

246
(2000)

**Vortrag
des Gemeinderats an den Stadtrat
betreffend Flanierzone Untere Altstadt; Projektierungskredit**

Bern, 20. September 2000

1. Ausgangslage

Die Altstadt von Bern ist ein Ort von herausragender kultureller Bedeutung. Gestaltung und Nutzung der öffentlichen Räume stellen entsprechend hohe Ansprüche. Während die Gestaltungsprinzipien für die Gassen und Plätze der Unteren Altstadt geklärt und teilweise realisiert sind (Münstergasse, Junkerngasse, Postgasse) oder vor der Realisierung stehen (Gerechtigkeitsgasse – Kramgasse), entspricht die stark vom Verkehr geprägte Nutzung noch nicht den Zielvorstellungen.

Der Gemeinderat beabsichtigt deshalb, die Ideen und Vorschläge zur Nutzung und Gestaltung der Gassen in der unteren Altstadt, wie sie etwa vom Verein „Bern Vision 2020“ zur Diskussion gestellt worden sind, aufzunehmen und im Rahmen eines partizipativen Prozesses zur Projektreife entwickeln zu lassen. Die Schaffung einer Flanierzone in der Unteren Altstadt, Verbesserungen bei den Eingängen in die Hauptgassen (Zytglogge / Nydegasse), die Anbindung des Casinoplatzes sowie die Attraktivierung des Zugangs zum Rathausparking sind Anliegen, die ernsthaft geprüft und nach Möglichkeit verwirklicht werden sollen.

Damit das Vorhaben „Flanierzone“ zeitgerecht so konkretisiert und projektiert werden kann, dass eine Umsetzung in Verbindung mit der Sanierung der Hauptgassen oder unmittelbar nachher möglich ist, wird dem Stadtrat ein Projektierungskredit von Fr. 185 000.00 beantragt.

2. Was ist eine Flanierzone ?

Die Idee der "Flanierzone" wurde in Burgdorf im Rahmen des nationalen Projekts "Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf" erstmals in einem Versuch erprobt. Die neue Verkehrszone ist darauf ausgerichtet, im Stadtkern die verschiedenen Verkehrsarten in friedlicher Koexistenz zirkulieren zu lassen. Insbesondere gilt dabei: „Vortritt für Fussgängerinnen und Fussgänger“ und „Tempo 20“ für Autos.

Eingeführt wurde die Burgdorfer Flanierzone im Dezember 1996 auf der Grundlage der Signalisation "Wohnstrasse". Nach Aussagen der Projektleitung hat sie sich bewährt, indem das Geschwindigkeitsniveau deutlich gesunken und die Verkehrskultur ruhig und freundlich geworden ist.

3. Eine Flanierzone in der Unteren Altstadt

Am 28. April 1999 beauftragte der Gemeinderat eine Arbeitsgruppe unter Leitung des Polizeidirektors mit der Prüfung der Frage, unter welchen Voraussetzungen die Ideen des Vereins „Bern Vision 2020“ (siehe Ziffer 1) verwirklicht werden könnten. Gemessen werden sollten die Vorschläge namentlich an den stadthistorischen und stadtgestalterischen Belangen, an den Rahmenbedingungen der ÖV-Erschliessung und an der Nutzung der Gassen. Die Arbeitsgruppe kam zu folgenden Erkenntnissen:

- Die eigentlichen Plätze Berns sind stadthistorisch gesehen die Gassen. Auf ihnen spielte sich früher das Leben der Bevölkerung ab. Das Wiederbeleben der Gassen und des Stadtraums durch eine *Flanierzone im Sinne von „Bern Vision 2020“* ist deshalb nicht nur für das heutige Erleben der unteren Altstadt und ihrer Sehenswürdigkeiten von Bedeutung, sondern erfährt auch eine historische Rechtfertigung. Dabei kommt der Gestaltung des östlichen Gasseneingangs (bei der Nydegggasse) und des Bereichs beim Zytglogge ein besonderes Gewicht zu.
- Eine allfällige *Verlegung der Buslinien Nr. 12 und 30* hätte schwerwiegende Nachteile:
 - Jährlich 10 Millionen Personen auf der Linie Nr. 10. Täglich rund 15 000 Fahrgäste zwischen Zytglogge und Nydeggbücke, die von Umwegfahrten betroffen wären. Die in der Stadtachse liegenden ÖV-Linien erschliessen in der Unteren Altstadt etwa 3000 Einwohnerinnen und Einwohner und ca. 5000 Arbeitsplätze, für welche im Fall einer Linienverlegung längere Wege in Kauf genommen werden müssten. Dies gilt sowohl für wichtige Institutionen wie das Münster oder das Konservatorium als auch für eine grosse Zahl von Restaurants und Läden. Zusätzlich würde die Erschliessung der Matte bei einer Busführung via Brunngasshalde / Postgasshalde durch die vergrösserte Distanz zur Liftstation auf der Münsterplattform verschlechtert.
 - Die Städtischen Verkehrsbetriebe (SVB) rechnen damit, dass bei einer Verlegung der Haltestelle „Rathaus“ ein Frequenzrückgang von etwa 50% und im Gefolge davon ein Einnahmefall von rund Fr. 750 000.00 pro Jahr resultieren würde. Für die Verlegung der Fahrleitungen und Ausbauten an der Brunngasshalde / Postgasshalde wären ca. 2,5 Mio. Franken erforderlich, wobei wegen der baulichen Hindernisse im Bereich der Kurve ein Einbahnbetrieb mit Lichtsignal eingerichtet werden müsste. Dazu käme eine Fahrzeitverlängerung von 1 Minute.
 - Die Verlegung der touristisch interessanten Linie Nr. 12 in die wenig attraktive Nordlage wäre auch aus der Sicht des Stadtmarketings problematisch.
 - Das SVB-Betriebskonzept ist mit der in Flanierzonen zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 20 km / h kompatibel; das heisst, die Ziele der Flanierzone könnten in der Gerechtigkeitsgasse und Kramgasse auch ohne Verlegung der Buslinien erreicht werden.

Der genaue Perimeter der Flanierzone Untere Altstadt wird sich aus der Planung und Projektierung ergeben.

4. Anbindung der Flanierzone Untere Altstadt an das Rathausparking

Der direkte Weg Rathausparking – Untere Altstadt führt über die Treppe bei der Christkatholischen Kirche. Der Verein „Bern Vision 2020“ beurteilt diese Situation als unbefriedigend und hat deshalb die Errichtung einer komfortableren Verbindung durch eine Passerelle vorgeschlagen.

Die städtische Bauordnung hält im Grundsatzartikel 92 zum Schutz der Altstadt fest: "Bei allen baulichen Massnahmen (...) sowie öffentlichen Einrichtungen im Strassenraum ist dem Charakter der Altstadt in besonderem Masse Rechnung zu tragen." Die Aufgabe, für eine allfällige Passerelle von der Rathausgasse zum Rathausparking eine städtebaulich überzeugende Lösung zu finden, ist deshalb a priori äusserst anspruchsvoll.

Der Gemeinderat hält dafür, dass eine solche Lösung wenigstens gesucht werden sollte. Er ist allerdings der Auffassung, angesichts der gegebenen Interessenlage und der engen betrieblichen und baulichen Zusammenhänge sei dies Sache der Rathausparking AG. Die Pla-

nungs- und Baudirektion wurde deshalb beauftragt, entsprechende Verhandlungen mit der Parking-Trägerschaft aufzunehmen.

5. Zusammenhang mit der Sanierung Gerechtigkeitsgasse / Kramgasse

Die allfällige Einführung einer Flanierzone in der Unteren Altstadt wird nur wenige bauliche Massnahmen auslösen. Trotzdem soll das Planungs- und Projektierungsverfahren für die Flanierzone erfolgen, bevor die Sanierung der Gerechtigkeitsgasse und der Kramgasse fertig projektiert ist. Auf diese Weise können Erkenntnisse bezüglich der Flanierzone in die Projektierung der Gassensanierung einfliessen und die notwendigen Verfahren inkl. Kreditbewilligung parallel durchgeführt werden.

Mit GRB Nr. 1476 vom 2. Juli 1997 bewilligte der Gemeinderat einen Projektierungskredit von Fr. 150 000.00 für die Gesamtsanierung der Gerechtigkeitsgasse. Zu diesem Zeitpunkt war noch vorgesehen, die beiden Sanierungsprojekte Junkerngasse und Gerechtigkeitsgasse parallel zu bearbeiten und nacheinander auszuführen: Nach der Junkerngasse 1998 sollten im Sommer 1999 die Gerechtigkeitsgasse und später dann die Kramgasse folgen.

Aufgrund neuer Erkenntnisse entschied der Gemeinderat am 12. August 1998 jedoch, die Gesamtsanierung der Gerechtigkeitsgasse und der Kramgasse miteinander zu verbinden und in konzentrierter Bauweise anzugehen.

Für die Ausführung von Sofortmassnahmen – vor allem zur Gewährleistung einer sicheren Gasversorgung an der Gerechtigkeitsgasse – und für die Ausdehnung der Projektierungsarbeiten auf beide Gassen mit Einbezug der Idee eines Werkleitungstunnels stellte der Stadtrat am 18. März 1999 einen Kredit von Fr. 970 000.00 bereit (SRB Nr. 100).

Mit SRB Nr. 11 vom 13. Januar 2000 bewilligte der Stadtrat schliesslich einen weiteren Realisierungskredit von Fr. 660 000.00 zulasten der Investitionsrechnung der GWB für die dringende sicherheitsbedingte Erneuerung der Gas- und Wasseranlagen in der Kramgasse analog den Sofortmassnahmen in der Gerechtigkeitsgasse.

Aus den erwähnten Gründen muss die Planung und Projektierung der Flanierzone Untere Altstadt mit den Projektierungsarbeiten für die Sanierung der beiden Hauptgassen koordiniert werden. Dabei ist vorgesehen, auch die vom Verein "Bern Vision 2020" thematisierten Fragen der Fussgängerbereiche um den Zytglogge und des heute wenig attraktiven östlichen Eingangs der Gerechtigkeitsgasse zu bearbeiten.

6. Vorgehen

Die Einführung einer Flanierzone in der Unteren Altstadt ist ein komplexes Unterfangen, das schrittweise angegangen werden muss. Mit Rücksicht auf die grosse Zahl von Betroffenen und Interessierten wird ein Planungsverfahren in Aussicht genommen, das darauf ausgerichtet ist, die massgebenden Beteiligten in die Erarbeitung von Problemlösungen einzubeziehen. Mit einem partizipativ gestalteten Verfahren, wie es beim Projekt Tram Bern West und bei grösseren Projekten des Kantons durchgeführt wird oder schon mit Erfolg durchgeführt wurde, können die Anliegen der Interessierten und Betroffenen angemessen berücksichtigt werden.

Es ist vorgesehen, den Planungsprozess in vier Phasen zu gliedern:

1. Vorbereitung

Die Projektorganisation wird bestimmt und eingesetzt. Es werden die Ziele der Arbeit konkretisiert und die Randbedingungen definiert. Als Grundlagen dienen die Vorschläge des

Vereins „Bern Vision 2020“ und die bereits durchgeführten Vorabklärungen der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe.

2. *Fachliche Erarbeitung von Entwürfen*

Unter Beizug von Fachleuten aus Architektur, Gestaltung und Verkehr werden Lösungsvorschläge erarbeitet. Dabei wird von unterschiedlichen Ansätzen ausgegangen und im Laufe der Bearbeitung eine Optimierung angestrebt.

3. *Ausarbeitung*

Das optimierte Konzept wird so weit vertieft und detailliert, dass es als Basis für die weiteren Schritte dienen kann. Einerseits fliessen die Erkenntnisse ein in die Projektierung der Sanierung Gerechtigkeitsgasse / Kramgasse, andererseits dienen sie als Grundlagen für die Realisierung der Flanierzone selbst.

4. *Umsetzung*

Die Massnahmen werden definiert und die Kosten ermittelt. Die Entscheidungsgrundlagen für den Antrag an den Stadtrat werden vorbereitet. Dieser soll gleichzeitig zu den Ausführungskrediten für die Sanierung Gerechtigkeitsgasse / Kramgasse und für die Flanierzone Untere Altstadt Stellung nehmen können. Die nötigen Verfahren werden vorbereitet.

Zum Ziel führt nur ein ernsthafter Dialog mit den betroffenen und interessierten Kreisen. Deshalb wird die Arbeit der Projektleitung begleitet durch einen Beirat mit Vertreterinnen und Vertretern aus Kultur, Wirtschaft und Politik. Die wesentlichen Schritte werden im Rahmen von Forumsveranstaltungen auf breiter Basis zur Diskussion gestellt und abgestützt.

7. **Projektorganisation**

In den partizipativen Planungsprozess ist eine grosse Zahl von Betroffenen und Interessierten einzubeziehen. Die Funktionsfähigkeit der Projektorganisation und die Mitwirkungsmöglichkeiten sollen wie folgt gewährleistet werden:

- Die *Projektleitung* liegt beim Stadtplanungsamt. In der Projektgruppe vertreten sind der Verein „Bern Vision 2020“, die Vereinigten Altstadtleute und Fachpersonen aus der Verwaltung.
- Der Planungsprozess wird begleitet durch einen Beirat.
- Aufgabenstellung, Konzept und Massnahmen werden im Rahmen eines aus Interessierten und Betroffenen repräsentativ zusammengesetzten Forums thematisiert, diskutiert und konsolidiert.
- Der Zeitbedarf für die Durchführung der Phasen 1 bis 4 beträgt 8 bis 10 Monate.

8. Kosten

Die Kosten für die Durchführung des partizipativen Planungs- und Projektierungsprozesses wurden mit Rücksicht auf die äusserst angespannte Finanzlage der Stadt auf das absolut notwendige Minimum reduziert:

• Phase 1 (Organisation, Ziele, Randbedingungen)	Fr.	20 000.00
• Phase 2 (Fachliche Erarbeitung Entwürfe)	Fr.	55 000.00
• Phase 3 (Ausarbeitung)	Fr.	45 000.00
• Phase 4 (Umsetzung)	Fr.	20 000.00
• Mitwirkung, Forumsveranstaltungen, Informationsmaterial	Fr.	35 000.00
• Reserve	Fr.	10 000.00
Planungs- und Projektierungsaufwand total	Fr.	185 000.00

9. Folgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	10. Jahr
Restbuchwert	185 000.00	166 500.00	149 850.00	71 675.00
Abschreibung 10%	18 500.00	16 650.00	14 985.00	7 170.00
Zins 4.8%	8 880.00	7 990.00	7 195.00	3 440.00
Kapitalfolgekosten	27 380.00	24 640.00	22 180.00	10 610.00

10. Weiteres Vorgehen / Termine

<i>Phase</i>	<i>Schwerpunkt</i>	<i>Zeitraum</i>
1. Vorbereitung	Aufbau Projektorganisation	Oktober / November 2000
	Ziele, Randbedingungen, Grundlagen, etc.	November / Dezember 2000
	Auftragsvergaben	Dezember 2000 / Januar 2001
	<i>Forum 1 zu Zielen, Randbedingungen, zu lösenden Problemen, Ablauf der Arbeiten</i>	<i>Januar 2001</i>
2. Entwürfe	Interdisziplinäre Arbeit in Workshops, ausgehend von unterschiedlichen Ansätzen Varianten, Optimierung	Februar / März 2001
	<i>Forum 2 zu den Entwürfen</i>	<i>März 2001</i>
3. Ausarbeitung	Ausarbeitung des optimierten Konzepts auf der Ebene des Verkehrs, der Gestaltung, der Technik, des Rechts	April / Mai 2001
	<i>Forum 3 zum Konzept</i>	<i>Juni 2001</i>
	<i>Input in Projektierung Gesamtsanierung Gerechtigkeitsgasse / Kramgasse</i>	<i>Juni 2001</i>

4. Umsetzung	Bestimmung der Massnahmen, der Kosten und der Verfahren, Antrag an den Stadtrat	<i>Juli / August 2001</i>
	<i>Behandlung im Stadtrat Gemeindeabstimmung</i>	<i>November 2001 März 2002</i>
	<i>Realisierung</i>	<i>Frühjahr / Sommer 2003</i>

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Flanierzone Untere Altstadt; Projektierungskredit.
2. Für die Planungs- und Projektierung der Flanierzone Untere Altstadt in einem partizipativen Prozess wird ein Kredit von Fr. 185 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto Nr. 511.501.006.0, bewilligt.
3. Dieser Kredit ist später in den Baukredit aufzunehmen.
4. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen und dem Stadtrat zu gegebener Zeit ein Projekt mit Baukreditantrag zu unterbreiten.

Der Gemeinderat

Anhang: Übersichtsplan