

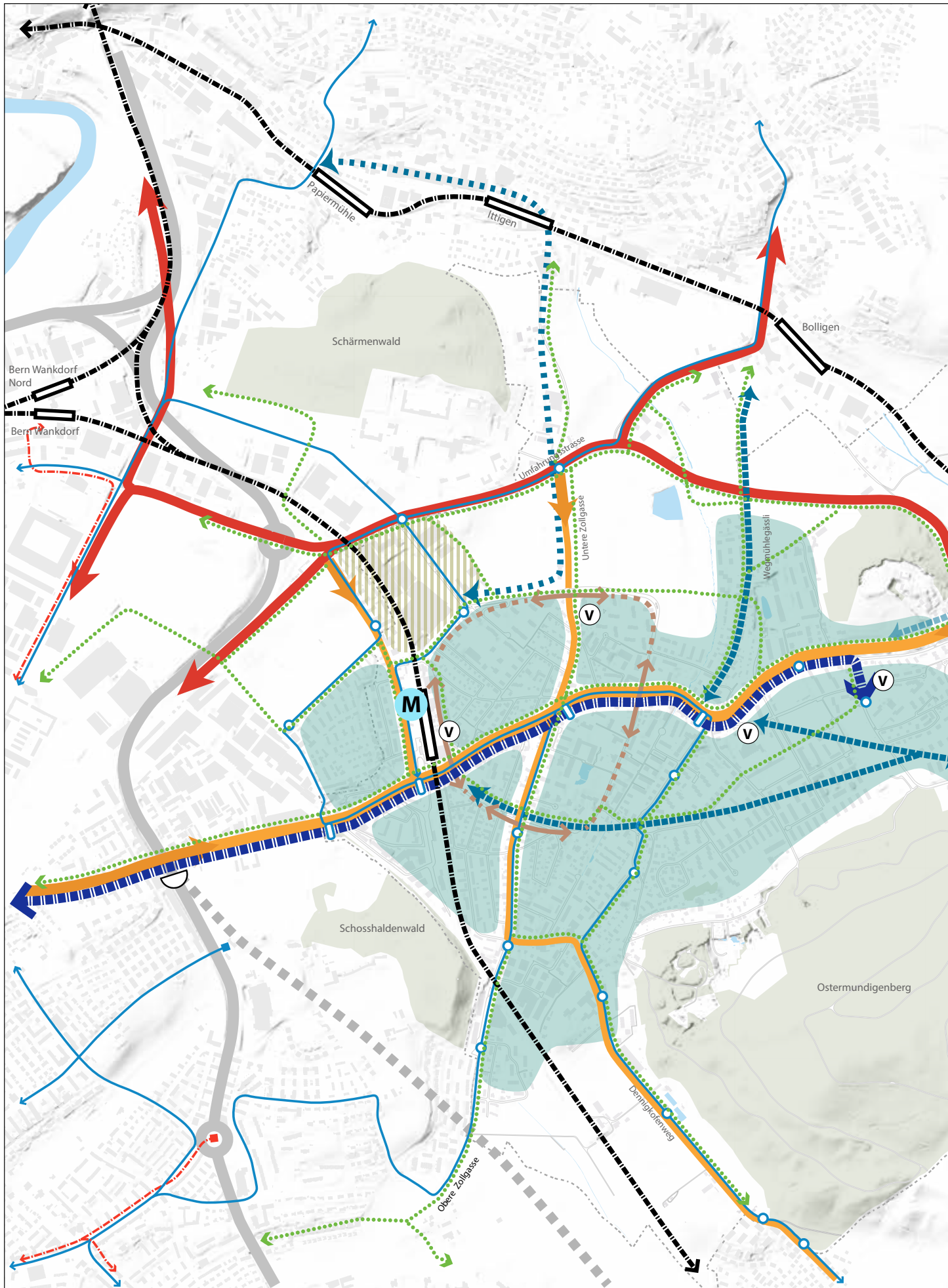
## **Leitsatz 5**

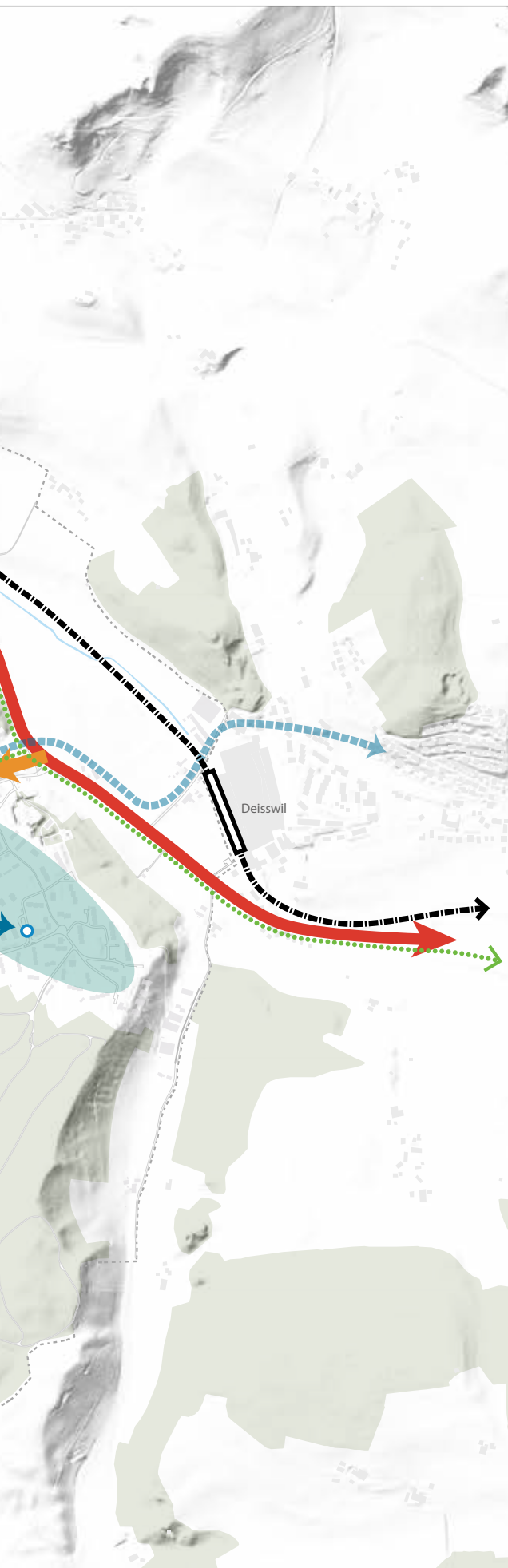
**Mobilität(en) nachhaltig  
und ortsverträglich  
gestalten!**

# Mobilität(en) nachhaltig und ortsverträglich gestalten!










Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung unter Einbezug aller Verkehrsmittel und der verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse aus Bevölkerung und Gewerbe ist zentral. Eine ortsverträgliche, multimodale Mobilität soll zu einer weiterhin guten Erreichbarkeit und einer geringen Belastung der Bevölkerung beitragen. Im Sinne einer nachhaltig gestalteten Mobilität soll der infolge Verdichtung zusätzlich erzeugte Verkehr möglichst tief gehalten werden. Das Wachstum der Verkehrsnachfrage muss vom ÖV und vom Fuss- und Veloverkehr übernommen werden. Dies ist nur möglich, wenn einer nachhaltigen Mobilität klare Priorität eingeräumt wird.

Die ortsverträgliche Mobilität soll durch ein verlässliches und attraktives ÖV-Angebot für alle Quartiere, ein dichtes Netz an Fuss- und Veloverbindungen, durch eine gezielte Parkierungspolitik sowie durch eine gute Nahversorgung mit Geschäften an der Bernstrasse und attraktive Naherholungsmöglichkeiten gefördert werden. Die Erreichbarkeit für den motorisierten Verkehr bleibt gewährleistet, damit die Vitalität der Ortschaft weiterhin garantiert ist. In den Gebieten mit hohen Verdichtungspotenzialen und bei den «zentralen Baustellen» muss die Priorität auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr gesetzt werden.





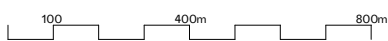
### Grundstruktur

-  Bahnlinie, Hauptstrecke mit Bahnhof und Einzugsbereich 500m
-  Bestehendes Liniennetz Tram
-  Bestehendes Liniennetz Bus/Buslinie geplant mit Haltestelle
-  Nationalstrasse mit Anschluss / Bypass Bern-Ost in Planung
-  Bypass Bern-Ost
-  Umfahrungsstrasse / Basisnetz
-  Autobahnvollanschluss bestehend
-  Autobahnhalbanschluss geplant
-  Gemeindegrenze

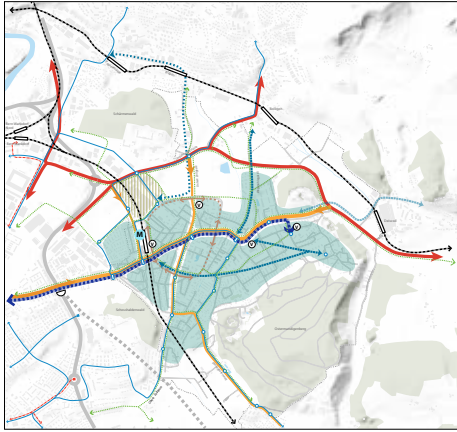
### Handlungsfelder Mobilität und Verkehr

- #1  Tram als Rückgrat der Mobilität und Siedlungsentwicklung nutzen
- #2  Direkter Anschluss öV an Agglomeration sowie wichtige Arbeitsplatzgebiete
- #3  Busnetz zur flächendeckenden Erschliessung der Quartiere stärken
- #4  Anschluss Regionalbus prüfen
- #5  Wichtige Veloverkehrsverbindungen attraktiv gestalten (auch in 2. Reihe)
- #6  Standort Velo-Sharing Angebot
- #7  Übergeordnetes Netz zur MIV-Erschliessung der Gemeinde nutzen
- #8  Erschliessungskammern zur Gewährleistung gebietspezifischer Entwicklung der Quartiere schaffen
- #9  Eignungsgebiet für flächenextensive Nutzungen sichern
- #10  Strukturierende Achsen multimodal priorisieren
- #10  Bedeutende Erschliessungsstrasse
- #11  Mobilitätshub Bahnhof entwickeln (inkl. Fernverkehr), neue Mobilitätsformen on-demand Sharing nutzen

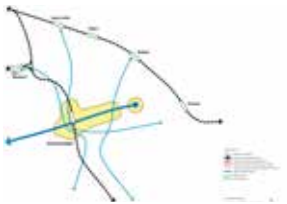
M 1:15'000



## Karte zu Leitsatz 5 (Einklapper)



## Beschrieb der Handlungsfelder (Seiten 82–99)



#1  
Bahn und Tram als Rückgrat der Mobilität und Siedlungsentwicklung



#2  
Direkter Anschluss ÖV an Agglomeration sowie an wichtige Arbeitsplatzgebiete stärken



#3  
Busnetz zur flächendeckenden Erschließung der Quartiere stärken



#4  
Anschluss Regionalbus prüfen



#5  
Wichtige Veloverkehrsverbindungen attraktiveren



#6  
Corso Bernstrasse und Zollgasse als prägende Strassenräume aufwerten



#7  
Standort Velo-Sharing-Angebot entwickeln und Veloabstellplätze generell stärken



#8  
Verkehr vertraglich abwickeln für die gebietsspezifische Entwicklung der Quartiere



#9  
Eignungsgebiet für flächenextensive Nutzungen sichern



#10  
Strassenraum multimodal nutzen und Koexistenz fördern



#11  
Chance Tramachse als Lebensader der Gemeinde nutzen



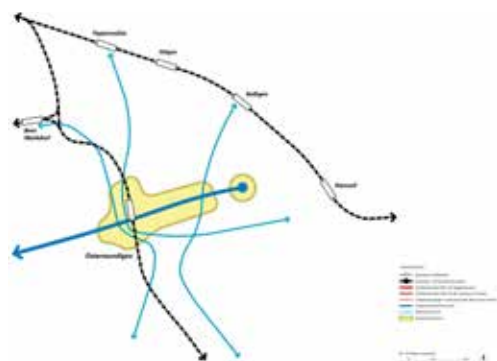
#12  
Mobilitätshub entwickeln, neue Mobilitätsformen on-demand-Sharing nutzen



## Handlungsfelder Leitsatz 5

### #1

#### Bahn und Tram als Rückgrat der Mobilität und Siedlungsentwicklung



Prinzipische Skizze des Erschliessungssystems

#### Wozu

- Förderung einer umweltverträglichen Mobilität durch koordinierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- Nutzen des Potenzials von Bahn und Tram zur Stärkung des Anteils von ÖV, Fuss- und Veloverkehr mit einer guten Standortpolitik

#### Was

- Konzentration von den bedeutenden und grössten Stadtentwicklungen der Gemeinde im Bahnhofsbereich und entlang der Tramachse.
- Konzentration der grössten Verkehrserzeuger, wie Dienstleistungen, Einkaufen, usw. im Bahnhofsbereich und entlang der Tramachse (keine Entwicklung mehr wo es keine regionale Erschliessung gibt)
- Erschliessung von den «zentralen Baustellen» und dichten Quartieren priorisiert durch den ÖV.

#### Wo

- Bahnhof Ostermundigen und Bernstrasse
- Gesamtes Gemeindegebiet

#### Wie

- ÖV-Angebots durch den Ausbauschnitt 2025–2030 der Bahn und ein verbessertes städtisches ÖV-Angebot (Tram und Bus)
- Betriebs- und Gestaltungsprojekt mit Tramprojekt
- Koordination von Siedlung und Verkehr durch aktive Standortpolitik und einen differenzierten Zonenplan [F]

### #2

#### Direkter Anschluss ÖV an Agglomeration sowie an wichtige Arbeitsplatzgebiete stärken



Ittigen Papiermühle: Regionales Arbeitsplatzgebiet mit ÖV-Knoten

#### Wozu

- Steigerung der Standortqualität von Ostermundigen als Wohn- und Arbeitsort im Raum Bern-Ost

#### Was

- Schaffen von neuen Bus-Verknüpfungen zwischen Ostermundigen und weiteren wichtigen Standorten und Arbeitsplatzgebieten von Bern-Ost

#### Wo

- Ostermundigen – Papiermühle Ittigen
- Ostermundigen – Guisanplatz/Bernexpo

#### Wie

- Umlegung/Ergänzung bestehender Buslinien oder zusätzliche Buslinien [ZE]

### #3 Busnetz zur flächendeckenden Erschliessung der Quartiere stärken



Beispiel Buserschliessung Neubauquartier (Opfikon)

#### Wozu

- Flächendeckende Erschliessung (300 m) aller Wohnquartiere von mittlerer bis hoher Dichte mit dem öffentlichen Verkehr
- Verbesserung der Standortqualität von Neubauquartieren für Menschen mit urbanem Lebensstil
- Gewährleistung gute Erschliessung mit ÖV Rüti nach Realisation Tramprojekt

#### Was

- Ergänzung Busnetz

#### Wo

- Oberfeld, Rüti, Wiesenstrasse, Unterdorfstrasse/Forelstrasse

#### Wie

- Umlegung oder Ergänzung bestehender Buslinien oder zusätzliche Buslinie oder Shuttle-Bus-System (Hinweis: Das Angebotskonzept ÖV erfolgt regional) [ZE]

### #4 Anschluss Regionalbus prüfen



Kombinierte Haltestelle Städtische Verkehrsbetriebe – Regionalbus/Postauto (Zürich)

#### Wozu

- Stärkung von Ostermudigen als Zentrum Bern-Ost und Stärkung der zentralen Orte und Versorgungseinrichtungen in Ostermudigen durch bessere Erreichbarkeit mit dem ÖV aus dem Worblental
- Flächendeckende Erschliessung (300 m) aller Wohnquartiere mit dem öffentlichen Verkehr

#### Was

- Verbindung Regionalbus von/über Bahnhof Ostermudigen ins Worblental

#### Wo

- Ostermudigen (u.a. auch BernaPark) – Deisswil – Stettlen – ev. bis Worb
- Steingrübliweg

#### Wie

- In regionales Netzkonzept Bus einbringen [ZE]

## Handlungsfelder Leitsatz 5

#5

### Wichtige Veloverkehrsverbindungen attraktivieren



Beispiel Attraktive Lösungen für Veloverkehr entsprechend unterschiedlichen örtlichen Voraussetzungen (Genéve)

#### Wozu

- Erhöhung des Anteils des Velos als platzsparendes Verkehrsmittel im Nahverkehr und in der Agglomeration
- Erhöhung der Sicherheit und des Erholungswerts im Veloverkehr

#### Was

- Durchgehend attraktives Alltags- und Freizeit-Velonetz entlang und abseits der wichtigen Haupt- und Nebenrouten
- Bedeutende Veloschnellrouten/Velohauptrouten in Agglomeration und Region gewährleisten

#### Wo

- Korridor Worbental – Ostermundigen – Bern
- Routen Ostermundigen – Stadtteil V
- Routen Ostermundigen – Stadt Zentrum
- Routen Ostermundigen – Stadtteil IV
- Routen Ostermundigen – Ittigen
- Routen Ostermundigen – Gümligen
- Lokale Nebenrouten wie Oberdorfstrasse, Mitteldorfstrasse, Hubelstrasse, Flurweg – Lindenweg, Rütliweg, Dr. Zuber-Strasse, usw.

#### Wie

- Velohauptrouten, koordiniert mit übergeordnetem Netz (Region und Agglomeration)
- Veloweg oder Velostreifen, Geschwindigkeitsregime bei Mischverkehr

#6

### Standort Velo-Sharing-Angebot entwickeln und Veloabstellplätze generell stärken



Beispiel Standort Velo-Sharing an ÖV-Haltestelle (Bern)

#### Wozu

- Nutzen des Potenzials der vernetzten Mobilität im Agglomerationsraum Bern
- Velo als hochwertiges Verkehrsmittel fördern

#### Was

- Anordnung von Abstellplätzen für Velo-Sharing
- Anordnung von Abstellplätzen für Velos

#### Wo

- Bahnhof und ÖV-Haltestellen
- Wichtige Standorte der Gemeinde, wie Zentralität, usw.

#### Wie

- Zusammenarbeit mit Anbietern in Koordination mit Agglomeration und Stadt Bern



## #7 Übergeordnetes Netz zur MIV- Erschliessung der Gemeinde nutzen



Bolligenstrasse - Umfahungsstrasse: Übergeordnetes Erschliessungsnetz (Ostermundigen)

### Wozu

- Entlastung der Gemeinde vom Durchgangsverkehr
- Ziel- resp. quellenorientierte Erschliessung der Gemeinde durch den MIV (von aussen organisiert)

### Was

- Führung des Durchgangsverkehrs Bern-Ost/Nord ins Worblental über Autobahn und Umfahungsstrasse
- Führung des Zielverkehrs in die Quartiere von Ostermundigen über Umfahungsstrasse und entsprechende Einfallachsen

### Wo

- Umfahungsstrasse/Bolligenstrasse, Bernstrasse, Untere Zollgasse und Schermenweg (in beiden Richtungen fahrbar)
- Langfristig eventuell Wegmühlegässli mit neuem Anschluss an Umfahungsstrasse

### Wie

- Gesamtumsetzungsprogramm: Strassenhierarchie, Verkehrslenkung und Dosierung, Verkehrsregime

## #8 Verkehr verträglich abwickeln für die gebietsspezifische Entwicklung der Quartiere



Beispiel Zugänglichkeit, Aufenthalt- und Begegnungsmöglichkeiten (Hard A)

### Wozu

- Vermeidung von quartierfremdem Schleichverkehr zur Erhöhung der Wohnqualität in den Quartieren

### Was

- Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen
- Verkehrsberuhigende Massnahmen innerhalb Quartiere

### Wo

- Quartiere, vor allem Wohnquartiere

### Wie

- Gesamtumsetzungsprogramm: Kammerprinzip, Temporegime und Einführung Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen
- Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK)

## Handlungsfelder Leitsatz 5

#9

### Eignungsgebiet für flächenextensive Nutzungen sichern



Erschliessung Eignungsgebiet flächenintensive Nutzungen (Ostermundigen)

#### Wozu

- Gewährleistung von Entwicklungsmöglichkeiten für flächenintensive Nutzungen oder Nutzungen mit hohem Schwerverkehrsaufkommen unter Vermeidung von Verkehrsaufkommen im Ortszentrum und in den Wohnquartieren

#### Was

- Anordnung der Arbeitsplatzzone für flächenintensive Nutzungen Gewerbe, Logistik, Grosshandel, so dass deren direkte Erschliessung ab dem übergeordneten Netz (Umfahrung und Autobahn) möglich ist
- Verkehrsregime zur Vermeidung von Durchfahrtsverkehr

#### Wo

- Mösli/Milchstrasse (nördlicher Teil eher flächenintensiv, südlicher Teil durch Erschliessung Bahnhof auch Dienstleistungen möglich)

#### Wie

- Zonenplanung und Gesamtumsetzungsprogramm erarbeiten [F]

#10

### Strassenraum multimodal nutzen und Koexistenz fördern



Beispiele Gestaltung strukturierende Querachse (Bern)

#### Wozu

- Verständliche und funktionierende Verkehrsführung zwischen übergeordnetem Netz und Quartierserschliessungen mit Bündelung des Verkehrs auf den strukturierenden Achsen
- Gewährleistung siedlungsverträglicher Verkehrsfluss und Verbesserung der Lebensqualität durch Aufwertung räumlicher Qualitäten der wichtigsten Verkehrsräume

#### Was

- Optimierung Strassenquerschnitt mit Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)

#### Wo

- Bernstrasse, Untere und Obere Zollgasse, Schermenweg
- Generell «Grüner Ring», Erschliessungs- und Quartierstrassen

#### Wie

- Gesamtumsetzungsprogramm sowie Betriebs- und Gestaltungskonzepte

## #11

### Chance Tramachse als Lebensader der Gemeinde nutzen



Beispiel Multimodal genutzter Strassenraum (Basel)

#### Wozu

- Gewährleistung guter Voraussetzungen für ÖV und Fuss- und Veloverkehr und Abwicklung des nötigen motorisierten Individualverkehrs unter beschränkten Platzverhältnissen
- Schaffen eines gut frequentierten Strassenraums mit guten Bedingungen für Geschäfte, Dienstleistungen und dichte Wohnung

#### Was

- Betriebssystem zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs
- Strassenraum mit breiten Seitenbereichen für gute Bedingungen für Fussgänger und punktuelle Kurzzeitparkplätze
- Gestaltung von guten Bedingungen für den Veloverkehr (Haupt- und Nebenachsen) sowie Veloabstellplätzen

#### Wo

- Bernstrasse

#### Wie

- Betriebs- und Gestaltungsprojekt mit Tramprojekt

## #12

### Mobilitätshub entwickeln, neue Mobilitätsformen on-demand Sharing nutzen



Beispiel Kombination ÖV und Sharing-Angebote: Mobility am Bahnhof (Zürich-Wipkingen)

#### Wozu

- Aufwertung des Stellenwerts des Bahnhofs Ostermundigen im Bahnverkehr zur besseren (inter) regionalen und Agglomerations-Nutzung
- Nutzen des Potenzials der vernetzten multimodalen Mobilität zur Verringerung des MIV-Verkehrs

#### Was

- Entwicklung ÖV-Knoten mit Tramprojekt und Busnetz-Entwicklung
- Anordnung von Sharing-Angeboten und Mobilitätsdienstleistungen beim Bahnhof Ostermundigen (Car-Sharing, Veloverleih, usw.)

#### Wo

- Bahnhof Ostermundigen
- Weitere Tramhaltestellen und strategische Orte der Gemeinde

#### Wie

- In Zusammenarbeit mit Mobilitätsdienstleistern
- Ausbau auf 400 m-Bahnperrens für langfristige Fernverkehrsangebote (Hinweis: Die Planung des Fernverkehrs ist Sache des Bundes)

## Verkehrskonzept auf Basis der Handlungsfelder Leitsatz 5

### Mobilitätsgrundsätze

#### Ausgangslage

Der ÖV-Anteil in der Mobilität der in Ostermündigen wohnenden und arbeitenden Bevölkerung ist heute schon hoch. Dies dank einer guten Angebotsstruktur von S-Bahn und Bus sowie auch der Hochleistungsbuslinie in Richtung Bern. Mit der Umfahrungsstrasse sind die Bedingungen vorhanden, aufgrund derer der MIV effizient gelenkt und teilweise auch reduziert werden könnte.

Durch eine insgesamt qualitativ hochwertige Gestaltung der Quartierstrassen sowie durch die vielen Tempo-30- und Begegnungszonen bestehen in der Gemeinde Ostermündigen generell günstige Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr.

#### Zielsetzungen

- Lebensqualität erhöhen und Attraktivität der Gemeinde stärken durch eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs.
- ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr fördern, damit das Verkehrssystem in der Lage ist, wirtschaftlich, sozial und umweltbezogen zur Lebensqualität in Ostermündigen beizutragen.
- ÖV und Veloverkehr im Ziel-/Quell-Verkehr der Gemeinde Ostermündigen und generell in der Mobilität innerhalb des Agglomerationsraums Bern fördern.

#### 4V-Strategie

- Verkehr vermeiden: Durch eine gezielte gegenseitige Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrssystem sollen die gefahrenen Kilometer reduziert werden.
- Verkehr verlagern: MIV soweit möglich auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr verlagern.
- Verkehr verträglich abwickeln: Die Verträglichkeit des verbleibenden motorisierten Verkehrs sicherstellen.
- Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel und digitale Vernetzung, um das Gesamtverkehrssystem effizienter zu gestalten und den Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen zu erleichtern.
- Das Wachstum der Gemeinde mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr absorbieren und generell den Modal-Split zugunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs verbessern. Der MIV-Anteil (Distanz in Kilometern) soll bis 2030 um 7 bis 9 Prozentpunkte reduziert werden.

#### Entwicklungsgrundsätze

- Der Kern der Gemeinde und die Quartiere sind optimal und möglichst direkt mit dem ÖV zu erschliessen.
- ÖV-Verbindungen zwischen den Quartieren sind als Durchmesserlinien durch das Zentrum zu organisieren.
- Die MIV-Erschliessung der Gemeinde bzw. von deren Quartieren ist von aussen zu organisieren.

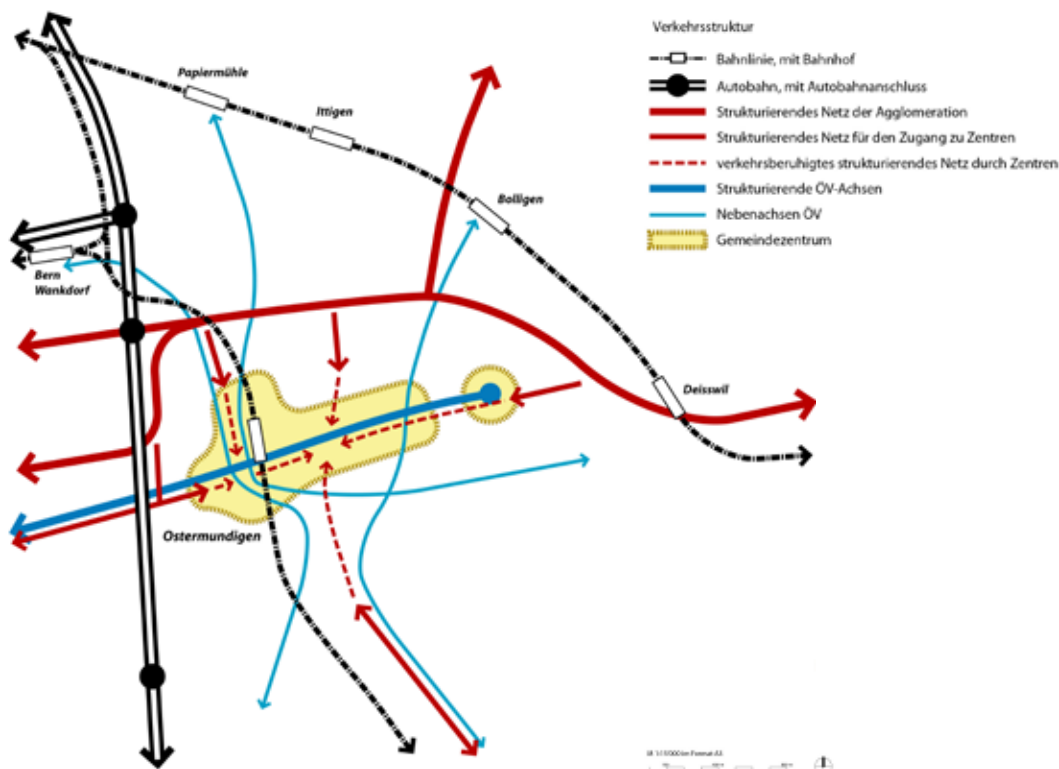


Abbildung:  
Multimodales Erschliessungs-  
Schema

## Öffentlicher Verkehr

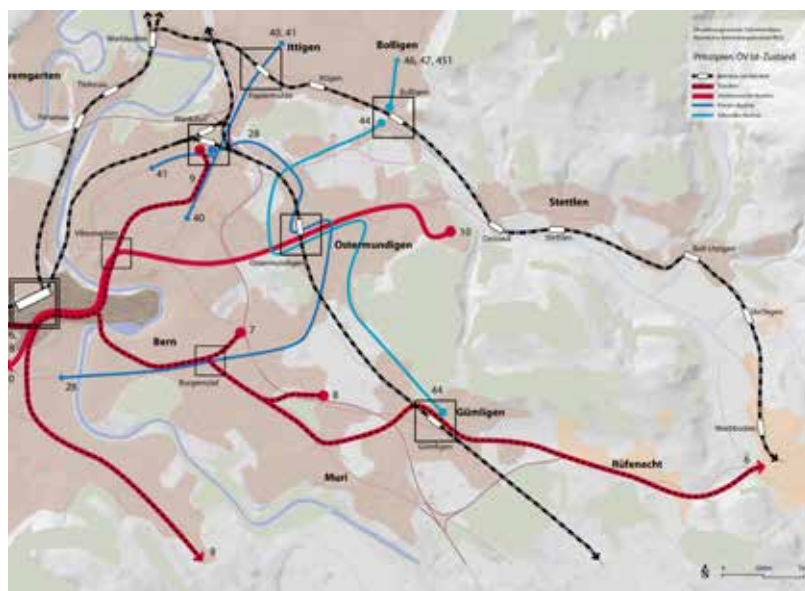


Abbildung:  
ÖV-Ist-Zustand: Struktur und  
Hierarchie des ÖV-Netzes

### Ausgangslage

Eine klare ÖV Netzstruktur und Hierarchie:

- S-Bahn und Haupt-Buslinie 10 als Rückgrat der Gemeindeerschliessung und der Verkehrsverbindung in Richtung der Stadt Bern (an der Kapazitätsgrenze) und die tangential starke Gürtellinie (Buslinie 28) der Agglomeration Bern mit der Zubringerfunktion zum übergeordneten ÖV-Angebot im Wankdorf oder Burgernziel (Ostring).
- Ein ziemlich gutes sekundäres Busnetz, allerdings mit Erschliessungslücken (300 m) in einzelnen Quartieren (Oberfeld, Rüti, Wiesenstrasse, Unterdorfstrasse/Forelstrasse, Steingrübliweg) oder zu hinterfragenden Prioritäten wie z. B. prioritäre Erschliessung von Bolligen gegenüber Ittigen Papiermühle.
- Keine Zubringerlinie aus Richtung Worblental (vor allem von Deisswil und Stettlen) zur S-Bahn-Haltestelle Ostermündigen und zu den regionalen Dienstleistungen, die die Gemeinde Ostermündigen anbietet.

### Zielsetzungen

- Die sehr klare Struktur und Hierarchie des ÖV-Netzes mit
  - S-Bahn, die Agglomeration strukturierender Tramachse (heutiger Bus),
  - Der tangential starken Gürtelbuslinie und
  - mit einem sekundären radial auf das Zentrum ausgerichteten Busnetz als flächendeckende Erschliessung der Quartiere beibehalten und stärken.
- Die ÖV-Anbindung der Gemeinde Ostermündigen sichern und an die Entwicklungsschwerpunkte des Raumes Bern-Ost mit neuen Vernetzungen anpassen.
- Das Busnetz an die neuen Entwicklungen in der Gemeinde sowie im Raum Bern-Ost und an die zukünftige Tramlinie

(Ersatz der wegfallenden Erschliessung des Quartiers Rüti) durch lokale Umstrukturierungen und Entwicklungen des Busnetzes anpassen.

- Die ÖV-Erschliessung der Gemeinde und der bestehenden und neuen Quartiere stärken und optimieren.
- Den Bahnhof-Hub Ostermündigen und die Umsteigebeziehungen Bus-Tram gestalten und stärken.
- Die Koordination zwischen Siedlung und Verkehr durch die ÖV-Erschliessung von dichten Gebieten, Zentralitäten und strategischen Gemeindegebieten sichern.

### Entwicklungsgrundsätze

- Das Potenzial des ausgebauten Angebots der S-Bahn-Haltestelle Ostermündigen für regionalen Verkehr sowie für Binnenverkehr innerhalb der Agglomeration nutzen.
- Das Tram als Rückgrat des Verkehrs zwischen Ostermündigen und der Stadt Bern ausgestalten.
- Eine vollständige Abdeckung (300 m) des städtischen Gebietes und der Quartiere durch das Busnetz sichern.
- Die gegenseitige Abstimmung und Vernetzung des städtischen Busnetzes mit der S-Bahn und dem Tram (Zubringerfunktion der Buslinie) verstärken.
- Die Synergien und Komplementarität zwischen regionalem und städtischem ÖV entwickeln.
- Die Attraktivität und Effizienz des ÖV im städtischen Gebiet durch Bevorzugungen auf dem gesamten Strassennetz sichern.
- Die strukturierende Funktion der Gürtelbuslinie Bern Stadtviertel IV – Ostermündigen – Wankdorf behalten und stärken.
- Ostermündigen mit weiteren Gebieten der Agglomeration Bern-Ost vernetzen wie z. B. Ittigen Papiermühle oder Bern Guisanplatz/Bernexpo. Im Sinn einer effizienten Nutzung verfügbarer Ressourcen (finanzielle, usw.) sind Prioritäten zu setzen zwischen möglichen bestehenden und zusätzlichen Erschliessungen (in der Reihenfolge gemäss Variantenstudie und auf der Basis von Wunschlinien aus dem kantonalen Verkehrsmodell: 1. Ittigen Papiermühle, 2. Bern Guisanplatz/Bernexpo, 3. Bolligen und 4. Deisswil).
- Die flächendeckende ÖV-Erschliessung (300 m) der Gemeinde Ostermündigen und von deren Quartieren durch die Entwicklung des Busnetzes sichern. Durch Verlegung oder Ergänzung bestehender Buslinien, durch die Einführung zusätzlicher Buslinien oder durch ein Shuttle-Bus-System als Zubringer zum Tram die Erschliessung der Quartiere sichern. Auch hier sind im Sinn einer effizienten Nutzung verfügbarer Ressourcen (finanzielle, usw.) Prioritäten zwischen den Quartieren zu setzen (in der Reihenfolge gemäss unserer Variantenstudie: 1. Oberfeld und Rüti, 2. Wiesenstrasse und Unterdorfstrasse/Forelstrasse, 3. Steingrübliweg und 4. Bolligenstrasse). Eine neue Linie für die Erschliessung des Südtails der Gemeinde (insbesondere Quartier Oberfeld) und als Zubringer zum Bahnhof hat übergeordnete Priorität.



## Verkehrskonzept auf Basis der Handlungsfelder Leitsatz 5

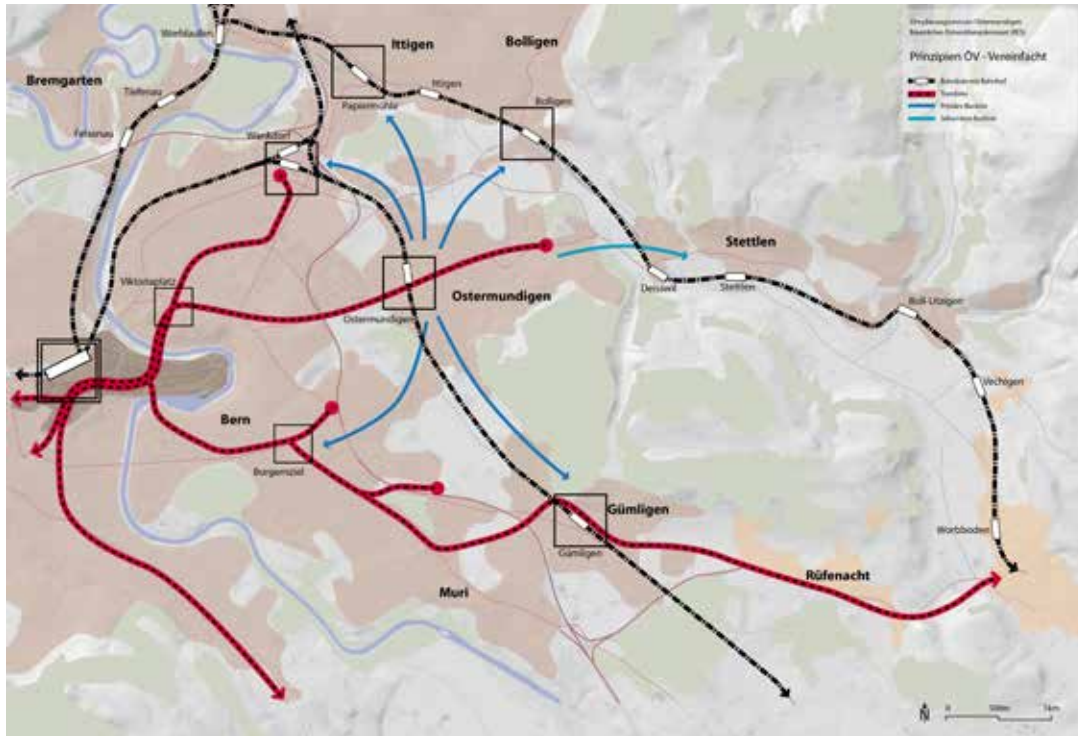


Abbildung: ÖV-Grundsätze: Die Gemeinde und die Quartiere sind mit den Nachbargemeinden und -zielen vernetzt

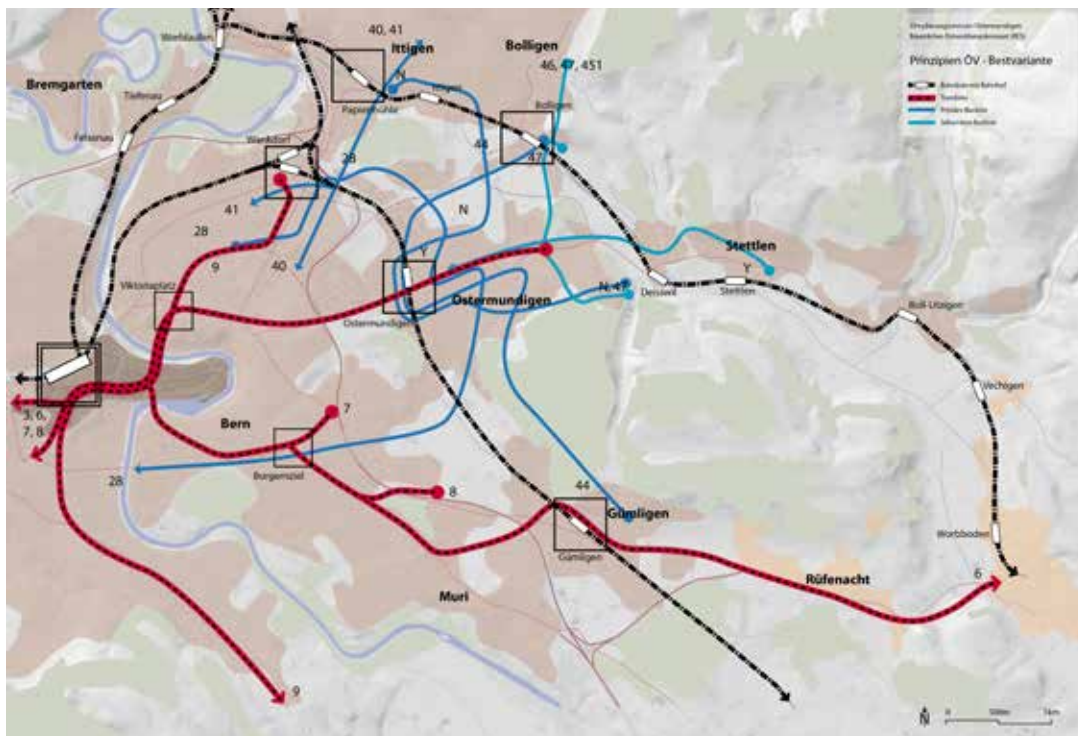


Abbildung: ÖV Grundsätze: Der Kern der Gemeinde und die Quartiere sind durch den ÖV erschlossen

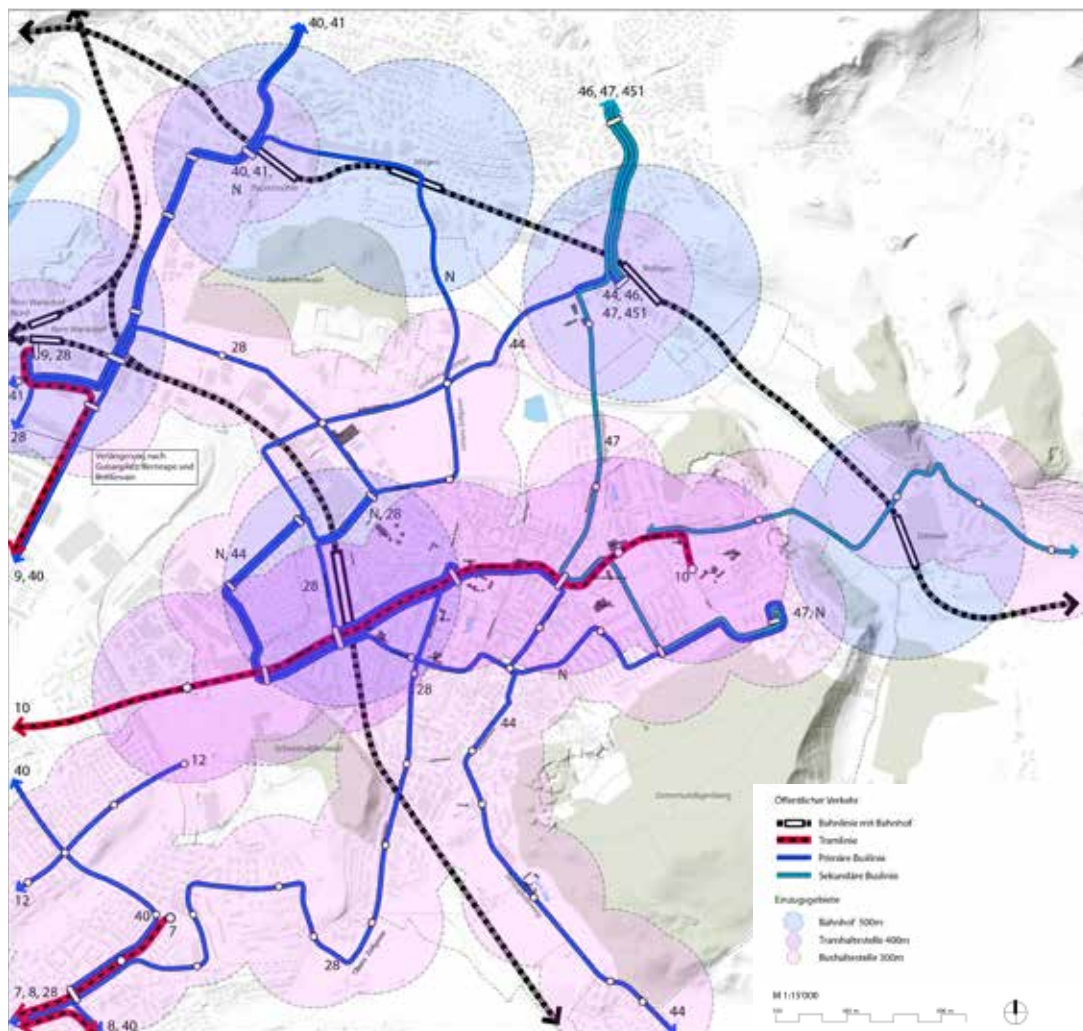


Abbildung: ÖV-Konzept Grundvariante; Liniennetz mit Einzugsgebiet der Haltestellen

## Verkehrskonzept auf Basis der Handlungsfelder Leitsatz 5

### Fuss- und Zweiradverkehr

#### Ausgangslage

Generell, günstige Voraussetzungen für den Fuss- und den Veloverkehr in der Gemeinde Ostermundigen mit vielen Tempo-30- und Begegnungszonen.

Gute übergeordnete Verbindungen im Agglomerationsraum, vor allem durch Velorouten abseits von Hauptstrassen, wie z. B. die Route entlang der Umfahrungstrasse oder die Routen nach Bern Guisanplatz und der Ost-Ring.

Fehlende oder unattraktive Velo-Infrastrukturen auf ein paar Hauptstrassen und Sammelstrassen der Gemeinde Ostermundigen, die wichtig wären für die Netzkohärenz mit den übergeordneten Veloverbindungen.

#### Zielsetzungen

- Den Fuss- und Veloverkehr als Grundlage für die tägliche Mobilität und als eigenständiges Verkehrsmittel anerkennen.
- Den Fuss- und Veloverkehr als eine Erweiterung des ÖV sehen.
- Das bestehende Fuss- und Velonetz entwickeln und ausbauen, damit die Kontinuität der Routen durch die Gemeinde Ostermundigen und den Agglomerationsraum gewährleistet wird.
- 3 Funktionen für den Fuss- und Veloverkehr anbieten:
  - sichere, schnelle und funktionale Verbindungen für den Alltagsverkehr,
  - Zugang zu Zentralitäten und zu Haltepunkten des ÖV,
  - Freizeitverbindungen
- Ein Velonetz, das «funktionale» und «alternative» Routen anbietet: Routen entlang von Hauptstrassen für die erfahrenen und schnellen VelofahrerInnen und alternative Routen abseits von Hauptstrassen für die weniger sicheren VelofahrerInnen und den Freizeitverkehr.
- Eine Strategie für eine nachhaltige Mobilität durch eine stärkere Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV fördern und dadurch das Image des Fuss- und Veloverkehrs verbessern sowie eine rationalere Nutzung von Privatfahrzeugen erwirken.

#### Entwicklungsgrundsätze

- Die Kontinuität von Wegen zwischen dem Worblental und Bern durch die Gemeinde Ostermundigen sichern: Korridor Worblental - Ostermundigen - Bern
- Die Gemeinde Ostermundigen mit dem wichtigen Gebiet des Raums Bern-Ost und den angrenzenden Gemeinden verbinden, Routen:
  - Ostermundigen – Stadt Zentrum Bern;
  - Ostermundigen – Bern Stadtteil V;
  - Ostermundigen – Bern Stadtteil IV;
  - Ostermundigen – Ittigen;
  - Ostermundigen – Gümligen – Muri.
- In Abstimmung mit den regionalen Alltags- und Freizeit-routen ein lokales kontinuierliches, vernetztes und sicheres Fuss- und Velonetz anbieten.
- Ein Fuss- und Velonetz von strukturierenden Verbindungen innerhalb der Gemeinde und im Hinblick auf die Kontinuität zum übergeordneten Netz ausbauen. Dieses Netz besteht aus landschaftlich geprägten Routen (Dunkelgrün) und strukturierenden Achsen im Siedlungsgebiet (Dunkelbraun).
- Ein feinmaschiges Fuss- und Velonetz als Zugang zu den Haupttrouten, zu den Zentrumsgebieten der Gemeinde und zu ÖV-Haltepunkten entwickeln. Dieses Netz besteht vor allem aus alternativen Routen in den Quartieren (orange und gelb), die alle mit reduzierter MIV-Geschwindigkeit (Tempo 30 oder Begegnungszone) gestaltet sind und aus sekundären Routen auf Eigentrassee (hellgrün).
- Ein Fuss- und Velonetz für den Freizeit- und Erholungs-verkehr entwickeln, das den Zugang zu Freizeitgebieten, kulturellen Schwerpunkten und Natur ermöglicht (siehe Wanderwege, Regionale Velorouten und Nationale Velorouten)
- Das Velo-Sharing-Netz entwickeln
- Die «Bike and Ride»-Veloabstellplätze am Bahnhof Ostermundigen und an den wichtigsten ÖV-Umsteigeknoten stärken, z. B. mit einer Velostation am Bahnhof und Veloabstellplätzen an den Tramhaltestellen.



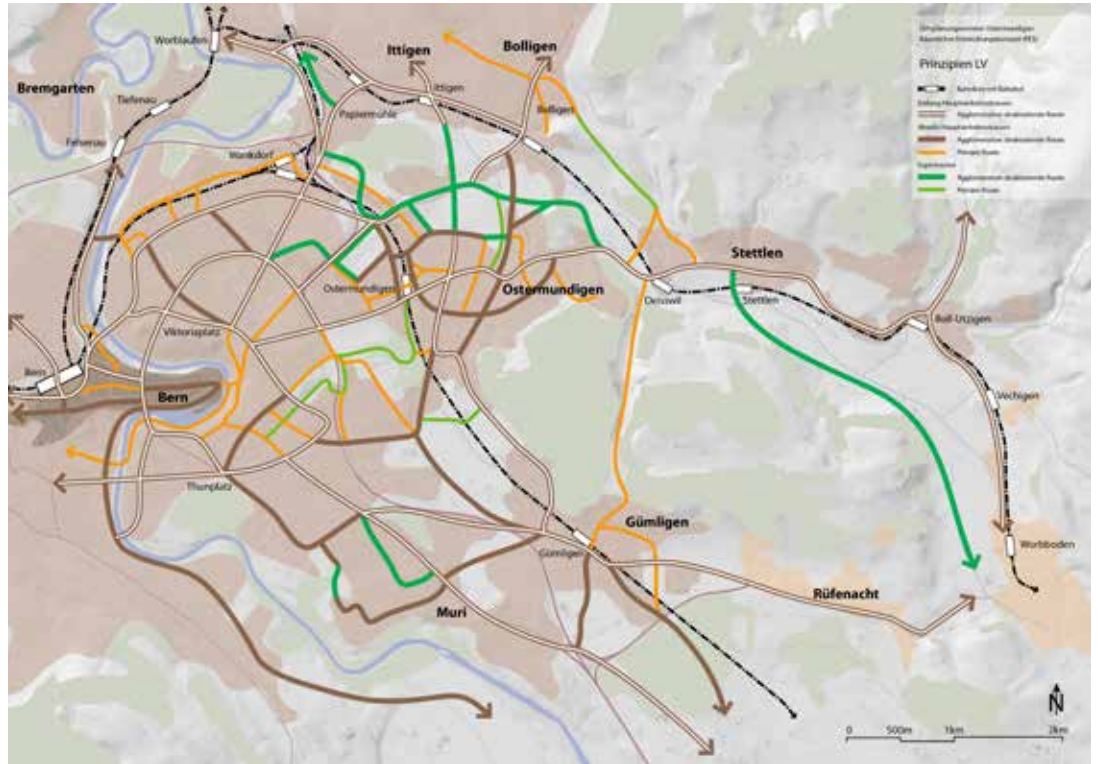


Abbildung: Grundsätze Fuss- und Zweiradverkehr

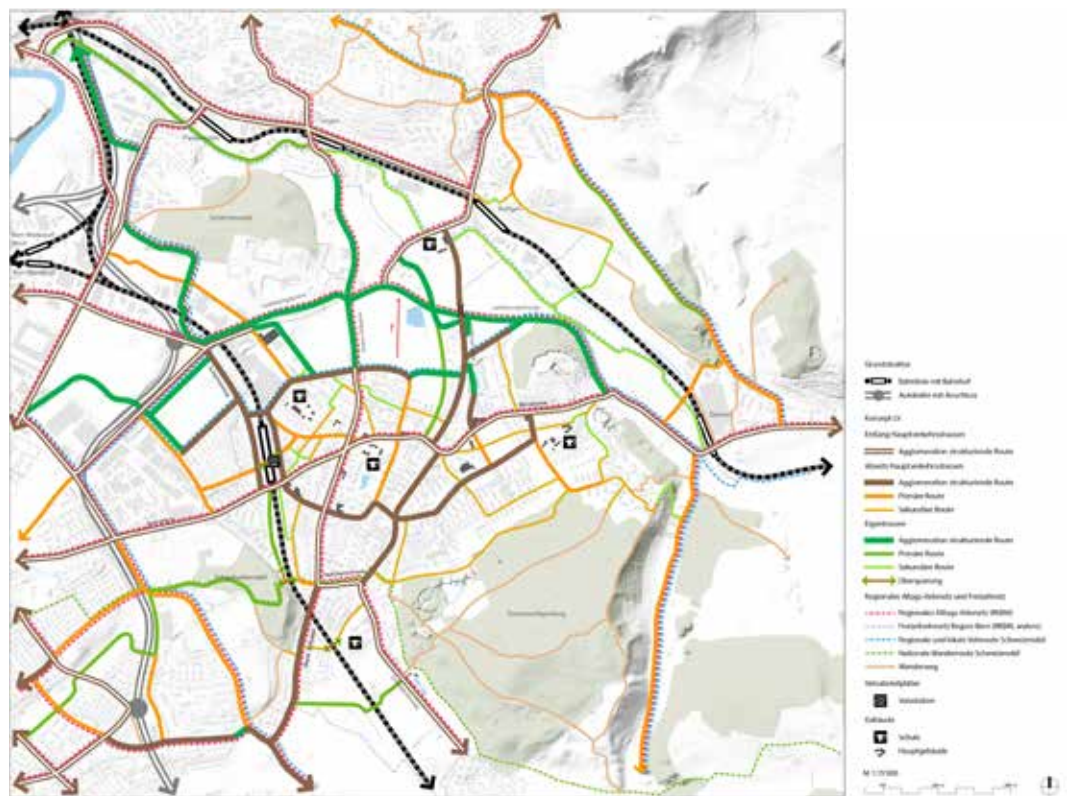


Abbildung: Fuss- und Velo-Konzept: Netzstruktur und Hierarchie

## Verkehrskonzept auf Basis der Handlungsfelder Leitsatz 5

### Motorisierter Individualverkehr

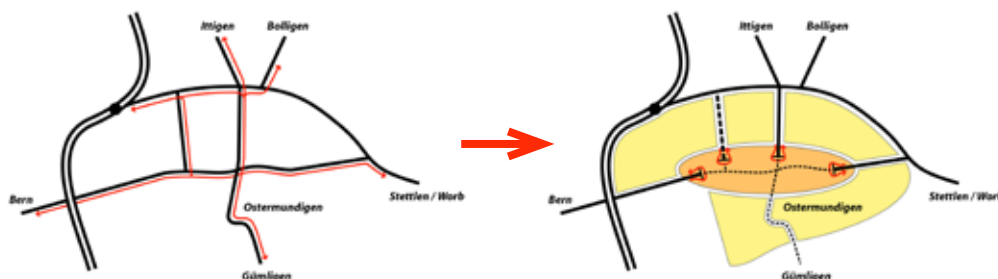


Abbildung:  
Stossrichtung für die Entwicklung  
der MIV-Erschliessung (links heute;  
rechts in naher Zukunft)

#### Ausgangslage

Dank der Nordumfahrung des Zentrums Ostermundigen, die in den 1980er-Jahren gebaut wurde, verfügt die Gemeinde Ostermundigen über ein robustes Strassennetz, das eine gute Verkehrslenkung ermöglicht.

Für diese Umgehungsstrasse gibt es jedoch noch ein ungenutztes Potenzial, das in Zukunft maximiert werden sollte, damit der Verkehrsdruck im Ortszentrum und in den Quartieren weiter reduziert werden kann.

Die Gemeinde verfügt bereits über eine grosse Anzahl von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, wie auch qualitativ hochwertige Strassengestaltungen. Die Kohärenz zwischen den Temporegimes ist jedoch verbesserungswürdig und in einigen Strassen sind Umgestaltungen erforderlich, damit eine bessere Koexistenz der verschiedenen Verkehrsträger gewährleistet werden kann.

#### Zielsetzungen

- Das interne Funktionieren und die wirtschaftliche Vitalität der Gemeinde durch eine geregelte Zugänglichkeit für den MIV sicherstellen.
- Lebensqualität in der Gemeinde und in deren Quartieren verbessern, durch eine Lenkung des MIV entsprechend der Strassenhierarchie.
- Ein kohärent multimodaler Ansatz, durch Priorisierung des ÖV, des Fuss- und Veloverkehrs sowie die verträgliche Abwicklung des MIV.
- Die Qualität von Strassenräumen und deren Sicherheit garantieren sowie die unregelmässige Ausbreitung des MIV (fliessender und ruhender Verkehr) reduzieren, mit dem Ziel, den Modalsplit zugunsten von ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu verbessern.
- Anpassung der Nutzung von Privatfahrzeugen an den städtischen Kontext.

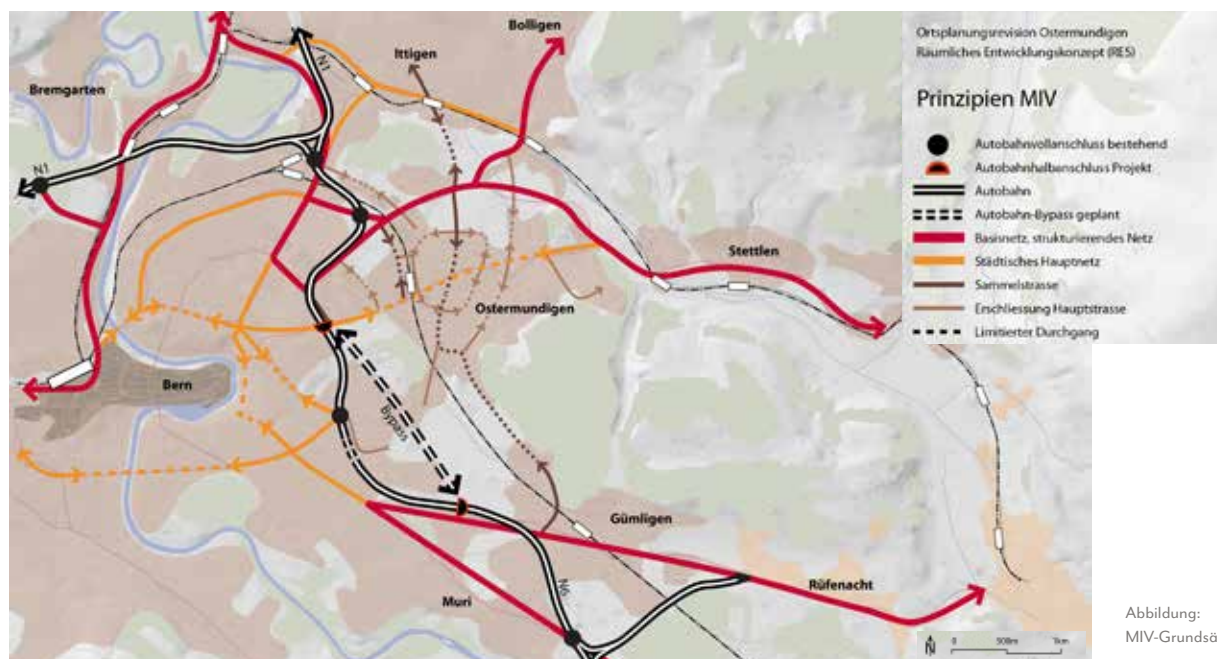


Abbildung:  
MIV-Grundsätze: MIV-Erschliessung  
von aussen organisiert



### Entwicklungsgrundsätze/Grundprinzipien

- Die strukturierende Rolle der Autobahn A6 und der Umfahrungsstrasse für den regionalen und agglomerationsbezogenen Durchgangsverkehr bestätigen.
- Kapazitätsreserven auf der Autobahn A6 (inkl. möglichem neuen Zugang mit dem neuen Autobahnanchluss «Bern-Ost») und auf der Umfahrungsstrasse nutzen und das Potenzial, das sich aus den überregionalen Investitionen ergibt, ausschöpfen.
- Rolle der Umfahrungsstrasse für Bewegungen innerhalb der Gemeinde stärken.

### Strassenhierarchie

- Ein städtisches Hauptstrassen- (orange) und Sammelstrassennetz (braun) für den innerstädtischen Verkehr und den Zugang zu überregionalen und regionalen Strassennetzen bevorzugen.
- Mit einem Netz «Erschliessung Hauptstrassen» (beige) und einem feineren Erschliessungsnetz (Detailerschliessungsstrassen, ohne Farbe) die Quartierserschliessung sicherstellen.
- Die MIV-Ströme durch die Definition einer klaren Strassenhierarchie und grösserer «ruhigerer» städtischer Einheiten strukturieren und kanalisieren (Kammerprinzip: MIV-Durchfahrten durch sensible Zentralgebiete und durch Wohnquartiere vermeiden).
- Strassen an den Kontext anpassen und ortsverträglich gestalten, inklusive Hauptstrassen und Sammelstrassen in den zentralen Gebieten.

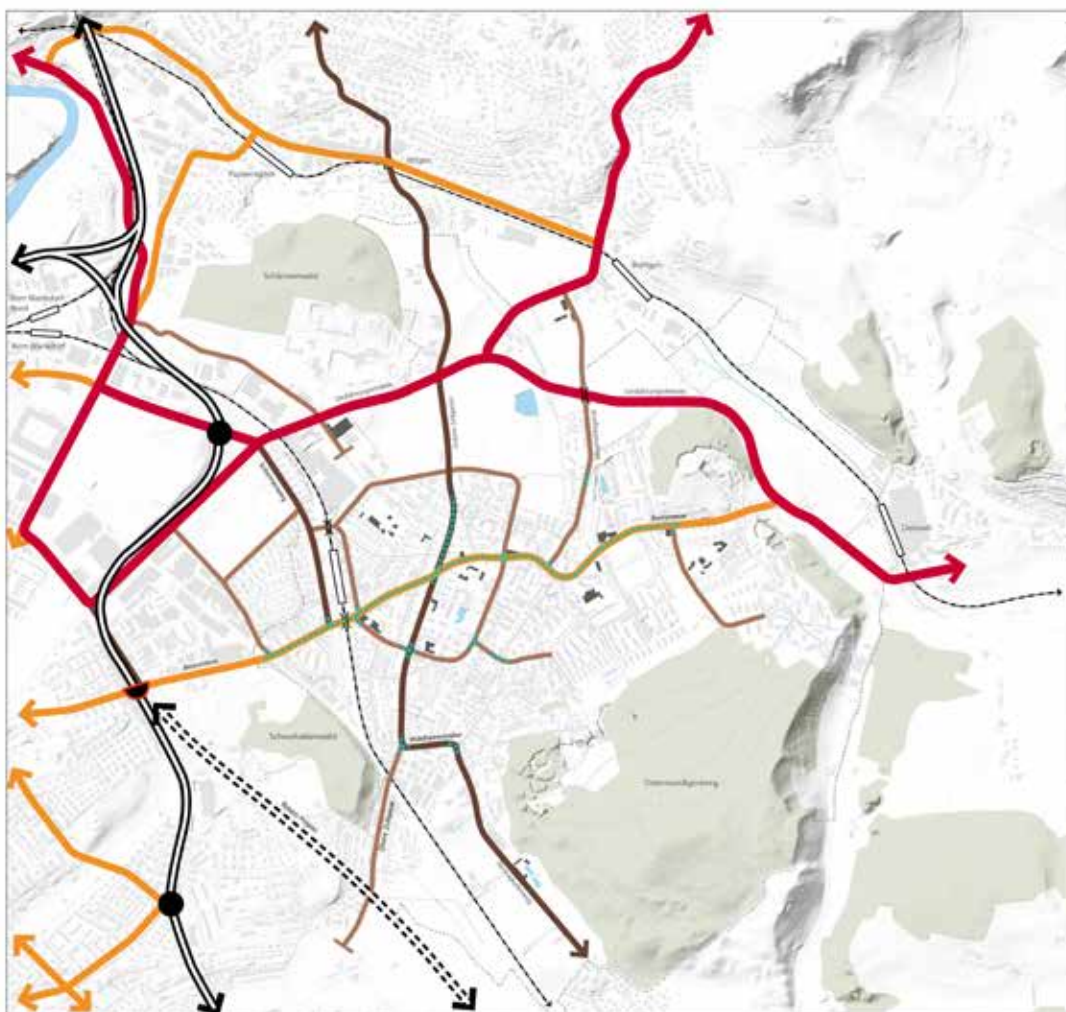
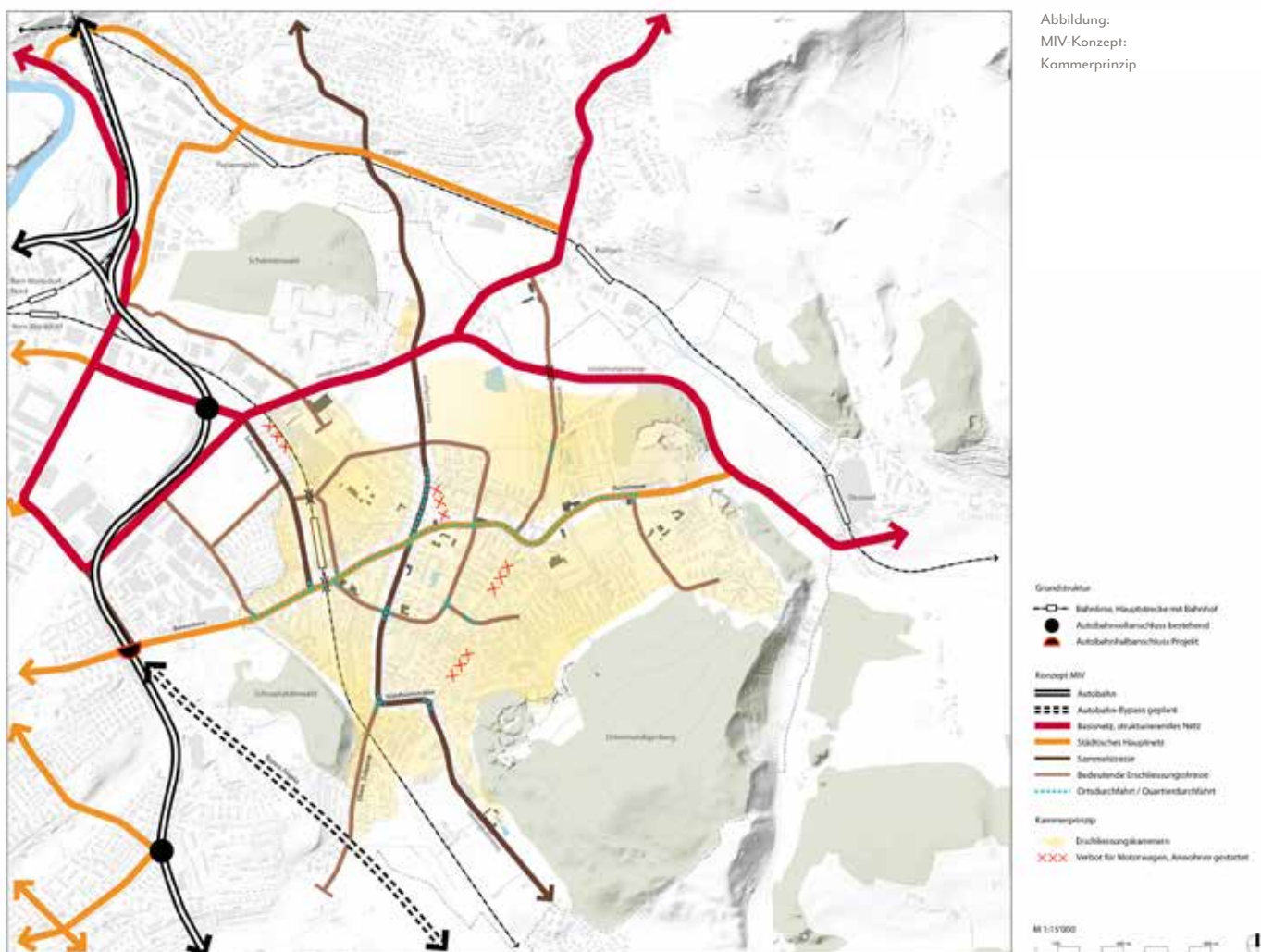


Abbildung:  
MIV-Konzept: Strassenhierarchie

## Verkehrskonzept auf Basis der Handlungsfelder Leitsatz 5

### Kammerprinzip

- Den MIV durch die Definition einer klaren Strassenhierarchie und 5 grösserer «ruhigerer» städtischer Einheiten strukturieren und kanalisieren.
- Durch die Einrichtung von Temporeduktionen sicherstellen, dass die Gliederung des Stadtgebiets und die Strassenhierarchie respektiert werden.
- Die Attraktivität von Schleichrouten für den MIV durch Zentrums- Gebiete und Quartiere mittels betrieblicher und gestalterischer Massnahmen verringern.



## Temporegime

- Vereinfachung des Temporegimes und Anpassung an das übergeordnete Kammerprinzip: homogenes Temporegime auf dem städtischen Hauptstrassen- und Sammelstrassennetz (orange) (z.B. 40 km/h) und Generalisierung der reduzierten Geschwindigkeit (Tempo-30- oder Begegnungszone) in allen Quartieren und Erschließungsstrassen (grün und ohne Farbe).

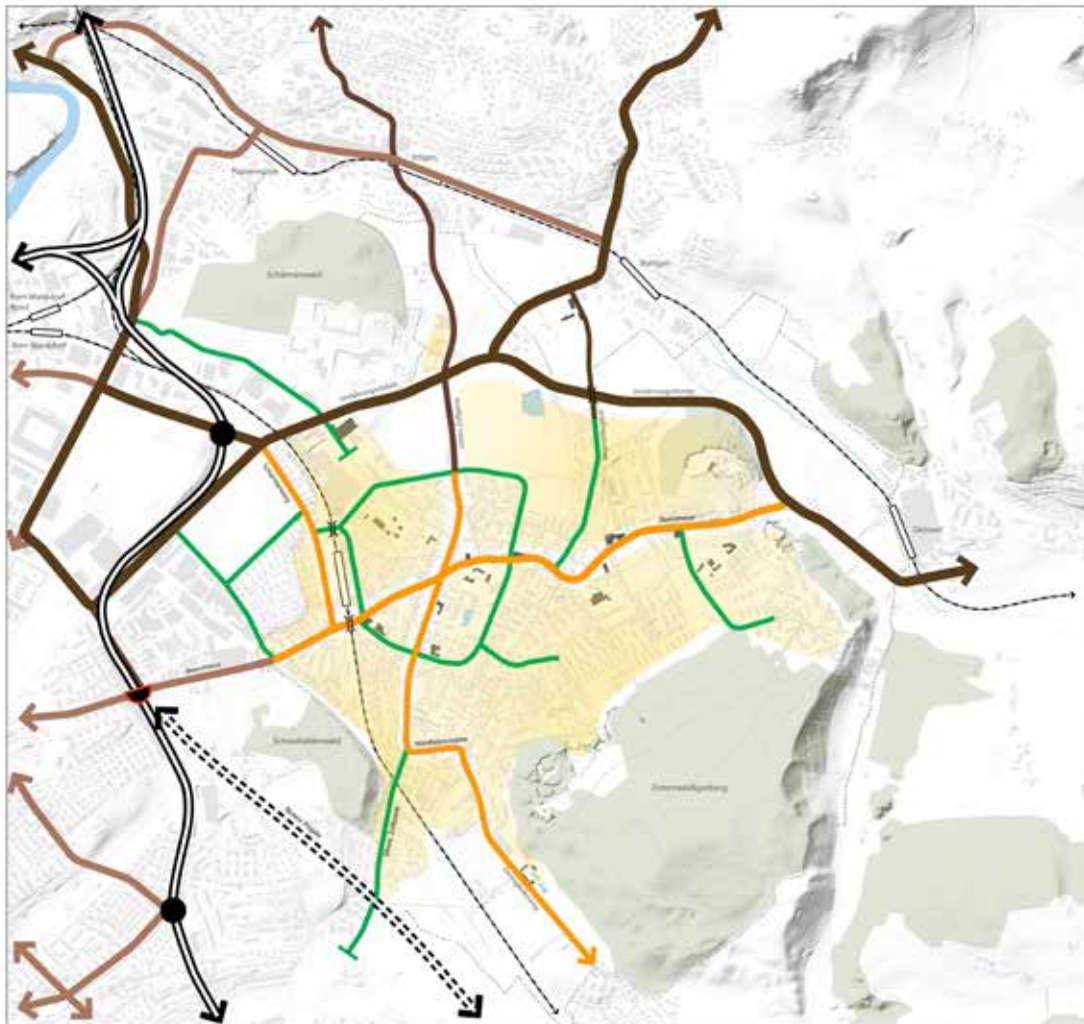


Abbildung:  
MIV-Konzept: Temporegime



## Verkehrskonzept auf Basis der Handlungsfelder Leitsatz 5

### Langfristige Entwicklung der MIV-Erschliessung und Strassenhierarchie

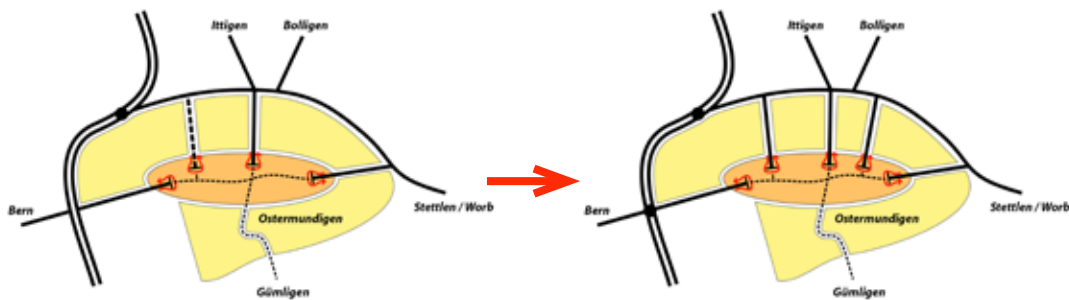


Abbildung:  
Stossrichtung für die Entwicklung  
der MIV-Erschliessung (links in  
naher Zukunft; rechts längerfristig)

- Um den MIV von der und zur Umfahrungsstrasse besser zu verteilen und den Druck auf die Untere Zollgasse zu reduzieren, wäre es längerfristig denkbar, einen neuen Anschluss zwischen dem Wegmühlegässli und der Umfahrungsstrasse zu realisieren.
- Diese zukünftige Einfallsachse ist als eine städtische Strasse zu verstehen, dass heisst mit einer Gestaltung, die dem Kontext und Wohnquartier angepasst ist (inkl. guter Intergration von Fuss- und Veloverkehr).
- Der Anschluss an die Umfahrungsstrasse ist als «à Niveau»-Knoten zu gestalten.
- Mit dem Bypass Bern-Ost, Schaffung eines neuen Anschlusses «Bern Schosshalde» an die A6 und Teilumstrukturierung des Zugangs zur Gemeinde durch die zunehmend bedeutende Funktion dieser Einfallsachse.

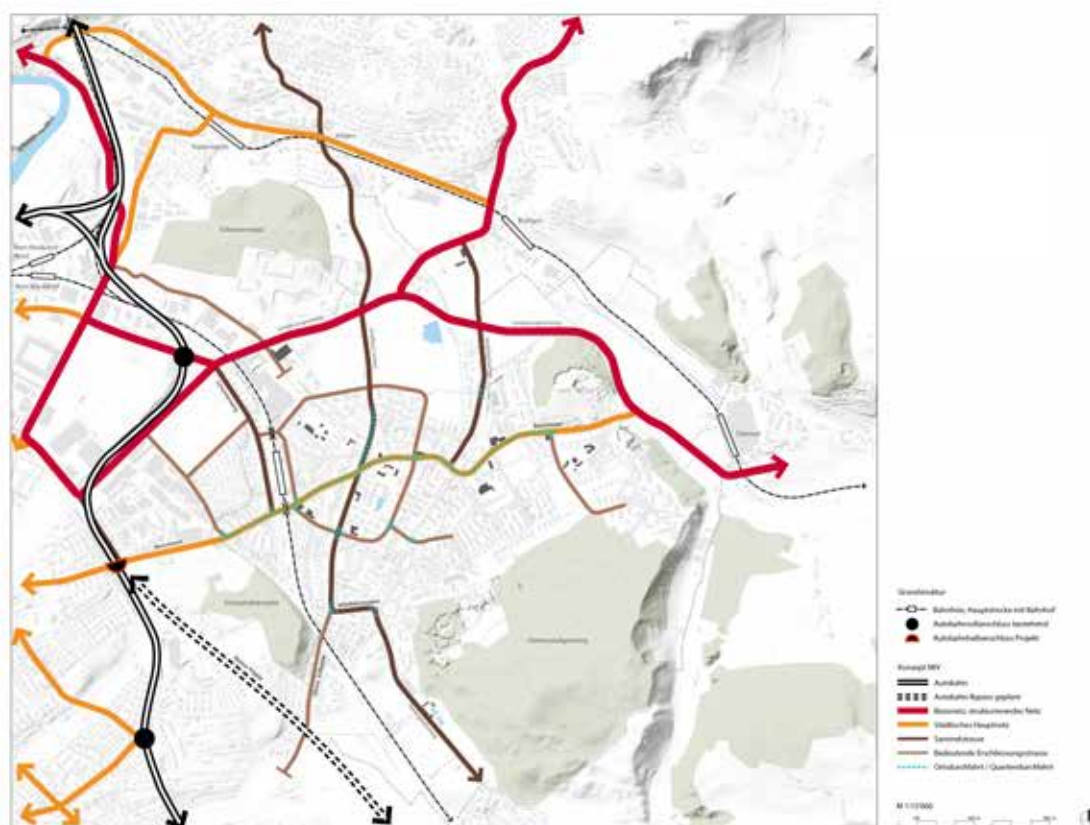


Abbildung:  
MIV-Konzept: mögliche langfristige  
Entwicklung der Strassenhierarchie

## Parkierung motorisierter Individualverkehr

### Ausgangslage

- Fast flächendeckend Blaue Zonen mit Anwohnerprivilegierung (5 Zonen).
- Zeitgemässes Parkplatzreglement bezüglich Parkplatzbedarf bei Bauvorhaben.
- Eine noch zurückhaltende Parkierungsstrategie im Zentrum der Gemeinde (Preispolitik, Parkierungsdauer, Grösse der bewirtschafteten Zone im Zentrum).
- Gewisse Strassen durch Parkierung von Autos dominiert, was die Attraktivität der öffentlichen Räume, die Fuss- und Velomobilität und generell die Lebensqualität und Verkehrssicherheit beträchtlich einschränkt.

### Zielsetzungen

- Verkehrserzeugung mit einer gezielten Parkplatzpolitik tief halten, den MIV effizient lenken sowie ÖV und Fuss- und Velomobilität fördern (Verlagerung).
- Parkplatzpolitik der Gemeinde übergreifend angehen und koordinieren (auch mit Nachbargemeinden).
- Regionale Koordination des P+R Angebots so, dass Abstellplätze so nah wie möglich vom Wohnort (d. h. ausserhalb Gemeindegrenze Ostermundigen an RBS-Bahnlinie) organisiert werden.

### Entwicklungsgrundsätze

- Organisation, Verwaltung und Reduktion von Parkplätzen auf Grundstück der öffentlichen Hand (Strasse), um öffentliche Räume aufzuwerten und die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen.
- Förderung der Nutzung von öffentlich zugänglichen Parkhäusern (öffentliche und private Parkhäuser).
- Anpassung des Angebots an privaten Parkplätzen, um die Nutzung alternativer Verkehrsmittel zum privaten Fahrzeug zu fördern.

### Öffentlich zugängliche Parkplätze

- Reduktion der Anzahl der Parkplätze auf der Strasse, um:
  - die Lebensqualität in der Gemeinde zu verbessern und insbesondere benutzerfreundliche öffentliche Räume mit einer angemessenen Verteilung des Raums auf die verschiedenen Nutzungen zu gewährleisten.
  - den ÖV und die Fuss- und Velomobilität zu fördern
  - die Übertragung des Bedarfs auf private Liegenschaften zu fördern und eine Monopolisierung der öffentlichen Räume zu vermeiden (das vorhandene private Parkplatzpotenzial nutzen und private Eigentümer und Investoren in die Kosten des Parkierens einbeziehen).

- Umsetzung einer restriktiven Parkplatzpolitik gegen Pendler in Koordination mit Nachbargemeinden in der Region Bern-Ost. Die Möglichkeit für Pendler, im öffentlichen Raum zu parkieren, ist flächendeckend erheblich einzuschränken oder sogar auszuschliessen (Umlagerung fördern).
- Förderung der Verfügbarkeit eines Parkplatzes am Wohnort für die Bewohner durch Verallgemeinerung des «Parkkarten»-Systems.
- Umsetzung eines angemessenen, kontextbezogenen Angebots für die Besucher, um die wirtschaftliche Vitalität der Gemeinde zu gewährleisten. Im Zentrum der Gemeinde Ostermundigen und in Mischgebieten Kurzzeit-Parkfelder auf der Strasse (finanziell bewirtschaftet oder Blaue Zone) in angemessener Menge bereithalten.
- Jeder neue Parkplatz in einem öffentlichen Parkhaus entfernt mindestens eine gleichwertige Anzahl von Parkfeldern auf der Strasse.
- Beschränkung des Angebots an P+R-Parkplätzen auf dem Gemeinde-Gebiet durch eine Reduktion des P+R-Angebots auf ein Minimum (höchstens ein paar wenige Parkfelder am Bahnhof und an der Tram Endstation).

### Privat zugängliche Parkplätze

- Generelle Reduzierung der Parkplatz-Erstellungspflicht/ des Parkplatzangebots je nach Standort und der modalen Erschliessung (vor allem ÖV und Fuss- und Veloverkehr) des Standorts.
- Am Wohnort: Bei der Erteilung von Baugenehmigungen, bedarfsgerechte Schaffung von Parkplätzen auf eigenem Grundstück. Eine Reduktion des Normbedarfs muss (Derogation) für gewisse Wohntypen möglich sein.
- In Wohngebieten Förderung der Nutzung alternativer Verkehrsmittel, auch wenn ein privater Parkplatz zu Hause zur Verfügung steht (Förderung einer selektiven Nutzung des Privatfahrzeugs).
- Am Arbeitsort, Freizeit, Einkaufen, Besucher generell: Schaffung von Parkfeldern auf privaten Liegenschaften durch Baubewilligung begrenzen, je nach Standort. Insbesondere eine restriktive und abschreckende Dimensionierung des Parkplatzangebotes für Pendler- und Freizeitverkehr und in geringerem Masse für Besucher.