2024.SR.0278

Motion Fraktion GB/JA! (Ursina Anderegg, GB): Autofreie Altstadt; Begründungsbericht

Auftrag

Wir fordern vom Gemeinderat:

1. Die Altstadt soll für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden.
2. Zubringer- und Wirtschaftsverkehr sollen weiterhin möglich sein.

Begründung

Von Barcelona bis Oslo, von Fez bis Gent – immer mehr Städte verbannen Autos aus der Innenstadt. Sie verbessern so die Lebensqualität ihrer Bewohner*innen und den Klimaschutz, verhindern Unfälle, vermeiden Lärm. Autofreie Innenstädte bedeuten auch mehr Platz: Sie sind attraktive Aufenthaltsorte, belebt von Fussgänger*innen, Velo- oder Rollstuhlfahrer*innen, ungefährlich für Kinder, Flaneur*innen, Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Auch Läden und Gastronomiebetriebe profitieren von mehr Laufkundschaft und mehr Platz für Aussenbestuhlung. Die Berner Altstadt ist zwar verkehrsberuhigt – doch Verkehrsberuhigung ist ein Konzept des 20. Jahrhunderts. In den letzten 20 Jahren hat sich vor allem die Untere Altstadt stark gewandelt: Die Gassen sind belebt, an langen Sommerabenden reihen sich beispielsweise in der Rathausgasse Stuhl an Stuhl, Menschen sitzen draussen vor den Restaurants und Bars. Die Altstadt ist längst zu einem Aufenthaltsort ihrer Bevölkerung und Besucher*innen geworden. Durchgangsverkehr und parkierte Autos führen dabei zu Unfällen, nehmen Platz weg und beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität massiv.
Der nächste Schritt ist deshalb fällig: Von der Verkehrsberuhigung zur Verkehrsbefreiung. Mehr als 30 Gewerbetreibende der Altstadt haben ein Manifest unterschrieben, in dem sie der Forderung nach einer autofreien Altstadt Nachdruck verleihen. Sie bringen drei Gründe für ihr Anliegen an: Erstens entstehen eine höhere Aufenthaltsqualität und weniger Unfallgefahr für Fussgänger*innen und damit gibt es mehr Laufkundschaft. Zweitens sind keine parkierten und durchfahrenden Autos der Aussenbestuhlung mehr im Weg und die Gäste geniessen eine höhere Aufenthaltsqualität. Drittens wird die Anlieferung in einer autofreien Altstadt vereinfacht, da es keine Störungen durch Durchgangsverkehr und parkierte Autos mehr gibt.

Bern, 12. September 2024

Erstunterzeichnende: Ursina Anderegg
Mitunterzeichnende: Mirjam Arn, Anna Leissing, Jelena Filipovic, Esther Meier, Lea Bill, Franziska Geiser, Katharina Gallizzi, Ronja Rennenkampff, Anna Jegher, Nora Joos, Sarah Rubin

Bericht des Gemeinderats

Der Inhalt der vorliegenden Motion betrifft einen Bereich, der in der Zuständigkeit des Gemeinderats liegt. Der Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie 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. Zudem bleibt die Entscheidverantwortung beim Gemeinderat.

Im Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 hat sich der Gemeinderat das Ziel gesetzt, die Aufenthaltsqualität für Fussgänger*innen in der Innenstadt deutlich zu verbessern und gleichzeitig den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren. Der Gemeinderat hat sich zudem in der Vergangenheit mehrfach im Rahmen von Vorstössen für die Reduktion des Individualverkehrs in der Innenstadt ausgesprochen, z. B. bei der Motion Fraktion SP (David Stampfli/Michael Sutter): Zeughausgasse aufwerten[1] und der Motion Fraktion SP (David Stampfli/Michael Sutter): Schauplatzgasse aufwerten[2]. In seiner Antwort zur Motion Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer, GFL/ Bettina Jans-Troxler, EVP): Bern autofrei[3] hielt der Gemeinderat 2021 fest, dass die Verkehrssituation in der Innenstadt unbefriedigend ist, sowohl für Fussgänger wie auch für Lieferantinnen und Handwerkerinnen und ganz besonders im Kontext des historischen Stadtkerns.

Im Folgenden werden die aktuellen Konzepte und (Teil-)Projekte zur künftigen Verkehrsgestaltung im und um den Perimeter der Alt- bzw. Innenstadt beschrieben und aufgezeigt, inwiefern die Anliegen der Motion oder Teile davon in Bearbeitung sind bzw. welche Abhängigkeiten bestehen.

1. Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI)

Mit dem Ziel, die Innenstadt von unnötigem Motorfahrzeugverkehr zu befreien, den Güterumschlag und die Zufahrt für Handwerker*innen zu erleichtern sowie den Aufenthalt in den Gassen attraktiver zu gestalten, hat der Gemeinderat 2018 mit Wirtschaftsorganisationen, Gewerkschaften und den Vereinigten Altstadtleisten das Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI) erarbeitet und beschlossen. Das Konzept basiert auf «Kernzonen» mit Zufahrtsbeschränkung (Fahrverbotszone Obere Altstadt, Zubringerdienst Untere Altstadt), den Erschliessungsachsen an den Rändern (z. B. Postgass-/Brunngasshalde, Schüttestrasse, Speichergasse, Hodlerstrasse und Bundesgasse – Kochergasse), einheitlichen Temporegimes (Tempo-30-Zone in der Oberen Altstadt und Begegnungszone in der Unteren Altstadt) sowie einem vereinfachten Parkierungsregime in der Unteren Altstadt. Im Folgenden werden die einzelnen Teilprojekte des VWI und deren Umsetzungsstand sowie bestehende Abhängigkeiten beschrieben.

1.1 Untere Altstadt

Die Untere Altstadt ist mit Ausnahme der Brunngass-/Postgasshalde seit 2005 eine Begegnungszone mit Fahrverbot und Zubringerdienst. Die heute komplizierten Regeln für die Parkierung in den verkehrsberuhigten Gassen sollen mit dem Teilprojekt Parkierung durch ein einfaches und gut kontrollierbares System abgelöst werden. Unnötige Einschränkungen für den Güterumschlag und den Wirtschaftsverkehr werden aufgehoben. Waren können überall dort ein- und ausgeladen werden, wo kein Halteverbot signalisiert ist und der Verkehr nicht behindert oder gefährdet wird. Das heutige Zufahrtsregime («Fahrverbot mit Zubringerdienst») soll beibehalten werden: Die Zufahrt zur Unteren Altstadt bleibt für Zubringer auch künftig gestattet.

Der Stadtrat hat das Massnahmenpaket Parkierung Untere Altstadt mit zwei Beschlüssen genehmigt: Am 25. November 2021 bewilligte er den hierzu notwendigen Realisierungskredit (SRB Nr. 2021-381) und am 3. März 2022 eine Anpassung des Gebührenreglements (SRB Nr. 2022-116).

Auf den weissen, gebührenpflichtigen Parkfeldern (Postgasse, Gerechtigkeitgasse, Junkerngasse) soll künftig nur noch maximal 30 Minuten parkiert werden dürfen (bisher 60 Minuten). Ausserhalb der markierten Parkfelder gilt dann grundsätzlich Parkverbot. Mit einer Ausnahmebewilligung des Polizeiinspektorats dürfen Handwerker*innen, Marktfahrende, die Spitex, Ärzt*innen im Dienst und Gewerbebetriebe mit Lieferbereitschaft im Parkverbot parkieren. Kund*innen von Altstadtgeschäften

[1] https://stadtrat.bern.ch/de/geschaefte/detail.php?gid=6748b78f0321439e94e328971ea4e425
[2] https://stadtrat.bern.ch/de/geschaefte/detail.php?gid=465949e2757b475fbdcd314158a0e3e5
[3] https://stadtrat.bern.ch/de/geschaefte/detail.php?gid=780a7b64c7434f8bb87ca63f35e3fb8a

sowie Anwohnende und deren Besuch, dürfen im Parkverbot zum Ein- und Aussteigen sowie für den Güterumschlag halten. Dies entspricht der bisherigen Regelung.

Die Langzeitparkierung der Anwohnerschaft soll von den Gassen der Unteren Altstadt in das Rathausparking verlagert werden. Die verbotene – aber bislang tolerierte – «Laubenparkierung» soll zudem konsequent geahndet werden. Bewohnerinnen und Bewohner der Unteren Altstadt profitieren von einem attraktiven Angebot: Sie können ihre Fahrzeuge künftig zu einem deutlich vergünstigten Tarif (rund Fr. 150.00 statt Fr. 309.00 pro Monat) im Rathausparking abstellen, das zudem eine gut ausgebaute E-Ladeinfrastruktur ausweist. Der Gemeinderat hat dazu einen dreijährigen Leistungsvertrag mit der Autoeinstellhalle Rathaus AG genehmigt. Alternativ können Anwohnende ihr Fahrzeug wie bisher mit einer Parkkarte in einer zugewiesenen, an die Untere Altstadt angrenzende Parkkartenzone abstellen.

Das Massnahmenpaket Parkierung Untere Altstadt wurde am 7. September 2022 publiziert. Dagegen wurden mehrere Beschwerden eingereicht. Das Beschwerdeverfahren ist derzeit beim Verwaltungsgericht hängig; die Umsetzung ist deshalb nach wie vor blockiert.

Vorgesehen ist, dass nach der Umsetzung eine Wirkungskontrolle durchgeführt wird. Die Ergebnisse sollen unter anderem als Entscheidgrundlage dienen, ob in der Postgasse, Gerechtigkeitsgasse und Junkerngasse weitere weiss markierte Parkplätze (max. 30 Minuten) aufgehoben werden können.

1.2 Obere Altstadt

In der Oberen Altstadt sollen gemäss Konzept VWI zusätzlich zu den bestehenden Bereichen mit Zufahrtsbeschränkung die Zeughausgasse und die Amthausgasse sowie die Abschnitte der Aarberger- und der Genfergasse vor der ehemaligen Hauptpost in die «Kernzone» einbezogen werden. Dadurch soll der Verkehr in diesen Bereichen reduziert werden, was der Verfügbarkeit von Anlieferflächen zugutekommt und Potenzial für Aufwertungsmassnahmen schafft. Zum Stand der Teilprojekte kann wie folgt informiert werden:

Aufwertung Zeughausgasse

Die Zeughausgasse wird seit 2018 jeweils im Sommer temporär mit Parklets aufgewertet. Diese temporäre Aufwertung stösst sowohl bei den angrenzenden Gewerbe- wie auch Hotelbetrieben auf grosse Akzeptanz und soll deshalb weitergeführt werden. Die temporären Massnahmen haben auch zum Ziel, wertvolle Erfahrungen für die langfristig geplante Umgestaltung der Zeughausgasse zu sammeln. Aufgrund der aktuellen städtischen Finanzlage, den beschränkten Personalressourcen sowie daraus resultierenden Anpassungen beim Zeitplan für die Projektierung und Realisierung städtischer Verkehrsprojekte, verzögert sich die partizipative Erarbeitung einer entsprechenden Vorstudie. Das Anliegen ist als Richtlinienmotion der Fraktion SP (David Stampfli/ Michael Sutter): Zeughausgasse aufwerten überwiesen. Der Stadtrat hat die Frist zur Vorlage des Begründungsberichts bis Ende Dezember 2026 verlängert.

Aufwertung Amthausgasse – Schauplatzgasse

Um den Durchgangsverkehr auf der Achse Schauplatz-/Amthausgasse zu vermindern, ist gemäss VWI die Einführung des Gegenverkehrs in der Kochergasse vorgesehen. Damit liesse sich das bereits bestehende Durchfahrtsverbot in der Schauplatzgasse besser durchsetzen, was zu deutlich mehr Aufenthaltsqualität in dieser Gasse beitragen würde. Gegen dieses Vorhaben besteht jedoch Widerstand seitens Anrainer*innen der Kochergasse: Der Sicherheitsdienst des Bundes und die Nationalbank haben sich aus sicherheitstechnischen Überlegungen gegen eine Öffnung der Kochergasse für den Gegenverkehr ausgesprochen. Auch das Hotel Bellevue vertritt eine ablehnende Haltung.

Eine Neuorganisation der Kochergasse – und damit auch die Aufwertung der Amthausgasse – Schauplatzgasse – steht zudem in Abhängigkeit zu den laufenden Abklärungen bezüglich einer zweiten Tramachse Innenstadt (vgl. Punkt 2).

Angesichts der langen Zeitdauer und der offenen Fragen sollen in der Zwischenzeit im fraglichen Perimeter Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit greifen. Der Stadtrat hat u.a. dazu im Januar 2022 einen Kredit für kurz- und mittelfristige Verkehrsmassnahmen im Strassenbereich Bollwerk – Bahnhofplatz gutgeheissen (SRB Nr. 2022-14). Damit sollen auch Massnahmen in der Schauplatzgasse umgesetzt werden, um Konfliktsituationen zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr zu entschärfen und die Verkehrssicherheit insgesamt zu verbessern. Gestützt auf den vom Stadtrat bewilligten Kredit erarbeiteten die zuständigen städtischen Stellen gemeinsam mit BERNMOBIL ein Projekt zur Verbesserung des Strassenraums der Schauplatzgasse. Konkret sollen der Strassenraum verständlicher gegliedert, Markierungen und Schilder vereinfacht, Tempo 20 oder eine Begegnungszone eingeführt sowie die Querungen für Fussgänger*innen klarer gestaltet werden. Die Durchfahrt für Anlieferung und Zubringerdienst soll nach wie vor gewährleistet sein und der Busbetrieb nicht tangiert werden. Gleichzeitig sind eine Verbesserung der Veloparkierung sowie zusätzliche Sitzgelegenheiten vorgesehen. Da noch nicht alle Vorschläge für die beteiligten Akteure zufriedenstellend sind, bedarf es weiterer Konsolidierung. Das Anliegen ist als Richtlinienmotion der Fraktion SP (David Stampfli/Michael Sutter): Schauplatzgasse aufwerten überwiesen; für die Vorlage des Begründungsberichts hat die Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS) mit Beschluss vom 22. Februar 2024 eine Fristverlängerung bis Ende Juni 2027 bewilligt.

Aufwertung Genfergasse – Aarbergergasse (ehem. Hauptpost)
Die Verkehrsführung in diesen Abschnitten in unmittelbarer Nachbarschaft zur Speichergasse steht ebenfalls in Abhängigkeit zu den laufenden Abklärungen bezüglich einer zweiten Tramachse Innenstadt (siehe Punkt 2).

2. Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) «Zweite Tramachse Innenstadt»
Um den Abschnitt Hirschengraben – Zytglogge vom Tramverkehr zu entlasten, hat die Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM) drei Varianten für eine mögliche zweite Tramachse durch die Berner Innenstadt ausgearbeitet und dazu bis September 2023 eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt:
- Variante 1 führt über den Bubenberg- und den Bahnhofplatz via Speichergasse – Nägeligasse.
- Variante 2 führt über den Bubenberg- und Bahnhofplatz via Lorrainebrücke – Viktoriarain.
- Variante 3 führt vom Hirschengraben via Bundesgasse – Kochergasse.

Aus stadträumlichen Überlegungen und in Bezug auf die allgemeine Verkehrslage sieht der Gemeinderat einzig die Variante 3 als vertretbare Option; auch dies allerdings mit Vorbehalten. Das Ergebnis der Mitwirkung in Form einer Bestvariante wird erst nach Abschluss der Detailbewertung vorliegen (im Verlauf 2025).

Der Variantenentscheid für die zweite Tramachse ist einerseits entscheidend für die weiteren Planungen zur Speichergasse inklusive Genfer- und Aarbergergasse. Andererseits ist er auch bestimmend für die Idee aus dem Konzept VWI zur allfälligen Einführung des Gegenverkehrs in der Kochergasse und damit auch ausschlaggebend für die weitere Planung auf der Achse Amtshausgasse – Schauplatzgasse. Erst wenn diese Entscheide vorliegen, können in diesen Gassen die für eine Umgestaltung notwendigen Betriebs- und Gestaltungskonzepte erarbeitet werden.

3. Aufwertung Hodlerstrasse in Abstimmung mit der Erweiterung des Kunstmuseums Bern
Mit dem Projekt «Zukunft Kunstmuseum Bern» soll das bestehende Museum erweitert und saniert werden. Der Gemeinderat begrüsst die Pläne des Kunstmuseums und will die seit langem geplanten Aufwertungen der Hodlerstrasse sowie des Bären- und Waisenhausplatzes koordiniert dazu voran-

treiben. Mit Beschluss vom 30. Januar 2025 hat der Stadtrat die Abstimmungsvorlage für die Sanierung und Neugestaltung des Bären- und Waisenhausplatzes verabschiedet (SRB Nr. 2025-16). Im Zusammenhang mit der Aufwertung der Hodlerstrasse ist eine Verkehrsberuhigung vorgesehen; im Vordergrund der aktuellen Überlegungen steht die Idee einer abgestimmt auf den Museumsneubau und die Sanierung von Bären-/Waisenhausplatz gestaltete, attraktive Begegnungszone. Für die geplante Aufwertung der Hodlerstrasse wird dem Stadtrat 2025 ein Projektierungskredit unterbreitet. Die Umsetzung wird in enger Abstimmung zum Neubau Kunstmuseum und zu den Bauarbeiten Zukunft Bahnhof Bern (siehe Punkt 4) erfolgen und ist nicht vor 2032 zu erwarten.

4. Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)

Mit dem Ausbau des Bahnhofs bzw. dem neuen Zugang Bubenberg werden dort deutlich mehr Fussgängerinnen und Fussgänger frequentieren. Damit der öffentliche Verkehr (öV) weiterhin flüssig zirkulieren kann, soll der motorisierte Individualverkehr auf der Achse Inselplatz – Bubenbergplatz – Bahnhofplatz – Bollwerk um rund 60 Prozent reduziert werden. Fahrzeuge des Wirtschaftsverkehrs, die über eine Ausnahmebewilligung verfügen, sollen nicht eingeschränkt werden. Die ZBB-Massnahmen im öffentlichen Strassenraum sind in einer Überbauungsordnung geregelt, welche der Stadtrat mit Beschluss vom 17. Oktober 2024 beschlossen hat (SRB 2024-411). Die Überbauungsordnung und die damit zusammenhängenden Massnahmen befinden sich im Bewilligungsverfahren und sollen in enger Abstimmung mit den Bauarbeiten am Bahnhof ausgeführt werden.

5. Autoarmer Bahnhofplatz

Die Umsetzung eines autoarmen Bahnhofplatzes entspricht den Zielsetzungen aus dem STEK 2016, der Energie- und Klimastrategie 2035 (EKS) und ist eine wiederholte und langjährige Forderung des Stadtrats. Dazu ist die Anpassung des regionalen Basisstrassennetzes für den MIV notwendig. Mit Beteiligung der Stadt und des Kantons Bern evaluierte die Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM), ob und unter welchen Voraussetzungen der Bahnhofplatz aus dem Basisnetz entlassen werden kann. Der Schlussbericht «Aktualisierung des regionalen Basisstrassennetzes MIV» der RKBM vom August 2024 zeigt auf, dass der Bahnhofplatz unter bestimmten Voraussetzungen aus dem Basisstrassennetz entlassen werden kann.[4] Eine Teilsperrung des Bahnhofplatzes zum jetzigen Zeitpunkt und mit den aktuellen Verkehrsbelastungen, so der Bericht, bedingt die Aktivierung einer Alternativroute. Dieses Ergebnis bildet eine wichtige Grundlage für die weiteren Planungen. Insbesondere müssen die Auswirkungen einer Teilsperrung des Bahnhofplatzes auf das Gesamtsystem und die umliegenden Quartiere im Detail analysiert werden. Zudem besteht Klärungsbedarf hinsichtlich der technischen und organisatorischen Umsetzung einer selektiven Verkehrssperrung. In einem nächsten Schritt wird 2025 eine Analyse der Verkehrsströme des MIV in Angriff genommen, um die in der EKS festgehaltenen Ziele zur Reduktion des MIV – wie eben auf dem Bahnhofplatz – verträglich für das Gesamtsystem umsetzen zu können.

6. UNESCO-Managementplan

Die Altstadt von Bern ist seit 1983 in der Liste der Weltkulturgüter der UNESCO eingetragen. Die städtische Denkmalpflege ist beauftragt, einen Managementplan für den Schutz, die Pflege und Weiterentwicklung der Altstadt zu erarbeiten. Dies bildet die Voraussetzung zur Sicherung des UNESCO-Labels für die Zukunft. Für die Erarbeitung des Managementplans hat der Stadtrat am 25. November 2021 die erforderlichen Kredite gesprochen (SRB Nr. 2021-379). Teil des Managementplans sind Leitfäden, die sich primär mit den Themenblöcken öffentlicher Raum, Architektur und Städtebau sowie Archäologie auseinandersetzen. Der Themenblock öffentlicher Raum umfasst dessen Gestaltung, Nutzung und den Verkehr. Die Stossrichtungen der in den oberen Punkten erwähn-

[4] www.bernmittelland.ch/wAssets/docs/themen/verkehr/projekte/regionales-basisstrassennetz-miv/240829-Basisnetz-MIV-Schlussbericht.pdf

ten Planungen und Projekte sind im Zielbild Verkehr des Managementplans abgebildet. Es ist vorgesehen, dass der Managementplan im April 2025 vom Gemeinderat genehmigt und im Herbst 2025 durch die UNESCO verabschiedet wird.

7. Fazit

Für den Gemeinderat ist das Hauptanliegen der Motion – eine autofreie Altstadt unter Gewährleistung des Zubringer- und Wirtschaftsverkehrs – durchaus nachvollziehbar. Gleichzeitig gilt es allerdings zu berücksichtigen, dass im und am Rande der Berner Altstadt zahlreiche – teils übergeordnete – Projekte am Laufen sind, welche direkte oder indirekte Auswirkungen auf das Verkehrsregime haben. Sie haben allesamt das Ziel, die Attraktivität der Altstadt zu stärken, den Verkehr zu beruhigen und die Verkehrssicherheit zu stärken – unter Berücksichtigung der Anliegen des Wirtschaftsverkehrs. Sie zielen damit zwar in die Richtung der vorliegenden Motion, zeigen aber gleichzeitig auf, welche Abhängigkeiten und Interessen es bei der Anpassung des Verkehrsregimes zu berücksichtigen gilt. Eine «schnelle Lösung» für eine autofreie Altstadt erachtet der Gemeinderat vor diesem Hintergrund insgesamt als nicht umsetzbar; vielmehr sind dazu schrittweise Verbesserungen im Rahmen der genannten Vorhaben zielführend.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die finanziellen und personellen Ressourcen sind im Rahmen der genannten Einzelvorhaben sichergestellt.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.

2. Die Antwort gilt gleichzeitig als Begründungsbericht.

Bern, 5. März 2025

Der Gemeinderat