

2018.SR.000213

Motion Tabea Rai/Angela Falk (AL): Motorisierter Privatverkehr führt in die Sackgasse – für mehr Sackgassen in Bern; Begründungsbericht

Diese Motion wurde vom Stadtrat mit SRB 2019-374 vom 6. Juni 2019 im Sinne einer Richtlinie erheblich erklärt.

Um Wege in der Stadt zurückzulegen, sind Autos für Privatpersonen praktisch kaum mehr nötig. Ausnahmen bilden beispielsweise Transporte von Menschen mit Beeinträchtigungen und Umzüge. Die Produktion, Nutzung und Entsorgung von Autos hat einen erheblichen negativen Einfluss auf unser Klima. Deshalb muss die Nutzung von Autos möglichst eingeschränkt werden, mit dem Ziel einer autofreien Stadt Bern.

Als erster Schritt in diese Richtung sollen in der Stadt Bern nur noch definierte Strassen durchgehend befahrbar sein.

Alle anderen sollen mit Hilfe von Pollern zu Sackgassen werden, so dass nur noch hinfährt, wer dort wohnt oder etwas anzuliefern hat.

Werden versenkbare Poller angewendet, welche von Rettungsdiensten bedient werden können, gibt diese Massnahme auch keine Einschränkungen für Notfälle. Die Poller sollen jedoch nicht von den AnwohnerInnen bedient werden können. Werden die Wege mit dem Auto länger und die Reisezeit mit Fahrrädern und öV kürzer, kann das Menschen von ausserhalb und von Bern selber dazu anregen auf ein Auto zu verzichten.

Um die Auswirkungen dieser Massnahme auf die Umweltbelastung, die Menge des Verkehrs und Lebensqualität zu beobachten und zu evaluieren, aber auch um allenfalls ungewünschte Nebenwirkungen identifizieren zu können, soll der Gemeinderat ein Quartier von Bern in einem Pilotprojekt von drei Jahren wie oben beschrieben gestalten. Als Beispielplanung liegt dem Vorstoss eine Karte von Bümpliz bei (rote Punkte: Poller, gelbe Strassen: Durchgehend befahrbare Strassen).

Sollten die Ergebnisse positiv sein, hat der Gemeinderat den Auftrag, dieses Modell innert fünf Jahren nach Projektabschluss auf die ganze Stadt auszuweiten.

Der Vorstoss fordert,

1. Der Gemeinderat plant ein Quartier von Bern verkehrsmässig so, dass mit Ausnahme von den Hauptachsen sämtliche Strassen durch Poller zu Sackgassen gemacht werden.
2. Die Auswirkungen dieses Projekts werden am Ende evaluiert und Chancen und Risiken des Modells bei einer Ausweitung auf das ganze Gemeindegebiet berücksichtigt.
3. Ist die Evaluation positiv, hat der Gemeinderat den Auftrag, das Modell auf die ganze Stadt auszuweiten.

Bern, 20. September 2018

Erstunterzeichnende: Tabea Rai, Angela Falk

Mitunterzeichnende: Angela Falk

Bericht des Gemeinderats

Der Gemeinderat hat in seiner Antwort vom 20. September 2018 auf den Vorstoss betont, dass er die Grundhaltung des Vorstosses stützt, wonach Autos für Privatpersonen immer weniger benutzt werden sollen, um Wege in der Stadt zurückzulegen. Die mehrheitlich kurzen Fusswege, die immer besser ausgestalteten Veloverbindungen, das Veloverleihsystem, der gut ausgebaute öffentliche Verkehr sowie Carsharing-Angebote bieten attraktive Alternativen für eine stadtverträgliche und langfristig klimaneutrale Mobilität.

Die Verkehrsberuhigung und Aufwertung von Quartierstrassen zu Aufenthaltsorten sind als Ziele im Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2016 enthalten¹. In den Karten ist das reduzierte Basisnetz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) dargestellt (Seite 63 ff.). Auf diesen Strassen wird der MIV gebündelt, was zu einer Entlastung der Quartierstrassen führt. Der Vertiefungsbericht Mobilität² zum STEK 2016 verdeutlicht in Text und Karte (Seite 54 ff.), dass das Quartiernetz unterteilt wird in Quartiersammelstrassen und in eigentliche Quartierstrassen innerhalb der Wohnquartiere und Mischgebieten. Die Quartiersammelstrassen, auf denen Tempo 30 angestrebt wird, übernehmen weitgehend eine stadtteilverbindende Funktion, liegen meist im urbanen Umfeld und weisen dementsprechend viele städtische Nutzungen auf. Im Quartiernetz wird das Quartierzellen- und Wabenregime, das sich seit dem STEK 95 gut bewährt hat, weiterentwickelt. In sich klar definierten Quartierzellen sollen die Quartierstrassen in grossflächige Begegnungszonen mit flächendeckendem Tempo-20-Regime umgewandelt werden. Somit gehören Quartierstrassen zum integralen Bestandteil des Wohnumfelds. Sie sollen Kindern Platz zum Spielen bieten und das nachbarschaftliche Zusammensein fördern.

Entsprechend dieser Zielsetzung hat der Gemeinderat bereits 2016 die grossflächigen Begegnungszonen Burgfeld und Breitfeld realisiert und ab 2018 sechs Projektierungs- und Realisierungskredite für das Einrichten von grossflächigen Begegnungszonen in den Quartieren Hochfeld, Marzili, Obstberg, Weissenstein, Nordquartier und Aaregg beschlossen. Die grossflächige Begegnungszone Obstberg konnte 2020 realisiert werden und die Inbetriebnahme der drei Zonen Hochfeld, Nordquartier und Weissenstein ist im laufenden Jahr 2021 vorgesehen. Zusätzlich hat der Gemeinderat 2019 und 2020 zwei Kredite für insgesamt 25 kleine Begegnungszonen beschlossen. In partizipativen Prozessen – gemäss dem gemeinderätlichen Leitmotiv «Stadt der Beteiligung» – wurden seither für diese Quartierteile die zusätzlich nötigen Verkehrsbeschränkungen sowie die neuen Gestaltungselemente und Ausstattungen zu Gunsten attraktiver Spiel- und Begegnungsräume definiert.

Die Erfahrungen aus den partizipativen Planungsprozessen zeigen, dass Sackgassen häufig nicht auf Zustimmung stossen. Ein Diskussionspunkt ist dabei immer wieder die Verkehrsverlagerung innerhalb des Quartiers durch die erzwungenen Umwegfahrten, auch jene des Wirtschaftsverkehrs (Handwerker, Anlieferung, Taxi etc.): Wer nahe an einer Durchfahrtsperre wohnt, profitiert maximal, wer jedoch nahe der verbleibenden Zu- und Wegfahrt zum Quartier wohnt, wird zusätzlich belastet. Beispielhaft aufgeführt seien hierzu etwa das Fahrverbot auf der Bitziusstrasse zwischen Schulhaus und Kita im Schönberg Ost sowie die Diskussionen um die Sperrung der Unterführung Steigerhubel für den Motorfahrzeugverkehr im Weyermannshaus oder die Sperrung des Turnwegs beim Breitenrainschulhaus.

Im Rahmen der mit dem Betriebskonzept Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) vorgesehenen Verkehrsmassnahmen wurde 2019 im Länggassquartier vertieft eine Aufteilung in Zellen. Im Rahmen der

¹ <https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/stadtentwicklung/stadtentwicklungsprojekte/stek-2016>

² <https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/stadtentwicklung/stadtentwicklungsprojekte/stek-2016>

Mitwirkung hat die Quartierkommission Länggasse Engehalbinsel (QLE) den Wunsch nach zusätzlichen Quartiersperren (Sackgassen) geäussert. Diese Vorschläge wurden im Detail geprüft und mit der QLE diskutiert. Die Untersuchungen kamen zum Schluss, dass der positive Effekt von Verkehrsabnahmen im nahen Umfeld der zusätzlichen Durchfahrtssperren durch unerwünschte Verkehrszunahmen an mehreren weiter von den Sperren entfernten Quartierstrassenabschnitten überschattet würde. Gemeinsam mit der QLE wurde deshalb entschieden, auf weitere Durchfahrtssperren zu verzichten.

Durchfahrtssperren wurden und werden aber durchaus auch umgesetzt: So etwa die Poller in der Hotelgasse zur Beruhigung der Unteren Altstadt, die beiden Durchfahrtssperren in der Morgen- und der Burgunderstrasse, der Marzili-Poller oder die im Länggassquartier eingesetzten Poller zur dortigen Verkehrsberuhigung. Als künftiges Beispiel kann sodann das Projekt «Dr nöi Breitsch» dienen. Hier wird in den nächsten Jahren – nach einem langen Beschwerdeverfahren – die Durchfahrt für den Motorfahrzeugverkehr zwischen Breitenrainplatz und Breitenrainstrasse gesperrt, dies zu Gunsten der Aufenthaltsqualität im Quartierzentrum.

Anhand dieser Beispiele zeigt sich, dass Durchfahrtssperren oder Sackgassen für den Motorfahrzeugverkehr in Einzelfällen durchaus eine positive Wirkung entwickeln können, jedoch immer eine gründliche Evaluation der zu erwartenden Auswirkungen bedingen. Der Gemeinderat wird deshalb Sackgassen nicht – wie dies die vorliegende Motion verlangt – als «Modell» über die Quartiere ausdehnen, sondern weiterhin einzelfallweise prüfen und mit den zuständigen Quartierorganisationen diskutieren. Der Gemeinderat ist überzeugt, mit dem gewählten partizipativen Vorgehen zur Einrichtung von grossflächigen Begegnungszonen und mit der Verbesserung der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr die gesetzten Ziele bezüglich verkehrsberuhigter Wohnquartiere und einer stadtverträglichen Mobilität erreichen zu können. Dort wo sich Sackgassen im Rahmen der quartierspezifischen Planungen und Projektierungen für die Zielerreichung als sinnvoll und angemessen erweisen, werden sie als Projektbestandteil aufgenommen.

Bern, 26. Mai 2021

Der Gemeinderat