

**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; Abschreibung**

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 verschob der Stadtrat die Erfüllung der Motion um zwei Jahre bis Mitte 2007. Mitte 2006 hat der Gemeinderat dem Stadtrat erneut einen Zwischenbericht zum Stand der Umsetzung vorgelegt. Ein weiterer Zwischenbericht mit Antrag auf Fristverlängerung wurde dem Stadtrat am 5. Juli 2007 vorgelegt. Er hat der Fristverlängerung bis Mitte 2009 zugestimmt.

„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 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 liebäu-

geln, 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 verkehrsarmen 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 Freizeitornten 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, JAI, GPB / GFL/EVP (Edith Madl Kubik, SP / Michael Jordi, GB / Ueli Stückelberger, GFL), Margrit Stucki, Beat Zobrist, Michael Aebbersold, 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“

In der Motion wird ein Umsetzungsprogramm verlangt, welches zeitlich gestaffelt bis Ende 2010 in jedem der Stadtteile II - VI die Schaffung eines zusätzlichen, vom motorisierten Individualverkehr befreiten Platzes zum Gegenstand hat. In der Begründung wird erläutert, dass die Plätze weitgehend autofrei oder verkehrsarm 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 Nationalstrassenprogramm wird beispielsweise die Umgestaltung der Mittelstrasse als flankierende Massnahme zum Neufeldtunnel mitfinanziert. Auch die Umgestaltung des Loryplatzes im Rahmen des Trams Bern West wird teilweise über Treibstoffzölle bezahlt.

Seit Einreichung der Motion am 23. August 2001 wurde beharrlich an der Umsetzung der Motion gearbeitet. Zur Umsetzung von baulichen Massnahmen ist aus verschiedenen Gründen viel Zeit erforderlich. Umgestaltungen von Plätzen müssen geplant, mit dem Verkehr koordiniert, finanziert, bewilligt und schliesslich gebaut werden. In allen Stadtteilen wurde an verschiedenen Projekten gearbeitet.

Um die Situation für die Fussgängerinnen und Fussgänger zu verbessern, verfolgt der Gemeinderat im Siedlungsgebiet folgende Strategien:

- Möglichst grosse Bereiche von Plätzen sollen vom motorisierten Individualverkehr befreit werden.
- Mit verschiedenen verkehrsplanerischen Massnahmen wie Begegnungs- und Tempo-30-Zonen oder anderen Anpassungen sollen die Fussgängerinnen und Fussgänger dadurch mehr Sicherheit und Aufenthaltsraum erhalten.

Im Folgenden sind nach Stadtteilen gegliedert die verschiedenen Projekte zur Umgestaltung von Plätzen aufgeführt.

Stadtteil II

Dieser Stadtteil verfügt in der Länggasse über eine hohe städtebauliche Dichte. Der Bedarf an gut nutzbaren öffentlichen Freiräumen ist deshalb hoch. Die Stimmberechtigten haben im Jahr 2002 einen Kredit für Massnahmen zur Verkehrsentslastung und -beruhigung beschlossen. Als flankierende Massnahmen zum Neufeldtunnel sind im Länggassquartier die Neugestaltung der Neubrücke- und Mittelstrasse in vollem Gange. Die breiteren Trottoirs und grösseren Fussgängerflächen bei Kreuzungen und Einmündungen lassen neue, platzartig nutzbare Flächen entstehen, die den Fussgängerinnen und Fussgängern in diesem Quartier wesentliche Verbesserungen im öffentlichen Freiraum bringen werden. Zu den wichtigsten Massnahmen zählt zweifellos auch die Begegnungszone auf einem Teil der 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 wie geplant im Jahr 2010 abgeschlossen sein.

Fazit

Mit dem Umbau der Mittelstrasse werden die Forderungen der Motion im Stadtteil II erfüllt.

Stadtteil III

Die Analyse zur Quartierplanung 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, 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 autofrei oder zu Gunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger umgestaltet werden können.

In der Quartierplanung, welche vom 25. April bis 31. August 2009 zur Mitwirkung öffentlich aufliegt, wurde festgestellt, dass kleinere und grössere platzartige Flächen zwar vorhanden sind, aber aufgrund der Verkehrsbelastung und ihrer geringen Gestaltungsqualität kaum als solche wahrgenommen werden. Einfallachsen von Köniz und Bern West über Eiger- und Loryplatz werden stark durch den motorisierten Verkehr belastet. In Zusammenhang mit dem Tram Bern West sind die Arbeiten zur Umgestaltung des Loryplatzes in vollem Gang. Besonders in den Randbereichen ist die Umgestaltung für Zufussgehende ein Gewinn. In Zusam-

menhang mit der Planung der Tramlinie 10 von Ostermundigen nach Köniz ist auch die Umgestaltung des Eigerplatzes vorgesehen. Bis im Jahr 2010 soll ein Vorprojekt vorliegen.

Grosse Teile des Europaplatzes sind bereits heute autofrei. In Zusammenhang mit dem Projekt „Haus der Religionen“ sollen weitere Flächen den Fussgängerinnen und Fussgängern zugeteilt werden. Der Zeitpunkt des Baubeginns ist noch nicht bekannt. 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.

Beim Marziliplatz wurden die Bäume entlang der Strasse dieses Jahr gepflanzt. Damit kann die vorgesehene Umgestaltung erst teilweise umgesetzt werden. Trotzdem ist die Situation mit dieser Massnahme deutlich besser und der Marziliplatz ist mehrheitlich autofrei.

Im Rahmen der Quartierplanung wurde von der Bevölkerung der Wunsch geäussert, den Munzingerplatz aufzuwerten. In Zusammenhang mit einer Quartierentsorgungsstelle wurden ein Gestaltungskonzept und dessen Projektierung ausgearbeitet. Den Kredit für die Quartierentsorgungsstelle mit der Umgestaltung des Platzes hat der Stadtrat am 26. Februar 2009 genehmigt. Die Umgestaltung soll noch dieses Jahr realisiert werden. Völlig autofrei kann dieser Platz nicht gemacht werden, aber die Fussgängerbereiche können in Verbindung mit der Umgebung des Schulhauses Munzinger erheblich vergrössert werden. Der Nutzen für die Anwohnenden als Quartierplatz wird deutlich verbessert.

Die Schliessung der Strasseneinmündung Schossstrasse - Freiburgstrasse für den motorisierten Individualverkehr ist in der Überbauungsordnung festgelegt und wird mit provisorischen Massnahmen im Rahmen von Tram Bern West umgesetzt. Durch diese Massnahme wird ein Strassenabschnitt mehrheitlich autofrei. Die Realisierung der Platzgestaltung ist in der MIP eingegeben.

In Zusammenhang mit der Sanierung des Brückenkopfs der Monbijoubücke wurden 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 zum Gaskessel von Jugendlichen rege genutzt wird.

Die Entwicklung der Brunnmattstrasse zwischen Effinger- und Schwarztorstrasse ist ein wichtiges Schlüsselprojekt in der Quartierplanung. In einem Betriebs- und Gestaltungskonzept soll daher aufgezeigt werden, welche Spielräume zur Schaffung von autofreien Flächen durch Regimeänderungen gemäss dem Netzsystem Einbahn geschaffen werden können.

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 von Loryplatz, Europaplatz, Marziliplatz, Munzingerplatz und dem Brückenkopf der Monbijoubücke werden verschiedene Plätze teilweise autofrei und die Situation wird für Fussgängerinnen und Fussgänger deutlich verbessert. Weitere wichtige Projekte sind in Bearbeitung, deren Umsetzung wird zusätzliche Verbesserungen bringen. Mit den Umsetzungen der Massnahmen in diesem Jahr wird die Motion im Stadtteil III erfüllt.

Stadtteil IV

Die Quartierplanung für den Stadtteil IV ist in Bearbeitung. Die bauliche Dichte ist in diesem Stadtteil im Vergleich zu den anderen Stadtteilen eher gering. Es bestehen bereits mehrere fussgängerfreundliche Zonen, darunter 14 Begegnungszonen. Die historischen Strassenräume mit ihren Alleen bieten den Fussgängerinnen und Fussgängern grosszügig Platz. Demgegenüber weisen die Achsen Monbijoubrücke - Thunplatz - Burgernziel - Freudenbergerplatz sowie Laubeggstrasse und Muristrasse mit ihrer grossen Verkehrsbelastung für Fussgängerinnen und Fussgänger eine grosse Trennwirkung auf. Massnahmen zur Aufwertung der öffentlichen Freiräume sind insbesondere an der Kirchenfeldstrasse im Abschnitt Gymnasium, am Thunplatz und im Rahmen der Umnutzung des Tramdepotareals Burgernziel an der Thunstrasse vorgesehen.

Im Zuge der Gleiserneuerung für das Tram wurde beim Helvetiaplatz eine erste, kleinere Aufwertung für den Fussverkehr umgesetzt. Aus finanziellen Gründen ist das vorhandene Gesamtkonzept, welches dem repräsentativen Platz die ursprüngliche Würde vor dem Historischen Museum zurückgeben sollte, zurzeit nicht realisierbar.

Fazit

Die generelle Situation für die Fussgängerinnen und Fussgänger im Stadtteil ist gut. Mit den vielen verkehrsarmen Zonen ist die Forderung der Motion erfüllt.

Stadtteil V

In den letzten Jahren wurden bereits mehrere Umgestaltungen zu Gunsten des Fussverkehrs vorgenommen. So wurden beispielsweise Flächen an der Beundenfeld- und Militärstrasse zu kleinen Quartierplätzen umgestaltet. Der Tellplatz ist zwar nur klein, als autofreier Platz aber schon umgesetzt. Es fehlen noch gestalterische Massnahmen, um ihn für die Bevölkerung besser nutzbar zu machen. Nördlich des Breitenrainplatzes liegt der Stauffacherplatz, dessen Umbau zu einem Platz 2008 abgeschlossen werden konnte.

Dieses Jahr wurde ein Projekt zur Umgestaltung des Turnwegs ausgearbeitet, welches noch in diesem Jahr gebaut werden soll. Mit der Umgestaltung wird der Turnweg zur Begegnungszone und damit gemeinsam mit dem angrenzenden Spielplatz zum erweiterten Pausenplatz des Breitenrainschulhauses.

Für die Gestaltung des Breitenrainplatzes liegt ein Wettbewerbsprojekt vor, für dessen Weiterbearbeitung der Stadtrat im Herbst 2008 den Kredit gesprochen hat. Das Projekt sieht vor, dass der Quartierplatz und Umsteigepunkt des öffentlichen Verkehrs nur mit tiefen Geschwindigkeiten befahren wird und Fussgängerinnen und Fussgänger mehr Fläche als heute erhalten. Das Vorprojekt wird 2009 erarbeitet. Dem Stadtrat kann voraussichtlich anfangs 2010 der Baukredit unterbreitet werden. Die Umsetzung ist für 2013/14 geplant.

Das Tramprojekt von Köniz nach Ostermundigen wird beim Viktoriaplatz zu Anpassungen führen. Die bevorstehende Projektierung wird zeigen, wie weit das bestehende Projekt zur Aufwertung der heutigen Tramhaltestelle Viktoriaplatz integriert werden kann.

Fazit

Mit Tell- und Stauffacherplatz sind zwei Plätze bereits umgestaltet und mehrheitlich verkehrsfrei. Auch die Umgestaltung des Turnwegs zur Begegnungszone wird das Quartier aufwerten.

Mit der Umgestaltung des Breitenrainplatzes wird in diesem Stadtteil mittelfristig auch der grosse zentrale Quartierplatz zu Gunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger verbessert. Mit diesen Projekten wird die Motion erfüllt.

Stadtteil VI

In diesem Stadtteil ist die Situation bezüglich autofreier Plätze sehr gut. Bei der Planung der bekannten Grosssiedlungen wurden grosszügige Grünanlagen und Plätze eingeplant und umgesetzt (z. B. Tscharnergut). Die Plätze bei den neuen Überbauungen in Brünnen sind im Bau oder teilweise fertig gestellt. Realisiert werden mit der Erneuerung der Murtenstrasse auch der nördliche Teil und mit dem Tram Bern West der südliche Teil des Holenackerplatzes. Die Umgestaltung des Platzes beidseitig der Gleise beim Bahnhof Bümpliz Süd ist fertig gestellt. Im Rahmen der Arealplanung Mühledorfstrasse sollen auch die Plätze beim Bahnhof Bümpliz Nord aufgewertet werden.

Fazit

Im Stadtteil VI wird die Motion mit den verschiedenen fertig gestellten Um- und Neugestaltungen erfüllt.

Zusammenfassung

Die Auflistung zeigt, dass bis Ende 2010 in den Stadtteilen II - VI mindestens je ein Platz als autofrei im Sinne der Motion umgesetzt wird.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die erheblich erklärte Motion abzuschreiben.

Bern, 20. Mai 2009

Der Gemeinderat