

# Bern, Schweiz

## Bericht über gesunde und nachhaltige Stadtindikatoren: Internationaler Vergleich von 25 Städten

Global Healthy & Sustainable City-Indicators Collaboration



© Shutterstock Standard Image License



Global Observatory of  
**Healthy and  
Sustainable Cities**

Der vollständige Bericht mit Daten, Methoden und Limitationen wurde veröffentlicht als:

The Lancet Global Health Series on urban design, transport, and health. 2022. <https://www.thelancet.com/series/urban-design-2022>

Global Observatory of Healthy & Sustainable Cities. 2022. <https://www.healthysustainablecities.org>

Bevölkerungsdaten: Schiavina, M. et al. (2019): GHS population grid multitemporal (1975, 1990, 2000, 2015) R2019A. European Commission, Joint Research Centre (JRC). <https://doi.org/10.2905/42E8BE89-54FF-464E-BE7B-BF9E64DA5218>

Stadtgrenzen: Florczyk, A. et al. (2019): GHS Urban Centre Database 2015, multitemporal and multidimensional attributes, R2019A. European Commission, Joint Research Centre (JRC). <https://data.jrc.ec.europa.eu/dataset/53473144-b88c-44bc-b4a3-4583ed1f547e>

Stadteigenschaften: OpenStreetMap contributors. Openstreetmap (2020). <https://planet.osm.org/pbf/planet-200803.osm.pbf.torrent>

Farbskala: Crameri, F. (2018). Scientific colour-maps (3.0.4). Zenodo. <https://doi.org/10.5281/zenodo.1287763>

### **Studienleitung**

Deepti Adlakha, Jonathan Arundel, Geoff Boeing, Ester Cerin, Billie Giles-Corti, Carl Higgs, Erica Hinckson, Shiqin Liu, Melanie Lowe, Anne Vernez Moudon, Jim Sallis & Deborah Salvo

### **Redakteur\*innen**

Carl Higgs, Melanie Lowe & Billie Giles-Corti

### **Lokale Mitarbeiter (Bern)**

Blaise Kropf, Marcel Beyeler & Klaus Gebel

### **Übersetzung**

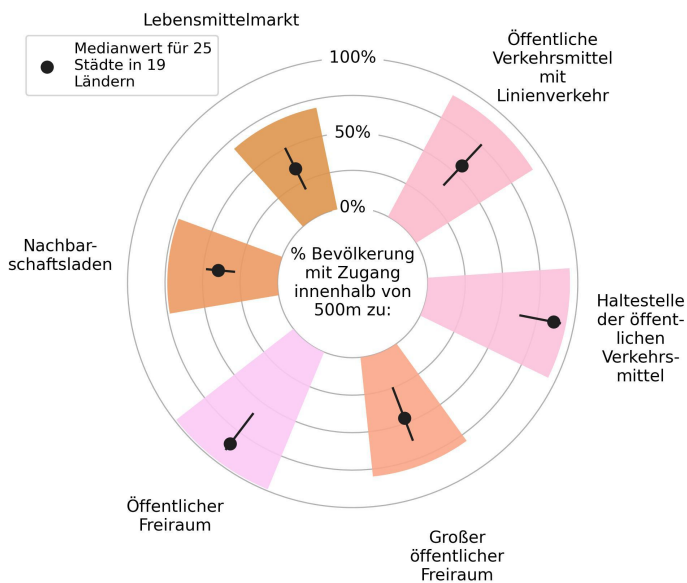
Klaus Gebel & Sylvia Titze

## Bericht über gesunde und nachhaltige Stadtindikatoren

Dieser kurze Bericht beschreibt, wie Bern bei einer Auswahl von räumlichen und stadtplanerischen Indikatoren für gesunde und nachhaltige Städte abschneidet. In unserer kollaborativen Studie wurden die räumliche Verteilung von Stadtgestaltung und Verkehrsmerkmalen sowie das Vorhandensein und die Qualität von Stadtplanungsrichtlinien zur Förderung von Gesundheit und Nachhaltigkeit für 25 Städte in 19 Ländern untersucht.

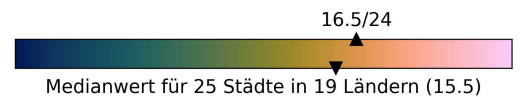
Vergleiche mit den Medianwerten aller Städte dieser internationalen Studie könnten zu den für die lokale Stadtpolitik erforderlichen Änderungen führen. Die Karten zeigen die Verteilung von Stadtgestaltung und Verkehrsmerkmalen in Bern und identifizieren Gebiete, die am meisten von Interventionen profitieren könnten, um eine gesunde und nachhaltige Umwelt zu schaffen.

(unten) Prozentsatz der Bevölkerung mit Zugang zu Annehmlichkeiten innerhalb von 500 Metern (m) in Bern, Schweiz.



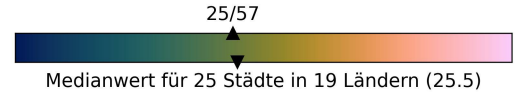
### Vorhandensein von stadtplanerischen Richtlinien

Stadtplanerische und verkehrspolitische Richtlinien, die Gesundheit und Nachhaltigkeit fördern



### Qualität der Richtlinien in Bern

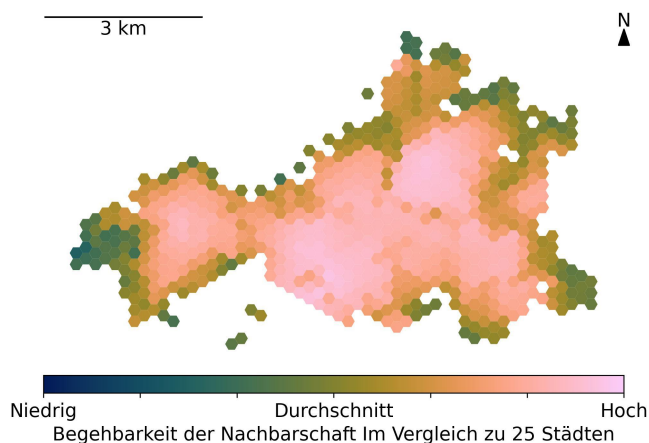
Bewertung der Qualität der Richtlinien für spezifische, messbare Maßnahmen, die auf Evidenz im Rahmen gesunder Städte beruhen



Stadtplanerische Anforderungen	Bern	% der Städte mit erfüllttem Bedarf, nach Länder-Einkommensgruppe	
		Mittel /6	Hoch /19
Spezifische gesundheitsorientierte Maßnahmen in der Stadtplanung	✓	0 %	84 %
Spezifische gesundheitsorientierte Maßnahmen in der städtischen Verkehrspolitik	✓	50 %	63 %
Anforderungen an die Gesundheitsverträglichkeit -prüfung in der Stadt-/Verkehrspolitik/-gesetzgebung	✗	33 %	11 %
Informationen über die staatlichen Infrastrukturausgaben für verschiedene Verkehrsträger	✗	33 %	47 %
Richtlinien zur Luftverschmutzung bezüglich der Verkehrsplanung	✓	50 %	89 %
Richtlinien zur Luftverschmutzung bezüglich der Flächennutzungsplanung	✓	67 %	84 %

## Begehrbarkeit / Walkability in Bern

Begehrbare Nachbarschaften bieten Möglichkeiten für einen aktiven, gesunden und nachhaltigen Lebensstil, indem sie eine ausreichende, aber nicht übermäßige Bevölkerungsdichte aufweisen, um eine angemessene Bereitstellung lokaler Annehmlichkeiten, einschließlich öffentlicher Verkehrsmittel, zu unterstützen. Gehfreundliche Viertel haben auch gemischte Landnutzungen und gut angebundene Straßen, um einen unmittelbaren und bequemen Zugang zu Zielen zu gewährleisten. Eine qualitativ hochwertige Fußgängerinfrastruktur und die Verringerung des Verkehrs durch die Steuerung der Nachfrage nach Autonutzung können auch das Gehen zu Zwecken des Transports fördern.



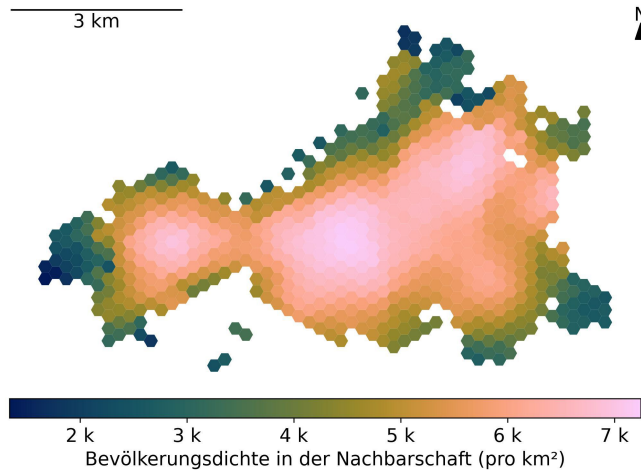
(oben) 97.0 % der Bevölkerung leben in Stadtteilen mit Begehrbarkeitswerten, die über dem Median der 25 Städte in 19 Ländern liegen

### Richtlinien zur Begehrbarkeit in Bern

Richtlinie identifiziert	Spezifische Norm oder Zielsetzung	Messbares Ziel	Im Einklang mit gesundheitsbezogener Evidenz
Anforderungen an die Bebauungsdichte	✓	✗	✓
Anforderungen an die Straßenkonnektivität	✓	?	?
Parkbeschränkungen, um die Nutzung von Autos zu verringern	✓	✗	?
Bereitstellung von Fußgängerinfrastruktur	✓	✗	✓
Bereitstellung von Fahrradinfrastruktur	✓	✗	✓
Partizipationsziele zum Gehen	✓	✓	✓
Partizipationsziele zum Radfahren	✓	✓	✓



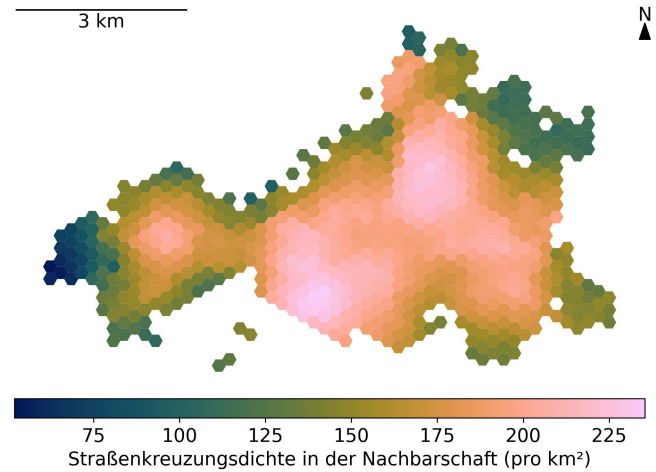
## Bevölkerungsdichte



(oben) 58.3 % der Bevölkerung erreichen die Mindestschwelle\* für die Bevölkerungsdichte in der Nachbarschaft (5'677 pro km<sup>2</sup>)

\* Die Schwellenwerte basieren auf unserer Modellierung der Merkmale der gebauten Umwelt, die erforderlich sind, um das Ziel des Globalen Aktionsplans für körperliche Aktivität der Weltgesundheitsorganisation zu erreichen, eine relative Verringerung der unzureichenden körperlichen Aktivität durch Gehen um 15%. Wir fanden vorläufige Evidenz dafür, dass eine Straßenskreuzungsdichte über 250 pro km<sup>2</sup> und Nachbarschaften mit sehr hoher Bevölkerungsdichte (>15.000 Personen pro km<sup>2</sup>) unvorteilhaft für körperliche Aktivität sein können. Dies ist ein wichtiges Thema für die zukünftige Forschung.

## Straßenkonnektivität

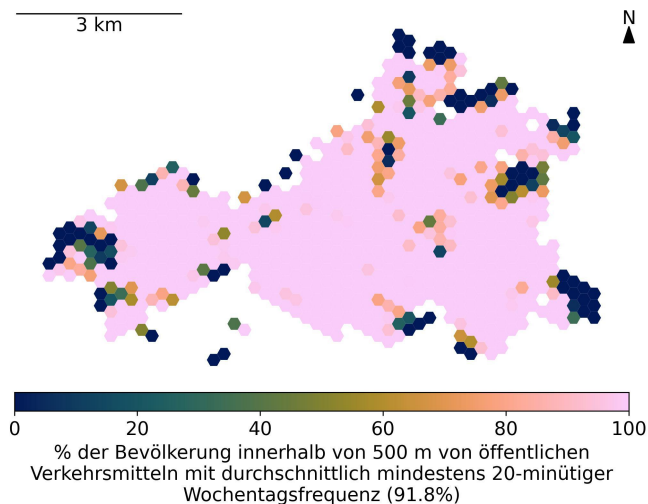


(oben) 98.2 % der Bevölkerung erreichen die Mindestschwelle\* für die Nachbarschaftsstraßenskreuzungsdichte (106 pro km<sup>2</sup>)





## Öffentliche Verkehrsmittel

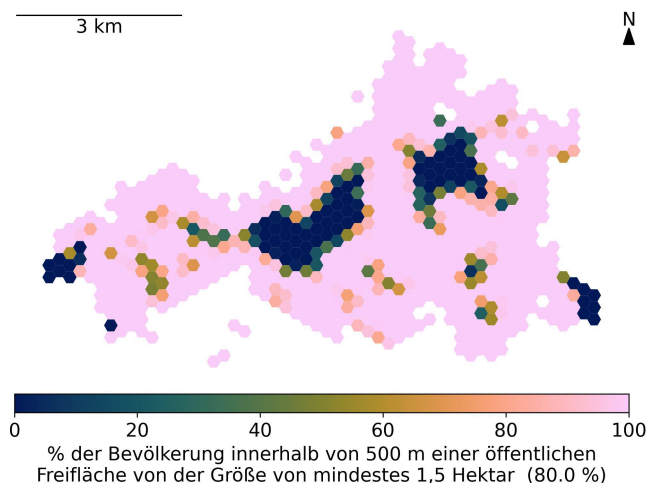


Der einfache Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln mit hoher Taktfrequenz ist ein Schlüsselfaktor für gesunde und nachhaltige Verkehrssysteme. Wenn öffentliche Verkehrsmittel in der Nähe von Wohnraum und Beschäftigung liegen, erhöht sich der Anteil aller Fahrten von A nach B, die durch sie zurückgelegt werden. Dies fördert das verkehrsbezogene Gehen und die Gesundheit und verbessert den Zugang zu regionalen Arbeitsplätzen und Dienstleistungen, die wirtschaftliche Entwicklung und soziale Inklusion und verringert Umweltverschmutzung und Kohlendioxidemissionen. Neben der Nähe zu Bahnhöfen oder Haltestellen fördert auch die Taktfrequenz der öffentlichen Verkehrsmittel deren Nutzung.

### ÖPNV-Richtlinien in Bern

Richtlinie identifiziert	Spezifische Norm oder Zielsetzung	Messbares Ziel	Im Einklang mit gesundheitsbezogener Evidenz
Anforderungen an den Zugang öffentlicher Verkehrsmittel zu Beschäftigung und Dienstleistungen	✓	✗	✓
Anforderungen an die Verteilung der Beschäftigung	✗	-	-
Mindestanforderungen an den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln	✓	✗	✓
Ziele für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel	✓	✓	✓

## Zugang zu öffentlichem Freiraum



Der lokale Zugang zu hochwertigen öffentlichen Freiflächen fördert körperliche Aktivität und psychische Gesundheit. Der nahe gelegene öffentliche Freiraum schafft gesellige, attraktive Umgebungen, kühlt die Stadt und schützt die Artenvielfalt. Da sich Städte verdichten und private Freiflächen abnehmen, ist die Bereitstellung von mehr öffentlichem Freiraum für die Gesundheit der Bevölkerung von entscheidender Bedeutung. Öffentliche Freiflächen im Umkreis von 400 m von Häusern können zum Gehen einladen. Der Zugang zu größeren Parks kann ebenfalls wichtig sein.

### Richtlinien zu öffentlichen Freiräumen in Bern

Richtlinie identifiziert	Spezifische Norm oder Zielsetzung	Messbares Ziel	Im Einklang mit gesundheitsbezogener Evidenz
Mindestanforderungen an den Zugang zu öffentlichem Freiraum	✓	?	?

## Zusammenfassung

Die Verfügbarkeit von Richtlinien zur Stadt- und Verkehrsplanung zur Unterstützung begehrter Quartiere in Bern ist im Vergleich zu anderen Städten überdurchschnittlich gut. Die Qualität der verfügbaren Maßnahmen ist jedoch nur durchschnittlich in Bezug auf ihre Spezifität, Messbarkeit und Übereinstimmung mit Gesundheitsnachweisen. Bern scheint keine Anforderungen an eine gesundheitliche Folgenabschätzung von städtischen und verkehrsbezogenen Interventionen zu haben. Dennoch ist die überwiegende Mehrheit der Berner Quartiere im Vergleich zu den anderen untersuchten Städten begehrbar. Fast 60 % der Bevölkerung leben in Stadtvierteln, die die Schwellenwerte für die Bevölkerungsdichte erfüllen, um die Ziele der WHO zur Steigerung der körperlichen Aktivität zu erreichen, und 98,2 % erreichen die Schwellenwerte für die Straßenkonnektivität. Fast alle Einwohner (91,8 %) haben Zugang zu Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs mit regelmäßigem Service. Alle Bewohner haben Zugang zu öffentlichen Freiflächen im Umkreis von 500 m und 80 % leben innerhalb von 500 m von einem größeren öffentlichen Freiraum. Letzteres scheint sozial gemustert zu sein. Im Vergleich zu anderen untersuchten Städten liegt der Anteil der Berner Bevölkerung mit Zugang zu allen untersuchten Annehmlichkeiten deutlich über dem Durchschnitt.

---

#### **Zitiervorschlag**

Global Healthy & Sustainable City-Indicators Collaboration. 2022. Bern, Schweiz — Bericht über gesunde und nachhaltige Stadtindikatoren: Internationaler Vergleich von 25 Städten (Bern, Switzerland — Healthy and Sustainable City Indicators Report: Comparisons with 25 cities internationally. Deutsche Übersetzung: Klaus Gebel & Sylvia Titze).  
<https://doi.org/10.25439/rmt.19614027>



Dieses Werk ist lizenziert unter einer [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).