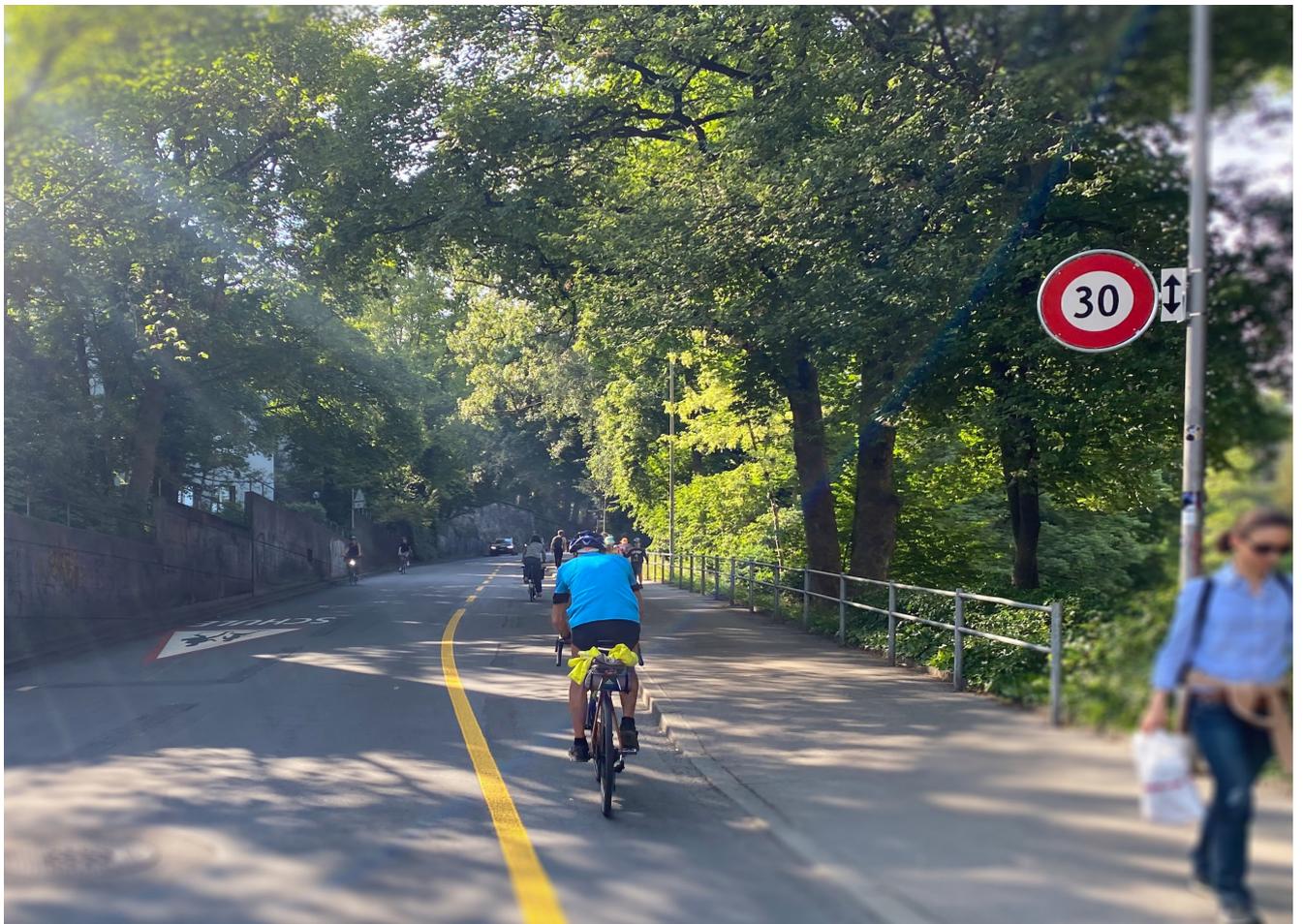


## Sandrain-Marzili Gesamtverkehrskonzept



### Bericht **im Entwurf**

vom 3. November 2023  
Rombo GmbH

## Impressum

### **Auftraggeberin**

Stadt Bern

Direktion für Finanzen, Personal und Informatik  
Immobilien Stadt Bern  
Bundesgasse 33  
3011 Bern

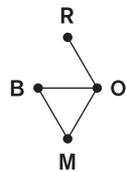
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün  
Verkehrsplanung  
Predigergasse 12  
3011 Bern

### **Projektleitung**

Fabian Bauer, Immobilien Stadt Bern  
Stephan Moser, Verkehrsplanung Bern

### **Verfasst von**

Enea Corubolo, Rombo GmbH  
Jordi Riegg, Rombo GmbH  
Sandro Gähler, Rombo GmbH  
André Lusser, Rombo GmbH



Rombo GmbH  
Geroldstrasse 31  
CH-8004 Zürich  
+41 44 545 55 40  
info@rombo.ch  
www.rombo.ch

# Inhaltsverzeichnis

<b>Glossar</b>		4
<b>Zusammenfassung</b>		5
<b>1 Ausgangslage und Aufgabenstellung</b>		6
	1.1 Auftrag	6
	1.2 Aufbau des Berichts	7
	1.3 Perimeter	8
	1.4 Grundlagen	8
<b>2 Potenziale und Defizite</b>		10
	2.1 Fussverkehr	10
	2.2 Veloverkehr	13
	2.3 Öffentlicher Verkehr	15
	2.4 Motorisierter Individualverkehr	17
	2.5 Mobilitätsangebot	21
	2.6 Entsorgung, Logistik und Anlieferung	21
	2.7 Bootsausstieg	22
<b>3 Synthese und Ausblick</b>		23
	3.1 Resümee	23
	3.2 Stadtverträgliche Mobilität	24
	3.3 Fussverkehr und Aufwertung Stadtraum	25
	3.4 Ausbau Velorouten und Veloangebote	27
	3.5 Ausbau des ÖV und neue Haltestellen	29
	3.6 Parkierung und Anlieferung	31
<b>Anhänge</b>		
	A Marzili-/Aarstrasse	
	B Marzilistrasse	
	C Sulgeneck-/ Sandreinstrasse	
	D Sandrainstrasse/ Monbijoubrücke	
	E Neue Bushaltestelle im Süden	
	F Neue Bushaltestelle auf Monbijoubrücke	

# Glossar

<b>Doppelnutzung (Parkplatz)</b>		ein Parkplatz wird zu verschiedenen Tageszeiten und Wochentagen für zwei verschiedene Nutzungen verwendet, reduziert den Platzverbrauch
<b>Durchschnittlicher Tagesverkehr</b>	<b>DTV</b>	Mittelwert aus allen Wochentagen (Montag - Sonntag) der Anzahl motorisierte Fahrzeuge, die an einem Tag eine bestimmte Strecke passieren
<b>Durchschnittl. Werktagsverkehr</b>	<b>DWV</b>	Mittelwert aus allen Werktagen (Montag - Freitag) der Anzahl motorisierte Fahrzeuge, die an einem Tag eine bestimmte Strecke passieren
<b>Durchgangsverkehr</b>		Verkehr, der in den definierten Perimeter einströmt und ihn ohne beabsichtigten Halt wieder verlässt
<b>Freizeitverkehr</b>		Verkehr zum Erreichen von Freizeitaktivitäten, hauptsächlich ausserhalb der Arbeitszeiten, starke Saison- und Wetterabhängigkeit
<b>Gesamtverkehr</b>		die Summe aller Verkehrsteilnehmenden mit allen Verkehrsmitteln
<b>Gesamtverkehrskonzept</b>	<b>GVK</b>	Strategisches Instrument, das darauf abzielt, den Verkehr umfassend zu organisieren und zu steuern
<b>Inventar der historischen Verkehrswege IVS</b>		Nationale Sammlung von historisch bedeutenden Verkehrswegen zwecks deren Dokumentation und Erhalt
<b>Masterplan Veloinfrastruktur</b>		Grundlage für die Veloverkehrsplanung, bestehend aus Netzplan und Standards für die Infrastruktur
<b>Modalsplit</b>		Prozentualer Anteil eines Verkehrsmittels (Fuss-, Velo-, öffentlicher, motorisierter Verkehr) am Gesamtverkehr.
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>	<b>MIV</b>	Verkehr zur privaten Fortbewegung mit Motorfahrzeugen (Personenwagen, Motorräder) sowie zum Warentransport (Lastwagen, Lieferwagen)
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	<b>ÖV</b>	Von der öffentlichen Hand organisierte Verkehrsmittel zum Personentransport: Busse, Trams, Eisenbahnen, Seilbahnen, Schiffe
<b>Pendlerverkehr</b>		Verkehr vom Wohn- zum Arbeitsort, hauptsächlich an Arbeitstagen während den Morgen- und Abendspitzenstunden
<b>Pop-Up-Radwege</b>		Radwege, welche dank beschleunigten Verfahren und temporären Massnahmen sehr schnell umgesetzt werden können
<b>Stadtentwicklungskonzept 2016</b>	<b>STEK</b>	Behördenverbindliches Instrument der räumlichen Stadtentwicklung aus dem Jahr 2016, gilt als Grundlage für Quartier- und Arealplanungen
<b>Uferschutzplan</b>		Planungsinstrument, welches den Richtplan um wichtige Elemente für Fluss- und Seeufer ergänzt, z. B. Uferwege und -schutzgebiete
<b>Veloabstellplätze</b>	<b>VAP</b>	Flächen, die zum Abstellen von Velos vorgesehen sind, oft mit Infrastruktur zum geordneten Abstellen, Diebstahl- und Witterungsschutz
<b>Velo-Offensive</b>		Programm der Stadt Bern zur Verbesserung der Veloinfrastruktur, um den Veloanteil am Gesamtverkehr von 2010 bis 2030 zu verdoppeln
<b>Ziel-/Quellverkehr</b>		Verkehr, dessen Ziel oder Quelle innerhalb des definierten Perimeters liegt, von ausserhalb des Perimeter ein- oder ausströmt

# Zusammenfassung

## Zweck

Das Hauptziel dieser Untersuchung ist es, die Auswirkungen und die Nutzen der anstehenden Entwicklungen in den Quartieren Sandrain und Marzili im Hinblick auf Verkehr und Stadtraum zu identifizieren und darzulegen.

## Ausgangslage

Im Gaswerkareal und Brückenkopf West entsteht ein neues urbanes Quartier mit vielfältigen Nutzungen und attraktiven Frei- und Naturräumen. Die Entwicklung des Gaswerkareals wird die Bevölkerung und die Beschäftigtenzahlen erhöhen, was die Nachfrage nach einer besserer Erschliessung zu Fuss, mit dem Velo und dem öffentlichen Verkehr steigern wird. Parallel zur Entwicklung des Gaswerkareals wird das Marzilbad in den kommenden Jahren saniert, wobei der Hauptzugang in Richtung Norden verschoben wird. Vor dem Eingangsbereich wird ein grosszügiger Platz mit Bäumen und Sitzgelegenheiten entstehen. Die Sanierung des Marzilbads und die Entwicklung des Gaswerkareals werden zu einer Reduzierung von etwa 130 öffentlichen und 230 privaten Parkplätzen in der unteren Stadtebene führen.

## Ziele und Herausforderungen

Verkehr beeinflusst die Lebensqualität massgeblich. Um Erholungs- und Bewegungsmöglichkeiten in der Nähe der Wohngebiete zu gewährleisten, sind verkehrsberuhigte und -befreite Zonen von entscheidender Bedeutung. Das übergeordnete Ziel besteht in der Förderung umweltfreundlicher Mobilität, Reduzierung von Autofahrten und Verringerung der Präsenz des Autoverkehrs, um eine stadtverträglichere, emissionsärmere und umweltschonende Mobilität zu fördern.

Die topografischen Gegebenheiten schränken die Möglichkeiten für neue Fuss- und Veloverbindungen ein. Eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung kann einzig über die bereits bestehenden Sandrain-, Sulgeneck, Marzili- oder Aarstrasse erfolgen. Um die Verbindung zwischen der unteren und oberen Stadtebene sowie den Anschluss an die ÖV-Haupachsen zu verbessern, sind gezielte Massnahmen an den bestehenden Verbindungen sowie neue direkte Zugänge in Form von Treppen oder Liften erforderlich. Die geplante neue Buslinie wird die Erschliessung verbessern.

## Geplante Verbesserungen

Unter anderen wird mit folgenden, mit der Sanierung des Marzilbads und der Entwicklung des Gaswerkareals geplanten Massnahmen die Situation im Hinblick auf Erschliessung, Mobilität und Verkehr verbessert:

- Einsatz einer neuen ÖV-Buslinie mit zwei Haltestellen auf der Sandrainstrasse, welche einen direkten Anschluss an den Bahnhof Bern gewährleistet (Option: Verlängerung Buslinie nach Wabern)
- Einrichtung und Erweiterung von ausgedehnten, über die Quartiersammelstrasse führende Fussgängerbereiche (Begegnungszone)
- Erweiterung des Fusswegnetzes zwischen Aare und Sandrainstrasse in Abstimmung mit den bestehenden Fusswegverbindungen
- Umsetzung der Velolandroute als eigentrasseierte Veloroute, Ausbau Veloangebote
- zusätzliche Vertikalverbindungen (Lifte) auf Monbijoubücke (Option: Neue Haltestelle auf Monbijoubücke für Tangentiallinien 28 und 30)
- Rückbau von rund 360 Parkplätzen, Ausbau Mobilitätsangebote Mobility, Veloverleih etc.
- Einbezug Parking Brückenraum mit direkter Erschliessung am Monbijoubücke/Eigerstrasse für Parkierung der neuen Nutzungen auf dem Gaswerkareal

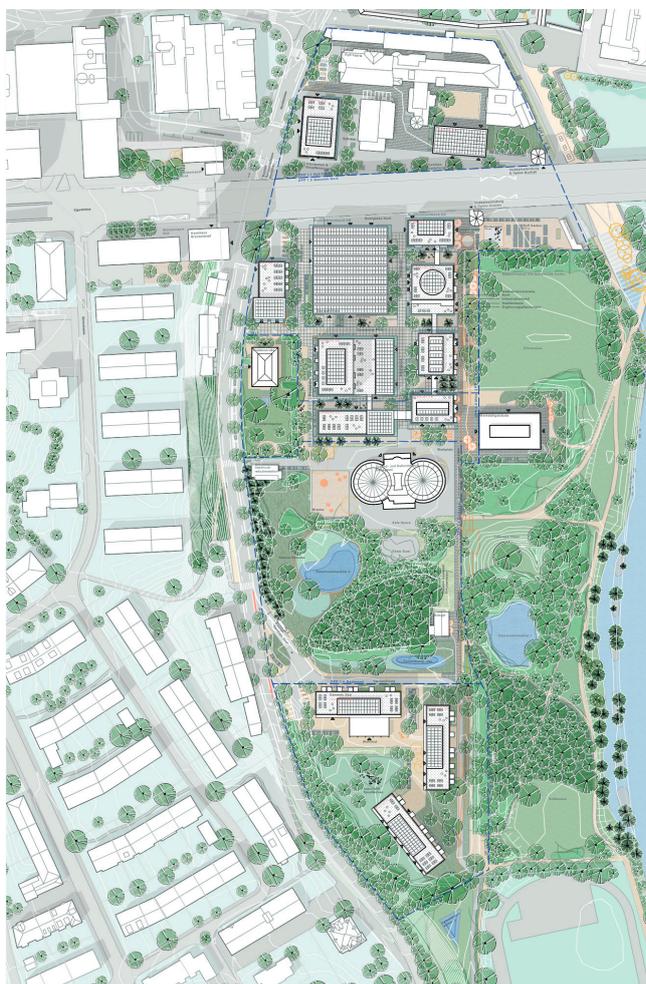
# 1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

## 1.1 Auftrag

Als Auslöser gelten die anstehenden Entwicklungen Gaswerkareal, Brückenkopf West und die Sanierung des Marzilibads. Diese Entwicklungen gehen einher mit sich verändernden Mobilitätsbedürfnissen und Verkehrspotenzialen. In einer umfassenden Gesamtbetrachtung werden diese Entwicklungen im Hinblick auf die definierten Ziele im Stadtentwicklungskonzept Bern 2016 (STEK) sowie in der Energie- und Klimastrategie analysiert.

Das Ziel dieser Untersuchung liegt darin, die zu erwartenden verkehrlichen und stadträumlichen Auswirkungen dieser Entwicklungen auf die Quartiere Marzili und Sandrain zu identifizieren. Bei Bedarf werden gezielte Eckwerte und Massnahmen für den Rahmenplan definiert, die später beispielsweise in die verbindlichen Mobilitätskonzepte der einzelnen Areale einfließen können.

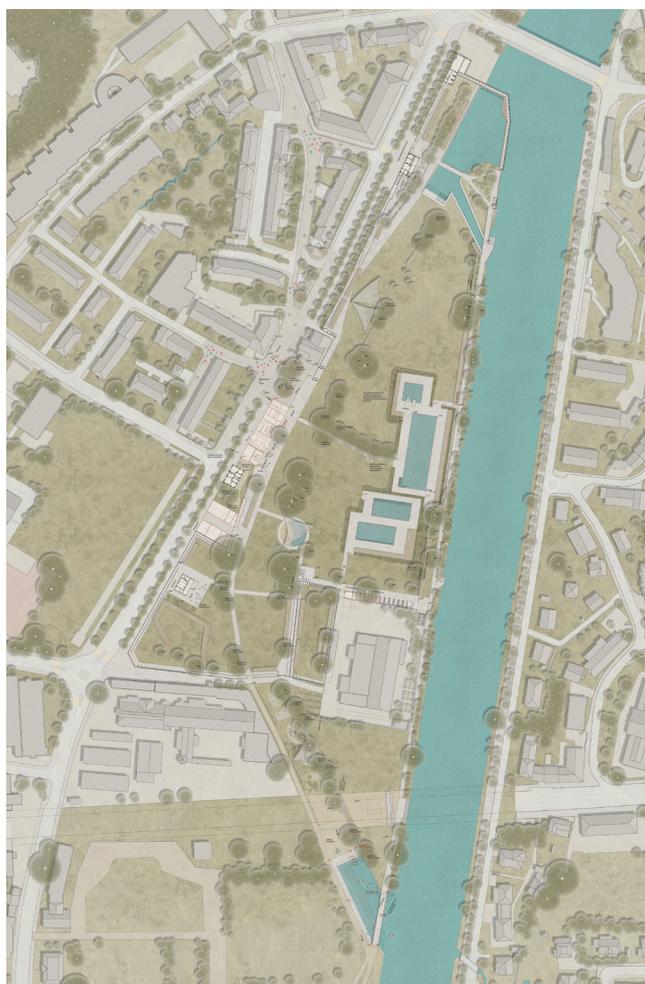
**Entwicklung Gaswerkareal**



**Abbildung 1**

Richtprojekt Gaswerkareal, Situationplan Dachaufsicht (Quelle: Planerteam «Downtown Gastown», Oktober 2023)

**Sanierung Marzilibad**



**Abbildung 2**

Siegerprojekt Sanierung Marzilibad, Situationsplan (Quelle: Team Trachsel Zeltner Architekten AG, November 2021)

Die Sulgeneck-, Marzili-, Aar- und Sandrainstrasse sind Quartiersammelstrassen. Sie haben die Funktion, den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu sammeln und auf das Basisnetz zu führen. Diesen Strassen kommt im vorliegenden GVK eine besondere Bedeutung zu. Die bevorstehenden Entwicklungen werden aber nicht nur Anpassungen an den angrenzenden Strassen und Umgebungen erfordern, sondern auch Einfluss auf Infrastrukturen wie die Monbijoubücke, Vertikalverbindungen oder aber die bestehende Werkleitungen haben.

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) verdeutlicht somit nicht nur die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft, sondern identifiziert auch verkehrliche Defizite und Potenziale. Es schafft Klarheit über die funktionalen Zusammenhänge und bietet eine Grundlage für zukünftige Planungen, welche die Entwicklung des Quartiers im Einklang mit den gesetzten Zielen und Nachhaltigkeitsstrategien ermöglichen.

## 1.2 Aufbau des Berichts

Das GVK dient als Nachschlagewerk und Leitfaden für Projekte zur Strassensanierung und -neugestaltung innerhalb des definierten Perimeters. Die Inhalte des Dokuments haben informativen Charakter. Sie gelten als handlungsanweisend und sind somit weder behördenverbindlich noch bindend für Private.

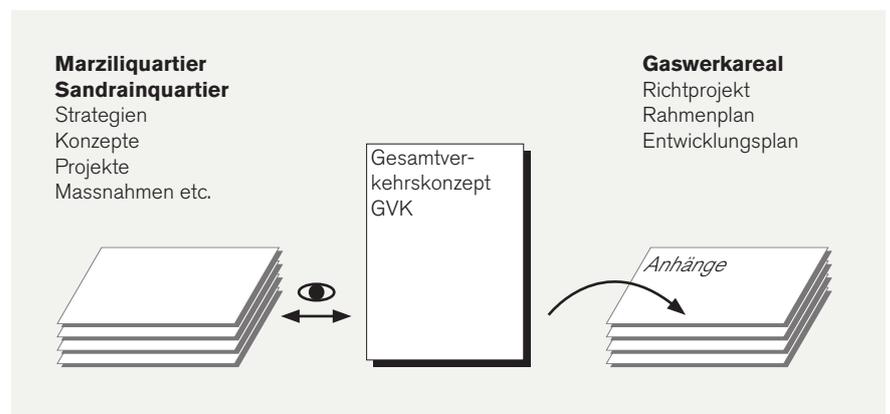
Das Richtprojekt, der Rahmen- und der Entwicklungsplan zum Gaswerkareal nehmen Bezug zum vorliegenden Bericht. In dieser Rolle dient der Bericht als ergänzender Anhang zu den erwähnten Instrumenten und trägt dazu bei, die im Rahmenplan formulierten Bestimmungen im Hinblick auf Mobilität und Verkehr besser zu verstehen.

Der Bericht ist in mehrere Kapitel gegliedert, welche durch die unterschiedlichen Aspekte des GVKs führen.

Im ersten Kapitel werden die Ausgangssituation sowie die wesentlichen Grundlagen und Zielvorgaben erläutert. Das zweite Kapitel widmet sich der verkehrlichen und stadträumlichen Potenzial- und Defizitanalyse. Dabei werden die verschiedenen Verkehrsträger sowie die bereits vorhandenen und geplanten Elemente betrachtet. Ein Resümee im dritten Kapitel führt die Erkenntnisse aus der Potenzial- und Defizitanalyse zu einer ganzheitlichen Perspektive zusammen. In diesem Kapitel wird zudem verdeutlicht, wie die geplanten Entwicklungen, Marzilibad und Gaswerkareal, die bestehenden Quartiere positiv beeinflussen werden. Gleichzeitig werden Bereiche identifiziert, die weiterhin besondere Aufmerksamkeit erfordern.

Im Anhang zum vorliegenden Bericht sind ausgewertete Grundlagen sowie Optionen für zukünftige Planungen wie mögliche Ansätze für verkehrsberuhigte Zonen, Szenarien für den öffentlichen Verkehr, Ansätze für die Strassenraumgestaltung sowie weitere für die Quartiere relevante Aspekte dokumentiert

**Abbildung 3**  
Anwendung und Einbettung  
des Gesamtverkehrskonzept GVK

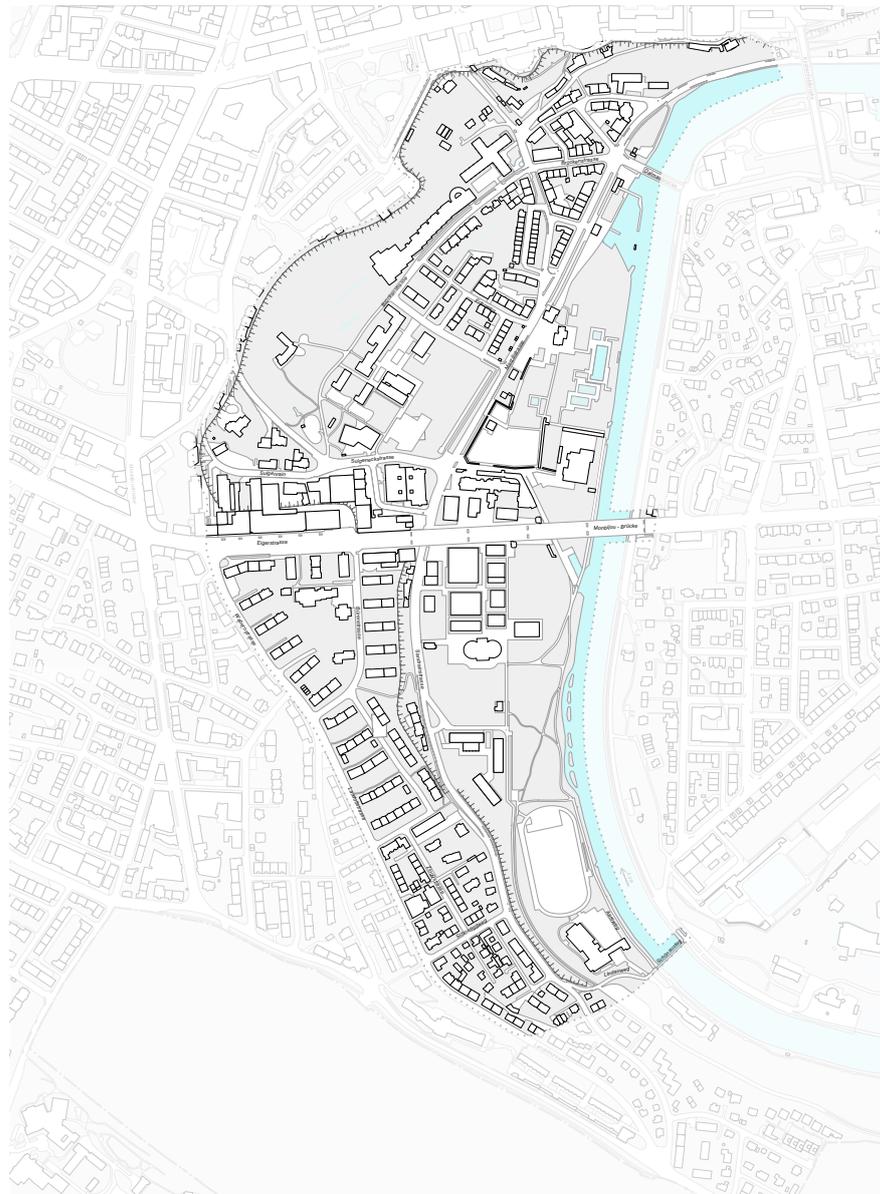


### 1.3 Perimeter

Der folgende Perimeter bildet die räumliche Grundlage für die Betrachtungen in diesem Bericht.

- Sandrainstrasse, Sulgeneckstrasse bis Sandrainstrasse 56
- Marzilstrasse, Sulgeneckstrasse bis Aarstrasse
- Sulgeneckstrasse, Marzilstrasse bis Sulgenrain
- Aarstrasse, Marzilstrasse bis Dalmazibrücke

**Abbildung 4**  
Perimeter, kein Massstab  
(Quelle: Rombo GmbH, 2023)



### 1.4 Grundlagen

#### **Entwicklung Gaswerkareal und Brückenkopf West, Sanierung Marzilbad**

Die erwähnten Entwicklungen und die Sanierung des Marzilbads gelten als Auslöser der vorliegenden Gesamtbetrachtung und bilden somit die wichtigste Grundlagen. Wo es die Betrachtung verlangt, wird von einem (realisierten) Zustand gemäss aktueller Planung ausgegangen.

Auf dem Gaswerkareal und dem benachbarten Brückenkopf soll ein neues, lebendiges Quartier mit urbaner Mischnutzung (Wohnen, Dienstleistungen, Kultur, Schule etc.) und attraktiven Frei- und Naturräumen gemäss Abbildung 2 entstehen.

Auch nach der Sanierung wird das Marzilbad seine Identität und seinen heutigen Charakter als beliebte Freibadanlage beibehalten. Die sichtbarste Veränderung betrifft den Hauptzugang, der Richtung Norden verschoben und mit einem grosszügigen Eingangsbereich mit Bäumen und Sitzgelegenheiten ausgestattet wird. Nach der Sanierung wird der Löffu über die gesamte Länge zwischen dem «Spitz» und dem Bueberseeli als Wegerschliessung und Aufenthaltsbereich nutzbar. Die Autoparkplätze beim

«Spitz» südlich der Dampfzentrale werden zugunsten von mehr Freiraum aufgehoben. Dort sind ein zusätzlicher Aarehafen zur Auswasserung von Booten sowie ein neuer Sport- und Spielbereich vorgesehen.

### **STEK 2016**

Auf konzeptioneller Ebene bildet das STEK 2016 die wichtigste Grundlage. In insgesamt drei Dokumenten (Gesamtbericht, Vertiefungsbericht Siedlung und Freiraum sowie Vertiefungsbericht Mobilität) zeigt es zu den einzelnen Schwerpunktthemen die wesentlichen Ziele und Absichten der räumlichen Stadtentwicklung auf. Während der Gesamtbericht die Handlungsfelder «Bern wächst dynamisch», «Bern ist grün und vernetzt» und «Bern lebt in Quartieren» integral erläutert, werden in den zwei Vertiefungsberichten die fachlich detaillierteren Vorstellungen aufgefächert und vertieft. Im Bereich Mobilität formuliert das STEK 2016 die folgenden zwei, übergeordneten Ziele:

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

### **Energie- und Klimastrategie**

Für die Erreichung der Energie- und Klimaziele ist die Mobilität mit einem Drittel des Energieverbrauchs von grosser Bedeutung. Deshalb gilt die im Jahr 2015 verabschiedete und 2019 ergänzte Energie- und Klimastrategie 2025 als weitere wichtige Grundlage. Der Fokus der Energie- und Klimastrategie 2025 liegt auf dem Personen- und Dienstleistungsverkehr. Die im STEK 2016 festgesetzten Ziele im Bereich Mobilität wurden in der ergänzten Fassung der Energie- und Klimastrategie 2025 integriert.

### **Richtplan**

Der Richtplan Fussverkehr definiert Ziele, Grundsätze sowie Massnahmen für eine Verbesserung des Fusswegnetzes. Der Richtplan Veloverkehr beinhaltet Grundsätze zum Bau, Betrieb und Unterhalt von Verkehrs- und Veloplanlagen sowie einen Netzplan mit Velohaupt- und Nebenrouten.

### **Masterplan Veloinfrastruktur**

Die Zielvorgaben des Richtplans Veloverkehr werden mit dem im Jahr 2020 verabschiedeten Masterplan Veloinfrastruktur ergänzt, welcher die Standards für eine sichere, verlässliche und einfach verständliche Veloinfrastruktur festlegt und einem mit dem Richtplan vergleichbaren Netzplan definiert.

### **Studien und Konzepte**

Die folgenden Studien und Konzepten wurden bei der Ausarbeitung des vorliegenden Berichts berücksichtigt.

- «Angebotskonzept Sandrain-Marzili-Matte-Altberg», Kontextplan, 2015
- «Gaswerk Areal, Weiterentwicklung ÖV-Konzept und verkehrliche Grundlagen Projektwettbewerb», B+S, 2018
- Parkierungskonzept Stadt Bern, Stand Juni 2018
- Verkehrsstudie Freibad Marzili Bern, Metron, 2019
- Velostudie «Zusammenschluss Gasbahntrasse – Sandrainstrasse», B+S, 2019
- «Angebotsplanung und Betriebskonzept Gaswerkareal», Metron, 2021
- «Aare-Sicherheit, Studie 1: Neuer Ausstieg Aare-Boote», Kontextplan/ Stadt Bern, 2022

## 2 Potenziale und Defizite

### 2.1 Fussverkehr

Die obere und untere Stadtebene prägen das Stadtbild. Zusammen bilden sie ein vielfältiges Stadtgefüge, das historisches Erbe, moderne Infrastruktur, kulturelle Attraktionen und urbanes Leben miteinander verbindet. Das Sandrainquartier liegt rund zwei Kilometer südwestlich des Stadtzentrums, ist durch seine leicht hügelige Topographie geprägt und gilt als beliebte Wohngegend mit einzelnen Gewerbegebieten. Entsprechend prägen das Quartier viele Wohnbauten, Grünflächen und Spielplätze. Das Marziliquartier erstreckt sich entlang der Aare. Auch im Marziliquartier wird gewohnt, entweder in traditionellen Häusern oder in modernen Wohnkomplexen. Das Quartier ist aber vor allem für seinen öffentlichen Park, das Marzilibad, die Restaurants, diverse Kulturbetriebe wie die Dampfzentrale oder das Lichtspiel sowie Freizeiteinrichtungen wie das Bowling-Center bekannt. Weiter zählt das Quartier zwei produzierende Bäckereien, eine Schreinerei sowie zahlreiche Dienstleistungsunternehmen in der Ryff-Fabrik und im Brückenkopf.



**Abbildung 5**

Blick von der oberen Stadtebene auf das Marzili-Quartier (Bild: Eder LA, 2022)



**Abbildung 6**

Nutzungen in der Ryff-Fabrik (Bild: Rombo GmbH, 2023)



**Abbildung 7**

Freizeitnutzungen entlang der Aare (Bild: Eder LA, 2022)

## Potenziale

Die bereits vorhandenen Vorteile wie die Nähe zu Zielen und die attraktiven Aareuferwege werden durch die geplanten Entwicklungen weiter gesteigert.

### ideale Voraussetzungen für Erhöhung Fussverkehrsanteil

### bedeutende und beliebte Spazierwege

### ausgedehnter Fussgängerbereich möglich

### Wegverbindungen bis zur Stadtgrenze

- Die meisten Ziele innerhalb der Quartiere sind gut zu Fuss erreichbar. Das Gebiet bietet ideale Voraussetzungen für einen hohen Fussverkehrsanteil. Die Fussverkehrs- und Aufenthaltsqualität wird mit den bevorstehenden Entwicklungen stark erhöht.
- Die Wege entlang der Aare gelten als attraktive Spazierwege und werden ganzjährig, besonders in den Sommermonaten rege genutzt. Die Zugänglichkeit zum Aareufer wird mit den geplanten Entwicklungen (Durchlässigkeit Quartier) weiter verbessert.
- Das bestehende Wegenetz kann mit den geplanten Entwicklungen zu einem zusammenhängenden, ausgedehnten Fussgängerbereich erweitert werden.
- Die Sandrainstrasse beginnt im Süden an der Kreuzung mit der Sef-tigenstrasse, welche auch die Stadtgrenze zu Wabern bildet. Entlang dem Aareufer liegt die Stadtgrenze in Fussdistanz. Zusammen mit den geplanten Wegverbindungen im Gaswerkareal ist die Verbindung prädestiniert dafür, den Pendlerverkehr aus Wabern zu Fuss aufzufangen.



**Abbildung 8**  
Beliebte Spazierwege entlang der Aare (Bild: Rombo GmbH, 2023)



**Abbildung 9**  
Beliebte Spazierwege (Bild: Rombo GmbH, 2023)



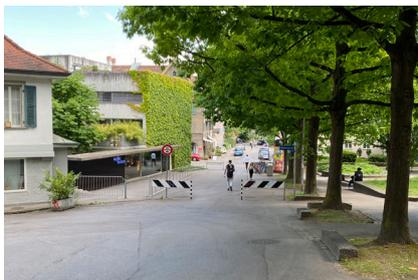
**Abbildung 10**  
Fussweg entlang des Aareufers (Bild: Rombo GmbH, 2023)

- starke Präsenz des Autos**
- hohe Verkehrsbelastungen auf Quartierstrassen, fehlende und zu schmale Trottoirs**
- nur punktuelle Querungsstellen, Bedürfnis nach flächigem Queren**
- punktuelle Gefahrenstellen**
- Verbindung untere und obere Ebenen herausfordernd**
- fehlende Verbindungen zum Kirchenfeldquartier**
- Konfliktpotenzial Mischverkehrsflächen mit Velo**

## Defizite

Folgende aktuellen Defizite im Stadtraum sind spürbar und wirken sich auf die Lebensqualität und Sicherheit im Quartier aus.

- Der Stadtraum ist von der starken Präsenz des Autos geprägt. Unter der Monbijoubücke sind mehrheitlich Parkplätze markiert.
- Die Quartiersammelstrassen dienen sowohl der Erschliessung als auch dem Durchgangsverkehr, welcher das Wohngebiet belastet. In Anbetracht des zukünftig erwarteten Fussverkehrsaufkommens und der hohen DWV-Belastungen (rund 4'000 auf der Sandrain-, 6'400 auf der Marzili-, 5'000 auf der Aar- und 4'200 Fahrzeugen pro Werktag auf der Sulgeneckstrasse) sind die Trottoirs stellenweise zu schmal und unattraktiv (fehlende Begrünung etc.). Entlang der Sandrainstrasse ist das westseitige Trottoir unterbrochen.
- Entlang der Sandrainstrasse zwischen Kreisel und Brückenraum sowie der Marzili- und Aarstrasse zwischen Eingang Marzilibad und Ländte-weg besteht ein Bedürfnis nach flächigem Queren.
- Ausfahrten, welche übers Trottoir führen, wie beispielsweise beim Brückenkopf, können für Schulkinder zu Gefahrenstellen werden. Unterbepflanzungen (Hecken entlang Marzilistrasse) und zu nahe an Fussgängerstreifen angeordnete Parkplätze (Sandrainstrasse) können die Sicht behindern.
- Die Erreichbarkeit der etwa 15 m tiefer gelegenen unteren Ebene ist aufgrund steiler Borde eine Herausforderung. Es existieren nur wenige Verbindungen zwischen den beiden Ebenen, die entweder physisch anspruchsvoll oder mit erheblichen Umwegen verbunden sind.
- Es fehlen direkte Verbindungen zwischen den Quartieren Sandrain und Kirchenfeld. Vermisst wird auch eine direktere Verbindung vom Kirchenfeldquartier zu den Nutzungen am westlichen Aareufer. Mit den geplanten Entwicklungen wird sich dieses Defizit ohne die Umsetzung von geeigneten Massnahmen verschärfen. Falls ein provisorisches Schulhaus auf dem Gaswerkareal errichtet wird, ist eine solche direkte und sichere Verbindung dringend nötig.
- Mischverkehrsflächen mit dem Veloverkehr entlang der Aare können zu Konflikten führen.



**Abbildung 11**  
Eingangssituation Marzili von Altstadt aus  
(Bild: Rombo GmbH, 2023)



**Abbildung 12**  
Starke Präsenz des Auto; unattraktive, teilweise nicht zugängliche Aussenräume, wenig grün (Bild: Eder LA, 2023)

## 2.2 Veloverkehr



**Abbildung 13**  
Veloangebot auf der Sulgeneckstrasse (Bild: Rombo GmbH, 2023)

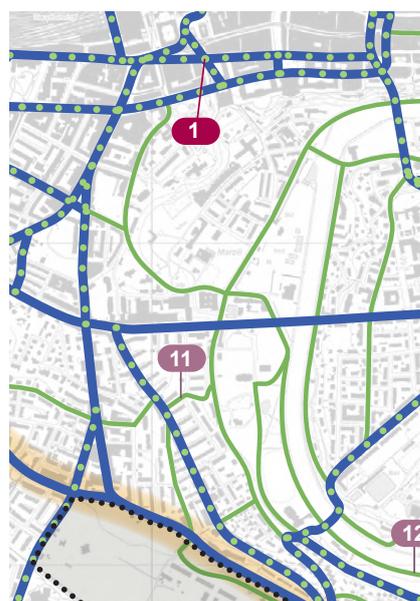
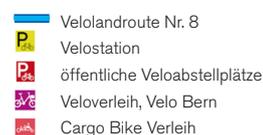


**Abbildung 14**  
Sanierung Marzilibad, Aufhebung Parkplätze zu Gunsten mehr Veloabstellplätze (Bild: Rombo GmbH, 2023)

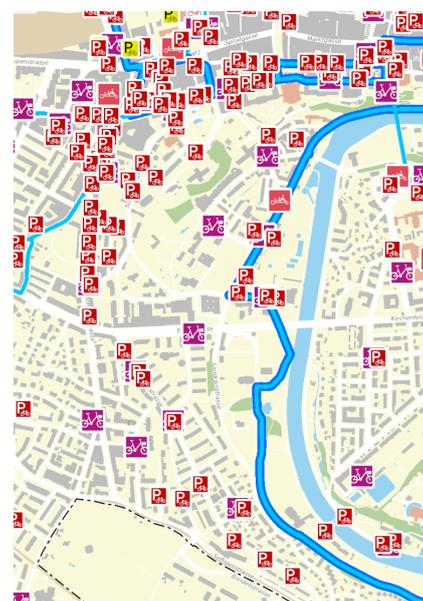
Die nationale Freizeitveloroute (Veloland Schweiz Route 8) aus Wabern folgt heute dem alten Gasbahntrasse bis zur Anstadt und anschliessend dem Ufer. Danach führt die Verbindung über den Parkplatz (Löifu) und dessen Zufahrt zum Kreisel Sulgeneckstrasse. Mit der Entwicklung des Gaswerksareals soll die Velolandroute noch vor dem Gaskessel auf die Sandrainstrasse geführt werden.

In Anbetracht des Verkehrsaufkommens auf den Quartiersammelstrasse erscheinen trotz Temporeduktionen separate Angebote (Radstreifen, Radwege) sinnvoll. Auf der Sulgeneckstrasse ist aufwärts ein breiter Radstreifen markiert. Abwärts sind weder Radstreifen markiert noch Radwege vorhanden. Solange die signalisierte Geschwindigkeit  $\leq 30$  km/h ist, kann der Veloverkehr im Mischverkehr mit dem MIV geführt werden. Gleiches gilt für die Sandrainstrasse im Abschnitt Lindenausweg bis zur unteren Stadtebene. Auf den übrigen Quartierstrassen und innerhalb von Begegnungszonen ist die gemischte Führung des Veloverkehrs mit den anderen Verkehrsteilnehmenden problemlos möglich.

Innerhalb des Betrachtungsperimeter gibt es zahlreiche Zielorte, die mit dem Velo bequem und sicher erreicht werden sollen. Eines der wichtigsten Zielorte ist das Marzilibad. Bei der geplanten Sanierung des Marzilibades werden alle Autoabstellplätze für Kunden aufgehoben und dadurch Platz für mehr Veloabstellplätze (VAP) geschaffen. Der Bestand von 467 VAP (bzw. 357 ausserhalb der Sommermonate) wird auf ca. 1'250 VAP erhöht und deren Gestaltung an die aktuellen Empfehlungen angepasst. Diese VAP stehen Besuchenden des Marzilibades und der öffentlichen Nutzungen entlang des Aareufers zur Verfügung. Etwa 10% der VAP sollen als freie Stellflächen für Spezialvelos ausgelegt werden. Im zukünftigen Gaswerkareal werden weitere publikumsintensive Nutzungen dazukommen. Ein ausreichend grosses und attraktives Angebot an Veloabstellplätzen und eine gute Erreichbarkeit der Abstellorte ist vorgesehen.



**Abbildung 15**  
Netzplan Masterplan Veloinfrastruktur (2020)  
(Quelle: Verkehrsplanung Stadt Bern)



**Abbildung 16**  
Öffentliche VAP, Veloverleih etc. im Strassenraum gemäss Stadtplan Bern (Mai 2023)

**Pendlerstrecke**

**alternative Veloroute abseits Seftigenstrasse**

**Schöнауweg**

**fehlendes Veloangebot auf Sandrainstrasse**

**umständliche Verbindungen zwischen Stadtebenen**

**Kirchenfeldquartier über Umwege**

**Mischverkehrsbereich auf Velolandroute**

**Kreisel aus Sicht Velofahrenden anspruchsvoll**

## Potenziale

Mit den geplanten Entwicklungen sind Verbesserungen für den Veloverkehr geplant. Es gibt zusätzliche Optionen zur Förderung des Veloverkehrs:

- Die Route Gasbahntrasse–Sandrainstrasse–Marzillstrasse eignet sich ideal für die Stadtgrenze querende Pendelstrecken aus dem Raum Wabern und Kehrsatz ins Gaswerkareal und die Innenstadt.
- Um von Wabern mit dem Velo in die Innenstadt zu fahren, ohne mit der stark befahrenen Seftigenstrasse in Kontakt zu kommen, bietet sich die Verbindung über den Lindenuweg, die Sandrainstrasse und den Schöneggweg auf die Landoltstrasse an.
- Gasbahntrasse, Lindenuweg und Landoltstrasse sind als Velohaupt-routen klassiert, der Schöneggweg als Veloroute. Durch den Schöнауweg könnte der Abschnitt auf der Sandrainstrasse deutlich verkürzt werden.

## Defizite

Folgende Defizite für den Veloverkehr konnten identifiziert werden:

- Auf der Sandrainstrasse fehlt jegliche Veloinfrastruktur; dank der umgesetzten Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h konnte aber die Sicherheit für Personen auf dem Velo bereits deutlich gesteigert werden.
- Es besteht heute mit Ausnahme der Route auf der Sulgeneckstrasse nur umständliche Verbindungen zwischen der oberen und unteren Stadtebene.
- Velofahrende vom bzw. ins Kirchenfeldquartier müssen grosse Umwege über die Dalmazibrücke oder durch Fahrverbote (Schönausteg) in Kauf nehmen.
- Der separate Veloweg hört bei der Anstadt plötzlich auf und geht in eine enge Mischverkehrszone über. Von dort führt die Route bis ans Ufer, wo es aufgrund des hohen Fussverkehrsaufkommens zu Konflikten kommen kann.
- Kreisel bringen in der Regel spürbare Vorteile für den MIV, wie eine verbesserte Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit. Von Velofahrenden werden sie oft als anspruchsvoll und meist als gefährlich empfunden.



**Abbildung 17**  
Schöнауweg (Bild: Rombo GmbH, 2023)

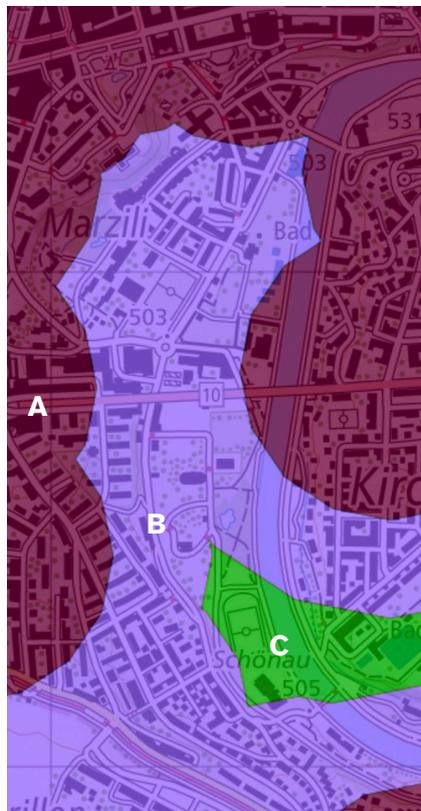


**Abbildung 18**  
Fehlende Veloinfrastruktur auf Quartiersammelstrassen (Bild: Rombo GmbH, 2023)



**Abbildung 19**  
Fortsetzung des separaten Fuss-/Radweges (altes Gasbahntrasse) bis Sandrainstrasse geplant (Bild: Rombo GmbH, 2023)

## 2.3 Öffentlicher Verkehr



**Abbildung 20**  
ÖV-Güteklasse gemäss ARE



**Abbildung 21**  
Schema Bestvariante gemäss (Quelle: Studie «Angebotsplanung und Betriebskonzept Gaswerkareal», Metron, 2021)

### Bestehendes Angebot

Die wichtigsten Linien im Umfeld liegen auf der oberen Stadtebene. Die Tramlinie 9 und die Buslinie 19, die mit einer hohen Taktdichte die wichtigsten Ziele der Stadt Bern verbinden, haben für die untere Stadtebene aufgrund des Höhenunterschieds und der langen Fusswegdistanzen zu den Haltestellen nur eine geringe Bedeutung hinsichtlich ÖV-Erschliessung. Die Haltestellen Monbijoubrücke der beiden tangentialen Buslinien 28 und 31 sind dank Liften im Brückenkopf besser erreichbar, gewährleisten allerdings keine direkte Anbindung an den Bahnhof Bern. Die untere Stadtebene innerhalb des Betrachtungsperimeters ist mit dem ÖV aktuell wie folgt erschlossen:

- **Marzilbahn**  
Die Talstation liegt am Ende der Marzilstrasse in leicht erhöhter Lage. Von der Bergstation sind es rund 400 m Luftlinie bis zum Bahnhof Bern. Die Betriebszeiten sind täglich von 6:15 bis 21:00 Uhr, während dieser Zeit finden Fahrten alle 3 Minuten statt. Es werden zwischen 2'500 und 3'000 Personen pro Tag befördert.
- **Buslinie 30**  
Die Linie verkehrt ab 20:45 Uhr als Ersatzangebot für die dann nicht mehr verkehrenden Marzilbahn und Mattelift (ausserhalb Perimeter). Der Rundkurs im Uhrzeigersinn bietet drei Kurse pro Stunde ab Bahnhof Bern mit Halt u. a. an den Haltestellen Dalmazibrücke, Marzilstrasse und Dampfzentrale.
- **Buslinie M78**  
Am Wochenende und vor Feiertagen verkehrt die Buslinie M78 in Fahrtrichtung stadteinwärts durch die Sandrainstrasse und bedient die Haltestellen Gaskessel und Dampfzentrale. Es verkehren zwischen 01:30 und 03:30 Uhr vier Kurse.

### ÖV-Güteklasse

Die Sandrain- und Marzilstrasse sowie die direkt östlich und westlich angrenzenden Liegenschaften liegen grossmehrheitlich in der ÖV-Güteklasse B gemäss der Klassierung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE). Der Sportplatz Schönau, der südliche Teil des Gaswerkareals, wo künftig mehrere hundert Personen wohnen werden, und die Wohngebiete angrenzend am Schönausteg liegen aktuell in der Güteklasse C. Die Gebiete weiter im Osten (Kirchenfeldquartier), im Westen (Monbijouquartier) sowie im Norden beim Bundeshaus liegen dank dichtem ÖV-Angebot in der Güteklasse A. Für die Entwicklungsabsichten des Gaswerkareals ist eine Verbesserung des ÖV-Angebots zwingend.

### Neue Buslinie zwischen Gaswerk und Bahnhof Bern geplant

Zwischen den Jahren 2015 und 2021 wurden von der Stadt Bern drei Studien in Auftrag gegeben. Das «Angebotskonzept Sandrain-Marzili-Matte-Altberg, Kontextplan 2015», der Bericht «Gaswerk Areal, Weiterentwicklung ÖV-Konzept und verkehrliche Grundlagen Projektwettbewerb, B+S 2018» und die Grundlage «Angebotsplanung und Betriebskonzept Gaswerkareal, Metron 2021». Die zwei neueren Studien empfehlen die Einführung einer Buslinie zwischen Gaswerk und dem Bahnhof Bern über die Sulgeneckstrasse mit einem Takt zwischen 10 und 20 Minuten, je nach Fahrgastnachfrage und Absichten der Stadt. Die Studien sind sich einig, dass die Linie bis nach Wabern verlängert werden soll, sobald die Verkehrsüberlastung auf der Seftigenstrasse behoben ist. In den Studien werden auch Massnahmen resp. ergänzende Angebote für den Fussverkehr wie neue Lifte (Schöneggterrasse) vorgeschlagen, um die Erreichbarkeit zu Fuss zu den wichtigen Haltestellen auf der oberen Stadtebene zu erleichtern.

## Potenziale

Die beliebten Freizeiteinrichtungen entlang der Aare haben ausgeprägte, wochentag- resp. jahreszeiten- und wetterabhängige Spitzen. Daneben sorgen heute nur das Wohnquartier Marzili, die Berner Fachhochschule und einzelne, weitere Nutzungen für ganzjährig konstante Personenfrequenzen. Mit der Entwicklung des Gaswerkareals wird die untere Stadtebene mehr Beschäftigte, Anwohnende und Besuchende haben, die auf ein gutes ÖV-Angebote auch ausserhalb der Spitzenzeiten und -tagen angewiesen sind. Allerdings werden auch in Zukunft ausserordentliche Spitzentage erwartet, insbesondere dann wenn Gummibootfahrende die Ausstiegstelle beim Marzili nutzen werden. Neben der geplanten Umsetzung der zusätzlichen ÖV-Linie mit zwei neuen Haltestellen in der Sandrainstrasse werden zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung folgende Potenziale festgestellt:

### geplanter ÖV-Ausbau auch für bestehende Nutzungen

### Betriebszeiten bei Marzilibahn

### zusätzliche Bushaltestelle auf Monbijoubrücke

### einggerichtete Busspuren auf Monbijoubrücke

- Die künftig höheren Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen im Gaswerkareal erhöhen die Nachfrage nach einer verbesserten ÖV-Erschliessung, von der auch die benachbarten Wohngebiete und bestehenden Einrichtungen profitieren werden.
- Die Marzilibahn bietet einen idealen Anschluss an den Bahnhof Bern, der von der Bergstation in rund 6 Minuten zu Fuss erreichbar ist. Die Taktdichte (Fahrt alle drei Minuten) ist sehr gut. Potenzial ist bei den Betriebszeiten feststellbar. Vor allem an den Wochenenden in den Sommermonaten, wenn das Marzilibad bis 21 Uhr geöffnet hat, ist eine Ausdehnung der Betriebszeiten prüfenswert, trotz Einsatz der Buslinie 30 ab 20.45 Uhr.
- Zusätzliche Haltestellen auf der Monbijoubrücke mit neuen Vertikalverbindungen (Liften) zu den Fusswegen auf der unteren Ebene würden zu einer Verbesserung der ÖV-Erschliessung beitragen und wären auch für Gummibootfahrende interessant.
- Dank den vorhandenen Busspuren können neue ÖV-Haltestellen auf der Monbijoubrücke aus verkehrlicher Sicht problemlos eingerichtet werden. Die Verlustzeiten aufgrund des zusätzlichen Halts sollten durch die umgesetzten Priorisierungsmassnahmen vollständig kompensiert werden.

## Defizite

Folgende Defizite sind trotz Einführung der neuen ÖV-Linie feststellbar:

### vergleichsweise schlecht erschlossen

### ÖV-Hauptachsen nur über steile Wege oder Treppen erreichbar

### abends lange Anfahrt

### Präsenz, Erreichbarkeit und Ausrüstung der Haltestellen Tangentiallinien ungenügend

### Marziliquartier profitiert nur geringfügig

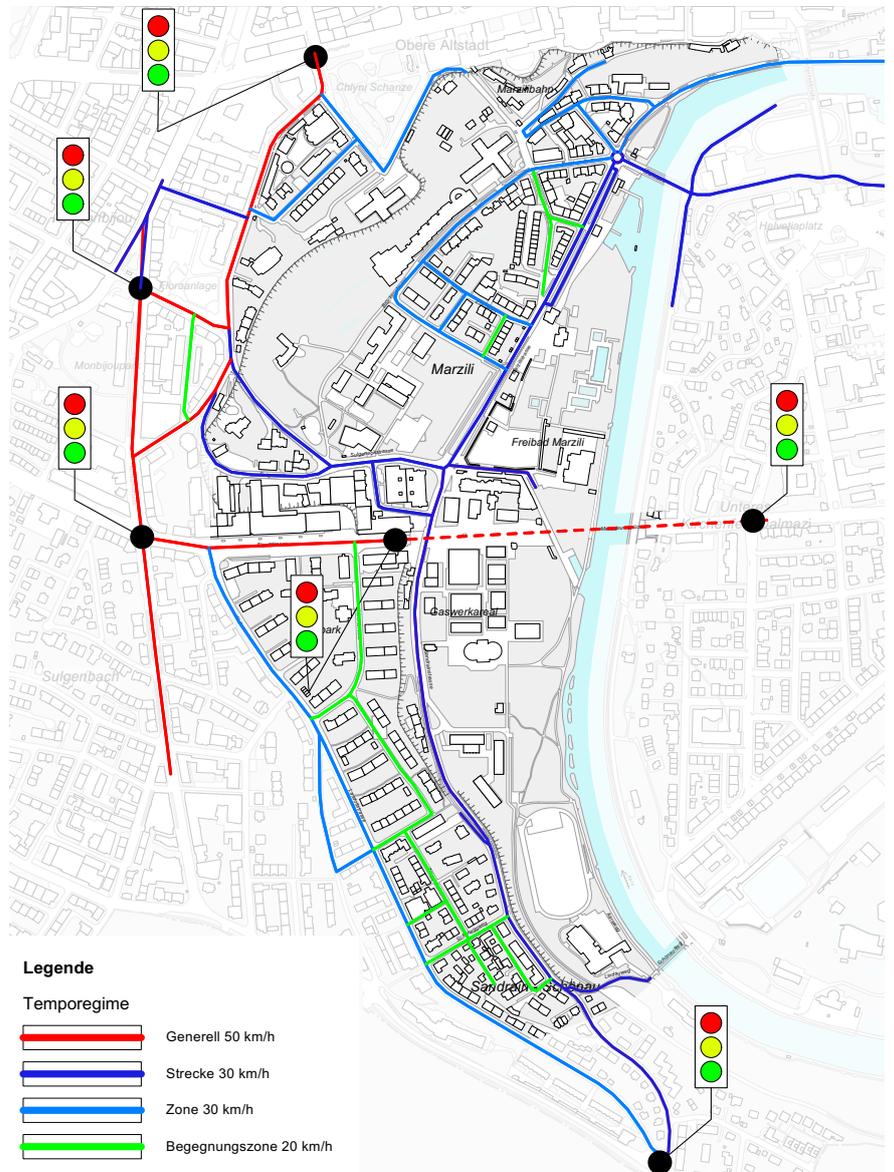
- Die untere Stadtebene ist mit dem ÖV im städtischen Vergleich wenig attraktiv erschlossen. Die Bahnhöfe Bern, Weissenbühl oder Wabern, sind mit dem ÖV nur über längere Fusswege zu den Haltestellen in der Seftigen- und Monbijoustrasse erschlossen.
- Das Wohngebiet zwischen Sandrain- und Landoltstrasse ist heute nur über die Tramlinie 9, welche auf dem höheren Niveau auf der Seftigen- und Monbijoustrasse verkehrt, erschlossen. Die höher gelegenen Seftigen- und Monbijoustrasse sind nur über steile Wege oder Fusstreppen (Schöneggterre) erreichbar.
- Das Abendangebot der Buslinie 30 ist vom Bahnhof her nur mit langen Umwegfahrten via Altstadt und Quartier Matte verbunden.
- Die bestehenden Haltestellen auf der Monbijoubrücke liegen für Besuchende der bestehenden und geplanten Nutzungen in der unteren Stadtebene etwas peripher, sind nur umständlich zu erreichen sowie optisch nicht präsent. Sie bieten ausserdem keinen Witterungsschutz und, in Anbetracht der zunehmenden Verdichtung auf dem Gaswerkareal, auch zu wenig Sitzmöglichkeiten.
- Das Marziliquartier profitiert nur geringfügig von der geplanten Angebotsverbesserung.

## 2.4 Motorisierter Verkehr

### Temporegime

Für die Analyse des Verkehrsregimes wurde die signalisierten Geschwindigkeiten erhoben. Auf mehreren Quartierstrassen innerhalb des Marziliquartiers sind die Voraussetzungen gegeben, um wie auf den Quartierstrassen zwischen Sandrain- und Landoltstrasse Begegnungszonen einzuführen. Vor dem Eingang zum Marzilibad und auf der Sandrainstrasse unter der Monbijoubrücke sind platzartige Situationen, auf denen Begegnungszonen und Durchfahrtswiderstände eingerichtet werden können.

**Abbildung 22**  
Verkehrsregime  
(Quelle: Rombo GmbH, 2023)



**Abbildung 23**  
Typische Begegnungszone im Marziliquartier  
(Quelle: Rombo GmbH, 2023)



**Abbildung 24**  
Aarstrasse ab der Weierstrasse, Matte-Poller  
(Quelle: Rombo GmbH, 2023)

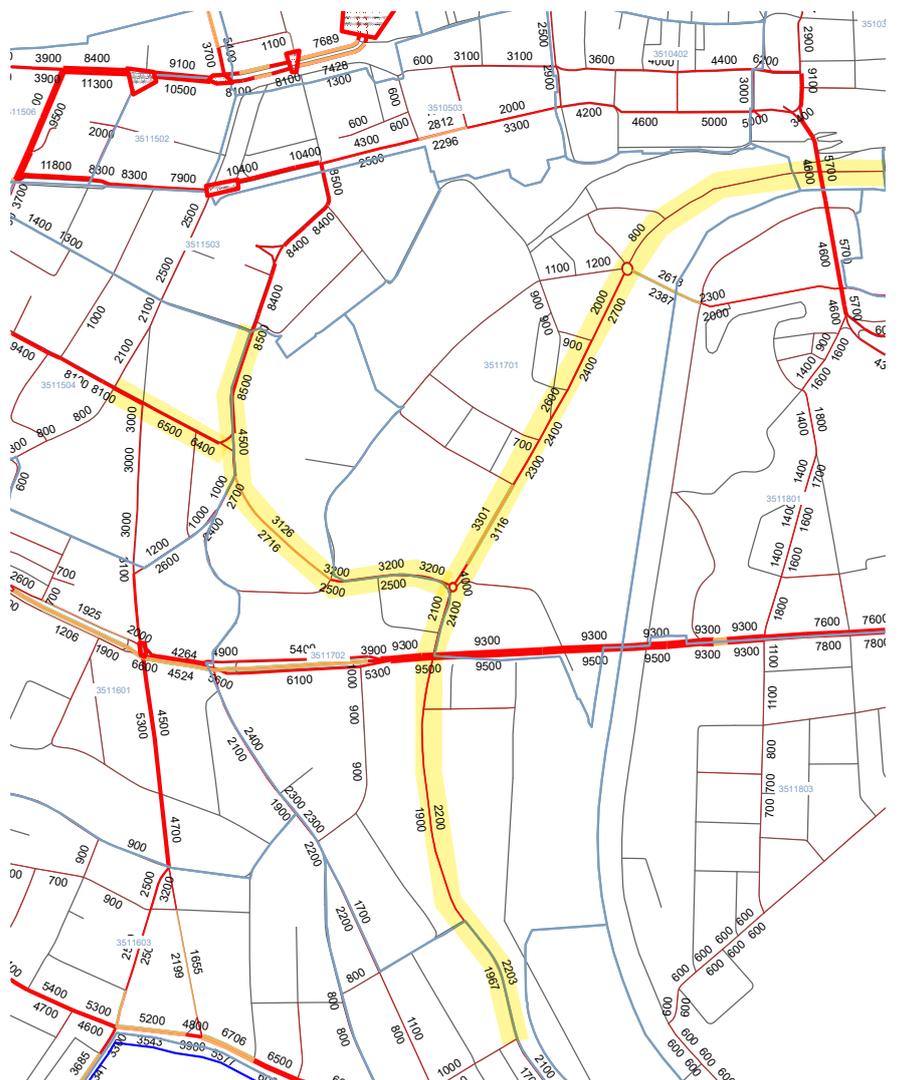
### Aktuelle Verkehrsmengen auf Quartiersammelstrassen

Der Verkehr auf den Quartiersammelstrassen setzt sich aus Ziel-/Quellverkehr (beginnt oder endet innerhalb dieses Perimeters) und Durchgangsverkehr (fährt auf der einen Seite rein und ohne anzuhalten auf der anderen wieder raus) zusammen. Massnahmen gegen den Durchgangsverkehr sind beispielsweise der Matte-Poller, welcher verhindert, dass in Spitzenzeiten Fremdverkehr durch das Mattequartier rollt. Die Stadt Bern verfügt zeitweise über Zählstellen für den motorisierten Verkehr bei der Sandrainstrasse 56, Sulgeneckstrasse 60, Aarstrasse beim Mattepoller, sowie der Dalmazibrücke. Damit lässt sich der motorisierte Verkehr im Perimeter Marziliquartier und nördliche Sandrainstrasse vollständig erfassen. Für das Jahr 2016 sind Zahlen von allen vier Zählstellen vorhanden: Es wurden insgesamt 16'100 Motorfahrzeuge pro Tag gezählt.

Der Ziel-/Quellverkehr kann anhand der Anzahl Parkplätze innerhalb des Perimeters und deren generierten Fahrten pro Parkplatz («spezifisches Verkehrspotenzial») auf etwa 4'800 Fahrten pro Tag geschätzt werden. Die verbleibenden 11'300 gezählten Fahrzeuge sind demnach Durchgangsverkehr, wobei jedes Fahrzeug sowohl bei der Ein- wie auch Ausfahrt gezählt wird. Dies sind also etwa 5'600 Fahrten pro Tag, oder 55% des Gesamtverkehrs. Im Mai 2018 wurden Kordonzählungen durchgeführt, welche diesen Wert bestätigen.

2017 bis 2020 liegen die Verkehrszahlen nur teilweise vor. Daraus lässt sich ein Rückgang des motorisierten Verkehrs im Perimeter von fast 20% feststellen. Der Ziel-/Quellverkehr dürfte allgemein um ein paar Prozente zurückgegangen sein, parallel zur Entwicklung des gesamten motorisierten Verkehrs in der Stadt Bern. Ein weiterer Rückgang ist vom Umzug der Bundesverwaltung zu erwarten, wodurch das Parkhaus an der Brückenstrasse kaum noch genutzt wird. Zusammen ergibt dies jedoch weniger als 20% Rückgang, das heisst, der Durchgangsverkehr hat im selben Zeitraum um mehr als 20% abgenommen und dürfte somit bei noch etwa 50% liegen.

**Abbildung 25**  
Erhebung Parkplätze  
(Quelle: Rombo GmbH, 2023, mit Zahlen der Stadt Bern)



### Parkierung

Parkhäuser mit Kurzzeitparkplätzen befinden sich ausserhalb des Perimeters, auf der oberen Stadtebene. Ein Teil der gelben Parkplätze stehen Kunden oder Besuchenden von bestimmten Nutzungen zur Verfügung. Von den insgesamt erfassten Parkplätzen gemäss Abbildung 26 gelten rund 1200 Parkplätze als Haupttreiber des motorisierten Verkehrs auf den Quartiersammelstrassen innerhalb des Perimeters. Diese 1200 Parkplätze setzen sich aus rund 160 Parkplätzen der Blauen Zone, 140 weissen Parkplätzen (Kurzzeitparkplätzen) und 900 privaten Parkplätzen (gelbe



### autoarme Siedlungen

### Kompensation Parkplätze Blaue Zone

### Bestandsgarantie

### unerwünschte Behinderungen

### Durchfahrtsperren

- Die mit den Entwicklungen geplanten Begegnungszonen in der Sandrainstrasse und der zunehmende Fuss- und Veloverkehr werden für mehr Durchfahrtswiderstände sorgen und die Durchfahrt für Fremdverkehr auf der Sandrainstrasse unattraktiv machen.
- Die verbesserte ÖV-Erschliessung sowie die verbesserte Ausgangslage für den Fuss- und Veloverkehr werden die Umsetzung von autoarmen Siedlungen erleichtern, was wiederum den Parkplatzbestand und den Verkehr auf den Quartiersammelstrassen weiter reduzieren dürfte.
- Mit der Sanierung oder dem Ersatz von älteren Liegenschaften muss der Parkplatzbedarf auf Privatgrund abgedeckt werden. So können weitere Parkplätze der Blauen Zone, welche aktuell die fehlenden Parkplätze auf Privatgrund kompensieren, rückgebaut und Platz für andere Nutzungen geschaffen werden.

### Defizite

- Die grosse Mehrheit der Parkplätze im Betrachtungsperimeter sind private Parkplätze. Aufgrund des Bestandsschutzes lassen sich diese Parkplätze ohne Sanierungs- oder Neubauprojekten nicht reduzieren.
- Verkehrsberuhigungsmassnahmen oder die Einrichtung von Begegnungszonen behindern oft auch Busse und Velos.
- Um den Durchgangsverkehr wirkungsvoll zu unterbinden, wären Durchfahrtsperren nötig, welche jedoch auch die Erreichbarkeit des Quartiers deutlich erschweren.

**Abbildung 28**

Parkierungsmöglichkeiten im Parking Brückenkopf für Nutzungen Gaswerkareal, Zufahrt Eigerstrasse / Monbijobrücke (Foto: Rombo GmbH, 2022)



**Abbildung 29**

Parkierungsmöglichkeiten im Parking Brückenkopf für Nutzungen Gaswerkareal, Ebene 0 Marzili (Foto: Rombo GmbH, 2023)



## 2.5 Mobilitätsangebote

In der Nähe der Sandrain- und Marzilstrasse gibt es folgende Angebote von Mikro- und geteilter Mobilität:

**PubliBike-Stationen** Schöneggweg, Landoltstrasse, Eigerstrasse, Dampfzentrale, Marzilbad, Brückenstrasse, Marzilbahn Talstation

**Mobility** Zinggstrasse, Dampfzentrale, Brückenstrasse, Marzilbahn Talstation  
Insgesamt 5 Fahrzeuge, davon 1 Transporter

**Cargovelos** Ein E-Cargovelo von carvelo2go beim Restaurant Marcells Marcili

**Free-Floating-Angebote** Insgesamt gibt es in Bern 350 free-floating E-Trottinette von zwei privaten Anbietern, welche über eine befristete Bewilligung bis Anfang 2024 verfügen.

### stärkere Nutzung Mobilitätsangebot

#### Potenziale

- Das autoarme Wohnen auf dem Gaswerkareal und das reduzierte Parkplatzangebot beim Marzilbad führen zu einer stärkeren Nutzung dieser Angebote und damit zu einer Verbesserung des Mobilitätsverhaltens.

#### Defizite

### Höhenunterschied

- Der Höhenunterschied zwischen der unteren und der oberen Stadtebene ist für alle Mobilitätsangebote ohne Motorunterstützung eine Herausforderung.

#### Abbildung 30, Abbildung 31

Standort PubliBike / zahlreich Autoparkplätze, schmale Trottoirs  
Mobility-Angebot bei der Dampfzentrale  
(Foto: Rombo GmbH, 2022)



## 2.6 Entsorgung, Logistik und Anlieferung

Nach der Auflösung des Werkhofs auf dem Ryff-Areal wird es in der unteren Stadtebene keine Einrichtung mehr geben, welche Schwerverkehr von nennenswertem Umfang generiert. Sattelschlepper und Anhängerzüge werden somit höchst selten sein und sich voraussichtlich auf die Dampfzentrale und die Zirkuswiese beschränken. Produzierendes Gewerbe, wie beispielsweise eine Bäckerei, sind weiterhin erwünscht, und werden mit Liefer- oder kleinen Lastwagen angeliefert. So auch die Zebraboxen im Parking Brückenkopf, die mit Fahrzeugen bis 2.70 m Höhe direkt von der Monbijoubücke erreicht werden können.

Die Entsorgung geschieht mit grossen Lastwagen (bis zu 11 m) gebündelt an den QES-Standorten, sowie mit kleineren Fahrzeugen für die Müllentsorgung direkt bei den Liegenschaften.

#### Potenziale

### elektrische Kleinfahrzeuge

- Die verbleibende Logistik kann vermehrt mit Lieferwagen und (elektrischen) Kleinfahrzeugen erledigt werden, was Lärmemissionen und Platzverbrauch reduziert.

#### Defizite

### fehlende Paket-Boxen

- Es ist keine Lösung in Sicht, um die Zustellung von Paketen und anderen kleinen Sendungen auf der «letzten Meile» zu bündeln. Es ist zu befürchten, dass die Anzahl der stattfindenden Lieferfahrten weiterhin zunimmt.

## 2.7 Bootsausstieg

Die Studie zur neuen Lage des Bootsausstiegs (Stadt Bern, 2022) empfiehlt den Löffu als Bestvariante. Einer der grössten Negativpunkte an dieser Variante war die schlechte Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Mit der geplanten neuen Buslinie ins Gaswerkareal sowie der vorgeschlagenen Vertikalverbindung auf die Monbijoubücke wird dieser Punkt gegenüber der Studie deutlich verbessert, so dass diese Variante ihren Vorsprung nochmals vergrössert.

**Bespielung Wiese**  
**nähe zu ÖV, weniger Autoverkehr**  
**Auslastung ÖV**

### Potenziale

- Der Bootsausstieg sorgt für eine Bespielung der Wiese unter der Monbijoubücke.
- Durch die Nähe zu zwei Bushaltestellen gewinnt der ÖV für die Bootstouren an Bedeutung, der Autoverkehr nimmt ab.
- Die neuen ÖV-Haltestellen und -Linien erreichen an frequenzschwachen Wochenenden und Ferientagen eine höhere Auslastung.

**Abbildung 32, Abbildung 33**  
Geregelter Bootsausstieg  
(Foto: Rombo GmbH, 2022)



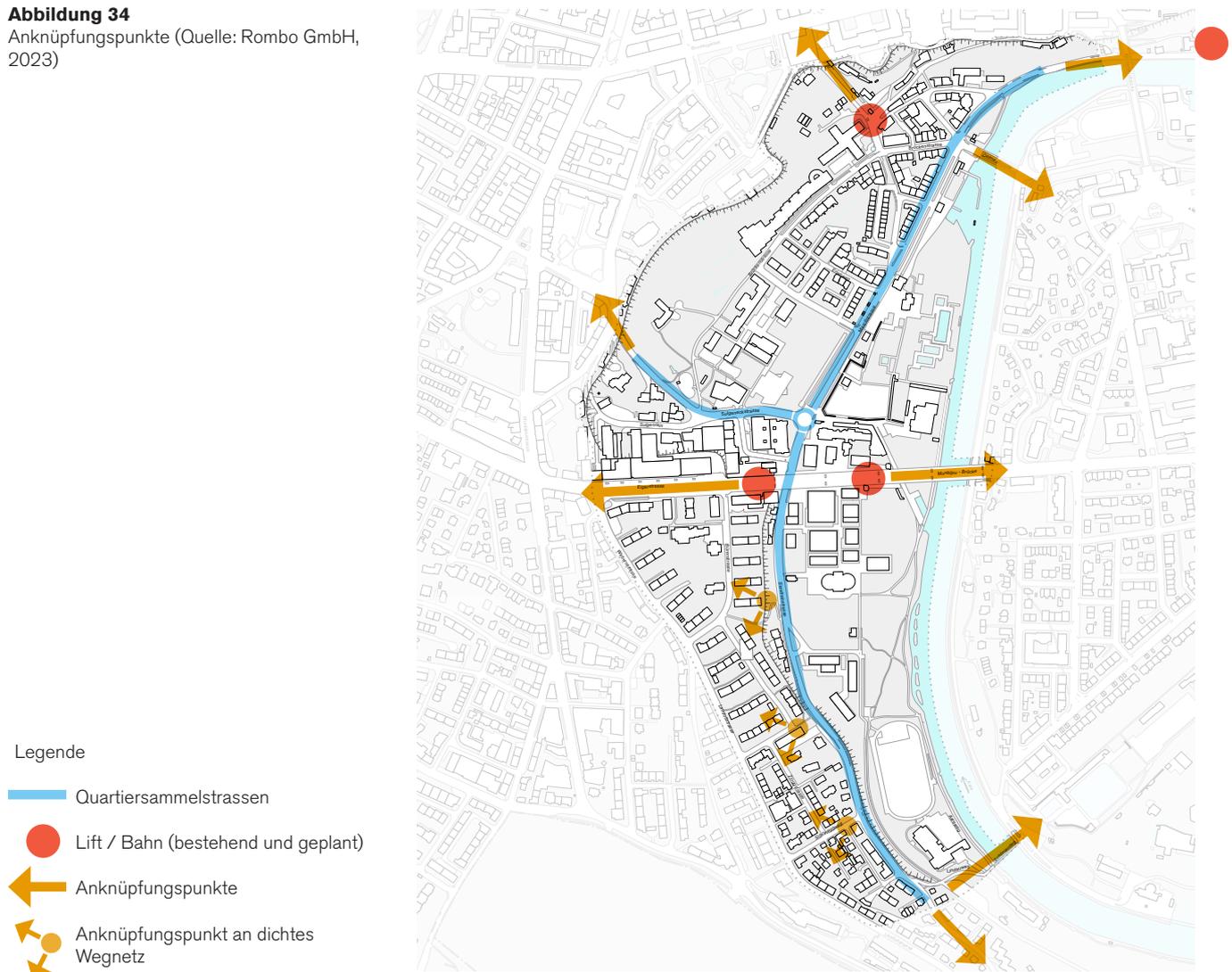
# 3 Synthese und Ausblick

## 3.1 Resümee

Die Entwicklung des Gaswerkareals wird zu einem Anstieg der Beschäftigten- und Bevölkerungszahlen führen, was auch die Nachfrage nach einer verbesserten Erschließung steigern wird. Gleichzeitig werden die bestehenden stark frequentierten Kultur- und Freizeiteinrichtungen erhalten bleiben, und es werden zusätzliche publikumsorientierte Nutzungen hinzukommen. Dies wird den Druck auf den begrenzten öffentlichen Raum innerhalb weiter erhöhen. Als effiziente, umweltfreundliche und damit nachhaltige Verkehrsformen gelten der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehr, der Intermodalität, des Carsharings und Carpoolings sowie die Umsetzung smarter Anlieferungskonzepte und die Förderung der Digitalisierung im Mobilitätsbereich gehen mit einer Verringerung des privaten Fahrzeugbesitzes einher.

Die topografischen Gegebenheiten schränken die Möglichkeiten für neue Fuss- und Veloverbindungen ein. Eine Verbesserung der ÖV- Erschließung kann einzig über die bereits bestehenden Sandrain-, Sulgeneck, Marzili- oder Aarstrasse erfolgen. Um die Verbindung zwischen der unteren und oberen Stadtebene sowie den Anschluss an die ÖV-Haupachsen weiter zu verbessern, sind gezielte Massnahmen an den bestehenden Verbindungen sowie neue direkte Zugänge in Form von Treppen oder Liften erforderlich. Die geplante neue Buslinie wird die Erschließung verbessern. Eine zusätzliche Verbesserung kann durch die Verlängerung der Buslinie nach Wabern erreicht werden.

**Abbildung 34**  
Anknüpfungspunkte (Quelle: Rombo GmbH, 2023)



## 3.2 Stadtverträgliche Mobilität

Der Verkehr hat einen grossen Einfluss auf die Lebensqualität. Erholungs- und Bewegungsmöglichkeiten in unmittelbarer Wohnumgebung gelten als Grundbedürfnisse und können mit entschleunigten, verkehrsberuhigten und -befreite Zonen gewährleistet werden. Die übergeordnete Ziele sind somit die Förderung von stadtverträglichen, emissionsarmen und umweltschonenden Mobilitätsformen, die Minimierung der Autofahrten und die Reduzierung der Dominanz sowie Präsenz des Autoverkehrs. Diese Ziele lassen sich aufgeschlüsselt auf die einzelnen Verkehrsträger wie folgt erreichen:

### Fussverkehr

- Stadtebenen und Quartiere Sandrain und Kirchenfeld stärken vernetzen, Wegverbindungen zu den ÖV-Hauptachsen sowie öffentlichen Parkings vereinfachen und stärken.
- Durchlässigkeit und Kontinuität der Fusswege gewährleisten, zusammenhängende Fussgängerbereiche (Begegnungszonen) schaffen.
- Komfort und Attraktivität der Wege sowie Aufenthaltsqualität auch entlang der Quartiersammelstrassen erhöhen.

### Veloverkehr

- Velolandroute als eigentrasseerte Freizeit- und Pendlerroute etablieren.
- Netzlücken schliessen, sichere und durchgehende Angebote schaffen, bestehende Veloverbindungen bei Bedarf ausbauen.
- Velotransport in Liften ermöglichen, prüfen, ob Transport in Bussen und Bahn auch während den aktuell geltenden Sperrzeiten (Mo. bis Fr. 07:00 – 09:00 und 16:00 – 19:00 Uhr) ermöglicht werden kann.
- Veloinfrastruktur auf unterschiedliche Nutzertypen ausrichten (schnelle E-Bikes etc.)
- Veloabstellplatzangebot ausbauen.
- 

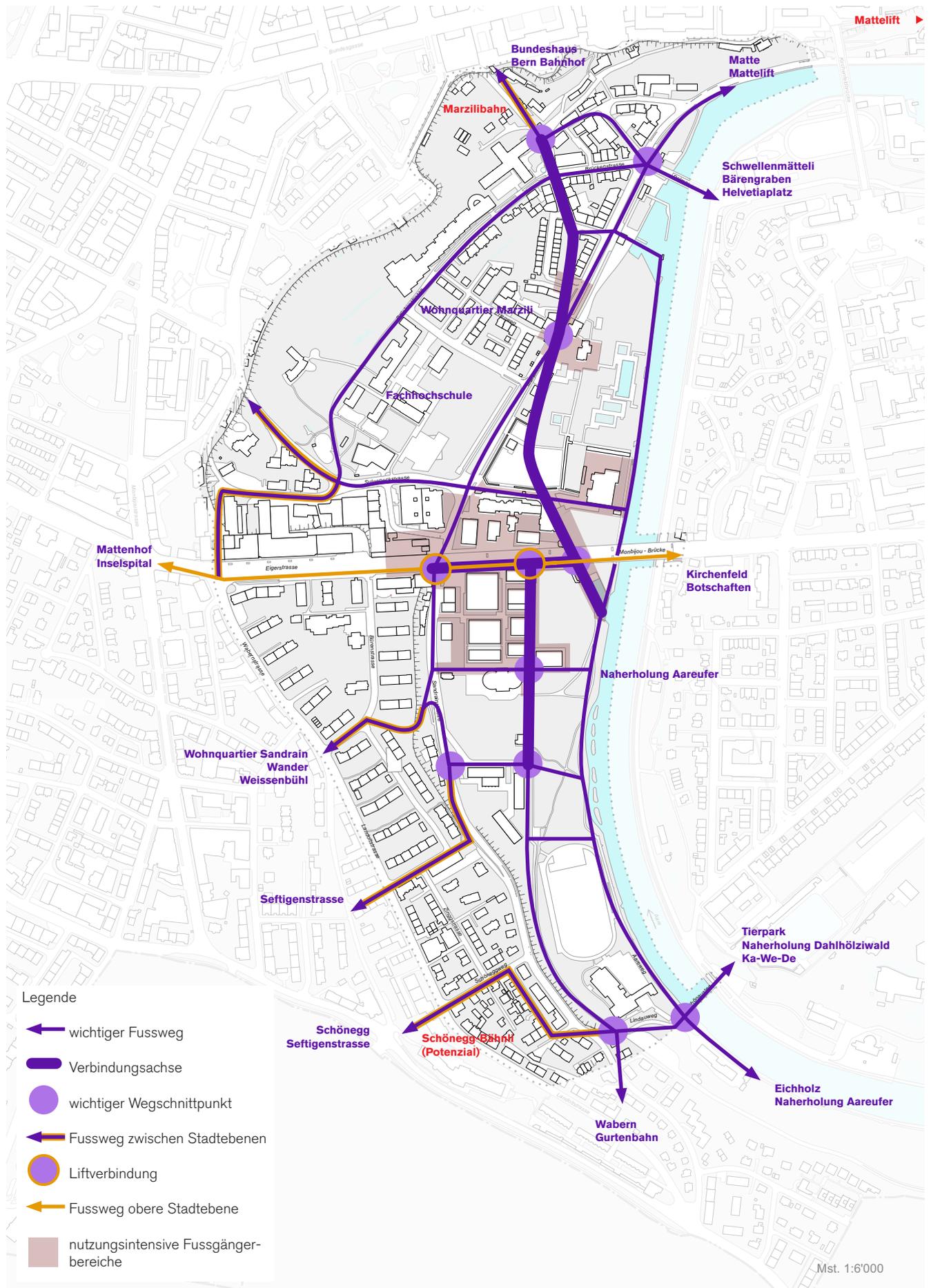
### Öffentlicher Verkehr

- ÖV-Erschliessung mindestens soweit verbessern, damit autoarmes Wohnen möglich wird.
- Takt bei Bedarf verdichten und neue Buslinie nach Möglichkeit bis nach Wabern verlängern.

### Motorisierter Individualverkehr

- Verkehrsflächen des rollenden und ruhenden Verkehrs reduzieren, um andere Nutzungen zu ermöglichen, Flächen zu entsiegeln, neue Grünflächen zu schaffen, Hitze zu mindern und Stadtnatur zu fördern.
- Carsharing, Carpooling etc. ausbauen.
- Anlieferung quartierverträglich organisieren, Paketboxen einrichten, Mobilitätshub fördern.





**Abbildung 35**  
Fussverkehr (Quelle: Rombo GmbH, 2023)

### 3.4 Ausbau Velorouten und Veloangebote

Die wichtigsten Velorouten verlaufen auf der Nord-Süd-Achse zwischen Quartier Matte und Wabern sowie ab der Sandrainstrasse über die Sulgeneckstrasse, dem Lindenuweg und Landoltstrasse. Sie bilden das Rückgrat des Veloroutennetzes innerhalb des Perimeters.

#### **Velolandroute**

Mit der Entwicklung der Wohnüberbauung im Süden des Gaswerkareals wird die Velolandroute Nr. 8 als eigentrassierter Radweg bis zur Sandrainstrasse geführt. Von dort führt die Velolandroute weiter über die Sandrainstrasse, den Knoten Sulgeneckstrasse in die Marzili- und Aarstrasse. Der Strassenraum muss deshalb umgestaltet und mit einem Veloangebot ausgerüstet werden. Über die Route Gasbahntrasse–Sandrainstrasse–Sulgeneckstrasse ist mit dem Velo die Innenstadt aus Wabern gut erreichbar. Dafür muss auch die Sulgeneckstrasse hohe Ansprüche an die Sicherheit für den Veloverkehr erfüllen, insbesondere wegen der starken Steigung.

#### **Velolandroute als Pendlerroute**

Um den Veloanteil am Modalsplit wie im STEK vorgesehen zu erhöhen, muss die Route Gasbahntrasse–Sandrainstrasse–Marzilistrasse auch für den Pendelverkehr vermehrt genutzt werden. Diese Strecke eignet sich ideal für die Stadtgrenze querende Pendelstrecken aus dem Raum Wabern und Kehrsatz ins Gaswerkareal und die Innenstadt. Dafür muss die Strecke an die Anforderungen dieses neuen Nutzungskreises angepasst werden. Die Sichtweiten sind für höhere gefahrene Geschwindigkeiten mit schnellen E-Bikes ausulegen. Die Oberflächen sind durchgehend befestigt zu gestalten, damit sie bei jeder Witterung genutzt werden und der maschinelle Winterdienst ermöglicht wird.

#### **Veloverbindung Lindenuweg–Schöneggweg**

Um von Wabern mit dem Velo in die Innenstadt zu fahren, ohne mit der stark befahrenen Seftigenstrasse in Kontakt zu kommen, bietet sich das Gasbahntrasse an. Dieses führt jedoch hinunter auf die untere Stadtebene. Um nicht zu viel Höhe zu verlieren, bietet sich die Verbindung über Lindenuweg, Sandrainstrasse und Schöneggweg auf die Landoltstrasse an. Gasbahntrasse, Lindenuweg und Landoltstrasse sind als Velohaupttruten klassiert, der Schöneggweg als Veloroute. Durch den Schönaueg könnte der Abschnitt auf der Sandrainstrasse deutlich verkürzt werden. Auf dem Schönausteg ist ein allgemeines Fahrverbot signalisiert. Zurzeit gilt der Steg aber als eine der wenigen flussquerenden Verbindungen auf der unteren Stadtebene. Bei einer Sanierung des Stegs wäre dieser so auszugestalten, dass er für den Veloverkehr geöffnet werden könnte.

#### **Ausreichend öffentliche Veloabstellplätze anbieten**

Das Gaswerkareal und das Marzilibad stellen auf ihren Parzellen Veloabstellplätze für ihre eigenen Nutzungen bereit. Das nahe Aareufer sorgt für viel Zielverkehr, für welchen aktuell nicht ausreichend Veloabstellplätze zur Verfügung stehen, weshalb die Stadt entlang ihrer Strassen für ein entsprechendes Angebot sorgen wird. Auch auf weiteren Privatparzellen hat es noch nicht ausreichend Veloabstellplätze, so dass diese Nachfrage ebenfalls durch ein Angebot im Strassenraum aufgefangen und wildes Abstellen von Velos und die dadurch verursachten Behinderungen verhindert werden.

#### **Lift auf Monbijoubücke**

Der Velotransport in den bestehenden und neuen Liften ist/wird möglich. Der Velotransport sollte aber nicht als Verbindung der Routen auf der Monbijoubücke mit jener auf der Sandrainstrasse dienen. Insbesondere gelten die neuen Lifte im Gaswerkareal lediglich als Erschliessung der Nutzungen in der unteren Stadtebene.

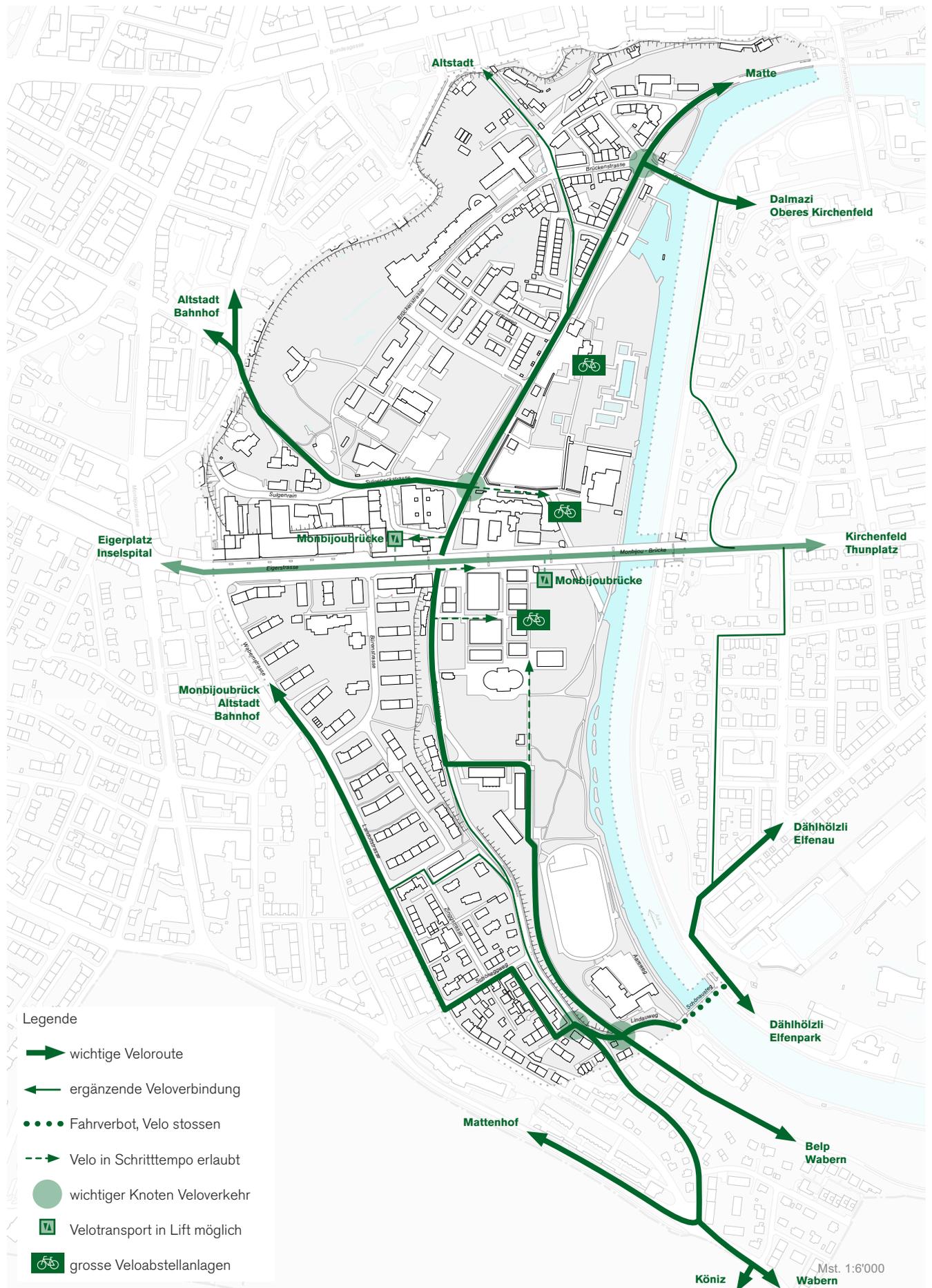


Abbildung 36  
Veloverkehr (Quelle: Rombo GmbH, 2023)

### 3.5 Ausbau des ÖV und neue Haltestellen

#### **Neue Buslinie**

Die in den Grundlagen erwähnten Studien kommen zum Schluss, dass eine neue Buslinie zwischen Gaswerk Süd und dem Hauptbahnhof die beste Lösung zur Verbesserung des ÖV-Angebots darstellt. Da diese Route von keinen anderen Linien beeinflusst wird, kann der angebotene Takt an die Nachfrage angepasst werden.

#### **Verlängerung Buslinie nach Wabern**

Eine weitere Qualitätssteigerung würde die neue Buslinie durch eine Verlängerung nach Süden bis nach Wabern (Bahnhof oder Tramschlaufe) erfahren. Diese Verlängerung ist mit der Beruhigung der MIV-Situation auf der Seftigenstrasse anzustreben.

#### **Neue Bushaltestellen Sandrainstrasse**

Die zwei neuen Bushaltestellen Gaswerk Nord und Gaswerk Süd werden gesamthaft für eine bessere ÖV-Erschliessung der unteren Stadtebene sorgen. Die Haltestelle Gaswerk Nord soll als Fahrbahnhaltestelle in der Sandrainstrasse unter der Monbijoubrücke erstellt werden. Ein Umsteigen zwischen Haltestelle Monbijoubrücke und Gaswerk Nord ist über die bestehenden Lifte möglich, wird aber erst mit einer Verlängerung der neuen Buslinie nach Wabern für ÖV-Kunden interessant. Die Haltestelle Gaswerk Süd ist vorerst als Endhaltestelle zwischen Gaskessel und der neuen Wohnüberbauung im Süden geplant. Diese Haltestelle sollte so ausgebildet werden, dass die Synergien mit der Zufahrt und keine Konflikte mit der geplanten Velolandroute entstehen.

#### **Neue Bushaltestelle auf Monbijoubrücke**

Mit den neuen Vertikalverbindungen auf die Monbijoubrücke am Ende der Promenade im Gaswerkareal liegen die Buslinien 28 und 30 in unmittelbarer Nähe, weisen aber erst am Brückenkopf eine Haltestelle auf. Mit einer neuen Haltestelle beim Lift könnten die Erreichbarkeit des Gaswerkareals mit dem ÖV aus anderen Quartieren und die Vernetzung der Stadtteile III und IV deutlich verbessert werden. Die Fahrzeitverlängerungen durch die neuen Haltestellen würden durch eine konsequente Bevorzugung der Buslinien auf der Monbijoubrücke kompensiert werden. Die Bussspuren in beide Richtungen sorgen dafür, dass der ÖV priorisiert und es keine Behinderung des MIV durch die haltenden Busse an der neuen Haltestelle gibt.

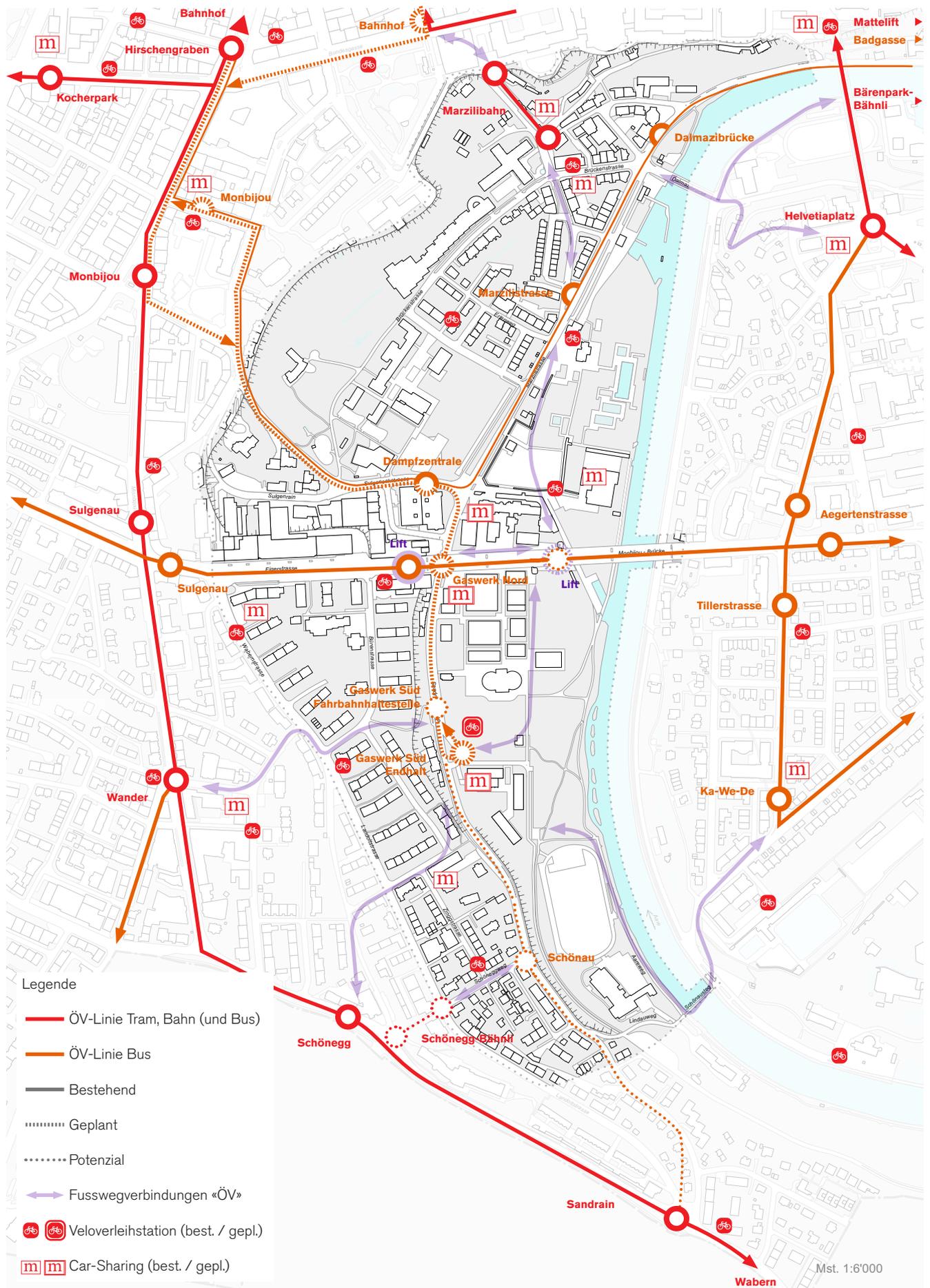
#### **Bootsausstieg und neue Bushaltestellen**

Der Bootsausstieg beim Löifu wird umgesetzt, damit die Konflikte mit Badegästen des Marzilibads reduziert werden. Sowohl die geplante Bushaltestelle Gaswerk Nord als auch eine neue Bushaltestelle auf der Monbijoubrücke wären für Gummibootfahrende, welche den neuen Ausstieg nutzen, interessant. Insbesondere Haltestellen auf der Monbijoubrücke, welche direkt über neue Lifte erreicht werden könnten, würden die Attraktivität des neuen Bootsausstiegs weiter steigern und verhindern, dass Gummibootfahrende nach dem Ausstieg mit Privatfahrzeugen abgeholt werden.

#### **Intermodalität**

Die geplanten Carsharing-Angebote, Veloverleihstationen sowie ausreichend Veloabstellplätzen in unmittelbarer Nähe der neuen Haltestellen werden die Intermodalität fördern. Der angrenzende Brückenraum bei der Haltestelle Gaswerk Nord bietet auch ausreichend Platz Micro-Mobilität (Abstellbereiche E-Roller, Trottinettes etc.).

# Öffentlicher Verkehr



**Abbildung 37**  
Synthese öffentlicher Verkehr (Quelle: Rombo GmbH, 2023)

### 3.6 Parkierung und Anlieferung

#### **Durchfahrtswiderstände auf Quartiersammelstrassen**

Gemäss Berechnungen und Zählungen beträgt der quartierfremde Durchgangsverkehr im Quartier etwa 45 bis 50%. Dieser Verkehrsanteil kann unter anderem mit Durchfahrtswiderständen gesenkt werden. Schmalere Fahrbahnquerschnitte, eine Aufwertung und Begrünung des Strassenraums sowie die Einrichtung von Begegnungszonen wirken auf den Quartiersammelstrassen als Durchfahrtswiderstände. Beim Quell- und Zielverkehr dienen die Durchfahrtswiderstände gleichzeitig als Push- und Pull-Faktoren: Die Verwendung des Autos wird unattraktiver, während die Alternativen attraktiver werden.

#### **Parkplatzkonzept auf unterer Stadtebene**

Das Parkplatzangebot hat einen sehr direkten Einfluss auf die Anzahl Fahrten mit motorisierten Verkehrsmitteln. Um den MIV auf den Quartiersammelstrassen zu reduzieren, ist der geplante Abbau der Parkplätze auf der unteren Stadtebene ein effizientes Mittel. Mit der Sanierung des Marzilibades werden für die Kundschaft keine Autoparkplätze mehr angeboten, dafür wird die Anzahl der Veloabstellplätze fast vervierfacht. Das Gaswerkareal wurde von Anfang an als autoarme Nutzung ausgelegt. Ausserdem werden etwa drei Viertel des gesamten Parkplatzangebots des Gaswerkareals im Brückenkopf West untergebracht und direkt ab der Monbijoubrücke erschlossen. Obwohl für das Gaswerkareal insgesamt etwa 260 neue Parkplätze erstellt werden, kommen nur die Fahrten von ca. 80 neuen Parkplätzen auf die Sandrainstrasse. Auf private Grundeigentümer kann die Stadt Bern keinen Einfluss nehmen, damit diese ihre bestehenden Parkplätze reduzieren. Da es in den Quartieren Marzili und Sandrain ein noch grösseres Parkplatzüberangebot gibt als im Rest der Stadt, könnten Strassenparkplätze nach Möglichkeit ersatzlos aufgehoben werden.

#### **Carsharing fördern**

Der mit Abstand wichtigste Indikator, wie oft jemand Auto fährt, ist der Besitz eines eigenen Autos. Die Verfügbarkeit von guten, günstigen und einfach zu benutzenden Carsharingangeboten sorgt dafür, dass Leute mit seltenem Bedarf nach einem Auto kein Auto kaufen müssen, sondern bei Bedarf eines einfach ausleihen können. Bei der Verwendung eines Sharingautos ist die Hemmschwelle deutlich höher als bei einem eigenen Auto, so dass damit viel weniger Fahrten generiert werden als bei Vorhandensein eines eigenen Autos. Dadurch sinkt die Anzahl Fahrten, der Parkplatzbedarf, sowie der MIV-Anteil am Modalsplit.

#### **Fusswege zu den Parkings**

Die grossen öffentlichen Parkings mit rund 90 und 450 öffentlichen Kurzzeitparkplätzen liegen auf der oberen Stadtebene. Diese sind über Fussweg, die Marzilbahn oder den Mattelift erreichbar.

#### **Anlieferungsstrategie entwickeln**

Die Anlieferung zu allen Liegenschaften muss jederzeit gewährleistet sein. Mit passenden Massnahmen kann die Anzahl benötigter Lieferwagenfahrten weiter gesenkt werden. So können mit geeigneten Fördermassnahmen die diversen Speditionsfirmen dazu gebracht werden, ihre Sendungen nach Möglichkeit in einem Fahrzeug zu poolen: Ein einziger Lieferwagen kann so Pakete von Post, DHL, UPS, DPD, Planzer und weiteren Anbietern mit nur einer einzigen Fahrt zustellen. Ausserdem können dank der urbanen Dichte des Gaswerkareals Logistikanwendungen mit Cargobikes getestet werden, wobei die restriktive Schweizer Gesetzgebung dies schwieriger gestaltet als im umliegenden Ausland.

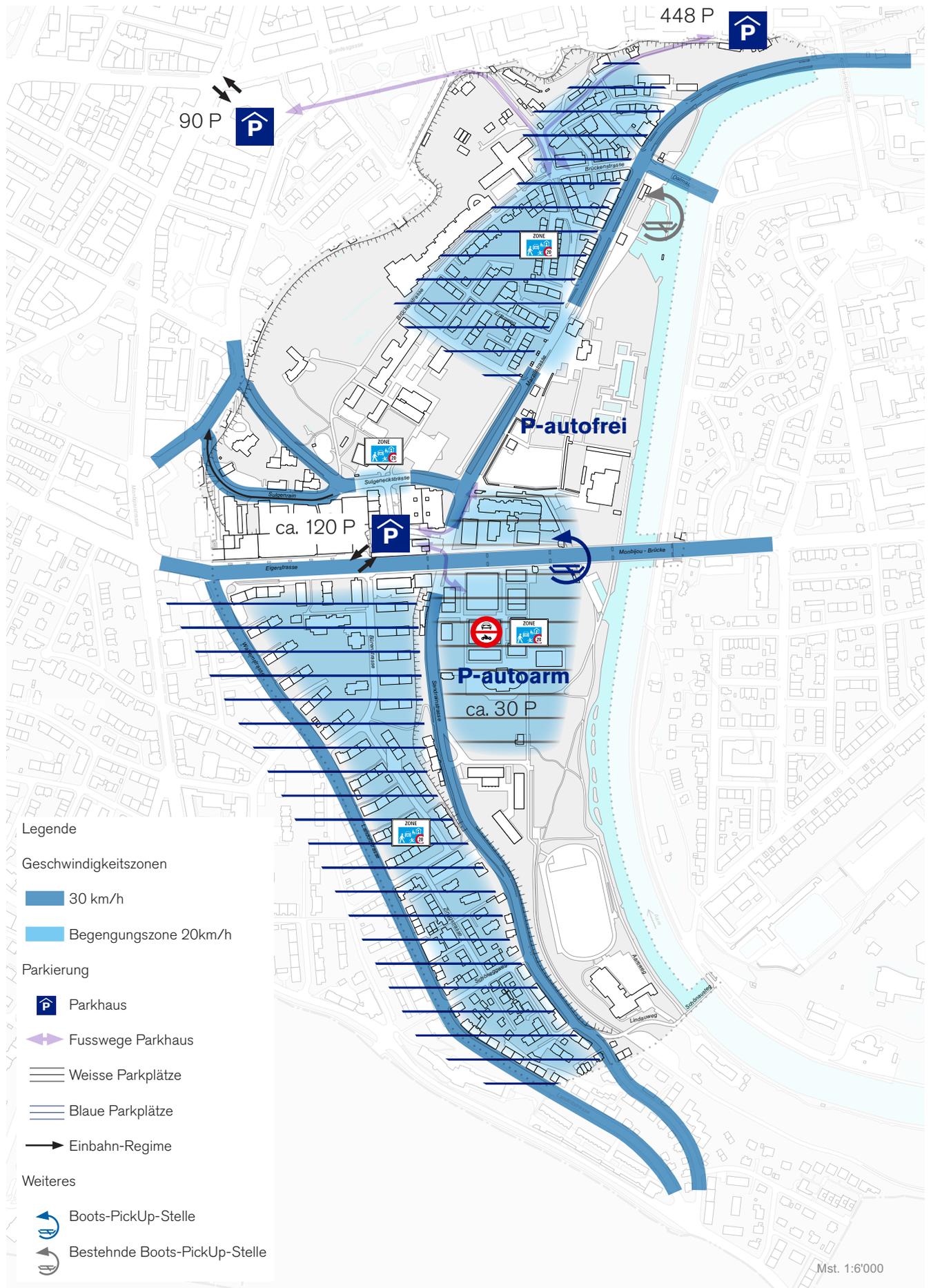


Abbildung 38  
motorisierter Verkehr (Quelle: Rombo GmbH, 2023)