

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; Abschreibung

Am 21. Februar 2002 erklärte der Stadtrat die Motion erheblich. In der Folge wurde die Frist zur Beantwortung mehrmals verlängert, letztmals mit SRB 462 vom 20. August 2009 bis Juli 2011. Die Motion lautet wie folgt:

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 von 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 5 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 verkehrssarm 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 Anziehungskraft 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

Interfraktionell 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 Schärker, Béatrice Stucki, Doris Schneider, Barbara Mühlheim

Bericht des Gemeinderats

In der Motion wird ein Umsetzungsprogramm verlangt, welches zeitlich gestaffelt bis Ende 2010 in jedem der Stadtteile II - VI die Schaffung eines zusätzlichen, vom motorisierten Individualverkehr befreiten Platzes zum Gegenstand hat. In der Begründung wird erläutert, dass die Plätze weitgehend autofrei oder verkehrsarm werden und damit wieder ihre Funktion als Ort der Begegnung erhalten sollen.

Zusätzlich wird gefordert, dass die Stadt bei Kanton und Bund ein Gesuch um Mitfinanzierung der Umgestaltung der fünf Plätze aus Treibstoffzollgeldern einreicht. Gelder aus Treibstoffzöllen können allerdings nicht für Einzelprojekte beantragt werden - dazu sind übergeordnete Programme, wie das Agglomerationsprogramm, erforderlich. Mit Geldern aus dem Agglomerationsprogramm wurde die Umgestaltung der Mittelstrasse als flankierende Massnahme zum Neufeldtunnel mitfinanziert. Auch die Umgestaltung des Loryplatzes im Rahmen des Trams Bern West wurde teilweise über Treibstoffzölle bezahlt.

Seit Einreichung der Motion am 23. August 2001 wurde beharrlich an der Umsetzung der Motion gearbeitet.

Um die Situation für die Fussgängerinnen und Fussgänger zu verbessern, verfolgt der Gemeinderat im Siedlungsgebiet folgende Strategien:

- Möglichst grosse Bereiche von Plätzen sollen vom motorisierten Individualverkehr befreit werden.
- Mit verschiedenen verkehrsplanerischen Massnahmen wie Begegnungs- und Tempo-30-Zonen oder anderen Anpassungen sollen die Fussgängerinnen und Fussgänger dadurch mehr Sicherheit und Aufenthaltsraum erhalten.

Im Folgenden sind nach Stadtteilen gegliedert die verschiedenen Projekte zur Umgestaltung von Plätzen aufgeführt.

Stadtteil II

Als flankierende Massnahmen zum Neufeldtunnel sind im Länggassquartier der Rückbau und die Neugestaltung der Neubrück- und Mittelstrasse erfolgt. Die breiteren Trottoirs und grösseren Fussgängerflächen bei Kreuzungen und Einmündungen liessen neue, platzartig nutzbare Flächen entstehen, die den Fussgängerinnen und Fussgängern in diesem Quartier wesentliche Verbesserungen im öffentlichen Freiraum bringen. Zu den wichtigsten Massnahmen zählt die Begegnungszone auf einem Teil der Mittelstrasse. Von mehreren Geschäften umgeben erfüllt dieser Ort Zentrumsfunktionen im Quartier. Der Vortritt des Fussverkehrs gegenüber dem rollenden Verkehr ist sichergestellt.

Fazit

Mit dem abgeschlossenen Umbau der Mittelstrasse sind die Forderungen der Motion im Stadtteil II erfüllt.

Stadtteil III

Die Analyse zur Quartierplanung hat gezeigt, dass der Stadtteil III sehr heterogen ist. Er hat kein klares Zentrum, jedes Quartier hat einen eigenen Treffpunkt. Insofern bezweifelt der Gemeinderat den Nutzen, einen einzelnen Platz für den ganzen Stadtteil autofrei zu gestalten, dadurch würde nur ein Teil der Bewohnerinnen und Bewohner profitieren können. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass im Stadtteil III auf die heterogene Struktur Rücksicht genommen werden muss und es für das Quartier von grösserem Nutzen ist, wenn mehrere kleine Plätze autofrei oder zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger umgestaltet werden können.

In der Quartierplanung Stadtteil III ist die Entwicklung der Brunnmattstrasse zwischen Effinger- und Schwarztorstrasse als Massnahme enthalten. Geplant ist, den Strassenabschnitt vom Durchgangsverkehr zu befreien. Es soll eine Verkehrsreduktion zugunsten der Zufussgehenden geprüft werden. Ziel ist, den öffentlichen Raum mit Tramhaltestelle gestalterisch aufzuwerten und als Quartierplatz zu stärken. Zudem soll der bestehende Versorgungspunkt im Zusammenhang mit der Planung Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse (Areal Meinen) gestärkt werden. Das Areal Meinen soll in einen Wohn- und Dienstleistungsstandort umstrukturiert werden.

Der Gemeinderat sieht im ESP Ausserholligen grosse Chancen zur Entwicklung eines attraktiven Arbeits- und Wohnorts mit qualitativ hochwertigen öffentlichen Räumen. Besondere Bedeutung kommt dabei dem Europaplatz zu. Verkehrstechnisch ist der Europaplatz nach dem Bahnhofplatz der zweitgrösste Verkehrsknotenpunkt in Bern. Bisher gibt es hier aber keine Aufenthaltsmöglichkeiten, die zum Verweilen einladen. Das Areal dient vorwiegend als Umsteigeort im öffentlichen Verkehr sowie als Abstellfläche für Autos und Velos. Vor diesem Hintergrund besteht ein hoher Handlungsbedarf, den Europaplatz aufzuwerten und zu einem öffentlichen Platz mit Zentrumsfunktion auszubauen. In Zusammenhang mit dem geplanten Bauprojekt „Zentrum Europaplatz Haus der Religionen“ soll der Europaplatz attraktiviert und

Aufenthaltsqualitäten geschaffen werden. Das Vorprojekt wurde im 2010 abgeschlossen. Das Bauprojekt befindet sich in der Initialisierungsphase. Geplant ist den Platz zusammen mit dem Neubau „Zentrum Europaplatz Haus der Religionen“ im Herbst 2013 in Betrieb zu nehmen.

Weitere Verbesserungen im Stadtteil III wurden beim Marziliplatz erreicht. Durch das Pflanzen von Bäumen und Absperrelemente wurde der Platz autofrei. Die definitive Umgestaltung konnte aus finanziellen Gründen noch nicht abgeschlossen werden. Ebenso wurden die beiden autofreien Plätze rund um den Monbijou-Brückenkopf gestalterisch aufgewertet.

Darüber hinaus konnte mit den Umgestaltungsmassnahmen im Rahmen von Tram Bern West die Aufenthaltsqualität am Loryplatz verbessert werden.

Fazit

Mit den Umsetzungen dieser Massnahmen wird die Forderung der Motion im Stadtteil III erfüllt.

Stadtteil IV

Die Quartierplanung für den Stadtteil IV ist in Bearbeitung. Die bauliche Dichte ist in diesem Stadtteil im Vergleich zu den anderen Stadtteilen eher gering. Es bestehen bereits mehrere fussgängerfreundliche Zonen, darunter 14 Begegnungszonen. Die historischen Strassenräume mit ihren Alleen bieten den Fussgängerinnen und Fussgängern grosszügig Platz. Massnahmen zur Aufwertung der öffentlichen Freiräume sind insbesondere an der Kirchenfeldstrasse im Abschnitt Gymnasium, am Thunplatz und im Rahmen der Umnutzung des Tramdepotareals Burgernziel an der Thunstrasse vorgesehen.

Im Zuge der Gleiserneuerung für das Tram wurde beim Helvetiaplatz eine erste, kleinere Aufwertung für den Fussverkehr umgesetzt. Aus finanziellen Gründen ist das vorhandene Gesamtkonzept, welches dem repräsentativen Platz die ursprüngliche Würde vor dem Historischen Museum zurückgeben sollte, zurzeit nicht realisierbar.

Fazit

Die generelle Situation für die Fussgängerinnen und Fussgänger im Stadtteil ist gut. Mit den vielen verkehrsarmen Begegnungszonen ist die Forderung der Motion erfüllt.

Stadtteil V

In den letzten Jahren wurden bereits mehrere Umgestaltungen zu Gunsten des Fussverkehrs vorgenommen. So wurden beispielsweise Flächen an der Beundenfeld- und Militärstrasse zu kleinen Quartierplätzen umgestaltet. Der Tellplatz ist zwar nur klein, als autofreier Platz aber schon umgesetzt. Nördlich des Breitenrainplatzes liegt der Stauffacherplatz, dessen Umbau zu einem Platz 2008 abgeschlossen werden konnte. Ebenfalls umgesetzt wurde die Umgestaltung des Turnwegs in eine Begegnungszone.

Für die Gestaltung des Breitenrainplatzes liegt ein Vorprojekt vor. Die Realisierung des Platzes ist ab 2014 geplant.

Fazit

Mit der Umgestaltung des Stauffacherplatzes wurde bereits ein Platz verkehrsfrei. Auch der Tellplatz konnte hinsichtlich ruhenden Verkehrs verbessert werden. Die Umgestaltung des Turnwegs zur Begegnungszone wertet das Quartier ebenfalls auf. Mit der Umgestaltung des Breitenrainplatzes wird in diesem Stadtteil auch der grosse zentrale Quartierplatz zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger verbessert. Mit diesen Projekten wird die Motion erfüllt.

Stadtteil VI

In diesem Stadtteil ist die Situation bezüglich autofreier Plätze sehr gut. Bei der Planung der bekannten Grosssiedlungen wurden grosszügige Grünanlagen und Plätze eingeplant und umgesetzt (z. B. Tscharnergut). Die Plätze bei den neuen Überbauungen in Brünen sind im Bau und teilweise fertig gestellt. Im Zuge von Tram Bern West wurde der südliche Teil des Holenackerplatzes aufgewertet. Der Gilberte-de-Courgenay-Platz ist autofrei, ebenso grosse Teile des Ansermetplatzes. Beide Plätze weisen eine hohe Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger auf. Die Umgestaltung des Platzes beidseitig der Gleise beim Bahnhof Bümpliz Süd ist fertig gestellt. Im Rahmen der Arealplanung Mühledorfstrasse soll ein Platz beim Bahnhof Bümpliz Nord aufgewertet werden.

Fazit

Im Stadtteil VI sind die Forderungen der Motion erfüllt.

Zusammenfassung

Die Auflistung zeigt, dass in den Stadtteilen II - VI mindestens je ein Platz als autofrei oder autoarm im Sinne der Motion umgesetzt wurde und weitere Massnahmen in Planung sind. Der Gemeinderat beantragt deshalb eine Abschreibung der Motion.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzuschreiben

Bern, 4. Mai 2011

Der Gemeinderat