

Motion Fraktion FDP (Mario Imhof): Fussgängerzone Markt- und Spitalgasse ist keine unmögliche Vision: Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg – Planung jetzt an die Hand nehmen!

Die Stadt Bern ist eine der wenigen Städte, die über keine Fussgängerzone in der nächsten Umgebung der Haupt-Einkaufsgeschäfte verfügt. Praktisch in allen grösseren Städten wie St. Gallen, Zürich, Basel, Genf usw. sind Fussgängerzonen seit langem eingeführt. Dies führt dazu, dass diese Zonen mit den umliegenden Geschäften zu eigentlichen Einkaufszentren aufgewertet werden. Da Fussgängerzonen ohne jeglichen Verkehr sind, sind sie auch Ruhebereiche für Besucher und auch für Einwohner der Stadt Bern.

Die Spital- und die Marktgasse drängen sich in Bern geradezu auf, die Fussgängerzone zu bilden. Bern wird attraktiv für Berner und Touristen mit all den Geschäften, die durch die Fussgängerzone einerseits und andererseits durch den öV in den Nebengassen erschlossen wären. Einkaufen ohne Stress durch dauernde Gefährdung durch Busse und Trams.

Die Innenstadt im Bereich Markt- und Spitalgasse ist schwer belastet durch die vielen Tram- und Bus-Kurse mit all den Gefahren für Besucher und Einwohner. Die hohen Kosten des Strassenunterhaltes können mit der Fussgängerzone auch massiv reduziert werden. Die Geschäfte werden wie in all den anderen Städten mit Fussgängerzonen vom neuen Image der Stadt profitieren können.

Die Anlieferungen zu den Geschäften sind in all den erwähnten Städten geregelt und können als Vorbild für die Fussgängerzone in Bern direkt übernommen werden.

Die Erschliessung der Nebengassen mit dem öV kann gelöst werden, wie die erstellten Studien zeigen. Um die Studien in die Realität umzusetzen, braucht es neue Umsetzungsstrategien, die nicht auf den bestehenden aufbauen. Visionen für die Zukunft, damit die Berner Innenstadt im Bereich Markt- und Spitalgasse nicht zum Durchgangsbahnhof von Bernmobil verkommt.

Der Gemeinderat wird beauftragt, die Spital- und Marktgasse als Fussgängerzone umzusetzen.

Begründung der Dringlichkeit:

Im Zusammenhang mit der Tramlinie 10 Bern laufen die Vorarbeiten auf Hochtouren und stehen in direkter Abhängigkeit mit der Motion. Die Fussgängerzone muss bei den Planungen mitberücksichtigt werden.

Bern, 25. März 2010

Motion Fraktion FDP (Mario Imhof), Ueli Haudenschild, Philippe Müller, Dannie Jost, Dolores Dana, Hans Peter Aeberhard, Jimmy Hofer, Bernhard Eicher, Kurt Hirsbrunner, Vinzenz Bartlome, Claudia Meier, Thomas M. Bürki, Edith Leibundgut, Martin Schneider, Beat Gubser, Christoph Zimmerli, Henri-Charles Beuchat

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Antwort des Gemeinderats

Stadt- und Gemeinderat haben sich in den letzten Monaten wiederholt mit dem Verkehrsregime in der Spital- und Marktgasse befasst. Mit SRB 138 und 139 vom 11. März 2010 hat der Stadtrat die Motion Luzius Theiler (GPB-DA): 5 Tramlinien durch die Spital- und Marktgasse? Für eine Alternativplanung für den öffentlichen Verkehr in der Innenstadt sowie die Motion Fraktion FDP (Mario Imhof): Tram- und Buslinien nicht mehr durch die Markt- und Spitalgasse, Planung jetzt an die Hand nehmen knapp abgelehnt (mit je 32 Ja und 33 Nein, bei 3 bzw. 2 Enthaltungen).

Mit der Einrichtung einer Fussgängerzone in der Spital- und Marktgasse wird das gleiche Ziel verfolgt wie mit der bereits diskutierten Motion Fraktion FDP (Mario Imhof). Fussgängerzonen sind gemäss Signalisationsverordnung des Bundes (SSV SR 741.21) *„den Fussgängern und Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten vorbehalten. Wird ausnahmsweise beschränkter Fahrzeugverkehr zugelassen, darf höchstens im Schrittempo gefahren werden (Art. 22c).* Würde die Hauptachse in der Berner Innenstadt in eine Fussgängerzone umgewandelt, müsste der öffentliche Linienverkehr mit rund 51 000 Fahrgästen pro Tag (= Anzahl Fahrgäste, die täglich durch die Marktgasse fahren) zwingend in andere Gassen verlagert oder unter Umfahrung der historischen Innenstadt von Bern neu organisiert werden.

Dies hätte allerdings sehr grosse Auswirkungen auf die Erschliessung der Innenstadt und der Quartiere im Norden und im Osten der Stadt Bern. Die Berner Altstadt ist nicht nur historischtouristisches Zentrum, sondern auch ein intensiv genutzter Arbeitsstandort und das bestfrequentierte Geschäfts- und Einkaufszentrum des Kantons Bern. Dies im Unterschied zu andern Stadtzentren wie z.B. Genf, in denen modernes Businesszentrum und historisch-touristische Altstadt räumlich stärker getrennt sind. Die Überlagerung von City und Altstadt gehört denn auch zu den besonderen und aus der Sicht des Gemeinderats erhaltenswerten Eigenheiten der Stadt Bern. Sie trägt dazu bei, dass das Zentrum belebt ist und dass es zu keiner „Musealisierung“ kommt. Dieser Sachverhalt trägt zum Erfolg der Innenstadt als Einkaufszentrum bei. Es werden in der Innenstadt im Detailhandel Umsätze von 1,4 bis 1,6 Mia. Franken pro Jahr erzielt (Regionalkonferenz Bern Mittelland 2010).

Die Überlagerung von City und Altstadt bringt allerdings mit sich, dass vor allem in der Oberen Altstadt zwischen Bahnhof und Zytglogge differenziertere Erschliessungsbedürfnisse bestehen als in anderen Altstadtzentren. Hinzu kommt, dass die Lage der Altstadt auf der Aarehalbinsel, die dichte und geschützte historische Bebauung und die steilen Aarehänge ein Strassennetz vorgeben, das kaum verändert werden kann und die Erschliessungsmöglichkeiten einschränkt. Trotz diesen engen Vorgaben ist es bisher gelungen, den öffentlichen und den privaten Verkehr sowie den Gütertransport in der Innenstadt sicher zu stellen. Mit dem Ausbau der drei grossen Innenstadtparkhäuser, der Aufhebung oberirdisch angeordneter Parkplätze und der Neugestaltung der wichtigsten Plätze konnte in den letzten Jahren die Qualität des öffentlichen Raums und damit die Aufenthaltsqualität für Besucherinnen und Besucher der Innenstadt stark gesteigert werden. In der Aarberger- und Neuengasse sind heute bereits die Voraussetzungen für eine Fussgängerzone angelegt und mit der Begegnungszone Untere Altstadt wurden die Flaniermöglichkeiten aus dem Lauben auf die Strasse erweitert.

Eine ausschliessliche Nutzung der Hauptachsen Spital- und Marktgasse für den Fussverkehr (und in Randzeiten für die Anlieferung) würde den gesamten öffentlichen Linienverkehr in die Seitengassen verlagern (oder ganz aus der Innenstadt verbannen) und damit die vielfältigen Erschliessungsbedürfnisse des dicht genutzten Zentrums stark einschränken. Konkret sind

den West-Ost verlaufenden Achsen heute folgende verkehrlichen Hauptfunktionen zugewiesen:

- Bundesgasse/Kochergasse: Durchfahrt, Zufahrt Parking, öffentlicher Verkehr (Bus), Anlieferung, Fuss- und Veloverkehr, Taxi, Zufahrt Behindertenparkplätze, Staatsempfänge, Events.
- Amthausgasse/Schauplatzgasse: Durchfahrt, Wegfahrt Parking, öffentlicher Verkehr (Bus), Anlieferung, Fuss- und Veloverkehr, Taxi, Zufahrt Behindertenparkplätze, Staatsempfänge, Events.
- Marktgasse/Spitalgasse: öffentlicher Verkehr (Tram, Bus), Anlieferung (zeitlich beschränkt), Fuss- und teilweise Veloverkehr, Taxi.
- Aarberggasse, Neuengasse/Zeughausgasse: Anlieferung (zeitlich beschränkt), Fuss- und Veloverkehr, Taxi, Behindertenparkplätze
- Speichergasse/Nägeligasse: Durchfahrt, Zufahrt Parking, Anlieferung, Fuss- und Veloverkehr, Taxi.
- Schüttestrasse/Hodlerstrasse: Durchfahrt, Zu- und Wegfahrt Parking, Anlieferung, Fuss- und Veloverkehr, Taxi, Zufahrt Behindertenparkplätze.

Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass es für die Zukunft der Berner Innenstadt wichtig ist, dass bei der Nutzung der knappen Verkehrsflächen alle berechtigten Bedürfnisse berücksichtigt werden. Bei den engen räumlichen Verhältnissen ist dies in Bern nur umsetzbar, wenn die knappen Verkehrsflächen auch weiterhin verschiedenen Funktionen dienen. Das differenzierte Gleichgewicht der verschiedenen Erschliessungsbedürfnisse könnte mit einer reinen Fussgängerzone in den Hauptgassen der oberen Altstadt nicht aufrecht erhalten werden. Mehr Flexibilität bestünde allenfalls in der Unteren Altstadt, da hier das Verkehrsaufkommen wesentlich geringer ist. Bei der Einrichtung einer Fussgängerzone Kram- und Gerechtigkeitsgasse könnten Erschliessungsfunktionen des öffentlichen und des privaten Verkehrs eher in die Nebengassen verlagert werden.

Auch der Gemeinderat will die Berner Innenstadt weiter aufwerten. Aus den oben erwähnten Gründen stehen für ihn aber andere Massnahmen im Vordergrund als eine Fussgängerzone in der Markt- und Spitalgasse. Er sieht insbesondere keinen Vorteil darin, den gesamten öffentlichen Verkehr aus den Hauptgassen zu verlagern. Die eben erst abgeschlossene Untersuchung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2010): Tram Region Bern, Teilprojekt Innenstadt - alternative Linienführung (vgl. <http://www.tramregionbern.ch/index.php?page=396>) belegt, dass dies mit grossen Eingriffen und/oder mit einer wesentlich schlechteren Erschliessungsqualität für die Innenstadt insgesamt verbunden wäre.

Trotzdem hat der Gemeinderat in seiner Stellungnahme zu der erwähnten Grundlagenstudie gefordert, dass die Möglichkeiten für eine Entlastung der Hauptachsen vom öffentlichen Verkehr vertieft zu prüfen und konkrete Planungen an die Hand zu nehmen sind. Der Kanton hat auf diese Forderung positiv reagiert. Kanton, Region und Stadt Bern nehmen deshalb gemeinsam eine Studie zum Thema „Netzentwicklung und -redundanzen“ an die Hand. Der Gemeinderat strebt im Rahmen dieser Abklärungen allerdings nicht an, dass der gesamte öffentliche Verkehr - wie in der Motion gefordert - aus der Markt- und Spitalgasse weichen soll. Vielmehr geht es um eine Teilentlastung der Hauptachse und um betriebliche Spielräume für den öffentlichen Verkehr bei Streckenunterbücken. Dabei müssten nicht nur für die Markt- und Spitalgasse Vorteile entstehen, sondern auch für den Hirschengraben und die Haltestelle unter dem Baldachin am Bahnhof.

Es ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Frage der Einführung einer Fussgängerzone auf den beiden Hauptgassen nur in enger Abstimmung zwischen der Stadt

als Strasseneigentümerin und dem Kanton als Planungsbehörde und Besteller des öffentlichen Verkehrs geprüft und entschieden werden kann. Da es sich bei dieser Strecke um das „Rückgrat“ des gesamten Tramnetzes handelt, ist diese Frage auch von hoher Bedeutung für die Weiterentwicklung des gesamten öffentlichen Verkehrs in der Region Bern.

Vor diesem Hintergrund beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, die Motion abzulehnen. Er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegen zu nehmen. Er stellt jedoch schon jetzt fest, dass eine vollständige Entlastung der Markt- und Spitalgasse durch den öffentlichen Verkehr nicht realisierbar sein wird. Hingegen ist der Gemeinderat klar der Meinung, dass eine Teilentlastung durch den Bau einer zweiten Tramachse zwingend notwendig ist.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen. Er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegen zu nehmen.
2. Die Antwort gilt in diesem Fall gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 25. September 2010

Der Gemeinderat