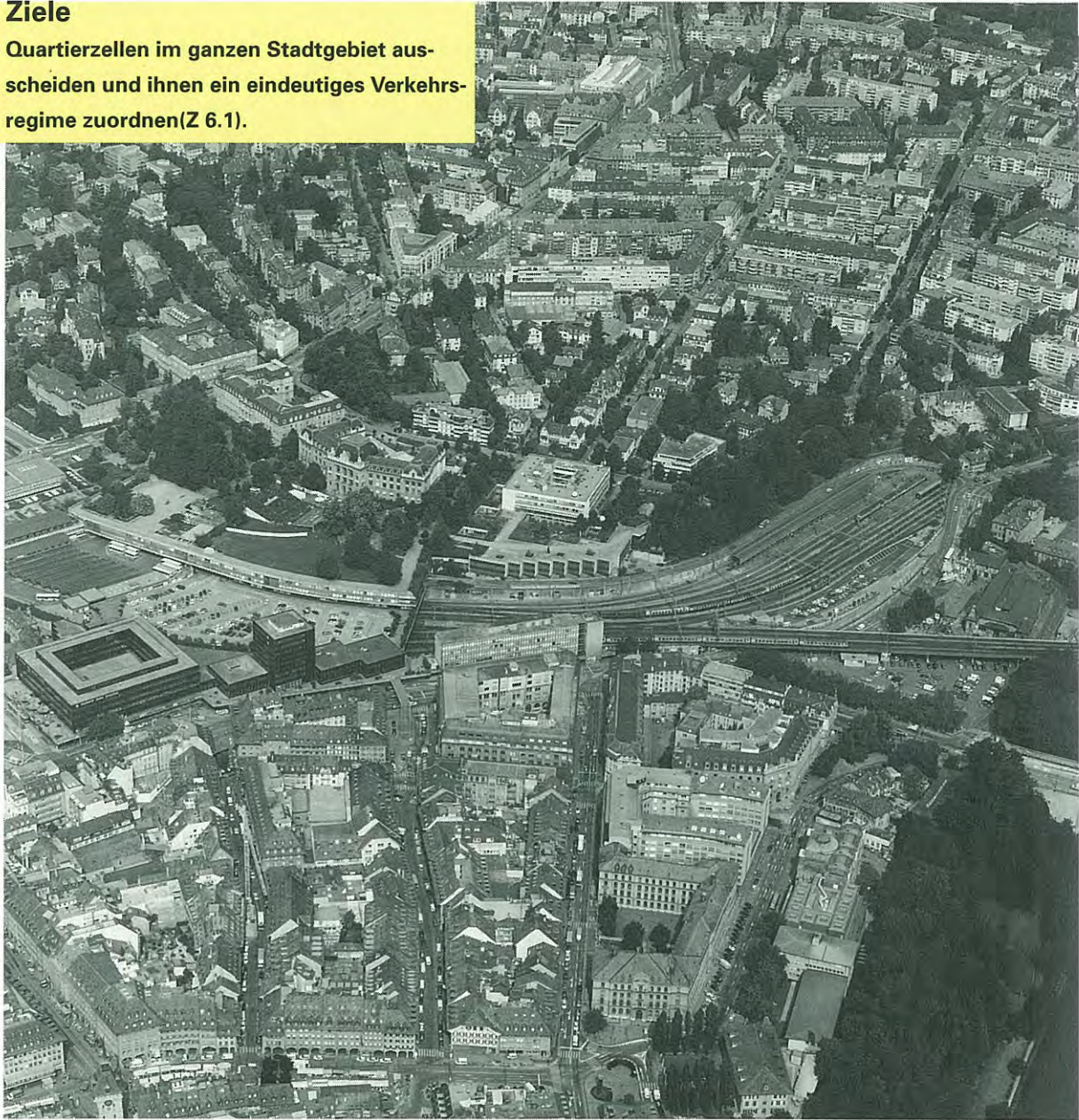
Ziele

Quartierzellen im ganzen Stadtgebiet auscheiden und ihnen ein eindeutiges Verkehrsregime zuordnen (Z 6.1).



6

Oben: In den Quartierzellen gilt Tempo 30 und blaue Zone mit Anwohnerparkkarte.



Das Siedlungsgebiet lässt sich in Quartierzellen unterteilen - für den Verkehr innerhalb einer Quartierzelle gelten einheitliche Regeln.



Quartierzellen der Altstadt: Fußgängerinnen und Fußgänger haben Vortritt!



„Rollen statt rasen“ bedeutet weniger Lärm, bessere Luft und mehr Sicherheit.

Erläuterungen

Das Verkehrsaufkommen wird weitgehend durch die Nutzung bestimmt. Das Siedlungsgebiet lässt sich in Quartierzellen unterteilen, in denen jeweils eine bestimmte Nutzungsart dominiert (wie z.B. Wohnen, Arbeiten, Ausbilden, Einkaufen, Freizeit, Erholung und Kultur). Die Zellen werden in der Regel durch Strassen, Bahnanlagen oder Grünstreifen begrenzt. Die Bedeutung der Quartierzellen für die Verkehrsplanung besteht darin, dass innerhalb einer Zelle bezüglich der Verkehrserzeugung und -anziehung einheitliche Verhältnisse bestehen. Die Quartierzellen definieren damit ein Gebiet, das sich für ein einheitliches Regime zur Verkehrsbeeinflussung durch Verkehrsvorschriften und Parkierungsanordnung eignet. Verkehrsregime und Gestaltung des Strassenraums stehen in enger gegenseitiger Abhängigkeit. Durch die Gestaltung des Strassenraums kann die Einhaltung der in einer Quartierzelle geltenden Vorschriften unterstützt werden. Darum ist die Ausscheidung von Quartierzellen auch für die Bereiche Städtebau und Nutzungsplanung von Bedeutung.

Massnahmenswerpunkte Verkehrsbauten- und anlagen

- Quartierzellen in Wohn- und in Mischgebieten flächendeckend dem Regime "Tempo 30 und Anwohnerparkierung" unterstellen (M 6.1).
- In ausgewählten Fällen Wohnstrassen mit ihren spezifischen Vorschriften anordnen und entsprechend gestalten (M 6.2).
- Die Quartierzellen der Altstadt vom motorisierten Individualverkehr entlasten; Fussgänger mit Vortritt; Fahrverbote (mit Ausnahmen) flächendeckend anordnen (M 6.3).
- In Freizeit- und Sportgebieten flächendeckend Tempo 30 und ein gesondertes Parkierungsregime einführen (M 6.4).

Realisierungsinstrumente

- Grundordnung
- Überbauungsordnung
- Verkehrsrichtplan
- Quartierrichtplan
- andere Fachplanungen



5.7. Öffentlicher Verkehr

Ziele

Substantieller Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Verbesserung des Angebots, der Attraktivität und der Leistungsfähigkeit (Z 7.1). Optimierung und Koordination der Netze und des Betriebs des öffentlichen Verkehrs zu einer attraktiven Transportkette (Z 7.2). Bevorzugung von Tram und Bus auf dem städtischen Strassennetz (Z 7.3).



Oben: Die S-Bahn verbindet Stadt und Region.

Der Hauptbahnhof und seine Umgebung ist eine Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs.



Zu einem kundenfreundlichen und leistungsfähigen öffentlichen Verkehr gehören unter anderem komfortable Fahrzeuge ...



... und die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs auf dem Strassennetz.

Realisierungsinstrumente

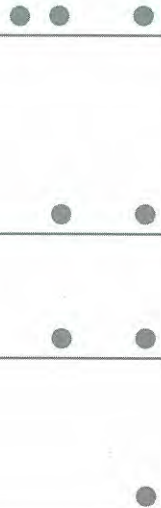
- Grundordnung
- Überbauungsordnung
- Verkehrsrichtplan
- Quartierrichtplan
- andere Fachplanungen

Erläuterungen

Der öffentliche Verkehr (ÖV) ist dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bezüglich Stadt- und Umweltverträglichkeit überlegen. Die in der eidgenössischen Umweltschutzgesetzgebung festgelegten Grenzwerte für die Lärm- und Luftschadstoffbelastung können nur eingehalten werden, wenn ein Teil des MIV auf den ÖV und andere umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert wird. Um ein Gesamtverkehrssystem ohne Mobilitätseinschränkungen bereitstellen zu können, ist vor allem die Infrastruktur des ÖV in Zusammenarbeit mit dem Kanton zu ergänzen. Dank einer guten Erschliessung neuer Entwicklungsgebiete durch den ÖV soll insbesondere der Neuverkehr aus Nutzungsverdichtungen zum grössten Teil von umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrsmitteln aufgenommen werden.

Massnahmenswerpunkte Verkehrsbauten und -anlagen

- Verbesserung der Transportkette durch neue S-Bahn-Stationen in Bern-West (Ausserholligen) und Bern-Ost (Wankdorf) einschliesslich einer Verknüpfung mit dem Tram-/Busnetz (M 7.1).
- Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten beim strassengebundenen ÖV durch eine Erweiterung des Tramnetzes mit Traktionswechsel der am stärksten belasteten Buslinien zu Tramlinien (M 7.2).
- Verlängerung bestehender Tram- und Buslinien zur Gewährleistung der Erschliessung neuer oder verdichteter Nutzungsgebiete (M 7.3).
- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten auf dem Bahnnetz zur Abdeckung der kumulierten Bedürfnisse der internationalen, nationalen und regionalen Verkehrsnachfrage (M 7.4).



5.8. Motorisierter Individualverkehr

Ziele

Definition von hierarchisch gegliederten Strassennetzen mit klarem Verkehrsregime zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (Z 8.1). Einführung eines integralen Verkehrssystem-Managements zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrslenkung (Z 8.2). Verstetigung des Verkehrsablaufs zur Reduktion der Luftbelastung und des Energieverbrauchs (Z 8.3).

8

Oben: Der motorisierte Individualverkehr wird auf einem Basisnetz kanalisiert.



Von der Hochleistungsstrasse bis zur Quartierstrasse: das Strassennetz erschliesst das Siedlungsgebiet unter anderem für den motorisierten Individualverkehr.



Zentral gesteuerte Lichtsignalanlagen sind ein wichtiger Bestandteil des künftigen Verkehrssystem-managements.

Erläuterungen

Der MIV ist ein Element des Gesamt-Verkehrssystems und für verschiedene Transportzwecke geeignet. Der für die Stadt nötige MIV-Anteil soll effizient abgewickelt werden können. Die Beeinflussung des MIV in der Stadt ist so zu gestalten, dass unnötige MIV-Fahrten reduziert werden können. Diese Balance ist durch eine entsprechende Ausgestaltung des MIV-Netzes sicherzustellen. Das MIV-Netz ist hierarchisch in drei Netzstufen gegliedert:

- das Basisnetz, auf dem die verkehrlichen Ansprüche Priorität haben, ohne dass deshalb auf eine städtebauliche Einbindung der Verkehrsanlagen verzichtet wird,
- das Übergangnetz, das verkehrstechnisch und zeitlich eine Übergangsphase markiert und der Koexistenz von verkehrlichen und städtebaulichen Ansprüchen genügen muss und
- die Quartiernetze, welche die lokale Erschließung übernehmen und als nutzungsorientierte Strassen ausgelegt werden. Sie dienen primär dem Anwohner-, Besucher- und Kundenverkehr; hier gelten Tempo 30 und Anwohnerparkkarte. In vielen Fällen schafft erst die Reduktion des MIV die notwendigen Voraussetzungen zur gestalterischen Aufwertung des Strassenraums, zu einer Umverteilung der Verkehrsflächen zugunsten des Fussgänger- und Veloverkehrs und zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit.



Quartierstrassen dienen primär dem Ziel- und Quellverkehr.

Massnahmenswerpunkte Verkehrsbauten und -anlagen

- Schaffung einer klaren Netzhierarchie mit eindeutigen Verknüpfungen und betrieblichen und gestalterischen Massnahmen (M 8.1).
- Begrenzung des MIV durch Reduktion des Basisnetzes und möglicher Vermeidung von Durchgangsverkehr (M 8.2).
- Kanalisierung des Hauptverkehrs auf ein Basisnetz und Einführung von Zonen mit Tempo 30 (M 8.3).
- Örtlich differenzierte Reduktion des MIV auf den Quartiernetzen und dem Übergangnetz (M 8.4).
- Die Strassen- und Platzfolge im Perimeter des Masterplans (Bollwerk, Bahnhofplatz, Bubenberglplatz, Hirschengraben bis City West) neu gestalten und primär den Fussgängern und soweit gestalterisch und funktionell vertretbar, dem ÖV vorbehalten. Der Bau des Schanzentunnels ist hierfür eine flankierende Massnahme. Die entsprechenden planungsrechtlichen Verfahren und finanziellen Mittel sind mit denjenigen zur Realisierung der Gestaltungsmassnahmen zu verknüpfen (M 8.5).
- Realisierung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung des Länggassquartiers. Der Bau der Quartierumfahrung Länggasse ist hierfür eine flankierende Massnahme. Die entsprechenden planungsrechtlichen Verfahren und finanziellen Mittel zur Realisierung der Quartierumfahrung sind direkt zu verknüpfen mit der Realisierung von Verkehrsberuhigungs- und Gestaltungsmassnahmen im Länggassquartier (M 8.6).

Realisierungsinstrumente

Grundordnung
Überbauungsordnung
Verkehrsrichtplan
Quartierrichtplan
andere Fachplanungen



5.9. Fussgängerverkehr

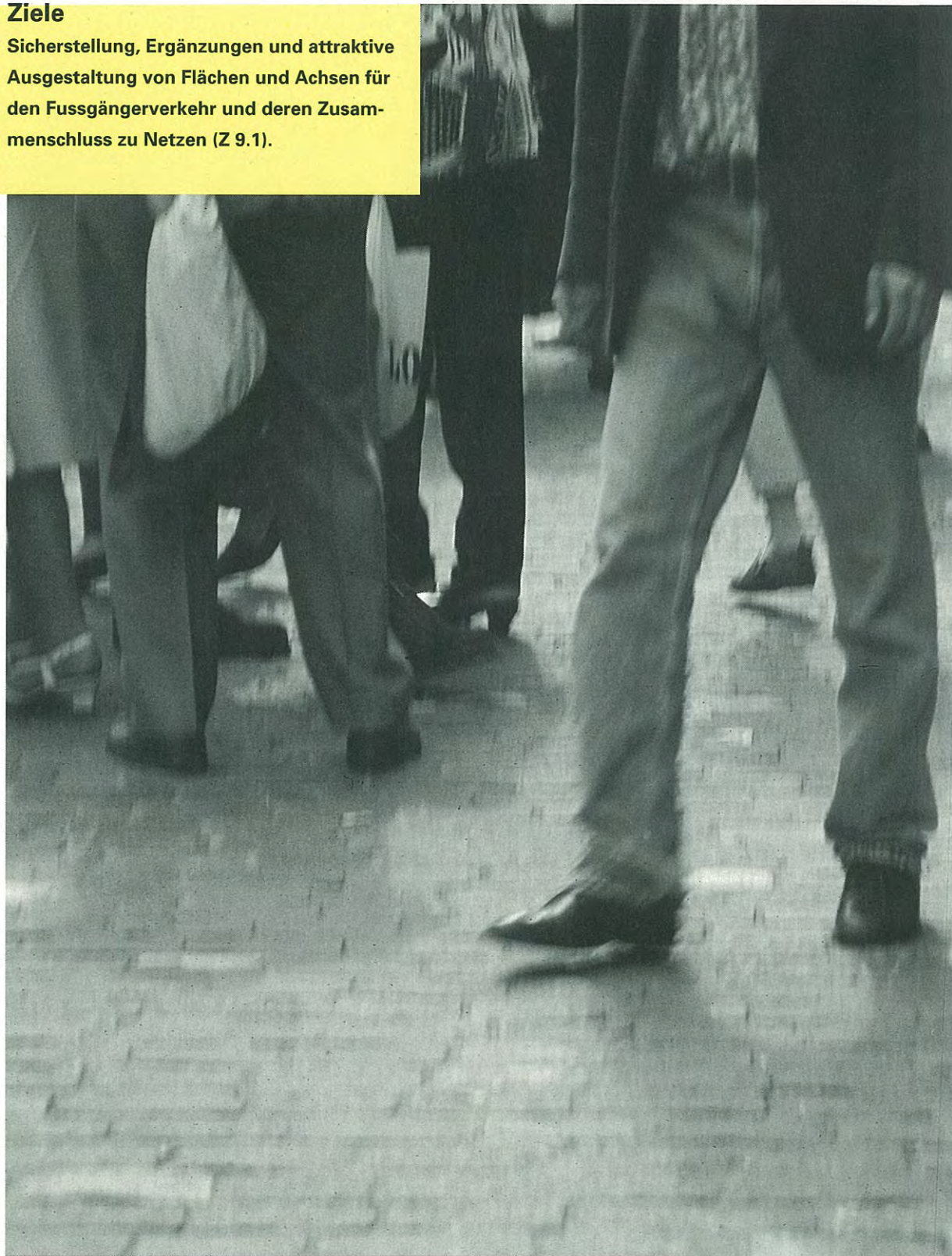
Ziele

Sicherstellung, Ergänzungen und attraktive Ausgestaltung von Flächen und Achsen für den Fussgängerverkehr und deren Zusammenschluss zu Netzen (Z 9.1).



9

Oben: Die Innenstadt wird für Fussgängerinnen und Fussgänger aufgewertet.



Ein intensiv genutztes und vielseitiges Zentrum wie die Berner Innenstadt kann nur mit einem grossen Anteil Fussgängerverkehr funktionieren.



Attraktive und sichere Wege laden zum Zu-Fuss-Gehen ein.



Die Verkehrssteuerung berücksichtigt die Bedürfnisse des Fussgängerverkehrs.

Erläuterungen

Der Fussgängerverkehr ist eine Grundvoraussetzung für jede Art von Mobilität, weil bei Benutzung eines beliebigen Fahrzeugs vor oder nach jeder Fahrt kürzere oder längere Strecken zu Fuss bewältigt werden müssen. Der Fussgängerverkehr stellt sowohl beim Schul-, Berufs- und Alltagsverkehr als auch beim Freizeitverkehr eine umweltverträgliche Alternative zu den übrigen Verkehrsträgern dar und leistet damit einen Beitrag zur Umsetzung der kantonalen Massnahmenpläne Luftreinhaltung und Lärmschutz.

Der Fussgängerverkehr ist auch eine stadtgerechte Verkehrsart, weil er geringe Anforderungen an Wegbreiten, Steigungen, Radien und verkehrliche Infrastruktur stellt. Hoch sind die Anforderungen hingegen bezüglich der Netzdichte und -gestaltung, der Vermeidung von Umwegen und der Wegführung. Zur Förderung des Fussgängerverkehrs braucht es neben einer guten Infrastruktur auch verstärkte Anstrengungen in den Bereichen Strassenraumgestaltung, Signalisation, Sicherheit, Fussgängerbevorzugung, Information und Imagewerbung.

Massnahmenswerpunkte Verkehrsbauten und -anlagen

- Sicherstellung, Attraktivierung und wo nötig, Sanierung der bestehenden Fuss- und Wanderwege (M 9.1).
- Ergänzung des Netzes bzw. Schliessung einzelner Netzlücken durch (meist kürzere) Neubaustrecken, vor allem von und zu den Nachfrageschwerpunkten, d.h. Gebieten mit intensiver Nutzung, Bildungsstätten, Quartierzentren und Läden, ÖV-Haltestellen (M 9.2).
- Netzunabhängige, flächendeckende Sanierung von unattraktiven, konflikträchtigen oder gefährlichen Stellen (M 9.3).
- Massnahmen auf der Stufe Strassenraumgestaltung, Singnalisierung, Markierung, Informations- und Öffentlichkeitsarbeit, um zu wenig bekannte Abkürzungen, Separatwege, Alternativ- und Naherholungsrouuten einem breiteren Publikum bekannt und bewusst zu machen (M 9.4).
- Errichtung eines fussgängerfreundlichen Verkehrsregimes in der Altstadt (M 9.5).
- Förderungsmassnahmen auf betrieblicher Ebene im Rahmen des Verkehrssystem-Managements, namentlich durch auf die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger ausgelegte Grünphasen bei Lichtsignalanlagen (M 9.6).
- Imagewerbung im Rahmen fussgängerfreundlicher Projekte (M 9.7).

Realisierungsinstrumente

- Grundordnung
- Überbauungsordnung
- Verkehrsrichtplan
- Quartierrichtplan
- andere Fachplanungen



5.10. Veloverkehr

Ziele

Sicherstellung, Ergänzung und Gestaltung des bestehenden Netzes für den Veloverkehr sowie Integration in das Verkehrssystem-Management (Z 10.1).



10

Oben: Hohe Anteile des Veloverkehrs beim innerstädtischen Verkehr.



Veloverkehr ist stadt- und umweltverträglich.

Der Veloverkehr wird in der Verkehrsregelung bevorzugt.



Das Netz der Velorouten führt auf sicheren Wegen bis in die Region.



Realisierungsinstrumente

- Grundordnung
- Überbauungsordnung
- Verkehrsrichtplan
- Quartierrichtplan
- andere Fachplanungen

Erläuterungen

Wie der Fussgängerverkehr ist auch der Veloverkehr dank minimalem Energieverbrauch, unwesentlicher Lärmbelastung und bescheidenen Ansprüchen an Breite und Radien der Fahrspuren eine umwelt- und stadtverträgliche Verkehrsart. Wegen den in Bern häufig vorkommenden kurzen Fahrten von zwei bis fünf Kilometern bestehen im Schul-, Berufs- und Freizeitverkehr gute Entwicklungsmöglichkeiten für den Veloverkehr. Voraussetzung ist allerdings eine Verdichtung des Wegnetzes und die Sanierung bestehender Gefahren- und Konfliktstellen sowie anderer baulicher oder betrieblicher Hindernisse, welche die Attraktivität und Akzeptanz dieses Verkehrsmittels spürbar vermindern. Umwegfahrten und Steigungen sind möglichst zu vermeiden, Routen müssen gut signalisiert sein und Abstellmöglichkeiten müssen angeboten werden. An den wichtigen Haltestellen des ÖV, namentlich bei den S-Bahn-Stationen, sollen attraktive Velo-Parkplätze gebaut werden. Bauliche Massnahmen allein lösen jedoch nur eine vergleichsweise geringe Zunahme der Fahrradbenutzung aus. Es braucht deshalb neben einer guten Infrastruktur auch verstärkte Anstrengungen in den Bereichen Signalisation, Sicherheit, Velobevorzugung, Information und Imagewerbung.

Massnahmenswerpunkte Verkehrsbauten und -anlagen

- Ausbau eines sicheren, attraktiven, auf das regionale Konzept abgestimmten Velo-Routennetzes, grösstenteils auf bestehenden, aber teilweise zu sanierenden, Verbindungen (M 10.1).
- Velobasisnetz, das die Quartierzellen miteinander verbindet und zu den ESP sowie den S-Bahn-Stationen führt (M 10.2).
- Flächendeckende Gewährleistung sicherer Fahrmöglichkeiten in den Quartieren durch Verkehrsberuhigungs-Massnahmen sowie generell Tempo 30 innerhalb der verkehrsberuhigten Quartierzellen (M 10.3).
- Radstreifen oder separate Wegführung, geschützte Abbiegemöglichkeiten sowie betriebliche Verbesserungen im Rahmen des Verkehrssystem-Managements, namentlich Verkehrssteuerung mit spezieller Berücksichtigung des Veloverkehrs auf dem Basisnetz (M 10.4).
- Ausserhalb der Fussgängerzone direkte Anbindung der Altstadt an das übergeordnete Velobasisnetz (M 10.5).
- Umfassende, auf die Nutzung und das ÖV-Angebot abgestimmte Ausweitung des Bike & Ride-Angebots mit gedeckten, und bei entsprechender Nachfrage auch abschliessbaren, Veloparkplätzen, insbesondere bei S-Bahn-Stationen (M 10.6).
- Massnahmen im Rahmen von Strassenraumgestaltungen und Verkehrsberuhigungen sowie Informations- und Öffentlichkeitsarbeit, um die Integration, Sicherheit und Attraktivität des Velofahrens zu verbessern (M 10.7).

● ●

● ●

● ●

●

● ●

● ●

●

5.11. Ruhender Verkehr

Ziele

Örtliche Festlegung und Begrenzung des öffentlichen und privaten Parkplatzangebots, um die Benützung des Autos selektiv einzuschränken (Z 11.1). Bewirtschaftung von Parkplätzen und Parkieranlagen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und zur Förderung des Umsteigens auf den öffentlichen Verkehr (Z 11.2).

11

Oben: Der öffentliche Raum soll von parkierten Autos möglichst entlastet werden.



Zentral gelegene Parkplätze sind gebührenpflichtig und ...

... nur zeitlich beschränkt verfügbar.

Erläuterungen

Die Verfügbarkeit von Parkraum hat einen massgebenden Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und ist somit eine Schlüsselgrösse der Verkehrsbeeinflussung. Mit einer restriktiven Parkierungspolitik lassen sich die Ziele des Umweltschutzes und des Städtebaus eher erreichen. Bei Neu- und Umbauten wird die Zahl der Abstellplätze nach einem neuen städtischen Parkplatzreglement bestimmt. Als Ergänzung zu den öffentlichen Parkplätzen im Strassenraum sollen in den Quartieren private Sammelgaragen für Anwohnerinnen und Anwohner ermöglicht werden, wenn das öffentliche Parkraumangebot nicht ausreicht oder oberirdisch Parkplätze aufgehoben werden. Standort und Grösse der Park+Ride-Anlagen sind auf das Bewirtschaftungskonzept der öffentlichen und privaten Parkplätze abzustimmen. Park+Ride-Anlagen sollen Automobilisten Gelegenheit bieten, vom MIV auf den ÖV umzusteigen. Diese Anlagen müssen deshalb unmittelbar an Stationen des ÖV angeschlossen sein. Sie sind vor allem dort sinnvoll, wo der ÖV endet oder dessen Angebot ungenügend wird. Die öffentlichen Parkplätze werden mit der Anwohnerparkkarte (APK) flächendeckend bewirtschaftet. In Zukunft sollen verstärkt auch Anreize geschaffen werden, die Bewirtschaftung von privatem Parkraum besser auf das Angebot des ÖV und auf umwelt- und verkehrsplanerische Ziele abzustimmen.

In der Umgebung von Stadion und Messe ergeben sich im Wankdorfquartier und in Teilen der Gemeinde Ostermündigen Parkierungsprobleme bei Grossanlässen. Mit der Einführung der APK und anderen Verkehrsregelungen konnten die negativen Auswirkung auf das Nordquartier bereits spürbar reduziert werden. Es sind aber weitere Massnahmen erforderlich, die regional im Rahmen der Gemeinschaftsplanung zum ESP Wankdorf koordiniert werden.



Keine Pendler in den Quartieren: In den blauen Zonen der Quartierzellen werden die Anwohner und das ansässige Gewerbe privilegiert.

Massnahmenswerpunkte Verkehrsbauten und -anlagen

- Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze mit Parkzeitbeschränkungen und Tarifabstufung. Bewirtschaftung der arbeitsplatzorientierten privaten Parkplätze mit freiwilligen Vereinbarungen (M 11.1).
- Beschränkungen beim Bau neuer Parkierungseinrichtungen im öffentlichen und privaten Bereich nach den Ansätzen eines neuen städtischen Parkplatzreglements und des verbesserten Angebots im ÖV (M 11.2).
- Erstellung privater Quartier-Sammelgaragen bei entsprechender Aufhebung von Strassenparkplätzen (M 11.3).
- Schaffung von Anreizen, den privaten Parkraum für Mitarbeiter und Kunden gezielter und im Interesse einer koordinierten Parkierungspolitik zu nutzen (M 11.4).
- Verzicht auf zusätzliche Parkhäuser für den Arbeitspendlerverkehr (M 11.5).
- Park+Ride-Anlagen für Pendler mit Langzeitparking dispers und von begrenzter Kapazität bei Stationen des regionalen ÖV (M 11.6).
- Park+Ride-Anlagen für Kunden, Besucher, Touristen und Freizeitparkierer konzentriert am Stadtrand bei wichtigen Strassenanschlüssen unmittelbar bei Haltestellen des ÖV (M 11.7).

Realisierungsinstrumente

Grundordnung
Überbauungsordnung
Verkehrsrichtplan
Quartierrichtplan
andere Fachplanungen

● ●

● ●

● ●

●

● ●

● ●

● ●

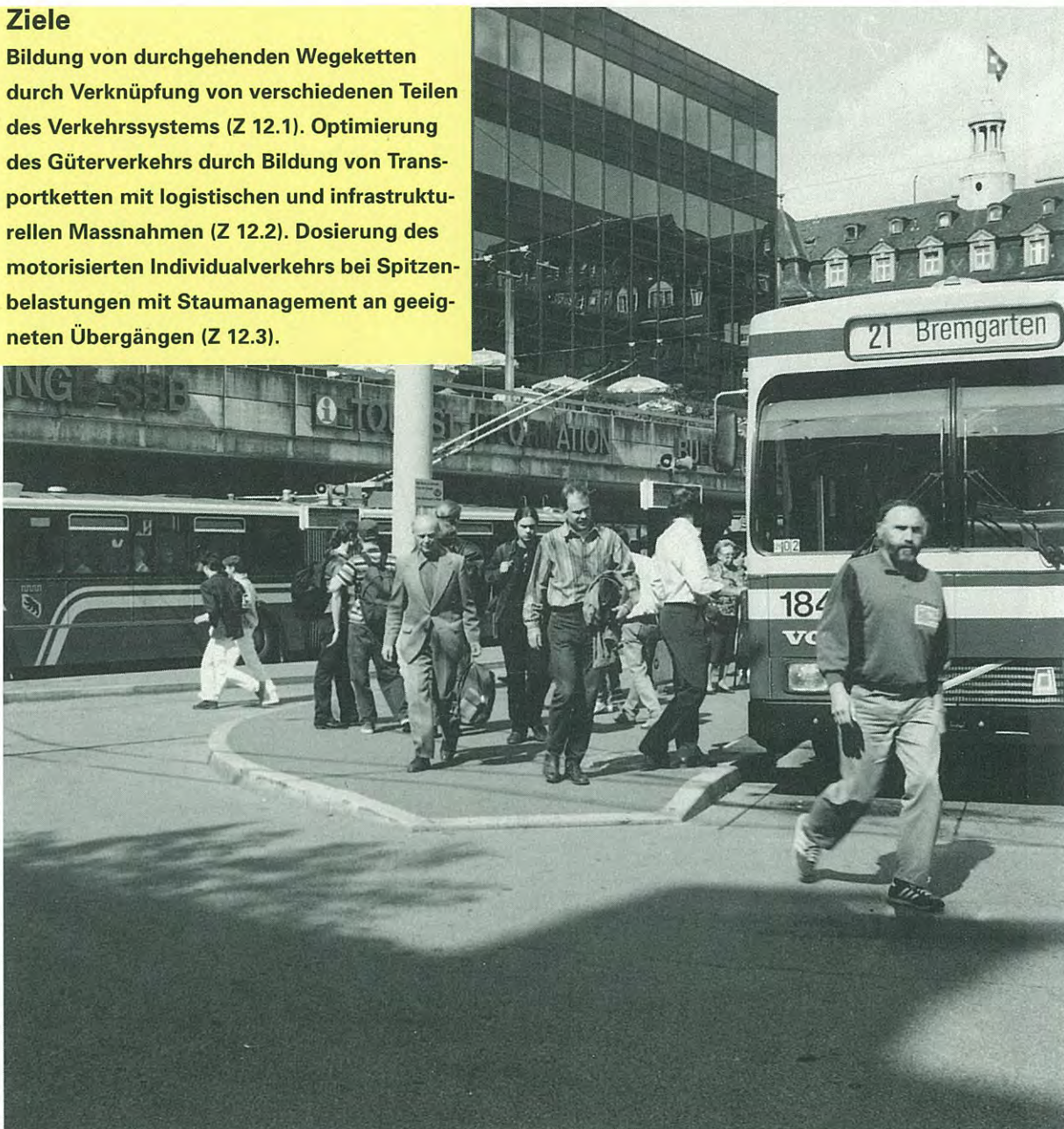
5.12. Verknüpfung und Übergänge

Ziele

Bildung von durchgehenden Wegeketten durch Verknüpfung von verschiedenen Teilen des Verkehrssystems (Z 12.1). Optimierung des Güterverkehrs durch Bildung von Transportketten mit logistischen und infrastrukturellen Massnahmen (Z 12.2). Dosierung des motorisierten Individualverkehrs bei Spitzenbelastungen mit Staumanagement an geeigneten Übergängen (Z 12.3).

12

Oben: Park+Ride-Anlagen am Stadtrand werden vom öffentlichen Verkehr bedient.



Attraktive Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Tram/Bus vermeiden Zeitverluste.



An Güterterminals sind strassen- und schienengebundener Güterverkehr verknüpft.



An den wichtigen Haltestellen von Tram und Bus werden Bike+Ride-Plätze angeboten.

Erläuterungen

Das Verkehrssystem besteht aus verschiedenen Verkehrsträgern mit entsprechenden Anlagen. Die Funktionalität des Verkehrssystems hängt nicht nur von der Leistungsfähigkeit der einzelnen Elemente ab, sondern ganz wesentlich von der Frage, ob zwischen den Elementen enge Verknüpfungen und fließende Übergänge bestehen. Diese Feststellungen gelten nicht nur für den Personenverkehr sondern sinngemäss auch für den Gütertransport. Auch hier müssen die Voraussetzungen verbessert werden, damit die dem Transportgut, Transportziel und Transportzeitpunkt angepassten Transportmittel eingesetzt werden.

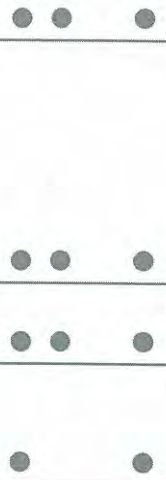
Die Verknüpfungen, insbesondere jene zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, sind äusserst sorgfältig anzuordnen, zu projektieren und zu betreiben, damit Missverständnisse, Zeitverluste und Fehlverhalten vermieden werden können. Unter die Verknüpfungen fallen die eigentlichen Netzknoten, Umsteigestationen und Bahnhöfe, Park+Ride- beziehungsweise Bike+Ride-Anlagen, Güterumschlaganlagen und Pfortneranlagen.

Massnahmenswerpunkte Verkehrsbauten und -anlagen

- Verknüpfung Grob- und Feinverteiler von ÖV und MIV (M 12.1).
- Park+Ride-Anlagen an den Haupteinfallsachsen mit attraktiven Haltestellen des ÖV; Abstimmung des städtischen Park+Ride-Angebots mit dem regionalen Angebot; Bereinigung der für die Stadt unbefriedigenden kantonalen Subventionspraxis (M 12.2).
- Bike+Ride-Anlagen an allen wichtigen ÖV-Knoten und Endstationen (M 12.3)
- Anlagen zur örtlichen und zeitlichen Regelung von Güterumschlag und Anlieferung mit Cargo- und Auslieferungszentren (M 12.4).

Realisierungsinstrumente

Grundordnung
Überbauungsordnung
Verkehrsrichtplan
Quartierrichtplan
andere Fachplanungen



6. Umsetzung des STEK

Der Umsetzungsbegriff im STEK

Die Umsetzung des STEK hat vier Schwerpunkte:

- den Einbezug des STEK in das Führungsinstrumentarium des Gemeinderats,
- die Koordination raumrelevanter Vorhaben,
- die Weiterentwicklung von Massnahmenswerpunkten in Massnahmenprogramme und
- die systematische Stadtentwicklungs-Beobachtung.

Einbezug des STEK in das Führungsinstrumentarium des Gemeinderats

Der Gemeinderat verfügt über verschiedene Führungsinstrumente. Es ist entscheidend, dass ein neues Instrument in das bereits vorhandene Instrumentarium eingeführt wird. Dies umfasst die Koordination zwischen dem STEK und

- den Legislaturrichtlinien des Gemeinderats, d.h. die Massnahmenswerpunkte des STEK sind in den Legislaturrichtlinien enthalten (was bei den Legislaturrichtlinien 1993 bis 1996 bereits weitgehend sichergestellt ist),
- der mittelfristigen Finanzplanung, d.h. die erforderlichen finanziellen Mittel zur Realisierung der Massnahmenswerpunkte des SK 95 und VK 95 werden entsprechend bereitgestellt bzw. koordinierte Verschiebungen vorgenommen,
- dem "New Public Management", d.h. Berücksichtigung des STEK bei der Formulierung von Leistungsaufträgen und beim Controlling in der Stadtverwaltung.

Koordination raumrelevanter Vorhaben

Die Massnahmenswerpunkte des SK 95 und des VK 95 sind auf die Ziele des STEK abgestimmt und sie sind (bei den Festsetzungen) oder werden noch (bei den Zwischenergebnissen und Vororientierungen) untereinander koordiniert. Es sind aber nicht alle raumrelevanten Vorhaben, die im Verlauf der nächsten Jahre zum Entscheid anstehen werden, im STEK enthalten. Eine wesentliche Aufgabe bei der Umsetzung des STEK besteht in der Beantwortung der Frage, in welchem

Verhältnis ein noch nicht mit dem STEK koordiniertes raumrelevantes Vorhaben zu den Zielen des STEK steht (unterstützend, neutral, ver hindernd).

Die Koordination raumrelevanter Vorhaben untereinander, insbesondere neuer Vorhaben mit den Massnahmenswerpunkten des SK 95 und VK 95, wird im Rahmen der bestehenden Mitwirkungs-, Vernehmlassungs- und Mitberichtsverfahren innerhalb der Verwaltung sichergestellt.

Das STEK ist für das raumrelevante Handeln der städtischen Behörden eine verbindliche Vorgabe. Es ist die Aufgabe aller Direktionen, bei Anträgen zu raumwirksamen Vorhaben, dem Gemeinderat diese Fragen zu beantworten. Stehen Anträge der Direktionen im Widerspruch zum STEK oder stehen sie in Konflikt zu anderen raumwirksamen Vorhaben, so sind sie hinreichend von der antragstellenden Direktion zu begründen und die Konsequenzen für das STEK sind darzulegen. In diesen Fällen ist ein Mitbericht der Präsidialdirektion für die Behandlung entsprechender Anträge der Direktionen im Gemeinderat zwingend erforderlich.

Weiterentwicklung von Massnahmenswerpunkten in Massnahmenprogramme

Von den Massnahmenswerpunkten des SK 95 und des VK 95 können jene in Massnahmenprogramme übergeleitet werden, bei denen die Koordination zwischen den betroffenen Partnern abgeschlossen ist. Diese Massnahmenswerpunkte werden im VK 95 als Festsetzungen bezeichnet. Im Rahmen dieser Programme sind die Realisierungsprioritäten zu setzen, die Finanzierung verbindlich sicherzustellen und die erforderlichen Beschlüsse den jeweils zuständigen Organen vorzulegen.

Bei den übrigen Massnahmenswerpunkten muss im Rahmen der Fortschreibung der Koordinationsprozess zuerst abgeschlossen werden. Nicht nur bauliche Massnahmen können Gegenstand der Massnahmenprogramme sein. Mass-

nahmenprogramme enthalten auch planungsrechtliche oder betriebliche Massnahmen oder Aufträge für die Erarbeitung spezieller Fachplanungen durch einzelne Verwaltungsstellen.

Systematische Stadtentwicklungs-Beobachtung

Als Grundlage für die regelmässige Berichterstattung zu den Legislaturrichtlinien (sogenanntes Reporting) und als Hilfsmittel, um frühzeitig Veränderungen zu erkennen, die für die Ziele des STEK von Bedeutung sind, ist eine systematische Beobachtung der räumlichen Stadtentwicklung vorgesehen. Im Rahmen dieses STEK-Monitoring (Fachbegriff für eine systematische Beobachtung) wird die Entwicklung ausgewählter Indikatoren verfolgt, mit denen die Ziele des STEK umschrieben werden können. Solche Indikatoren sind zum Beispiel die Verfügbarkeit von Nutzflächenangeboten für Wohnen und Arbeiten, das Verkehrsaufkommen auf dem Basisnetz, der Anteil des Veloverkehrs, die Auslastung der ÖV-Angebote etc. Diese Indikatoren werden grösstenteils schon heute von der Verwaltung erhoben. Sie sollen zu einem STEK-Indikatorensystem zusammengefügt, möglichst zeitgleich erfasst und jährlich ausgewertet werden. Die Arbeiten zum STEK-Monitoring werden mit den künftig ebenfalls regelmässig stattfindenden Einwohner- und Kundenbefragungen durch die Stadt koordiniert.

7. Fortschreibung des STEK

Fortschreibungsauftrag gemäss Bauklassenplan 1987

Die Vorschriften zum Bauklassenplan (BKP 87) legen in Artikel 34, Absatz 1 fest:

"Der Bauklassenplan und die Vorschriften zum Bauklassenplan sind alle 10 bis 15 Jahre auf ihre Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Regions-, Stadt- und Quartierentwicklung und deren Gestaltung zu überprüfen, erstmals 8 Jahre nach Inkrafttreten.

Grundlagen der Überprüfung bilden ein Stadtentwicklungskonzept und die daraus entwickelten Quartierrichtpläne. Der Gemeinderat orientiert den Stadtrat alle 3 Jahre über den Stand der Stadtentwicklungs- und Quartierplanung."

Die Forderungen des Artikels 34 kommen einem Auftrag zur regelmässigen Fortschreibung des STEK gleich. Mit der öffentlichen Diskussion zu Beginn der Arbeiten am STEK (1990), mit dem Entwurf zum räumlichen Stadtentwicklungskonzept (1992) und mit dem vorliegenden STEK wird die Forderung nach einer regelmässigen Berichterstattung über den Stand der Stadtentwicklungs- und Quartierplanung bereits erfüllt. Auch in Zukunft soll in einem Dreijahresrhythmus über den Stand der Stadtentwicklungs- und Quartierplanung berichtet werden.

Der Fortschreibungsbegriff im STEK

Die Realisierung von Massnahmen (Umsetzung) und die gleichzeitige Weiterentwicklung des Konzepts (Fortschreibung) haben die Arbeitsweise während der bisherigen Projektdauer des STEK geprägt. Die Arbeitsweise hat sich bewährt. Aus diesem Grund wird weiterhin parallel an der Umsetzung und an der Fortschreibung des STEK gearbeitet.

Das STEK muss als Führungsinstrument laufend überprüft und bei Bedarf auch angepasst werden können. Das STEK präzisiert den Fortschreibungsauftrag aus dem Bauklassenplan und definiert folgende Aufgabenbereiche:

- die Weiterentwicklung, Präzisierung und Überprüfung der Teilkonzepte in Richtplänen,

- die Weiterführung der fachlichen und räumlichen Koordination,
 - die Weiterentwicklung noch nicht realisierungsreifer Massnahmenswerpunkte des SK 95 und des VK 95,
 - die periodische Überprüfung der grundeigentümergehörigen raumplanerischen Instrumente (Nutzungszonenplan, Bauklassenplan, Bauordnung) und
 - die Überprüfung und gegebenenfalls die Anpassung der Ziele bei gewichtigen Veränderungen der Rahmenbedingungen und des Umfelds.
- Der im Artikel 34 vorgegebene Dreijahresrhythmus bildet den gemeinsamen Takt in der Bearbeitung dieser fünf Aufgabenbereiche. Die Ergebnisse bilden die Basis für die weitere regelmässige Berichterstattung über den Stand der räumlichen Entwicklung und damit auch die Grundlage für allfällige Kurskorrekturen am STEK.

Weiterentwicklung der Teilkonzepte

Das SK 95 und das VK 95 enthalten Aussagen zu Nutzung, Gestaltung und Verkehr, die in einzelnen Punkten weiter präzisiert und überprüft werden müssen, bevor genügend grosse Sicherheit für die Entwicklung konkreter Massnahmen besteht. Aus dieser Vertiefung können auch Erkenntnisse für die Weiterentwicklung der Konzepte selber gewonnen werden. Die Arbeiten sind entweder eher raumorientiert und zielen auf die Verfeinerung von gesamtstädtischen Aussagen auf der Ebene der Quartiere, oder aber sie sind eher sachorientiert und bezwecken eine Verfeinerung von generellen Konzeptaussagen in detaillierten Teilkonzepten. Erstere werden sich in Quartierrichtplänen niederschlagen und betreffen vor allem die Aspekte Nutzung und Gestaltung. Zweitere führen zu Teilrichtplänen und betreffen vor allem Verkehrsanlagen. Quartierrichtpläne und Teilrichtpläne werden in jedem Fall aber nur dann erarbeitet, wenn ein entsprechender Planungsbedarf eindeutig besteht.

Ziel 1998: Abschluss der Arbeiten und Genehmigung der ersten Quartierrichtpläne sowie der Teilkonzepte und -richtpläne gemäss VK 95.

Ziel 2001: Abschluss der Arbeiten und Genehmigung weiterer Quartierrichtpläne.

Koordination städtischer und regionaler Konzepte

Die Koordination innerhalb der Stadt und die regionale Koordination auf der Ebene der Konzepte und Planungen sind mit dem STEK nicht abgeschlossen. Koordination ist ein permanenter gesetzlicher Auftrag der öffentlichen Hand ("Bund, Kantone und Gemeinden erarbeiten die für ihre raumwirksamen Aufgaben nötigen Planungen und stimmen sie aufeinander ab", Artikel 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979). Neben der Koordination auf der Konzept- und Planungsebene ist auch die Koordination auf der Gesetzgebungs- und Finanzierungsebene entscheidend. Die Koordination ist dabei nicht Selbstzweck sondern hat zum Ziel, die Handlungsspielräume zu vergrössern und die Wirksamkeit von Massnahmen zu erhöhen.

Im Rahmen der Fortschreibung des STEK steht die Koordination auf der Konzept- und Planungsebene im Vordergrund, insbesondere die Abstimmung der raumrelevanten Aspekte aller städtischen Entwicklungskonzepte auf die Ziele des STEK, die Förderung der gegenseitigen Unterstützung städtischer Konzepte (Synergien) und die Abstimmung der Entwicklungskonzepte innerhalb der Region. Die Offenlegung der räumlichen Entwicklungsvorstellungen der Stadt Bern mit dem STEK leistet dazu einen wichtigen Beitrag.

Ziel 1998: Prüfung von methodischen Vorgaben für die Erarbeitung von städtischen Entwicklungskonzepten (zur Vereinfachung der Konzeptkoordination) und Erarbeitung von organisatorischen Massnahmen, die die Konzeptkoordination sicherstellen. Information der

Regionsgemeinden über das STEK, Verwendung des STEK als Basis für die regionale Koordination, Stärkung der regionalen Zusammenarbeit im Rahmen des VZRB. Förderung von regionalen Projektorganisationen nach dem Vorbild der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP).

Ziel 2001: Überprüfung des STEK anhand eines regionalen Entwicklungskonzepts.

Weiterentwicklung von Massnahmenschwerpunkten

SK 95 und VK 95 enthalten Massnahmenschwerpunkte, die noch nicht abschliessend koordiniert sind. An diesen Massnahmenschwerpunkten muss weitergearbeitet und die Koordination verbessert werden. Bei Nutzungs- und Gestaltungsfragen betrifft dies in erster Linie verschiedene Partner innerhalb der Stadt. Bei Verkehrsfragen sind aber auch Region, Kanton, Bund und Transportunternehmungen einzubeziehen. Bei der Weiterentwicklung der Massnahmenschwerpunkte kann auf die Ergebnisse des STEK-Monitoring zurückgegriffen werden.

Ziel 1998: Weiterentwicklung der noch nicht abschliessend koordinierten Massnahmenschwerpunkte, Durchführung und Auswertung von Pilotversuchen, Genehmigung eines Massnahmen- und Realisierungsprogramms.

Ziel 2001: Weiterentwicklung der noch nicht abschliessend koordinierten Massnahmenschwerpunkte, Überprüfung und allenfalls Anpassung des Massnahmen- und Realisierungsprogramms

Überprüfung der raumplanerischen Instrumente

Mit dem STEK liegt eine Grundlage für die geforderte erstmalige Überprüfung des Bauklassenplans 1987 (BKP) vor. Es kann festgestellt werden, dass die Ziele des STEK grundsätzlich mit den Zielen des BKP übereinstimmen. Es besteht

folglich kein Anlass, den BKP anzupassen.

Beim Nutzungszonenplan (NZP) steht eine Teilrevision, die einen besseren Schutz der Wohnnutzung bezweckt, kurz vor dem Abschluss. Eine weitergehende Revision des NZP hinsichtlich Freiflächen, Grünflächen und Schutzzone ist u.a. vom Stand der Revision des kantonalen Baugesetzes abhängig. Eine grundsätzliche Neudefinition der Arbeitszonen ist zu prüfen.

Ziel 1998: Überprüfen, ob eine weitere Teilrevision des NZP zu Freiflächen, Grünflächen und Schutzzone erforderlich ist (allenfalls Revisionsziele beschliessen), Prüfung der Neudefinition der Arbeitszonen (allenfalls Revisionsziele beschliessen).

Ziel 2001: Überprüfung des Bauklassenplans auf der Basis der Quartierrichtpläne. Allenfalls öffentliche Auflage einer Teilrevision des NZP zu Freiflächen, Grünflächen und Schutzzone beziehungsweise zur Neudefinition der Arbeitszonen.

Überprüfung von Rahmenbedingungen und Umfeld

Rahmenbedingungen und Umfeld des STEK werden im Rahmen der Fortschreibung regelmässig überprüft. Dazu kann auch das Instrument des STEK-Monitoring beigezogen werden. In der Berichterstattung über den Stand der räumlichen Entwicklung sind Veränderungen des Umfelds und der Rahmenbedingungen aufzuzeigen, wenn diese entweder eine Anpassung der Ziele erforderlich machen oder wenn sie sich auf den Handlungsbedarf und die Handlungsmöglichkeiten auswirken.

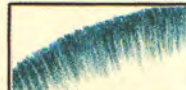

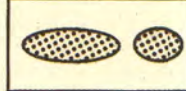


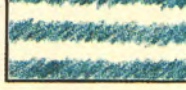

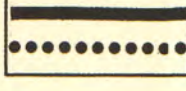

Ziel 1998: Überprüfung des Handlungsbedarfs und der Handlungsmöglichkeiten in den Bereichen Nutzung, Gestaltung und Verkehr. Allenfalls Überprüfung einzelner Ziele des STEK.

Ziel 2001: Überprüfung des Handlungsbedarfs und der Handlungsmöglichkeiten. Gesamtüberprüfung der Ziele des STEK.

Stadtentwicklungskonzept Bern GK 95 Übersichtsplan

Stadtplanungsamt Bern
Juni 1995

Dargestellt sind ausgewählte Massnahmenswerpunkte mit grosser Flächenrelevanz.

-  Erhaltung des Landschaftsraums (M 1.1)
-  Grossräumige Erhaltung der bestehenden Bau- und Freiraumstruktur gemäss BKP 87 (M 2.1) und Bildung einzelner Quartierzellen mit flächendeckenden Zonen Tempo 30 / Anwohnerparkierung (M 6.1)
-  Stärkung des bestehenden Systems der Quartier- und Quartiernebenzentren (M 2.2)
-  Prioritäten Wohnen für grosse Baulandreserven ausserhalb der Entwicklungsschwerpunkte (M 3.1)
-  Umweltgerechte Entwicklungsschwerpunkte Ausserholligen (Schwerpunkt Arbeiten), Wankdorf (Schwerpunkt Arbeiten, Messe, Sport, Freizeit und Erholung) und Masterplan Bahnhof Bern (M 4.1 - 4.3)
-  Sicherung der ökologischen Funktion übergeordneter Grünverbindungen (M 5.2)
-  Regionales S-Bahnliniennetz und RBS / Verbesserung der Transportketten durch neue S-Bahnstationen und Verknüpfung mit Tram-/Busnetz (Feinverteiler) (M 7.1, M 12.1 - 12.3).
-  Begrenzung und Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs auf ein Basisnetz (M 8.2 / M8.3)
-  Förderung der Attraktivität der Innenstadt durch Neugestaltung von Plätzen und Gassen (M 4.5 / M 9.5)

Erläuterung

Aufgrund der Wahrung der Übersichtlichkeit wird
 - das Städtnetz des öffentlichen Verkehrs (Tram / Bus)
 - das Übergangnetz und Quartiernetz des Individualverkehrs
 nicht dargestellt. Die entsprechend detaillierten Informationen sind dem VK 95 zu entnehmen. Aus dem gleichen Grund erfolgt keine parzellenexakte Darstellung der Nutzungsschwerpunkte. Sie ist dem SK 95 zu entnehmen.

