

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat**Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!/GPB, GFL/EVP (Edith Madl Kubik, SP/Michael Jordi, GB/Ueli Stückelberger, GFL): Eine autofreie Piazza für jeden Stadtteil; Fristverlängerung**

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 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 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 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

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

Bericht des Gemeinderats

Mit der Motion aus dem Jahr 2001 wird ein Umsetzungsprogramm verlangt, das zeitlich gestaffelt ist. Bis Ende 2010 soll in jedem der Stadtteile II - VI die Schaffung eines zusätzlichen (vom motorisierten Individualverkehr befreiten) Platzes Gegenstand sein. In der Begründung wird erläutert, dass die Plätze weitgehend autofrei oder verkehrssarm 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.

Die Motionsforderung aus dem Jahr 2001 hat zum Ziel, die Aufenthaltsqualität in Quartier- und Stadtteilzentren für die Wohnbevölkerung zu verbessern. In zahlreichen Projekten im öffentlichen Strassenraum, hat der Gemeinderat in den vergangenen zehn Jahren versucht, diesem Anliegen Rechnung zu tragen. Bei entsprechenden Projekten wird folgenden Elementen Beachtung geschenkt:

- Möglichst grosse Bereiche von Plätzen sollen vom motorisierten Individualverkehr befreit werden.

- Mit verschiedenen verkehrsplanerischen Massnahmen wie Begegnungs- und Tempo-30-Zonen oder anderen Anpassungen soll die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger erhöht werden.

Seit Einreichung der Motion wurden zahlreiche Strassenräume in der Stadt Bern im Sinne der Motion aufgewertet. In einzelnen Stadtteilen kann die Motion zum heutigen Zeitpunkt als erfüllt betrachtet werden, in anderen Stadtteilen lässt sich die Motionsforderung nicht als solche, vor allem nicht kurzfristig, umsetzen. Um das Ziel einer nachhaltigen, zukunftsorientierten Entwicklung des öffentlichen Raums weiterzuverfolgen, bedarf es einer übergeordneten, planerischen Grundlage in Form des Freiraumkonzepts, welches mit verkehrsplanerischen Fragen abzustimmen ist.

Massnahmen in den Stadtteilen 2001 - 2013

Folgende Massnahmen wurden in den letzten zehn Jahren realisiert oder sind auf konzeptioneller Stufe verabschiedet:

Stadtteil II

Rückbau und Neugestaltung der Neubrück- und Mittelstrasse. Zu den wichtigsten Massnahmen zählt die Begegnungszone auf einem Teil der Mittelstrasse. Mit der Begegnungszone Mittelstrasse konnte das Stadtteilzentrum der Länggasse wesentlich attraktiviert und verkehrsberuhigt werden, wenn auch nicht autofrei. Eine autofreie Mittelstrasse hätte wesentlichen Mehrverkehr durch die Quartierstrassen zur Folge, was auch mit der Motion nicht kompatibel wäre.

Fazit:

Der Gemeinderat erachtet die Forderungen der Motion im Stadtteil II als erfüllt.

Stadtteil III

Die Analyse zur Quartierplanung hat gezeigt, dass der Stadtteil III sehr heterogen ist. Er hat kein klares Zentrum, denn jedes Quartier hat einen eigenen Treffpunkt. Insofern bezweifelt der Gemeinderat den Nutzen, einen einzelnen Platz für den ganzen Stadtteil autofrei zu gestalten, denn 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 verkehrsarm sind oder zu Gunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger umgestaltet werden können.

In der Quartierplanung Stadtteil III ist die Entwicklung der Brunnmattstrasse zwischen Effinger- und Schwarztorstrasse als Massnahme enthalten. Hier besteht das Potenzial, den öffentlichen Raum mit Tramhaltestelle gestalterisch aufzuwerten und als Quartierplatz zu stärken.

Mit den im Nutzungskonzept Loryplatz diskutierten Massnahmen sowie der vom Gemeinderat beschlossenen Schliessung der Verbindungsstrasse Schloßstrasse-Könizstrasse, wird auch die Aufenthaltsqualität auf dem Loryplatz gestärkt werden können.

Besondere Bedeutung bei der Entwicklung des ESP Ausserholligen kommt dem Europaplatz zu. Verkehrstechnisch ist der Europaplatz einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte in Bern. Im Zusammenhang mit dem geplanten Bauprojekt „Zentrum Europaplatz Haus der Religionen“ wird der Europaplatz bis Ende 2014 umgebaut und wesentlich attraktiviert. Wie bisher wird er auch in Zukunft autofrei sein.

Weitere Verbesserungen im Stadtteil III wurden beim Marzilplatz erreicht. Durch das Pflanzen von Bäumen und Absperrelemente wurde der Platz autofrei. Die definitive Umgestaltung konnte aus finanziellen Gründen noch nicht abgeschlossen werden.

Fazit:

Im Stadtteil III sind noch weitere Anstrengungen, Planungs- und Umsetzungsschritte nötig, um die anvisierten Massnahmen umsetzen zu können. Eine wichtige Etappe wird die Sanierung und Umgestaltung des Eigerplatzes darstellen, welche als Teil von Tram Region Bern im Herbst 2014 in die Volksabstimmung gehen wird. Weiterführende Antworten wird zudem das sich in Erarbeitung befindliche Freiraumkonzept der Stadt Bern liefern.

Stadtteil IV

Die bauliche Dichte ist in diesem Stadtteil im Vergleich zu den anderen Stadtteilen eher gering. Der Stadtteil kennt kein eigentliches Stadtteilzentrum, die Quartiersversorgung befindet sich entlang von Achsen. Die Forderung, in diesem Stadtteil eine autofreie Piazza zu errichten, gestaltet sich entsprechend schwierig. Spezifisch für diesen Stadtteil sind die historischen Strassenräume mit ihren Alleen und separaten Fussgängerbereichen, die ebenfalls Aufenthaltsqualität bieten. Massnahmen zur Aufwertung der öffentlichen Freiräume sind insbesondere am Thunplatz, im Rahmen der Umnutzung des Tramdepotareals Burgernziel sowie bei der Egghölzlikreuzung vorgesehen. Der Helvetiaplatz wird gemäss aktueller Planung in den Jahren 2019/2020 umgestaltet. Es ist vorgesehen, den entsprechenden Projektierungskredit dem Stadtrat per Ende 2014 zu beantragen.

Fazit:

Im Stadtteil IV lässt sich aufgrund der städtebaulichen Struktur in absehbarer Zeit keine Verkehrsreduktion und Aufwertung einer Piazza im Sinne der Motion erreichen. Im Stadtteil IV sind noch weitere Anstrengungen, Planungs- und Umsetzungsschritte nötig, um die anvisierten Massnahmen umsetzen zu können. Das sich in Erarbeitung befindliche Freiraumkonzept der Stadt Bern sowie der vor dem Abschluss stehende Teilverkehrsplan Motorisierter Verkehr für den Stadtteil IV werden hierzu weiterführende Antworten liefern.

Stadtteil V

Im Stadtteil V wurden Platzbereiche an der Beundenfeld- und Militärstrasse zu kleinen Quartierplätzen umgestaltet. Der Umbau des Stauffacherplatzes konnte 2008 abgeschlossen werden. Ebenfalls umgesetzt wurde die Umgestaltung des Turnwegs in eine Begegnungszone. Weitere Aufwertungen sind an der Kreuzung Spitalacker-/Beundenfeldstrasse geplant. Die anstehende Umgestaltung von Tellstrasse/Tellplatz bietet Chancen, einen grosszügigen, wenn auch nicht zentral gelegenen Strassenraum, autofrei zu gestalten.

Eine wichtige Etappe wird die Neugestaltung des Breitenrainplatzes darstellen; darüber werden die Stimmberechtigten 2015 im Rahmen des Gesamtprojekts Sanierung Gleisanlagen Breitenrain beschliessen. Wie umfangreiche Abklärungen gezeigt haben, kann der Platz zwar nicht autofrei gestaltet werden; er wird aber grosszügige Fussgänger- und Platzbereiche erhalten.

Fazit:

Mit den bereits ausgeführten und geplanten Vorhaben kann die Motionsforderung im Stadtteil V erfüllt werden.

Stadtteil VI

In diesem Stadtteil ist, dank den zahlreichen Hochhaussiedlungen, die Situation bezüglich autofreier Aussenräume gut (z. B. Tscharnergut). Der neue Stadtteil Brünnen verfügt über mehrere autofreie Plätze. Im Zuge von Tram Bern West wurde der südliche Teil des Holen-

ackerplatzes aufgewertet. 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, die Bauarbeiten laufen im Jahr 2013.

Fazit:

Mit den bereits ausgeführten und geplanten Vorhaben kann die Motionsforderung im Stadtteil VI erfüllt werden.

Zusammenfassung

Die Auflistung zeigt, dass in den Stadtteilen II und VI die Forderungen der Motion erfüllt sind. Im Stadtteil V gilt es, die geplanten Vorhaben Breitenrainplatz, Tellplatz sowie Kreuzung Beundenfeld-/Spitalackerstrasse zeitnah umzusetzen. Im Stadtteil IV wird es aufgrund der städtebaulichen Struktur auch in absehbarer Zeit keine autofreie Piazza im Sinne der Motion geben. Mit dem Freiraumkonzept, das als Teilkonzept des Stadtentwicklungskonzepts (STEK15) gilt, und mit dem entsprechenden Teilkonzept Verkehr, sollen für die Stadtteile III und IV weiterführende Antworten auf die Motionsforderung gefunden werden.

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat deshalb eine Fristverlängerung bis zur Realisierung der erwähnten Projekte im Stadtteil V sowie bis zum Vorliegen des Freiraumkonzepts zur Festlegungen weiterer Absichten in den Stadtteilen III und IV.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zur Interfraktionellen Motion SP/JUSO, GB/JAI/GPB, GFL/EVP (Edith Madl Kubik, SP/Michael Jordi, GB/Ueli Stückelberger, GFL): Eine autofreie Piazza für jeden Stadtteil.
2. Er beantragt dem Stadtrat eine Fristverlängerung bis Ende 2017.

Bern, 12. Juni 2013

Der Gemeinderat