



Stadt Bern

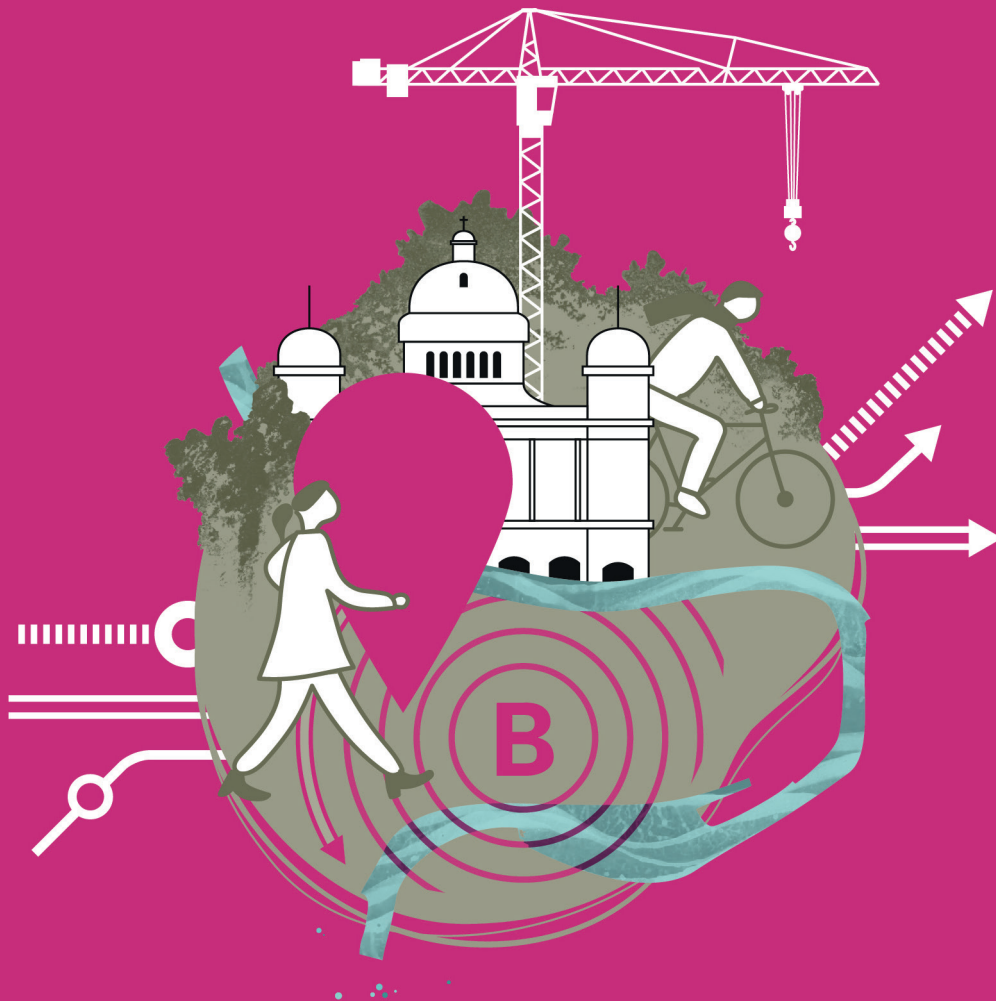
Gemeinderat

STEK 2016



Stadtentwicklungskonzept Bern

Gesamtbericht



behördenverbindlich

VORWORT



ALEXANDER TSCHÄPPÄT

Stadtpräsident

Die Stadt Bern hat einzigartige Qualitäten. Es ist unsere Aufgabe, die Stadt so weiterzuentwickeln, dass sie sich den kommenden Herausforderungen stellen kann und den Menschen, die in der Stadt leben und arbeiten, auch den künftigen Generationen, eine hohe Lebensqualität bietet.

Die wachsenden Ansprüche an die Stadt wie die nachhaltige Stadtentwicklung, ein markantes Wachstum der Wohnbevölkerung und ein moderates Wachstum der Arbeitsplätze, der Aus-

bau der Infrastruktur sowie eine stadtverträgliche und langfristig klimaneutrale Mobilität, gehen einher mit einem Rückgang der finanziellen und personellen Ressourcen. Der Gemeinderat hat daher das «Räumliche Stadtentwicklungskonzept 2016» der Stadt Bern – kurz STEK 2016 – als Instrument zur Planung, Koordination und Steuerung der Stadtgestaltung erarbeitet. Das STEK 2016 greift die aktuellen Themen und Bedürfnisse auf und antizipiert zukünftige Entwicklungen.

Das STEK 2016 leistet einen Beitrag dazu, die bernspezifischen Qualitäten der Stadt zu benennen und diese in den nächsten fünfzehn bis zwanzig Jahren in der Schweiz, im Kanton und im regionalen Umfeld zu positionieren. Es erklärt, für wen die Stadt Bern ist und für wen sie geplant wird. Das STEK 2016 deckt die Raumentwicklung und Mobilität ab und befasst sich koordinierend mit wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen, finanzpolitischen oder weiteren Entwicklungsthemen.

Im Zentrum des STEK 2016 wird die Frage beantwortet, was heute und in Zukunft die lebenswerte Stadt Bern auszeichnet. Das STEK 2016 leistet einen Beitrag dazu, die hohe Lebensqualität in der Stadt sicherzustellen und weiter zu entwickeln. Beantwortet werden die Fragen «Wo und wie soll Bern in 15 bis 20 Jahren sein?» und «Welches ist der langfristig anzustrebende Zustand in 30, 40 oder 50 Jahren?».

Ausgangspunkt für das langfristige räumliche Stadtentwicklungskonzept sind die «Strategie Bern 2020» des Gemeinderates sowie die übergeordneten Planungsinstrumente des Kantons (Kantonaler Richtplan) und der

Region (RGSK Bern-Mittelland). Daraus werden Ziele, Strategien und Massnahmen zur Umsetzung abgeleitet. Das STEK 2016 setzt damit die strategischen Leitplanken zur zukünftigen räumlichen Entwicklung der Stadt Bern. Es dient dem Gemeinderat der Stadt Bern als themenübergreifendes, gesamtheitliches Planungsinstrument.

Das heutige STEK 2016 ist kein raumplanerisch flächendeckendes Konzept und kein Richtplan, sondern definiert Schwerpunkte für die räumliche Stadtentwicklung und konzentriert sich auf die wesentlichen Herausforderungen und Handlungsfelder. Es dient der Weiterentwicklung der baurechtlichen Grundordnung und als langfristig ausgerichtetes Steuerungs- und Entscheidungsinstrument für die planerische und bauliche Entwicklung der Stadt.

Der Gemeinderat bekennt sich mit dem vorliegenden Instrument zur Verdichtung nach innen sowie zur Stärkung von Quartierqualität und Identität, Optimierung des Freiraumpotenzials sowie zu einer stadtverträglichen und langfristig klimaneutralen Mobilität. Sofern nötig und sinnvoll plant er eine angemessene Stadterweiterung zusammen mit den Nachbargemeinden.

Die Leitideen und Inhalte sind fachübergreifend und mit zahlreichen Beteiligten in- und ausserhalb der Stadt Bern erarbeitet und an mehreren Foren intensiv diskutiert und entwickelt worden.

Ich danke allen Beteiligten für ihr grosses Engagement zur Gestaltung der Zukunft unserer wundervollen und sich stetig weiter entwickelnden Stadt Bern.

INHALT

Vermerk

Erlass

Dies ist der vom Gemeinderat per GRB Nr. 2016-1804 vom 14. Dezember 2016 genehmigte und behördenverbindliche Gesamtbericht.

Visuelle Schlussgestaltung / Druck

Die visuelle Schlussgestaltung des Berichts erfolgt im Januar/Februar 2017. Der Gesamtbericht wird zusammen mit den Vertiefungsberichten im Februar 2017 gedruckt. Das Dossier kann ab März 2017 mit einer Schutzgebühr von 40.00 CHF beim Stadtplanungsamt, Zieglerstrasse 62, CH-3007 Bern bezogen werden.

Prolog

Vorwort	02
STEK 2016 KOMPAKT	06
Was ist das STEK 2016?.....	06
Bern wächst dynamisch	06
Bern ist grün und vernetzt	09
Bern lebt in Quartieren.....	10
Arbeiten mit dem STEK 2016	11

I. Eine Stadt im Wandel

1 DAS NEUE STEK	14
Aktuelle Herausforderungen und Fragestellungen	16
Wachstum	18
Methode, Prozess und Aufbau ..	19
Einordnung als Planungs- instrument	20
Behördenverbindlichkeit des STEK 2016	21
2 BERN'S QUALITÄTEN – BERN'S LEITIDEEN	22
Berns Schätze – Berns besondere Qualitäten	22
Berns Leitideen	28

II. Vision 2030: Die grüne Wohn- und Arbeitsstadt

3 DIE ZIELE DES STEK 2016 .. 34

NACHHALTIGE STADTENT- WICKLUNG: LEITLINIEN 35

4 BERN WÄCHST DYNAMISCH .. 40

Kernbotschaften	41
Strategien	47
Schwerpunktmassnahmen zur Umsetzung der Strategien	50

5 BERN IST GRÜN UND VERNETZT 52

Kernbotschaften	53
Strategien	59
Schwerpunktmassnahmen zur Umsetzung der Strategien	60

6 BERN LEBT IN QUARTIEREN . 62

Kernbotschaften	63
Strategien	67
Schwerpunktmassnahmen zur Umsetzung der Strategien	68

III. Arbeiten mit dem STEK 2016

7 UMSETZUNG 72

Auswirkung auf baurechtliche Grundordnung	72
Auswirkung auf die Infrastruktur	74

8 AUSBLICK 76

Anhang

Glossar	78
Abbildungsverzeichnis	80
Impressum	81

STEK 2016

KOMPAKT

WAS IST DAS STEK 2016?

Die Berner Stadtentwicklung steht im Kontext globaler, nationaler und regionaler Trends und Herausforderungen. Bern profitiert von einer langen Tradition der strategischen, gesamtstädtischen Planung und schreibt diese mit dem STEK 2016 mit einer klaren Vision fort. Für die zukünftige räumliche Stadtentwicklung legt die Stadt Bern ein aktuelles Steuerungsinstrument vor: Das räumliche Stadtentwicklungskonzept 2016 der Stadt Bern – kurz STEK 2016. Es ist die Antwort der Stadtplanung auf aktuelle und zukünftige Trends und Herausforderungen und gleichzeitig eine Positionierung der Stadt als europäische Hauptstadt und als attraktive, nachhaltige Wohn- und Arbeitsstadt.

Das STEK 2016 definiert Schwerpunkte für die räumliche Stadtentwicklung. Es dient dem Gemeinderat der Stadt Bern als themenübergreifendes, gesamtstädtisches Planungsinstrument. Ausgangspunkt für das STEK 2016 sind die «Strategie Bern 2020» des Gemeinderates sowie die übergeordneten Planungsins-

trumente des Kantons (Kantonaler Richtplan) und der Region (Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland). Im vorliegenden STEK-Gesamtbericht und den zwei Vertiefungsberichten werden die thematischen, räumlichen und konzeptionellen Kernbotschaften zu Siedlung, Landschaft und Verkehr unterbreitet. Diese fokussieren auf folgende drei Handlungsfelder:

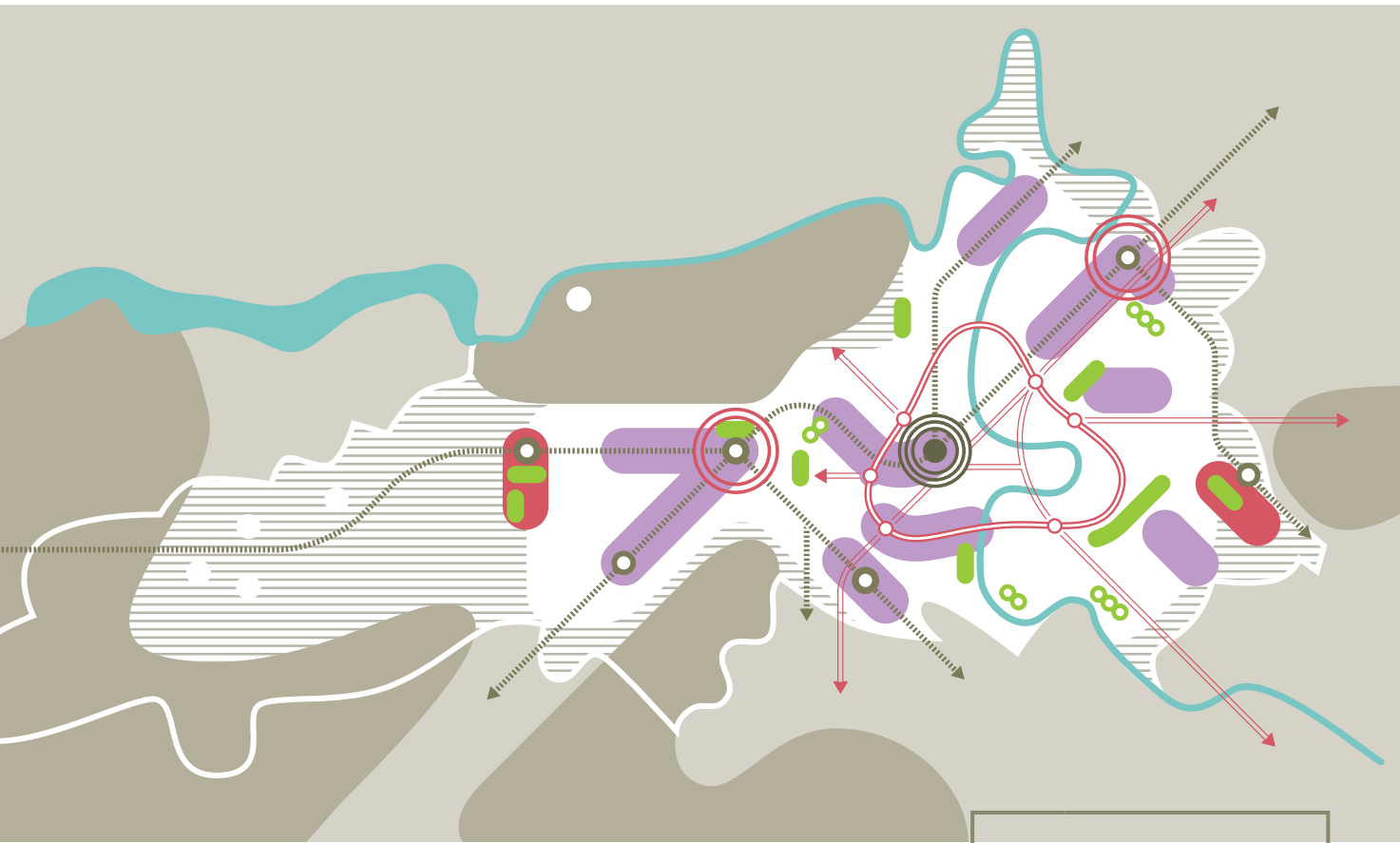
- *Bern wächst dynamisch*
- *Bern ist grün und vernetzt*
- *Bern lebt in Quartieren.*

BERN WÄCHST DYNAMISCH

Bern will und wird auch in Zukunft wachsen. Dieses Wachstum ist aktiv zu steuern und durch entsprechende Massnahmen und Investitionen in die Infrastruktur aufzufangen. Die Wahrung der Lebensqualität geniesst dabei höchste Priorität.



Hauptstadt und Zentrum

Bern ist das Politzentrum der Schweiz, Sitz von Bundes- und Kantonsverwaltung, von Verbänden, diplomatischen Einrichtun-



SCHWERPUNKTE STEK 2016

NEU

-  Parke und zweckgebundene Freiraumanlagen
-  Stadterweiterung

ENTWICKELN

-  ESP
-  Chantiers
-  Parke und zweckgebundene Freiraumanlagen
-  Veloring
-  Velohaupttrouten
-  Stadtzentrum
-  S-Bahn / City-Schiene
-  S-Bahnhaltestellen

BEWAHREN

-  Siedlungsbereich
-  Landwirtschaft
-  Perimeter Stadt
-  Wald
-  Aare

gen und von halböffentlichen Betrieben wie Post, SBB und Swiscom. Diesen Hauptstadtfunktionen sollen räumlich optimale Lagen zur Verfügung stehen. Die bestehende Vielfalt der Zentrumsfunktionen innerhalb der Stadt soll weiter ausgeschöpft werden. Dafür werden Zentrumsfunktionen an optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Lagen verlegt, mit dem Ziel, das Zentrum zu entlasten und Infrastrukturen gleichmässig auszulasten.

Tourismus, Kultur und Nachtleben gilt es zu profilieren, etwa indem die Potenziale der «Museumsinsel» im Kirchenfeld oder von zentrumsnahen Gebieten für das Nachtleben genutzt werden. Das Vorhaben Zukunft Bahnhof Bern (vgl. Glossar) ist eine grosse Chance, die Zentrumsentwicklung weiter zu stärken.

Wohnstadt

Um das angestrebte Wachstum zu erreichen, werden bis 2030 rund 8500 neue Wohnungen, d.h. 550 pro Jahr, für alle Generationen gebaut. Die Voraussetzungen für eine Siedlungsentwicklung nach innen (z. B. bauliche Verdichtung; vgl. Glossar) und nach aussen (Stadterweiterungen) sind dank des ÖV-Systems hervorragend. Ziel ist eine Stadt der kurzen Wege, um Pendlerbewegungen weiter reduzieren zu können. Die Verdichtung soll hochwertig sein und die Wohn- und Lebensqualität verbessern. Dazu gehört ein ausgewogenes Angebot an attraktiven öffentlichen Frei- und Grünräumen. Das STEK 2016 bezeichnet für die Verdichtung elf Chantiers. Dabei handelt es sich um strategisch bedeutsame Gebiete, die sich durch besondere Aufwertungs- und Entwicklungspotenziale auszeichnen.

Für eine allfällige Stadterweiterung stehen zwei Gebiete im

Westen und im Osten im Fokus, die Bern baulich, gestalterisch und funktional aufwerten und die gestaffelt bis 2030 und darüber hinaus realisiert werden können.

Arbeitsstadt

Die zukünftige Arbeitswelt wird vom technischen Fortschritt, der Globalisierung, dem demografischen Wandel und institutionellen Veränderungen geprägt. Der Arbeitsstandort Bern soll weiterentwickelt und das vorhandene Potenzial genutzt werden, um weitere nationale Organisationen anzusiedeln. Für Schlüsselbereiche wie Verwaltung, Bildung und Gesundheit werden die nötigen Flächen und Rahmenbedingungen bereitgestellt. Kantonale Entwicklungsschwerpunkte werden als Arbeits- und Wohnstandorte gefördert. Die Branchenvielfalt soll erhalten und Gewerbezo- nen für Kleingewerbe ausgewiesen werden. Hervorragende Bildungs- und Forschungseinrichtungen als Grundlage für hochqualifizierte Arbeitsplätze ermöglichen Innovation und konjunkturabhängiges Wachstum.

Mobilität

Bern soll zur ÖV- und Velostadt entwickelt werden, womit ein wesentlicher Beitrag in Richtung 2000-Watt-Gesellschaft (vgl. Glossar) geleistet werden kann. Die Voraussetzungen um den ÖV weiter zu fördern sind hervorragend. Der ÖV kann somit einen wesentlichen Teil des regionalen Verkehrswachstums aufnehmen. Der Verkehrsanteil der Velos soll von 11 auf 20 Prozent gesteigert werden. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird reduziert.

Der ÖV wird ausgebaut und optimiert, insbesondere das Netz der Linien mit den meisten Fahrgästen. Das S-Bahnnetz (City-Schiene), neue Linien in Nord-

Süd-Richtung sowie Tangentiallinien zur Entlastung der Innenstadt werden weiterentwickelt. Die Entwicklungsschwerpunkte Wankdorf und Ausserholligen sowie weitere S-Bahnhaltestellen werden als Mobilitätsdrehscheiben weiterentwickelt.

Die Stadt baut ein zusammenhängendes Netz von direkten, schnellen, komfortablen und sicheren Velohaupttrouten auf. Durch die Neuorganisation und -gestaltung des Stadtraums Bahnhof werden die Wegbeziehungen attraktiver und die Qualität für Fussgängerinnen und Fussgänger verbessert. Der MIV wird auf das Basisnetz (vgl. Glossar) gelenkt und stadtverträglich bewirtschaftet.

BERN IST GRÜN UND VERNETZT

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

Stadtraumprägende Strassen und öffentlicher Raum

Die historisch angelegten Strassenzüge mit ihrem reichen Baumbestand aber auch die Gassen der Altstadt gilt es in ihrem Erscheinungsbild zu erhalten und weiterzuentwickeln. Die Gestal-

tung von Plätzen in der Innenstadt wie auch in den Stadtteilen soll architektonisch überzeugen und eine hohe Nutzerfreundlichkeit aufweisen. Gleichzeitig gilt es eine effiziente und zukunftsgerichtete Mobilität sicherzustellen. Bahnhof- und Bubenbergrplatz sollen einen attraktiven Empfangsort für die Stadt Bern bilden. Ein Nutzungsmanagement für die Innenstadt organisiert und regelt die Nutzung der Gassen, Plätze und Lauben.

In Stadtteil- und Quartierzentren sowie bei wichtigen ÖV-Haltestellen wird eine hohe Nutzungsmischung der Erdgeschoss angestrebt.

Das Trasse der Autobahn A6 im Berner Osten soll im Fall einer Engpassbeseitigung abschnittsweise zu einer Stadtstrasse mit hoher Aufenthaltsqualität und guten Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zurückgebaut werden.

Durch die Verlagerung des MIV wird eine flächen- und lärmässige Entlastung entlang der Hauptachsen erreicht. Die Geschwindigkeiten werden reduziert und auf die Anforderungen des städtischen Umfelds abgestimmt. Hieraus resultieren neue Spielräume für die Nutzung und Gestaltung von Strassen und Plätzen.

Stadt der kurzen Wege

Das Ziel, die Wege in der Stadt möglichst kurz zu halten, geht einher mit einer höheren Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs. Damit wird auch die Lärm- und Umweltbelastung verringert. In der Innenstadt sowie im Bahnhofumfeld sollen die öffentlichen Räume so organisiert werden, dass dem Fussverkehr genügend Flächen zur Verfügung stehen. Deshalb müssen bei Drittnutzungen und Veranstaltungen Priorität

ten gesetzt werden.

Der Pendlerverkehr wird auf ÖV und Veloverkehr umgelagert. Der MIV-Anteil am Gesamtverkehr wird reduziert.

Der Wirtschaftsverkehr (vgl. Glossar) in der Innenstadt sowie die Zufahrt zu den zentrumsnahen Parkhäusern sind gewährleistet.

Attraktive Velohaupttrouten sowie ein Velo-Ring werden realisiert, die sowohl das Stadtzentrum und Quartiere optimal verbinden wie auch in die Nachbargemeinden führen. Öffentliche Räume werden schrittweise hindernisfrei und es werden grosszügige Begegnungszonen ausgewiesen, um die Lebensqualität zu steigern.

Freiraumqualitäten und Umwelt

Die Aare bildet den prägendsten Grünraum der Stadt Bern. Die Aareufer sind zugänglicher und attraktiver zu gestalten indem beispielsweise im Gaswerkareal ein Stadtpark realisiert wird oder die historischen Parkanlagen an den Aarehängen erhalten und saniert werden.

Um angesichts der zunehmenden Innenverdichtung die Wohnqualität zu gewährleisten, werden die bestehenden Grünräume und Parkanlagen erhalten und für vielfältige Nutzungen attraktiver gestaltet. In Stadtteilen mit einem Freiraumdefizit werden neue Stadt-, Stadtteil- und Quartierpärke geschaffen.

Mit einer gezielten Planung von Vernetzungsgebieten wird die Biodiversität gefördert.

Siedlungserweiterungen erhalten gut in die Landschaft integrierte Siedlungsränder, so dass die Übergänge zwischen Stadt und Kulturlandschaft deutlich ersichtlich bleiben.

BERN LEBT IN QUARTIEREN

Ein gutes Leben in der Stadt zeichnet sich durch verschiedene Merkmale aus: Bedürfnisgerechten und bezahlbaren Wohnraum, ein ruhiges und sicheres Wohnumfeld, Nähe zum Arbeitsort sowie eine vielseitiges und gut erreichbare Ausstattung im Quartier. Bern setzt hier an und definiert Schwerpunkte für ein optimales Quartierleben.

Stärkung der Identität

Das Zugehörigkeitsgefühl der Bewohnerinnen und Bewohner wie auch von Berufstätigen ist stark abhängig von der Identität des jeweiligen Quartiers. Quartierstruktur, Strassenbild, Qualität der Zentren, historische Merkmale, Bauwerke, Frei- und Grünräume spielen eine wichtige Rolle.

Neue identitätsstiftende Impulse sollen in Bern gesetzt werden durch:

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

Nachbarschaften und Zentrenstruktur

Jede Nachbarschaft, jeder funktionale Raum und auch die Gesamtstadt besitzen mindestens ein klar zugeordnetes Zentrum als zentralen Bezugsort in den vier Stufen XS (kleine Zentren), S (Zentren), M (Quartierzentren) und L (Stadt- und überregionale Zentren). Die Zentren sollen Funktionen als Identifikations-,

Begegnungs- und Lebensräume wahrnehmen und können verschieden beschaffen sein. Sie erfüllen (ab der Stufe S) auch Versorgungsfunktionen. Die Altstadt als spezifisches Zentrum und Wohngebiet wird gesondert betrachtet.

Kleine Zentren (XS) bestehen aus Plätzen oder kleineren Grünräumen, aber auch aus mischgenutzten Strassenräumen (Begegnungszonen), Spielplätzen oder Schularealen. Sie bilden ein Quartiernetz und dienen der Bevölkerung zur Identifikation im Wohnumfeld.

Die Zentren (S) übernehmen neben ihrer Funktion als Identifikationsort zentrale Funktionen für die Versorgung in der Nachbarschaft. Dies können Versorgungs-, Freiraum- oder Mobilitätsangebote sein.

Die Quartierzentren (M) sind Hauptbezugspunkte mit wesentlichen Funktionen für die Versorgung mit Gütern des täglichen und wöchentlichen Bedarfs sowie gastronomischen Angeboten.

Die Stadtteilzentren (L) sind jene Stadt-Zentren, die auch über die Stadt hinauswirken.

Erreichbarkeit

Eine gute Erreichbarkeit im Nahbereich insbesondere auch für Menschen mit eingeschränkter Mobilität steht im Zentrum. Die Qualität der Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen soll stadtweit gesteigert werden.

Ein Freiraum (vgl. Glossar) in der Nachbarschaft, Güter des täglichen Bedarfs, ein Spielplatz, ein Kindergarten und eine gesundheitlichen Grundversorgung (Arzt, Apotheke, Zahnarzt) sollen in Fussdistanz erreicht werden.

In Velodistanz sollen mindestens ein übergeordneter Freiraum, der wöchentliche Versorgungsbedarf sowie Jugendtreffs,

vorzugsweise in Zentren, erreicht werden.

Der diesbezügliche Berner Qualitätsstandard BernQS2030 wird im Sinne eines Erreichbarkeitsversprechens für die Quartierausstattung in einem nächsten Schritt zu vertiefen sein.

Bei Defiziten der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs werden direkte Massnahmen entwickelt, wie die Flächenausscheidung für Quartierzentren und Erdgeschossnutzungen im Rahmen von Arealentwicklungen.

ARBEITEN MIT DEM STEK 2016

Um das STEK 2016 erfolgreich umsetzen zu können, braucht es Konsens und politischen Willen zur aktiven Stadtentwicklung. Die Umsetzung des STEK 2016 soll in Projekte und Planungen aller Ressorts und Gremien sowie des Gemeinderates integriert werden. Dafür sind die notwendigen Ressourcen bereitzustellen sowohl in fachlicher, personeller und finanzieller Hinsicht. Angesichts knapper finanzieller Ressourcen wird es unabdingbar sein, für die Umsetzung des STEK 2016 kreative und unkonventionelle Lösungen zu entwickeln. Die vorhandenen Instrumente sind innovativ und mit Blick auf die Nutzung von Synergieeffekten einzusetzen.

Die Umsetzung des STEK 2016

Mit der Verabschiedung des STEK 2016 durch den Gemeinderat beginnt die Umsetzung. Die Massnahmenschwerpunkte werden weiterentwickelt und den betroffenen politischen Entscheidungsgremien vorgelegt.

Auswirkungen auf bestehende Gesetze

Zahlreiche Vorhaben des STEK 2016 sind mittels Sondernutzungsplanungen umsetzbar. Einige Entwicklungsziele setzen Anpassungen in der baurechtlichen Grundordnung voraus. Diese Anpassungen sind im STEK 2016 festgehalten. Für sämtliche Anpassungen braucht es separate politische Beschlüsse für deren Rechtskräftigkeit.

Auswirkungen auf die Berner Infrastruktur

Das vorgesehene Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum generiert bis 2030 einen Infrastrukturbedarf (Wohn- und Arbeitsraum, Erschliessungen, Ver- und Entsorgung etc.). Ein Teil des Bedarfs ergibt sich durch Arealentwicklungen, deren Realisierung auch ohne STEK 2016 im Rahmen der bisherigen geltenden Grundordnung möglich und absehbar ist. Zusätzliche Infrastrukturen werden durch die anvisierten Qualitätssteigerungen in der städtischen Ausstattung (z. B. Quartierversorgung, aufgewertete Freiräume etc.) notwendig.

Auswirkungen auf die Berner Finanzen

Mit Verabschiedung des STEK 2016 werden keine direkten Kosten ausgelöst. Die auszulösenden Folgekosten werden jeweils im integrierten Aufgaben- und Finanzplan (IAFP) sowie in der mittelfristigen Investitionsplanung (MIP) detailliert ausgewiesen. Jede Planung und Umsetzung, die auf dem STEK 2016 basiert, bedingt eine separate Finanzierung.



DIALOG DER KULTUREN

HAUS DER RELIGIONEN



I.

Eine Stadt im Wandel

1

DAS NEUE STEK

Die Berner Stadtentwicklung steht im Kontext globaler, nationaler und regionaler Trends und Herausforderungen. Bern profitiert von einer langen Tradition der strategischen, gesamtstädtischen Planung und schreibt diese nun mit neuen Ideen und einer klaren Vision fort. Für die zukünftige räumliche Stadtentwicklung legt die Stadt Bern ein aktuelles Steuerungsinstrument vor: Das räumliche Stadtentwicklungskonzept 2016 der Stadt Bern - kurz STEK 2016. Es ist die Antwort der Stadtplanung auf aktuelle und zukünftige Trends und Herausforderungen und gleichzeitig eine Positionierung der Stadt als europäische Hauptstadt und als attraktive, nachhaltige Wohn- und Arbeitsstadt. Im vorliegenden Gesamtbericht und zwei, der Erläuterung dienenden Vertiefungsberichten werden die thematischen, räumlichen und konzeptionellen Kernbotschaften zu Siedlung, Landschaft und Verkehr unterbreitet, die auf drei Handlungsfelder fokussiert sind:

- **Bern wächst dynamisch**
- **Bern ist grün und vernetzt**
- **Bern lebt in Quartieren**

Bern wächst dynamisch

Bern nimmt seine Verantwortung als Hauptstadt und Kern der Ag-

glomeration wahr. Bern wächst durch Innenentwicklung in den Gebieten mit grossem Aufwertungs- und Entwicklungspotenzial, die mit sogenannten Chantiers (vgl. Glossar) und durch Stadterweiterungen. Zur Einbettung in die Region und zur Stärkung der Wirtschaftsstadt werden die Verkehrsverbindungen und -infrastrukturen beim ÖV und Veloverkehr in der Stadt Bern und in die Nachbargemeinden weiterentwickelt. Neue Standorte und die Diversifizierung der Angebote im Bereich Bildung, Kultur, Sport und Freizeit unterstützen das Wachstum, ebenso wie die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP Programm). Diese sind für die Konzentration von Arbeitsangeboten weiter zu entwickeln, damit historische Wohnquartiere wie auch die Altstadt von einer Arbeitsplatzdominanz entlastet werden können.

Bern wächst dynamisch heisst auch Durchmischung fördern. In geeigneten Arealen sind neue Formen von Transformation und Neubau zu erproben, welche eine grössere Vielfalt sowie die Identitätsbildung unterstützen.

Bern ist grün und vernetzt

Der Stadtkörper von Bern wird strukturiert durch das Netz der

Grünräume, historischen Plätze sowie Strassenzüge. Die stadtraumprägenden Strassen verfügen teilweise über einen reichen Alleenbestand mit grosszügigen Fussgängerbereichen. Sowohl den Baumbestand wie auch den Boulevard-Charakter gilt es zu erhalten und weiterzuentwickeln. Hierzu findet eine weitere Umlagerung des Verkehrs zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs statt. Mit der Mobilitätsverlagerung, die auch den Vorgaben der städtischen Energiestrategie entspricht, wird der Verkehr stadtraumverträglicher und der öffentliche Raum vom motorisierten Individualverkehr (MIV) entlastet. Dies geschieht insbesondere auch in der Innenstadt und im Stadtraum Bahnhof, wo die vielfältigen Nutzungsansprüche auf engem Raum koordiniert werden müssen. Plätze und Verkehrsknoten in zentralen Lagen werden neu organisiert, gestaltet und die publikumsorientierten Nutzungen werden gefördert.

Das Netz von stadtraumprägenden Grünräumen wird erhalten und weiterentwickelt. In Stadtteilen mit einem Freiraumdefizit werden insbesondere im Rahmen von Arealentwicklungen neue Parkanlagen realisiert.

Diese Parkanlagen dienen einer vielfältigen Nutzung und sind soziale Ankerpunkte im Stadt- und Quartierleben. Städtebauliche und freiraumbezogene Massnahmen haben einen Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel sowie zur Förderung der Biodiversität und ökologischen Vernetzung im Siedlungsraum zu leisten. Nicht genutzte oder unzugängliche Freiflächen sind besser in Wert zu setzen.

Bern lebt in Quartieren

Lebendige Quartiere bedingen funktionierende Quartiersversorgungen und -strukturen. In der Zentrenstruktur sind einige Defizite festzustellen und Strategien zu deren Behebung zu entwickeln. Eine mehrstufige Zentrenhierarchie ordnet die Stadtstruktur und fördert die Stadtentwicklung. Die gestalterische Aufwertung von Plätzen und Quartierzentren trägt zu einem urbanen (vgl. Glossar) Leben bei. Die Nachbarschaften bilden den direkten Bezugs- und Identifikationsraum für die Bewohnerinnen und Bewohner. Ihre Ausstattungsqualität ist definiert über die Ausstattung mit Freiräumen, die Versorgungsstruktur, die soziale Infrastruktur und die Mobilitätsangebote.

Urbane Kristallisationspunkte der Quartiere sollen auch zu Knotenpunkten der kombinierten Mobilität werden. Neue Mobilitätsformen und -konzepte sollen zu einer ressourcenschonenderen Stadt beitragen. Die Verbindungen der Quartiere untereinander sowie die Achsen des Velo- und Fussverkehrs innerhalb der Quartiere sind zu optimieren. Hierdurch soll das Potenzial der beiden Verkehrsarten besser ausgeschöpft werden, um ein feinmaschiges Netz entstehen zu lassen.



NEUE QUARTIERZENTREN AN KRISTALLISATIONSPUNKTEN

Der Europaplatz mit dem Haus der Religionen steht für Urbanität mit besonderem multikulturellem Akzent.



RE-URBANISIERUNG

Auf der ruhigen Hofseite der neuen Wohnsiedlung Brunnmatt-Ost wachsen fünf Gebäudeflügel kammartig in den baumbestandenen, öffentlich zugänglichen Wohnhof.

AKTUELLE HERAUSFORDERUNGEN UND FRAGESTELLUNGEN

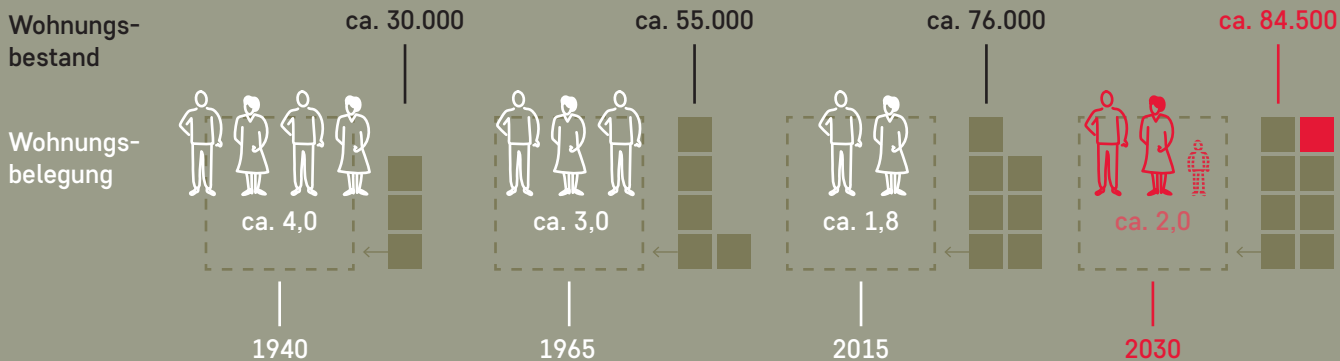
Die globalen Megatrends

- **Globalisierung und Re-Regionalisierung** Bei beschleunigter und krisenanfälliger weltweiter Vernetzung findet eine Wiederentdeckung lokaler Produktion und kleiner Ver- und Entsorgungskreisläufe statt. Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung müssen auf

Ebene der Agglomeration und Region gedacht werden.

- **Identität und Image** Unter dem Trend der Imagepflege und Identitätsgestaltung gewinnt die «Stadt als Marke» mehr und mehr an Bedeutung. Die Heimat manifestiert sich als neue Sehnsucht und es bilden sich neue Verantwortungsgemeinschaften (vgl. Glossar).
- **Re-Urbanisierung** Die Bevölkerung entwickelt mehr Sensibilität zum Landschaftsschutz und entdeckt das Leben in der Stadt. Es ergeben sich Chancen für Nutzungsmischungen, neue Mobilitätsformen und Erreichbarkeiten.
- **Nachhaltige Entwicklung** Die Stadt Bern bekennt sich zu den Zielen der nachhaltigen Entwicklung und richtet ihr Handeln danach aus. Sie stützt sich dabei auf folgende Definition des Begriffs: «Eine zukunftsfähige, nachhaltige Entwicklung der Stadt Bern ist dann gegeben, wenn sie wirtschaftlich erfolgreich, sozial gerecht und ökologisch verträglich ist. Die natürlichen Lebensgrundlagen definieren hierbei die Leitplanken der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung.»⁽¹⁾
- **Klimawandel und -anpassung** Extremwetterlagen werden häufiger. CO₂ neutrale Energieversorgung und Mobilität sowie eine ressourcenschonende Entwicklung sind daher in den kommenden Jahren auch in Bern zu fördern und mit Projekten umzusetzen.
- **Demographie und Migration** Die Bevölkerung der Schweiz wächst, wobei das grösste Bevölkerungswachstum in den Städten und Agglomerationen stattfindet. Der Anteil der Menschen über 65 Jahre erhöht sich in der Stadt Bern bis 2030 marginal. Die Zuwanderung der Migrationsbevölkerung ist ein wichtiger Faktor. Insbesondere Städte sind Orte der Vielfalt und attraktiv für Neuzuziehende aus dem In- und Ausland.

⁽¹⁾ Quelle: Amt für Umweltschutz der Stadt Bern, basierend auf der Nachhaltigkeitsdefinition der Stadt Hamburg.



Die regionalen Herausforderungen

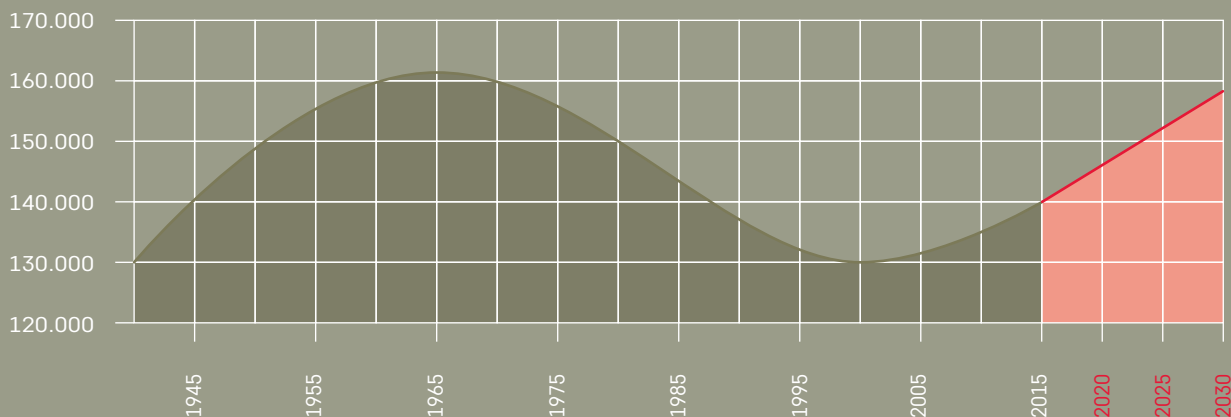
- **Wohnen** Bern ist eine attraktive Wohnstadt mit einer hohen Lebensqualität. Davon sollen in Zukunft noch mehr Menschen profitieren können. Hierzu gehört ein ausreichendes und bedürfnisgerechtes Wohnraumangebot für Menschen in verschiedenen Lebenslagen und mit unterschiedlichen finanziellen Möglichkeiten sicherzustellen.
- **Arbeiten** Bern bildet mit den umliegenden Gemeinden den Arbeitsplatzschwerpunkt der Hauptstadtregion. Zur Förderung dieses regionalen Alleinstellungsmerkmals sind die Raumbedürfnisse für die Wirtschaft zu wahren und zu fördern. Dabei gilt es, ein angemessenes Verhältnis von Anzahl Arbeitsplätzen zur Einwohnerzahl zu gewährleisten.
- **Zentrumsfunktionen** Die Bundesstadt nimmt besondere Zentrumsfunktionen wahr. Um die Raumbedürfnisse dieser Zentrumsfunktionen sicherzustellen, müssen geeignete Rahmenbedingungen für funktionsfähige und attraktive Quartiere geschaffen werden.
- **Freiraum** Der städtische Raum ist der stetigen Konkurrenz unter-

schiedlicher Nutzungsansprüche ausgesetzt. Um eine hohe Lebensqualität zu ermöglichen bedarf es der Sicherung von Grün- und Freiräumen sowie der Steigerung der Qualität und Attraktivität des öffentlichen Raums.

- **Mobilität** Im Hinblick auf den knappen städtischen Verkehrsraum in Bern besteht die Herausforderung darin, auf diejenigen Verkehrsmittel zu setzen, die die geringsten Flächen-, Energie- und Ressourcenbeanspruchung nach sich ziehen. Hierzu gehört die Realisierung von umwelt- und stadtverträglicher Mobilität, die Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie die Nutzung der Chancen von Grossprojekten wie «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB).

- **Weltkulturerbe** Hinsichtlich des Weltkulturerbes Altstadt steht Bern vor der Herausforderung, eine Balance zwischen Schutz der historischen Bausubstanz einerseits und lebendigem Wohn-, Geschäfts- und Ausgehquartier andererseits zu finden.

WOHNRAUMENTWICKLUNG



**SZENARIO BEVÖLKERUNGS-
ENTWICKLUNG STADT BERN
2003 – 2030**

WACHSTUM

Bevölkerungswachstum

2016 leben in der Stadt Bern über 140'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Generell soll ein Wachstum mit Augenmass erfolgen. Für den Planungshorizont bis ins Jahr 2030 wird ein Bevölkerungswachstum von rund 12 % angestrebt. Dies entspricht etwa 17'000 Personen und folgt somit der massgebenden Bevölkerungsentwicklung des kantonalen Richtplans 2030 und im Entwurf des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) II. Die mit dem STEK 2016 vorgeschlagenen Massnahmen sind gesamthaft darauf ausgerichtet, dieses denkbare Wachstum stadtverträglich zu gestalten. Der Standard der Ausstattung und Versorgung kann dabei erhöht und die Lebensqualität insgesamt gesteigert werden.

Arbeitsplatzwachstum

Für das Jahr 2013 werden für die Stadt Bern laut Bundesamt für Statistik (BFS) rund 184'580 Arbeitsplätze ausgewiesen⁽²⁾. Ausgehend von einer moderaten li-

nearen Weiterentwicklung analog jener zwischen 2008 und 2013 um jährlich ca. 0,5 % und einem resultierenden Gesamtwachstum von rund 8,5 %⁽³⁾, ergibt sich für den Zeitraum 2016 bis 2030 ein Zuwachs um gut 15'000 auf rund 200'000 Arbeitsplätze.

Ein Bevölkerungswachstum von rund 12 % und ein Beschäftigtenwachstum von 8,5 % innerhalb der nächsten 15 bis 20 Jahre ist für die Stadt Bern dennoch herausfordernd: Vor allem ist zu vermeiden, dass die Wohnqualität durch das Wachstum beeinträchtigt wird.

Wachstumsperspektive 2050

Langfristig, für den Zeitraum ab 2030 bis ca. 2050, ist ein Wachstum an Einwohnerinnen und Einwohnern in der Grössenordnung von insgesamt 20 % denkbar. Das heisst total bis zu 168'000 Einwohnerinnen und Einwohner im Jahr 2050. Die Realisierung des dafür notwendigen Wohnraums ist allerdings nur in enger Abhängigkeit von erheblichem infrastrukturellen Ausbau sowie der Realisierung der «Stadtrepatur» im Osten Berns (A6) realisierbar.

⁽²⁾ Es handelt sich um den zuletzt vom BFS in der «Statistik der Unternehmensstruktur» publizierten Wert der Arbeitsplatzzahl (BFS - STATENT; Stand: 03.05.2016).

⁽³⁾ Gerechnet ab dem Jahr 2013; vgl. vorangegangene Fussnote

METHODE, PROZESS UND AUFBAU

Gemeinde- und Stadtrat von Bern haben sich dazu entschlossen, mit dem STEK 2016 an positive Wirkungen des STEK 95 anzuknüpfen. Die Erarbeitung des STEK 2016 erfolgte in mehreren Phasen. In der Vorphase dienten verschiedene Grundlagenberichte dazu, den Rahmen des STEK 2016 bezüglich Zielen, Adressaten, Umfang, Inhalten, Erarbeitungsprozess und Partizipation zu konkretisieren. In der Hauptphase wurde im ersten Schritt die inhaltliche und räumliche Analyse vorgenommen sowie Trends und Herausforderungen künftiger Stadtentwicklung ermittelt. Aus den wichtigsten Handlungsfeldern wurden Themenschwerpunkte abgeleitet und daraus fünf vertieft zu bearbeitende Teilprojekte sowie umfassende Querschnittsthemen wie Nachhaltigkeit und Infrastrukturen bestimmt.

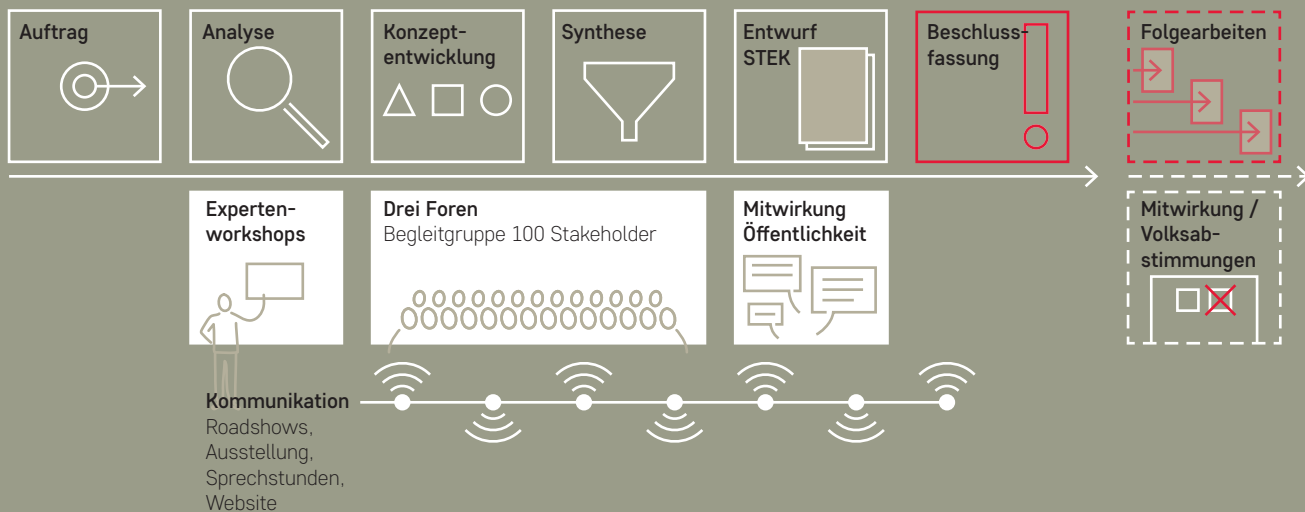
Begleitet wurde dieser Prozess von drei Foren, an denen Interessenvertreterinnen und -vertreter aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Quartierbevölkerung intensiv inhaltlich mitwirkten. Parallel dazu erfolgte die Abstimmung mit dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) der zweiten Generation. Das STEK 2016 ging vom 25. August bis 27. Oktober in die öffentliche Mitwirkung.

Das STEK 2016 folgt einem klaren methodischen Aufbau: Ausgehend von einer übergeordneten Zielformulierung («Wohin wollen wir?») weist das STEK 2016 räumliche Ziele und Strategien aus und zeigt für die heutigen und künftigen Herausforderungen der Stadt Bern planerische Lösungen zu thematischen und räumlichen



STEK 2016: PLANERISCHE LÖSUNGEN ZU THEMATISCHEN UND RÄUMLICHEN SCHWERPUNKTEN

Der kantonale Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Bern mitten im gewachsenen Bestand des UNESCO-Welterbes der Berner Innenstadt



Schwerpunkten sowie entsprechende Massnahmen auf.

Aufbau des STEK 2016

Das STEK 2016 liegt in drei Berichten gegliedert vor:

- Das zentrale Dokument des Stadtentwicklungskonzepts 2016 (STEK-Gesamtbericht) bietet einen umfassenden Überblick über die übergeordneten Ziele, die resultierenden Handlungsfelder sowie die zugehörigen Strategien und Schwerpunktmassnahmen. Das besondere am Gesamtbericht liegt darin, dass die wesentlichen Themen Siedlung, Mobilität und Freiräume aufgrund ihrer zahlreichen Interdependenzen integral in allen Handlungsfeldern abgehandelt werden.
- In den beiden Vertiefungsberichten Siedlung und Freiraum und Mobilität finden sich konkretisierte und ausdifferenzierte Zielformulierungen, Handlungsansätze und Massnahmen sowie Informationen zum Infrastrukturbedarf.
- Der Vertiefungsbericht Mobilität fokussiert analog zu einem Gesamtverkehrskonzept auf die im Gesamtbericht übergeordnet dargelegten Ziele und Schwerpunkt-

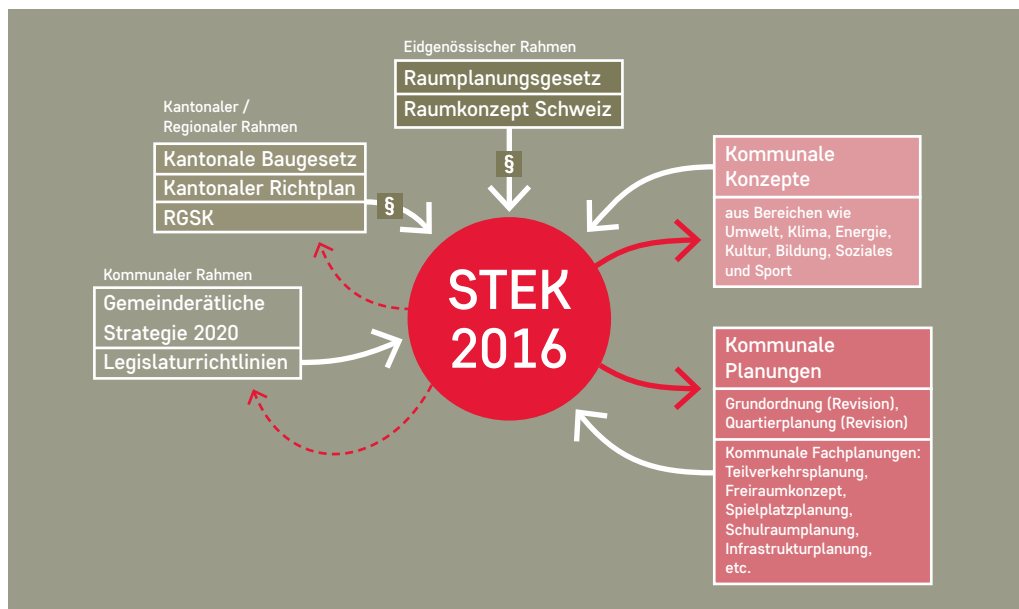
massnahmen im Hinblick auf alle Verkehrsträger.

- Die in den jeweiligen Berichten tabellarisch aufgezeigten Massnahmen sind zwischen den Berichten aufeinander abgestimmt. Das heisst, die Schwerpunktmassnahmen aus dem STEK-Gesamtbericht sind jeweils in den Massnahmenlisten der beiden Vertiefungsberichte farblich hinterlegt wiederzufinden. Die in den Vertiefungsberichten in Standard-schrift gehaltenen Massnahmen sind konkretisierte Teilmassnahmen einer Schwerpunktmassnahme. Eigenständige Massnahmen der Vertiefungsberichte sind mit Grossbuchstaben dargestellt und nicht farblich hinterlegt.
- Das STEK 2016 zeigt im Ausblick die Herausforderungen hinsichtlich der Infrastrukturplanung, ohne diese zeitlich und finanziell abschliessend und verbindlich darzulegen. Konkretere Angaben zum infrastrukturbedingten finanziellen Aufwand sind den Vertiefungsberichten mittels einer dreigliedrigen Folgekostenabschätzung in klein, mittel und gross zu entnehmen.

EINORDNUNG ALS PLANUNGSINSTRUMENT

Als gesamtstädtisches Entwicklungskonzept ist das STEK 2016 ein Führungsinstrument für den Gemeinderat und dient als Impulsgeber für Folgeplanungen und Projekte.

Wie alle kommunalen oder kantonalen Planwerke unterliegt auch das STEK 2016 hinsichtlich allgemeiner raumplanerischer Aussagen der Rahmengesetzgebung des Raumplanungsgesetzes und den Aussagen des Raumkonzepts Schweiz. In den darunterliegenden Planungsstufen steht das STEK 2016 in wechselseitigem Bezug und in inhaltlichem Austausch mit wesentlichen, parallel wirkenden kommunalpolitischen, kantonalen und regionalen Planungsinstrumenten und Strategien. Bezogen auf Fachplanungen wie beispielsweise die Teilverkehrsplanung, Freiraum- oder Schulraumplanung, hat es weisenden Charakter und dient somit als Grundlage für allfällige Folgearbeiten oder Revisionen dieser Instrumente. Auch die



Revision der Grundordnung oder allfällige Anpassungen der Quartierplanungen werden sich unter anderem an den Inhalten des STEK 2016 orientieren.

BEHÖRDENVERBINDLICHKEIT DES STEK 2016

Das STEK 2016 wird nicht nach Art. 57 BauG erlassen, d.h. es wird vom Kanton weder vorgeprüft noch genehmigt und entfaltet formal auch nicht den Status eines ordentlichen Richtplans. Jedoch wird der STEK-Gesamtbericht durch die Beschlussfassung des Gemeinderats behördenverbindlich. Der Stadtrat, als formaler Auftraggeber wird nach Beschlussfassung durch den Gemeinderat über das Ergebnis orientiert. Ungeachtet der allein vom stadtbernerischen Gemeinderat deklarierten Behördenverbindlichkeit dient der STEK-Gesamtbericht auch dem Kanton als wichtige, zu berücksichtigende kommunale Entscheidungsgrundlage. Mit dem STEK-Gesamtbe-

richt erfüllt die Stadt Bern auch formal die Vorgabe des kantonalen Richtplans.

In der Konsequenz bedeutet die Behördenverbindlichkeit für die städtischen Direktionen und Ämter, dass sie bei ihren Arbeiten und Planungen den STEK-Gesamtbericht zu berücksichtigen haben. Das STEK 2016 setzt Leitplanken für die stadtentwicklungsbedeutsamen Planungen der nächsten 15 Jahre; Abweichungen davon sind zu begründen.

Im Gegensatz zum Gesamtbericht sind die beiden Vertiefungsberichte «Siedlung und Freiraum» sowie «Mobilität» technische Erläuterungen. Sie dienen der Konkretisierung der strategi-

VERFAHRENSABLAUF (links)

DIE PLANUNGSLANDSCHAFT (rechts)

schen Festlegungen im Gesamtbericht. Die beiden Vertiefungsberichte werden formal vom Gemeinderat mit dem STEK-Beschluss zur Kenntnis genommen.

Die betroffenen Direktionen und Dienststellen sind vom Gemeinderat beauftragt, die Vertiefungen bei der Umsetzung der Schwerpunktmassnahmen respektive im Rahmen der Folgearbeiten angemessen zu berücksichtigen. Dabei sind die Eingaben aus der öffentlichen Mitwirkung jeweils zu prüfen und gegebenenfalls einzubeziehen.

2

BERNS QUALITÄTEN – BERNS LEITIDEEN

BERNS SCHÄTZE – BERN BESONDERE QUALITÄTEN

Zentrum Hauptstadtregion Schweiz

Die Stadt Bern weist in vielen Bereichen eine nationale Ausstrahlung auf: Als Hauptstadt ist sie das politische Zentrum der Schweiz und Standort von nationalen und kantonalen Behörden, bundesnahen Betrieben sowie internationalen Vertretungen zahlreicher Länder (Botschaften, Konsulate). Die Bereiche Bildung (Universität, Fachhochschulen), Gesundheit (Universitätsspital, Inselspital), Messe und Sport (Fussball, Eishockey) entfalten nationale bis internationale Bedeutung. Der Bahnhof Bern ist der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz und eine wichtige Verkehrsdrehscheibe im regionalen und nationalen Schienenverkehr.

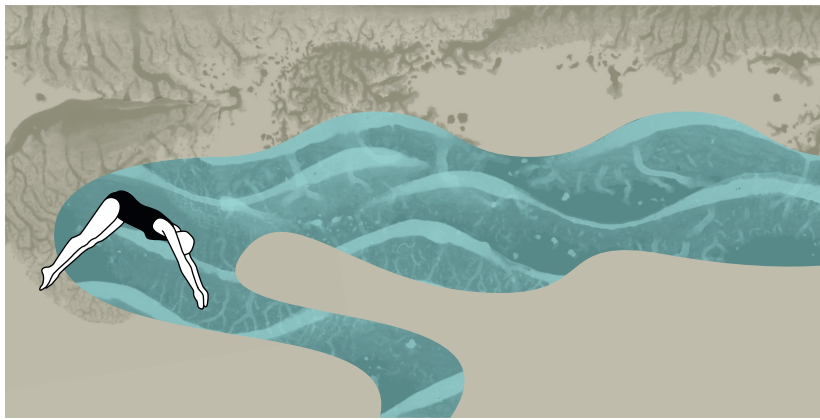
Landschaft, Freiräume und Stadtgrün

Bis heute bildet der eiszeitlich gebildete **Flussraum der Aare** das landschaftlich wie topographische «Rückgrat» der Stadt Bern. Neben seiner Identitätsfunktion ist der Aareraum der be-

deutendste zusammenhängende Freiraum in Bern. Hier finden sich viele städtische Freizeit- und Parkanlagen wie das Marzilibad, die überregionale Bekanntheit geniessen. Die Stadt profitiert von einer einzigartigen Lage vor dem **Panorama der Berner Alpen**.

Ein Netz von historisch gewachsenen, stadtraumprägenden Strassen (vgl. Glossar) mit grosszügen Baumalleen charakterisiert und strukturiert die Stadt Bern. Schweizweit verfügt die Stadt Bern über den grössten Baumbestand, insbesondere in privaten Gärten und Anlagen. Parkanlagen finden sich im Aareraum und auf den prominenten Aussichtsterrassen der Stadt wie im Rosengarten, auf der Münsterplattform oder auf der Grossen Schanze. Diverse Grünräume wie beispielsweise das Gebiet Schloss Holligen, das Wyssloch oder der Raum Weissenstein bilden Grünraumzäsuren zwischen Stadt- und Quartierteilen und ermöglichen so die räumliche Orientierung. Grünräume leisten ausserdem einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas sowie der ökologischen Vernetzung.

Die vom Stadtzentrum schnell erreichbaren **Wälder und Kultur-**



landschaften umfassen den Siedlungsraum und tragen als Naherholungsgebiete zur hohen Lebens- und Wohnqualität der Berner Bevölkerung bei.

Siedlungsstruktur und Lebensqualität

Der Berner Stadtkörper ist innerhalb einer ausgeprägten Topographie und dominanten landschaftlichen Strukturen kompakt gewachsen. Dabei bildet die Altstadt den historischen und identitätsstiftenden Stadtkern. Das UNESCO-Welterbe, von der Aareschleife umrahmt, ist von sehr gut erhaltenen und stadtypischen Sandsteinfassaden, Laubengängen, Figurenbrunnen und einer einzigartigen Dächerlandschaft geprägt. Damit ist die Altstadt europaweit eines der markantesten Zeugnisse mittelalterlichen Städtebaus.

Neben dem Zentrum weist bis heute auch der erste Stadterweiterungsgürtel mit Quartieren wie Länggasse, Monbijou oder Lorraine eine klare kompakte und zusammenhängende Grundstruktur auf. Die Stadt Bern zeichnet sich durch attraktive, lebendige Quartiere sowie Stadträume mit starker Nutzungsdurchmischung aus. Nicht zuletzt ist diese Siedlungs-



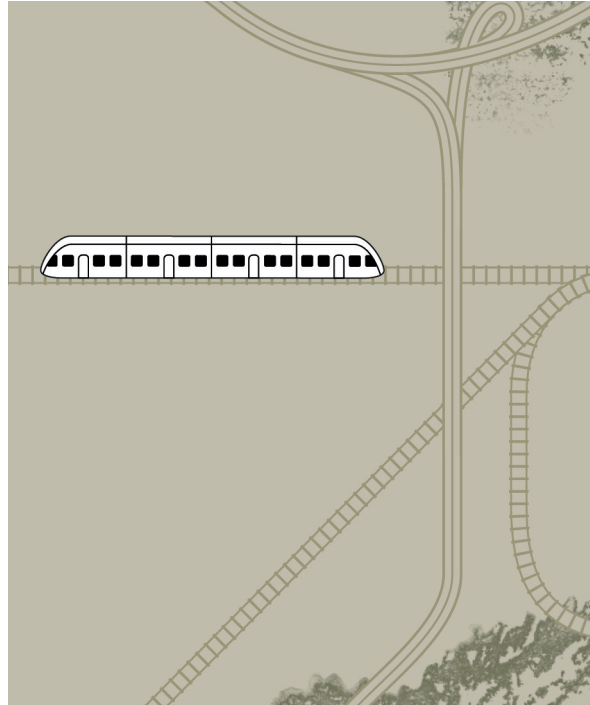
BERNS SCHÄTZE

Die Aare als prägendster Grünraum der Stadt; das Panorama der Berner Alpen; die historische und identitätsstiftende Altstadt; ein bedeutender Standort für Gesundheit, Bildung Forschung und Kultur; optimal erschlossen durch den öffentlichen Verkehr

qualität den wertvollen räumlichen Merkmalen der Gründerzeit-Bauten wie dem Berner Reihenmietshaus zu verdanken. Diese erzeugt mit qualitätsvoller, wohlproportionierter Fassadengestaltung und Grundrisstrukturen trotz baulicher Dichte ein «grünes Erscheinungsbild» mit hoher Wohnqualität. Der **grüne Stadtcharakter** kommt somit, zum einen durch die vielen speziellen und historischen öffentlichen Anlagen, zum anderen dank einer Vielzahl an privaten Vorgärten zum Ausdruck. Sie finden sich beispielsweise in den Reihenmietshausarealen in der Länggasse ebenso wie in den Gartenstadt- und Villenquartieren im Kirchenfeld-Quartier.

Quartier und Identität

Die Einwohnerinnen und Einwohner identifizieren sich mit ihrem Quartier und betrachten es als Lebenszentrum, wo soziale Kontakte gepflegt, die Freizeit verbracht und das Umfeld aktiv mitgestaltet wird. Grundsätzlich ist die Versorgungsstruktur in den Stadtteilen und ihren **Quartieren** bereits heute mit wenigen Ausnahmen als gut bis zufriedenstellend zu bezeichnen. Eine wichtige Rolle wird der Identität zugeschrieben, die in jedem Quartier der Stadt Bern sehr eigen und vielfältig ist. Die Identitätsbildung hängt stark von räumlichen Bezugseinheiten, wie z. B. Art der Zentrumsstruktur (Stadt-, Quartier-, Quartiernebenzentrum), Versorgungsstruktur (Konsumgüter, Schulen, Sportanlagen etc.) oder auch von vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen (Velorouten/ÖV) ab. An dieser Stelle gibt es Handlungsbedarf im Hinblick auf eine Neubetrachtung von Nachbarschaften sowie die Optimierung der Versorgung und Erreichbarkeit.



Mobilität

Bern weist im schweizerischen Vergleich einen sehr hohen ÖV-Anteil beim Modalsplit auf. Massgeblich tragen dazu bei: das radial auf den Bahnhof bezogene Liniennetz von Bus und Tram, die vom STEK 95 initiierte City-Schiene, welche die beiden Entwicklungsschwerpunkte Wankdorf und Ausserholligen mit dem Bahnhof verbindet, und die flächendeckende Verdichtung des ÖV-Angebots in den vergangenen Jahren. Weitere Verbesserungen sind mit der Stärkung der City-Schiene und dem Einsatz von kapazitätsstärkeren Transportsystemen auf den nachfragestärksten Linien zu erreichen.

Die flächendeckende Ausweitung von Tempo 30 und Anwohnerparkierungen in den Quartierzellen der Wohn- und Mischgebiete sowie die Umsetzung von 95 Begegnungszonen sind massgebende Garantien einer hohen Lebensqualität für alle «Stadtbenutzerinnen und -benutzer».

Gesundheit

Mit ca. 7000 Beschäftigten und einem Potenzial von 600'000 m² Geschossfläche allein auf das Inselspital bezogen sowie zahlreichen Lehr- und Forschungsinstituten zählt Bern zu einem der **bedeutendsten Gesundheitsstandorten der Schweiz**. Bei der Ansiedlung von internationalen Organisationen setzt die Stadt unter anderem den Schwerpunkt auf den Aspekt Gesundheit.

Soziale Einrichtungen

Soziale Lebenswelten werden durch neue und Verbesserung bestehender sozialer, schulischer und sportlicher Infrastrukturen, durch gesundheits- und integrationsfördernde sowie durch alters- und behindertengerechte Infrastrukturen gestärkt. Die För-

derung des gemeinnützigen und preisgünstigen Wohnungsbaus trägt wesentlich dazu bei, dass sich die Stadt Bern weiterentwickelt und für alle Bevölkerungsgruppen attraktiv bleibt.

Bildung und Forschung

Auf dem Weg zur Informations- und Wissensgesellschaft engagiert sich die Stadt Bern zugunsten der **Vernetzung von Wirtschaft und Forschung**. Sie pflegt den Dialog zwischen dem Kanton, der Wirtschaft, den öffentlich-rechtlichen Institutionen sowie den Bildungs- und Forschungseinrichtungen. Weiter setzt sich die Stadt Bern für ein breites Verständnis von Bildung ein. Hierzu zählen neben der vorschulischen Bildung und der Volksschule insbesondere auch Einrichtungen der Sekundarstufe II (Gymnasien und Berufsfachschulen).

Kultur

Mit zahlreichen Musik- Theater-Tanzfestivals, Museen mit zum Teil grossen Sonderausstellungen sowie **überregional bekannten Konzert-, Theater und Kunstveranstaltungen** verfügt Bern über ein vielfältiges und attraktives kulturelles Angebot, das breite Schichten der Gesellschaft sowie Bewohnerinnen und Bewohner und Besucherinnen und Besucher zugleich anspricht. Die kulturellen Einrichtungen sind polyzentral über die ganze Stadt verteilt. Basis des Berner Kulturschaffens bildet die umfassende Berner Kulturstrategie mit ihren vier Grundprinzipien:

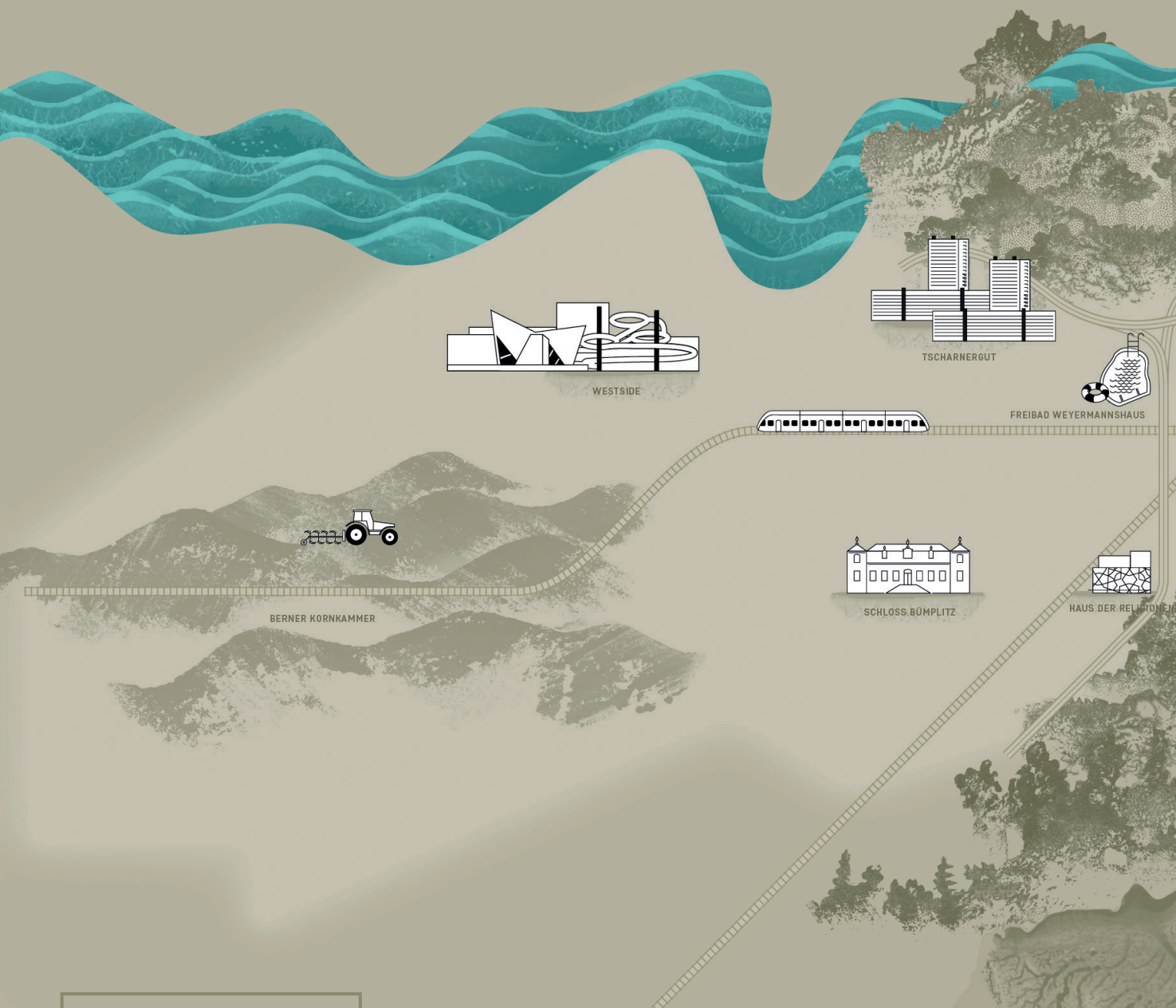
- Bekenntnis zur Kulturstadt Bern,
- Vielfalt der kulturellen Akteurinnen und Akteure,
- Kultur als öffentliches Interesse sowie
- Partnerschaft und Dialog.

Sport- und Freizeit

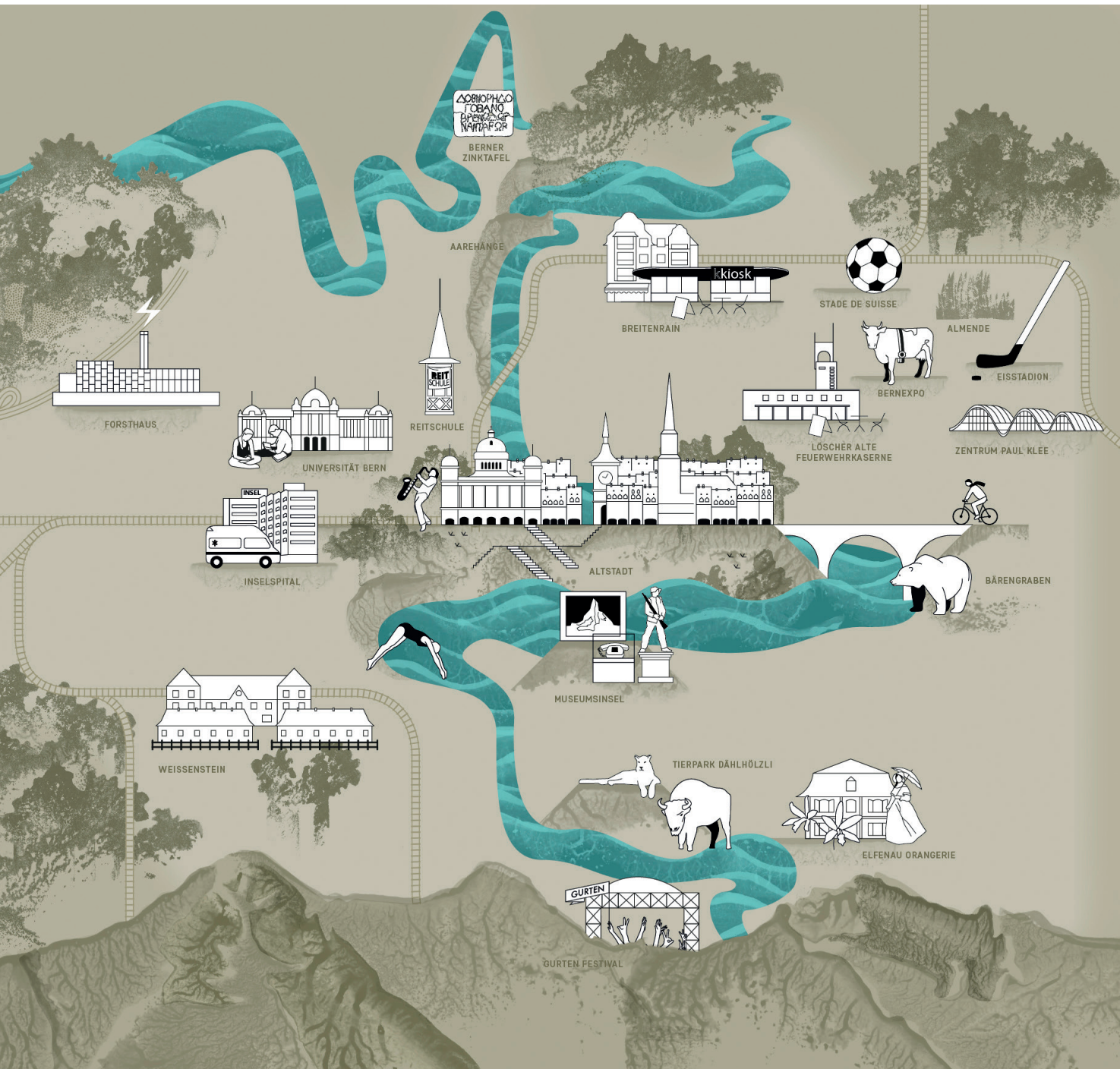
Bern ist Stadt des Breiten- und Spitzensportes mit überregional bedeutenden **Trainings-, Wettkampf- und Austragungsorten** sowie Sitz von diversen Sportverbänden. Frei- und Grünflächen, Naturerlebnisräume (z. B. Tierpark Dählhölzli) sowie **Spiel- und Begegnungsräume** stehen in fussläufigen Distanzen zur Verfügung.

Energie

Die Stadt Bern fördert konsequent die Produktion erneuerbarer Energie sowie die Energieeffizienz (Stichwort Energiezentrale Forsthaus) und ist ein wichtiger **Forschungs- und Entwicklungstandort** für neue Energietechnologien und integrierte Ressourcenwirtschaft gemäss Energieleitplan.



SCHATZKARTE



BERNS LEITIDEEN

Bern richtet seinen Blick vorwärts, nach innen und nach aussen, über den bestehenden Stadtrand hinaus. Mit dem bisherigen Stadtentwicklungskonzept wurde der Blick vor allem nach innen gerichtet und damit erfolgte eine über Jahre konsequente Entwicklung der Stadt innerhalb ihres gegebenen Stadtkörpers. Diese Haltung und Qualitäten werden auch zukünftig weiter gestärkt. Mit der stadtweiten und weiter verstärkten Siedlungsverdichtung nach innen soll die Lebensqualität in der Stadt gesichert und wo nötig weiter verbessert werden. Eine besondere Rolle spielen dabei die Hauptstadtfunktion und die Einmaligkeit des Weltkulturerbes.

Neu ist, dass der bestehende Siedlungskörper ergänzend an ausgewiesenen Stellen behutsam erweitert werden soll. Neue Wohnquartiere entstehen mit bedarfsgerechten sozialen und kulturellen Infrastrukturen, einer ÖV-Erschliessung, Nahversorgung sowie attraktiven öffentlichen Räumen. Damit werden der schonende Umgang mit Boden, der Landschaftsschutz und die Siedlungsentwicklung an zentralen Orten mit guter Erschliessung durch öffentlichen Verkehr bewusst berücksichtigt. Zugleich wird der Übergang von der Siedlung zur Landschaft sorgfältig behandelt und hochwertig gestaltet.

Vor diesem Hintergrund lauten die Leitideen zur räumlichen Stadtentwicklung:

Bern ist ...

... eine Stadt für eine vielfältige Bevölkerung

Bern ist attraktiver Lebens- und Begegnungsort mit einer vielfältigen und sozial gemischten Ein-

wohnerschaft. Die Stadt bietet attraktiven Wohn-, Arbeits-, Ausbildungs- und Freizeitraum für alle Altersklassen und Bevölkerungsschichten. Sie sorgt durch eine aktive Boden- und Wohnpolitik dafür, dass auch sozial Benachteiligte, Familien sowie Seniorinnen und Senioren angemessenen und bezahlbaren Wohnraum haben.

... Zentrum der Region und selbstbewusste, charmante Hauptstadt der Schweiz

Bern bildet mit seinen Nachbargemeinden eine funktionale, urbane Einheit. Sie nimmt ihre Rolle und die Herausforderungen als Hauptstadt und politisches Zentrum der Schweiz selbstbewusst wahr und koordiniert diese mit nationalen, kantonalen und regionalen Partnerinnen und Partnern der Hauptstadtregion Schweiz. Dazu gehört auch, einen massgeblichen Anteil am regionalen Wachstum zu tragen. Bern ist eine hervorragend erreichbare Kongress-, Gesundheits- und Tourismusstadt im Herzen der Schweiz und hat die dazu nötigen Infrastrukturen gezielt ausgebaut.

... eine Stadt mit vielfältigen, urbanen und grünen Quartieren

Jedes Quartier verfügt über seine eigenen räumlichen und funktionalen Stärken und eine charakteristische Identität mit angemessener Durchmischung der Bevölkerung und der Nutzungsarten. Die Zahl der dichten, urbanen und lebendigen Quartiere nimmt zu.

Das Wohnungsangebot ist vielfältig. Für jede Familiengrösse und jedes Budget steht ein ausreichendes Angebot zur Verfügung.

Die Stadt bietet ein attraktives Netz an Frei- und Grünräumen für die Bevölkerung. Die starke



BERN IST...

... eine Stadt der kurzen und sicheren Wege



BERN IST...

... eine Stadt für eine vielfältige
Bevölkerung



BERN IST...

... eine innovative Wirtschafts- und
Bildungskapitale





BERN IST...

... eine Stadt mit starken Quartieridentitäten und Versorgungsqualitäten

Durchgrünung, die ökologische Vielfalt sowie klar ausgebildete Siedlungsränder bleiben Qualitätsmerkmale.

... eine wachsende und prosperierende Stadt

Bern entwickelt sich dynamisch und wächst hinsichtlich der Bewohnerschaft nach einer Phase der Stagnation wieder. Bisher erfolgt dieses Wachstum innerhalb der etablierten Stadtgrenzen. Der verhältnismässig rasche Zugang aus der Agglomeration in die Städte macht nun auch gezielte Stadterweiterungen erforderlich. Durch Stadterweiterung und Verdichtung wird eine höhere Lebensqualität erreicht.

... eine innovative Wirtschafts- und Bildungskapitale

Das umfassende, international konkurrenzfähige Bildungsangebot bildet den Nährboden für einen wettbewerbsfähigen und innovativen Arbeitsstandort. Für hochwertige und spezialisierte Arbeitsplätze des innovativen Wirtschaftsstandorts Bern werden gute Bedingungen angemessen sichergestellt. Die Stadt verfügt bereits heute über ein breites betriebliches Angebot für Menschen mit unterschiedlichen Qualifikationen. Diese Vielfalt wird beibehalten.

... eine Stadt der kurzen und sicheren Wege

Ein ganzheitliches Mobilitätsmanagement, der hervorragende Ausbaustandard des ÖV und die attraktiven Bedingungen für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende sorgen dafür, dass sich die Menschen stadtverträglich fortbewegen. Bern kann seinen ÖV-Anteil am Modalsplit weiter deutlich steigern, während der motorisierte Individualverkehr weiter verhält-

nismässig reduziert wird. Ebenso wird der Anteil an Fuss- und insbesondere an Veloverkehr deutlich gesteigert. Grössere Netzlücken für den Fuss- und Veloverkehr werden geschlossen und attraktive Netzergänzungen geschaffen. Wer will, gelangt innerhalb der Stadt mit dem Velo am schnellsten von A nach B.

... eine Stadt mit starken Quartieridentitäten und Versorgungsqualitäten

Die Altstadt als UNESCO-Welterbe bewahrt ihren attraktiven Mix aus Einkaufsstrassen und Kleingewerbe, belebten Plätzen, «ruhigen Ecken» sowie Wohnen. Die Identität der gründerzeitlichen Quartiere, die Grosszügigkeit der Villenquartiere und die für Bern prägenden städtischen Freiflächen werden erhalten.

Gut mit Einkaufsmöglichkeiten, Cafés, Restaurants sowie attraktiven Quartierplätzen ausgestattete Stadtteil- und Quartierzentren bilden das Grundgerüst der Stadt Bern. Die Bevölkerung kann sich im Quartier mit den nötigen Gütern versorgen. Gut gestaltete Strassenräume laden dazu ein, sich innerhalb des Quartiers zu bewegen und aufzuhalten.





II. Vision 2030: Die grüne Wohn- und Arbeitsstadt

3

DIE ZIELE DES STEK 2016

Die Ziele und Handlungsfelder für eine zukunftsweisende räumliche Entwicklung der Stadt Bern stehen vor dem Hintergrund der erkannten Herausforderungen und Fragestellungen und sollen sich grundsätzlich an Kriterien zur Nachhaltigkeit messen lassen. Die Ziele zur qualitativen Stadtentwicklung orientieren sich an den folgenden bernspezifischen Leitlinien zur Nachhaltigkeit, während die Ziele zur quantitativen Stadtentwicklung auf das zentrumsorientierte Wachstum, im Kontext nationaler, kantonaler und regionaler Erwartungen und Empfehlungen, ausgerichtet ist.

Die Ziele des STEK 2016 bauen auf den Vorstellungen für das zukünftige Wachstum und den Leitlinien zu einer nachhaltigen räumlichen Stadtentwicklung auf. Sie sind auf einen anzustrebenden Zustand im Jahr 2030 ausgerichtet und in einigen Aspekten sogar darüber hinaus. Die räumliche Stadtentwicklung verfolgt einen integralen Denkansatz. Das heisst, dass hier nicht die klassische Aufteilung in die raumplanerischen Themen, Siedlung – Landschaft – Verkehr, folgt. Vielmehr lassen sich die Ziele in die drei Handlungsfelder

- *Bern wächst dynamisch*
- *Bern ist grün und vernetzt*
- *Bern lebt in Quartieren*

einordnen, die aktuelle regionale und überregionale Trends und Herausforderungen berücksichtigen. Mit diesen drei themenübergreifenden Handlungsfeldern werden über die Fachdisziplinen hinweg die prioritären und zentralen Strategien der räumlichen Stadtentwicklung festgelegt. Diese integralen Perspektive ermöglicht es, Zusammenhänge und Konsequenzen zu treffender Entscheide und Massnahmen offensichtlich zu machen.

Die folgenden übergeordneten Ziele finden sich auch in den beiden ergänzenden Vertiefungsberichten. Innerhalb der in den Berichten erläuterten Sachthemen und Sektoralpolitiken folgen dort jeweils weitere themenspezifische Ziele.

—

Das Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 leistet in allen drei Bereichen der Nachhaltigkeit – Gesellschaft, Ökologie und Ökonomie – Beiträge und stimmt diese optimal aufeinander ab. Analog zur Flughöhe eines kommunalen, räumlichen Richtplans werden die Handlungsfelder festgelegt, welche für die Stadt Bern heute und in Zukunft von grosser Bedeutung sind:

Gemeinsam unsere Stadt gestalten

Alle Akteurinnen und Akteure der Stadt Bern tragen durch ihren persönlichen Einsatz zur Nachhaltigkeit bei und sichern somit eine langfristig hohe Lebensqualität. Insbesondere bei räumlichen Fragestellungen wird sichergestellt, dass alle Anspruchsgruppen mitwirken können (Stichwort Partizipation) und dadurch die vorhandenen Potenziale genutzt werden. Die Stadt Bern ist sich ihrer Rolle im grösseren räumlichen Kontext bewusst und nimmt ihre Funktion als Hauptstadt der Schweiz und Zentrum der Region wahr. Nachhaltige Stadtentwicklung (vgl. Glossar) wird als Grundprinzip der Entwicklung verstanden und aktiv gelebt.

Qualitätsvolle Dichte und soziale Vielfalt

Mit dem Wachstum nach innen trägt Bern zur Verminderung des Bodenverbrauchs und zum Landschaftsschutz bei. Mit der Innenentwicklung wird das differenzierte Wohnungsangebot weiter ausgebaut. Das Wachstum nach aussen wird gemeinsam mit den umliegenden Agglomerationsgemeinden geplant und umgesetzt. Bern bietet den unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen Wohnraum, der ihren Bedürfnissen entspricht. Das Leben in der Stadt ist geprägt von sozialer Vielfalt (vgl. Glossar) und funktionaler Durchmischung, Wohnen und Arbeiten wird ausgeglichen berücksichtigt. Die Versorgung mit öffentlichen Infrastrukturen⁽⁴⁾ und Gütern des täglichen Bedarfs ist lokal sichergestellt.

Offenheit im Zusammenleben

Bern ist eine soziale Stadt, welche die Nutzungsvielfalt und Zugänglichkeit des öffentlichen Raumes fördert. Die hohe, urbane Lebensqualität spiegelt sich in wohnortnahen, vielfältig nutzbaren und barriere- und diskriminierungsfreien öffentlichen Freiräumen wieder. Die Integration der Einwohnerinnen und Einwohner wird in der Gesamtstadt, den Quartieren und in der Gesellschaft begünstigt. Das Miteinander der Generationen wird durch ein offenes, verschiedenartiges Raum- und Freiflächenangebot gefördert.

Lebenswerte Grünräume

Die Siedlungsgebiete der Stadt Bern schliessen mit attraktiv und hochwertig gestalteten Siedlungsrändern ab. Die offenen Landschaftsräume bleiben in ihrer Grundqualität erhalten. Vorhandene Grünräume werden vielfältig nutzbar und Freiräume dort ergänzt, wo Bedarf besteht. Die



(4) Gemeint sind: Versorgungsleistungen; öffentliche Bildungseinrichtungen (Universität, Schulen, Kindergärten und Volksschulen, Schulsportanlagen); Kultureinrichtungen (Museen, Theater, Kinos, Mehrzweckräume); soziale Einrichtungen (Begegnungs- und Treffmöglichkeiten, Jugendtreffmöglichkeiten, Alters- und Pflegeheime); Sporteinrichtungen; Einrichtungen im Gesundheitssektor (Spitäler, Gesundheitszentren).

Möglichkeit zum Naturerlebnis steigert erwiesenermassen das Empfinden von Lebensqualität. Die naturnahe Gestaltung der Aussenräume von Wohnüberbauungen wird gefördert, da sie neben einer Steigerung der Lebensqualität auch als Lebensraum für Tiere und Pflanzen dient.

Wirtschaftliche Prosperität

Die Stadt stellt mit ihrer räumlichen Entwicklung die Rahmenbedingungen für wirtschaftliche Stabilität und die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts sicher. Dies geschieht etwa durch die Schaffung von Raum für zusätzliche Arbeitsplätze sowie von Rechtssicherheit, die Zusammenarbeit mit Wirtschaftsförderungsinstitutionen, die weitere Ausformulierung der Entwicklungsschwerpunkte und multifunktionale, flexible Arbeitswelten. Bei Massnahmen ist Kostenwahrheit anzustreben und die öffentlichen Finanzen sind zu schonen. Der vielseitige Branchenmix erlaubt es dem örtlichen Gewerbe, der Bevölkerung eine gute Versorgung mit lokalen Dienstleistungen und Produkten anzubieten.

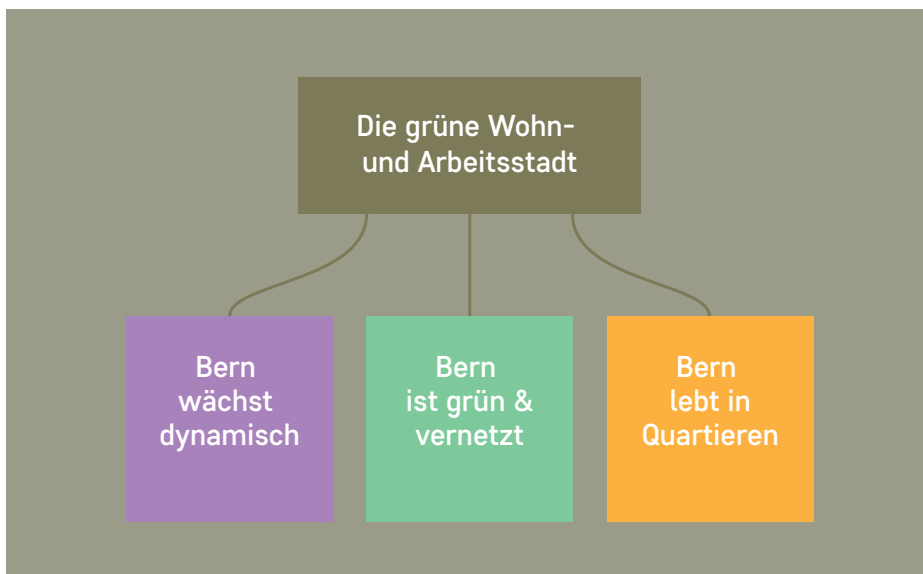
Stadtgerechte Mobilität und Infrastrukturen

Die Stadt Bern fördert durch ihre Planungen und Umsetzungen eine bedarfsgerechte, hindernis- und barrierefreie Verkehrsinfrastruktur und ein passendes Zusammenspiel der Verkehrsarten. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird räumlich konzentriert. Der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr werden gefördert. Die Infrastrukturen sind leistungsfähig und stadtverträglich ausgebaut. Die sozialen und kulturellen Infrastrukturen sind quartiergerecht organisiert und bieten alle für die Stadtbevölkerung nötigen Angebote zur gesellschaftlichen Teilhabe an. Mobilität in Bern ist stadtverträglich. Im Zentrum steht der Mensch, welcher den Raum nutzt und benutzt. Stadtverträglich heisst: Hohe Lebens- und Wohnqualität, Flexibilität in der Verkehrsmittelwahl und gute Erreichbarkeit sicherstellen. Im Jahr 2050 werden im Bereich Verkehr die Vorgaben der 2000-Watt-Gesellschaft eingehalten.

Energie und Klima

Die Folgen des Klimawandels sind schon heute spürbar. Mittelfristig ist mit einer weiteren Zunahme der aus der Klimaerwärmung resultierenden Effekte zu rechnen. Vor allem die Stadtbevölkerung ist von diesen Folgen betroffen. Städtische Grün- und Freiräume übernehmen wichtige mikroklimatische Funktionen und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Verminderung der Effekte der Klimaerwärmung sowie zur lokalen Verbesserung des Stadtklimas und der Luftqualität.

Miteinander vernetzte Grün- und Freiraumkorridore wirken als grossräumige Frischluftschneisen, stellen die innerstädtische Durchlüftung sicher und leisten damit einen Beitrag zur Reduktion der Schadstoffbelastung. Vor diesem Hintergrund bekennt sich die Stadt Bern zu einer fortschrittlichen Energie- und Klimapolitik und hat in ihrer Energie- und Klimastrategie 2025 die Vision ausgegeben, einen grösstmöglichen Beitrag an die Umsetzung der 2000-Watt-Gesellschaft sowie der 1-Tonnen-CO₂-Gesellschaft zu leisten.



Bern wächst dynamisch und...

... stärkt seine Rolle als Zentrum der Region und selbstbewusste, charmante Hauptstadt der Schweiz

- Bern ist ein starkes Zentrum der Hauptstadtregion, insbesondere in den Schlüsselbereichen Verwaltung, Bildung und Gesundheit.
- Bern ist eine hervorragend erreichbare Gastgeberstadt im Herzen der Schweiz und hat die dazu nötigen Infrastrukturen gezielt ausgebaut.
- Die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden im urbanen Raum der Agglomeration ist eng und wird fallbezogen weiter intensiviert.
- Die internationale Bedeutung der Stadt (Regierungssitz, Botschaften) gilt uneingeschränkt.
- Bern hat eine einzigartige Dichte an kreativer Kleinkunst und -kultur mit verstärkter Ausstrahlung.
- Bern ist gut mit dem ÖV und mit den Velos und auch weiterhin mit dem MIV zu erreichen.

... nutzt das Wachstum als Chance und bleibt eine prosperierende Stadt

- Die Einwohnerzahl steigt um nahezu 12 % von 140'000 (Stand: Ende 2015) auf rund 157'000 Einwohnerinnen und Einwohner an.
- Das Wachstum der Einwohnerschaft erfolgt in Kombination mit einem stadtverträglichen Arbeitsplatzwachstum.
- Die Anzahl Arbeitsplätze wächst um ca. 8.5 % von heute rund 185'000 auf ca. 200'000; die Verwaltungsarbeitsplätze können erhalten, gestärkt und ausgebaut werden. Sie tragen zum moderaten Anstieg der Beschäftigtenzahl bei.
- Die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner ist dabei, sich im Sinne einer langfristigen stadtverträglichen Entwicklung zunehmend der Zahl der Beschäftigten anzugleichen.
- Der Anstieg der Arbeitsplätze und eine gemeinsam anzustrebende Verlagerung der Kantonsverwaltung aus der Altstadt hinaus setzt den Prozess der Konzentration der Arbeitsplätze im Bereich der optimal erschlossenen Standorte an den Entwicklungsschwerpunkten (ESP-Programm) fort.

DIE 3 HANDLUNGSFELDER DES STEK 2016

... baut seine Potenziale als innovative Wirtschafts- und Bildungskapitale aus

- Ein breites Angebot an Arbeitsflächen sowohl für etablierte Grossbetriebe als auch für bestehendes und/oder neues innovatives Kleingewerbe wird bereitgestellt. Es findet eine gute Nutzungsdurchmischung statt.
- Das prägende Kleingewerbe der Unteren Altstadt kann erhalten und gestärkt werden.
- Die Stadt Bern wird als Standort für Universität, Fachhochschule und Pädagogische Hochschule gestärkt und bildet einen Bildungs-Cluster von der Länggasse bis Ausserholligen.
- Der Medizinalstandort Bern gewinnt weiter an Zugkraft und stellt mit dem Inselspital einen Gesundheitscampus von nationaler und internationaler Ausstrahlung.

Bern ist grün und vernetzt und...

... entwickelt seine Qualitäten als Stadt der vielfältigen, urbanen und grünen Wohnquartiere

- Wer in Bern leben will, soll die Wohnung und Wohnform finden, die sie oder er sucht. Die Stadt soll über genügend Wohnraum für alle Einkommens- und Altersgruppen verfügen und vielfältige Bedürfnisse abdecken.
- Die mit dem Einwohnerwachstum einhergehende Bautätigkeit ist stadtverträglich. Die Lebensqualität in den Quartieren wird erhalten respektive weiter verbessert.
- Die historisch und denkmalpflegerisch wertvolle Bausubstanz der Altstadt und der Aussenquartiere bleibt erhalten und trägt zur baulichen Qualität von Arealentwicklungen bei.
- Die durchschnittliche Wohnungsbelegung steigt gegenüber heute (2016: 1,85 Personen pro Woh-

nung) angestiegen und beträgt für Neubauwohnungen 2,0 Personen pro Wohnung. Der Wohnflächenverbrauch pro Kopf sinkt.

- Preiswerter und gemeinnütziger Wohnungsbau werden im Sinne der Wohn-Initiative gefördert.

• Wichtige Freiräume im Siedlungssinnern bleiben auch im Zuge der Verdichtung und der partiellen Stadterweiterungen erhalten und werden aufgewertet. In Stadtteilen mit einem Freiraumdefizit werden neue Grün- und Freiräume realisiert.

• Stadtraumprägende Strassenzüge, Plätze und Knoten weisen als räumliche Orientierungspunkte im Stadtgebiet eine hohe Gestaltungs- und Nutzungsqualität auf.

• Eine hohe Biodiversität und die Adaption an die Klimaerwärmung sind vorrangige stadtökologische Ziele.

• Eine Siedlungserweiterung erfolgt unter Berücksichtigung der landschaftlichen Qualitäten und garantiert einen haushälterischen Umgang mit der Ressource Boden.

... entwickelt sich als Stadt der kurzen und sicheren Wege

• Die Bewohnerinnen und Bewohner können sich in ihrem Quartier und in ihrer Stadt ohne Auto mit den Gütern des täglichen Bedarfs versorgen.

• Die Mobilität in der Stadt Bern ist stadtverträglich und erlaubt eine hohe Lebens- und Wohnqualität.

• Der Velo-Anteil am Verkehr der Stadtbevölkerung konnte verdoppelt werden. Er ist kontinuierlich von 11 % auf 20 % angestiegen.

• Der ÖV hält seinen Modalsplitanteil bei der städtischen Bevölkerung und übernimmt einen wesentlichen Teil des regionalen Verkehrswachstums, wodurch sein Modalsplitanteil in der Gesamtverkehrsbetrachtung von 28 % auf 32 % steigt.

• Die Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger in der Innenstadt wird signifikant verbessert.

• Der Anteil MIV am Gesamtverkehr wird reduziert. Der MIV wird mittels Parkplatzbewirtschaftung gelenkt, die Anzahl Parkplätze reduziert.

• Im Zuge der aufgezeigten Entwicklung nimmt die Verkehrssicherheit stetig zu.

Bern lebt in Quartieren und...

... versteht sich als Stadt für alle Generationen

• Bern ist weiterhin ein vielseitiger und starker Wohn-, Arbeits-, Ausbildungs-, Freizeit- und Naherholungsort.

• Die Nutzungskonflikte zwischen Wohn- und Freizeitnutzungen sind reduziert.

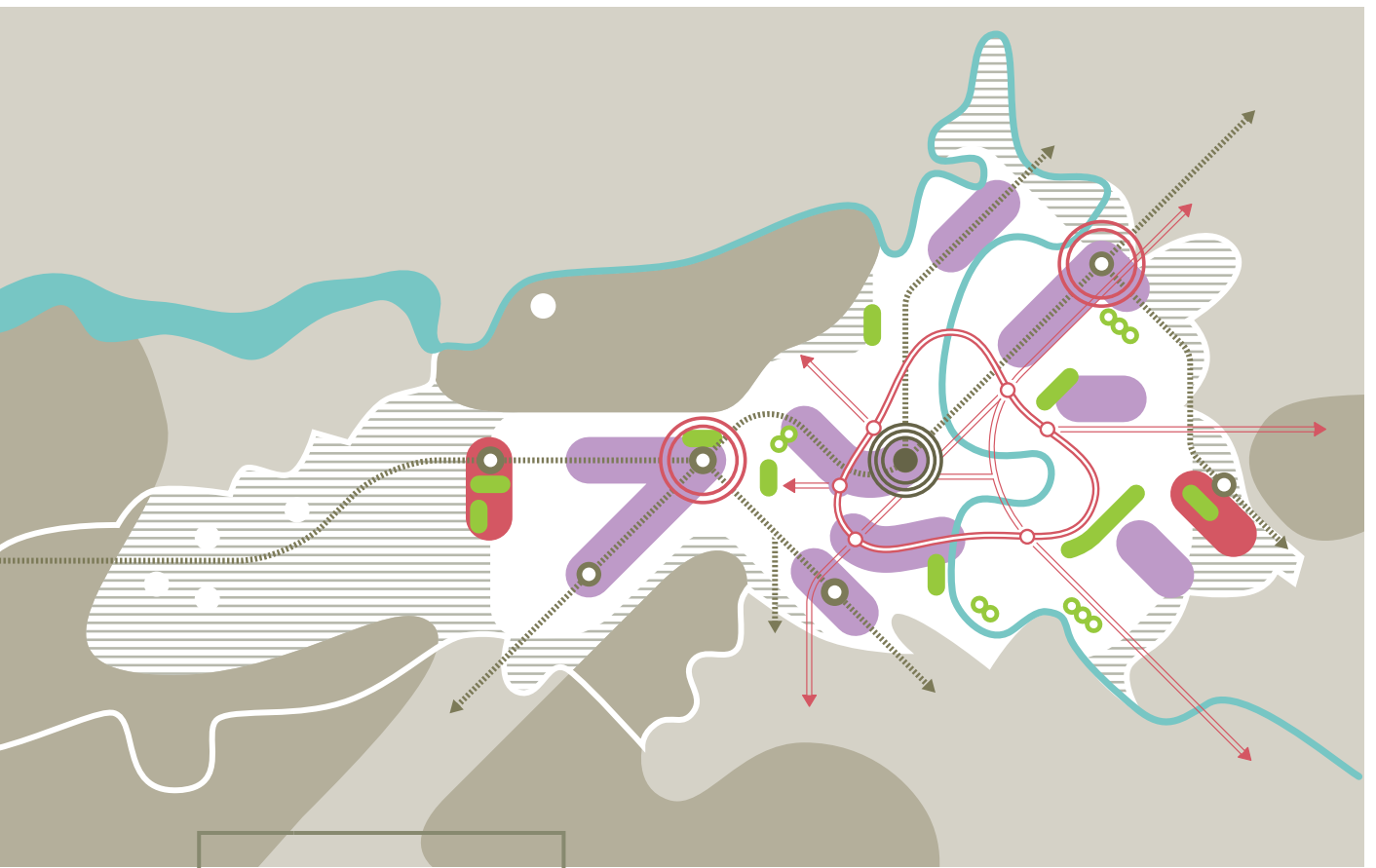
... fördert seine Quartieridentitäten und Versorgungsqualitäten

• Das «gute Leben in der Stadt» steht bei der Entwicklung der Quartierzentren und der Quartierstruktur im Mittelpunkt.

• Planungen werden verstärkt darauf ausgerichtet, die Identität der öffentliche Räume und der Quartiere auf hohem Niveau zu fördern. Die Menschen fühlen sich wohl in ihrem Quartier und in ihrem Arbeitsumfeld und sind angemessen versorgt.



• Die Altstadt und die hochwertigen Stadtquartiere wurden in ihrer Art und Quartierqualität gestärkt.

• In Quartieren, in denen identitätsstiftende Elemente bislang fehlten, werden neue Impulse gesetzt.





SCHWERPUNKTE STEK 2016

NEU

-  Parke und zweckgebundene Freiraumanlagen
-  Stadterweiterung

ENTWICKELN

-  ESP
-  Chantiers
-  Parke und zweckgebundene Freiraumanlagen
-  Veloring
-  Velohaupttrouten
-  Stadtzentrum
-  S-Bahn / City-Schiene
-  S-Bahnhaltestellen

BEWAHREN

-  Siedlungsbereich
-  Landwirtschaft
-  Perimeter Stadt
-  Wald
-  Aare

4 BERN WÄCHST DYNAMISCH



KERNBOTSCHAFTEN

Das Bevölkerungswachstum in der Schweiz ist unterschiedlich. Seit Ende der 1990-er Jahre ist die Zunahme der Bevölkerung in den Städten höher als diejenige auf dem Land und diese Tendenz setzt sich weiter fort.⁽⁵⁾ Diese Entwicklung zeigt, dass die Nachfrage nach attraktivem, städtischem Lebensraum gross ist. Das gilt auch für Bern.

Hauptstadt und Zentrum

Das Politikzentrum Bern ist Sitz für Regierung, Parlament und Verwaltungsteile von Bund, Kanton und Stadt Bern. Damit verbunden sind Branchen wie Beratung und Verbände sowie diplomatische Einrichtungen. Diverse bundesnahe Betriebe wie Post, SBB und Swisscom haben traditionell ihren Sitz in der Kernagglomeration Bern.

Die Aspekte Kultur und Nachtleben stehen im Zusammenhang mit den Themen Tourismus, Kongresse und Messen. Potenziale bestehen bei der Profilierung der Museumsinsel im Kirchenfeld, allgemein bei der Zwischennutzung von geeigneten leer stehen-

den Gebäuden oder bei der Entwicklung des Kornhauses zum «Berner Kulturhaus». Um für den Städtetourismus attraktiv zu bleiben ist die Beibehaltung der Nutzungsdurchmischung insbesondere in der Unteren Altstadt wichtig.

Das Bahnhofgebiet ist ein Raum mit höchsten Ansprüchen bezüglich seiner städtebaulichen Funktion und der Überlagerung von Verkehrsmitteln. Mit dem Gesamtvorhaben Zukunft Bahnhof Bern (ZBB inkl. seitliche Erweiterung Gleisanlage) wird die bereits heute gegebene komplexe Bedeutung des Bahnhofs Bern weiter verstärkt. Dies bietet grosse Chancen für die Zentrumsentwicklung und die Entwicklung des Stadtraumes Bahnhof (vgl. Glossar).

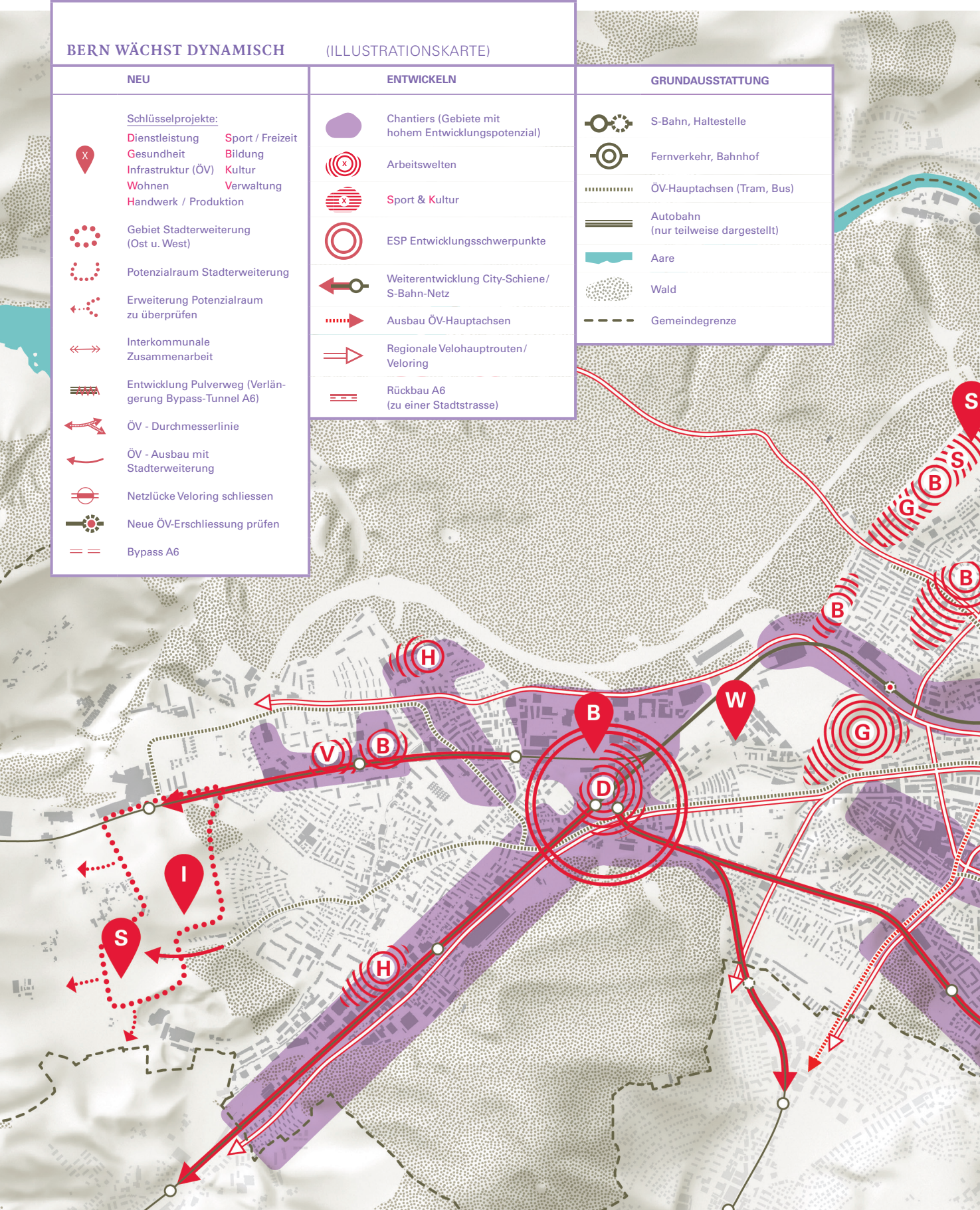
Wohnstadt Bern – Siedlungsentwicklung nach innen und Stadterweiterung

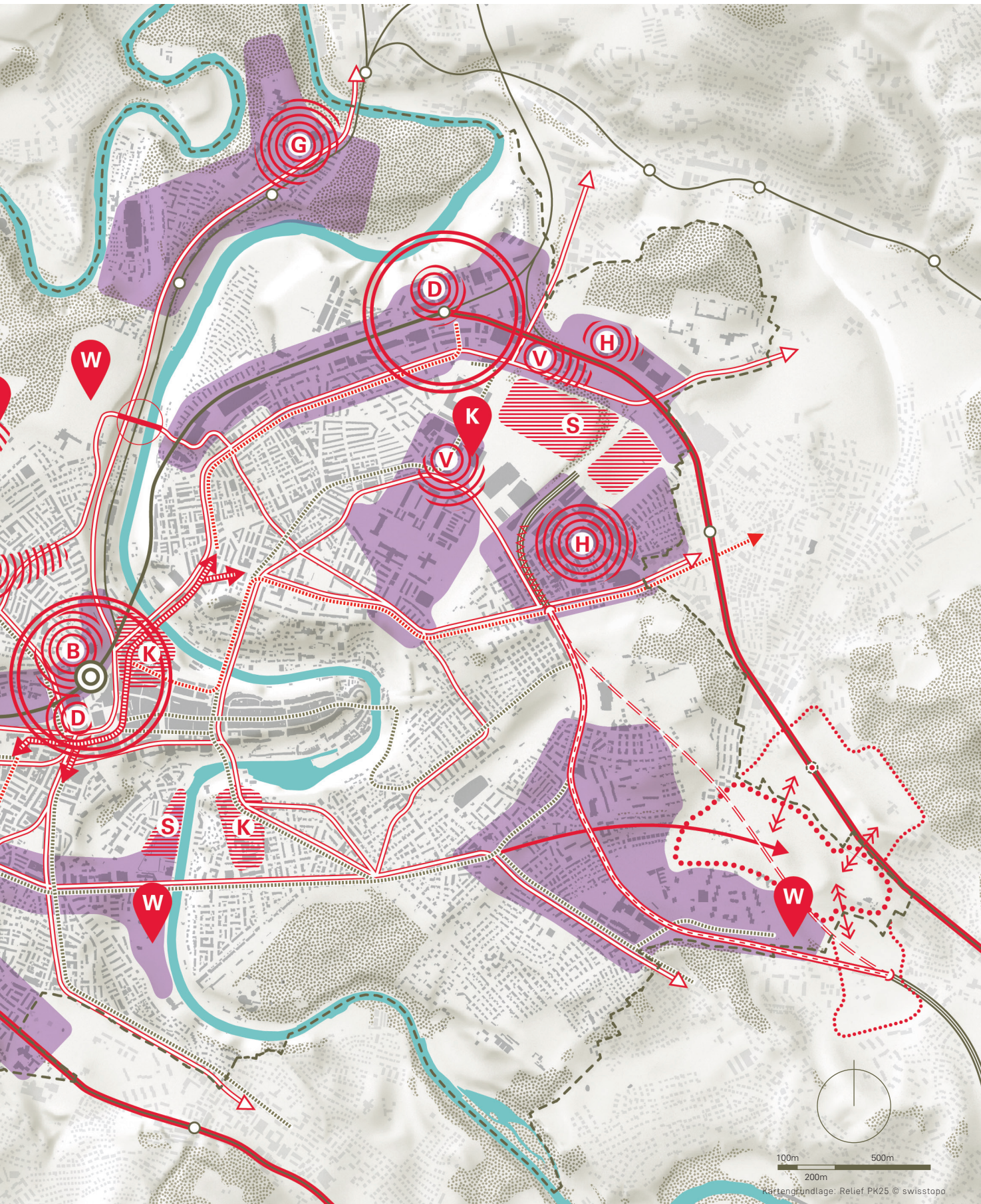
Unter der Grundvoraussetzung eines hervorragend ausgestatteten und organisierten ÖV-Systems, hat die Stadt Bern attraktive Potenziale, um eine Siedlungsentwicklung nach innen (z. B. bauliche Verdichtung) und aussen (Stadterweiterung) zu fördern und umzusetzen.

BERN WÄCHST DYNAMISCH

(ILLUSTRATIONSKARTE)

NEU	ENTWICKELN	GRUNDAUSSTATTUNG
<p>Schlüsselprojekte: Dienstleistung Sport / Freizeit Gesundheit Bildung Infrastruktur (ÖV) Kultur Wohnen Verwaltung Handwerk / Produktion</p>	<p>Chantiers (Gebiete mit hohem Entwicklungspotenzial)</p> <p>Arbeitswelten</p> <p>Sport & Kultur</p> <p>ESP Entwicklungsschwerpunkte</p> <p>Weiterentwicklung City-Schiene/ S-Bahn-Netz</p> <p>Ausbau ÖV-Hauptachsen</p> <p>Regionale Velohauptrouten/ Veloring</p> <p>Rückbau A6 (zu einer Stadtstrasse)</p>	<p>S-Bahn, Haltestelle</p> <p>Fernverkehr, Bahnhof</p> <p>ÖV-Hauptachsen (Tram, Bus)</p> <p>Autobahn (nur teilweise dargestellt)</p> <p>Aare</p> <p>Wald</p> <p>Gemeindegrenze</p>
<p>Gebiet Stadterweiterung (Ost u. West)</p> <p>Potenzialraum Stadterweiterung</p> <p>Erweiterung Potenzialraum zu überprüfen</p> <p>Interkommunale Zusammenarbeit</p> <p>Entwicklung Pulverweg (Verlängerung Bypass-Tunnel A6)</p> <p>ÖV - Durchmesserlinie</p> <p>ÖV - Ausbau mit Stadterweiterung</p> <p>Netzlücke Veloring schliessen</p> <p>Neue ÖV-Erschliessung prüfen</p> <p>Bypass A6</p>		





100m 500m
200m

Kartengrundlage: Relief PK25 © swisstopo

Aufgrund der begrenzt zur Verfügung stehenden Bodenressourcen ist die Siedlungsentwicklung nach innen prioritär voranzutreiben. Die Siedlungsentwicklung nach innen bedingt auf vielen Ebenen die Bereitschaft einer intensiveren Nutzung und Beanspruchung der Bodenressourcen.⁽⁶⁾ Dabei stehen die schon heute eingezonten und mehrheitlich überbauten Siedlungsbereiche im Fokus. Die effiziente Ausnutzung dieser Bereiche ist eine der zukünftigen Kernaufgaben. Um diese neuen Wege zu gehen, braucht es einen starken Willen und genügend Ausdauer. Siedlungsentwicklung nach innen ist immer zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität einzusetzen. Aus diesem Grund liegt der Fokus insbesondere auf schwierigen, heute eher unattraktiven Orten oder Orten, deren baulichen Potenziale noch nicht ausgeschöpft sind. Voraussetzung einer qualitätsvollen Verdichtung ist ein ausgewogenes Angebot an attraktiven öffentlichen Räumen sowie Landschafts- und Freiräumen.

Die Siedlungsentwicklung in der Kernstadt heisst auch die gezielte Förderung einer Siedlungserweiterung. Eine Stadterweiterung Berns über die heutigen Grenzen des Stadtkörpers hinaus kommt nur dort in Frage, wo sie den Gesamttraum baulich, gestalterisch und funktional stärkt und aufwertet. Im Westen wie im Osten finden sich geeignete Gebiete für eine Stadterweiterung. Dabei ist eine Herangehensweise anzustreben, die über die Gemeindegrenzen hinausgeht und die Stadterweiterung als eine gemeinsame Herausforderung und Chance mit den Nachbargemeinden wahrnimmt.

Arbeitsstadt Bern

Die zukünftige Arbeitswelt wird vom technischen Fortschritt, von der Globalisierung, vom demographischen Wandel und von institutionellen Veränderungen geprägt. Die Digitalisierung bewirkt einen weitreichenden Wandel der heutigen Arbeitswelt. Die Arbeitsbedingungen sowie -gewohnheiten ändern sich, was sich auch im räumlichen Angebot der Arbeitsplätze widerspiegelt wird. Gleichzeitig wachsen die Anforderungen an die Unternehmen im Hinblick auf Innovationsfähigkeit und Flexibilität, wobei die Vereinbarkeit mit den Präferenzen der Arbeitskräfte eine zentrale Herausforderung für eine tragfähige Arbeitsorganisation wird. Bei der Bundesverwaltung und den bundesnahen Betrieben wie SBB, Post und Swisscom erfolgte in den letzten Jahren eine räumliche Konzentration. Auch Stadt und Kanton streben eine Konzentration ihrer Arbeitsplätze an. Die frei werdenden bisherigen Standorte bilden ein Potenzial für Nachnutzungen. Potenziale aus Berns Zentrumseigenschaften liegen weiter in der Ansiedlung nationaler Organisationen oder dem Ausbau des Standorts der SRG SSR zum Kompetenzzentrum für Information und Politik.

In Zukunft werden vor allem kreative, interaktive und komplexere Tätigkeiten und die dafür benötigten Fachkräfte im Mittelpunkt stehen. Bern hat sich mit dem Medical-Cluster dieser zentralen Herausforderung gut positioniert. Auch die grossen Arbeitgeber bundesnaher Betriebe reorganisieren sich, um die Vereinbarkeit von verlangter hoher Flexibilität und Lebensqualität herbeizuführen.

Die Universität Bern wächst und damit auch der Bedarf an

Raum. Mit der «Entwicklungsstrategie 3012» verfolgt die Universität Bern eine Synthese von Stadt- und Campus-Universität.

Bern verfügt mit dem Universitätsspital Insel über eine schweizweit führende Spital- und Forschungseinrichtung. Daneben liegen mehrere weitere privat geführte und öffentliche Spitäler auf Stadtgebiet. Mit dem Masterplan Insel und dem Standortentscheid zum Stadtspital Tiefenau sind wichtige Weichen für die Spitalversorgung bzw. deren zukünftige Entwicklung gestellt worden.

Die Stadt Bern stellt sich der Herausforderung, auch attraktive Standorte für Gewerbe- und Industriebetriebe anzubieten.

Die Vielfalt einer Stadt resultiert unter anderem aus ihrer Nutzungsdurchmischung. Ein Bedarf an Standorten für Produktion, Lager-, Transport- und Depotanlagen in Bern ist gegeben. Diesen zu decken, gehört zu einem differenzierten Angebot an Arbeitsplätzen in einer Zentrumsgemeinde.

Mobilität

Die ÖV- und Velostadt Bern der Zukunft ist eine dynamische und nachhaltige Stadt, in welcher eine hohe Lebens- und Wohnqualität erreicht werden soll. Die gute Erreichbarkeit der Stadt, der einzelnen Stadtteile und Quartiere und die hohe Flexibilität in der Verkehrsmittelwahl, tragen zur Attraktivität von Bern bei.

Bern ist bereits eine attraktive ÖV-Stadt mit einem sehr guten Angebot. Rückgrat bildet das Schienennetz von Fern- und S-Bahn mit der City-Schiene, welche weiterentwickelt werden soll.

Dazu verfolgt die Stadt eine Stärkung der Subknoten und -zentren insbesondere der Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wankdorf und Ausserholligen sowie auch



WANKDORF CITY UND S-BAHNHALTESTELLE

Bei den bundesnahen Betrieben SBB, Post und Swisscom erfolgte in den letzten Jahren eine räumliche Konzentration.



(6) Siedlungsentwicklung nach innen heisst nicht per se bauliche Verdichtung. Zu den Grundsätzen der Nachverdichtung gehört die Definition unterschiedlicher Strategien: Nutzungsdichte/Erlebnisdichte, Einwohnerdichte, infrastrukturelle Dichte, bauliche Dichte.



POTENZIELLE STADTERWEITERUNG IN BERN-OST

Eine Stadterweiterung Berns kommt nur dort in Frage, wo sie den Gesamttraum baulich, gestalterisch und funktional stärkt.

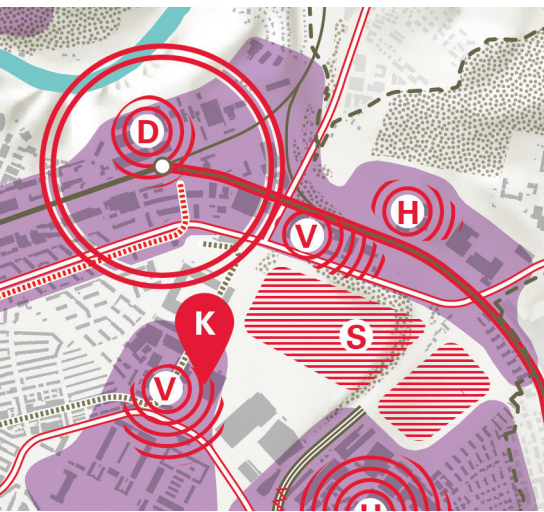
der weiteren S-Bahnhaltestellen in der Stadt und in der Kernagglomeration als multimodale (vgl. Glossar) Umsteigeorte und Mobilitätsdrehscheiben für ein städtisches Umfeld.

- Neue Durchmesserlinien in Nord-Süd-Richtung verbessern die Direktverbindungen zwischen den nördlichen und südlichen Stadtteilen. Neue Tangentiallinien schaffen Direktverbindungen zwischen benachbarten Stadtteilen und entlasten die Innenstadt.
- Der Veloverkehr erhält im Stadt- und im Verkehrsablauf gezielt Priorität. Die Stadt baut ein zusammenhängendes Netz von Velohaupttrouten aus direkten, schnellen, komfortablen und sicheren Verbindungen auf. Die städtischen Routen werden mit den Nachbargemeinden zu regionalen Routen verbunden.
- Wege und Aufenthaltsqualität werden für Fussgängerinnen und Fussgänger attraktiver.

Infrastruktur

Es werden in Zukunft Massnahmen auf unterschiedlichen Handlungsebenen notwendig sein, um die Infrastrukturen in der Stadt Bern weiterzuentwickeln. Einerseits entsteht mit einer steigenden Wohn- und Arbeitsbevölkerung ein höherer Kapazitätsbedarf, z. B. in den Bereichen der Ver- und Entsorgung, Bildungs- und Kulturangebote etc. Andererseits werden Umstrukturierungen notwendig, um den Zielen einer klimagerechten Stadt nachzukommen.





CHANTIER

Strategisch bedeutsames Gebiet, das sich durch besondere Aufwertungs- und Entwicklungspotenziale auszeichnet. Im Sinne der Nutzungsdurchmischung, Nutzungssteigerung und der baulichen Verdichtung ist es als dynamischer Transformationsraum zu verstehen. Hier sollen konzentriert Ressourcen und Energien für die Innen- und Zentrumsentwicklung eingesetzt werden.

STRATEGIEN

Hauptstadt und Zentrum

Die Stadt Bern schöpft aus der bestehenden Vielfalt der Zentrumsfunktionen und dezentralen Anordnung der Nutzungen innerhalb der Stadt weiterhin ihr Potenzial. Diese Vielfalt soll sich auch in Zukunft in der Bandbreite der Zentrumsfunktionen spiegeln.

- Für den mittel- bis langfristigen Bedarf der Zentrumsfunktionen werden Entwicklungsstandorte räumlich bezeichnet und für die öffentlichen Räume ein entsprechendes Nutzungsmanagement geschaffen.
- Planungen werden bei Bedarf über die Gemeindegrenze hinaus koordiniert. Zum Ausbau der Zentrumsfunktionen braucht es in Zukunft eine fokussierte räumliche Koordination und Abstimmung mit den Nachbargemeinden und den kantonalen und nationalen Körperschaften.
- Damit das Zentrum vom Nutzungsdruck entlastet und die bestehende Infrastruktur gleichmässig ausgelastet wird, sollen die Zentrumsfunktionen weiterhin strategisch dezentral über die Stadt verteilt werden.

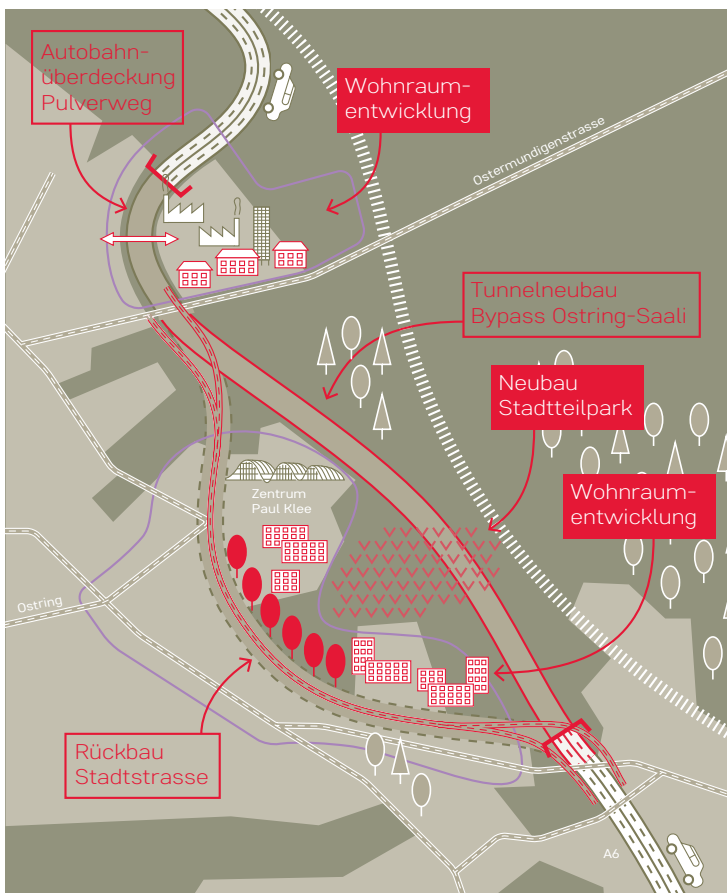
Wohnstadt Bern – Siedlungsentwicklung nach innen und Stadterweiterung

- Um die rund 17'000 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohner in der Stadt Bern unterzubringen, ist eine erhöhte Wohnbautätigkeit unabdingbar. Bei einer angenommenen Belegungsdichte von 2,0 Personen pro Wohnung sind demzufolge bis 2030 rund 8500 neue Wohnungen bzw. ca. 550 neue Wohnungen pro Jahr bereitzustellen. Diese sollen sich in etwa gleichmässig auf die bestehenden Potenzialflächen der Siedlungs-

verdichtung^(?) wie auf zu evaluierende Stadterweiterungsareale verteilen. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist dabei prioritär voran zu treiben. Zur Erreichung dieser ehrgeizigen Ziele sollen folgende Strategien dienen:

- **Chantiers:** Eine Strategie der Innenentwicklung bilden 11 Chantiers mit denen eine Umstrukturierung und Verdichtung in strategisch wichtigen Gebieten verfolgt wird, die zugleich ein hohes Aufwertungs- und Entwicklungspotenzial aufweisen.^(?) Das geschätzte Entwicklungspotenzial ist abhängig von einer aktiven Innenverdichtungspolitik der Stadt und der Bereitschaft der betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümer entsprechend zu handeln. Zur nachhaltigen Umsetzung ist eine umsichtige Planung mit qualitativen Zielen aufzugleisen. Wertvolle Freiräume bleiben erhalten. Mit der Entwicklung der Chantiers ist ein bedarfsgerechter Ausbau oder Neubau einzelner ÖV-Linien frühzeitig zu planen.
- **Dynamische und intakte Gebiete:** Als weitere Strategie wird das Stadtgebiet in zwei Kategorien unterteilt: die dynamischen Gebiete und die intakten Gebiete. Die dynamischen Gebiete weisen eine weitgehend uneinheitliche Siedlungsstruktur und damit unterschiedliche Raumqualitäten auf. In diesen Gebieten bestehen Potenziale für eine wesentliche Siedlungsentwicklung und -verdichtung nach innen. Der Wandel dieser Gebiete erfolgt in Etappen sowie unter Berücksichtigung gebietsübergreifender räumlicher Zusammenhänge. Die Dynamik der Gebietsentwicklung kann somit zeitlich und räumlich unterschiedlich erfolgen. Die dynamischen Gebiete gilt es umzustrukturieren und zu erneuern. Intakte Gebiete sind bestehende hochwertige und gut funktionie-

(?) Die 11 Chantiers sind: Ausserholligen, Wankdorf, Felsenau, Weissenbühl, Korridor Eigerstrasse, Bethlehem, Korridor Freiburgstrasse, Korridor A6-Süd, Galgenfeld, Kasernenareal und Belvédère Länggasse. Näheres hierzu, vgl. Vertiefungsbericht Siedlung und Freiraum.



Mit einem verstärkt geförderten Wohnungsbau in der Stadt Bern sollen die Pendlerbewegungen reduziert werden. Dies unterstützt das Ziel einer Stadt der kurzen Wege.

INFRASTRUKTURPROJEKTE UND SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Der Bypass Autobahn A6 und der Rückbau zur Stadtstrasse bieten neue Optionen für Stadterneuerung und -erweiterung.

rende Quartiere und Siedlungsgebiete, die es zu pflegen und unter Berücksichtigung der Revision des kantonalen Bauinventars sanft weiterzuentwickeln gilt. Im Rahmen der Siedlungsentwicklung nach innen sollen im Allgemeinen möglichst keine quartierbezogenen, bestehenden Freiräume überbaut werden. Im Gegenteil, diese sind im Kontext einer steigenden Anzahl von Wohn- und Arbeitsbevölkerung und aufgrund wachsender Nutzungsansprüche aufzuwerten.

- Bei der Neubautätigkeit ist darauf zu achten, dass auch gemeinnütziger und preisgünstiger Wohnraum sowie vielfältige Wohnangebote erstellt werden. Die Umsetzung der Wohn-Initiative kann in diesem Zusammenhang einen bedeutenden Beitrag dazu leisten. Weiter bedarf es einer Wohn- und Arealstrategie als Grundlage für die zukünftige Wohnstadtpolitik. Weiterführendes hierzu ist dem Vertiefungsbericht Siedlung und Freiraum zu entnehmen (vgl. auch «Massnahmen zur Umsetzung der Strategien» weiter unten).
- Zur Unterstützung identitätsstiftender Quartierbindung soll darauf geachtet werden, dass Wohnangebote für alle Generationen geschaffen werden und möglichst in allen Lebensphasen im gleichen Quartier gewohnt werden kann.
- **Stadterweiterungen:** Das angestrebte Wachstum kann mit Innenentwicklung allein voraussichtlich nicht realisiert werden. Die Bevölkerungszunahme soll daher auch durch gezielte Stadterweiterungen aufgefangen werden. Da dies lange Zeiträume in Anspruch nimmt, müssen entsprechende Evaluierungen rechtzeitig angegangen werden. Wie auf den Illustrationskarten zu erkennen, zielen diese sowohl auf den Westen wie auf den Osten der Stadt Bern, teilweise über die Gemeindegrenzen

(*) Das Gebiet des Viererfelds ist eingezont. Insofern ist es nicht analog zu den anderen Stadterweiterungsgebieten der Stadt Bern zu deuten. Das Viererfeld ist daher in der Folgezeit mit höchster Priorität für die Realisierung vorzubereiten.

hinausgehend, ab.⁽⁸⁾

- Die Stadterweiterung erfolgt, deutlich über das Jahr 2030 hinausgehend, gestaffelt über verschiedene Zeitetappen. Dies gilt insbesondere für eine Erweiterung im Osten, die teilweise in Abhängigkeit mit dem Rückbau der Autobahn A6 steht.
- Die Strategie besteht darin, im Westen von Bern Raum für ca. 3000 Personen zu schaffen. Eine dichtere Überbauung mit einer höheren Einwohnerzahl müsste auf eine gute Verträglichkeit hin überprüft werden.
- Im Osten ist die Stadterweiterung im Sinne einer Stadtrenatur (vgl. Glossar) gemeinsam mit den Nachbargemeinden Muri und Ostermundigen anzugehen. Kleinräumige Erweiterungen für ca. 2500 Einwohnerinnen und Einwohner, z. B. im Sonnenhof mit der Nachverdichtung der Hochhausüberbauung Wittigkofen und im Saali können unabhängig vom Rückbau der A6 verfolgt werden, sollten aber auf einem Masterplan abgestimmt sein.
- Mit dem Rückbau der heutigen Autobahn A6 zu einer Stadtstrasse könnte, im Sinne der weiter oben skizzierten Perspektive 2050, nach 2030 die östliche Stadterweiterung weitergeführt werden. Hierdurch liessen sich langfristig die Siedlungsteile von Bern, Ostermundigen und Muri/Gümlingen zusammenfügen.
- Jede Stadterweiterung hat auch einen über die ordentliche Infrastrukturausstattung hinausgehenden Beitrag an die Ausstattung mit Freiräumen zu leisten, indem ein Stadtpark im Viererfeld, eine neue Allmend im Westen und ein siedlungsprägender Grünraum im Osten geschaffen wird.

Fokus Altstadt

Zum Erhalt der historisch und denkmalpflegerisch wertvol-

len Bausubstanz der Altstadt sichert und pflegt die Stadt Bern seine Kulturgüter. Im Zusammenhang mit dem erwarteten Bevölkerungswachstum und den resultierenden Nutzungsverdichtungen besteht insbesondere in der Altstadt eine besondere Herausforderung darin, diese auf die gewachsene Quartierstruktur abzustimmen. Strategisch bedeutet dies:

- den Nutzungsdruck auf Gebiete mit wertvoller Bausubstanz durch die Bezeichnung von Schwerpunkten der Verdichtung und des Erhalts zu mindern sowie
 - den Erhalt respektive die Förderung des prägenden Kleingewerbes der Altstadt durch weitergehende Regelungen zur Erdgeschossnutzung sicherzustellen.
- Damit die durchschnittliche Wohnungsbelegung von 1,84 Personen pro Wohnung erhöht werden kann, sind gezielte Anreize und zum Zwecke eines Controllings ein einheitliches Belegungsmonitoring zu entwickeln.

Arbeitsstadt Bern

Hinsichtlich der Entwicklung des Arbeitsstandortes Bern sollen künftig folgende Eigenschaften gestärkt und ausgebaut werden:

- Für die zentrumsbedingten Schlüsselbereiche Verwaltung, Bildung und Gesundheit werden die nötigen Flächen und Rahmenbedingungen zur Realisierung der Raumbedürfnisse bereitgestellt.
- Die Arbeitsplätze des Bundes und der bundesnahen Betriebe werden im funktionalen Raum an den meistgeeigneten und optimal erschlossenen Lagen konzentriert.
- Zur Abfederung der Arbeitsplatzzunahme werden die städtischen Entwicklungsschwerpunkte weiterentwickelt und nehmen einen massgebenden Anteil des erwarteten Arbeitsplatzwachstums auf.

- Zum Erhalt der Branchenvielfalt sind, neben der Förderung von Entwicklungsschwerpunkten, auch Gewerbebezonen für Kleingewerbe an geeigneten Orten auszuweisen respektive zu erhalten.
- Die hiesigen Bildungs- und Forschungseinrichtungen bilden die Grundlage für eine Arbeitsstadt mit hochqualifizierten Arbeitsplätzen. Kennzeichen des Wirtschaftsstandortes Bern ist das breite Branchenspektrum, das eine günstige Voraussetzung für Innovation und konjunkturunabhängiges Wachstum schafft.

Mobilität

Damit die angestrebten Entwicklungen erreicht werden können, muss auch die Verkehrsinfrastruktur darauf ausgerichtet werden. Der bereits heute gut ausgebaute ÖV übernimmt einen wesentlichen Teil des zukünftigen, regionalen Verkehrswachstums. Der MIV wird kontinuierlich reduziert, indem mit dem Ausbau des ÖV und regionalen Velokorridoren attraktive Alternativen angeboten werden. Die Strassenräume werden entsprechend den Prioritäten so umgestaltet, dass der wachsende Anteil an ÖV-, Fuss- und Veloverkehr aufgenommen werden kann. Mit einer deutlichen Erhöhung des Veloanteils am Stadtverkehr ist ein wesentlicher Beitrag in Richtung 2000-Watt-Gesellschaft und stadtverträglichen Verkehr zu erzielen. Dies erfordert einen grossen Schritt nach vorne (Veloförderung, Priorisierung, Umsetzung Massnahmen etc.). Das Velo wird als schnelles Verkehrsmittel, das über gut ausgebaute, komfortable und sichere Velorouten verfügt, klar positioniert. Voraussetzungen für diese Entwicklung sind:

- Der öffentliche Verkehr wird differenziert ausgebaut und optimiert, insbesondere das Netz der fahrgaststärksten Linien.

INSTRUMENTE

Ue0	Überbauungsordnung
VS	Verkehrsstrategie
QP	Quartierplanung
F	STEK-Folgearbeit
U	Umsetzung anhand vorhandener Fachplanungen
IS	Infrastrukturkonzept inkl. Mobilität

WOHNBAUTÄTIGKEIT IN DEN NÄCHSTEN 15 JAHREN

Zur Bewältigung des angestrebten Wachstums werden bis 2030 rund 8500 zusätzliche Wohnungen bereitgestellt. Ausgehend von einer durchschnittlichen Belegungsdichte von 2,0 Personen je Wohnung beträgt die jährliche Wohnungsproduktion somit ca. 550 Wohnungen.⁽⁹⁾

⁽⁹⁾ Inklusiv der Wohnungen, die auf bereits geplanten Arealen erstellt werden.

⁽¹⁰⁾ Damit verbunden auch Auflösung von bestehenden Standorten (Verträglichkeit mit Quartier z. B. Durchgang Freiraumnutzung).

⁽¹¹⁾ Hierin können enthalten sein: Inwertsetzung der «Museumsinsel» durch Umgestaltung Helvetiaplatz mit gebündelten Infrastrukturen (z. B. Besucherzentrum, Zugangsräume); Nachtlebenkonzept unter Berücksichtigung verschiedener Interessen etc.

⁽¹²⁾ Hierzu gehören der Bedarf an Schulraum, Sportstätten, Versorgungsleitungen etc.

SCHWERPUNKTMASSNAHMEN ZUR UMSETZUNG DER STRATEGIEN

Schwerpunktmassnahmen «Bern wächst dynamisch»

Ue0 VS QP F / U IS

HAUPTSTADT UND ZENTRUM

Konzentration und Arrondierung von Bundesämtern in den Aussenquartieren und in der Kernagglomeration. ⁽¹⁰⁾				×	×
Bildung einer Arbeitsebene Regio-Stadt der Kerngemeinden				×	
Erarbeitung eines gesamtstädtischen «Konzepts für Kulturangebote» ⁽¹¹⁾				×	
Aufwertung der «Museumsinsel» zu einem überregionalen Anziehungspunkt mittels Umgestaltung und Aufwertung Helvetiaplatz, gemeinsamen Infrastrukturen und Zugangsräumen (etc.) sowie Prüfung neuer Mobilitätseinrichtungen			×		
Förderung der Nachtleben-Ausgangsorte in den Räumen Speichergasse bis Schützenmatte sowie Bahnhof, Bubenbergplatz, Laupenstrasse				×	
Raumsicherung für Infrastrukturanlagen zur Stärkung der attraktiven Sportstadt Bern	×		×		×
Raumsicherung für Infrastrukturanlagen zur Stärkung der attraktiven Veranstaltungs- und Messestadt Bern	×		×		×

WOHNSTADT BERN – SIEDLUNGSINNENENTWICKLUNG / STADTERWEITERUNG

Erarbeitung einer Wohn- und Arealstrategie als Grundlage für die zukünftige Wohnstadtpolitik					×
Gezielte Gebietsentwicklung (Siedlungsentwicklung nach innen mit baulicher Verdichtung) in 11 Chantiers	×	×	×	×	×
In den dynamischen Gebieten: Siedlungsentwicklung nach innen durch bauliche Verdichtung zusätzlich ausgeschiedener Gebiete mit Entwicklungspotenzial	×		×	×	×
In den intakten Gebieten: Siedlungsentwicklung nach innen durch punktuelle, kleinmasstäbliche Verdichtung im Bestand	×		×	×	
Nachhaltige städtebauliche Entwicklung inklusive Freiraum (U) an Schlüsselprojekten Wohnen: Vierer- und Mittelfeld, Warmbächliweg, Gaswerkareal und Saali	×			×	×
Evaluierung von Potenzialflächen und Entwicklungsstandorten für mögliche Stadterweiterungen (F)				×	×
Infrastrukturausbau parallel zur räumlichen Stadtentwicklung ⁽¹²⁾ (F)				×	×
Langfristige Stadtreparatur und Bildung einer neuen Stadtstrasse anstelle der Autobahn A6	×	×	×	×	×
Entwicklung Pulverweg (Verlängerung Bypass-Tunnel A6) (F)	×		×	×	

ARBEITSSTADT BERN

Zur Verfügung stellen von Flächen für die Konzentration von Verwaltungsarbeitsplätzen von Bund, Kanton und Stadt – Verwaltungs-Cluster – an optimal erschlossenen Lagen	×		×	×	×
Konzentration der Universität in der Länggasse mit Ausbaupotenzial auf dem von Roll Areal	×				×

Schwerpunktmassnahmen «Bern wächst dynamisch»	Ue0	VS	QP	F / U	IS
Teilkonzentration der Hochschulen in der Stadt Bern (z. B. Fachhochschule Ausserholligen-Weyermannshaus, Hochschule der Künste an der Fellerstrasse, Pädagogische Hochschule an zentraler Lage)	×				×
Sicherung / Weiterentwicklung des Bildungs- und Forschungsstandortes Bern				×	
Sicherung / Weiterentwicklung der Gesundheitsstadt Bern (Spitzenmedizin auf Inselareal und Umgebung; Umsetzung Masterplan, Konzentration der Forschungseinrichtungen, Flächensicherung)	×	×		×	×
Sichern von attraktiven Gewerbe- und Industriestandorten und Differenzierung der Zonen für Arbeitsnutzungen (z. B. Zone für Kleingewerbe schaffen)	×		×	×	×
MOBILITÄT					
Förderung der Frequentierung des S-Bahn-Netzes / City-Schiene zur Stärkung von Subknoten und -zentren		×		×	
ÖV-Ausbau im Zusammenhang mit Evaluierung der Stadterweiterung	×	×	×	×	×
Ausbau ÖV-Hauptachsen (Tram und Bus)	×	×		×	×
Nachfragegerechte ÖV-Erschliessung Insel prüfen (Bahn, Tram) und festlegen	×	×		×	×
Schaffung neuer ÖV-Durchmesserlinie Nord – Süd im Raum Bahnhof	×	×		×	×
Aufbau von regionalen Velokorridoren		×		×	

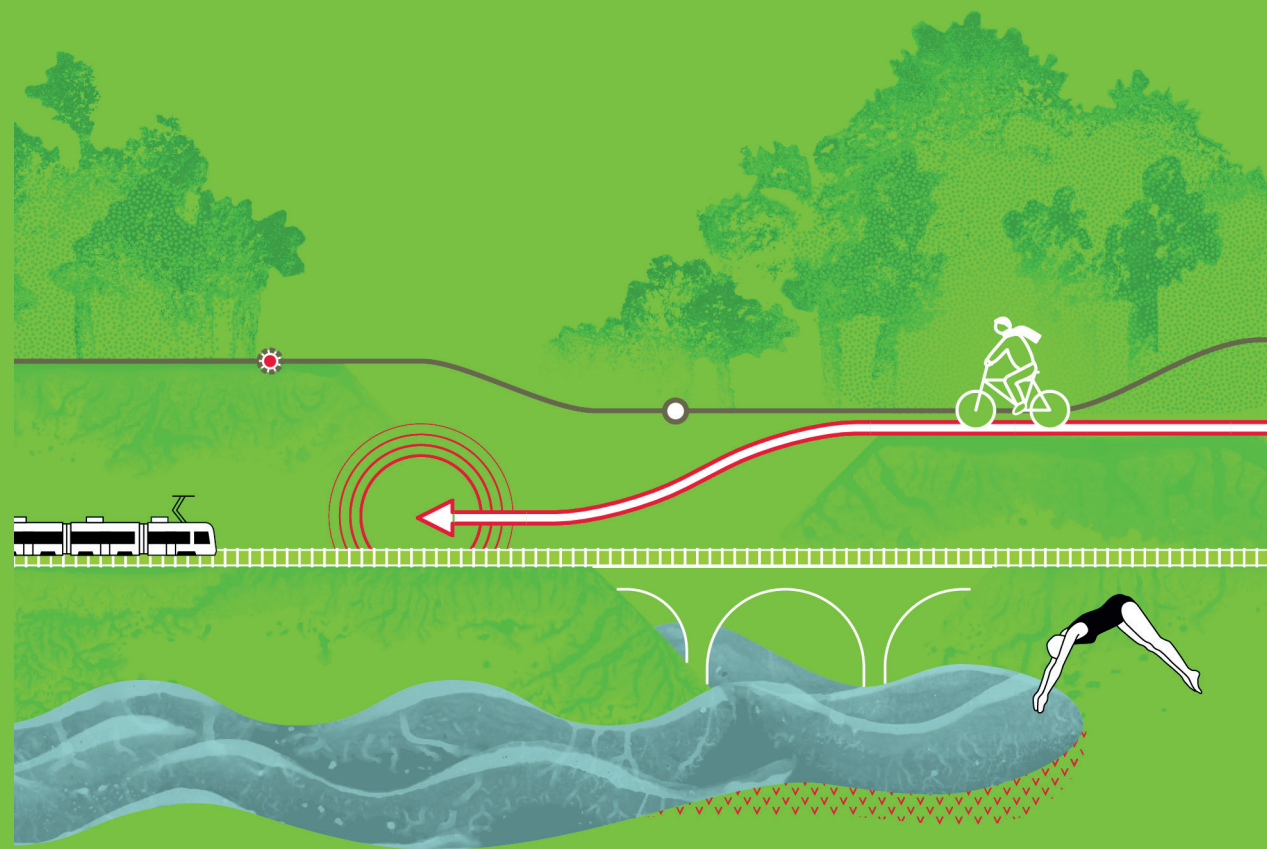
- Das S-Bahn-Netz (City-Schiene) wird weiterentwickelt und als Marke neu positioniert.
- Das Potenzial des Veloverkehrs als schnelles, effizientes, flexibles Verkehrsmittel wird optimal genutzt. Der Anteil des Veloverkehrs wird von heute 11 % auf 20 % gesteigert.
- Durch die Neuorganisation des Stadtraums Bahnhof wird die Umsteigequalität vom Bahnfernverkehr, bzw. von der S-Bahn zu Bus und Tram verbessert, die Wege vom ÖV in die Innenstadt attraktiviert und die Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger wird verbessert.
- Der MIV wird auf das Basisnetz gelenkt und stadtverträglich bewirtschaftet.
- Die Erschliessung der Stadt und der Innenstadtparkhäuser wird über ein radiales Netz sichergestellt.

Infrastruktur

Gemäss der Infrastrukturplanung der Stadt Bern sind für die nächsten Jahre diverse Aus- und Umbauten oder Verlagerungen von Infrastrukturanlagen vorgesehen. Die entsprechenden Kosten sind in der Regel bereits in der Investitionsplanung abgebildet. Verschiedene Vorhaben führen zu einem zusätzlichen Raumbedarf (ohne unterirdische Anlagen), welcher in der weiteren Stadtentwicklung zu berücksichtigen ist. Dies betrifft die Infrastrukturelemente Ver- und Entsorgung, Energie, Parkanlagen, Veranstaltungen, Spielplätze, Familiengärten, Schulen und Kindergärten, Schulsportanlagen, Sport und Freizeit, (Kunst-)Rasenplätze sowie Unterhalt und Stützpunkte Strassen, ÖV, Feuerwehr und Grün-/Freiräume.

Näheres zu dieser Thematik wird im Vertiefungsbericht Siedlung und Freiraum abgehandelt.

5 BERN IST GRÜN UND VERNETZT



KERNBOTSCHAFTEN

Das Erscheinungsbild von Bern wird wesentlich geprägt durch die Aare sowie durch die historischen Strassenzüge und Plätze, grossflächigen Grünräume und Pärke. In den Freiräumen kann in Abhängigkeit der Ausstattung alles stattfinden, was das städtische Leben ausmacht. Sie sind Verkehrs- oder Grünraum aber auch der Ort für Begegnung, kommerzielle und nicht kommerzielle Veranstaltungen sowie für Aufenthalt und Erholung. Eine gute Stadtraumgestaltung versucht seit jeher, diese Funktionen des Freiraums so zu vereinbaren, dass attraktive Strassen- und vielfältig nutzbare Grünräume entstehen.

Stadtraumprägende Strassen und öffentlicher Raum

Der Stadtraum von Bern wird strukturiert durch die **historischen Strassenzüge**, welche die Altstadt seit jeher mit anderen Städten und dem Umland verbinden. Diese Strassenzüge verfügen über einen reichen Alleenbestand und weisen teilweise einen **Boulevard-Charakter** auf mit gross-

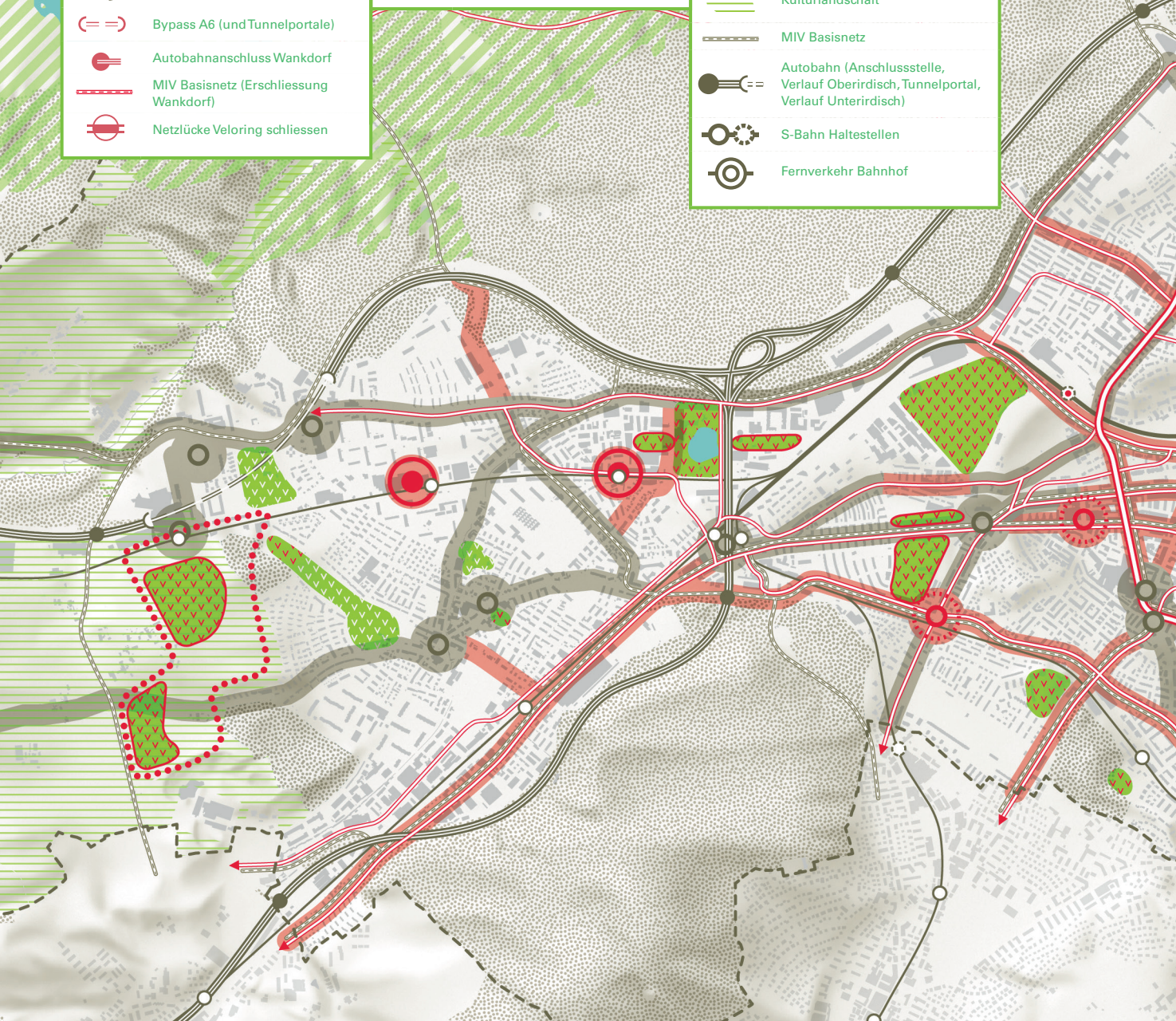
zügigen Fussgängerbereichen. Die **Plätze** in der Innenstadt und in den Quartieren sind mit ihren Anschlussbebauungen ortsbildprägend, bilden dadurch wichtige Bezugspunkte, sind häufig auch Verkehrsknoten und dienen Repräsentationszwecken (z. B. Helvetiaplatz). Um attraktive öffentliche Räume zu erhalten, müssen die Zusammenhänge zwischen Funktionalität und Nutzung, Gestaltung, Betrieb und Unterhalt integral betrachtet werden.

Dieses starke Rückgrat der stadtraumprägenden Strassen und Plätze gilt es zu bewahren und weiterzuentwickeln.

Während sich das Verkehrsaufkommen auf den städtischen Ein- und Ausfallachsen in historischen Zeiten in engen Grenzen hielt, kommen diese Strassenräume heute aufgrund der grossen Verkehrsmengen und erforderlichen Infrastrukturen an ihre Belastungsgrenzen. Je näher zum Zentrum, desto vielfältiger werden die Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen an diese Strassenachsen. Die grosse Herausforderung besteht darin, den Charakter dieser Achsen und Boulevards zu erhalten bei gleichzeitiger Erfüllung der Anforderungen einer effizienten, zu-

BERN IST GRÜN UND VERNETZT (ILLUSTRATIONSKARTE)

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







NUTZUNGSMANAGEMENT IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Der öffentliche Raum ist Verkehrsraum und Ort für Begegnung, bietet aber auch Raum für kommerzielle Nutzungen. Eine sorgfältige Interessenabwägung ist zentral.

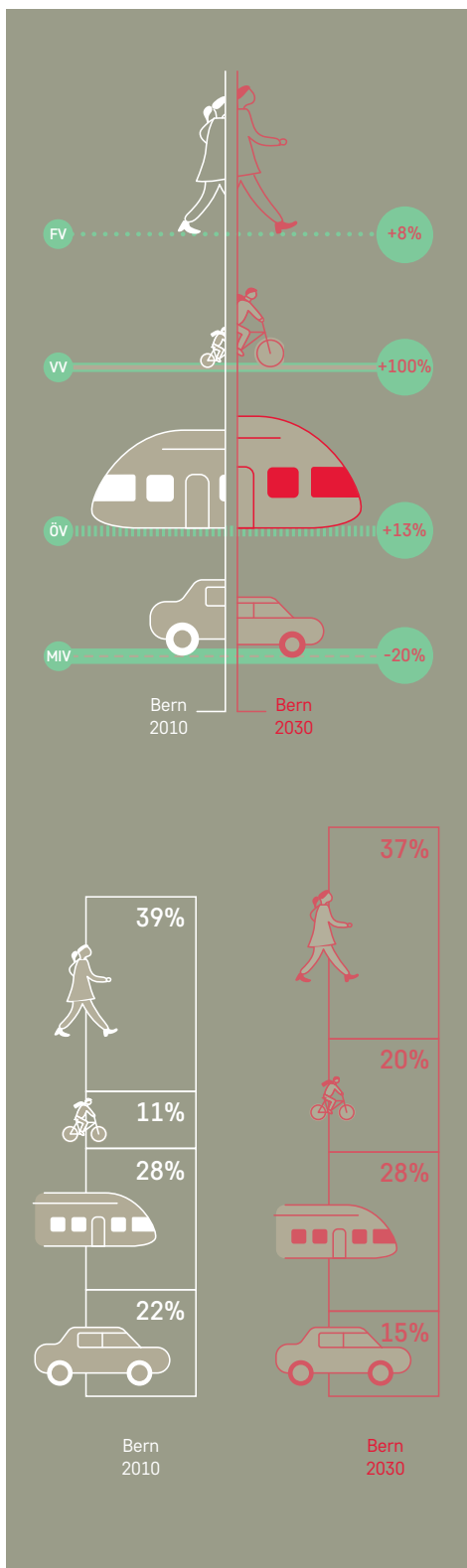
kunftsgerichteten Mobilität.

Im Fall einer Engpassbeseitigung auf der A6 Bern-Ost ist das heutige Trasse der A6 partiell zu einer alleengesäumten Strassenverbindung zwischen dem Anschluss in Muri, dem Ostring und dem Guisanplatz zurückzubauen. Neben der erheblichen Reduktion von Lärm- und Luftbelastungen sowie der Steigerung der Lebensqualität im Umfeld, eröffnen sich hierdurch auch neue Optionen für den ÖV und den Veloverkehr. Zudem wird die Trennwirkung des heutigen Autobahneinschnitts beseitigt, wodurch zwischen den Quartieren neue Verbindungen und Begegnungsräume entstehen können.

Fussverkehr

Die **Stadt der kurzen Wege** ist primär die Stadt der Fussgängerinnen und Fussgänger. Mit zunehmender Dichte nehmen die Flächenansprüche des Fussverkehrs zu und steigen die Anforderungen an die Aufenthaltsqualität von öffentlichen Räumen.

Im Stadtzentrum wird die Interessenabwägung zwischen Stadt-raumgestaltung und Raumbeanspruchung durch den Verkehr virulent. In der Innenstadt sowie im Bahnhofumfeld gilt es, die öffentlichen Räume so zu organisieren und zu gestalten, dass sie insbesondere auch dem Fussverkehr genügend Flächen für die Zirkulation und den Aufenthalt ermöglichen. Durch die Ausgewogenheit von guter Gestaltung, Raumorganisation und Prioritätensetzung betreffend Drittnutzungen und Kommerzialisierung mit Events, Aussenbestuhlungen und weiterem Mobiliar erhöht sich die Aufenthalts- und Erlebnisqualität, insbesondere in der Innenstadt.



WEGE DER STADTBEVÖLKERUNG (oben)
 MODAL SPLIT (VGL. GLOSSAR) DER STADT-
 BEVÖLKERUNG (unten)

Veloverkehr

Die Förderung des Veloverkehrs ist ein zentraler Baustein, um das Ziel einer stadtverträglichen Mobilität zu erreichen. Sowohl im regionalen wie im städtischen Massstab kann ein bedeutender Teil des motorisierten Individualverkehrs im Pendler- und Alltagsverkehrs mit Veloverkehr ersetzt werden. Die **Velohauptstrassen** ermöglichen nicht nur direkte Verbindungen von den Nachbargemeinden ins Stadtzentrum, sie fügen sich auch zu einem Veloring zusammen, welcher die Querbeziehungen zwischen den Stadtteilen ermöglicht. Ein wichtiger Baustein des Velorings ist die neue Fuss- und Veloverbindung über die Aare zwischen Breitenrain und Länggasse. Mit der angestrebten Verlagerung der Pendlerströme vom motorisierten Verkehr auf den Veloverkehr wird auch die Lärmbelastung entlang der städtischen Hauptachsen reduziert.

Öffentlicher Verkehr

Mehrere stadtraumprägende Strassen sind auch wichtige Achsen des öffentlichen Verkehrs. Die **Umlagerung von MIV auf ÖV und Velo** gibt auch Spielraum für das Nebeneinander und die Entwicklung von ÖV und Velo in diesen Strassenräumen. Ein gutes Beispiel hierfür ist die Monbijoustrasse in Richtung Stadtzentrum.

Grünanlagen und Parks

Die Entwicklung des **Aareraums als prägender Grüngürtel** der Stadt ist ein Schlüsselement der städtischen Freiraumplanung. Nebst der Erhaltung und Sanierung von historischen Parkanlagen wie Parkanlage Schütte, Englische Anlagen oder dem Landschaftspark Elfenuau gilt es auch, die Aareufer zugänglicher und attraktiver zu gestalten. Mit

der Schaffung eines Stadtparks im Gaswerkareal wird das heute brachliegende und weitgehend abgezaunte Gewerbeareal an der Aare einer vielfältigen Erholungsnutzung zugänglich gemacht.

Mehrere Grünräume wie beispielsweise der Raum Schloss Holligen, das Wyssloch, die Allmend oder der Raum Weissenstein bilden grüne Zäsuren im Stadtkörper und ermöglichen so die räumliche Orientierung. Diese innerstädtischen Grünzüge gilt es zu erhalten.

In den Wohnquartieren beschränken sich Grünräume hauptsächlich auf zweckgebundene Freiraumanlagen wie Friedhöfe, Rasenfelder für den Sport oder auf Freibäder. Quartierpärke sind in Bern jedoch eher rar. Im Rahmen der Siedlungsverdichtung nach innen sind auch **neue Pärke auf Quartierebene** zu schaffen, insbesondere dort, wo bereits heute Freiraumdefizite bestehen. Hierbei bilden vor allem neue Arealentwicklungen Potenziale für neue multifunktionale und gut gestaltete Grünräume.

Biodiversität und Stadtklima

Die Stadt ist auch Lebensraum für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten. Die Biodiversität der Stadt ist erstaunlich vielseitig. Seltene und vom Aussterben bedrohte Arten haben in Nischen von privaten Gärten und insbesondere auch auf brachliegenden Gewerbearealen wertvolle Ersatzlebensräume gefunden. Mittels gezielter Planung von **Vernetzungsbereichen** wie auch der Anlage von Lebensräumen im Rahmen von Bauvorhaben wird die Biodiversität gezielt gefördert.

Für die städtische Lebensqualität von grosser Bedeutung und in seiner Dichte schweizweit einmalig ist der grosse Baumbestand der Stadt Bern. Bäume



WEILER RIEDERN MIT BLICK AUF BERN-BETHLEHEM

Ein gut gestalteter Stadtkörper weist klare Übergänge zwischen Stadt und Landschaft auf.

GRÜNE ALLEEN

Zahlreiche historische Strassenzüge verfügen über einen reichen Alleenbestand mit Boulevard-Charakter.

sind wertvoller Lebensraum und Teil der Biodiversität, sorgen aber auch für ein ausgeglichenes Stadtklima, insbesondere auf der Ebene des Mikroklimas von Strassenzügen, Plätzen und Parks. Die Förderung des Baumbestands ist deshalb eine wichtige Massnahme in der Reaktion auf die steigenden Durchschnittstemperaturen infolge der Klimaerwärmung.

Stadtrand und Kulturlandschaft

Ein gut gestalteter Stadtkörper weist **klare Übergänge zwischen Stadt und Landschaft** auf. Die Gestaltungsqualität des Berner Stadtrandes ist jedoch unterschiedlich. Während im Berner Westen klare und städtebaulich attraktive Stadtgrenzen vorherrschen, geht das Stadtgebiet im Osten übergangslos in das Siedlungsgebiet der Nachbargemeinden über.

Ausserhalb der Siedlungen sind die landwirtschaftlich genutzten Gebiete mit ihren Weilern wichtige Elemente der Kulturlandschaft der Stadt Bern. Der unmittelbare Bezug zwischen Stadt und umliegender Landschaft ist einmalig und in anderen Schweizer Städten (wie Basel, Zürich oder Genf) viel weniger stark ausgeprägt. Siedlungserweiterungen müssen sich an diesen landschaftlichen Qualitäten orientieren und sich städtebaulich hochwertig integrieren.

Stadtraumprägende Strassen und öffentlicher Raum

- Die stadtraumprägenden Strassen werden soweit möglich von Fassade zu Fassade gestalterisch aufgewertet respektive weiterentwickelt. Grüne Vorlandbereiche vermitteln zwischen Bauten und Verkehrsraum. Anpassungen erfolgen zeitlich koordiniert mit allfälligen Sanierungsmassnahmen (Strassenanlagen, ÖV-Infrastrukturen, Werkleitungen).
- Historische Alleen werden in Anbetracht ihrer kulturgeschichtlichen Bedeutung geschützt und weiterentwickelt. Sie dürfen weder in ihrem Bestand noch in ihrem Wachstum gefährdet werden.
- Plätze als räumliche Orientierungs- und Merkpunkte im Stadtgebiet weisen eine hohe Aufenthalts- und Gestaltungsqualität auf.
- In Stadtteil- und Quartierzentren und bei wichtigen ÖV-Haltestellen wird eine hohe Nutzungsmischung der Erdgeschosse angestrebt.
- Die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr und zum Veloverkehr bewirkt eine flächen- und lärmässige Entlastung entlang der Hauptachsen.
- Das Geschwindigkeitsregime wird auf die Anforderungen des städtischen Umfelds abgestimmt. Mit der Reduktion des Basisnetzes des motorisierten Individualverkehrs entstehen neue Spielräume für die Nutzung und Gestaltung von Strassen und Plätzen.

Stadt der kurzen Wege

- Die Sicherstellung der Erschliessung der Stadt mit einer stadt-

verträglichen Mobilität basiert auf einer Reduktion des Basisnetzes auf das notwendige Minimum, Dosierungs- und Lenkungsmassnahmen sowie einem nutzungsabhängigen Geschwindigkeitsregime auf dem Basis- und Quartiernetz. Das Übergangsnetz wird Bestandteil des Quartiernetzes.

- Neben dem Ziel- und Quellverkehr (MIV) wird insbesondere der Binnen- und Durchgangsverkehr reduziert.
- Die Erreichbarkeit der Stadt, insbesondere der Innenstadt, für den Wirtschaftsverkehr ist gewährleistet.
- Die Prioritäten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs gegenüber dem MIV werden erhöht.
- Für die Verlagerung vom MIV auf den Veloverkehr werden attraktive Velohaupttrouten sowie ein Veloring realisiert.
- Der hindernisfreie öffentliche Raum wird schrittweise umgesetzt.
- Generell wird die Lebensqualität in der Stadt weiter gesteigert, indem eine Entschleunigung stattfindet. In diesem Sinne werden beispielsweise grossflächige Begegnungszonen sowohl in den Wohnquartieren wie auch in Quartierzentren ausgewiesen.

Stadtraum Bahnhof und Innenstadt

- Innerhalb des Perimeters des UNESCO-Welterbes erfüllt die Gestaltung der Freiräume höchste gestalterische und baukulturelle Ansprüche.
- Damit der Stadtraum Bahnhof in seiner Funktion als Eingangspforte zur Stadt wahrgenommen und entsprechend genutzt werden kann, soll eine Umverteilung der Flächen und Prioritäten zugunsten des öffentlichen Verkehrs, der Fussgängerinnen und Fussgänger und der Velofahrenden erfolgen.

Mittels eines Nutzungsmanagements für die Innenstadt werden die Nutzungen auf den Gassen, Plätzen und Lauben der Innenstadt organisiert und geregelt.

Stadtraumqualitäten Bern Ost

- Im Fall einer Engpassbeseitigung A6 Bern-Ost ist das heutige Trasse der A6 partiell zu einer alleegesäumten Strassenverbindung zwischen dem Anschluss Muri, dem Ostring und dem Guisanplatz zurückzubauen.
- Die Stadtbehörden setzen sich weiterhin gemeinsam mit dem Kanton, der Region und der Gemeinde Muri für die Finanzierung und Realisierung der Engpassbeseitigung A6 Bern-Ost ein.

Freiraumqualitäten im Rahmen der Siedlungsentwicklung

- Der Aareraum wird mit seinen historischen sowie neuen Parkanlagen gemäss Aareraum Planung (2009) weiterentwickelt.
- Parallel zur Siedlungsverdichtung nach innen sind insbesondere in Stadtquartieren mit einem Freiraumdefizit neue Parkanlagen und öffentliche Räume zu schaffen.
- Die vorhandenen Freiräume in den Quartieren sind in ihrer Nutzungsvielfalt zu optimieren sowie Zwischennutzungen von Freiflächen und Brachen zu fördern.
- Ein hoher Grad an Biodiversität in den Grünräumen sowie ein möglichst geringer Versiegelungsgrad der öffentlichen Räume sollen zum Qualitätsmerkmal werden.
- Bei allfälligen Siedlungserweiterungen im Osten und Westen Berns werden städtebaulich gut gestaltete und klar ablesbare Siedlungsränder definiert. Die Übergänge zwischen Siedlung und Landschaft werden hochwertig gestaltet.

INSTRUMENTE

UeO	Überbauungsordnung
VS	Verkehrsstrategie
QP	Quartierplanung
F	STEK-Folgearbeit
U	Umsetzung anhand vorhandener Fachplanungen
IS	Infrastrukturkonzept inkl. Mobilität

SCHWERPUNKTMASSNAHMEN ZUR UMSETZUNG DER STRATEGIEN

Schwerpunktmassnahmen «Bern Grün und vernetzt»	UeO	VS	QP	F / U	IS
STADTRAUMPRÄGENDE STRASSEN UND ÖFFENTLICHER RAUM					
Erhalt, Ergänzung und Weiterentwicklung von stadtraumprägenden Strassen				×	×
Erhaltung und Weiterentwicklung des Alleen- und Baumreihenbestandes entlang stadtraumprägender Strassen				×	×
MIV auf das Basisnetz lenken und stadtvträglich bewirtschaften	×			×	×
Neugestaltung Bären- und Waisenhausplatz sowie Helvetiaplatz inkl. Überprüfung (ggf. Neuordnung) der publikumsintensiven Nutzung aufgrund von bestehenden Bewilligungen				×	×
Erarbeitung und Umsetzung eines Nutzungsmanagements für Plätze und Gassen in der Innenstadt zur Entlastung des Bundesplatzes und weiterer stark genutzter Plätze		×		×	
Die Schützenmatte wird umgenutzt zu einem öffentlichen Raum mit hoher Nutzungsvielfalt					×
STADT DER KURZEN WEGE					
Erschliessung der Stadt und der Innenstadtparkhäuser über ein radiales Strassennetz mit reduziertem Geschwindigkeitsregime		×		×	×
Differenzierter Ausbau und Optimierung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere Netz der fahrgaststarken Linien		×		×	×
Aufbau eines durchgehenden Alltags-Velohaupttroutennetzes mit radialen Routen und einem Veloring mit hohem räumlichen und betrieblichen Standard				×	×
Netzlücke Veloring schliessen mit Fuss- und Veloverbindung (FFV) Breitenrain - Länggasse	×			×	×
Attraktivierung Innenstadt für den Fussverkehr		×		×	×
STADTRAUM BAHNHOF UND INNENSTADT					
Neuorganisation und Gestaltung des Gebiets «Stadtraum Bahnhof»	×	×	×	×	×
Erarbeitung und Umsetzung eines Nutzungsmanagements für die öffentlichen Räume der Innenstadt				×	
STADTREPARATUR A6					
Langfristige Stadtreparatur und Bildung einer neuen Stadtstrasse anstelle der Autobahn A6	×	×	×	×	×
Neugestaltung Freudenbergerplatz, Neuschaffung öffentliche Räume Ostermundigenstrasse / Pulverweg im Rahmen der Engpassbeseitigung A6.	×	×	×	×	×
FREIRAUMQUALITÄTEN					
Erarbeitung eines gesamtstädtischen Freiraumkonzepts				×	×

Schwerpunktmassnahmen «Bern Grün und vernetzt»	UeO	VS	QP	F / U	IS
Gesamtstädtische Erhaltung, Aufwertung, bessere Anbindung des Aareraums, der Kulturlandschaften und der Wälder				×	×
Innerstädtische Freiräume: optimale Nutzung der Potenziale vorhandener Parkanlagen, öffentlicher Räume und zweckgebundener Freiräume				×	
Entwicklung eines Systems ökologisch vernetzter, naturnaher Flächen zugunsten der Biodiversität innerhalb des Siedlungsgebiets				×	
Optimierung des Mikroklimas von Strassen- und Plätzen zur Reduktion der Auswirkungen der Klimaerwärmung				×	×
Schaffung neuer Stadt-, Stadtteil- und Quartierpärke im Gaswerka-real, im Wyssloch, im Viererfeld-Mittelfeld, im Springgarten, am Schloss Holligen sowie im Weyermannshaus				×	×
Schaffung neuer Stadtteilpärke im Rahmen allfälliger Stadterweiterungen in Bern Ost resp. Bern West unter Berücksichtigung der vorhandenen landschaftlichen Qualitäten, Einbindung und Verzahnung mit dem bestehendem Landschaftsraum				×	×

- Der integrale Erhalt der Weiler und Kulturlandschaften Riedern, Niederbottigen und Riedbach ist eine wichtige Voraussetzung für die Qualität der Kulturlandschaft der Stadt Bern.



FREIRAUMQUALITÄTEN IM WOHN-UMFELD

Wie hier in der Wohnüberbauung Hardegg sind die Freiräume in den Quartieren in ihrer Nutzungsvielfalt zu optimieren.

6 BERN LEBT IN QUARTIEREN



KERNBOTSCHAFTEN

Das «gute Leben in der Stadt» zeichnet sich durch verschiedene Merkmale aus:

- Zugang zu bezahlbarem, den Bedürfnissen entsprechendem Wohnraum für alle Altersgruppen, Haushaltstypen und Bevölkerungsschichten,
- einem ruhigen, gepflegten, lebendigen, sicheren und den unterschiedlichen Nutzerbedürfnissen gerecht werdendes Wohnumfeld in sozial durchmischter Nachbarschaft und
- die prinzipielle Chance auf eine «wohnungsnahe» Arbeitsmöglichkeit sowie die gute Erreichbarkeit der Ausstattung des Quartiers.
Dies bedeutet beispielsweise,
- sich ohne grosse Umstände mit dem täglichen und wöchentlichen Bedarf zu versorgen und Dienstleistungen sowie Sozialangebote, die zum Wohnen und Arbeiten dienlich sind, in naher Distanz zu finden;
- in kurzer Distanz öffentliche- und individuelle Verkehrsmittel be-

nutzen zu können;

- Raum und Orte für verabredete und spontane Begegnungen vorzufinden, die sich aneignen und aktiv mitgestalten lassen;
- attraktiv gestaltete, gut benutzbare öffentliche Räume zur Erholung, zum Spielen, zum Verweilen und Begegnen zu erreichen;
- am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können;
- sich mit dem Wohnort zu identifizieren, sich zu Hause zu fühlen und
- eine ortsspezifische soziale und funktionale Durchmischung zu erreichen.

Das Zugehörigkeitsgefühl der Bewohnerinnen und Bewohner wie auch der Berufstätigen ist in grossem Masse abhängig von der Identität der Quartiere. Die Quartierstruktur und das Strassenbild sowie die Qualität der Zentren und öffentlichen wie privaten Aussenräume spielen dabei eine wichtige Rolle. Auch historische Merkmale, Bauwerke oder gemeinsame Orte prägen ein Quartier. Die Stadtteile sind sehr unterschiedlich ausgeprägt und als Identifikationsorte zu gross.

Es wird daher eine «Neueinteil-

BERN LEBT IN QUARTIEREN

(ILLUSTRATIONSKARTE)

NEU

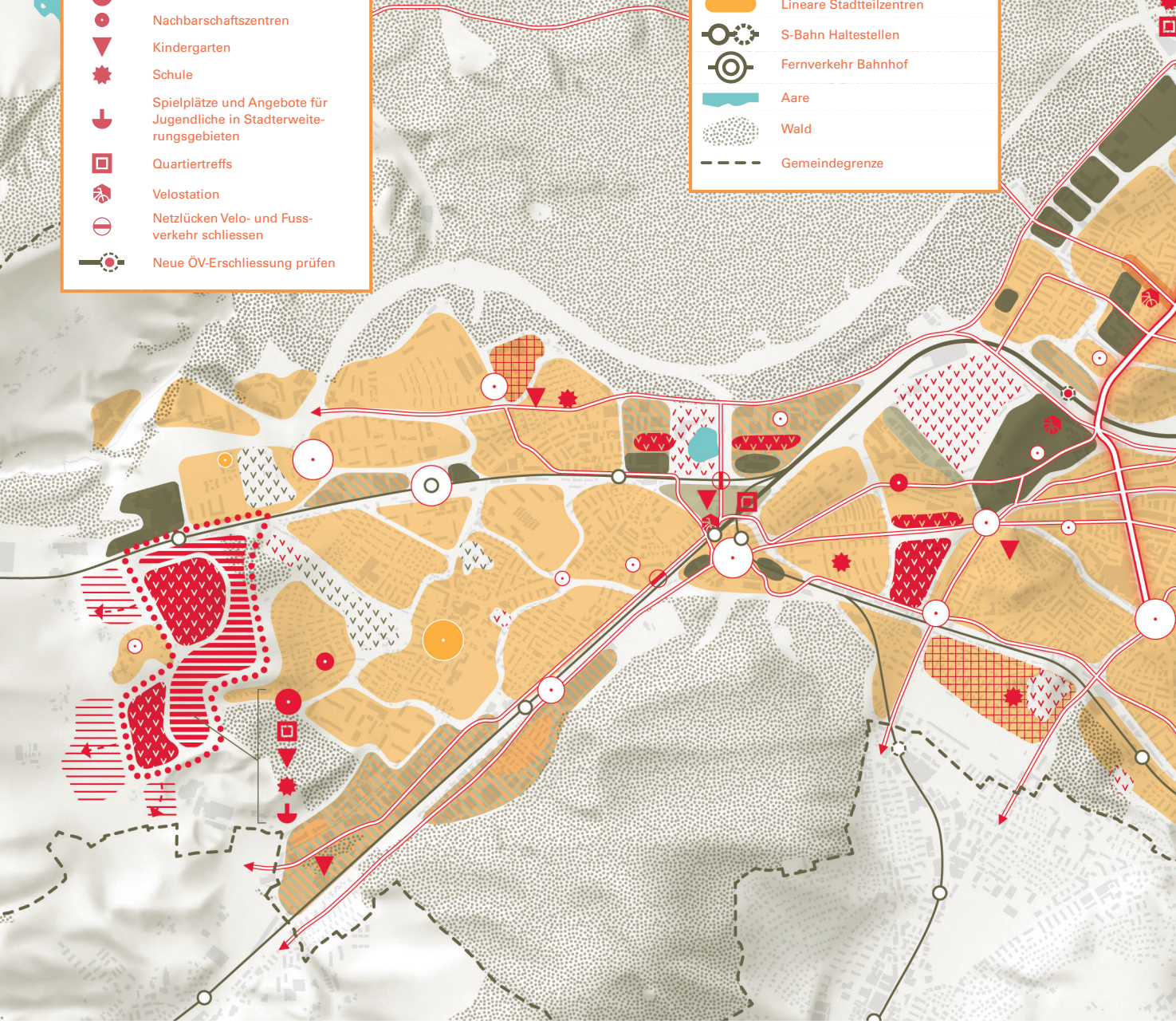
- Gebiet Stadterweiterung (Ost u. West)
- Potenzialraum Stadterweiterung
- Erweiterung Potenzialraum zu überprüfen
- Interkommunale Zusammenarbeit
- Parks and purpose-oriented open spaces
- New neighborhoods
- Potential area to check
- City district centers
- District centers
- Neighborhood centers
- Kindergarten
- School
- Play areas and offers for young people in expansion areas
- District meeting points
- Velostation
- Network gaps for bicycle and pedestrian traffic
- Check new public transport access

ENTWICKELN

- City district centers
- District centers
- Neighborhood centers
- Parks and purpose-oriented open spaces
- Linear city district centers
- Quarters with need for action
- City center / Old town
- Main bicycle routes (along and away from main axes)
- Cycling

GRUNDAUSSTATTUNG

- Neighborhoods
- Functions of city-wide / supra-regional importance
- Predominantly working
- Mixed use (Living & Working)
- Parks and purpose-oriented open spaces
- City district centers
- District centers
- Neighborhood centers
- Linear city district centers
- S-Bahn stations
- Long-distance railway station
- Lake
- Forest
- Municipal boundary





lung» der räumlichen Bezugsebenen in drei Masstabsebenen vorgeschlagen:

- «Nachbarschaft»,
- «funktionaler Raum» und
- «Gesamtstadt».

Diese Neueinteilung greift weder bestehende statistische Gebiets-einteilungen auf, noch bedeutet sie eine administrative räumliche Neueinteilung. Sie ist als konzeptionelle Betrachtung bestehender Strukturen zu verstehen, mit deren Hilfe Bern seine Zusammenhänge ganz neu lesen und bei Erneuerungen berücksichtigen kann.

Quartirnachbarschaft

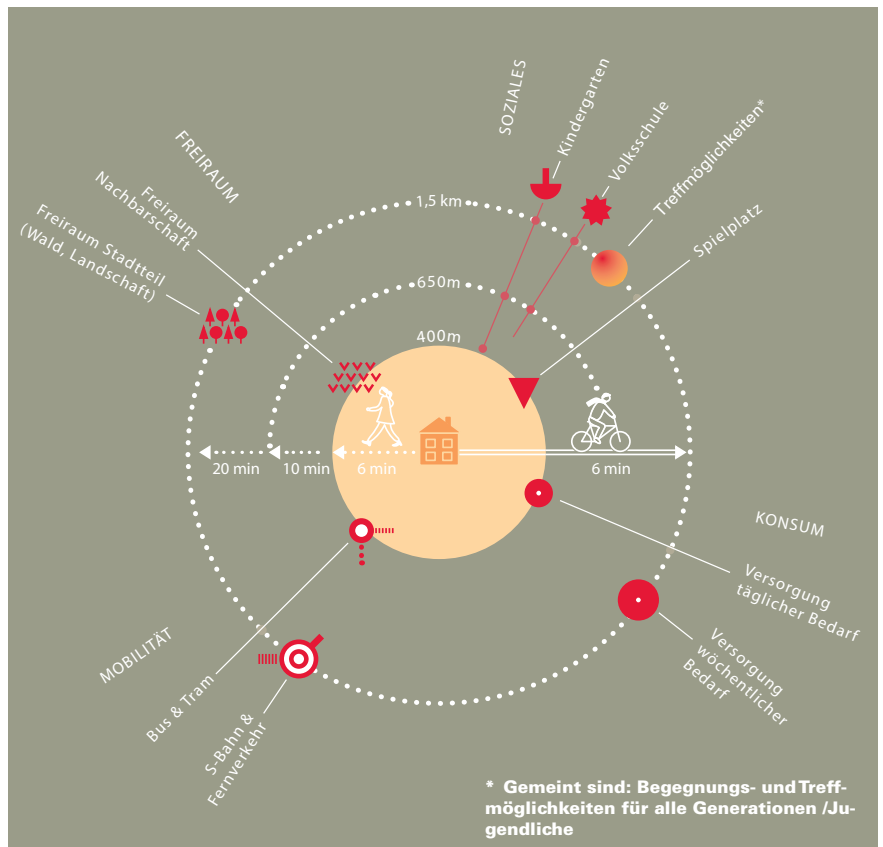
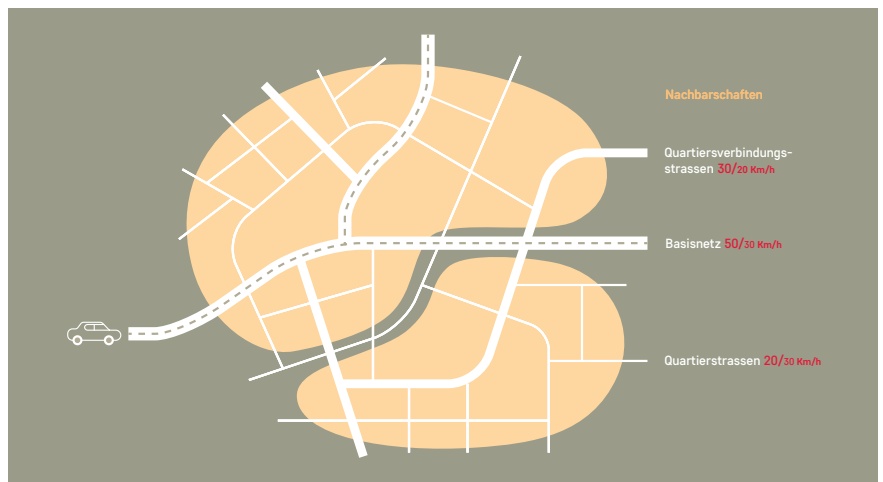
Die **Nachbarschaft** ist die kleinste, für die Flughöhe des STEK 2016 sinnvolle Betrachtungseinheit. Es handelt sich um ein klar identifizierbares Gebiet, das sich insbesondere durch stadtstrukturelle, identitätsprägende Merkmale abgrenzen lässt und den Bewohnerinnen und Bewohnern aber auch Berufstätigen aller Altersstufen als fassbarer Bezugsraum des alltäglichen Lebens dient.

Funktionaler Raum

Der **funktionale Raum** ist ein, meist eindeutig abgrenzbarer, grösserer Verbund von Nachbarschaften mit identifizierbarem Zusammenhang.

Ebene Gesamtstadt

Auf der Ebene der **Gesamtstadt** wirken all diejenigen Merkmale, die für die gesamte Stadt oder sogar überregional eine Bedeutung haben. Dazu gehören grossräumig wirkende Attraktionsorte und touristische Anziehungspunkte wie die Altstadt oder der Rosengarten, genauso wie lokale Identifikationsorte mit gesamtstädtischer Wirkung (z. B. Uni, Marzili-Bad).



GESCHWINDIGKEITSREGIME (oben)

ANGESTREBTE ERREICHBARKEIT FÜR VERSORGUNG (unten)

STRATEGIEN

Grundlage der Strategie zur Weiterentwicklung der Quartierstruktur bildet die gesellschaftliche Nachhaltigkeit.

Stärkung der Identität

Eine starke Identität hat wesentliche Bedeutung für das Selbstverständnis, die Lebensqualität, und das Zugehörigkeitsgefühl der Bewohnerinnen und Bewohner einer Nachbarschaft beziehungsweise eines funktionalen Raums. Hohe Qualität von Freiräumen, Spielplätzen, und Erholungsräumen spielen für die Aneignung und Identifikation eine erhebliche Rolle, auch können bestimmte historische Merkmale, bauliche Kennzeichen oder gemeinsame Orte das Bewusstsein eines Quartiers ausmachen.

Jede Nachbarschaft soll entsprechend ihrer Eigenheiten und Fähigkeiten ihre spezifische Identität entwickeln und schärfen. Die spezifischen Merkmale («Identifikatoren») sind dabei sehr differenziert ausgeprägt und umfassen:

- Stadtstruktur und Architektur
 - Zentren/Versorgungsstruktur/Soziale Infrastruktur auf verschiedenen Flughöhen
 - Landmarks und Highlights auf verschiedenen Flughöhen
 - Vielfalt der Kulturen und Generationen
 - Gesellschaft und Lebensstil
 - Charakter und Image
- Auswahl, Gewichtung und Kombination erzeugen die Berner Nachbarschafts-Vielfalt. Neue identitätsstiftende Impulse können u.a. durch kulturelle und gemeinschaftliche Nutzungen an gut erreichbaren Standorten mit konfliktarmen Bedingungen gesetzt werden (Beispiele: Europa-

platz, Galgenfeld, Fellerstrasse oder an der Stauffacherstrasse).

Nachbarschaften und Zentrenstruktur

Jede Nachbarschaft kann entsprechend ihrer Eigenheiten und Fähigkeiten ihre spezifische Identität entwickeln und schärfen. Zukünftiger Massstab in der Nachbarschaft soll eine gute Erreichbarkeit im Nahbereich der Zentren- und Versorgungsstruktur für Menschen mit eingeschränkter Mobilität bei einer Gehgeschwindigkeit von 4 km/h sein.

Jede Nachbarschaft, jeder funktionale Raum und auch die Gesamtstadt besitzen (mindestens) ein klar zugeordnetes Zentrum als zentralen Bezugsort in den **Hierarchiestufen** «XS - S - M - L».

Dabei können **Zentren** (XS) aus kleinen Plätzen oder Grünräumen bestehen, aber auch aus mischgenutzten Strassenräumen (Begegnungszonen), Spielplätzen oder Schularealen. Sie bilden eine Art Basisnetz und dienen der Bevölkerung zur «Identifikation auf Augenhöhe».

Die **Zentren** (S) übernehmen neben ihrer Funktion als Identifikationsort auch zentrale Funktionen für mehrere Nachbarschaften, dies können Versorgungs-, Freiraum- oder Mobilitätsfunktionen sein.

Die **Quartierzentren** (M) sind die Hauptbezugspunkte der 13 funktionalen Räume, an denen sich jeweils wesentliche Funktionen ballen, insbesondere Mobilität, Versorgung mit Gütern des täglichen und wöchentlichen Bedarfs sowie Gastronomie.

Die **Stadtteilzentren** (L) sind jene Zentren für die gesamte Stadt Bern, die stets auch Wirkung weit über die Stadt hinaus entfalten.

Die Zentren übernehmen wichtige Funktionen als Identifika-

INSTRUMENTE

UeO	Überbauungsordnung
VS	Verkehrsstrategie
QP	Quartierplanung
F	STEK-Folgearbeit
U	Umsetzung anhand vorhandener Fachplanungen
IS	Infrastrukturkonzept inkl. Mobilität

SCHWERPUNKTMASSNAHMEN ZUR UMSETZUNG DER STRATEGIEN

Schwerpunktmassnahmen «Bern lebt in Quartieren»	UeO	VS	QP	F / U	IS
STÄRKUNG DER IDENTITÄT					
Sicherstellen des Dialogs mit Interessenvertretenden der Altstadt					×
Förderung der Nachleben-Ausgangsorte in den Räumen Speichergasse bis Schützenmatte sowie Bahnhof, Bubenbergplatz, Laupenstrasse					×
Erarbeitung eines gesamtstädtischen Konzepts «Nachbarschaften und Zentrenstruktur» (Arbeitstitel) mit zukünftigen räumlichen Bezugsebenen sowie Detaillierung Qualitätsstandard Bern-QS2030.					×
Erarbeitung eines gesamtstädtischen «Konzepts für Kulturangebote» ⁽¹³⁾					×
NACHBARSCHAFTEN UND ZENTRENSTRUKTUR					
Entwickeln, Sichern und Ausgestalten bestehender und neuer Stadtteil-, Quartier- und Nachbarschaftszentren.				×	×
Schaffung neuer Quartierzentren, insbesondere in den Siedlungserweiterungsgebieten			×		×
Schaffung von Instrumenten zur Sicherung der Attraktivität der Unteren und Oberen Altstadt				×	
Behebung der Versorgungsdefizite wöchentlicher und täglicher Bedarf in Nachbarschaften mit lückenhafter Situation.				×	×
Prüfung weitergehender Regelungen zur Erdgeschossnutzung	×				
Schulraumplanung: Kindergärten und Volksschulen stehen rechtzeitig und in Fussdistanz zur Verfügung. Verbesserung der Anbindung. Die Bauten sind städtebaulich eingepasst.	×		×	×	×
Ansiedlung neuer Begegnungs- und Treffmöglichkeiten für alle Generationen (vgl. Glossar) in dynamischen Räumen				×	
Förderung der temporären Ansiedlung von Ausgangs- und kulturellen Nutzungen in geeigneten Teilräumen				×	
ERREICHBARKEIT					
Sachgerechte Unterteilung des Strassennetzes in ein Basis- und Quartiernetz				×	×
Netzlücken Velo- und Fussverkehr schliessen	×			×	×
Entwickeln eines Konzepts für Sharing-Angebote von Dritten		×		×	×
Aufbau von Mobilitätsdrehscheiben in Stadtteil-, Quartierzentren und an S-Bahnhaltestellen		×			
Aus- und Neubau von Velostationen		×		×	×
Flächendeckendes Veloverleihsystem erstellen				×	×
Umgestaltung von Strassenräumen (Tempo 30, Begegnungszonen)	×			×	×

⁽¹³⁾ Korrespondiert mit der unter dem Handlungsfeld Bern wächst dynamisch in der Kategorie «Hauptstadt und Zentrum» formulierten Massnahme.

⁽¹⁴⁾ Die bisherige städtische Planungspraxis basiert auf dem kantonalen Richtwert für die Zeitspanne von 20 bis 30 Minuten. Aus den Zielvorgaben kann kein Rechtsanspruch abgeleitet werden. Um den ambitionierten Zielvorgaben des BernQS möglichst nahe zu kommen, wird demgegenüber angestrebt, diese Marge in Abhängigkeit der jeweiligen lokalen Verhältnisse soweit als möglich zu unterschreiten.

tions-, Begegnungs- und Lebensräume aus und können ganz verschieden beschaffen sein. Sie erfüllen (ab der Stufe «S») meist auch Versorgungsfunktionen.

Die **Altstadt** als spezielles Zentrum und Wohngebiet muss spezifisch in den unterschiedlichen räumlichen Einheiten gefördert werden.

Die **Versorgung mit sozialer Infrastruktur** gliedert sich in die Kategorien Begegnungs- und Treffmöglichkeiten im Quartier, Kinderspielplätze sowie Begegnungs- und Aktionsräume für Jugendliche, Schulen und Kindergärten, Kindertagesstätten, Pflege- und Betreuungsangebote und Grundversorgung Gesundheit.

Fokus temporäre Nutzungen

Neben der angemessenen und ausgewogenen Verteilung von Ausgangs- und kulturellen Nutzungen in den funktionalen Räumen und auf gesamtstädtischer Ebene, soll generell die temporäre Ansiedlung in den dafür geeigneten Teilräumen gefördert werden. Unter Beizug der neu eingerichteten «Koordinationsstelle Zwischennutzungen» sowie zusammen mit interessierten Bewohnerinnen und Bewohnern kann die kurzfristige Nutzung von Leerstand oder temporäre Nachnutzung von Räumlichkeiten oder Brachflächen in den dynamischen Räumen (Europa- platz, Galgenfeld, Freudenbergplatz) aber auch im gesamten Stadtraum identitätsstiftend gefördert/umgesetzt werden.

Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit der Versorgungseinrichtungen soll stadtweit vor allem für den wöchentlichen, abgesehen von gewissen Lücken auch für den täglichen Bedarf angehoben werden. Die fol-

genden aufgeführten Qualitätsstandards entsprechen einem provisorischen Arbeitsstand, welcher in einer Folgearbeit des STEK 2016 zu vertiefen sein wird (vgl. Grafik Seite 66 unten):

- In Bern erreicht man binnen 6 Fussminuten einen grauen oder grünen Freiraum als Zentrum und Ankerpunkt der Nachbarschaft. Binnen 6 Velominuten werden mindestens ein grauer und ein grüner Freiraum auf Ebenen des funktionalen Raums oder die freie Landschaft bzw. Wald erreicht.
- In Bern kann man binnen 6 Minuten Fussweg seine Güter des täglichen Bedarfs besorgen; der wöchentliche Bedarf wird flächendeckend binnen 6 Velominuten erreicht.
- In Bern erreicht man binnen 6 Fussminuten einen Spielplatz und je nach Altersstufe binnen 10 bis 20 Minuten einen Kindergarten oder eine Volksschule.⁽¹⁴⁾
- Zu Begegnungs- und Aktionsräumen für Jugendliche – vorzugsweise in Zentren eingerichtet – gelangt man in 6 Velominuten.
- Jeder funktionale Raum weist eine Erreichbarkeit der Grundversorgung für Gesundheit in angemessener Gehdistanz auf.

Konsumgüterversorgung

Für Nachbarschaften mit Versorgungsdefizit im Hinblick auf den **wöchentlichen Bedarf** (in den Randbereichen) werden Massnahmen vorgeschlagen. Hierzu gehört auch ein System an Lieferbox-Standorten als zentraler Lieferpunkt für Güter des wöchentlichen Bedarfs (z. B. mittels Angliederung an bestehende und langfristig weiterbetriebene Postfilialen sowie Ausweisung neuer Standorte). Dadurch werden Defiziträume versorgt und zusätzlicher Lieferverkehr zu den Einzelhaushalten reduziert.

Innerhalb der Versorgung mit Gütern des **täglichen Bedarfs** ist die heutige Situation lückenhafter. Es werden daher sowohl direkte Massnahmen zur Neuansiedlung von Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs, als auch Möglichkeiten zur Angliederung einer Einkaufsmöglichkeit an bestehende Einrichtungen vorgeschlagen.

Die Ausstattung mit **sozialer Infrastruktur** ist je nach Quartier sehr unterschiedlich und mit quartierspezifischen Betrachtungen zu verbessern. Im Bereich Ausgang und Kultur können neue Impulse durch Ansiedlungen an gewissen Standorten gesetzt werden.



An aerial photograph of a town. In the background, a tall, grey apartment building stands out against a clear blue sky. Below it, there are green fields and a road. In the foreground, a street with a yellow diamond marking is visible. The right side of the image is covered by a large, solid red rectangle.

III.

Arbeiten mit dem STEK 2016

7

UMSETZUNG

AUSWIRKUNG AUF BAURECHTLICHE GRUNDORDNUNG

Für die grundeigentümergebundene Umsetzung des STEK 2016 sind entsprechende Folgeprojekte notwendig. Zahlreiche Vorhaben mit einem begrenzten Wirkungsradius oder Projektcharakter sind mittels Sondernutzungsplänen umzusetzen. Einige Entwicklungsziele sind mit Anpassungen in der baurechtlichen Grundordnung, d.h. dem Baureglement oder den Zonenplänen zu realisieren. Im Folgenden sind voraussichtliche Anpassungen im Hinblick auf eine geplante Revision aufgeführt.

Aus den konkreten Bedürfnissen der Zentrumsfunktionen lassen sich folgende baurechtliche Themen mit allfälligem Handlungsbedarf ableiten:

- Bestimmungen hinsichtlich der Erdgeschossnutzungen in der Unteren Altstadt sind zu überprüfen (Förderung publikumsorientierter Nutzungen im Erdgeschoss).
- Die Vorschriften zur Förderung und Sicherung von Zentrumsfunktionen müssen überprüft und griffiger gefasst werden.
- Eine flexible Ausgestaltung der Nutzungszonenbestimmungen aller Nutzungszonen für Quartier- und Siedlungsausstattungen ist zu gewährleisten.

Die Siedlungsentwicklung nach innen hat in der Regel Abklärungen bezüglich der vorhandenen Potenziale sowie Entwicklungsmöglichkeiten im Bestand zur Folge. Darauf gestützt resultieren Änderungen der Grundordnung oder bestehender Überbauungsordnungen:

- Klären der bau- und zonenrechtlichen Bestimmungen im Perimeter der Chantiers von Nutzungszonen sowie anpassen derselben an die erkannten Entwicklungsabsichten.
- Ermöglichen hochwertiger städtebaulich geeigneter baulicher Verdichtung mit guter Wohn- und Arbeitsqualität sowie Ausstattung (Anpassung von Gebäudeabmessungen, Grenz- und Gebäudeabständen, Baulinien, Schutz der Vorgartenzone in Kombination mit neuen Parkierungsreglementen etc.).
- Bestimmungen zur qualitätvollen Innenverdichtung sind zu definieren. Für dazu geeignete Gebiete mit wenig dichter Bebauung oder offensichtlichem Verdichtungspotenzial und welche eine höhere Benutzerinnen- und Benutzerdichte zur Folge haben sowie für öffentliche Gebäude, sollen innovative Instrumente geschaffen werden.
- Stadtraumprägende Strassen sind soweit wie möglich von Fassade zu Fassade gestalterisch aufzuwerten bzw. weiterzuentwickeln.

Eine Stadterweiterung kann grundsätzlich mit den heute gängigen Planungsinstrumenten umgesetzt werden:



ÜBERKOMMUNALE GEBIETS- ENTWICKLUNG

Eine potenzielle Stadterweiterung im Osten ist gemeinsam mit den Gemeinden Ostermündigen und Muri-Gümligen anzugehen.

- Einzonung der in der Landwirtschaftszone liegenden Teilflächen, Umzonung der bereits in der Bauzone liegenden Teilflächen in die passende Bauzone
- Planung der Stadterweiterung oder Teilen davon als Arealplanung(en)

Über die Entwicklungs- und Nutzungsplanung hinaus sind vertragliche Regelungen zwischen den verschiedenen Beteiligten, der Stadt Bern und – im Falle einer Erweiterung Ost – den Gemeinden Muri und Ostermündigen erforderlich.

Die planungsrechtliche Sicherung ist frühzeitig auf kantonaler, regionaler und interkommunaler Ebene zu sichern.

- Überall dort, wo bestehende Strukturen, funktional oder räumlich, der besonderen Sicherung und des Schutzes bedürfen, ist dies in der Grundordnung für das jeweilige Gebiet festzusetzen. Für Zwischennutzungen sind baurechtlich einfachere Lösungen zu entwickeln. Das betrifft insbesondere die Kantonale Gesetzgebung und bedingt eine entsprechende Einflussnahme auf politischer Ebene.

Aus den weiterführenden Planungen wie Parkierungskonzept, Strassenklassierungen sind Auswirkungen auf die baurechtliche Grundordnung zu prüfen, soweit überhaupt die Stadt dazu Regeln erlassen kann.

AUSWIRKUNG AUF DIE INFRASTRUKTUR

Um den Raum- und Finanzbedarf für den Bau von Infrastruktureinrichtungen der Stadt Bern in den nächsten Jahren beziffern zu können, wurde der bekannte und abschätzbare Infrastrukturbedarf Berns bis 2030 erhoben und hinsichtlich möglicher Sprungkosten bei wesentlichen Entwicklungsschritten geprüft. Grundlage für die Abschätzung des Bedarfs waren die Entwicklungsabsichten gemäss STEK 2016 in den Bereichen Siedlung, Freiraum und Mobilität.

Verschiedene Ursachen des Infrastrukturbedarfs

Zum einen generiert das vorgesehene Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum bis 2030 einen generellen Infrastrukturbedarf (Wohn- und Arbeitsraum, Erschliessungen, Ver- und Entsorgung etc.). Ein beträchtlicher Teil des erwarteten Wachstums und damit auch des Infrastrukturbedarfs ergibt sich einerseits durch den Generationenwechsel in den Quartieren und andererseits durch Arealentwicklungen, deren Realisierung auch ohne STEK 2016 im Rahmen der bisherigen geltenden Grundordnung möglich und absehbar ist.

Darüber hinaus wird zusätzlicher Infrastrukturbedarf durch Qualitätssteigerungen hinsichtlich der städtischen Ausstattung generiert (z. B. Quartierversorgung, aufgewertete Freiräume etc.).

Beim Infrastrukturbedarf durch das Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum bis 2030 ist zwischen der Siedlungsentwicklung nach innen und den Stadterweiterungen zu unterscheiden. Bei der Innenentwicklung ist die Frage zu klären, ob ein Mehrbedarf an Infrastrukturausstattung generiert wird, oder ob die bestehende Ausstattung den Bedarf abdecken kann. Es hat sich gezeigt, dass eine einfache Trennung zwischen Infrastrukturausbau infolge des STEK 2016 oder infolge der Entwicklung innerhalb der heutigen planungsrechtlichen Rahmenbedingungen kaum möglich ist. Beides trägt in Zukunft zu einem Ausbau z. B. beim Schulraumangebot, Ver- und Entsorgung, Erschliessung, Sport und Freizeitangeboten etc. bei.



VERKEHRERSCHLIESSUNG UND ENTSORGUNGSINFRASTRUKTUR (oben)

Aus dem vorgesehenen Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum bis 2030 resultiert ein genereller Infrastrukturbedarf für Erschliessungen, Ver- und Entsorgung etc.

INFRASTRUKTURBEDARF SCHULEN (rechts)

Die Ziele des STEK 2016 ziehen in verschiedensten Bereichen einen zusätzlichen Infrastrukturbedarf nach sich. Dieser wird in den STEK-Folgearbeiten konkretisiert und ausgewiesen. Referenzbild: Schulhaus Brunnmatt.



Kostenschätzung und Finanzierungsmodelle

Zur Bezifferung des Finanzierungsbedarfs für Stadterweiterungen wurden Angaben aus Referenzprojekten (Brünnen, Viererfeld) herangezogen und der Bedarf, gemessen an der geplanten Einwohnerzahl, hochgerechnet. Der Infrastrukturbedarf durch Qualitätssteigerungen der städtischen Ausstattung wurde direkt aus den vorgesehenen Massnahmen abgeleitet.

Bei der Finanzierung wird insbesondere zwischen gebührenfinanzierter, spezialfinanzierter und durch die öffentliche Hand finanzierter Infrastruktur unterschieden. Die Ver- und Entsorgungsinfrastruktur ist gebührenfinanziert. Deren Ausbau belastet den städtischen Haushalt nicht direkt. Die weiteren Infrastrukturen wie Verkehrsanlagen, Schul- und Sportanlagen sind durch die Stadt und über Steuern zu finanzieren.

Insbesondere bei den Stadterweiterungen sind Beteiligungen der Grundeigentümer respektive der Investoren an den Infrastrukturkosten üblich – beispielsweise über Planungsvereinbarungen – so dass die tatsächlichen Kosten für die öffentliche Hand reduziert werden können.

Fazit

Der Hauptanteil des ermittelten Infrastrukturbedarfs bis 2030 kommt bereits aufgrund des heutigen Be-

darfs und des ohnehin stattfindenden Wachstums innerhalb des Bestandes zum Tragen.

Die im STEK 2016 postulierte Siedlungsentwicklung nach innen generiert einen tieferen zusätzlichen Infrastrukturbedarf als die ebenfalls vorgesehenen Stadterweiterungen im Westen und Osten der Stadt in Bezug auf die Ver- und Entsorgung. Oftmals kann in den Quartieren auf eine bereits bestehende, gut ausgebaute Infrastrukturausstattung zurückgegriffen werden.

In allen Bereichen sind neue Infrastrukturen notwendig:

- Gebührenfinanzierter Infrastrukturbedarf: Wasser, Abwasser, Abfall, Energie
- Finanzierung öffentliche Hand: Grün- und Freiräume, Bildung, Sport und Freizeit, Kultur und Soziales, Sicherheit.

Folgearbeit Investitions- und Folgekosten des STEK 2016

Um zu detaillierten Aussagen bezüglich der bedingten Investitions- und Folgekosten zu gelangen, wird eine Folgearbeit ausgelöst.

Weitere Ausführungen zum Infrastrukturbedarf sind vorab den beiden Vertiefungsberichten Siedlung und Freiraum und Mobilität zu entnehmen.

8

AUSBLICK

Die zentralen Stossrichtungen liegen vor

Das Bevölkerungswachstum kann räumlich bewältigt werden. Konsequenzen, Abhängigkeiten und Massnahmen sind bekannt, priorisiert und können schrittweise umgesetzt werden.

Die räumliche Entwicklung für den Arbeitsplatzstandort Bern fokussiert auf ein moderates Wachstum, die Attraktivität als Hauptstadt und Zentrum der Region sowie die Förderung von ausgezeichneten Clustern in den Bereichen Bildung, Gesundheit und Medizinalproduktion.

Quartier und Nachbarschaft sind die wichtige Bezugsebene für die Entwicklung der städtebaulichen Qualität und Identität. Mit Sorgfalt werden die Quartierstrukturen weiter gepflegt und ausgebaut.

Das Wachstum setzt hohe Anforderungen an Infrastrukturen und die Bereitstellung finanzieller Ressourcen, denen man nur durch abgestimmte Massnahmen gerecht werden kann.

Die nachhaltige Mobilität fokussiert auf gezielte Ergänzungen der Verkehrsinfrastruktur und den Ausbau des Fuss- und Veloverkehrsnetzes.

Was braucht es dazu?

Um das STEK 2016 erfolgreich umsetzen zu können, braucht es Konsens und politischen Willen zur aktiven Stadtentwicklung. Die Umsetzung des STEK 2016 soll in Projekte und Planungen aller Ressorts und Gremien sowie des Gemeinderates integriert werden und kontinuierlich mit den relevanten Ak-

Das STEK ist ...



teurinnen und Akteuren – und vor allem auch der Bevölkerung – diskutiert werden. Die Stadtentwicklung passiert kooperativ und dialogorientiert.

Zur Umsetzung des STEK 2016 sind die notwendigen Ressourcen bereitzustellen – in fachlicher, personeller und finanzieller Hinsicht. Angesichts knapper finanzieller Ressourcen wird es jedoch unabdingbar sein, für die Umsetzung des STEK 2016 auch eine gewisse Kreativität frei zu setzen und unkonventionell erscheinende Lösungen zu entwickeln. Die vorhandenen Mittel sind innovativ und mit Blick auf die Nutzung von Synergieeffekten einzusetzen.

Gesamtstädtische Ziele können nur im Rahmen einer vernetzten Stadtentwicklung über die Gemeindegrenzen hinaus umgesetzt werden. Dazu werden die angrenzenden Agglomerationsgemeinden aktiv in den Umsetzungsprozess einbezogen. Die Kooperation über die Stadtgrenzen hinaus wird intensiviert.

Bei der Umsetzung des STEK 2016 ist zu berücksichtigen, dass technischer Fortschritt, digitale Ent-

wicklung und weitere gesellschaftliche Veränderungen stattfinden, die einen spürbaren Einfluss auf die räumliche Entwicklung haben. Hier sind Flexibilität und Offenheit für wechselnde Bedingungen gefragt.

Umsetzung startet jetzt!

Mit dem Beschluss durch den Gemeinderat sind die Inhalte des Gesamtberichts behördenverbindlich. Damit ist der Erarbeitungsprozess STEK 2016 abgeschlossen, und die Umsetzung startet mit folgenden Tätigkeiten:

- der Einbezug des STEK 2016 in das Führungsinstrumentarium des Gemeinderates,
- Umsetzung der Schwerpunktmaßnahmen des Gesamtberichts durch die betroffenen Dienststellen unter angemessener Berücksichtigung der beiden Vertiefungsberichte «Siedlung und Freiraum» und «Mobilität», sowie mit Prüfung der Mitwirkungseingaben und Einbezug, da wo angezeigt,
- Koordination und Controlling der STEK-Umsetzung.
- Nächster Schritt ist das Vorlegen des Programms für die STEK-Folgearbeiten bei den betroffenen politischen Entscheidungsgremien.

ANHANG

GLOSSAR

AP1	Agglomerationsprogramm Bern Teil Verkehr und Siedlung, 1. Generation 2007
DZM	Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
F	STEK-Folgearbeit
GIS	Geografisches Informationssystem
GO	Grundordnung
GR	Gemeinderat
GVM	Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern
IAFP	Integrierter Aufgaben- und Finanzplan
IS	Infrastrukturplanung
MIP	Mittel- und langfristige Investitionsplanung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PPP	Public Private Partnership
QP	Quartierplanung
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RGSK I	beinhaltet die Massnahmen des 2. Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung Bern 2012 (AP2)
RGSK II	beinhaltet die Massnahmen des 3. Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung Bern 2016 (AP3)
SR	Stadtrat
STEK	Stadtentwicklungskonzept
U	Umsetzung anhand vorhandener Fachplanungen
UeO	Überbauungsordnung
UHR	Umsetzung hindernisfreier Raum
VM0	Vertiefungsbericht Mobilität
VSF	Vertiefungsbericht Siedlung und Freiraum
VM	Verkehrsmanagement
VS	Verkehrsstrategie
ZBB-S	Zukunft-Bahnhof-Bern, Teil Stadt
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung

Basisnetz

Das Basisnetz besteht aus den Hauptachsen, welche gebündelt die Zu- und Wegfahrten vom Kantonsstrassen- und vom übergeordneten Autobahnnetz zur Innenstadt gewährleisten. Sie haben im Gegensatz zu den übrigen Strassen meist einen verkehrsorientierten Charakter. Die Gestaltung des Basisnetzes erfolgt entsprechend der Nutzungsdichte und der lokalen Gegebenheiten.

Begegnungs- und Treffpunktmöglichkeiten für alle Generationen

Gemeint sind Gemeinschafts- und Quartierzentren und ehrenamtlich geführte Quartiertreffs, Begegnungsmöglichkeiten im Quartier im öffentlichen/halböffentlichen Raum (z. B. Stauffacherplatz, Lorrainepark, Innenhöfe) oder bei Zwischennutzungen (z. B. Warmbächli-Areal, beim Egelsee) u.ä..

Begegnungs- und Treffpunktmöglichkeiten sind Orte ohne Konsumzwang und möglichst multifunktional nutzbar. Quartierzentren (M) im STEK 2016 sind Hauptbezugspunkte funktionaler Räume.

Chantier

Chantiers sind strategisch wichtige Gebiete in Bern, die sich durch besondere Aufwertungs- und Entwicklungspotenziale auszeichnen. Chantiers sind dynamische Transformationsräume im Sinne der Nutzungsdurchmischung, Nutzungssteigerung und der baulichen Verdichtung. In den Chantiers sollen konzentriert Ressourcen und Energien für die Innen- und Zentrumsentwicklung eingesetzt werden.

Cluster

Ein Cluster zeichnet sich durch den Zusammenschluss mehrerer Einheiten aus. Der Cluster-Begriff im STEK wird bei Einheiten verwendet, die in Form von Unternehmen, öffentlichen/privaten Einrichtungen (z.B. Bereich Verwaltung oder Medizin) oder Instituten (z.B. Universität) auftreten. Aus dem Zusammenschluss und Zusammenwirken der einzelnen Einheiten kann ein gemeinsamer Nutzen

resultieren (Synergien). Diese Cluster bilden sich zumeist räumlich in der Stadtstruktur ab, wie z.B. das Inselareal oder das Verwaltungszentrum entlang der Bundesgasse.

Freiraum

Als Freiräume gelten alle unbebauten Flächen ausserhalb und innerhalb des Siedlungsgebietes der Stadt. Städtische Grün- und Freiräume prägen das Erscheinungsbild und die Wahrnehmung einer Stadt. Freiräume leisten einen wesentlichen Beitrag zum Wohlbefinden in der Stadt und sind von hohem sozioökonomischem Wert. Die Gesamtheit der städtischen Freiräume und Grünstrukturen mit ihren vielfältigen Leistungen und Funktionen für die Stadtbewohner und die Umwelt wird auch als grüne Infrastrukturen bezeichnet. Es wird sowohl nach allgemeinen Freiräumen, wie z. B. Strassen, Plätze, Spielplätze, Grünanlagen und Pärke, als auch nach zweckgebundenen Freiräumen unterschieden.

Modal Split

Der Modal Split ist die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi). Der Modal Split beschreibt das Mobilitätsverhalten von Personen, er hängt unter anderem vom Verkehrsangebot und wirtschaftlichen Entscheidungen von Unternehmen ab.

Multimodal

«Ein Verkehrssystem wird als multimodal bezeichnet, wenn den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern für ihre konkreten Mobilitätsbedürfnisse mindestens zwei Verkehrsmittelalternativen zur Verfügung stehen.»^[15]

Nachhaltige Stadtentwicklung

«Eine zukunftsfähige, nachhaltige Entwicklung der Stadt Bern ist dann gegeben, wenn sie wirtschaftlich erfolgreich, sozial gerecht und ökologisch verträglich ist. Die natürlichen Lebensgrundlagendefinieren hierbei die Leitplanken der wirtschaftlichen und sozialen Ent-

wicklung.»^[16] Näheres zum Thema Nachhaltigkeit ist den Vertiefungsberichten zu entnehmen.

Öffentlicher Raum

Der Begriff des öffentlichen Raumes kann sowohl aus städtebaulicher wie auch aus juristischer Sicht interpretiert werden: nach städtebaulicher Sichtweise werden die öffentlichen Freiräume nicht nur durch ihre Fläche bestimmt, sondern auch durch ihren räumlichen Begrenzungen (Fassaden, Bäume, Einfriedungen, ...). Kriterien wie Nutzung, Zugänglichkeit, Verfügbarkeit, Aneignungsmöglichkeit und Erreichbarkeit sind dabei massgeblich. Nach juristischer Sichtweise ist ein Raum dann öffentlich, wenn eine öffentliche Widmung, zum Beispiel in Form eines Durchgangsrechtes oder eine Dienstbarkeit, vorliegt. Im Rahmen des Gesamtberichtes und des Vertiefungsberichtes Siedlung und Freiraum zum STEK 2016 wird die juristische Sicht verwendet.

Siedlungsentwicklung nach innen

«Siedlungsentwicklung nach innen ist ein Oberbegriff. Darunter wird eine konzentrierte Siedlungsentwicklung verstanden, die eine optimale und intensive Nutzung des bestehenden Siedlungsgebietes zum Ziel hat. Egal, ob Baulücken geschlossen werden, ein baufälliges Haus durch ein grösseres ersetzt oder eine nicht mehr verwendete Fabrik umgenutzt wird – all dies ist Siedlungsentwicklung nach innen. Auch wenn Anbauten, Aufstockungen oder Neubauten bestehende Bauten ergänzen oder sogar ganze Quartiere erneuert werden, wird von Innenentwicklung gesprochen. Ein wichtiger Aspekt der Siedlungsentwicklung nach innen ist die gemischte Nutzung des Siedlungsgebietes. Vielfältig genutzte Quartiere sind belebt und ermöglichen kurze Wege zwischen Wohnort, Freizeit und Einkaufsmöglichkeiten. Dies alles fördert die Attraktivität unseres Lebensraumes. Qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen drückt sich unter anderem durch eine sorgfältig geplante Frei- und Grünraumgestaltung im Siedlungsgebiet aus.

Oftmals werden auch die Begriffe Innenentwicklung, Innenverdichtung oder Verdichtung als Synonym für die Siedlungsentwicklung nach innen verwendet.»^[17]

Smart City

Smart City steht als Begriff für ein zukunftsgerichtetes Entwicklungskonzept von fortschrittlichen Städten und Gemeinden (Energiestädte) in der Schweiz.^[18]

Soziale Vielfalt

Soziale Vielfalt heisst: Bern zeichnet sich durch eine generationen- und gleichstellungsgerechte, barriere- und diskriminierungsfreie, die kulturelle Vielfalt fördernde städtebauliche Entwicklung aus. Ziele sind die gesellschaftliche Teilhabe aller Einwohnerinnen und Einwohner in allen Teilsystemen wie Wohnen, Ar-

beit, Bildung, Freizeit, Gesundheit etc. sowie die Vermeidung von grossflächiger Homogenisierung.

Stadtraum Bahnhof Bern

Der Stadtraum Bahnhof Bern bezeichnet den zentralen, städtischen Raum im Umfeld des Bahnhofs. Als wichtigster Verkehrsknoten und Eingangspforte zur Innenstadt weist der Stadtraum Bahnhof Bern eine grosse Nutzungsvielfalt auf, die auf engem Raum koordiniert werden muss. Im Rahmen des Gesamtvorhabens Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) soll neben dem Bahnhof auch der öffentliche Raum im Umfeld des Bahnhofs aufgewertet werden.

Stadtraumprägende Strassen

Das städtische Erscheinungsbild wird stark durch das Netz der unterschiedlichen Verkehrsverbindungen und Strassenräume geprägt. Stadtraumprägende Strassen verbinden wichtige Plätze und Knotenpunkte und verbinden die Altstadt mit dem Umland. Sie fungieren als räumliche orientierungs- und Merkpunkte innerhalb des Stadtgebietes und zeichnen sich durch Baumpflanzungen sowie durch eine kohärente und hohe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität aus.

Stadtreparatur

Unter Stadtreparatur ist das, flankierend zum geplanten Rückbau der A6 (Engpassbeseitigungsprogramm des Bundes) ermöglichte erhebliche Wohnungsbau- und Freiraumaufwertungspotenzial im Umfeld der jetzigen A6-Trasse zu verstehen. Die Stadtreparatur bietet das Potenzial, neu gewonnenen Strassenraum zu stadtraumprägenden Strassen rückzubauen und im Einklang mit der angrenzenden Überbauung einen Ort mit eigener Identität zu schaffen. Insofern kann sie als Stadtreparatur und Siedlungsverdichtung innerhalb des städtischen Siedlungsraumes verstanden werden.

Urbanität/urban

Der Begriff «Urbanität» ist unscharf definiert. Der Stadttheoretiker Angelus Eisinger sieht Lebensweisen und Mentalitäten nicht einfach als Ergebnis bestimmter «baulicher Konfigurationen».^[19] Soziales Verhalten oder soziale Gegebenheiten lassen sich demzufolge nicht im Vorhinein durch bauliche Strukturen prägen. Urbane Strukturen sind nur in dem Masse planbar, wie eine funktionale oder soziale Mischung der Bevölkerung einer Stadt planbar ist. Sie können aber überall dort entstehen, «wo der spezifische Charakter des Ortes, die Diversität der zur Verfügung stehenden Räume und die Bereitschaft der Bevölkerung dazu führen, dass Begegnungen stattfinden.»^[20]

Verantwortungsgemeinschaften

Ergänzung vorhandener Strukturen, wo «etablierte administrativ-politische Strukturen an Grenzen stossen (...). Sie schaffen so eine

^[15] netwiss OG; Technische Universität Wien; komobile w7 GmbH; FACTUM Chaloupka & Risser OG (2014): OPERMO - Operationalisierung der Multimodalität im Personenverkehr in Österreich. Wien, November 2014, S. 36.

^[16] Amt für Umweltschutz und Lebensmittelhygiene der Stadt Bern, basierend auf der Nachhaltigkeitsdefinition der Stadt Hamburg.

^[17] Entspricht der Definition des Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern; vgl.: http://www.jgk.be.ch/jgk/de/index/raumplanung/raumplanung/kantonale_raumplanung/siedlungsentwicklungnachinnen/was_ist_siedlungsentwicklungnachinnen.html.

^[18] Smart City Schweiz; vgl.: <http://www.smartcity-schweiz.ch/de/smart-city/>.

^[19] Eisinger, A. (2004): Urbanität. In: Hilber, M.-L. u. A. Ergez (Hg.): Stadtidentität. Der richtige Weg zum Stadtmarketing. Zürich, S. 93-103.

^[20] Benze, A., J. Gill u. S. Hebert (2013): Urbane Lebenswelten - Studie zur IBA 2020 Berlin, S. 11.

^[21] Aring, J. (2010): Großräumige Verantwortungsgemeinschaften. Teilbeitrag des MORO Modellvorhabens «Kooperation und Vernetzung im Nordosten», S. 5.

neue Plattformen für z. B. inter-regionale Kooperationen, für projektbezogene Arbeitsbündnisse, für neue Akteursnetzwerke und damit ganz allgemein für regional governance.»⁽²¹⁾

Wirtschaftsverkehr

Mit Wirtschaftsverkehr werden die Ortsveränderungsprozesse von Gütern, Personen und Nachrichten bezeichnet, die im Rahmen der folgenden Tätigkeiten anfallen: Herstellung und Vertrieb von Gütern (Güterverkehr), Dienstleistungen (Service-/Dienstleistungs-/Geschäfts-/Dienstverkehr), Ver- und Entsorgung von Wirtschaftseinheiten, Personenbeförderung (organisierter Personenverkehr), Schutz- und Hilfsdienste.

Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)

«Mit dem Gesamtvorhaben «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) soll der Bahnhof Bern für die künftigen Anforderungen gerüstet werden. Zwei grosse Ausbauschritte sind geplant: Bis 2025 sollen zuerst der RBS-Bahnhof ausgebaut sowie eine neue Unterführung Mitte mit einem zweiten Hauptzugang beim Bubenbergzentrum erstellt werden. Zeitgleich werden die notwendigen flankierenden Verkehrsmassnahmen in der Stadt Bern umgesetzt. Der zweite Schritt sieht bis 2035 die seitliche Erweiterung des SBB-Bahnhofs mit vier zusätzlichen Gleisen vor.»⁽²²⁾

Zweckgebundene Freiräume

Zweckgebundene Freiräume dienen einer spezifischen Freiraumnutzung und umfassen Schul- und Sportanlagen, Freibäder, Familiengärten, Friedhöfe und den Tierpark Dählhölzli.

2000-Watt-Gesellschaft/1-Tonnen-CO2-Gesellschaft

«Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft ist eine nachhaltige Nutzung der Ressourcen und Energieträger und deren global gerechte Verteilung. Nachhaltig heisst, dass der weltweite Energiekonsum nicht zunehmen darf. Zudem müssen die Treibhausgasemissionen so weit reduziert werden, dass die Klimaerwärmung auf + 2°C begrenzt werden kann. Global gerecht heisst, dass allen Erdbewohnern gleich viel Energie und gleich viele Treibhausgasemissionen zustehen, wobei nur letztere weltweit zu reduzieren sind». Folgende Zielwerte der 2000-Watt-Gesellschaft sind bis im Jahre 2100 zu erfüllen: Die Reduktion der durchschnittlichen Leistung auf 2000 Watt pro Einwohner/in bzw. auf 1 Tonne CO₂ pro Einwohner/in und Jahr.⁽²³⁾

⁽²²⁾ Entspricht der Definition von der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern in der Broschüre Gesamtkonzept ZBB; vgl.: http://www.zukunftbahnhofbern.ch/assets/files/Broschuere_Gesamtkonzept_ZBB_Juni_2016_Web.pdf.

⁽²³⁾ Entspricht der Definition der Fachstelle 2000-Watt-Gesellschaft; vgl.: <http://www.2000watt.ch/die-2000-watt-gesellschaft/ziele>.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

S. 2	ID Bern, Walter Langenegger
S. 7	Urban Catalyst studio
S. 12/13	Berner Zeitung
S. 15	exträ AG
S. 16	Stadtplanungsamt Bern
S. 17	Urban Catalyst studio
S. 18	Urban Catalyst studio
S. 19	Thomas Hodel, Bern
S. 20	Urban Catalyst studio
S. 21	Urban Catalyst studio
S. 26/27	Studio Sophie Jahnke, Urban Catalyst studio
S. 28/29	Elmar Brülhart, Bern
S. 29	Stadtplanungsamt Bern
S. 30	Stadtplanungsamt Bern
S.30/31	Stadtplanungsamt Bern
S. 32/33	Thomas Hodel, Bern
S. 39	Urban Catalyst studio
S. 40	Studio Sophie Jahnke
S. 42/43	Urban Catalyst studio
S. 45 (l)	Willy Vogelsang, Münsingen
S. 45 (r)	Elmar Brülhart, Bern
S. 46	Stadtplanungsamt Bern
S. 47	Urban Catalyst studio
S. 48	Urban Catalyst studio
S. 52	Studio Sophie Jahnke
S. 54/55	Urban Catalyst studio
S. 56	Alexander Gempeler, Bern
S. 58 (o)	Stadtplanungsamt Bern
S. 58 (u)	Elmar Brülhart, Bern
S. 61	Christian Schwager, Winterthur
S. 62	Studio Sophie Jahnke
S. 64/65	Urban Catalyst studio
S. 66	Urban Catalyst studio
S. 70/71	Stadtplanungsamt Bern
S. 73	Stadtplanungsamt Bern
S. 74	Energie Wasser Bern
S. 75	Stadtplanungsamt Bern
S. 77	Urban Catalyst studio

Stadt Bern
 Stadtplanungsamt und Verkehrsplanung
 Zieglerstrasse 62
 CH-3007 Bern

Telefon +41 31 321 70 10
 stadtplanungsamt@bern.ch
 www.bern.ch

Bezugsquelle

Das Stadtentwicklungskonzept Bern 2016 kann auf der Homepage der Stadt Bern unter www.bern.ch/stek2016 heruntergeladen werden.

Der Gemeinderat verabschiedete das STEK 2016 am 14.12.2016. Das STEK 2016 besteht aus dem behördenverbindlichen "Gesamtbericht STEK" und den beiden erläuternden Vertiefungsberichten «Siedlung und Freiraum» sowie «Mobilität». Das STEK 2016 tritt am 1.1.2017 in Kraft.

IMPRESSUM

Herausgeberin **Stadt Bern**

Inhalte und Bearbeitung **Stadtplanungsamt Bern; Verkehrsplanung Bern**

Externe Fachunterstützung

VORPHASE

Ernst Basler und Partner AG, Zürich | exp, Effretikon | Yellow z, Zürich

TEILPHASE 1: ANALYSE UND SCHWERPUNKTE

BHP Raumplan AG, Bern

Yellow z, Zürich | berchtoldkrass space&options, Karlsruhe

TEILPHASE 2: VERTIEFUNG SCHWERPUNKTE

Teilprojekt 1: Zentrum Bern und funktionaler Raum

Ecoplan | BHP Raumplan AG; Georg Tobler, Bern

Teilprojekt 2: Siedlungsentwicklung nach innen und Freiräume

Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich |

Maurus Schifferli Landschaftsarchitekt, Bern

Teilprojekt 3: Stadterweiterung

Helsinki Zürich Office GmbH, Zürich | Stadt Raum Verkehr Birchler und Wicki, Zürich | Naturaqua PBK, Bern; Plan 77 GmbH, Zürich

Teilprojekt 4: Quartierzentren und -struktur

Berchtoldkrass space&options, Karlsruhe |

ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg

Teilprojekt 5: Mobilität und Gesamtverkehr

Metron Bern AG | transitec sa, Bern/Lausanne

Nachhaltigkeit

Naturaqua PBK

TEILPHASEN 3 UND 4: SYNTHESE UND MITWIRKUNG/KONSOLIDIERUNG

Rohbericht Synthese, Mitarbeit Vertiefung Siedlung und Freiraum

ecoptima ag, Bern

Art Direction, Layout, Illustrationen, Satz, Pläne und Diagramme

Urban Catalyst studio, mit Studio Sophie Jahnke, jeweils Berlin

ALLE TEILPHASEN

Projektunterstützung und -management

ecoptima ag, Bern

Kommunikationsunterstützung

furrerhugi. ag, Bern

Externe Expertensicht

Prof. Dr. Angelus Eisinger, Direktor RZU Zürich |

Michael Hermann, Sotomo Zürich | Prof. Carl Fingerhuth, Zürich

Redaktion **Stadtplanungsamt und Verkehrsplanung Bern**

Korrektorat **furrerhugi. ag, Bern**

Erscheinung **Dezember 2016**

Schutzgebühr, Dossier STEK 2016 **40.00 CHF**

Druck **Logistik Bern**

© Das Veröffentlichen von Text- und Bildmaterial, auch auszugsweise, darf nur in Absprache mit der Stadt Bern erfolgen.

