

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; Fristverlängerung

Am 21. Februar 2002 hat der Stadtrat die interfraktionelle Motion erheblich erklärt und am 6. Mai 2004 einer Fristverlängerung bis Ende Mai 2005 zugestimmt. Am 18. August 2005 verlängerte der Stadtrat die Frist zur Erfüllung der Motion um weitere zwei Jahre bis Mitte 2007. Mitte 2006 legte der Gemeinderat dem Stadtrat einen Zwischenbericht zum Stand der Umsetzung vor.

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 verkehrsfarm 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 verkehrssarmen 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 Freizeitorien 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, JAI, 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

Bericht des Gemeinderats

In den bisherigen Vorträgen hat der Gemeinderat die Wichtigkeit des Anliegens der Motionärinnen und Motionäre bestätigt und seither an der Erfüllung der Motion gearbeitet. Aus planerischen, finanziellen und aus Gründen der Arbeitsbelastung innerhalb der Verwaltung konnte die Motion bisher nicht vollumfänglich erfüllt werden. Die Umsetzungen wurden aber weiter so intensiv wie möglich vorangetrieben.

Aufgrund der Verzögerungen beantragt der Gemeinderat beim Stadtrat eine Fristverlängerung um zwei Jahre.

Stadtweite Verbesserungen im Siedlungsgebiet

Bei vielen Plätzen im Siedlungsgebiet handelt es sich 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 Siedlungsgebiet 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 beruhigt, 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 zu Gunsten des Fussverkehrs verändert und eine allgemeine Verkehrsberuhigung zum Beispiel in Form einer Begegnungszone 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 konnte der zeitliche Rahmen in einzelnen Quartieren nicht eingehalten werden.

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 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 wird 2008 in Angriff genommen und spätestens 2010 abgeschlossen sein. Sie steht in Abhängigkeit mit dem im Bau stehenden Neufeldtunnel.

Fazit

Als Begegnungszone wird die Mittelstrasse die Forderungen der Motion im Stadtteil II erfüllen.

Stadtteil III

Im Stadtteil III sind die Arbeiten für die Quartierplanung und den Teilverkehrsplan MIV in vollem Gang. In diesem Jahr wird auch die Mitwirkung zu dieser Planung durchgeführt.

Die Analyse 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, weil dadurch nur ein Teil der Quartierbewohnenden profitieren würde. 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 werden können.

Platzartige Flächen sind in allen Gebieten des Stadtteils vorhanden, es handelt sich mehrheitlich um Strassenkreuzungen, welche vom motorisierten Verkehr dominiert werden. So führen Einfallachsen von Köniz und Bern West über Eiger- und Loryplatz. In Zusammenhang mit dem Tram Bern West wird der Loryplatz aufgewertet. Trotzdem wird hier auch in Zukunft der rollende Verkehr dominieren.

Der Europaplatz hingegen ist ein neu zu gestaltender Platz, von welchem die Autos zum grossen Teil verbannt werden sollen. Sobald das Haus der Religionen gebaut wird, erhält der

Europaplatz eine zusätzliche Aufwertung. Auch das Park and Ride zwischen der Freiburgstrasse und der Bahnlinie Bern – Freiburg soll dann aufgehoben werden. 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 neuen autofreien Quartierplatzes ein.

Noch dieses Jahr werden beim Marziliplatz entlang der Strasse Bäume gepflanzt. Damit wird die vorgesehene Umgestaltung nur teilweise umgesetzt. Trotzdem wird die Situation mit dieser Massnahme deutlich verbessert und der Marziliplatz autofrei.

Im Rahmen der Quartierplanung wurde von der Bevölkerung der Wunsch geäussert, den Munzingerplatz aufzuwerten. In Zusammenhang mit einer Quartierentsorgungsstelle, welche dort noch dieses Jahr gebaut wird, hat der Gemeinderat ein Gestaltungskonzept ausarbeiten lassen. Dieses soll Lösungen aufzeigen, wie der Platz in Zukunft gestaltet und von Fussgängerinnen und Fussgängern genutzt werden kann. Völlig autofrei kann dieser Platz nicht gemacht werden, immerhin können aber die Fussgängerbereiche erheblich vergrössert werden. Der Nutzen für die Anwohnenden als Quartierplatz wird deutlich verbessert. Aufgrund der angespannten finanziellen Situation der Stadt kann nur ein Teil der Umgestaltung sofort umgesetzt werden.

Die Strasseneinmündung Freiburgstrasse/Schlossstrasse soll zurückgebaut werden, wodurch ein kleiner, dreieckiger Platz entsteht. Im Rahmen von Tram Bern West wird die Einmündung geschlossen. In der MIP ist die Realisierung der Platzgestaltung 2010/2011 vorgesehen.

In Zusammenhang mit der Sanierung des Brückenkopfs der Monbijoubrücke werden auch die Plätze ober- und unterhalb des Brückenkopfs auf der Seite des Stadtteils III aufgewertet. Die Parkplätze bei der Sandrainstrasse sind aufgehoben worden. Ein offener, autofreier Platz wird gestaltet, der bereits heute als Schulweg und als Zugang Jugendlicher zum Gaskessel rege benützt wird.

Ein erhebliches Potenzial zur Verkehrsberuhigung und Nutzbarmachung von Strassenfläche für die Fussgängerinnen und Fussgänger liegt in der Brunnmattstrasse. Der Raum von der Effingerstrasse bis zur Mattenhofstrasse wird von Schülerinnen und Schülern der Volksschule, aber auch des Kaufmännischen Verbands, stark frequentiert und bietet kaum Aufenthaltsmöglichkeiten. In Zusammenhang mit dem Teilverkehrsplan MIV wird geprüft, ob der Verkehrsraum zwischen Effingerstrasse und Schwarztorstrasse gesperrt und nur noch von Velofahrenden und Tram befahren werden kann. Mit dieser Massnahme könnte ein wertvoller neuer Fussgängerbereich geschaffen werden.

Fazit

Nutzen und Potenzial liegen im Stadtteil III darin, mehrere kleinere autofreie oder verkehrsberuhigte Plätze zu schaffen und die grösseren, wie Lory- und Eigerplatz, aufzuwerten. Mit der Realisierung des Europaplatzes kann auch ein Platz mit grösserer Ausstrahlung vorgewiesen werden. Einzelne Massnahmen können bereits im laufenden Jahr umgesetzt werden. Sofern die beschriebenen Massnahmen umgesetzt werden können, wird aus Sicht des Gemeinderats die Motion im Stadtteil III erfüllt.

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 im Vergleich zu den anderen Stadtteilen eher gering. Es bestehen be-

reits mehrere relativ fussgängerfreundliche Platzsituationen. Die vielen grosszügigen Strassenquerschnitte bieten den Fussgängerinnen und Fussgängern in den Quartieren viel Platz. Das Geviert zwischen Helvetiaplatz und Kirchenfeldstrasse mit den verschiedenen Museen bietet bereits mehrere gute Platzsituationen. Die teilweise für den Verkehr gesperrte Bernstrasse trägt zur Qualität der Fussgängerbereiche wesentlich bei.

Die Achse Monbijoubrücke – Thunplatz – Burgernziel – Freudenbergerplatz ist mit ihrem grossen Verkehrsaufkommen für die zu Fuss Gehenden eine grosse Belastung. Die Trennwirkung ist enorm, die Fussgängerinnen und Fussgänger finden kaum Platz, um sich dort aufzuhalten.

Der Helvetiaplatz ist aus Fussgängersicht in schlechtem Zustand und bietet ein grosses Aufwertungspotenzial. Im Zuge der Gleiserneuerung ist eine erste, kleinere Aufwertung für den Fussverkehr vorgesehen. Diese Massnahme musste wegen des Baus des Bahnhofplatzes und des zusätzlich erforderlichen Eisenbahnrechtlichen Verfahrens zeitlich verschoben werden. Auch hier ist der finanzielle Spielraum sehr klein. Aus diesem Grund ist das vorhandene Projekt, welches dem Platz die ursprüngliche Würde vor dem Historischen Museum zurückgeben sollte, zurzeit noch nicht realisierbar.

Fazit

Mit Ausnahme der Achse Monbijoubrücke – Thunplatz – Burgernziel – Freudenbergerplatz ist die Situation für die Fussgänger im Quartier gut. Mit der Umgestaltung des Helvetiaplatzes kann die Motion im Stadtteil IV erfüllt werden.

Stadtteil V

Im Stadtteil V ist mit dem Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf viel in Bewegung. Die Stadt Bern hat bereits verschiedene wirkungsvolle Massnahmen ergriffen, damit die Wohngebiete von neuem Verkehr verschont bleiben. Es wurden in den letzten Jahren bereits mehrere Umgestaltungen zu Gunsten des Fussverkehrs vorgenommen. So wurden beispielsweise Flächen an der Beundenfeld- und Militärstrasse zu kleinen Quartierplätzen umgestaltet.

Sehr deutlich ist der Verkehrsdruck am Breitenrainplatz spürbar. Es ist verständlich, dass für die Verkehrsberuhigung dieses Platzes eine Motion eingereicht worden ist. Der Breitenrainplatz ist aus verkehrstechnischer Sicht sehr komplex. Um eine gute neue Lösung zu erhalten, wird die Stadt Bern dieses Jahr einen Projektwettbewerb ausschreiben. Der dazu nötige Kredit wurde am 26. April 2007 vom Stadtrat beschlossen. Ziel des Wettbewerbsverfahrens ist es, Lösungen für einen vielfältig nutzbaren, urbanen Platz mit hoher Aufenthaltsqualität zu erhalten. Tiefe Fahrgeschwindigkeiten sollen dabei die Koexistenz aller Verkehrsarten ermöglichen.

Der Tellplatz ist zwar nur klein, als autofreier Platz aber schon umgesetzt. Es fehlen noch gestalterische Massnahmen, um den Platz für die Bevölkerung besser nutzbar zu machen.

Der Viktoriaplatz wird 2009 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.

Fazit

Mit der Umgestaltung des Breitenrainplatzes wird in diesem Stadtteil ein verkehrsberuhigter Quartierplatz geschaffen. Mit Tell- und Stauffacherplatz kommen zwei kleinere Plätze dazu. Damit könnte die Motion erfüllt werden.

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 öffentlich nutzbaren Anlagen gesichert werden (Ansermetplatz, Le Corbusierplatz, Gilberte de Courgenay-Platz, Parkanlage Brännengut). Realisiert werden mit der Erneuerung der Murtenstrasse auch der nördliche Teil und mit dem Tram Bern-West der südliche Teil des Holenackerplatzes. Der nördliche Vorplatz beim Bahnhof Bümpliz Süd wurde umgestaltet und in eine Begegnungszone umgewandelt. Auch auf der Südseite wird demnächst ein Vorplatz erstellt. In der Quartierplanung, die durch den Gemeinderat genehmigt wurde, sind noch weitere Plätze zur Umgestaltung vorgesehen, z.B. S-Bahnhaltestellenplätze Bümpliz-Nord und Stöckacher, deren Realisierung in Zusammenhang 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 am Holenackerplatz erfüllt.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zur Interfraktionellen 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; Fristverlängerung.
2. Er stimmt einer Fristverlängerung zur Erfüllung der Motion um zwei Jahre, d.h. bis Mitte 2009 zu.

Bern, 16. Mai 2007

Der Gemeinderat