

Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!/GPB, GFL/EVP (Edith Madl Kubik, SP / Michael Jordi, GB / Ueli Stückelberger, GFL) vom 23. August 2001: Eine autofreie Piazza für jeden Stadtteil; Zwischenbericht

Am 21. Februar 2002 hat der Stadtrat folgende Interfraktionelle Motion erheblich erklärt und am 6. Mai 2004 einer Fristverlängerung bis Ende Mai 2005 zugestimmt. Am 18. August 2005 gewährte der Stadtrat eine weitere Fristverlängerung für die Erfüllung der Motion um zwei Jahre bis Mitte 2007 mit der Auflage, dass der Gemeinderat dem Stadtrat Mitte 2006 einen Zwischenbericht zum Stand der Umsetzung vorlegt. Namentlich ist im Zwischenbericht pro Stadtteil ein Platz zu bezeichnen, der Prioritär als autofreier/-armer Platz umgestaltet werden soll:

Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat eine Vorlage (Umsetzungsprogramm) zu unterbreiten, die zeitlich gestaffelt bis Ende 2010 in jedem der Stadtteile 2 bis 6 die Schaffung eines zusätzlichen, vom motorisierten Individualverkehr (MIV) befreiten Platzes zum Gegenstand hat.

Bei der Auswahl des jeweiligen Platzes pro Quartier sind folgende Kriterien massgebend:

1. Der im jeweiligen Stadtteil ausgewählte Platz oder öffentliche Strassenraum muss für die Quartierbevölkerung betreffend Verbesserung der Lebensqualität durch die Befreiung vom MIV zu einem möglichst hohen Nutzen führen.
2. Im jeweiligen Stadtteil muss ein möglichst zentral gelegener Platz oder öffentlicher Strassenraum ausgewählt werden, dessen heutiges Verkehrsaufkommen die Lebensqualität der Quartierbevölkerung stark beeinträchtigt.
3. Die Entlastung eines Platzes vom Verkehr darf nicht zu Lasten der umliegenden Wohngebiete gehen.

Es sind einfache, zweckmässige und kostengünstige Lösungen zu präsentieren. Die Stadt reicht beim Kanton und beim Bund ein Gesuch um Mitfinanzierung der Umgestaltung der fünf Plätze aus Treibstoffzollgeldern ein.

Begründung:

In den nächsten Jahren sind im Bereich der Innenstadt zahlreiche Umgestaltungen und Aufwertungen von Plätzen geplant. Diese Plätze sollen weitgehend autofrei oder verkehrsarm werden und erhalten damit ihre ursprüngliche Funktion als Orte der Begegnung wieder. Dies ist ein dringender und notwendiger Schritt hin zu einer wohnlicheren und lebenswerteren Stadt. Zudem wird das Zentrum auch als Einkaufs- und Vergnügungsort für auswärtige Besucherinnen und Besucher attraktiver. Diese Entwicklung ist sehr zu begrüßen.

Allerdings wohnt nur ein Bruchteil der Stadtbevölkerung in der Berner Innenstadt. Die meisten Bewohnerinnen und Bewohner Berns leben in den Stadtteilen 2 - 6. Sie leiden unter dem übermässigen Durchgangsverkehr, und dieser ist mit ein Grund dafür, dass die Zahl der Stadtberner Einwohnerinnen und Einwohner in den letzten vier Jahrzehnten von 167 000 auf noch rund 127 000 zurückgegangen ist. Diese Menschen sind der Stadt auch als Steuerzahlerinnen und Steuerzahler verloren gegangen. Sie leben heute vielfach in der Agglomeration und kehren zur Arbeit und für das Freizeitvergnügen als Pendlerinnen und Pendler in die Stadt zurück. Der urbane Raum hat für diese Menschen in jeder Beziehung seine Anzie-

hungskraft bewahrt. Untersuchungen zeigen, dass viele Menschen in der Agglomeration damit liebäugeln, in der Kernstadt zu leben. Auf viele Gründe, die gegen die Rückkehr in die Städte sprechen, haben die Kernstädte nur wenig oder keinen Einfluss.

Andere negative Aspekte können jedoch durchaus beseitigt werden. Die Lebensqualität ist einer der ganz zentralen Punkte, auf den die Stadt einen wesentlichen Einfluss ausüben kann.

Die Schaffung von autofreien oder verkehrsarmen Plätzen in den Wohnquartieren mit der entsprechenden baulichen und verkehrstechnischen Umgestaltung ermöglicht ein aktives und attraktives Quartierleben und vermittelt ein urbanes Lebensgefühl der Zusammengehörigkeit. Ein weitgehend vom Verkehr befreiter Platz pro Stadtteil führt zu dezentralen Identifikations- und Freizeitorten mit hohem Naherholungswert. Es ist eine Rückeroberung von städtischem Lebensraum, wenn auf solchen Plätzen angrenzende Restaurants Tische und Stühle aufstellen, am Samstag der Quartiermarkt seine Waren präsentiert und Kinder mitten unter den Erwachsenen gefahrlos herumtollen können.

Die Schaffung eines weitgehend vom Motorfahrzeugverkehr befreiten Platzes pro Wohnquartier ist eine lohnende Investition in die Zukunft unserer Stadt.

Bern, 23. August 2001

Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB / JA! / GPB, GFL / EVP (Edith Madl Kubik, SP / Michael Jordi, GB / Ueli Stückelberger, GFL), Margrit Stucki, Beat Zobrist, Michael Aebersold, Melanie Leskow, Guglielmo Grossi, Ruedi Keller, Oskar Balsiger, Marie-Louise Durrer, Andreas Zysset, Peter Sigerist, Catherine Weber, Natalie Imboden, Daniele Jenni, Margrit Beyeler, Annette Brunner, Rosmarie Okle Zimmermann, Liselotte Lüscher, Rolf Schuler, Ruth Rauch, Corinne Mathieu, Walter Christen, Raymond Anliker, Andreas Krummen, Margareta Klein, Sylvia Spring Hunziker, Annemarie Sancar, Verena Furrer-Lehmann, Peter Künzler, Ursula Rudin-Vonwil, Eva von Ballmoos, Barbara Streit, Peter Blaser, Esther Kälin Plézer, Miriam Schwarz, Irène Marti Anliker, Sabine Schärner, Béatrice Stucki, Doris Schneider, Barbara Mühlheim

Zwischenbericht des Gemeinderats

In den vorgängigen Vorträgen hat der Gemeinderat die Wichtigkeit des Anliegens der Motionäre bestätigt und seither an der Erfüllung der Motion gearbeitet. Im Folgenden unterbreitet er den gewünschten Zwischenbericht nach Stadtteilen gegliedert.

Stadtweite Verbesserungen im Siedlungsgebiet

In den früheren Etappen der Stadtentwicklung bis Anfang des letzten Jahrhunderts war das Freihalten von öffentlichen Plätzen im Siedlungsgebiet eigentlich nicht vorgesehen. Der öffentliche Raum war in der Regel Strassenraum. Dieser wurde allerdings nicht im heutigen Ausmass von rollendem Verkehr dominiert, sondern bot Raum für vielseitiges „städtisches Leben“.

Heute handelt es sich bei vielen Plätzen im Siedlungsgebiet um Strassenkreuzungen, auf denen der rollende Verkehr überwiegt. Plätze im Sinne von nicht bebauten Gevierten gibt es kaum. Die Möglichkeiten, den rollenden Verkehr aus Kreuzungen wegzubringen und gänzlich autofreie Plätze zu schaffen, sind deshalb sehr beschränkt. Um die Situation für die Fussgängerinnen und Fussgänger zu verbessern, verfolgt der Gemeinderat im Wohngebiet folgende Strategien:

- Das Verhältnis des für den rollenden Verkehr zur Verfügung stehenden Raums muss zugunsten des Fussverkehrs verändert werden.
- Mit neuen Begegnungs- und Tempo 30-Zonen wird der rollende Verkehr zurückgebunden, die Fussgängerinnen und Fussgänger erhalten dadurch mehr Sicherheit und Aufenthaltsraum.

Wird die Motion so verstanden, dass platzartige Flächen derart umgestaltet werden sollen, dass das Verhältnis der zur Verfügung stehenden Fläche sich deutlich zugunsten des Fussverkehrs verändert und eine allgemeine Verkehrsberuhigung erreicht wird, können die Anforderungen in der Motion mehrheitlich erfüllt werden. Allerdings sind die Planungs- und Umgestaltungsarbeiten in den verschiedenen Stadtteilen nicht überall gleich weit fortgeschritten. Insofern wird es in einzelnen Quartieren kaum möglich sein, den zeitlichen Rahmen einzuhalten.

Die Realisierung der Massnahmen wird leider aufgrund fehlender finanzieller Mittel teilweise gebremst.

Stadtteil II

Aus der Kleinräumigkeit und Dichte dieses Siedlungsgebiets heraus ist der Bedarf an Quartierplätzen in diesem Stadtteil am grössten. Als flankierende Massnahmen zum Bau des Neufeldtunnels werden im Länggassquartier die Länggass- und Neubrücke strasse zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger zurückgebaut. Die breiteren Trottoirs und grösseren Fussgängerflächen bei Kreuzungen und Einmündungen lassen neue platzartig nutzbare Flächen entstehen, die den zu Fuss Gehenden in diesem Quartier wesentliche Verbesserungen bringen. Zu den wichtigsten Massnahmen zählt zweifellos die Begegnungszone Mittelstrasse. Von mehreren Geschäften umgeben erfüllt dieser Ort Zentrumsfunktionen im Quartier. Deshalb wird der Vortritt des Fussverkehrs gegenüber dem rollenden Verkehr durch eine Begegnungszone sichergestellt.

Die Realisierung ist im Zeitraum 2009/2010 vorgesehen. Sie steht in Abhängigkeit mit dem Bau des Neufeldtunnels.

Fazit

Als prioritärer autoarmer Quartierplatz wird die Begegnungszone Mittelstrasse die Forderungen der Motion im Stadtteil II mehrheitlich erfüllen.

Stadtteil III

Im Stadtteil III wurden die Arbeiten für die Quartierplanung und den Teilverkehrsplan MIV dieses Jahr aufgenommen. Die Planung ist noch nicht so weit fortgeschritten, dass fertige Resultate für die Erfüllung der Motion vorliegen. Der Gemeinderat kennt allerdings die Probleme und Möglichkeiten in diesem Stadtteil. Der Stadtteil III ist sehr heterogen. Die vielen verschiedenen Quartiere weisen sehr unterschiedliche Nutzungs- und Bebauungsdichten auf. Der Mattenhof ist das am dichtesten bebaute Quartier im Stadtteil III. Der Bedarf an Quartierplätzen ist deshalb auch hier hoch. Platzartige Flächen sind zwar vorhanden, es handelt sich dabei aber mehrheitlich um Strassenkreuzungen, welche vom motorisierten Verkehr dominiert werden. So führen beispielsweise am Eiger- und Loryplatz Einfallachsen von Köniz und Bern West über diese Plätze. In Zusammenhang mit dem Tram Bern West werden einzelne Bereiche des Loryplatzes autofrei. Trotzdem wird hier auch in Zukunft der rollende Verkehr, dominieren. Der Europaplatz hingegen ist ein erst kürzlich neu gestalteter Platz, von welchem die Autos zum grossen Teil verbannt wurden. Allerdings sollte noch das Park and Ride zwischen der Freiburgstrasse und der Bahnlinie Bern – Freiburg verschwinden. Der Platz liegt zwischen

Bus- und Bahnlinien, er ist für Fussgängerinnen und Fussgänger als Umsteigeort sehr bedeutend. Aus diesen Gründen nimmt der Europaplatz die Funktion eines autoarmen Quartierplatzes ein.

Als zusätzliches Projekt für einen autofreien Platz ist der Marziliplatz zur Umgestaltung bereit, nur das Geld fehlt. Diese neue Umgestaltung würde die Forderungen der Motionäre weitgehend erfüllen. Zu erwähnen ist zudem der Quartierplatz Freiburgstrasse/Schlossstrasse. Hier wird eine Strassenmündung zurückgebaut und ein kleiner Platz kann entstehen. Die entsprechenden Planungen sind so weit abgeschlossen, dass gebaut werden könnte. Bei diesem Projekt fehlt der Investor, der dieses Gebiet überbauen und somit auch diesen Platz gestalten würde.

Fazit

Die Planungen Marziliplatz und Freiburgstrasse/Schlossmattstrasse liegen zur Umsetzung bereit. Um weitere Möglichkeiten aufzuzeigen, muss der Quartierplan noch konkretisiert werden.

Stadtteil IV

Der Quartierplan Stadtteil IV kann erst nach dem Stadtteil III erarbeitet werden. Die planerischen Arbeiten sind deshalb hier noch am wenigsten weit fortgeschritten. Die bauliche Dichte ist in diesem Stadtteil nicht so gross. Dazu bestehen einzelne relativ fussgängerfreundliche Platzsituationen, namentlich beim Naturhistorischen Museum oder entlang der Thunstrasse zwischen Helvetiaplatz und Thunplatz. Deshalb ist der Bedarf an neuen autofreien Plätzen nicht so hoch, wie in anderen Stadtteilen.

Der Helvetiaplatz ist aus Fussgängersicht in sehr schlechtem Zustand und böte ein grosses Aufwertungspotenzial. Im Zuge der Gleiserneuerung ist eine erste, kleinere Aufwertung für den Fussverkehr vorgesehen. Allerdings ist der finanzielle Spielraum klein. Aus diesem Grund ist das vorhandene Projekt, welches dem Platz die ursprüngliche Würde vor dem Historischen Museum zurückgeben sollte, zurzeit noch nicht realisierbar. Gegen das vorliegende Projekt sind im Übrigen Einsprachen hängig. Dadurch ist auch die Realisierung der einfachen Aufwertung ungewiss.

Fazit

Ein Quartierplatz, wie ihn sich die Motionärinnen und Motionäre vorstellen, konnte in diesem Stadtteil bisher noch nicht sichergestellt werden. Das Potenzial für Aufwertungen ist vorhanden. Um gute Resultate zu erhalten und die richtigen Schlüsse ziehen zu können, muss die Quartierplanung ausgearbeitet werden.

Stadtteil V

Im Stadtteil V ist mit dem Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf viel in Bewegung. Der Verkehrsdruck auf das dicht bebaute Wohngebiet ist sehr gross, da der Verkehr des Entwicklungsgebiets zunimmt und sich immer mehr in die Wohnquartiere zu ergiessen droht. Die Stadt Bern hat bereits verschiedene wirkungsvolle Massnahmen ergriffen, damit die Wohngebiete von neuem Verkehr verschont bleiben. Der Gemeinderat ist gewillt, den Schutz der Wohngebiete vor neuem Verkehr weiterhin sicherzustellen.

Am deutlichsten ist der Verkehrsdruck am Breitenrainplatz spürbar. Es ist verständlich, dass zur Verkehrsberuhigung dieses Platzes eine weitere Motion eingereicht worden ist. Der Gemeinderat hat der Verkehrsberuhigung des Breitenrainplatzes höchste Priorität eingeräumt. Im Jahr 2007 soll ein Wettbewerb stattfinden, aufgrund dessen der Breitenrainplatz umgestal-

tet und eine Begegnungszone eingerichtet werden soll. Anschliessend an den Breitenrainplatz liegt der Stauffacherplatz. Dieser Platz ist zur Umgestaltung als Quartierplatz bereit, die Planung ist abgeschlossen. Der Tellplatz ist zwar nur klein, als autofreier Platz dafür jedoch schon umgesetzt. Es fehlen noch gestalterische Massnahmen, um den Platz für die Bevölkerung besser nutzbar zu machen. Der Viktoriaplatz wird, wie der Helvetiaplatz, einer Gleiserneuerung unterzogen. Ähnlich wie der Helvetiaplatz hat dieser Ort eine städtebauliche Bedeutung, die eine gestalterische Aufwertung erfordert. Auch hier werden die finanziellen Möglichkeiten zur Umgestaltung sehr begrenzt sein. Trotzdem ist der Gemeinderat gewillt, im Rahmen der Gleiserneuerung auch die Platzqualität zu verbessern.

Fazit

Mit der Umgestaltung und der Einrichtung einer Begegnungszone auf dem Breitenrainplatz wird in diesem Stadtteil ein autoarmer Quartierplatz geschaffen. Damit könnte die Motion erfüllt werden. Dazu ist die Planung des Stauffacherplatzes abgeschlossen. Auch an den übrigen Projekten wird weitergearbeitet.

Stadtteil VI

In diesem Stadtteil ist die Situation bezüglich autofreier Plätze am besten. Bei der Planung der bekannten Grosssiedlungen wurden grosszügige Grünanlagen und Plätze eingeplant und umgesetzt (z.B. Tscharnergut). Auch bei den jetzt geplanten Überbauungen in Brünnen konnten vorgängig die Pärke und Plätze definiert und die Umsetzung der Anlagen gesichert werden. Realisiert werden mit der Erneuerung der Murtenstrasse auch der nördliche Teil des Holenackerplatzes und mit dem Tram Bern West auch der südliche Teil des Holenackerplatzes. In der Quartierplanung, die durch den Gemeinderat genehmigt wurde, sind noch weitere Plätze zur Umgestaltung vorgesehen. Das Hausperron des Bahnhofs Bümpliz-Süd mit avec-Laden und Haltestellenplatz wurde bis auf den Deckbelag realisiert. Das Aussenperron des Bahnhofs Bümpliz-Süd wird voraussichtlich 2007 realisiert. Weitere Platzanlagen sind die S-Bahnhaltestellenplätze Bümpliz-Nord und Stöckacker, deren Realisierung mit Erneuerungen und baulichen Verdichtungen vorgesehen sind.

Fazit

Der Stadtteil VI steht hinsichtlich der Versorgung mit autofreien Quartierplätzen, aber auch aufgrund der Entwicklungsmöglichkeiten am besten da. Die Motion wird in diesem Stadtteil mit der Aufwertung beim Südbahnhof und der festgelegten Aufwertung des Holenackerplatzes erfüllt.

Antrag

Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Zwischenbericht des Gemeinderats zur Interfraktionellen Motion SP/JUSO, GB/JAI/GPB, GFL/EVP (Edith Madl Kubik, SP/Michael Jordi, GB/Ueli Stüchelberger, GFL): Eine autofreie Piazza für jeden Stadtteil.

Bern, 24. Mai 2006

Der Gemeinderat