

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Postulat Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer, GFL/Bettina Jans-Troxler, EVP): Bern autofrei; Fristverlängerung Punkt 6

Vom ursprünglich als Motion eingereichten Vorstoss hat der Stadtrat mit SRB 2023-221 vom 25. Mai 2023 die Punkte 1 bis 5 sowie 7 und 8 als Richtlinie und Punkt 6 als Postulat erheblich erklärt.

Was in vielen schweizerischen und europäischen Innenstädten bereits gelebt und gepflegt wird, scheint in Bern aus unerfindlichen Gründen unmöglich: Die autofreie Innenstadt. Trotz Verkehrskompromiss prägen nach wie vor parkierte Autos das Bild der Gassen, insbesondere zwischen Nydeggkirche und Zytglogge. Von einer Fussgängerzone können Bernerinnen und Berner nur träumen. Dabei würden sich die Gassen in der Altstadt für eine FussgängerInnen-Zone anbieten.

Aktuell sind einige Geschäfte hängig, die sich mit der Forderung nach einer autofreien Innenstadt verknüpfen lassen. Insbesondere die Diskussion um die City-Logistics und die Zukunft der Parkplätze in der Innenstadt. Aber auch der Strukturwandel im Detailhandel bietet Anlass zum Um- und Neudenken.

Die Fraktion wünscht sich, dass das Thema «Bern autofrei» in der nächsten Legislatur aufs Tapet kommt und endlich breit diskutiert wird. Sie ist sich sicher, dass sich die Ängste des Gewerbes mit flankierenden Massnahmen minimieren lassen, zeigt sich doch, dass vielerorts die Befreiung vom MIV bei Geschäften nicht zu einem Umsatzeinbruch geführt hat. Zudem würde eine Verbannung der parkierenden Autos in der Innenstadt dem Gewerbe wieder häufiger legale Parkmöglichkeiten in der Nähe der Kunden ermöglichen.

Eine autofreie Innenstadt würde aber auch dem UNESCO-Welterbe entgegenkommen, nicht nur des Stadtbildes wegen. Auch der aggressive Angriff von Abgasen auf den Berner Sandstein könnte zumindest reduziert werden.

Nicht zuletzt könnte die Lebensqualität in der Innenstadt für Anwohnende und Besucher*innen massiv gesteigert werden.

Allerdings sollen sich die Bemühungen der Stadt um eine Befreiung vom MIV nicht auf den Perimeter Innenstadt beschränken. Will die Stadt Bern ihre Klimaziele erreichen und den Ausstoss von klimaschädlichen Gasen und Feinstaub massiv reduzieren, muss weitergedacht werden. So soll auch in jedem der sechs Stadtteile in den nächsten Jahren mindestens ein Quartier oder Quartierteil zusammen mit den Anwohnenden zu einem autofreien Gebiet umgebaut werden.

Die Motion lässt dem Gemeinderat bewusst einen grossen Spielraum, da sich die Motionär*innen bewusst sind, dass eine solche Idee nur in Zusammenarbeit und mit der Unterstützung der Betroffenen umgesetzt werden kann. Die GFL/EVP findet, im Jahr 2020 sei die Zeit reif für eine breite Diskussion über «Bern autofrei»!

Der Gemeinderat wird deshalb aufgefordert, mindestens folgende Massnahmen umzusetzen:

1. Das Innenstadt-Gebiet zwischen Nydeggbrücke und Bahnhof Bern wird vom individuellen Motorfahrzeugverkehr befreit. Die zwingenden Bestimmungen des kantonalen Rechts und des Bundesrechts bleiben vorbehalten. Eine Umfahrung der Innenstadt und der Zugang zu den Parkhäusern sollen mittelfristig gesichert bleiben.
2. Erlaubt bleibt ferner der Motorfahrzeugverkehr, soweit er zur Versorgung der Bevölkerung und des Gewerbes, zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Dienste, des Gewerbes und des öffentlichen Verkehrs, sowie zur Gewährleistung der Mobilität für Menschen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität erforderlich ist. Sonderregelungen für Anwohnende sind möglich.
3. Die Massnahmen erfolgen in Zusammenarbeit mit den Anwohnenden und dem Gewerbe.
4. Die Stadt kann Gewerbefahrzeuge mit alternativen Antrieben fördern.

5. Die Stadt kann die umweltfreundlichen Hauslieferungen von Innenstadtgeschäften fördern.
6. Der öffentliche Verkehr wird, so weit wie möglich, aus den Hauptgassen verlegt.
7. Fuss- und Veloverkehr sind, wenn immer möglich zu entflechten.
8. In allen Stadtteilen wird mindestens ein Quartier/Quartiertel ausgeschieden, welches ebenfalls autofrei wird. Die Quartiere scheiden diese in Zusammenarbeit mit den Anwohnerinnen aus.

Bern, 05. November 2020

Erstunterzeichnende: Bettina Jans-Troxler, Manuel C. Widmer

Mitunterzeichnende: Lukas Gutzwiller, Therese Streit-Ramseier, Matthias Humbel, Marcel Wüthrich, Brigitte Hilty Haller

Bericht des Gemeinderats

Der Gemeinderat unterbreitet dem Stadtrat vorliegend einen Antrag zu Firstverlängerung für die Vorlage des Prüfungsberichts zu Punkt 6. Zu den als Richtlinie überwiesenen übrigen Punkten des Vorstosses wird er sich zu einem späteren Zeitpunkt äussern.

Für die künftige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Innenstadt sind vorab die beiden hängigen Tramprojekte zentral: Einerseits die neue Tramlinie nach Ostermundigen (TBO) und andererseits die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) 2. Tramachse Innenstadt der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM).

Im Sommer 2024 starten im Raum Ostermundigen die ersten Vorbereitungsarbeiten zur Realisierung der neuen Tramlinie nach Ostermundigen und zum Ausbau des Bahnhofs Ostermundigen. Die Hauptarbeiten für das Tram Bern-Ostermundigen sind ab 2026 vorgesehen, sofern das Bewilligungsverfahren rechtzeitig abgeschlossen ist. Die Bauzeit für die gesamte Tramstrecke dauert 4 bis 5 Jahre. Die Linie 10 wird dann nicht mehr als Buslinie via Amthausgasse-Schauplatzgasse verkehren, sondern als Tramlinie zwischen Zytglogge und Bahnhof durch die Hauptgassen (Spital- und Markt-gasse). Um die Hauptgassen vom öffentlichen Verkehr zu entlasten, wird die Trolleybuslinie 12 im Gegenzug künftig stadteinwärts via Amthausgasse-Schauplatzgasse und stadtauswärts via Bundesgasse-Kochergasse geführt.

Mit der ZMB Zweite Tramachse Innenstadt eruiert die RKBM gemeinsam mit dem Kanton, der Stadt Bern, BERNMOBIL sowie der Gemeinde Ostermundigen eine geeignete Tram-Linienführung, die machbar, zweckmässig, städtebaulich verträglich und finanzierbar ist. In einer ersten Grobbewertung wurden drei Varianten ermittelt, die im Sommer 2023 zur Mitwirkung aufgelegt worden sind. Die erste Variante sieht die Linienführung durch die nördliche Innenstadt via Speichergasse-Nägelgasse zur Kornhausbrücke vor. Die zweite Variante führt via Bollwerk-Lorrainebrücke-Viktoriarain zum Viktoriaplatz und die dritte Variante sieht die Tramführung via Bundesgasse-Kochergasse vor.

Die Mitwirkung zu den vorgeschlagenen Varianten ist kontrovers ausgefallen: Der Gemeinderat der Stadt Bern hat festgehalten, dass für ihn einzig die Variante via Bundesgasse-Kochergasse vertretbar ist, wenn auch mit erheblichen Vorbehalten. Dies mit dem Ziel, den Raum Bahnhof Bern stärker zu entlasten. Eine zweite Tramachse (d. h. vier Tramspuren) auf dem Abschnitt Bubenbergrplatz – Bahnhofplatz erachtet er hingegen als unverträglich für das Stadtbild, die Aufenthaltsqualität und den Fussverkehr. Allerdings sieht er auch bei der von ihm favorisierten Variante offene Fragen und Nachteile, wie die Unterbrücke aufgrund von Veranstaltungen und Demonstrationen auf dem Bundesplatz oder die Verlängerung der Umsteigedistanzen vom und zum Bahnhof. Der Gemeinderat plädiert deshalb dafür, den Fächer zu öffnen und hat der RKBM beantragt, die ÖV-Erschliessung

des Stadtzentrums breiter zu prüfen.¹ Der Haltung des Gemeinderats gegenüber steht der Bund, welcher vorab aus sicherheitstechnischen Gründen eine Tramachse durch die Bundesgasse ablehnt. BERNMOBIL seinerseits bevorzugt die Variante Nägeligasse-Speichergasse, weil diese aus Sicht Fahrgast eine bessere Erschliessung und kurze Umsteigewege ermöglicht.²

Angesichts der unterschiedlichen Interessenlagen sind nun unter Federführung der RKBM folgende Schritte geplant: Für jede der drei Varianten wird die technische Machbarkeit an den kritischen Stellen vertieft geprüft, um zu entscheiden, welche Varianten in die nachfolgende Detailbewertung einbezogen werden. Für diese Bewertung wird – nach Rückmeldungen aus der Mitwirkung – auch das Ziel- und Indikatorensystem angepasst: Die stadträumlichen und ökologischen Aspekte werden noch stärker gewichtet, und das Konfliktpotenzial zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern soll besser berücksichtigt werden. Die Ergebnisse werden erneut zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt werden. Ziel ist es, bis 2026 eine Bestvariante zu eruieren und damit die planerischen Grundlagen für den politischen Entscheidungsprozess zu liefern.

Daneben gibt es weitere städtische Vorhaben, die zumindest indirekten Einfluss auf die künftige öV-Linienführung in der Innenstadt haben

Zu erwähnen ist insbesondere der Planungsprozess Stadtraum Bahnhof Bern.³ Der Stadtraum ist ein intensiv und vielseitig genutzter öffentlicher Raum und eine zentrale Mobilitätsdrehscheibe der Stadt. Hier befinden sich wesentliche Dienstleistungs- und Detailhandelsangebote. Zudem gehört er grösstenteils zum Perimeter des UNESCO-Weltkulturerbes Bern. Mit dem Planungsprozess Stadtraum Bahnhof Bern hat der Gemeinderat ein langfristiges räumliches Zielbild für den Stadtraum Bahnhof erarbeiten lassen. Es zeigt auf, wie die vielfältigen Nutzungsansprüche im Stadtraum Bahnhof mit städtebaulichen und verkehrlichen Anliegen räumlich aufeinander abgestimmt werden können und sich das Gebiet um den Bahnhof langfristig entwickeln soll. Konkret hat der Gemeinderat gestützt auf einen von Fachleuten erarbeiteten Synthesebericht Eckwerte zur weiteren Planung des Stadtraums Bahnhof Bern für den Zeithorizont bis 2035 und darüber hinaus beschlossen und will gestützt darauf einen kommunalen Richtplan erarbeiten lassen. Dieser Richtplan soll voraussichtlich 2025 öffentlich aufgelegt und nach Auswertung der Mitwirkung sowie Genehmigung durch den Kanton in Kraft gesetzt werden.

Zusätzlich wird aktuell im Auftrag des Gemeinderats ein Managementplan für das UNESCO-Weltkulturerbe der Berner Altstadt entwickelt.⁴ Die Erarbeitung eines solchen Managementplans gehört zu den Verpflichtungen jeder klassierten Stätte. Sie leitet sich aus dem Eintrag in die Welterbeliste ab. Der Managementplan ist ein zukunftsgerichtetes Instrument, das die denkmalgerechte Weiterentwicklung einer Weltkulturerbestätte bezweckt; er bildet die konzeptuelle Grundlage zur Steuerung und Qualitätssicherung künftiger Entwicklungen. Sein Ansatz ist ganzheitlich und umfasst bauliche, planerische, baurechtliche, nutzungstechnische sowie verschiedene gesellschaftliche Anliegen. Gemäss der vom Bund für die Erarbeitung des Managementplans gesetzten Frist muss dieser bis Ende 2025 fertiggestellt sein.

Für eine konsolidierte Aussage zur öV-Entlastung der Innenstadt – und damit auch zu einer allfälligen Verlegung von ÖV-Linien aus den Hauptgassen – müssen die Ergebnisse der erneuten Analysen im Rahmen der ZMB 2. Tramachse sowie zum UNESCO-Managementplan abgewartet werden. Zudem klären der Kanton und BERNMOBIL derzeit unter Berücksichtigung der Nachfrageentwicklung beim ÖV ab, welche Taktdichte mit dem Tram Bern-Ostermundigen notwendig ist.

¹ www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/gemeinderat-nimmt-stellung-zu-zweiter-tramachse

² www.bernmittelland.ch/wAssets/docs/medienmitteilungen/2024/240321-MM-Mitwirkung-Zweite-Tramachse-Innenstadt.pdf

³ www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/stadtraum-bahnhof-gemeinderat-legt-eckwerte-fuer-richtplan-fest

⁴ www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/ein-instrument-zur-weiterentwicklung-des-welterbes

Aus diesen Gründen beantragt der Gemeinderat eine Fristverlängerung für den Prüfungsbericht zu Punkt 6 bis Mitte 2027.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zum Postulat Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer, GFL/Bettina Jans-Troxler, EVP): Bern autofrei; Fristverlängerung Punkt 6.
2. Er stimmt einer Fristverlängerung zur Vorlage des Prüfungsberichtes zu Punkt 6 bis zum 30. Juni 2027 zu.

Bern, 15. Mai 2024

Der Gemeinderat