



**SVI Region Bern - Schwerpunktthema 2018**  
**Die Idee über das Ganze – Richtplan und Konzepte**

**«Der Weg ist das Ziel - Umsetzung der Konzepte»**

**Alec von Graffenried, Stadtpräsident Bern**



## UEBERSICHT

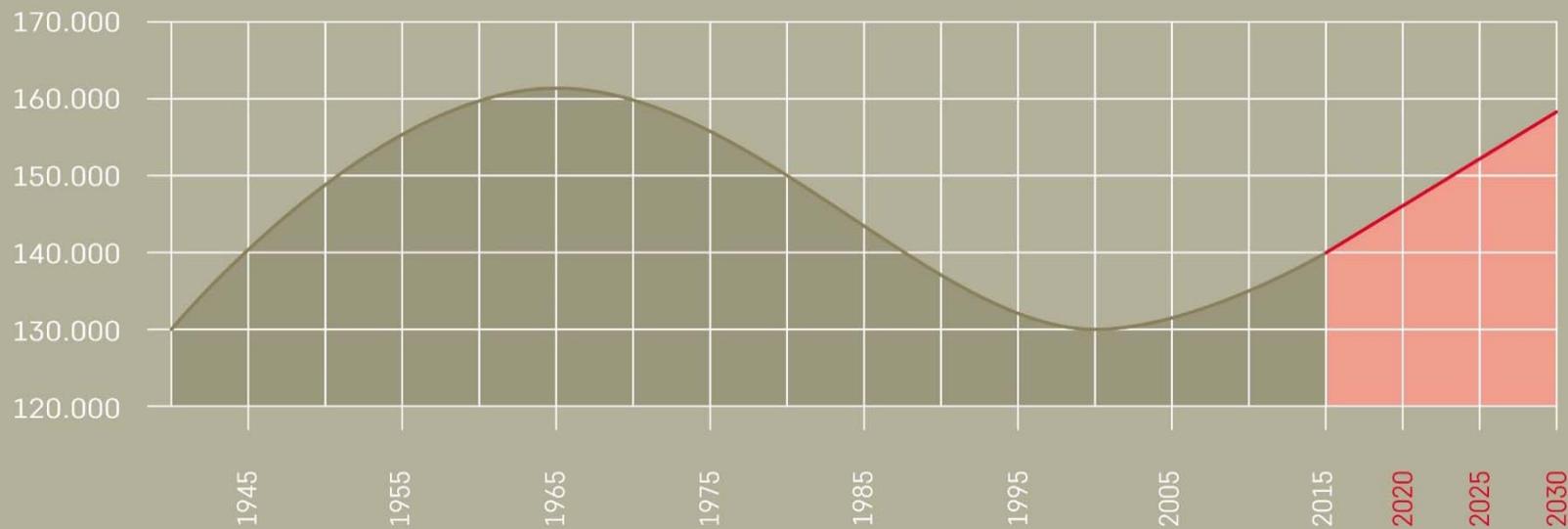


\_EINE KLEINE (VERKEHRS-) GESCHICHTE

\_LEGISLATURRICHTLINIEN STADT BERN | STEK 2016 – DER ÜBERBAU

\_ZIEL: LEBENDIGE QUARTIERE - BEISPIEL VIERERFELD

## Auswirkungen der Berner Verkehrspolitik



## \_ABRISS BERNER VERKEHRSENTWICKLUNG



Bundesplatz

Einst

und

Heute  
«Dieser neue  
Brunnen ist schon  
praktisch. Ein  
Knopfdruck und  
die Demo löst sich  
von alleine  
auf!»



Aus: Schädelspalter Nr. 09/2004

## Zwischen Kriegsende und Anfang der 1970er Jahre Blütezeit der Verkehrsutopien

- Strassenneubau
- Expressstrassen, Autobahnen
- Entfechtung der Verkehrsarten
- Verkehrsplanung dominiert Stadtplanung

⇒ Generalverkehrsplanungen als innerstädtische Ergänzung der Nationalstrassen-Planung



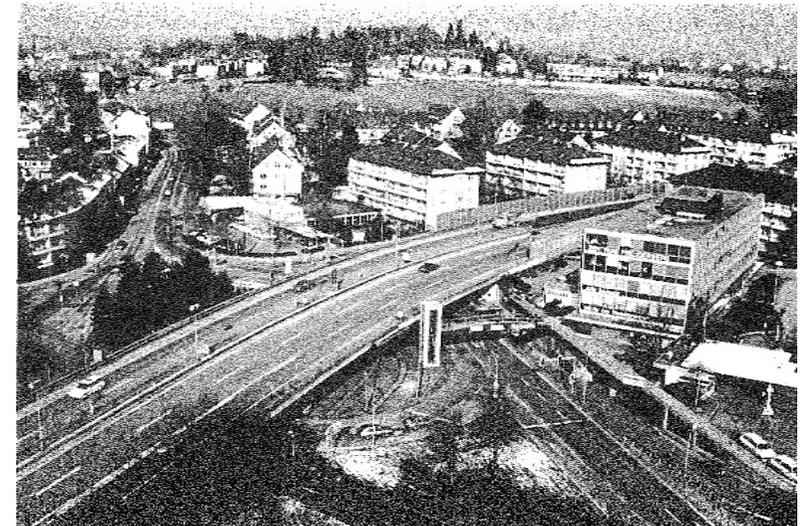
Offizielles Projekt für die Expressstrassenführung im Raum Bern 1961

## Autogerechte Stadt

Mythos vom Glauben, wachsender Verkehr sei mit nachfrageorientierter Planung zu bewältigen

Widerstand der Bevölkerung im Norden verhinderte zentrumsorientierte Linienführung = «Innenstadt-Tangentendreieck» von W. Leibbrand

Ausnahme Ostring



Autobahnabschnitt beim Freudenbergplatz 1991

## 1980-1990: Auszonung von Wohnbauland – die Stadt schrumpft!

- Das verkehrsgeprägte Wohnumfeld ist familienfeindlich
- Die Bevölkerung akzeptiert keine neuen Ueberbauungen mehr
- Neue Grossüberbauungen werden blockiert
- Volksinitiativen zur Auszonung von Wohnbauland
  - Wittigkofen bleibt grün
  - Brünnen bleibt grün
- Abwanderung in die Agglomeration, bis in den Kt. Freiburg

## 1970 bis 1990: Wandel verkehrsgerechte Stadt zu stadtgerechtem Verkehr

- Ölkrise
- Lärmschutz
- Erstmals Forderung, Mehrverkehr auf ÖV zu verlagern
- 1982 Neue Verkehrskonzepte: «Umwelt, Stadt und Verkehr» ⇔ Bern = 1. Schweizer Stadt mit neuer gesamtheitlicher, umweltorientierter Verkehrskonzeption
- Paradigmenwechsel:  
u.a. restriktive Parkraumpolitik, um MIV auf wenige Hauptverkehrsachsen zu verlagern



Lärmschutz Ostring (1979)

## 1970 bis 1990: Wandel verkehrsgerechte Stadt zu stadtgerechtem Verkehr

- Anfang der 80er Jahre: Zusammenhang Waldsterben mit Luftverschmutzung
- ⇒ erstmalig wird Mobilitätsverhalten konkret hinterfragt
- Versuche mit ersten «Wohnstrassen»
  - ⇒ Konzept wird wegen Kosten fallengelassen.
- Ab 1989 erste Wohnquartiere mit Tempo 30 und Blaue Zone
- Dazu auf eidgenössischer Ebene: Parkierverbot auf Trottoirs
- Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren
  - ⇒ wichtiger Faktor zur Steigerung der Wohnqualität
  - ⇒ öffentlicher Raum zunehmend wieder Schauplatz urbanen Lebens

**Fazit:** Wieder erhöhte Rückwanderung in die Stadt

Seit den 1990ern

- STEK 95 und Kantonaler ESP-Planung  
**Ziel:** übergeordnete, stadtverträgliche Siedlungs-/Verkehrsentwicklung  
⇒ Motto: «Wirtschaftliche Ökostadt»
- Arbeitsplatzkonzentration an ÖV-Knoten (Entwicklungsschwerpunkte ESP)
- «Cityschiene» via Hauptbahnhof zur Verbindung von ESP Wankdorf mit ESP Ausserholligen
- Masterplan Bahnhof Bern (grösster ESP)

## Seit den 1990ern

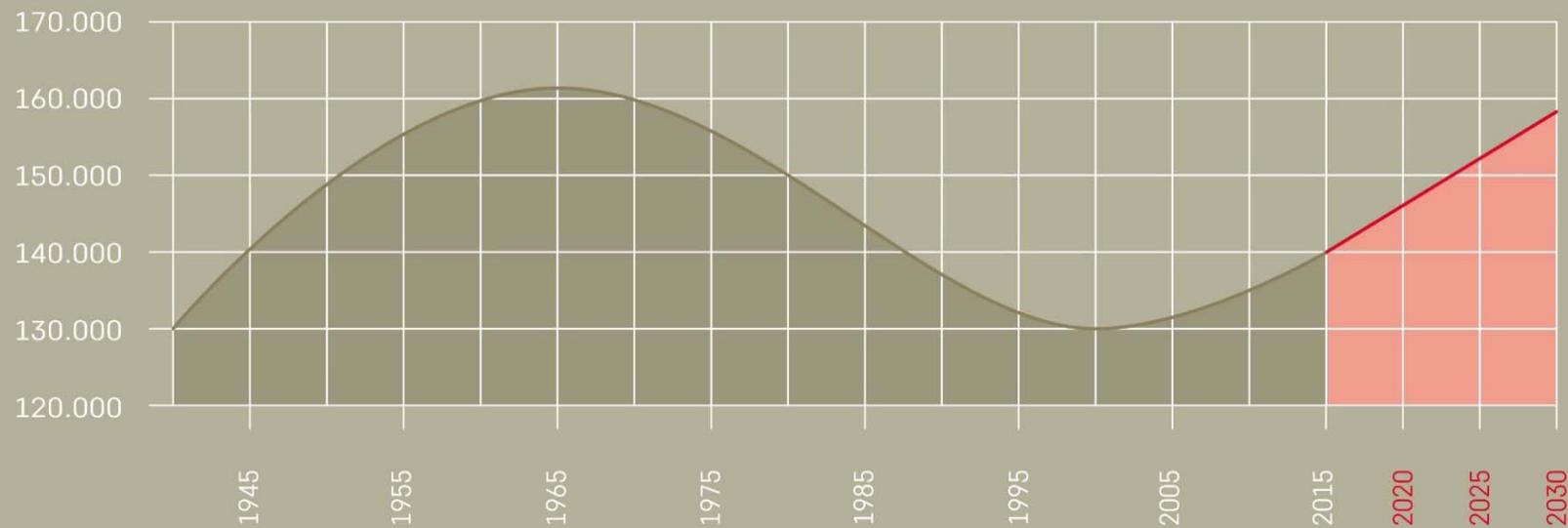
- Verkehrsberuhigung auf Hauptachsen inspiriert durch internationale Einflüsse
- Kanton als Pionier
  - Koexistenz der Verkehrsarten
  - Kombination von Kreisverkehrsplätzen, Fussgänger-schutz-Inseln
  - durchgehende Mittelzonen
  - Radspuren und Lichtsignalanlagen
- Den Anfang machten Bernstrasse (Zollikofen), Seftigenstrasse (Wabern), Schwarzenburgstrasse (Köniz)

Treibende Faktoren zur  
allg. Geschwindigkeits-  
reduktion



Neuhausplatz im Liebefeld 1995

## Bern wächst wieder!



## Heute

Das neue STEK 2016 ist Motor für eine umfassende stadtverträgliche und langfristig klimaneutrale Mobilität in Bern



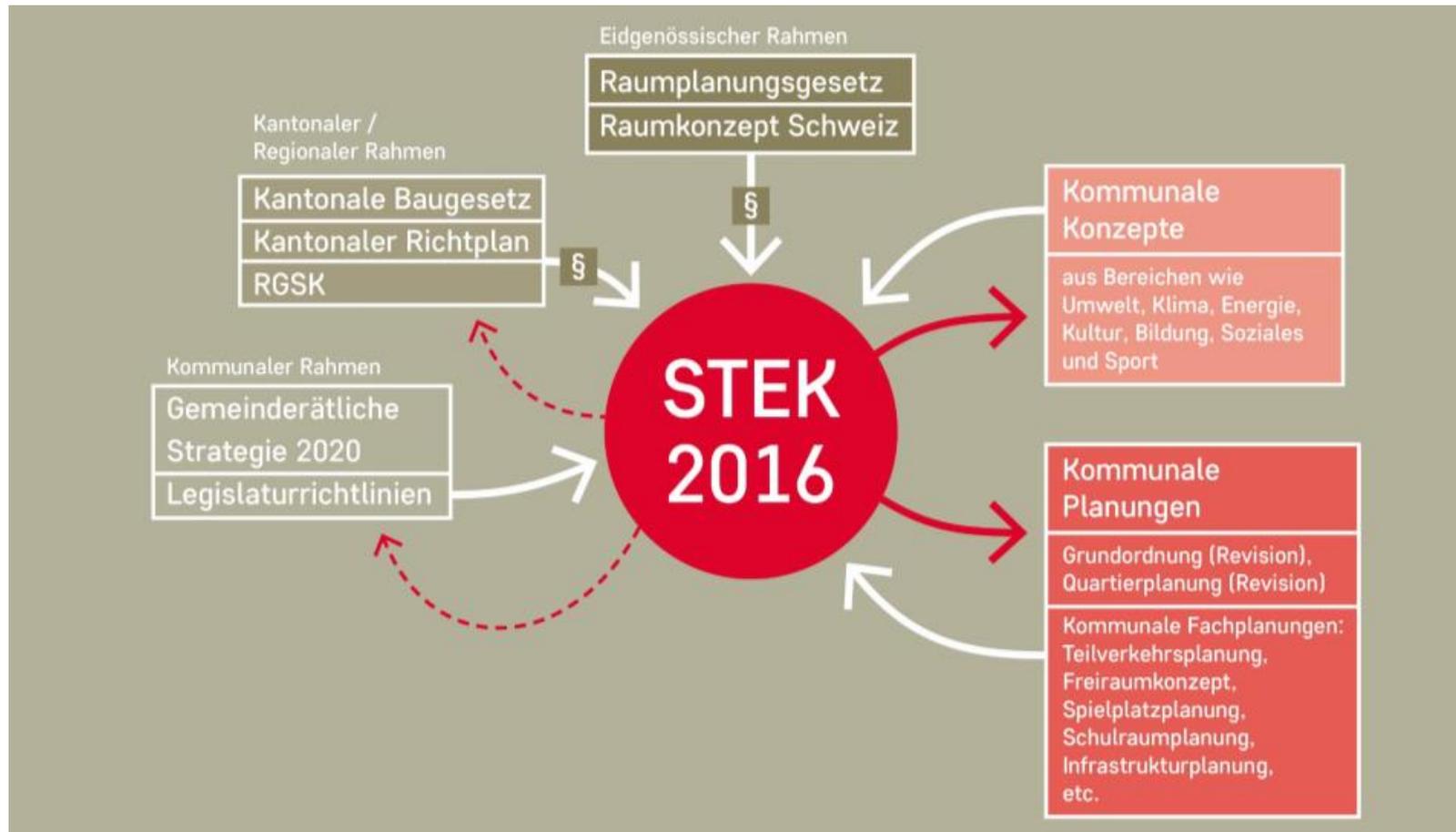


Das STEK dient dem Gemeinderat als Führungsinstrument, um die Leitidee, d.h. die Umsetzung der «Grünen Wohn- und Arbeitsstadt», mit Leben zu füllen.



Stadtentwicklungskonzept – STEK 2016  
Inkraftsetzung Dezember 2016

## STEK 2016 das Führungsinstrument im Netz der Abhängigkeiten





# UMSETZUNG | RAUMENTWICKLUNG UND MOBILITÄT INTEGRAL BETRACHTET



## STEK entstand auf Basis eines Integralen Ansatzes

Höchste Priorität: Fragen hinsichtlich

- Wachstum,
- Siedlungsentwicklung nach innen,
- Freiraumangebot
- Lebensqualität

wurden integral behandelt mit den aktuellen und langfristig zu erwartenden Mobilitätsentwicklungen.

Hierdurch konnten wir dem Primat der

«**Stadt der kurzen Wege**» vollumfänglich gerecht werden.

## Mobilität als Teilaspekt

Wichtiger Teil von zahlreichen Fachthemen z.B. im Rahmen von Gebietsentwicklungen

- Areal- und Wohnstrategie
- Planung und Städtebau
- Freiraum / Grünraum
- Verkehr und Umwelt
  - ⇒ Mobilitätskonzept zuhanden Wettbewerb
- Infrastruktur und Energie
- Schul- und Sportanlagen



Motto: Stadtverträgliche und langfristig klimaneutrale Mobilität in Bern

## Fokus stadtgerechte Mobilität und Infrastruktur

- Räumliche Konzentration MIV
- Förderung Fuss- und Velo- sowie öff. Verkehr
- 2050 werden im Bereich Verkehr Vorgaben 2000-Watt Gesellschaft eingehalten.

## Fokus Energie und Klima

- Umsetzung Energie- und Klimastrategie 2025
- Lokale Verbesserung Stadtklima
- Grösstmöglicher Beitrag 2000-Watt-Gesellschaft





# ZIEL: LEBENDIGE QUARTIERE





# LEGISLATURRICHTLINIEN STADT BERN | Stadt der Beteiligung



## Motto und Ziel – Stadt der Beteiligung

«Stadt Bern ist ...

*... mehr als die Summe aller Bernerinnen und Berner;  
lebt durch und von ihren Bewohnerinnen/Bewohnern»*

### Höchste Priorität für Gemeinderat

- \_Qualität des gesellschaftlichen Zusammenlebens
- \_Kommunikation zwischen Gemeinderat und Bevölkerung
- \_Verständigung über Gemeindegrenzen
- \_Beteiligung/Teilhabe sichert Integration



## Beispiel Arealentwicklung Viererfeld

Leitsätze für ein lebenswertes Quartier im Überblick

1. Mehr als ein Wohnquartier – mehr als ein Park
2. Unser Quartier – mein Zuhause
3. Begegnung und Erholung im Stadtteilpark
4. Entwickeln im Dialog
5. Urbane Lebensqualität
6. Unterwegs auf spannenden Wegen



Referenz | Quartier Mittelstrasse, Stadtteil Länggasse, Bern

## Planungsprozess verfolgt von Anfang an partizipativen Ansatz

Beispiele aus Katalog der Arbeitsinstrumente für partizipative Umsetzung

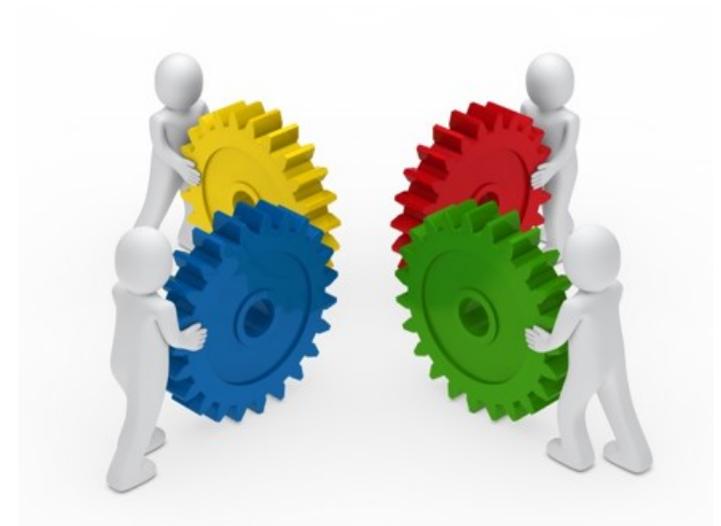
- Mitreden & Mitgestalten  
Arbeitshilfe zu partizipativen Prozessen für die Mitarbeitenden der Stadt Bern
- Wohnumfeldverbesserung  
Leitfaden für die Quartier-Partizipation



## Phasengerechte Partizipation – der Schlüssel zum Erfolg

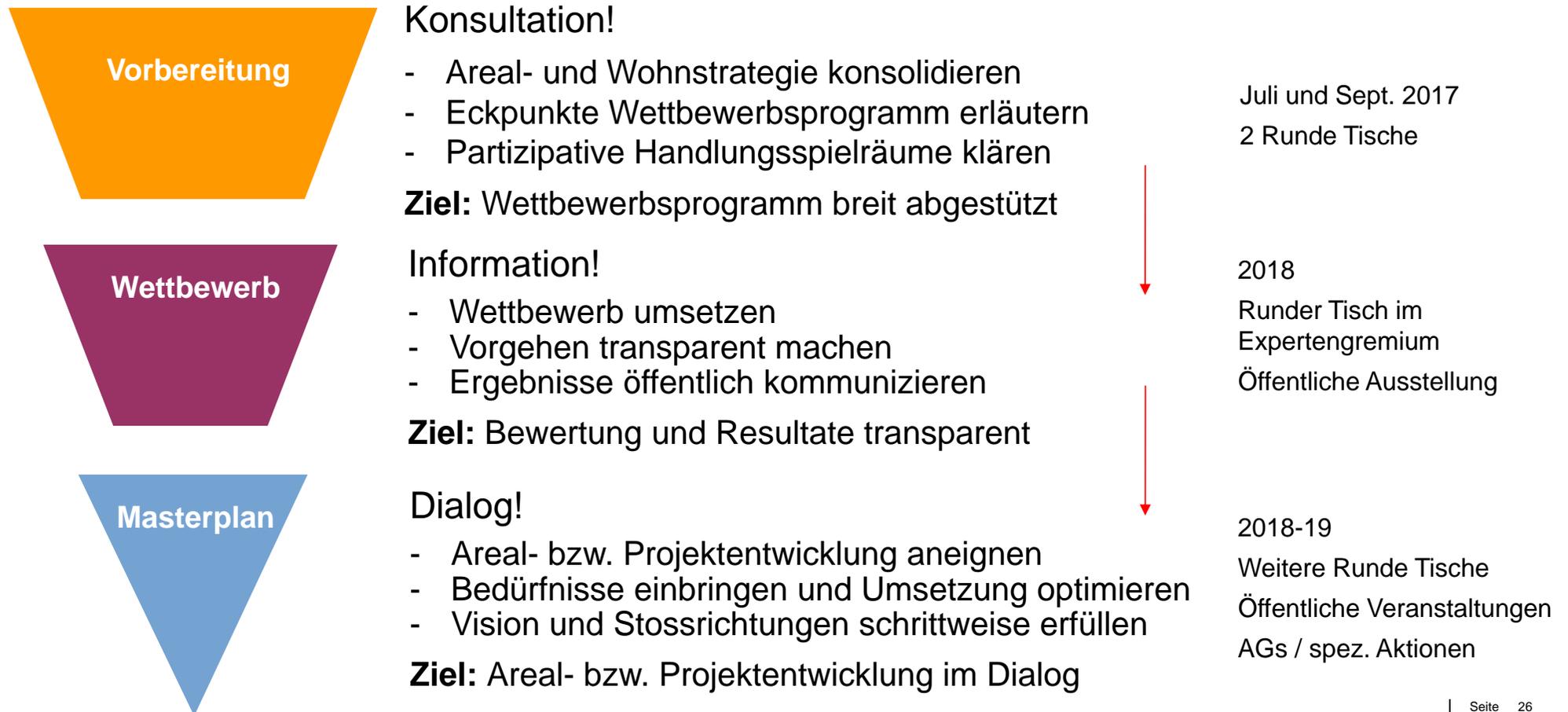
Während **1. Phase** bis Wettbewerb fanden statt

- Workshops (öffentlich, für alle)
- Runde Tische (auf Einladung)
- Einbezug Stadtrat
- Einbezug Genossenschaften
  - ⇒ 50% Bauen durch Genossenschaften



Partizipationsprozess für **2. Phase** noch in Detail-Erarbeitung

## Ablauf – koordiniert, motiviert, fachkundig



**Vielen Dank für Ihr Interesse!**

**Alec von Graffenried**

