

**Motion Fraktion GLP/JGLP (Melanie Mettler, GLP): Nutzungseffizienz im öffentlichen Raum; Begründungsbericht**

Die Motion wurde vom Stadtrat mit SRB 2021-105 vom 25. März 2021 im Sinne einer Richtlinie erheblich erklärt.

Die Gestaltung des öffentlichen Raums gehorcht heute nicht dem Prinzip, möglichst viele Köpfe möglichst effizient zu befördern, sondern immer noch nach alten Grundsätzen aus dem letzten Jahrhundert. Diese priorisieren die Flüssigkeit des Verkehrs unabhängig von der Flächennutzungseffizienz der Verkehrsmittel.

Das heisst, dass für Beförderungsmittel mit hohem Flächenbedarf und niedriger Nutzungseffizienz unverhältnismässig viel städtischer Raum eingeplant wird. So sind heute weiträumige Gebiete noch für Verkehrsflüsse von Mobilitätsmitteln geplant, die nicht mehr den aktuellen Mobilitätsbedürfnissen der Bernerinnen und Berner entsprechen.

So wird auch bei wenig befahrenen Strassen der grösste Teil des Raums für die Fahrfläche von MIV besetzt. Für ressourcenschonendere Verkehrsmittel wie Fussverkehr und Veloverkehr steht der kleinste Teil des Raums zur Verfügung. Um jedoch die Attraktivität einer ressourcenschonenden städtischen Mobilität zu erhöhen, braucht es nicht nur Fahrschluchten und Gehspuren, sondern Aufenthaltsraum für eine Vielfalt von Bewegungslogiken, von Familien und bis zu älteren Menschen, von Arbeitspendlerinnen und -pendlern bis zu spielerischen Fortbewegungsmitteln.

Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt, bei der Gestaltung des öffentlichen Raums das Grundprinzip der Nutzungseffizienz anzuwenden und die Verkehrswege entsprechend zu gestalten.

Bern, 04. April 2019

*Erstunterzeichnende:* Melanie Mettler

*Mitunterzeichnende:* Claude Grosjean, Maurice Lindgren, Patrick Zillig, Irène Jordi, Marianne Schild

**Bericht des Gemeinderats**

Gemäss Zuständigkeitsregelung in der Gemeindeordnung (GO) vom 3. Dezember 1998 fallen Verkehrsanliegen dieser Art in den Zuständigkeitsbereich des Gemeinderats. Der vorliegenden Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu und ist somit für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags. Die Entscheidungsverantwortung bleibt ebenfalls beim Gemeinderat.

Der Gemeinderat fördert nachhaltige und stadtverträgliche Mobilität. Als Grundlage dienen die Energie- und Klimastrategie 2025 sowie das Stadtentwicklungskonzept STEK 2016. Die Gestaltung und Aufteilung des öffentlichen Raums spielen dabei eine wichtige Rolle. Zudem geben verschiedene weitere Strategien, Konzepte und Normen die Berücksichtigung der Grundprinzipien von Nutzungs- und Flächeneffizienz vor. Dass die Umsetzung dieser Prinzipien noch nicht überall im Stadtbild sichtbar ist, liegt auf der Hand – schon nur aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen. Bei Umbauten oder Neuplanungen werden diese jedoch konsequent beachtet und sind deshalb auch bereits an vielen Orten im Stadtraum erkennbar.

## Übergeordnete Instrumente und Projekte

Als eine Stadt der kurzen Wege setzt sich die Stadt Bern nicht nur für einen starken und gut funktionierenden öffentlichen Verkehr (öV) ein, sondern auch für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs: Mit der Absicht, Velohauptstadt zu werden, wurde 2014 die Velo-Offensive ins Leben gerufen. Diese hat zum Ziel, den Veloanteil am Gesamtverkehr von 11 Prozent (Stand 2010) bis ins Jahr 2030 auf 20 Prozent zu erhöhen. Voraussetzung dafür ist der Ausbau der Veloinfrastruktur. Der Masterplan Veloverkehr aus dem Jahr 2019 legt dazu die konkreten Standards fest – zusätzlich zu den Planungsgrundsätzen im übergeordneten Richtplan Veloverkehr aus dem Jahr 2009. In einer lebenswerten Stadt mit einer hohen Wohn- und Aufenthaltsqualität spielt jedoch insbesondere auch der ressourcenschonende Fussverkehr eine wichtige Rolle. In den Legislaturrichtlinien 2021 – 2024 ist deshalb auch die Förderung dieser klimaneutralen «Basis-Mobilitätsform» verankert. Analog dem Masterplan Veloverkehr wird momentan ein Masterplan Fussverkehr erarbeitet. Die öffentliche Mitwirkung erfolgt voraussichtlich im ersten Halbjahr 2023. Neben dem Richtplan Fussverkehr aus dem Jahr 2020 wird der Stadt Bern somit bald ein weiteres handlungsanweisendes Planungsinstrument mit städtischen Standards für den Fussverkehr vorliegen.

Für die Planung und Gestaltung des öffentlichen Raums richtet sich die Stadt Bern zudem nach dem Handbuch «Bern baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum». Dieses Arbeitsinstrument legt die Grundprinzipien fest, wie im öffentlichen Raum geplant, projektiert und gebaut werden soll. Die Stadt Bern verfolgt damit die menschenzentrierte Strategie «Gemeinsam für den öffentlichen Raum». Diese sieht eine lernende Planung vor, welche die hohe Lebensqualität in Bern weiter verbessern soll. Als Basis dient der Ansatz, dass der Mensch im Mittelpunkt stehen soll, wobei nicht nur räumliche, sondern auch ökologische, ökonomische sowie soziale Aspekte wesentlich sind. Neben Planungsgrundsätzen bietet das Handbuch Standards, Normalien und Empfehlungen für eine nachhaltige Planung und Umsetzung von Vorhaben im öffentlichen Raum und wird regelmässig aktualisiert. Im Jahr 2020 hat der Gemeinderat die Anpassung der Planungsgrundsätze für Klima, Aufenthaltsqualität, Beteiligung und Mobilität beschlossen. Diese sind für alle Verwaltungsstellen verbindlich.

In Bezug auf den Strassenraum ist im Planungsgrundsatz A 3.3. «Strassenräume – für die Bedürfnisse der Menschen» explizit die Förderung der flächeneffizienten Verkehrsmittel verankert. Denn Strassenräume werden nicht mehr als reine Verkehrsachsen, sondern auch als Begegnungsorte verstanden. Fehlt der Platz, um alle Bedürfnisse zu befriedigen, werden solche mit hohem öffentlichem Interesse bevorzugt. Verhindern beispielsweise Parkplätze oder Fahrspuren des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bessere Lösungen für flächeneffiziente Verkehrsmittel, für die Aufenthaltsqualität oder für das Klima, wird als erstes versucht, den Raum des rollenden oder ruhenden MIV zu reduzieren. Für die Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs werden intelligente Nutzungen gewährleistet.

Übergeordnet werden weitere Stossrichtungen verfolgt, um den öffentlichen Raum effizient nutzen zu können. Im Fokus stehen ein intelligentes Gesamtverkehrskonzept und die Optimierung des Verkehrsmanagements. Ziel ist eine flüssige Zirkulation des Verkehrs innerhalb des Stadtgebiets. Ein Beispiel ist das Projekt Zentrale Verkehrsachse (ZVA), wo auf der Achse Forsthaus, Hauptbahnhof und Wankdorf/Neufeld eine gezielte Steuerung und Dosierung des MIV geplant ist. Auch hier sollen der öV, Fuss- und Veloverkehr priorisiert werden, indem ihnen unter anderem zusätzliche Grünzeiten eingeräumt werden. Dazu hat der Stadtrat am 7. Juli 2022 den erforderlichen Kredit genehmigt (SRB Nr. 2022-353).

Ein weiterer bedeutender Faktor ist die Förderung der multimodalen Mobilität, also die sinnvolle Kombination verschiedener Verkehrsmittel. Damit die urbane Verkehrswende gelingt, muss für

Nutzende ein Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel so einfach wie möglich gestaltet sein. Mobilitätsdienstleistungen wie beispielsweise öV, Pooling- und Sharing-Angebote sowie Taxidienste sollen in einer App zusammengeführt werden – Buchung und Bezahlung inbegriffen. Durch ein Netz von Microhubs an anderen geeigneten Orten in der Stadt sowie in angrenzenden Gemeinden (z.B. an öV-Knotenpunkten) werden Sharing-Verkehrsmittel verfügbar gemacht. Die Stadt Bern will dazu mit den Städten Basel und Zürich kooperieren und die Kräfte für eine gemeinsame Lösung bündeln<sup>1</sup>.

### Konkrete Beispiele

Folgender Auszug von konkreten Beispielen soll aufzeigen, wie die Stadt Bern im Rahmen diverser Projekte die Grundprinzipien der Nutzungseffizienz im öffentlichen Raum anwendet:

- Umsetzung von vier Velohaupttrouten mit breiten Velostreifen zwecks flüssigem Veloverkehr (Bern-Wankdorf 2016, Bern-Köniz 2018, Bern-Ostermundigen 2019, Bethlehem-Brünnen ab 2023). Eine weitere Velohaupttroute ist in Planung (Bümpliz-Niederwangen).
- Realisierung von sieben Velostrassen in Quartieren, sogenannten «Velo-Komforttrouten» (zwei in der Länggasse und je eine im Breitenrain, Tscharnergut, Sandrain, Mattenhof und Kirchenfeld). Weitere Velostrassen sind geplant.
- Velogegenverkehr in der Sulgeneckstrasse: Um eine wichtige Velonetzlücke zu schliessen und die Verkehrssicherheit für Velofahrende zu erhöhen, erfolgte ein Spurabbau zugunsten eines Velostreifens im Gegenverkehr. Gleichzeitig konnte auf der Bundesgasse die Situation für den öV verbessert werden (Busspur).
- Schaffung von durchgehenden und breiten Velostreifen in der hinteren Länggasse. Deren Verlängerung in die vordere Länggasse erfolgt voraussichtlich im Herbst 2023.
- Einführung von grossflächigen, zusammenhängenden Begegnungszonen (BGZ; Nordquartier 2022, Weissenstein 2022, Obstberg 2020). Dieses Jahr sollen zwei weitere grosse BGZ im Marzili und im Hochfeld realisiert werden. Insgesamt bestehen in der Stadt Bern nun über 140 BGZ.
- Umsetzung von zahlreichen Massnahmen für den Fussverkehr, wie beispielsweise die Trottoirverbreiterung in der Depotstrasse, die Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs am Loryplatz oder die Verbesserung der Fussverkehrssicherheit am Viktoriarain.
- Umnutzung und Bepflanzung des öffentlichen Raums mit temporären Möblierungen: Auf Initiative der Quartierbevölkerung ermöglichte das Kompetenzzentrum öffentlicher Raum KORA auch in den letzten zwei Jahren wieder zahlreiche Testnutzungen. Als Beispiele lassen sich die vom motorisierten Verkehr freigespielten Strassen erwähnen, welche in der Sommersaison Begegnung und Aufenthalt ermöglichen (Mittelstrasse und Dammweg). Im Rahmen eines Modellvorhabens des Bundes wurden in der BGZ Benteliweg Massnahmen getestet, wie die Aneignung des öffentlichen Raums von den Anwohnenden, insbesondere von Kindern, gesteigert werden kann.

Zwecks Belebung des Quartiers ist das Projekt «Berner Oasen» nach wie vor sehr beliebt. Die Teilhabe der Bevölkerung am öffentlichen Raum wird gefördert, indem diese aktiv mitgestalten darf: Während zwei bis drei Monaten können so Platzbereiche oder Parkplätze zu Begegnungsorten aufgewertet werden (im Jahr 2022 beispielsweise in der Mittelholzer-, Abend-, Munzigerstrasse sowie am Philosophenweg).

Die aus den Testnutzungen gewonnen Erkenntnisse bilden eine wichtige Grundlage für weitere Planungsprozesse, bei welchen die Bedürfnisse der Menschen im Zentrum der Stadt- und Verkehrsplanung stehen.

<sup>1</sup> Vgl. dazu die Medienmitteilung vom 16. Dezember 2022

([https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell\\_ptk/basel-bern-und-zuerich-pruefen-gemeinsame-mobilitaetsplattform](https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/basel-bern-und-zuerich-pruefen-gemeinsame-mobilitaetsplattform))

Die Aufzählung könnte beliebig verlängert werden – nicht nur mit Massnahmen zum rollenden Verkehr, sondern auch mit solchen zum ruhenden Verkehr. Diese wirken sich ebenfalls auf die Nutzungseffizienz im öffentlichen Raum aus. So wurden in den letzten zwei Jahren rund 750 Veloabstellplätze in den Quartieren geschaffen und das Publibike-Angebot laufend erweitert. Weiter hat der Stadtrat mit SRB Nr. 2022-466 am 20. Oktober 2022 eine Erhöhung der Gebühren für kostenpflichtige Parkplätze sowie für die Parkkarten in den Quartieren beschlossen. Dagegen wurde allerdings das Referendum ergriffen; die Stadtberner Stimmberechtigten werden darüber voraussichtlich im Juni 2023 befinden.

Ähnliches gilt für die Parkierung in der unteren Altstadt. Um den öffentlichen Raum vom ruhenden Verkehr zu entlasten, hat der Gemeinderat im Rahmen des Verkehrskonzepts Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI) neben einem neuen Verkehrs- auch ein neues Parkierungsregime beschlossen. Weil dazu mehrere Beschwerden eingegangen sind, kann die neue Regelung nicht wie geplant auf Anfang April 2023 eingeführt werden.

#### *Folgen für das Personal und die Finanzen*

Die Anwendung der Nutzungseffizienz erfolgt im Rahmen der jeweiligen Einzelprojekte und hat somit keine allgemeinen Folgen für das Personal oder die Finanzen.

#### *Auswirkungen auf das Klima; Vereinbarkeit mit den Zielen des städtischen Klimareglements*

Der Gemeinderat hat das vorliegende Geschäft hinsichtlich der Auswirkungen auf das Klima und die Vereinbarkeit mit den Zielen des Klimareglements überprüft. Es lässt sich festhalten, dass eine klimaangepasste Gestaltung des öffentlichen Raums mit den Prinzipien der Nutzungseffizienz gut vereinbar ist. Bei der Aufteilung des Strassenraums werden in Planungen, Projektierungen, Um- und Neubauten nicht nur flächeneffiziente Verkehrsmittel bevorzugt, sondern immer auch Verbesserungen des Stadtklimas geprüft und realisiert (Bepflanzungen, Entsiegelungen der Strassenoberflächen usw.). Somit kann ein positiver Beitrag an die Zielerreichung gemäss Klimareglement geleistet werden.

Bern, 15. Februar 2023

Der Gemeinderat