2020.SR.000347

Motion Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer, GFL/Bettina Jans-Troxler, EVP): Bern autofrei; Begründungsbericht; Punkt 1-5, 7, 8

Mit SRB 2023-221 vom 25. Mai 2023 erklärte der Stadtrat die Punkte 1 bis 5 sowie die Punkte 7 und 8 der Motion als Richtlinie erheblich.

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/Quartierteil 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

Mit den Zielen der Energie und Klimastrategie 2035 hat der Gemeinderat die Ziele der Stadt Bern des vergangenen Jahrzehnts für die Gestaltung des Strassenraums und des Verkehrs erneut bekräftigt: den Fussverkehr weiter zu stärken und sowohl in den Quartieren als auch in der Innenstadt attraktive und sichere Wege sowie Begegnungsorte zu schaffen und dabei den motorisierten Individualverkehr spürbar zu reduzieren. Wie der Gemeinderat unlängst im Prüfungsbericht zum *Postulat Fraktion GB/JA! (Mahir Sancar/Anna Jegher/Nora Joos, JA!): Umverteilung der MIV-Infrastruktur*[1] ausgeführt hat, misst er der Klimaanpassung im städtischen Raum hohe Priorität zu. Das Klimaanpassungsreglement (KAR) stellt sicher, dass der Strassenraum der Stadt Bern künftig klimaangepasst gestaltet wird. Mit «Bern baut» steht ein konkretes Arbeitsinstrument zur Verfügung, mittels welchem Klimaanpassungsmassnahmen in Projekte und Planungsprozesse integriert werden sollen.

Zu den Punkten 1, 2 und 3
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, so bspw. bei der Motion Fraktion SP (David Stampfli/Michael Sutter): Zeughausgasse aufwerten[2] und der Motion Fraktion SP (David Stampfli/Michael Sutter): Schauplatzgasse aufwerten[3]. In seiner Antwort zur Motion Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer, GFL/ Bettina Jans-Troxler, EVP): Bern autofrei[4] hielt der Gemeinderat 2021 fest, dass die Verkehrssituation in der Innenstadt unbefriedigend ist, sowohl für Zufussgehende wie auch für Lieferant*innen und Handwerker*innen 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.

[1] https://stadtrat.bern.ch/de/geschaefte/detail.php?gid=58a7585be5ee4571af7b1d14f27fd167
[2] https://stadtrat.bern.ch/de/geschaefte/detail.php?gid=6748b78f0321439e94e328971ea4e425
[3] https://stadtrat.bern.ch/de/geschaefte/detail.php?gid=465949e2757b475fbdcd314158a0e3e5
[4] https://stadtrat.bern.ch/de/geschaefte/detail.php?gid=780a7b64c7434f8bb87ca63f35e3fb8a

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 Zubringerverkehr 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, Gerechtigkeitsgasse, 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 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. Bewohner*innen 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 angrenzenden 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 daher 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:

a) 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, hat sich die partizipative Erarbeitung einer entsprechenden Vorstudie verzögert. 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 (SRB Nr. 2024-165).

b) Aufwertung Amthausgasse – Schauplatzgasse

Um den Durchgangsverkehr auf der Achse Schauplatz-/Amthausgasse zu vermindern, ist gemäss Konzept 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.

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.

c) 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 sprach sich der Gemeinderat für die Variante 3 aus; auch dies allerdings mit Vorbehalten. In der Zwischenzeit nahm die RKBM eine Detailbewertung der drei Varianten vor mit dem Ergebnis, dass die Variante Bundesgasse – Hirschengraben nicht weiterverfolgt wird; sie hat sich wegen Sicherheitsanforderungen des Bundes sowie aus verkehrstechnischen Gründen als nicht machbar erwiesen. Prioritär weiterverfolgt wird eine Lösung für den westlichen Abschnitt Kocherpark – Laupenstrasse; damit soll die dringend notwendige Entlastung des Hirschengrabens ermöglicht werden. Weiterverfolgt werden zudem auf der Ostseite die beiden Varianten via Speichergasse – Nägeligasse und via Lorrainebrücke – Viktoriarain. In Abstimmung mit dem Richtplan Stadtraum Bahnhof werden sie nun vertieft geprüft, bewertet und 2026 in eine öffentliche Mitwirkung geschickt. Der Entscheid gegen die Variante 3 hat einerseits Einfluss auf die weiteren Planungen zur Speichergasse inklusive Genfer- und Aarbergergasse. Andererseits ist er auch bestimmend für die künftigen Planungen auf den Achsen Amthausgasse – Schauplatzgasse und Bundesgasse – Kochergasse.

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 vorantreiben. 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). Am 18. Mai 2025 haben die Stimmberechtigten der Stadt Bern der Vorlage zugestimmt. 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 voraussichtlich Anfang 2026 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.[5] 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 Energie- und Klimastrategie 2035 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 die 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 erwähnten Planungen und Projekte sind im Zielbild Verkehr des Managementplans abgebildet. Es ist vorgesehen, dass der Managementplan in der ersten Jahreshälfte 2025 vom Gemeinderat genehmigt und im Herbst 2025 durch die UNESCO verabschiedet wird.

Zu den Punkten 4 und 5

Mit der Massnahme «City-Logistik optimieren» (MG-9) der neuen Energie- und Klimastrategie 2035 setzt sich der Gemeinderat zum Ziel, das Verkehrsaufkommen mit leichten Nutzfahrzeugen gegenüber dem Referenzjahr 2021 zu stabilisieren und den Anteil alternativer Antriebe am gesamten Nutzfahrzeugbestand auf 40% zu erhöhen. Das Konzept «Stadtlogistik» von 2020 bietet dazu eine umfassende Grundlage mit breitgefächertem Massnahmenpaket. Der Einfluss der Stadt auf den grundsätzlich privatwirtschaftlich organisierten Wirtschaftsverkehr ist begrenzt. Die Stadt ist im Wirtschaftsverkehr, mit wenigen Ausnahmen wie der Entsorgungslogistik beim Siedlungsabfall, nicht selbst operativ tätig und verfolgt keine Pläne, selbst zur Logistikdienstleisterin zu werden. Ihre Einflussmöglichkeiten auf den Wirtschaftsverkehr beschränken sich in weiten Teilen auf indirekt wirkende Massnahmen, welche weitmöglichst genutzt werden sollen. Die Stadt versteht sich hierbei in einer initiierenden, koordinierenden und vernetzenden Rolle, in welcher sie möglichst ideale Rahmenbedingungen für einen stadtverträglichen und nachhaltigen Wirtschaftsverkehr schafft. Mit der Güterverkehrsrunde, an welcher die Gewerbeverbände, Vertreter*innen der Logistikbranche, die Stadtverwaltung und Vertreter*innen von Bund und Kanton teilnehmen, wurde hier eine geeignete Plattform geschaffen. Mit dabei ist grundsätzlich auch Cargo Sous Terrain (CST). Die Stadt war in einem steten Austausch mit CST. Zurzeit befindet sich CST aber in einer Umstrukturierung, weshalb der Austausch Stand Beginn 2025 wegen grosser Fluktuation bei CST nicht mehr regelmässig erfolgt. Der Stadt ist aber ein Anliegen, den Kontakt wieder aufzunehmen.

Folgende geplante und laufende Massnahmen zielen auf die Förderung von Gewerbefahrzeugen mit alternativem Antrieb:

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

1. carvelo und smargo

Das Lastenveloverleihsystem «carvelo» und das Angebot zur Ausleihe eines Leichtnutzfahrzeugs mit Elektromotor «smargo» sind etabliert und erfreuen sich grosser Beliebtheit. Mit beiden Angeboten werden den Nutzenden umweltfreundliche Fahrzeugalternativen zu günstigen Konditionen zur Verfügung gestellt.

2. Planzer – Dynamic Micro-Hub with LOXO

«Planzer – Dynamic Micro-Hub with LOXO» ist ein Pilotprojekt, mit dem die beiden Schweizer Unternehmen LOXO AG und Planzer Transport AG aufzeigen wollen, dass automatisiertes Fahren und das Konzept der Micro-Hubs den Wirtschaftsverkehr umweltfreundlicher und stadtverträglicher gestalten können. Ausgehend vom Güterbahnhof Weyermannshaus, welcher in diesem Projekt als City-Hub fungiert, transportiert ein automatisiertes, vollelektrisches Fahrzeug (= mobiler Micro-Hub) Pakete in Wechselboxen an definierte Warenumschlagspunkte, an welchen Zusteller*innen diese auf Elektrodreiräder umladen. Im Anschluss erfolgt die Feinverteilung auf dem Stadtgebiet. Das Projekt ist das erste seiner Art mit dem Ziel, Erkenntnisse zum automatisierten Fahren und zur Nutzung von Micro-Hubs in der urbanen Logistikkette zu gewinnen, von welcher eine Reduktion von Lieferfahrten in Quartierstrassen erhofft wird. Von Seiten der Stadt koordiniert das Amt für Umweltschutz (AfU) die involvierten Amtsstellen, welche neben der Verkehrsplanung auch das Tiefbauamt sowie das Polizeiinspektorat umfassen

3. Pilotbetrieb mit stationären Micro-Hubs

Micro-Hubs können auf dem Stadtgebiet Zustellungen durch Lieferwagen bündeln, in dem diese als Zwischenstationen in der urbanen Logistikkette dienen, an welchen Sendungen auf kleinere mit Muskelkraft oder Elektromotor betriebene Fahrzeuge für die Feinverteilung umgeladen werden. Eine Projektgruppe, bestehend aus der Velokurier Genossenschaft sowie dem Kurier-Express-Paket-(KEP)-Unternehmen GO! Express & Logistics, möchte diesen Ansatz in Bern testen. Vorgesehen sind in diesem konkreten Projekt Warendepots, also stationäre Micro-Hubs, auf bestehenden Parkflächen. Das AfU wird hierfür die stadtinterne Koordination sicherstellen. Ziel dieses Projektbetriebs ist analog dem Projekt mit LOXO und Planzer der Erkenntnisgewinn zur Auswirkung von Micro-Hubs auf den urbanen Lieferverkehr. Der genaue Projektablauf steht derzeit noch aus.

4. Weiterentwicklung Güterbahnhof Weyermannshaus

Der Güterbahnhof Weyermannshaus nimmt im urbanen Wirtschaftsverkehr in Bern eine strategisch herausragende Stellung ein, weshalb sich das AfU am Projekt «FE-Log» beteiligte, welches anhand einer Studie prüfte, wie der Standort flächen- und energiemässig optimiert werden könnte. Die Schiene als Rückgrat einer umweltfreundlichen Logistik muss aus Sicht der Stadt gestärkt und der Bahnanteil am Modal Split mindestens gehalten werden. Der Güterbahnhof Weyermannshaus diente in diesem Projekt neben anderen Standorten in der Schweiz als Demonstrationsprojekt. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse vor Ort hat die Stadt keinen unmittelbaren Einfluss darauf, ob und wie die erarbeiteten Überlegungen der Studie umgesetzt werden. Über das Netzwerk der Güterverkehrsrunde steht sie jedoch in regelmässigem Kontakt mit der Eigentümer- (SBB) und Mieterschaft (Planzer) des Güterbahnhofs.

Folgende umgesetzten und geplanten Massnahmen zielen auf die Förderung von umweltfreundlichen Hauslieferungen von Innenstadtgeschäften:

5. Lieferdienst «DingDong»

Ab August 2023 testeten der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) sowie die Innenstadtvereinigung Bern-City einen Velo-Hausliederdienst. Bestellungen aus Geschäften der Innenstadt wurden mit Cargobikes an die jeweiligen Empfangsadresse geliefert. Eine Einzelfahrt kostete für die Besteller*in Fr. 14.90, bei Kauf eines Jahresabonnements für CHF 200.– verringerte sich der Betrag auf Fr. 5.–

pro Lieferung. Der Service war kein Onlinehandel, da nur geliefert wurde, was in den angeschlossenen Geschäften auch vor Ort eingekauft werden konnte – darunter befanden sich z. B. auch Filialen von Migros und Coop. Das Projekt wurde von der Stadt Bern finanziell unterstützt, musste aber im Oktober 2024 wegen des Konkurses der Betreiberin sowie niedriger Nutzungszahlen, welche deutlich hinter den skizzierten Erwartungen zurückblieben, eingestellt werden.

6. Pilotbetrieb mit anbieterneutralen Paketabholstationen

Mit gut platzierten Paketabholstationen können Sendungen von KEP-Dienstleistern und z.B. auch Detailhandelsgeschäften im urbanen Güterwirtschaftsverkehr gebündelt und somit Lieferfahrten reduziert werden. Für die Stadt Bern bilden Paketstationen einen möglichen Ansatz, um den Güterwirtschaftsverkehr auf der «letzten Meile» der urbanen Logistikkette stadtverträglicher zu gestalten und die bestehende Hauszustellung mit zusätzlichen Dienstleistungen zu ergänzen. Da für den erfolgreichen Betrieb solcher Automaten eine möglichst hohe Nutzung notwendig ist, führte die Stadt Bern im Herbst 2023 eine Umfrage in der Bevölkerung durch, um Erkenntnisse zu vorhandenen Bedürfnissen zu gewinnen. Aufgrund von Erfahrungswerten aus anderen Städten zur Nutzung solcher Automaten und den Resultaten der Umfrage liegt der Fokus bei Nutzungen in Wohnquartieren und weniger auf Standorten im öffentlichen Raum. Ein möglicher Pilotbetrieb mit Unterstützung der Stadt Bern kommt nur in Frage, wenn die Paketautomaten anbieterneutral betrieben werden, d.h. dass sämtliche Logistikunternehmen sowie Detailhandelsgeschäfte (und weitere interessierte Nutzerkreise) diese diskriminierungsfrei für Anlieferungen verwenden können. Da dieser Ansatz in anderen Städten bereits getestet wurde und die Schweizerische Post ihr Interesse an einer landesweiten Zusammenarbeit in diesem Sinne bekundet hat, beteiligt sich das AfU am derzeitigen Dialog.

Zu Punkt 7

Die geforderte Stossrichtung zur Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs ist für das hindernisfreie Bauen nötig und entspricht den Grundsätzen und Standards der Stadt Bern. Dazu zählen die Anforderungen des Projekts Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR), die Grundsätze des behördenverbindlichen Richtplans Fussverkehr (2020), die Standards des Masterplans Veloinfrastruktur (2020) sowie die Planungsinstrumente der Stadt Bern (insbesondere «Bern baut»). Inzwischen wurde der neue Masterplan Fussverkehr erstellt und der Masterplan Veloinfrastruktur weiterentwickelt. Die beiden Masterpläne sollen im Jahr 2025 durch den Gemeinderat genehmigt werden. Beide Dokumente bestätigen die Stossrichtung: die bauliche Trennung des Fuss- und Veloverkehrs ist der Regelfall, während Mischverkehrsflächen nur ausnahmsweise dort vorgesehen sind, wo keine sichere Alternative angeboten werden kann.

Die öffentliche Mitwirkung zu den beiden Masterplänen im Jahr 2024 hat dieses Anliegen nochmals verdeutlicht: Die Trennung der beiden Verkehrsflächen wird breit gefordert, von Privatpersonen zu Quartierorganisationen bis zum ganzen Parteienspektrum. Deshalb zielen die Massnahmen der Stadt seit vielen Jahren darauf ab, zu entflechten und Mischflächen aufzuheben. Wo sich Mischflächen nicht vermeiden lassen, soll die Sensibilität der Verkehrsteilnehmenden erhöht und das rücksichtvolle Miteinander gefördert werden. Beispiele, wo die Entflechtung bereits realisiert werden konnte, sind die Haltestellenumfahrung beim Kursaal, der Loryplatz und der Abschnitt Burgernziel-Ostring.

Zu Punkt 8

Der Gemeinderat verfolgt für die Umsetzung von motorfahrzeugfreien Strassen und Plätzen verschiedene Ansätze. Er hat mit dem bei Tiefbau Stadt Bern angesiedelten Kompetenzzentrum öffentlicher Raum (KORA) eine Plattform geschaffen, um niederschwellig und auf der Basis von Initiativen von Anwohnern oder Anrainerinnen, temporäre Möblierungen und auch Sperrungen zu ermöglichen. Solche temporären Sperrungen können gleichzeitig auch Vorläufer von definitiven Sperrungen sein, wie die Erfahrung gezeigt hat. Gerade mit den Strassenraumaufwertungen im Zusammenhang mit

dem Ausbau der Fernwärme eröffnet sich die Möglichkeit, zuvor getestete Strassenumgestaltungen definitiv umzusetzen.

Im direkten Umfeld von Schulen kann die Verkehrsberuhigung oder die Befreiung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) die Sicherheit auf dem Schulweg und die Aufenthaltsqualität für Kinder erheblich steigern. Durch die Umgestaltung solcher Strassen in Begegnungszonen oder erweiterte Pausenplätze erhalten die Kinder wertvollen Außenraum zum Spielen und Verweilen. Aus diesem Grund prüft die Stadt bei allen Sanierungen und Erweiterungen von Schulgebäuden, welche Massnahmen im Strassenraum zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und der Aufenthaltsqualität beitragen können. Beispiele sind die Bitziusstrasse 15, der Kistlerweg 20-25 und der Industrieweg, welcher im Abschnitt zwischen den Schulgebäuden Burgfeld ganz aufgehoben wurde (alle **Stadtteil IV**), sowie die geplante Sperrung für den MIV auf der Hochfeldstrasse 41-55 (**Stadtteil II**) und auf dem Turnweg vor dem Schulhaus (**Stadtteil V**). Ein weiteres Beispiel ist die Keltenstrasse, welche aktuell vor dem Schulhaus Schwabgut gesperrt ist (Fussgängerzone) und mit dem Ausbau der Fernwärme als verkehrsfreie Schulstrasse umgestaltet werden soll (**Stadtteil VI**). Die Keltenstrasse wurde im Rahmen von KORA zunächst temporär als «Schulstrasse» pilotiert. Während der Testphase wird partizipativ mit der Schule erarbeitet, wie die Keltenstrasse nach dem Ausbau der Fernwärme als motorfahrzeugbefreiten Freiraum aussehen soll.

Bei Neubausiedlungen fordert die Stadt Bern von den Bauherrschaften Mobilitätskonzepte, welche aufzeigen, wie die Siedlung möglichst autoarm gestaltet werden kann. Dazu sollen die arealinternen Fuss- und Velowege ausgebaut, ein attraktives Angebot an Veloabstellplätzen eingerichtet, Parkplätze reduziert, Carsharing gefördert und eine gute Anbindung an das städtische Veloverleihsystem, den ÖV sowie Läden, Schulen und andere Dienstleistungen sichergestellt werden. Autoarme Siedlungen zeichnen sich auch dadurch aus, dass sie gewisse Dienstleistungen wie kleine Läden, Kitas und Spielplätze integrieren und somit kurze Wege zu Fuss ermöglichen. Bei der Anbindung an die Infrastruktur ausserhalb der Siedlung ist die Stadt bestrebt, Strassen verkehrsberuhigt oder nach Möglichkeit motorfahrzeugfrei zu gestalten. Beispiele hierfür sind die Siedlungen Warmbächli, Mutachstrasse (**Stadtteil III**) oder auch künftig das Viererfeld (**Stadtteil II**), das Gaswerkareal (**Stadtteil III**), das WIFAG-Areal und Wankdorfcity 3 (beide **Stadtteil V**), die Weiterentwicklung Kirchacker Fröschmatt mit dem östlichen Abschnitt der Grossackerstrasse und das neue Areal Weyermannshaus West mit der Dammstrasse (beide **Stadtteil VI**).

Am 1. Januar 2025 ist das Reglement über die klimaangepasste Gestaltung des öffentlichen Strassenraums (Klimaanpassungsreglement; KAR) in Kraft getreten. Um die Bevölkerung vor nachteiligen Auswirkungen der Klimaveränderung zu schützen und die Lebensqualität und Gesundheit der Bevölkerung zu erhalten und verbessern, legt das Reglement Massnahmen für eine klimaangepasste Gestaltung des öffentlichen Strassenraums fest. Dazu zählen das Entsiegeln öffentlicher Strassen, das Anpflanzen neuer Grünflächen und zusätzlicher Bäume und ebenso das Umwandeln öffentlicher Strassen in zusätzliche Begegnungszonen, Flächen für den Fuss- und Veloverkehr sowie öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität. Entsiegelungen und Begrünungen im Strassenraum konnten in der BGZ Wachtelweg im Abschnitt Fichtenweg/Eschenweg (**Stadtteil II**) und auf dem motorfahrzeugbefreiten Kistlerweg im Rahmen der Gesamtsanierung Volksschule Elfenau (**Stadtteil IV**) umgesetzt werden.

Grundsätzlich klärt die Stadt bei Projekten im Strassenraum wie die Einrichtung von Begegnungszonen, Sanierungen von Schulhäusern, beim Ausbau der Fernwärme oder Strassensanierungen den Bedarf ab, ob Strassenabschnitte für den Motorfahrzeugverkehr gesperrt werden können. Einschränkungen bei der Umgestaltung von Strassen in motorfahrzeugfreien öffentlichen Raum bestehen im Zusammenhang mit der Erreichbarkeit der angrenzenden Liegenschaften für die Feuerwehr, die Entsorgung und Privatparkierung. Strassen, welche diese Funktion haben, werden deshalb nicht autofrei, aber autoarm gestaltet. Beispiele sind die für den MIV gesperrte Breitenrainstrasse bei Nr.

42 im Rahmen des Projekts «Dr nöi Breitsch» (**Stadtteil V**) oder die mit dem Ausbau der Fernwärme geplante Sperrung der Sulgenbachstrasse im Abschnitt vor dem Chinderchübu, die geplante Sperrung der Querstrassen zwischen Bahn- und Eggimannstrasse (beide **Stadtteil III**) sowie die geplante Sperrung des Seidenwegs auf dem Abschnitt zwischen Nr. 75 und Brückfeldstrasse und Einrichtung eines Pocket Parks (**Stadtteil II**).

Bern, 21. Mai 2025

Der Gemeinderat