

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
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! ;
Abschreibung

Am 21. Februar 2002 erklärte der Stadtrat die Motion «Eine autofreie Piazza für jeden Stadtteil» erheblich. In der Folge nahm der Stadtrat Kenntnis von einem Zwischenbericht (SRB Nr. 2006-345 vom 29. Juni 2006), er lehnte eine Abschreibung zweimal ab (2009 und 2011), zudem wurde die Frist zur Beantwortung mehrmals verlängert, letztmals mit SRB Nr. 2019-616 vom 12. Dezember 2019 bis zum 31. Dezember 2021. 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 verkehrsarm 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 Freizeitorten 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 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

Die Beantwortung der vorliegenden Motion hat sich aufgrund von personellen Engpässen verzögert.

Schon in den 1970er-Jahren war für den dänischen Architekten und Stadtforscher Jan Gehl klar, dass eine Stadt dann lebenswert ist, *«wenn sie das menschliche Mass respektiert. Wenn die Städte also nicht im Tempo des Automobils, sondern in jenem des Fuss- und Veloverkehrs tickt. Wenn sich auf ihren überschaubaren Plätzen und Gassen wieder Menschen begegnen können. Darin besteht schliesslich die Idee der Stadt.»*

Der Gemeinderat lebt diesem Ansatz seit einigen Jahren konsequent nach und hat ihn in verschiedenen strategischen Instrumenten verankert: Im Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 wird als Ziel ein stadt- und klimaverträgliches Verkehrssystem postuliert: *«Der Anteil MIV am Gesamtverkehr wird reduziert. Der MIV wird mittels Parkplatzbewirtschaftung gelenkt, die Anzahl Parkplätze reduziert».* Die Energie- und Klimastrategie 2025 ihrerseits sieht vor, dass der Energieverbrauch der Mobilität sinken und der Einsatz von erneuerbaren Energien für die Mobilität steigen soll. Mit den Legislaturrichtlinien 2017 – 2020 des Gemeinderats wurde die von Gehl postulierte Attraktivierung des öffentlichen Raums und dessen Aneignung durch die Bevölkerung zu einem Schwerpunktthema: Die Umgestaltung von Quartierplätzen, kombiniert mit Mobilitätsmassnahmen, wird seither in partizipativen Prozessen geplant und umgesetzt. Eine Reduktion der für die Parkierung reservierten Flächen ermöglicht es, Raum für Begegnungen zu schaffen. Schliesslich sollen gemäss den aktuellen Legislaturrichtlinien 2021 – 2024 mit der Umgestaltung von Plätzen und Freiflächen und einem verkehrsbefriedigenden Wohnumfeld wichtige Begegnungs- und Aufenthaltsorte geschaffen werden.

Die Stadt Bern setzt auf mehr Aufenthaltsqualität, mehr Fuss- und Veloverkehr, mehr öffentlichen Verkehr (ÖV) und weniger motorisierten Individualverkehr (MIV). Wohnquartiere werden vom Durchgangsverkehr befreit, die Verkehrsflächen werden vielerorts neu aufgeteilt. Die Menschen sollen sich im Strassenraum sicher, flexibel und frei bewegen können. Strassen und Plätze werden Teil des Wohnumfelds. Kinder können zu Fuss zur Schule, ohne dass sie ständig von ihren Eltern begleitet werden müssen. Der Autoverkehr wird auf die Hauptstrassen gelenkt, dosiert und die Höchstgeschwindigkeit wo möglich und sinnvoll gesenkt, um so die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.

Neue Planungsgrundlagen: «Bern baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum»

Mit den neuen Legislaturzielen fand auch in der Verwaltung ein Strategiewechsel statt, der den Zielsetzungen der vorliegenden Motion entspricht: Mit dem 2020 verabschiedeten Arbeitsinstrument [«Bern baut, Planen und Projektieren im öffentlichen Raum»](#) verfolgt die Stadt Bern die Strategie «Gemeinsam für den öffentlichen Raum». Die Bewohner*innen der Stadt Bern sollen sich den öffentlichen Raum aneignen und sich am öffentlichen Leben beteiligen können. Das Verweilen soll sowohl in der Innenstadt als auch in den Quartieren attraktiver werden, letzteres unter anderem, indem kleine Quartierplätze umgestaltet und zu Treffpunkten aufgewertet werden.

Mit den neuen Planungsgrundlagen soll unter anderem sichergestellt werden, dass die verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen der Stadt in jedem Projekt von Anfang an berücksichtigt werden. Dabei steht insbesondere Planungsgrundsatz 3 «Strassenräume – für die Bedürfnisse der Menschen» für eine der grössten Veränderungen bei der Gestaltung des öffentlichen Raums in der Stadt Bern: Im Vordergrund stehen heute explizit die Bedürfnisse der Menschen – und nicht jene des Verkehrs. Dieser Grundsatz führt zu einer gänzlich neuen Herangehensweise, wenn Projekte im öffentlichen Raum geplant werden. Dabei stehen die folgenden Überlegungen im Fokus:

- Strassenräume sind auch Begegnungsorte;
- Fehlt der Platz, um alle Nutzungsbedürfnisse zu befriedigen, werden MIV-Fahrspuren oder Parkplätze abgebaut;
- Es wird eine flächendeckende Temporeduktion angestrebt: Auf Quartierstrassen und im UNESCO-Perimeter soll grundsätzlich Tempo 20 (Begegnungszone), auf dem Basisnetz Tempo 30 gelten;
- Dank niedriger Geschwindigkeiten kann auf Lichtsignalanlagen verzichtet werden. Wo es Lichtsignalanlagen zwecks Schulwegsicherheit und ÖV-Priorisierung braucht, werden flächeneffiziente Verkehrsmittel bevorzugt behandelt;
- Strassenbäume, Sträucher und Grünstreifen schaffen Aufenthaltsqualität;
- Verkehrsräume, die für Kinder, ältere und beeinträchtigte Menschen funktionieren, funktionieren für alle;
- Temporäre und dauerhafte Umnutzungen von Verkehrsflächen schaffen mehr Raum für Begegnungen und erweitern die nutzbaren Freiräume in der Stadt;
- Ausstattungselemente für vielseitige Nutzungen wie Sitz- und Ruhebänke, Bäume und Begrünung sorgen für Belebung und laden zur Interaktion ein.

«Lernende Planung» und «gelebte Partizipation»

Weiter hat die Stadt Bern inzwischen den Ansatz der «Lernenden Planungskultur» eingeführt. Wünsche und Anregungen aus der Bevölkerung betreffend Aufwertung des öffentlichen Raums werden zeitnah umgesetzt – und nicht zwingend an grosse Platzaufwertungsprojekte gekoppelt. Zusätzlich zu den hochkomplexen und langwierigen Gesamtsanierungen und Grossprojekten (sog. «M-, L- und XL-Projekte») wurden deshalb neu Testnutzungen vor einer umfassenden Neugestaltung eines Platzes (sog. «S-Projekte») sowie maximal 60 Tage dauernde Möblierungen des öffentlichen Raums (sog. «XS-Massnahmen») eingeführt: Damit lassen sich Plätze ohne viel Aufwand aufwerten und – wo dies geplant ist – gleichzeitig wichtige Erkenntnisse im Hinblick auf die spätere Neugestaltung

gewinnen. Darüber hinaus ermöglicht dieses Vorgehen, dass die Bedürfnisse der Bevölkerung frühzeitig berücksichtigt werden und die Aufwertung auch tatsächlich den aktuellen Wünschen und Anliegen der Bevölkerung entspricht.

Den «S-Projekten» und «XS-Massnahmen» ist gemeinsam, dass sie von den Anwohnerinnen und Anwohnern angeregt oder von ihnen mindestens massgeblich mitgestaltet werden. Die Stadt will solche temporären Nutzungen rasch und wenn möglich ohne Baubewilligung ermöglichen. Wer im Sommer beispielsweise für einige Wochen einen Treffpunkt auf einem Parkplatz vor dem Haus oder auf dem kleinen Platz um die Ecke einrichten will, kann sich beim [Kompetenzzentrum öffentlicher Raum \(KORA\)](#) des Tiefbauamts Tipps und Unterstützung für eine zügige Realisierung holen. Für solche Projekte gelten niederschwellige Regeln. Die Erkenntnisse, die im Rahmen von solchen temporären Projekten gemacht werden, fliessen im Sinne einer «lernenden Planung» in die Planungsprozesse ein und erleichtern Beteiligung, Aneignung und Mitgestaltung des öffentlichen Raums für die breite Bevölkerung.

Piazzas statt autodominierte Quartierplätze

Die Auswirkungen des Strategiewechsels bei der Planung und Gestaltung des öffentlichen Raums sind längst sicht- und spürbar. Der Übersichtsplan in der Beilage zeigt diejenigen Plätze in der Stadt Bern, die seit 1999 umgestaltet und aufgewertet worden sind. Es gibt inzwischen kaum noch Quartierplätze mit Parkplätzen und in jedem Stadtteil steht der Bevölkerung mindestens ein von Autos und Parkplätzen befreiter Platz zur Verfügung. Zudem ist auf die inzwischen über 150 bestehenden Begegnungszonen auf städtischem Gebiet hinzuweisen, die dem Anliegen der Motionärinnen und Motionäre ebenfalls entgegenkommen: Dank Tempo 20 und Fussgängervortritt schaffen diese Massnahmen eine sichere Wohnumgebung mit wenig Lärmbelastung für die ganze Bevölkerung.

Im Folgenden wird eine Auswahl von kleineren und grösseren Umgestaltungs- und Aufwertungsprojekten aus den Stadtteilen II bis VI vorgestellt. Die Bilder zeigen je eine Vorher- und eine Nachher-Situation und sprechen für sich.

Stadtteil II

Mittelstrasse¹



Schützenmatte²



¹ Fotos Stadt Bern, Yoshiko Kusano

² Fotos Stadt Bern, Manuel Zingg

Muesmatt-
Freiestrasse³



Bühlplatz⁴



Stadtteil III

Eigerplatz⁵



Europaplatz⁶



Munzingerplatz⁷



³ Fotos Bundesamt für Landestopografie swisstopo, Kilian Bühlmann

⁴ Fotos Bundesamt für Landestopografie swisstopo, Yoshiko Kusano

⁵ Fotos Stadt Bern

⁶ Fotos Stadt Bern, Manuel Zingg

⁷ Fotos Stadt Bern

Loryplatz⁸



Balmweg⁹



Zinggstrasse¹⁰



Stadtteil IV

Helvetiaplatz¹¹



Egghölzli-
plätzchen¹²



⁸ Fotos Stadt Bern

⁹ Fotos Stadt Bern

¹⁰ Fotos Stadt Bern

¹¹ Foto Florian Seifert, Projektplan extra Landschaftsarchitekten AG

¹² Fotos Stadt Bern, Manuel Zingg

Mittelhol-
zerstrasse¹³



Stadtteil V

Breitenrain-
platz¹⁴



Viktoriaplatz¹⁵



Viktoriaplatz
Ecke Optingen-
strasse¹⁶



Tellplatz¹⁷



¹³ Fotos Stadt Bern

¹⁴ Fotos Stadt Bern

¹⁵ Fotos Stadt Bern, metron Bern AG,

¹⁶ Fotos Stadt Bern, metron Bern AG,

¹⁷ Fotos Stadt Bern, Manuel Zingg

Elisabethen-
strasse¹⁸



Randweg¹⁹



Stadtteil VI

Ansermetplatz²⁰



Fussgänger-
zone Bümpliz-
strasse²¹



Benteliweg²²



¹⁸ Fotos Stadt Bern, Yoshiko Kusano

¹⁹ Fotos Stadt Bern

²⁰ Fotos Stadt Bern

²¹ Fotos Stadt Bern, Manuel Zingg

²² Fotos Stadt Bern

Kirchackerweg²³

Fazit

Die Bilder machen deutlich, dass sich in der Stadt Bern in den letzten Jahren bezüglich der Gestaltung des öffentlichen Raums sehr viel verändert hat: Seit Einreichung der vorliegenden Motion im Jahr 2001 sind zahlreiche Plätze im Sinne der Motionärinnen und Motionäre umgestaltet, aufgewertet sowie von Autos und Parkplätzen befreit worden. Der motorisierte Individualverkehr spielt in der Stadt längst nicht mehr jene zentrale Rolle, die er vor 20 Jahren gespielt hat.

Bestärkt durch die Erfahrungen der letzten Jahre werden auch in Zukunft in den verschiedenen Stadtteilen temporäre Massnahmen und Projekte umgesetzt. Parallel dazu werden auch immer wieder Grossprojekte etwa im ESP Ausserholligen realisiert, die einen wie die anderen mit dem Ziel, den Menschen einen attraktiven, lebenswerten, klimaangepassten öffentlichen Raum zur Verfügung zu stellen (und nicht bloss einen effizienten Verkehrsknoten). Der Gemeinderat ist überzeugt, dass der eingeschlagene Weg in die richtige Richtung geht und die Massnahmen die Aufenthaltsqualität in den Quartieren deutlich verbessert haben.

Wie es die Motion verlangt, steht der Bevölkerung heute in jedem Stadtteil mindestens ein von Autos und Parkplätzen befreiter Platz zur Verfügung. Deshalb und aufgrund der zahlreichen weiteren Umgestaltungen und Aufwertungen im öffentlichen Raum der Stadt Bern erachtet der Gemeinderat die Forderung der vorliegenden Motion als erfüllt. Er beantragt deshalb die Abschreibung der Interfraktionellen Motion.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die erforderlichen Mittel für die Umsetzung der künftigen Umgestaltungs- und Aufwertungsprojekte sind in der mittelfristigen Investitionsplanung (MIP 2024 – 2031) eingestellt.

Antrag

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

Bern, 20. Dezember 2023

Der Gemeinderat

Beilage:

- Übersichtplan Projekte und Massnahmen zur Gestaltung + Nutzung im öffentlichen Raum (1999-2023)

²³ Fotos Stadt Bern