

Den Raum neu denken

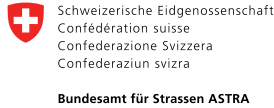
LEITBILD
FOKUSRAUM
BERN-OST



Den Raum neu denken

LEITBILD
FOKUSRAUM
BERN-OST

Editorial



Geschätzte Lesende,

Mit dem hier vorliegenden Leitbild ist die Basis einer koordinierten und qualitativ hochstehenden Entwicklung im Fokusraum Bern-Ost gelegt. Das Leitbild ist das Ergebnis einer grossen paritätischen Zusammenarbeit.

Wir, die Planungsträger:innen, das Bundesamt für Strassen ASTRA, der Kanton Bern, die Regionalkonferenz Bern-Mittelland, die Stadt Bern sowie die Gemeinden Muri bei Bern und Ostermundigen, haben eine gemeinsame Basis, Werte und Spielregeln entwickelt, die eine optimale In-Wert-Setzung jenes Raumes prägen werden, der heute durch die Autobahn A6 zwischen BERNEXPO/Mingerstrasse und dem Anschluss Muri geprägt ist. Möglich gemacht hat dies der Entscheid des Bundesamtes für Strassen ASTRA, dieses Teilstück der Autobahn mit dem Bypass Bern-Ost in einen Tunnel zu verlegen.

Das vorliegende Leitbild ist das Ergebnis eines langen und gründlich geführten Prozesses. Neben den vielen Ämtern, Verwaltungsstellen und politischen Verantwortungsträger:innen der Planungsträger:innen haben drei internationale Bearbeitungsteams in der Testplanung mit dem Entwerfen von Zukunftsbildern und von Prozessen zu deren Umsetzung einen massgeblichen Beitrag geleistet – und nicht zuletzt auch die Bevölkerung und die vielen Organisationen, Parteien und Verbände, die sich bereit erklärt haben, über Jahre und durch

verschiedene Beteiligungsformate mit ihrem Raumverständnis und ihrem Wissen den Prozess und das vorliegende Leitbild zu unterstützen, anzureichern und kritisch zu hinterfragen.

Das Engagement all dieser Menschen ist keine Selbstverständlichkeit und es ist ein Wert an sich. Wir möchten hier unseren Dank für diese gewaltige Arbeit und die hervorragende Zusammenarbeit ausdrücken.

Die Welt wird sich wandeln in den kommenden Jahrzehnten. Dieser Wandel wird reich sein an Herausforderungen und die Zukunft wird viele uns heute noch unbekannte Veränderungen mit sich bringen und uns fordern. Das Leitbild ist deshalb als ein resilientes Instrument konzipiert. Es kann Wandel zulassen und aufnehmen und legt gleichzeitig Prozess- und Ergebnisziele fest. Es wird uns über Jahre und Jahrzehnte begleiten, wird uns Richtschnur für unsere Planungen und Instrument zur Überprüfung unseres Tuns sein.

Wir wünschen uns, dass all die Vorhaben der einzelnen Planungsträger:innen dank dem Leitbild zu einem grossen neuen Ganzen zusammenfinden werden. Wir sind nun gewappnet, diese grosse Chance gemeinsam anzunehmen und zu realisieren.

*Bundesamt für Strassen ASTRA,
Kanton Bern, Regionalkonferenz
Bern-Mittelland, Stadt Bern,
Gemeinden Muri bei Bern und
Ostermundigen*

Inhalt

Veränderung schafft neues Potenzial	4
Visionen für Bern-Ost	6
Leitsätze für die Entwicklung	9
Räumliches Zukunftsbild 2050	10
Leitbild Frei- und Grünraum	12
Leitbild Siedlung	14
Leitbild Mobilität	16
Leitbild Strassennetz	18
Leitbild Ökologie und Klima	20
Integrale Planungen für die künftigen Generationen	23
Umsetzungsagenda	26
Absichtserklärung	30

Veränderung schafft neues Potenzial

Die Autobahn A6 wird zwischen BERNEXPO/Mingerstrasse und dem Anschluss Muri in einen Tunnel verlegt. Dadurch entsteht die Möglichkeit, den frei werdenden Autobahnraum neu zu denken und zu entwickeln.

Welche Chancen entstehen ohne die Autobahn unmittelbar vor der Haustür? Mit dieser Kernfrage setzen sich die Planungsträger:innen Bundesamt für Strassen ASTRA, der Kanton Bern, die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM), die Stadt Bern sowie die Gemeinden Muri bei Bern und Ostermündigen seit einigen Jahren intensiv auseinander. Die Autobahn in einen Tunnel zu verlegen, kommt einem Befreiungsschlag gleich. Eine tiefgreifende Veränderung von Nutzung und Gestaltung des Autobahnraums zwischen BERNEXPO/Mingerstrasse und dem Anschluss Muri wird möglich.

== Autobahnprojekt Bypass Bern-Ost

Mit dem Projekt Bypass Bern-Ost soll der Autobahnverkehr zwischen BERNEXPO/Mingerstrasse und dem Anschluss Muri zukünftig in einem rund 4,5 Kilometer langen Tunnel verlaufen. Ziel ist dabei, die Autobahninfrastruktur sicherer und siedlungsverträglicher zu gestalten. Mit dem Tunnel wird der Autobahnraum im Abschnitt BERNEXPO/Mingerstrasse bis zum Anschluss Muri für das Nationalstrassennetz nicht mehr benötigt. Rund 70 Prozent des heutigen motorisierten Individualverkehrs im Raum Sonnenhof können so in den Tunnel verlagert werden.

Der Anschluss Ostring wird aufgehoben und durch einen Halbanchluss im Raum Schosshalde ersetzt. Der Anschluss Muri bleibt bestehen, wird jedoch neu konzipiert. Die Autobahnanschlüsse als Übergänge von der Autobahn

Lebensraum Bern-Ost

Gestern und heute

Bern-Ost geriet anders als Bern-West erst spät in den Sog der Stadtentwicklung. Der Raum ist durch die Gartenstadtbewegung, die Hochhaussiedlung Wittigkofen, die Wohnquartiere von Gümligen, die Villenquartiere sowie historische Bauten und Anlagen wie Schlösser und Höfe geprägt. Die Grossüberbauung Wittigkofen wurde bis 1980 realisiert. Die 1974 eröffnete Autobahn A6 bedeutete für die Entwicklung eine Zäsur. Der Freudenbergerplatz als einer der bedeutendsten städtischen Räume wird fast vollständig durch den Autobahnanschluss Bern-Ostring belegt. Grosse Lärmschutzbauten schirmen die Quartiere

in Bern und Muri-Gümligen vom Lärm der Autobahn ab.

Bern-Ost ist Standort für zahlreiche Museen, darunter das Zentrum Paul Klee, der BERNEXPO, des Weltpostvereins, von Botschaften und Schul- sowie Sportanlagen. Grosse Arbeitsplatzgebiete sind im Wankdorf, im Galgenfeld, im Egghölzli, im Lischenmoos und rund um den Bahnhof Gümligen angesiedelt. Nebst verschiedenen Tram- und Buslinien von Bernmobil verkehrt auch das «Blaue Bähnli» als Linie 6 von Bern nach Worb durch Bern-Ost. Aufgrund seiner Zentrumsnähe und der starken Durchgrünung ist Bern-Ost ein beliebtes Wohnquartier.

Blick von Gümligen Richtung Wittigkofen

zum untergeordneten Netz sowie die Tunnelportale des Bypass Bern-Ost müssen stadträumlich, städtebaulich und gestalterisch gut gelöst werden. Die negativen Auswirkungen der Bauwerke sind zu minimieren, die genauen Lagen sind auszuloten und bestmöglich in den Siedlungs- und Landschaftsraum einzupassen.

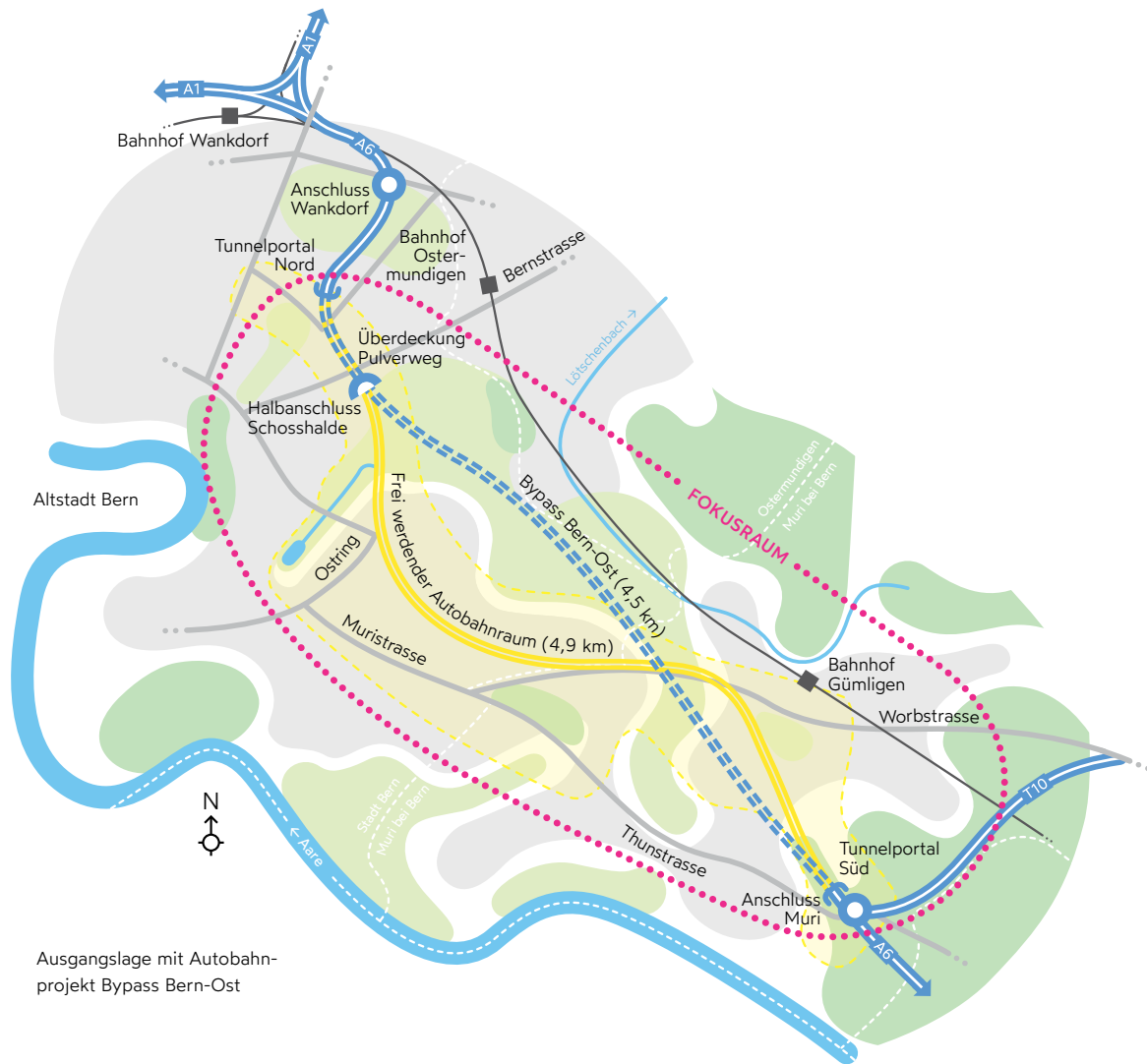
..... Fokusraum Bern-Ost

Fokusräume sind in den Agglomerationsprogrammen des Bundes Gebiete, in denen künftig eine umfassende und integral geplante Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Landschaft ausgelöst werden soll. Der Fokusraum Bern-Ost befasst sich mit der grossräumigen Entwicklung im Raum Bern-Ost, Muri bei Bern und Ostermundigen. Das Projekt Bypass Bern-Ost ist zentraler Bestandteil dieses Fokusraumes.

== Frei werdender Autobahnraum

Der rund 4,9 Kilometer lange frei werdende Autobahnraum kann eine neue verkehrliche, sozialräumliche, freiräumliche und städtebauliche Funktion entfalten. Die heutigen Raumstrukturen werden tiefgreifend verändert und städtebaulich transformiert. Damit kann die Lebensqualität in Bern-Ost für die Bevölkerung massgeblich gesteigert werden.

Bau der Autobahn A6, Ostring Stadt Bern (ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv)



Ausgangslage mit Autobahnprojekt Bypass Bern-Ost

Geschichte der Autobahn in Bern-Ost

Bau der Autobahn

In den 1960er-Jahren einigten sich Kanton und Stadt auf einen Kompromiss. Anstatt die Autobahn wie damals von der Stadt gefordert direkt ins Stadtzentrum zum Bahnhof Bern zu führen, wurde der Ostring als Autobahnstrecke ausgebaut. Der Anschluss Ostring entstand am Rand des Siedlungsgebietes – die Anwohner:innen begrüsst dies als moderne Errungenschaft. Das Auto war das Fortbewegungsmittel jener Zeit. In der Folge nahm der Autoverkehr laufend zu und entwickelte sich von der Errungenschaft zusehends zur Belastung für die angrenzenden Wohngebiete. Heute wird mit Lärmschutzfenstern in Gebäuden, hohen Lärmschutzwänden sowie einer Vielzahl an Brücken und Unterführungen versucht, die negativen Auswirkungen des massiven Eingriffs von damals zu relativieren.



Visionen für Bern-Ost

Im Rahmen einer Testplanung haben Fachexpert:innen aufgezeigt, wie sich die Quartiere in Bern-Ost mit der Verlegung der Autobahn in den Tunnel weiterentwickeln könnten.

Bei der Testplanung handelt es sich um ein qualitätsicherndes, dialogorientiertes Planungsverfahren für komplexe Fragestellungen. Anstelle einer rein systemischen Betrachtung und des Aufzeigens von singulären Lösungen tritt eine intensive, disziplinenübergreifende Auseinandersetzung aller Beteiligten mit dem Fokusraum und seinem Sozialgefüge in den Vordergrund. Kühne Ideen wurden entwickelt und aus unterschiedlichen Perspektiven beleuchtet. Drei Bearbeitungsteams haben sich mit den räumlichen Konflikten auseinandergesetzt, Handlungsspielräume ausgelotet und Bilder für zukünftige Orte skizziert.



Vision der Mosaikstadt

Der frei werdende Autobahnraum ist der zentrale Bewegungsstrang, welcher die Vielzahl von Quartieren, Infrastrukturen und Freiräumen zusammenhält. Dieser zentrale Bewegungsstrang ist das Rückgrat der Entwicklung der Mosaikstadt.

Der Verkehr ist Bestandteil der urbanen Lebenswelt in der Mosaikstadt. Er wird integriert und für alle annehmbar gestaltet. Tempo 30 km/h gilt als Regelfall auf allen Strassen.

Durch den frei werdenden Autobahnraum wird es möglich, die bestehende Grünraumstruktur zu einem zusammenhängenden Netz offener Grünräume weiterzuentwickeln. Dieses Netz ist wichtiger Identitätsvermittler.

—
Team BUUR

➤ Weiterführende Unterlagen

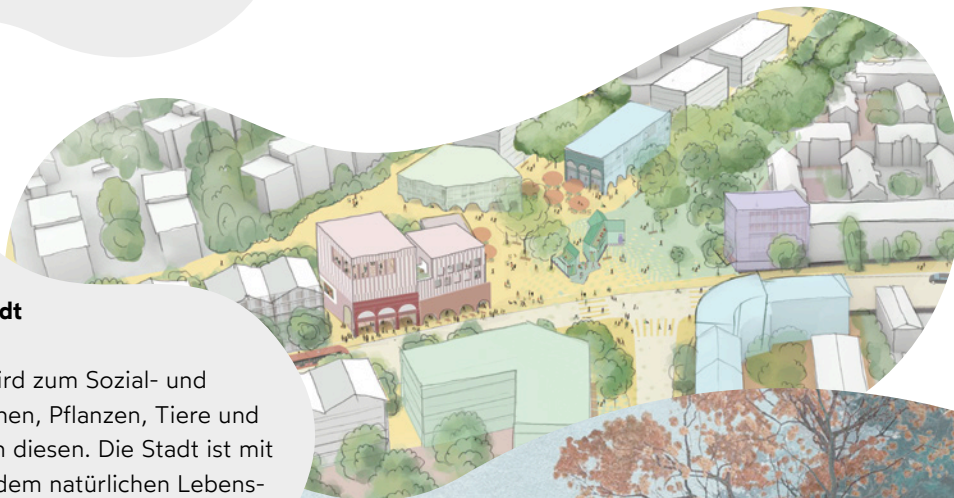
- Schlussbericht Testplanung Bern-Ost/Muri (2022)
- Vision der Mosaikstadt (Team BUUR, 2021)
- Vision der 15-Minuten-Stadt (Team Güller Güller architecture urbanism, 2021)
- Vision der Gartenstadt (Team Salewski Nater Kretz, 2021)

Vision der 15-Minuten-Stadt

Wichtige Infrastrukturen wie Einkaufsmöglichkeiten, Freizeit- und Sportanlagen sind in die Wohnquartiere integriert und somit nah und innerhalb von 15 Minuten erreichbar. Bern-Ost wird durch kürzere und attraktivere Wege zu einem zu Fuss begehbaren Lebensraum für seine Bewohner:innen.

Die für die Stadt Bern typisch kleinräumigen Quartierstrukturen werden weiterentwickelt und es entsteht eine radiale Stadtstruktur mit starken Achsen, welche den öffentlichen Verkehr (Tram und Bus) aufnehmen. Wankdorf, der Bahnhof Ostermundigen und das Zentrum Gümligen werden zu Agglomerationszentren entwickelt.

—
Team Güller Güller architecture urbanism



Vision der Gartenstadt

Der Strassenraum wird zum Sozial- und Lebensraum. Menschen, Pflanzen, Tiere und Fahrzeuge teilen sich diesen. Die Stadt ist mit der Landschaft und dem natürlichen Lebensraum verwoben. Die bestehende monozentrische Stadtstruktur wird durch eine polyzentrische Entwicklung in einem ungerichteten Netz ergänzt.

Es gelten drei Grundsätze: Für alle Verkehrsteilnehmenden gilt maximal Tempo 30 km/h, Bern-Ost wird im menschlichen Massstab weiterentwickelt und es entsteht ein neuer, verantwortungsvoller Umgang mit der Landschaft, welcher eine lokale Nahrungsmittelproduktion ermöglicht.

—
Team Salewski Nater Kretz





Leitsätze für die Entwicklung

Diesen sieben leitenden Grundsätzen soll die künftige Entwicklung von Bern-Ost folgen.



Den Raum neu denken

Der Fokusraum wird zum Raum der Möglichkeiten. Der Wandel erfolgt gemeinschaftlich. Die Planungsträger:innen bekennen sich zu kooperativen Planungsprozessen unter Beteiligung der Bevölkerung. Lokales Engagement wird gefördert.



Prägende Freiraumstrukturen als Entwicklungsrahmen

Den Raum prägende öffentliche und private Freiraumstrukturen sind das Rückgrat der Entwicklung. Diese nimmt Rücksicht auf bestehende Identitäten und entwickelt sie qualitativ weiter. Grenzräume werden geöffnet und der Bevölkerung der Region zugänglich gemacht.



Langfristiger Transformationsprozess

Die Planungsträger:innen sind sich der Langfristigkeit des Transformationsprozesses bewusst. Sie konkretisieren und koordinieren ihre Planung schrittweise und zeitnah über geeignete Informations- und Beteiligungsplattformen. Beteiligungen, Pilotprozesse und Zwischennutzungen bereichern den gemeinsamen Lernprozess und erlauben, neue Erkenntnisse in die Planungen einfließen zu lassen.



Multifunktionale Lebensräume

Lebendige Quartiere bieten bestmögliche Rahmenbedingungen zu Interaktion und Teilhabe. Sie zeichnen sich durch eine soziale und funktionale Vielfalt aus. Lebensräume sind multifunktional nutzbar. Öffentliche Begegnungsorte werden gestärkt.



Kurze und direkte Wege, leistungsfähiger ÖV, verträgliche Geschwindigkeiten

Der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr sind das Rückgrat der Erschliessung. Die Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr ist gewährleistet. Menschen- und umweltgerechte Verkehrslösungen mit tiefen Geschwindigkeiten ermöglichen multifunktionale und sichere Mobilitätsräume. Die Koexistenz der Verkehrsmittel ermöglicht Mobilität für alle.



Klimaschutz und Kreislaufwirtschaft

Der Rückbau der Autobahn sowie die Entwicklung des Fokusraums erfolgen unter Berücksichtigung kreislaufwirtschaftlicher Aspekte, der Verminderung von Treibhausgasemissionen und der Anpassung an den Klimawandel. Die Vermeidung von Hitzeinseln trägt zur Lebensqualität und zur Gesundheit der Menschen bei.



Raum für die Natur

Zusammenhängende Grünräume sind zentrale Elemente der übergeordneten Freiraumstrukturen. Sie dienen der ökologischen Vernetzung, der Freizeit und Erholung sowie der Landwirtschaft. Wertvolle Lebensräume werden erhalten und neue geschaffen, um die Biodiversität zu steigern. Ökologische Trittsteine im Siedlungsgebiet sind wichtig für die Vernetzung.

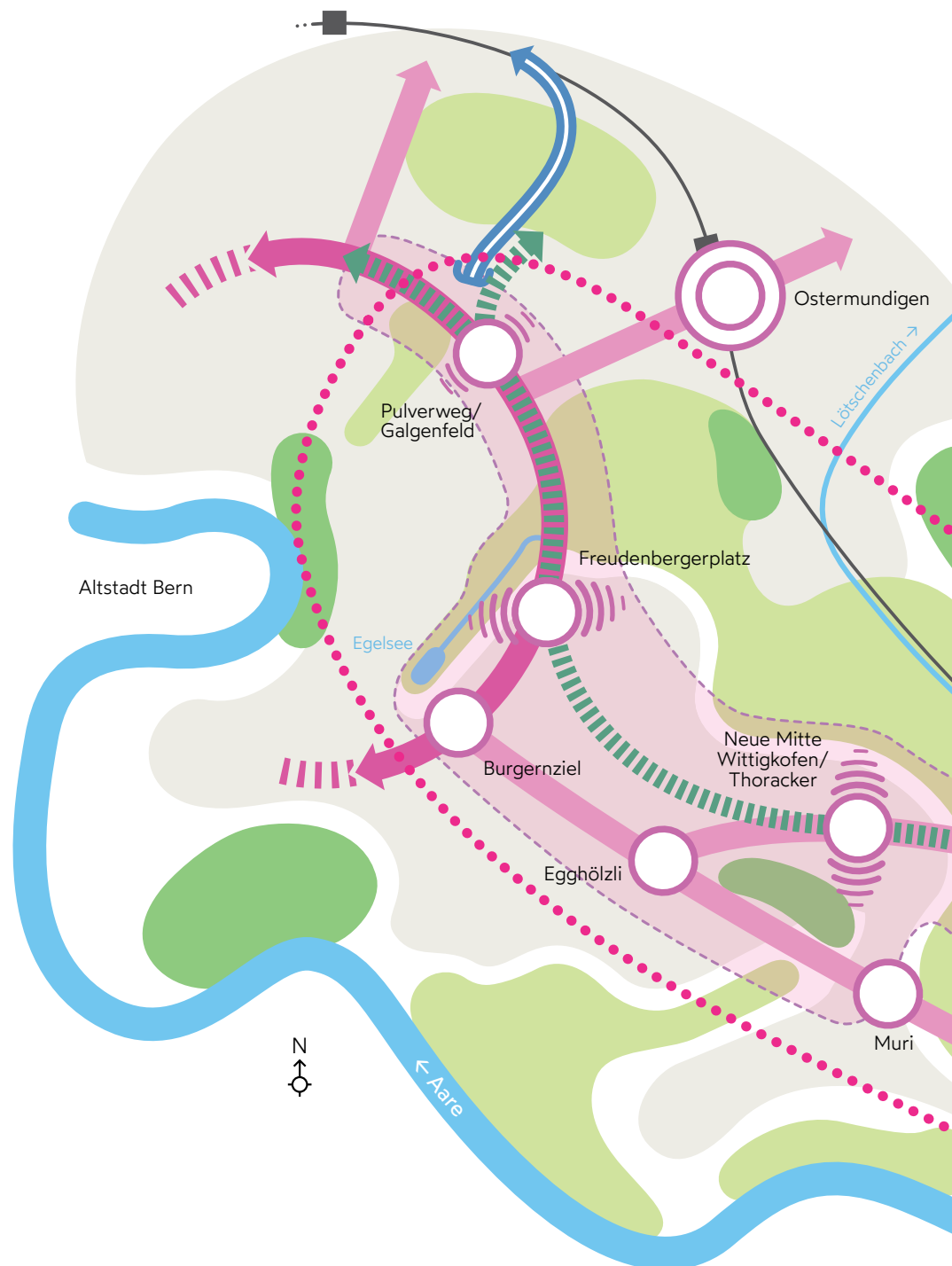
Räumliches Zukunftsbild 2050

Die Autobahn wird in den Tunnel verlegt, die Quartiere rücken zusammen, die «Voie Verte» vernetzt Grün- und Stadträume. Der Ostring wird zu einem zusammenhängenden Stadtraum und ermöglicht künftig eine urbane Mobilität.

Das räumliche Zukunftsbild zeigt auf, in welchem Rahmen sich der Fokusraum Bern-Ost in Zukunft entwickeln soll. Dabei stehen die langfristige Sicherung des öffentlichen Freiraumgerüsts, eine von Verdichtung und Innenentwicklung geprägte Siedlungsentwicklung und eine quartierverträgliche Mobilität im Zentrum. Das Zukunftsbild folgt den übergeordneten Aufgaben der Planungsträger:innen und übersetzt die Ergebnisse der Testplanung in einen gemeinsamen Planungsrahmen. Die Inhalte sind konzeptionell und weitgehend schematisch.

Entwicklungsband Siedlung und Freiraum

Das rund 450 Hektar grosse Entwicklungsband umfasst den frei werdenden Autobahnraum mit den parallel geführten Strassenachsen und den zugehörigen Siedlungs- und Freiraumflächen. Es beschreibt den Raum, welcher durch den Autobahnrückbau induziert am meisten Entwicklungspotenzial aufweist. Die Siedlungs- und Freiraumentwicklung soll primär in diesem Entwicklungsband erfolgen. Dabei gilt es auch, Räume für die dafür notwendige öffentliche Infrastruktur zu sichern. Öffentliche und private Freiräume von hoher Qualität bilden dabei das Gerüst der Siedlungsentwicklung.



Der Stadtring und die Berner Boulevards

Die «siedlungsprägenden Strassenräume» des Stadtrings und der Berner Boulevards sind baumgesäumte grüne Korridore, die Quartierzentren unterschiedlichen Charakters miteinander verbinden und hochwertige Freiräume schaffen. Die identitätsstiftenden baumgesäumten Strassen sind Orientierungshilfen und ermöglichen eine nachhaltige städtische Mobilität für alle.

Mobilitätsraum «Voie Verte»

Angelehnt an das französische Vorbild soll auf dem frei werdenden Autobahnraum eine sogenannte «Voie Verte» entstehen. Diese längs verlaufende «Voie Verte» ist ein durchgrünter Mobilitäts- und Stadtraum. Auf seiner ganzen Länge leistet sie einen Beitrag zur ökologischen und sozialen Vernetzung der angrenzenden Gebiete. Der Charakter und die Nutzungsschwerpunkte unterscheiden sich hingegen abschnittsweise. Die «Voie Verte» verbindet die an die Quartiere angrenzenden Grün- und Freiräume, welche wichtige Stützen der Biodiversität und des Lokalklimas sind.

Gestärkte Quartiere und lokale Zentren

Die neuen oder aufzuwertenden lokalen Zentren werden zu Dreh- und Angelpunkten der Entwicklung und stärken so die umliegenden Quartiere. Sie verbinden bisher von der Autobahn zerschnittene Räume, indem Querverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr wiederhergestellt und mit den übrigen Verkehrsmitteln vernetzt werden. Sie werden zu Orten des sozialen Austausches und bieten ein vielfältiges Angebot an Dienstleistungen und Aktivitäten. Der motorisierte Individualverkehr soll insbesondere in den Quartieren weiter reduziert werden.

Regionale Zentren Ostermundigen und Gümligen

Die Attraktivität der Zentren Ostermundigen und Gümligen geht über den Fokusraum hinaus und zieht wirtschaftliche sowie kulturelle Interessen an. Die beiden Zentren bündeln wesentliche Dienstleistungen und sind direkt mit dem Bahnhof Bern und dem Bahnhof Wankdorf verbunden.

Mobilität

Die Koexistenz der Verkehrsmittel ermöglicht eine nachhaltige städtische Mobilität für alle. Menschen- und umweltgerechte Verkehrslösungen schaffen intelligent organisierte Mobilitätsräume für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr sowie den motorisierten Individualverkehr. Die Entwicklung ist primär auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet.



Leitbild Frei- und Grünraum

Der Rückbau der Autobahn schafft Raum für die Frei- und Grünräume. Das bestehende Freiraumgerüst ist zu bewahren und weiterzuentwickeln. Zusammenhängende und vernetzte grüne Lebensräume sind die Lunge von Bern-Ost, verbunden durch die grüne Achse, die «Voie Verte».



Das Leitbild Frei- und Grünräume zeigt wichtige Begegnungsräume mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten für die Menschen in Bern-Ost. Die Frei- und Grünräume tragen zur Lebensqualität und zum Wohlbefinden der Menschen bei.

Entwicklungsband Siedlung und Freiraum

Im Entwicklungsband wird die Siedlungs- und Freiraumentwicklung schwergewichtig stattfinden. Dafür braucht es neben neuen städtebaulichen Akzenten auch klare Siedlungsgrenzen. Die bestehenden Frei- und Grünräume sowie die Kulturlandschaften werden stärker vernetzt und qualitativ aufgewertet. Als multifunktionale Freiräume und Kulturlandschaften dienen sie vielfältigen Erholungs- und Freizeitbedürfnissen sowie der lokalen Bewirtschaftung.

Voie Verte

Der Rückbau der Autobahn A6 ermöglicht, Teile der frei werdenden Flächen zur Längs- und Quervernetzung der grossmassstäblichen Grünräume zu nutzen. Die «Voie Verte» verbindet als baumgesäumter Mobilitäts- und Stadtraum die siedlungsprägenden Begegnungsräume in Bern-Ost.



Vision multifunktionales Freiraumnetz (BUUR, 2021)

Bedeutung von Freiräumen

Vielseitiges Angebot in Bern-Ost

Bern-Ost hat ein grosses und vielseitiges Angebot an Freizeiteinrichtungen, Naherholungsgebieten und Grünanlagen. Die Grünanlagen dienen dabei vielseitigen Erholungs- und Freizeitbedürfnissen. Der Schosshaldenfriedhof wird als würdiger Bestattungsort und willkommenes Naherholungsgebiet genutzt. Vom Egelsee über das Wyssloch bis zum Zentrum Paul Klee erstreckt sich eine Parkanlage, die heute von der Autobahn zerschnitten ist. Rund um Wittigkofen bietet der BärnParcours ein abwechslungsreiches und kostenloses Trainingserlebnis im Freien. Das Melchenbühl verfügt über eine spätgotische Gartenanlage inmitten einer seit Jahrhunderten unverändert landwirtschaftlichen Umgebung. Das Sportzentrum Füllerich wird als Trainingsanlage für Fussball, Leichtathletik, Skateboard, Beach Soccer und vieles mehr genutzt. Die thematische Erlebnis-tour «888 Grünes Band Bern» lässt Velofahrende die lokalen Besonderheiten rund um die Bundeshauptstadt erkunden. Die Autobahn A6 wirkt hier trennend und erschwert den Zugang, sie verhindert die Vernetzung zu einer grosszügigen Frei- und Grünraumstruktur.

M Landschaftskammer Melchenbühl

Die Landschaftskammer Melchenbühl wird über den frei werdenden Autobahnraum querend weiterentwickelt und bildet einen klaren Siedlungsrand zwischen der Stadt Bern und der Schürmatt, Gemeinde Muri bei Bern. Die trennende Wirkung der Autobahn entfällt.

G Landschaftsraum Grünes Band

Das «Grüne Band» ist der Übergangsbereich zwischen dem dichten urbanen Stadt- und Agglomerationsgebiet von Bern und der ländlichen Umgebung. Es umfasst hochwertige Natur-, Kultur- und Siedlungslandschaften. Die ökologische Vernetzung zwischen dem Aareraum und dem Hüenliwald von Muri bei Bern wird eine klare Siedlungsgrenze gesetzt.

• Siedlungsprägende Begegnungsräume

Die siedlungsprägenden Begegnungsräume fördern soziale Begegnungen und Erlebnisse. Sie zeichnen sich durch Nutzungs- und Funktionsvielfalt aus. Die Begegnungsräume verbinden die Quartiere, stärken die Nachbarschaften und schaffen Treffpunkte.

•••• Mit Baumallee gefasster Strassenraum

Die baumgesäumten grünen Korridore entlang des Stadtrings und auf den Stadtausfallsachsen verbinden und vernetzen die grossmasstäblichen Grünräume. Die Baumalleen schützen die Velofahrenden und Zu-Fuss-Gehenden vor Sonne oder Wind und leisten einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung von Luftschadstoffen und zur Kühlung durch Verdunstung. Historisch betrachtet, verbinden und gliedern Alleen Quartiere, Stadtteile oder Ortschaften und dienen so als Richtungsweiser und Orientierungshilfe.

W Grünraum Wyssloch- Egelsee-Schosshalde

Der Grünraum Egelsee-Wyssloch-Schosshalde fördert soziale Begegnungen und Erlebnisse im Stadtteil Kirchenfeld-Schosshalde. Die Entwicklung des Grünraums wird auf die veränderten Rahmenbedingungen abgestimmt und durch die Stadt Bern integral unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Schulraumplanung weiter beplant.



Grünraum Egelsee

Leitbild Siedlung

Die Quartiere können sich über den frei werdenden Autobahnraum hinweg entwickeln und Nachbarschaften formen. Starke Lokalzentren prägen künftig die Quartiere in Bern-Ost.

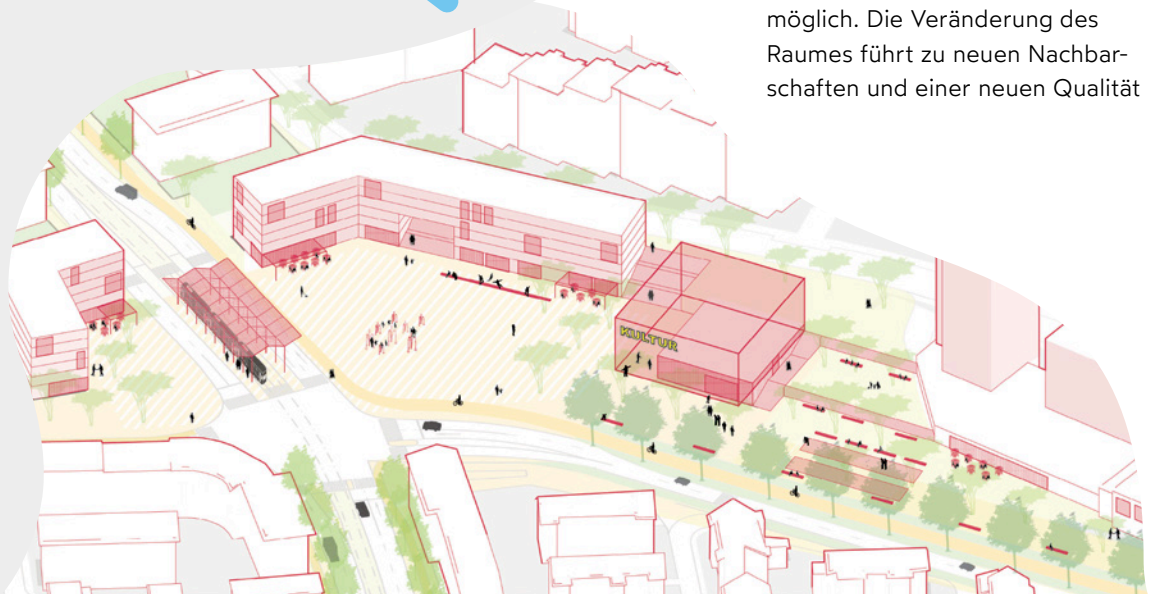


Das Leitbild Siedlung zeigt das Siedlungsgebiet im Zukunftsbild 2050. Der Einflussperimeter aus der Transformation des frei werdenden Autobahnraumes wird mit dem Entwicklungsband dargestellt. Die Siedlungsgebiete im Fokusraum Bern-Ost sind auf den öffentlichen sowie den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet und entwickeln sich nach innen. Die «Voie Verte» verbindet als multifunktionaler Stadtraum die siedlungsprägenden Begegnungsräume.

Entwicklungsband Siedlung und Freiraum

Die Transformations- und Siedlungserweiterungsgebiete befinden sich mehrheitlich entlang dem frei werdenden Autobahnraum, weshalb die Siedlungsentwicklung schweremwichtig im Entwicklungsband stattfindet. Es entstehen neue städtebauliche Akzente. Die bestehenden und neuen lokalen Zentren sollen nach innen entwickelt und vielfältigen Ansprüchen gerecht werden. Abseits dieser Entwicklungsschwerpunkte steht die Wohnbau- und Freiraumentwicklung im Vordergrund. Punktuelle und massvolle Erweiterungen des Siedlungsgebiets bleiben möglich. Die Veränderung des Raumes führt zu neuen Nachbarschaften und einer neuen Qualität

Vision Freudenbergerplatz (BUUR, 2021)



der Zusammengehörigkeit sowie des Quartierlebens. Freiräume und Siedlungsränder werden qualitativ aufgewertet und miteinander verwoben.

Raum Pulverweg/ Schosshalde

Der Rückbau der Autobahn A6 ermöglicht das Zusammenwachsen der Quartiere und das Schaffen eines neuen, kleineren Quartierzentrums. Der Ostring verbindet die vielschichtige Stadtraumstruktur vom Zentrum Wankdorf via Gewerbequartier Galgenfeld mit der Berner Altstadt. Die Autobahn wird im Raum Pulverweg überdeckt. So wird auch das Zentrum von Ostermundigen via Ostermundigen- und Bernstrasse an den Stadtring angeschlossen.

Raum Freudenbergerplatz/ Burgernziel

Der Rückbau der Autobahn A6 ermöglicht die Komplettierung des Ostrings als Stadtring um die Berner Altstadt. Die Quartiere entlang des Stadtrings werden nach innen entwickelt und die lokalen Zentren Burgernziel und Freudenbergerplatz weiterentwickelt und gestärkt. Der Grünraum Wyssloch-Egelsee-Schosshalde mit dem Zentrum Paul Klee definiert einen klaren Siedlungsrand.

Raum Sonnenhof, Egghölzli, Saali, Thoracker

Der Rückbau der Autobahn A6 ermöglicht die Vernetzung der Quartiere Freudenberger, Jolimont, Sonnenhof und Murifeld über die trennende Autobahn hinweg. Die Muristrasse verbindet das lokale Zentrum Egghölzli mit dem Burgernziel und dem Stadtring.

Wittigkofen/Thoracker

Neue Mitte Wittigkofen/ Thoracker

Die Quartiere Wittigkofen und Thoracker werden gemeindeübergreifend entwickelt. Ein neues Zentrum entsteht. Die neue Mitte Wittigkofen/Thoracker entwickelt sich im Gebiet Saali nach Süden über die Stadtgrenze der Stadt Bern Richtung Muri bei Bern weiter. Der heutige Autobahnraum kann reduziert werden und schafft Raum für andere Nutzungen. Es gilt, diese grosse städtebauliche Chance und das Entwicklungspotenzial auszuloten und zu nutzen.

Gümligen

Das Zentrum am Bahnhof Gümligen ist via Worb- und Muristrasse mit der neuen Mitte Wittigkofen/Thoracker sowie dem Stadtring verbunden. Die Siedlungsentwicklung findet primär entlang dieser Achse statt. Mit der Landschaftskammer Melchenbühl wird ein klarer Siedlungsrand zwischen der Stadt Bern und Muri bei Bern definiert.



Zunahme der Bevölkerung und der Beschäftigten

Prognostiziertes Wachstum in der Agglomeration Bern

Gemäss Agglomerationsprogramm Bern 4. Generation wird mit einem Bevölkerungswachstum von rund 15 Prozent bis im Jahr 2040 gerechnet. Ende 2018 lebten knapp 400 000 Personen in der Agglomeration Bern. Die Anzahl der in der Agglomeration Beschäftigten beläuft sich auf rund 300 000 Personen. In der Kernagglomeration war das Wachstum in den letzten zehn Jahren überdurchschnittlich. Die RKBM geht gemäss dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2021 davon aus, dass die erwartete Nachfrage nach Wohnraum insgesamt gedeckt werden kann, sofern zusätzlich zu den unüberbauten Bauzonen und einem Teil der inneren Reserven weitere Umstrukturierungsgebiete identifiziert und genutzt werden können.

Prognostiziertes Wachstum im Raum Bern-Ost

Gestützt auf die kantonalen Prognosen gemäss Gesamtverkehrsmodell (2018) wird im Entwicklungsband Siedlung und Freiraum von einem Wachstum von rund 4500 bis 6500 Personen bis im Jahr 2040 ausgegangen. Heute leben und arbeiten rund 20 000 Personen im Entwicklungsband. Dies entspricht einem Zuwachs von knapp 25 Prozent. Insgesamt steigt die Personenzahl im Perimeter des Fokusraums Bern-Ost von rund 50 000 auf knapp 60 000 bis ins Jahr 2040.

Leitbild Mobilität

Die Wege im Fuss- und Veloverkehr werden direkter und attraktiver. Der öffentliche Verkehr wird ausgebaut und soll zusammen mit dem Fuss- und Veloverkehr das Rückgrat der Verkehrserschliessung in Bern-Ost werden.



Um die Chance einer nachhaltigen Mobilität zu nutzen, werden der ÖV sowie der Fuss- und Veloverkehr gestärkt. Der motorisierte Individualverkehr wird siedlungsverträglich abgewickelt. Die Siedlungsentwicklung erfolgt im urbanen Raum möglichst autoarm, um nicht noch zusätzlichen Autoverkehr zu generieren. Zur Abstimmung des künftigen Verkehrsangebots sind die ÖV- und Veloinfrastrukturen als stadtraumprägende Elemente und Rückgrat der Erschliessung zu setzen. Die «Voie Verte» ist ein durchgrünter Mobilitätsraum.

— Entwicklung Busangebot

Soweit sinnvoll, soll der frei werdende Autobahnraum zur Weiterentwicklung des Busangebots genutzt werden.

— Entwicklung der Traminfrastruktur

Die Traminfrastruktur wird vom Freudenbergerplatz via frei werdenden Autobahnraum bis zum Guisanplatz weiterentwickelt.

Die Idee der Weiterführung der Tramlinie von Wittigkofen zum Bahnhof Gümligen stammt aus der Testplanung und soll als Alterna-



Vision Worbstrasse
(Güller Güller architecture
urbanism, 2021)

tive zur Option Tramverlängerung Saali gemäss Netzstrategie ÖV der Region geprüft werden.

□ Entwicklung Bahninfrastruktur

Die Bahninfrastruktur mit den benötigten Kapazitäten wird gemäss den strategischen Entwicklungsprogrammen (STEP) des Bundes entwickelt. Die Umsteigepunkte sind attraktiv und effizient organisiert, die Angebote von Tram und Bus optimal auf die S-Bahn abgestimmt.

— Entwicklung Velohauptroustennetz

Velovorrangrouten garantieren einen hohen Qualitätsstandard und ermöglichen ein sicheres und komfortables Vorankommen für alle Velofahrenden. Die bestehende und geplante Velohauptverbindung entlang dem frei werdenden Autobahnraum mit Anbindung an Guisan- und Melchenbühlplatz wird als Velovorrangroute ausgebildet. Die Idee aus der Testplanung, die Velovorrangroute ab dem Melchenbühlplatz via frei werdenden Autobahnraum bis zum Gümligenfeld zu führen, soll geprüft werden. Das Velohauptroustennetz wird mit einer Verbindung entlang dem Seidenberggässchen zwischen dem Melchenbühlplatz und der Thunstrasse sowie mit einer Verbindung zwischen Egghölzli und Dennigkofen ergänzt.

Entwicklung Fussverkehr

Das feinmaschige Fusswegnetz Fokusraum Bern-Ost wird primär durch die Wegverbindungen auf der «Voie Verte» ergänzt. Die Querbarkeit über den frei werdenden Autobahnraum hinweg wird deutlich verbessert.



Doppelspurige
Veloroute am
Nordring, Bern

Verkehrstrends und Mobilitätsverhalten der Zukunft

Der Bund legt mit den Verkehrsperspektiven 2050 die Annahmen der Entwicklung von Bevölkerung, Wirtschaft, Raumstruktur, Verkehr und Mobilitätsverhalten dar. Diese wurden bei der Erarbeitung des vorliegenden Leitbildes Bern-Ost berücksichtigt.

Der Verkehr wächst auch in Zukunft

Trends wie Homeoffice, Urbanisierung und Alterung der Bevölkerung führen dazu, dass künftig weniger Wege zurückgelegt werden, um zur Arbeit oder zum Einkaufen zu gehen. Dafür nimmt der Freizeitverkehr zu.

Boom der hoch automatisierten Fahrzeuge

Ab den Jahren 2035/2040 wird davon ausgegangen, dass ein Boom der hoch automatisierten Fahrzeuge einsetzt. Das sind Fahrzeuge, welche Fahrer:innen beim Spur-, Tempohalten und Bremsen assistieren oder ihnen das Fahren vollständig abnehmen.

Mehr Freizeit- als Arbeits- oder Einkaufswege

Die Digitalisierung führt bereits heute zu weniger Arbeits- und Einkaufswegen. Die eingesparten Wege werden im Freizeitverkehr kompensiert. Diese Wege sind meist kürzer und werden deswegen eher zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt.

Aus- und Belastung im Strassennetz und im ÖV bleibt hoch

Es sind insbesondere mehr Lieferwagen, Lastwagen, Last- und Sattelzüge unterwegs. Im öffentlichen Verkehr steigen die Passagierzahlen bis 2050 weiter.

Bedeutung des Fussverkehrs

Die Raumstruktur bestimmt massgebend die Entfernungen zwischen Wohnorten und Orten zum Arbeiten, Einkaufen oder für Freizeitaktivitäten. Je urbaner ein Raum geprägt ist, desto mehr Wege werden zu Fuss zurückgelegt. Im Jahr 2050 wird, wie heute, jeder dritte Weg in der Schweiz ein Fussweg sein.

Leitbild Strassennetz

Die Strassenräume werden zu Stadträumen. Verträgliche Geschwindigkeiten ermöglichen die Koexistenz der Verkehrsmittel im Strassennetz und erhöhen die Wohn- und Lebensqualität in den angrenzenden Wohngebieten.



Vision Quartierstrasse (Salewski Nater Kretz, 2021)

Regionales Basisstrassennetz

Das regionale Basisstrassennetz ist ein funktionales Netz und setzt sich aus National- und Kantonsstrassen sowie wichtigen Gemeindestrassen zusammen. Diese Verkehrsachsen sind wichtige Verbindungsstrassen und dienen der übergeordneten Verkehrslenkung. Die Abstimmung aller Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse sowie ein flüssiger Verkehrsablauf stehen dabei im Vordergrund. Das Basisstrassennetz kanalisiert den motorisierten Individualverkehr. Funktion und Bestandteile des Basisstrassennetzes werden von Gemeinden, Region, Kanton, Bund und Blaulichtorganisationen gemeinsam definiert. Die «Voie Verte» ist ein durchgrünter Mobilitätsraum.

Entwicklung der Autobahninfrastruktur

Die Autobahn und das übrige Strassennetz werden im Fokusraum Bern-Ost optimal miteinander verknüpft. Die Autobahn A6 wird zwischen BERNEXPO/Mingerstrasse und Anschluss Muri in den Tunnel verlagert. Das Projekt Bypass Bern-Ost sieht durchgehend zwei Tunnelröhren mit je zwei Fahrspuren sowie je einem Pannestreifen vor. Der Pannestreifen kann bei hoher Verkehrsbelastung als dritte Fahrspur umgenutzt werden.

Autobahnanschlüsse

Der Anschluss Bern-Ostring wird verschoben und in seiner Funktionalität halbiert. Der künftige

Verkehrsprognosen 2040

Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern (2018)

Mit steigenden Personenzahlen erhöht sich die Mobilitätsnachfrage. Die zusätzlichen Wege sollen im städtischen Raum vor allem mit dem öffentlichen Verkehr und dem Veloverkehr zurückgelegt werden. Der motorisierte Individualverkehr wird plafoniert und wo möglich reduziert. In den Regionen nimmt der motorisierte Individualverkehr gemäss den Prognosen des Kantons Bern weiter zu. Auf der Autobahn wird daher eine Zunahme von 10 bis 15 Prozent bis im Jahr 2040 erwartet. Die Zählstellen auf der Autobahn bestätigen diese Entwicklung. Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern unterliegt regelmässigen Aktualisierungen. Dadurch werden die Verkehrsprognosen periodisch auf den neusten Stand gebracht.

Mit der Pannestreifenumnutzung A6 Bern Wankdorf-Muri kann der Nationalstrassenbetrieb mit der heutigen Verkehrsmenge sichergestellt werden. Die Fahrzeuge können in den Spitzenzeiten den Pannestreifen als Fahrstreifen nutzen. Zudem wird der Lärmschutz verbessert. Mit dem Projekt Umgestaltung Anschluss Wankdorf sind neue Bewirtschaftungsmöglichkeiten an der Schnittstelle zwischen der Autobahn und dem übrigen Strassennetz geplant. Der Unfallschwerpunkt am Anschluss Wankdorf soll behoben und die Fuss- und Veloverbindungen sollen massgeblich verbessert werden.

Mit dem Projekt Bypass Bern-Ost können rund 70 Prozent des motorisierten Verkehrs im Gebiet Sonnenhof in den neuen Tunnel verlagert werden.

Halbanschluss Schosshalde ist unterirdisch und der Verkehr von und nach Lausanne/Zürich wird auf dem verlängertem Ostring mit dem Stadtverkehr verflochten. Zur Anbindung an das untergeordnete Strassennetz sind Rampenbauwerke notwendig. Der regionale Verkehr von und in Richtung Süden (Emmental, Oberland) wird nach der Erstellung des Halbanschlusses neu über das Basisstrassennetz und den Anschluss Muri geführt. Der Anschluss Muri bleibt bestehen, wird jedoch neu konzipiert.

— Entwicklung Ostring und — Abklassierung Laubeggstrasse

Der Ostring wird vom Freudenbergerplatz bis zum Guisanplatz verlängert. Die Ostermundigenstrasse wird an den Ostring angeschlossen. Der verlängerte Ostring verläuft in diesem Abschnitt oberhalb des Bypass Bern-Ost auf der Überdeckung der Autobahn. Die Laubeggstrasse wird dadurch nicht mehr als übergeordnete Verbindung für den motorisierten Individualverkehr vom Freudenbergerplatz an den Guisanplatz benötigt.

— Entwicklung Muristrasse — und Abschnitt Sonnenhof

Die Muristrasse bleibt eine wichtige Erschliessungsachse für den Autoverkehr. Der Abschnitt Sonnenhof zwischen Freudenbergerplatz und Egghölzli dient dem motorisierten Individualverkehr vorerst als Verbindungsachse. Die Bedeutung dieser Achse soll längerfristig reduziert werden. Der Verkehr soll auf ein Mass reduziert werden, das eine siedlungsverträgliche Gestaltung der Muristrasse, des Burgernziels, des Freudenbergerplatzes und des frei werdenden Autobahnraumes ermöglicht. Langfristig soll der frei werdende Autobahnraum im Abschnitt Sonnenhof für den

Durchgangsverkehr unterbrochen werden können. Die Voraussetzung dafür ist die deutliche Reduktion der Nachfrage im motorisierten Individualverkehr.

— Entwicklung Worbstrasse — und Entlastung Gümligen

Der frei werdende Autobahnraum im Abschnitt Egghölzli und Entlastung Gümligen-Muri soll dem Niveau der angrenzenden Quartiere möglichst nahtlos angeglichen werden, um die räumliche Vernetzung sicherzustellen. Dazu gehört ein vollständiger Rückbau der Autobahninfrastrukturen und namentlich des tiefergelegten Autobahnraumes, der Brücken und der Lärmschutzwände. Die Worbstrasse soll ein Angebot für alle Verkehrsmittel (Velo, Tram/Bus, motorisierter Individualverkehr) beinhalten.

Die Worbstrasse und der Anschluss Muri werden im Bereich des frei werdenden Autobahnraumes miteinander verbunden. Die Entlastung Gümligen-Muri wird Bestandteil des Basisstrassennetzes. Durch diese Netzergänzung und den Autobahnzubringer T10 kann die Worbstrasse im Zentrum von Gümligen verkehrlich entlastet werden.

Zentrum Paul Klee mit
Blick Richtung Wankdorf



Leitbild Ökologie und Klima

Die Autobahn als Barriere entfällt. Die Kaltluftströme fließen damit künftig wieder ungehinderter in das Siedlungsgebiet. Ökologisch wertvolle Lebensräume werden vernetzt.



Das Leitbild zeigt für die Klima-anpassung und die Ökologie wichtige Frei- und Grünraumstrukturen im Zukunftsbild 2050. Die grossmasstäblichen Grünräume mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten strukturieren den Fokusraum Bern-Ost, beeinflussen das Lokalklima und tragen somit massgebend zur ökologischen Gesamtwirkung bei.

Biodiversität im Entwicklungsband

Die Freiraum- und Siedlungsentwicklung findet schwergewichtig im Entwicklungsband statt. Der Fokus ist deshalb auf das Schaffen und Erhalten eines flächigen Angebots an Ökofrastrukturen zur Förderung der Biodiversität zu legen. Ökofrastrukturen sind neben grossräumigen Grünanlagen auch Gärten, Bäume, Ruderalflächen, Gewässerufer, Hof-, Dach- und Fassadenbegrünungen.

Blick auf das Zentrum Paul Klee



Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel

Zunahme von Wetter- und Witterungsextremen

Die zunehmende Sommertrockenheit führt zu Konflikten in Bezug auf die Wassernutzung. Hitzestress kann zu Übersterblichkeit bei vulnerablen Gruppen wie Senior:innen oder Kindern führen. Heftigere Starkregenfälle begünstigen lokale Überschwemmungen und Oberflächenabfluss.

Hitzebelastung mindern

Nebst Berücksichtigung des Klimaschutzes erfolgt die Entwicklung des Fokusraums vor dem Hintergrund der Klimaadaptation mit der prognostizierten Entwicklung des Lokalklimas als Grundlage. Die zunehmende Hitzebelastung zeigt auf, dass unversiegelte Böden immer wichtiger werden. Für Flora und Fauna sind ökologische Infrastrukturen zu schaffen und weiterzuentwickeln.

Die Anordnung von Bauten und Anlagen sollen die nächtlichen lokalen Windströmungsverhältnisse minimal beeinträchtigen und auch tagsüber eine ausreichende Durchlüftung ermöglichen. Genügend Bäume und Grünelemente sowie geeignete Baumaterialien und Oberflächenstrukturen mindern den Hitzeinseleffekt und unerwünschte Reflexionen.

Energieproduktion

Energieeffiziente Gebäude mit fossilfreier Wärmeversorgung mindern die Treibhausgasemissionen. Dächer und Fassaden können zur Produktion erneuerbarer Energie genutzt werden. Mit der Bereitstellung von Infrastrukturen für die Elektromobilität und der Veränderung des Mobilitätsverhaltens zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr wird der Klimaschutz aktiv gefördert.

Kreislaufwirtschaft

Die Wiederverwendung von Rohstoffen und Materialien, der Erhalt, die Weiter- oder Umnutzung von Gebäuden, Kunstbauten oder Teilen des ehemaligen Autobahnraumes sowie die Verwendung regionaler Ressourcen und die Schaffung lokaler Kreisläufe tragen zum Klimaschutz bei.

Wald

Der Wald ist Lebensraum und beeinflusst das Lokalklima durch Temperatenausgleich und Speicherung von CO₂. Der Ostermundigen- und der Hüenliwald sind aufgrund ihrer Grösse und topografischen Lage wichtige Kaltluftentstehungsflächen. Diese Kaltluft soll maximal in das Siedlungsgebiet abfliessen können.

Vernetzungskorridore und «Voie Verte»

Der frei werdende Autobahnraum verbessert die Vernetzung der Grün- und Freiraumstrukturen und setzt sie damit in Wert. Dabei kann die Topografie wieder an das angrenzende Gelände angepasst und somit auch die Quervernetzung naturnaher Lebensräume gestärkt werden. Die «Voie Verte» vernetzt als grüner Korridor ökologisch wertvolle Lebensräume.

Hangabwind und Kaltluftströme

Das bestehende Kaltluftsystem ist zu erhalten und zu schützen. Hangabwinde sorgen für kühlende Luftströme im Siedlungsgebiet. Diese Windsysteme müssen weitgehend unbeeinträchtigt bestehen bleiben, damit sie für nächtliche Abkühlung sorgen können. Hindernisse wie Bauten oder topografische Versätze beeinflussen unterschiedliche Faktoren wie bodennahe Kaltluft, Windgeschwindigkeit oder Temperatur. Die Umnutzung des frei werdenden Autobahnraums ermöglicht eine Stärkung des bestehenden Kaltluftsystems. Dies ist in den weiteren Planungen als massgebende Rahmenbedingung zu berücksichtigen.

M Landschaftskammer Melchenbühl

Der ökologische Nutzen der heutigen Landwirtschaftsflächen in der Landschaftskammer Melchenbühl sowie im Grünen Band soll für das Lokalklima und die Biodiversität unter Ermöglichung einer nachhaltigen und umweltschonenden Lebensmittelerzeugung maximiert werden. Die ökologische Vernetzung zwischen dem Aareraum und dem Hüenliwald wird gestärkt.

W Grünraum Egelsee-Wyssloch-Schosshalde

Der Grünraum Egelsee-Wyssloch-Schosshalde ist ein wichtiger Freiraum, der sich vom Siedlungsrand bis tief ins Siedlungsgebiet zieht und neben siedlungsnahem, naturnahem Erholungsraum durch die topografischen Anpassungen auch einen wertvollen Beitrag zur ökologischen Vernetzung leisten kann. Der Grünraum definiert eine klare Siedlungsgrenze.

G Landschaftsraum Grünes Band

Das «Grüne Band» dient der ökologischen Vernetzung und stärkt die Biodiversität zwischen dem Aareraum und dem Hüenliwald.



Integrale Planungen für die künftigen Generationen

Mit aufeinander abgestimmten Planungsprozessen wollen die Planungsträger:innen die bevorstehende Transformation von Bern-Ost angehen. Die Vision soll schrittweise geschärft und periodisch überprüft werden. Alle sind zum Mitmachen aufgefordert. Die Beteiligung betroffener und interessierter Personen steht im Zentrum der Veränderungsprozesse – denn es geht nur gemeinsam.

Zusammenspiel unterschiedlicher Planungsprozesse

Die im Fokusraum Bern-Ost langfristig angestrebte Transformation bedarf eines Zusammenspiels unterschiedlichster Planungsprozesse auf nationaler, kantonaler, regionaler und kommunaler Stufe. Jede Planungsstufe hat dazu ihre eigenen Instrumente, um eine nachhaltige und koordinierte Entwicklung von Raum und Mobilität zu fördern. Mit den Festsetzungen in den entsprechenden Instrumenten wird der Auftrag erteilt, die zur Umsetzung notwendigen weiteren Planungen anzugehen. Die Instrumente beinhalten entweder Konkretisierungen, welche räumliche und infrastrukturelle Fragen (z.B. Arealplanungen) integral betrachten, oder solche, die ein Thema (z.B. die Freiraumplanung oder die Veloinfrastruktur) sektoriell behandeln.

Transformation von Bern-Ost einleiten

Nebst der städtebaulichen ist auch die sozialräumliche Entwicklung zu definieren. Im Vordergrund stehen sowohl die aktive Steuerung der Veränderung als auch die damit verbundenen Aufwertungsdynamiken, um die soziale und funktionale Vielfalt zu erhalten respektive zu fördern. Dabei gilt es, unterschiedliche Handlungsebenen zu bedienen: kooperative und partizipative Transformationsprozesse, Qualität und Quantität von Freiräumen und Begegnungsorten, Angebot öffentlicher Nutzungen wie Freizeit- oder Sportanlagen sowie auch soziale Infrastrukturen.

Beteiligung der Interessierten

Forum Bypass Bern-Ost

Am Autobahnprojekt und an der Umgestaltung des frei werdenden Autobahnraumes besteht ein öffentliches Interesse. Im Forum Bypass Bern-Ost werden Quartiervereine, Parteien und Interessengruppen eingeladen, den Planungsprozess zu begleiten. Seit 2019 erhalten sie periodisch Einblick in die Arbeitsschritte zur Planung des Autobahnprojekts, sowie in die Arbeiten der Testplanung und des vorliegenden Leitbilds. Dabei dienen die Veranstaltungen als Echoraum.

Öffentliche Ausstellung der Testplanungsergebnisse

Die Ergebnisse der Testplanung «Entwicklungsraum Bern-Ost/Muri» wurden im Frühling 2022 öffentlich ausgestellt. Die Besuchenden erhielten mit dem Instrument «Werte-Tisch» die Möglichkeit, Lieblings- und Unorte im Raum Bern-Ost zu benennen. Entstanden ist daraus eine generische Animationsgrafik. Das aus dem «Werte-Tisch» generierte Wissen wurde in den Erarbeitungsprozess des vorliegenden Leitbildes eingespeist.

«Werte-Tisch» an der öffentlichen Ausstellung der Testplanungsergebnisse



Sozialverträgliche Transformation sicherstellen

Die Transformation des Fokusraums Bern-Ost ist ein Generationenprojekt. Der lange Umsetzungszeitraum des Bypass Bern-Ost bedingt unzählige Zwischenzustände. Diese Anpassungs- und Transformationsprozesse geschehen in den verschiedensten Bereichen, Disziplinen und an ganz unterschiedlichen Orten.

Für eine sozialverträgliche Transformation sind die Entwicklungen zu etappieren, die Mechanismen wie auch Spielregeln für die Landabgabe und den Mehrwertausgleich zu klären. Die Sicherung von gemeinnützigem oder preisgünstigem Wohnraum unterstützt eine sozialverträglichere Transformation. Zur Wahrung der Identitäten soll ein angemessener Umgang mit der heutigen Autobahnlandschaft gefunden werden. Es gilt, ein ausreichendes Angebot an Freiräumen, sozialen Infrastrukturen und Quartierinfrastrukturen sicherzustellen.

Qualität über die Beteiligung der Bevölkerung steigern

Für eine nachhaltige und qualitativ hochstehende Entwicklung ist der Transformationsprozess aktiv zu gestalten und die Beteiligung der Bevölkerung in die Prozesse einzuflechten. In diesem Transformationsprozess bedarf es des frühzeitigen und kontinuierlichen Einbezugs der Bevölkerung. Zusätzlich sind Bottom-up-Reaktionen wie Initiativen der Bewohnenden als integraler Teil der Planung mitzudenken und zu unterstützen. Der Dialog mit der Bevölkerung ist die Basis für breit abgestützte und von der Bevölkerung akzeptierte Planungs- und Entwicklungsarbeiten und er unterstützt den Willen der Planungsträger:innen, qualitativ hochstehende Lösungen zu konzipieren. Die Beteiligung der Bevölkerung ist Kernelement aller Planungsprozesse.



Forum Bypass-Ost, Blick in den Zwischenstand der Testplanung



➤ Weiterführende Unterlagen

- Bericht Stadtentwicklung Bypass Bern-Ost, Kinder- und Jugendmitwirkung (2022)
- Veranstaltungsbericht Forumskonferenz III (2022)
- Bericht öffentliche Ausstellung Ergebnisse Testplanung (2022)
- Bericht Konsultation Leitbild (2022)

Die nächsten Generationen einbinden

Die Transformation des Fokusraums Bern-Ost ist ein Generationenprojekt. Kinder und Jugendliche sollen aktiv an der Entwicklung in Bern-Ost teilhaben. Eine altersgerechte und inklusive Beteiligung ist die Grundvoraussetzung, um neuen und sich wandelnden Ansprüchen gerecht werden zu können.



Zukunftsvisionen von Kindern und Jugendlichen

Kinder- und Jugendmitwirkung

Mit der Kinder- und Jugendmitwirkung wurde einerseits ein Teil der zukünftigen Generationen einbezogen und andererseits die Perspektive der Planenden erweitert. 56 Kinder und Jugendliche aus dem Stadtteil IV der Stadt Bern und aus Muri bei Bern haben sich im Winter 2021 mit dem Projekt auseinandergesetzt und ihre Zukunftsvisionen auf Papier gebracht. Es sind viele verschiedene Zeichnungen, Collagen und Pläne entstanden, die mögliche Nutzungen für die gewonnene Fläche aufzeigen. Die Ideen wurden auf zwei Illustrationen zusammengefasst.



Forum Bypass-Ost, Konsultation Leitbild



Zukunftsvisionen von Kindern und Jugendlichen

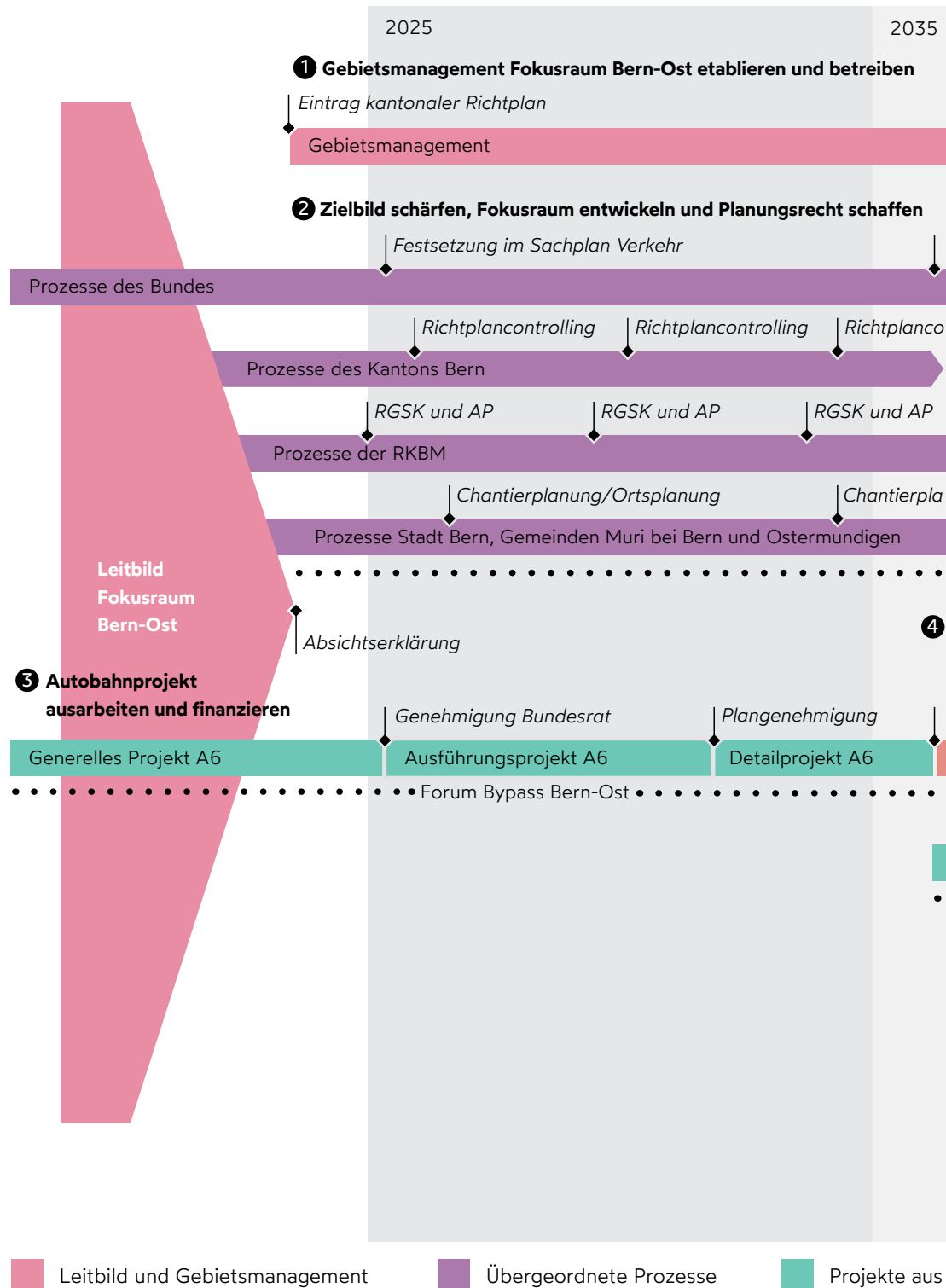
Umsetzungsagenda

Die neue Linienführung der Autobahn im Fokusraum Bern-Ost schafft veränderte Rahmenbedingungen. Für eine koordinierte Entwicklung arbeiten die Planungsträger:innen Hand in Hand. Die Umsetzungsagenda zeigt die nächsten Schritte auf.

Die Umsetzungsagenda bietet einen Überblick über die nötigen Schritte, bis die Vision in Bern-Ost Realität werden kann. Mit dem vorliegenden Leitbild liegt die gemeinsame Grundlage für eine koordinierte Entwicklung vor. In der nächsten Phase schärfen, vertiefen und konkretisieren die Planungsträger:innen das Zielbild unter Beteiligung der Bevölkerung in ihren jeweiligen kommunalen, regionalen, kantonalen und nationalen Planungen und überführen es sukzessive in behörden- und grundeigentümergebundene Planungsinstrumente.

1 Gebietsmanagement etablieren und betreiben

Damit der Raum zukunftsfähig gestaltet und das Entwicklungspotenzial bestmöglich genutzt werden kann, ist eine integrale Abstimmung der Aktivitäten im Raum vordringlich. Im Vordergrund stehen dabei die Abstimmung von Mobilität, Siedlung und Landschaft und die damit verbundene Koordination der Planungsprozesse und Projekte der Planungsträger:innen. Als Plattform wird eine übergeordnete Koordinationsorganisation unter der Leitung des Kantons Bern geschaffen. Die Weiterbearbeitung der einzelnen Planungsprozesse und Projekte verbleiben dabei in der Verantwortung der Planungsträger:innen selbst.



2 Zielbild schärfen, Fokusraum entwickeln und Planungsrecht schaffen

Prozesse des Bundes

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN)

Der SIN besteht aus zwei Teilen. Der Konzeptteil bettet den

sachbezogenen Inhalt des SIN in die Sachplanung des Bundes und weitere sachverwandte Dossiers ein. Der Objektteil umfasst die Objektblätter. Das Generelle Projekt wird im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse SIN, Objektblatt «OB 4.5 Erweiterung N6 Verzweigung Wankdorf-Muri» festgesetzt. Es gibt den fachlich-technisch-planerischen Stand

wieder, mit dem Zweck, das Projekt in groben Zügen zu erklären sowie mit weiteren Nutzungen und Schutzbedürfnissen räumlich abzustimmen.

Programm Agglomerationsverkehr (PAV)

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Je besser diese auf die gewünschte räumliche Entwicklung abgestimmt sind, desto höher ist die finanzielle Beteiligung. Die Agglomerationsprogramme sind ein wichtiger Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bundes und der nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz.

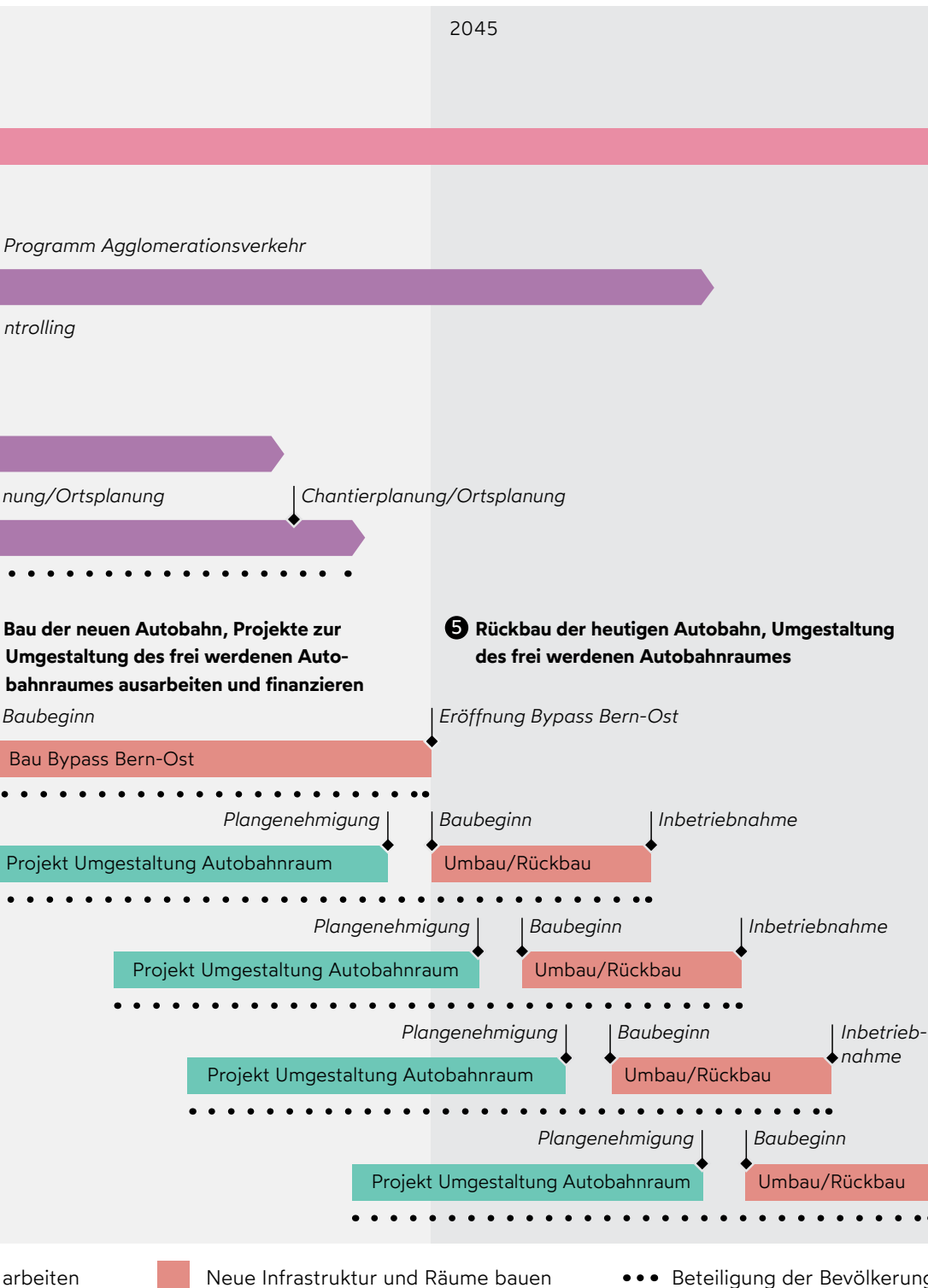
Prozesse des Kantons

Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan ist das räumliche Führungsinstrument des Regierungsrates. Er setzt den Rahmen für die räumliche Planung des Kantons, der Regionalkonferenzen sowie der Gemeinden und dient der Abstimmung mit dem Bund. Mit der Verankerung des Fokusraumes Bern-Ost im Massnahmenblatt «R-12, Fokusraum Bern-Ost» stellt der Kanton die Koordination und die Abstimmung der künftigen Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung sicher und benennt die zu koordinierenden Massnahmen in den jeweiligen Bereichen.

Weitere kantonale Planungen

Mittelfristig werden der kantonale Strassennetzplan, das kantonale ÖV-Angebotskonzept und der Sachplan Veloverkehr aktualisiert und ergänzt.



Prozesse der Region

—

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland

Das RGSK als teilregionaler Richtplan konkretisiert die Inhalte des kantonalen Richtplans zur künftigen Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung und dient als behördenverbindlicher Rahmen für die Ortsplanungen der Mitgliedsgemeinden. Das RGSK wird alle vier Jahre überarbeitet. Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse aus dem Fokusraum Bern-Ost werden die zugehörigen Massnahmen aktualisiert oder neue Massnahmen aufgenommen. Die Landschaftskammer Melchenbühl wird im RGSK zur langfristigen Sicherung und Weiterentwicklung aufgenommen.

Agglomerationsprogramm Bern

Das Agglomerationsprogramm Bern ist im Kanton Bern ein Bestandteil des RGSK Bern-Mittelland und wird alle vier Jahre überarbeitet. Das Agglomerationsprogramm bezeichnet verschiedene Fokusräume, in denen eine umfassende und integral geplante Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Landschaft ausgelöst werden soll respektive bereits bearbeitet wird. Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse aus dem Prozess Fokusraum Bern-Ost werden die zugehörigen Massnahmen, Karten und Berichtsteile aktualisiert. Beitragsberechtigter Verkehrsmaßnahmen aus dem Programm Agglomerationsverkehr, die sich aus einer integralen Entwicklung ableiten lassen, werden dem Bund zur Mitfinanzierung unterbreitet.

Weitere regionale Planungen

Mittelfristig werden das regionale Basisstrassennetz und das regionale Angebotskonzept öffentlicher Verkehr mit dem Bypass

Bern-Ost ergänzt. Für die Tramverlängerung Ostring-Guisanplatz wird eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt. Die Idee der Weiterführung der Tramlinie von Wittigkofen zum Bahnhof Gümligen wird als Alternative zur Option Tramverlängerung Saali in den kommenden Jahren geprüft.

Prozesse der Stadt Bern und der Gemeinden Muri bei Bern und Ostermundigen

—

Chantierplanung der Stadt Bern

Das Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2016 ist das Steuerungsinstrument der räumlichen Stadtentwicklung der Stadt Bern. Ein Schwerpunkt des STEK 2016 ist die Umstrukturierung und Verdichtung von strategisch wichtigen Gebieten mit grossem Aufwertungs- und Entwicklungspotenzial wie Bern-Ost. Für die Chantiers Bern-Ost wird in einem ersten Schritt ein auf dem Leitbild aufbauendes Zukunftsbild mit einem Entwicklungsprogramm erarbeitet. Damit soll die langfristige räumliche Entwicklungsstrategie behördenverbindlich festgelegt werden. Die Beteiligung der relevanten Akteur:innen und Interessengruppen wie der Quartierbevölkerung ist zentraler Bestandteil der Chantierplanungskultur.

Ortsplanung Gemeinde Muri bei Bern

Das räumliche Leitbild ist das zentrale Dokument für die Planung in Muri bei Bern. Das Szenario Bypass Bern-Ost wird in vertiefenden Planungen schrittweise konkretisiert, in die Entwicklungsstrategie überführt, in die kommunalen Richtpläne aufgenommen und wo nötig wird die Nutzungsplanung angepasst. Die Bevölkerung wird im Rahmen der Planungsprozesse gezielt und phasengerecht involviert.

Ortsplanung Gemeinde Ostermundigen

Der kommunale Richtplan «Räumliche Entwicklungsstrategie» (RES) legt behördenverbindlich fest, wie sich die Gemeinde in räumlicher Hinsicht bis 2030 und darüber hinaus entwickeln soll. Die in der RES definierten Ziele werden im Rahmen einer Ortsplanungsrevision konkretisiert und in der baurechtlichen Grundordnung (Baureglement, Zonen- und Schutzzonenplan etc.) eigentümerverschreibend festgesetzt. Die Entwicklungsleitsätze zum Fokusraum Bern-Ost sind dabei Grundlage für die optimale Vernetzung der Planungen über die Gemeindegrenzen hinweg. Der partizipative Einbezug der Stakeholder und der Bevölkerung war und ist ein zentrales Element und ein strategischer Erfolgsfaktor der Planungsprozesse der Gemeinde.

3 Autobahnprojekt ausarbeiten und finanzieren

Der Ersatz der bestehenden Nationalstrasse durch den Bypass Bern-Ost schafft die Voraussetzung für die angestrebte Transformation. Die Projektierung erfolgt in mehreren Phasen.

Das Generelle Projekt legt die Eckwerte des Bauprojektes und der Rückbauprojekte fest und wird durch den Bundesrat genehmigt: die Linienführung, die Gestaltung der Anschlüsse, die Anzahl Fahrspuren und die Kreuzungen mit anderen Bauwerken sowie die Finanzierung des Rückbaus. Im Ausführungsprojekt werden die Bauwerke präzisiert, damit die betroffenen Bundesstellen, Kantone, Gemeinden und Private daran mitwirken können. Die Umweltberichterstattung erfolgt mit einem Umweltverträglichkeitsbericht. Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens wird das Projekt öffentlich aufgelegt.

Die Planungen werden durch das Forum Bypass Bern-Ost begleitet, in welchem Quartiervereine, Parteien und Interessengruppen vertreten sind.

4 Bau der neuen Autobahn, Projekte zur Umgestaltung des frei werdenden Autobahnraumes ausarbeiten und finanzieren

Der Baustart des Bypass Bern-Ost kann gemäss aktueller Planung frühestens im Jahr 2034 erfolgen, die Bauzeit beträgt rund 10 Jahre.

Währenddessen wird der Rückbau der bestehenden Autobahninfrastruktur zwischen BERN-EXPO/Mingerstrasse und dem Anschluss Muri geplant. Der frei werdende Autobahnraum soll abschnittsweise umgestaltet werden. Um die Erschliessung der Quartiere und die Erreichbarkeit der Autobahn auch in den Übergangsphasen vor und nach der Inbetriebnahme der neuen Nationalstrasse zu gewährleisten, ist eine detaillierte Phasenplanung erforderlich. Ein Materialbewirtschaftungs- und Bodenkonzept zeigt auf, welche Materialflüsse zu erwarten sind, wo Zwischenlagerplätze angeordnet werden und wie mit dem Boden möglichst schonend umgegangen werden kann. Schliesslich sind auch Themen wie Landübertragung, Aufhebung von Nationalstrassen-Baulinien und Mehrwertausgleichsmechanismen zu klären.

Abschnitt Ostring/Pulverweg

Im Abschnitt Ostring/Pulverweg wird der Ostring ab dem Freudenbergerplatz bis zum Guisanplatz verlängert. In Abhängigkeit des Entscheids zur neuen Tramverbindung im Raum Ostring-Guisanplatz kann die Gestaltung dieses Strassenabschnittes abschliessend geklärt und die

Projektierung gestartet werden. Der neue Strassenraum berücksichtigt die Interessen der anliegenden Quartiere, ist Bestandteil der «Voie Verte» und ermöglicht die Verbindung zwischen dem Halbanschluss Schosshalde und dem Freudenbergerplatz. Betroffene und interessierte Personen werden in die Planung involviert.

Abschnitt Freudenbergerplatz/Sonnenhof

Im Abschnitt Freudenbergerplatz/Sonnenhof wird der Freudenbergerplatz neu organisiert und die Verbindung zwischen Freudenbergerplatz und Egghölzli umgestaltet. Im Raum Sonnenhof ist keine neue Tramverbindung vorgesehen. Der neue Strassenraum berücksichtigt die Interessen der anliegenden Quartiere, ist Bestandteil der «Voie Verte» und ermöglicht ein Grundangebot für den motorisierten Verkehr, um eine übermässige Belastung der Muristrasse zu verhindern. Langfristig soll dieser Abschnitt frei von motorisiertem Individualverkehr sein. Die Gestaltung des Strassenraumes muss entsprechend aufwärtskompatibel sein. Betroffene und interessierte Personen werden in die Planung involviert.

Abschnitt Worbstrasse in Wittigkofen/Thoracker

Die Worbstrasse und der frei werdende Autobahnraum werden in Wittigkofen/Thoracker mit der Jupiterstrasse zusammengelegt. Die Tramverbindung Saali wird in den Strassenraum integriert. In Abhängigkeit vom Entscheid betreffend die neue Tramverbindung im Raum Saali bis zum Bahnhof Gümligen kann die Gestaltung dieses Strassenabschnittes abschliessend geklärt und die Projektierung gestartet werden. Der neue Strassenraum berücksichtigt die Interessen der anliegenden Quartiere, leistet einen Beitrag zur neuen Mitte Wittigkofen/

Thoracker, ist Bestandteil der «Voie Verte» und ermöglicht die Verbindung zwischen Egghölzli und der Ortsdurchfahrt Gümligen respektive die Entlastung Gümligen-Muri. Betroffene und interessierte Personen werden in die Planung involviert.

Abschnitt Gümligen

Im Abschnitt Gümligen wird die bestehende Autobahn zu einer Entlastungsstrasse umgestaltet. In diesem Abschnitt ist keine neue Tramverbindung vorgesehen. Der neu gestaltete Strassenraum berücksichtigt die Interessen der anliegenden Quartiere, ist Bestandteil der «Voie Verte» und ermöglicht die Verbindung zwischen der Worbstrasse und der Thunstrasse sowie dem Anschluss Muri. Betroffene und interessierte Personen werden in die Planung involviert.

5 Rückbau der heutigen Autobahn und Umgestaltung

Nach der Inbetriebnahme des Bypass Bern-Ost wird die heutige Autobahninfrastruktur zwischen BERNEXPO/Mingerstrasse und dem Anschluss Muri ab 2045 schrittweise zurückgebaut. Die Umgestaltung des frei werdenden Autobahnraumes wird in Etappen realisiert. Das ursprüngliche Terrain wird dabei möglichst wiederhergestellt.

➤ Weiterführende Unterlagen

- ASTRA (2018), Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Strasse (SIN)
- Kanton Bern (2022), Kantonaler Richtplan
- RKBM (2020), Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2021 / Agglomerationsprogramm 4. Generation AP4
- Stadt Bern (2016), Stadtentwicklungskonzept Bern «STEK 2016»
- Gemeinde Muri bei Bern (2016/2019), Räumliches Leitbild und Richtpläne Siedlung und Verkehr
- Gemeinde Ostermündigen (2020), Räumliche Entwicklungsstrategie RES

Absichtserklärung

Was, wenn die Autobahn beim Berner Ostring und in Muri bei Bern eines Tages nicht mehr direkt vor der Haustür liegt? Die Planungsträger:innen haben sich auf die Grundsätze zum weiteren Vorgehen geeinigt und werden die nächsten Schritte gemeinsam und koordiniert angehen.

Planungsträger:innen

- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, vertreten durch das Bundesamt für Strassen ASTRA
- Direktion für Inneres und Justiz Kanton Bern
- Bau- und Verkehrsdirektion Kanton Bern
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland
- Stadt Bern
- Gemeinde Muri bei Bern
- Gemeinde Ostermundigen

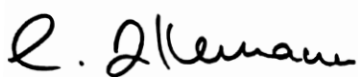
Rechte und Pflichten

1. Die Planungsträger:innen handeln im Sinne des vorliegenden Leitbilds und verfolgen die nächsten Schritte gemäss Umsetzungsagenda im Rahmen ihrer Zuständigkeiten.
2. Der Kanton Bern stellt die Koordination der Planungen im Austausch mit dem Bund, der Regionalkonferenz Bern-Mittelland und den Standortgemeinden sicher.
3. Die Planungsträger:innen informieren einander im Austausch mit dem Kanton über Planungsfortschritte, Projektänderungen und für die Entwicklung relevante Aspekte.
4. Der Kanton Bern als Koordinator führt einmal jährlich eine Standortbestimmung zum Entwicklungsfortschritt durch.
5. Die Kommunikation gegenüber Dritten und der Öffentlichkeit erfolgt nach vorgängiger Absprache mit den weiteren beteiligten Planungsträger:innen.

Bern, 13. Juni 2023



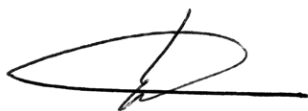
Jürg Röthlisberger
Direktor
Bundesamt für Strassen ASTRA



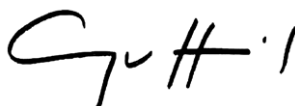
Evi Allemann
Regierungsrätin
Direktion für Inneres
und Justiz Kanton Bern



Christoph Neuhaus
Regierungsrat
Bau- und Verkehrsdirektion
Kanton Bern



Michael Bürki
Präsident der Geschäftsleitung
Regionalkonferenz Bern-Mittelland



Alec von Graffenried
Stadtpräsident
Stadt Bern



Marieke Kruit
Gemeinderätin
Direktion für Tiefbau, Verkehr
und Stadtgrün
Stadt Bern



Stephan Lack
Gemeindepräsident
Gemeinde Muri bei Bern



Thomas Iten
Gemeindepräsident
Gemeinde Ostermundigen

Impressum

Planungsträger:innen

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, vertreten durch das Bundesamt für Strassen ASTRA

—
Direktion für Inneres und Justiz
Kanton Bern

—
Bau- und Verkehrsdirektion Kanton Bern

—
Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Kommissionen Raumplanung und Verkehr

—
Stadt Bern

—
Gemeinde Muri bei Bern

—
Gemeinde Ostermundigen

Kernteam Erarbeitung Leitbild

ASTRA, Filiale Thun,
Projektmanagement Nord

—
Bau- und Verkehrsdirektion Kanton Bern,
Tiefbauamt

—
Direktion für Inneres und Justiz
Kanton Bern, Amt für Gemeinden
und Raumordnung

—
Regionalkonferenz Bern-Mittelland,
Fachbereich Raumplanung

—
Präsidialdirektion Stadt Bern,
Stadtplanungsamt

—
Direktion für Tiefbau Stadt Bern,
Verkehr und Stadtgrün, Verkehrsplanung

—
Gemeinde Muri bei Bern, Bauverwaltung

—
Gemeinde Ostermundigen,
Dienststelle Planung

Bearbeitungsteams Testplanung

Team BUUR:

- BUUR, Leuven, Belgien
- Metron AG, Bern, Schweiz
- Latz + Partner, Kranzberg, Deutschland
- ISR-UNIGE, Genf, Schweiz

—
Team Salewski Nater Kretz:

- Salewski Nater Kretz AG, Zürich, Schweiz
- TEAMverkehr.zug AG, Cham, Schweiz
- Architectura Agronomia, Barcelona, Spanien
- Office of Living Things, Zürich, Schweiz
- Gehl, Kopenhagen, Dänemark

—
Team Güller Güller architecture urbanism:

- Güller Güller architecture urbanism, Zürich, Schweiz
- mrs partner AG, Zürich, Schweiz
- exträ Landschaftsarchitekten AG, Bern, Schweiz
- Barbara Emmenegger – Soziologie & Raum, Zürich, Schweiz

Redaktionsteam

Projektleitung:
Ventus Projekte GmbH,
Zürich

—
F. Preisig AG, Zürich

—
Kommunikation:
Soziale Plastik, Bern
Farner Consulting AG,
Bern

—
Grafik, Layout:
brggr, Bern

Cover-Illustration:
Alice Kolb, Bern

—
Korrektorat:
Rotstift AG, Basel

—
Druck:
Tanner Druck AG,
Langnau

—
Bezugsquelle:
Fokusraum Bern-Ost

Mitglieder Forum

ACS Sektion Bern, AL, Architekturforum Bern, Bürgergemeinde Bern, Die Mitte Stadt Bern, EVP, FDP, Forum Gümligen, Forum Muri, Fussverkehr Kanton Bern, GaP, Gesellschaft Stadt- und Landschaftsentwicklung, Gewerbeverband KMU Stadt Bern, Gewerbeverein Muri-Gümligen, GFL, GLP, Grüne Muri, Grünes Bündnis, Hauseigentümerverband Bern und Umgebung, IG Robinsonweg, IG Schönberg Ost, IG Wankdorf, JA!, JGLP, Kommission Tiefbau und Betriebe Muri, Läubigi Stadt, Pro Velo Bern, Quartierkommission DIALOG Nordquartier Bern, Quartierverein Burgfeld, Quartierverein Melchenbühl Muri, Quartierverein Murifeld, Quartierverein Robinsonweg-Merzenacker, QuaV4, Schosshalde-Ostring-Murifeld-Leist, SG Baumgarten, SG Egelmoos, SG Egelsee, SP Muri, SP Stadt Bern, SVP Muri, SVP Stadt Bern, TCS Sektion Bern, Thorakerleist Muri, VCS Sektion Bern, Verein Spurwechsel

printed in
switzerland





Was, wenn die Autobahn beim Berner Ostring eines Tages nicht mehr direkt vor der Haustür liegt?

Mit dieser Kernfrage setzen sich die Planungsträger:innen, das Bundesamt für Strassen ASTRA, der Kanton Bern, die Regionalkonferenz Bern-Mittelland, die Stadt Bern sowie die Gemeinden Muri bei Bern und Ostermündigen, seit einigen Jahren intensiv auseinander. Die Autobahn in einen Tunnel zu verlegen, kommt einem Befreiungsschlag gleich. Eine tiefgreifende Veränderung von Nutzung und Gestaltung des Autobahnraums zwischen BERNEXPO/Mingerstrasse und dem Anschluss Muri wird möglich.

Die Inhalte des Leitbilds basieren im Wesentlichen auf den Ergebnissen der im Jahr 2021 durchgeführten Testplanung. Sowohl bei der Testplanung wie auch bei der Erarbeitung des Leitbilds haben die Planungsträger:innen Vertretungen aus den betroffenen Quartieren, Verbänden und Politik und teilweise auch die breite Öffentlichkeit eingebunden.

Fokusraum
**BERN
OST**