

2002.SR.000045

Interfraktionelle Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB (Ueli Stückelberger, GFL/ Blaise Kropf, JA!): Mehr Wohnqualität: Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 3 (Mattenhof/Weissenbühl); Abschreibung

Der Stadtrat hat am 21. November 2002 folgende Motion (Ueli Stückelberger, GFL/ Blaise Kropf, JA!) erheblich erklärt und seither mehrmals Fristverlängerungen zur Erfüllung gewährt; zuletzt mit SRB 2021-402 vom 9. Dezember 2021 bis 31. Dezember 2023:

Umfragen bestätigen leider, dass ein Grossteil der Bevölkerung ihre Wohnqualität durch die hohe Verkehrsbelastung beeinträchtigt sieht. „Wohnen“ bildet deshalb zu Recht in den Legislaturrichtlinien des Gemeinderats 2001-2004 einen der drei Schwerpunkte.

Tempo 30 auf den Quartierstrassen macht die Quartiere wesentlich wohnlicher, genügt allein aber nicht, was Erfahrungen bestätigen. Der Stadtteil 3 (Mattenhof/Weissenbühl) würde wesentlich wohnlicher, wenn Hauptachsen saniert würden, wenn teilweise auch auf Strassen mit Durchgangsverkehr Tempo 30 gälte, wenn an gewissen Stellen Poller erstellt würden, die den Durchgangsverkehr unterbinden, und wenn mehr Begegnungszonen geschaffen würden. Mit solchen Massnahmen nähme sowohl die Verkehrssicherheit zu wie auch die Lärmbelastung ab, zudem könnte der öffentliche Strassenraum vermehrt, vielseitiger und auch in der Freizeit genutzt werden.

Die VCS Regionalgruppe Bern hat ein Konzept (vgl. Plan) ausgearbeitet, wie der Stadtteil 3 (Mattenhof/Weissenbühl) mit Verkehrsmassnahmen wirksam beruhigt und attraktiver gestaltet werden könnte. Das Konzept entspricht in den Grundzügen den oberirdischen Massnahmen, wie sie die Stadt für die Verkehrsberuhigung in der Länggasse vorgesehen hat, und zwar bei beiden Varianten (mit/ohne Neufeldtunnel). Die Unterzeichnenden unterstützen diese Vorschläge des VCS. Sie verlangen vom Gemeinderat die Umsetzung dieser Massnahmen und das Aufzeigen, in welchen Etappen dies geschehen kann. Kostengünstige Massnahmen sind dabei zuerst umzusetzen; denn wie aus anderen Städten bekannt ist, können mit 20% der Kosten 80% der Massnahmen umgesetzt werden.

Aus diesen Gründen verlangen die Unterzeichnenden, dass der Gemeinderat dem Stadtrat eine Vorlage (Kredit, Strassenpläne und ev. Überbauungsordnungen) betreffend Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtteil 3 (Mattenhof/Weissenbühl) unterbreitet. Die Vorlage hat sich dabei nach dem Konzept der VCS Regionalgruppe Bern auszurichten, wobei nicht jede Massnahme sklavisch zu übernehmen ist. Anlässlich der Unterbreitung des ersten Kredits ist aufzuzeigen, in welchen Etappen die Vorschläge umgesetzt werden sollen.

Für die Stadtteile 4, 5 und 6 werden heute gleich lautende Motionen eingereicht.

Bern, 21. Februar 2002

Interfraktionelle Motion GFL/EVP, GB/JA!/GPB (Ueli Stückelberger, GFL/Blaise Kropf, JA!), Michael Jordi, Daniele Jenni, Barbara Streit, Erik Mozsa, Catherine Weber, Ursula Rudin-Vonwil, Natalie Imboden, Peter Künzler, Peter Sigerist, Michael Burri

Bericht des Gemeinderats

Die Aufwertung des öffentlichen Raums sowie eine hohe Wohnqualität bilden nicht nur Schwerpunkte in den Legislaturrichtlinien 2021 – 2024, sondern stehen auch im Zentrum des Stadtentwicklungskonzepts 2016 (STEK 2016). Bei allen Planungen wird zudem die Energie- und Klimastrategie

2025 berücksichtigt. Der Gemeinderat hat sich damit zum Ziel gesetzt, dass in Bern sichere, verkehrsberuhigte und begrünte Quartiere mit einem vielseitig nutzbaren öffentlichen Raum zur Verfügung stehen. Das deckt sich mit den Zielen der vorliegenden Motion.

Damit die Einwohner*innen der Stadt Bern von einem attraktiven Wohnumfeld profitieren können, wurden in den Berner Strassen bereits 37 Tempo 30-Zonen sowie über 150 kleine und neun grossflächige Begegnungszonen realisiert. Von den insgesamt 350 Strassenkilometern des Gemeindegebiets (inkl. 30 km Kantonsstrassen) stehen somit auf rund 50 Strassenkilometern Begegnungszonen zur Verfügung.¹

Im Stadtteil III wurden in den vergangenen drei Jahren folgende Projekte zur Entschleunigung der Wohnquartiere umgesetzt:

- Realisierung von Begegnungszonen im Lenzweg, im Hopfen- und Sulgenrain, in der Gant-risch-, Wagner-, Büren-, Schenk-, Cäcilien-, Hubelmatt- und Morillonstrasse,
- Umsetzung der grossflächigen Begegnungszonen im Marzili und im Weissensteinquartier (Eisenbahnerquartier),
- Einführung von Tempo 30-Zonen in der Brunnmatt-, Pestalozzi- und in der oberen Sulgeneckstrasse, am Loryplatz, am Giessereiweg sowie in der Alten Murtenstrasse (zwischen Steigerhubel- und Murtenstrasse),
- Gesamtsanierung Monbijoustrasse.

Neben den vielen Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, welche ebenfalls zur Verbesserung der Wohnqualität beitragen, wurde auch die laufende Überprüfung der Schulwegsicherheit weitergeführt. Im Stadtteil III konnten in den letzten drei Jahren 25 Schulwegsicherheitsmassnahmen geplant oder umgesetzt werden.

Die beiden zentralen **Schlüsselprojekte** wurden in der Zwischenzeit ebenfalls realisiert: Die Aufwertung des Raums Loryplatz – City West – Eigerplatz erfolgte bereits 2019. Die Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Sandrain-Quartier konnten nach langer Blockierung durch Beschwerden endlich umgesetzt werden: Nachdem das Regierungsstatthalteramt die hängigen Beschwerden im Frühling 2023 abgelehnt hat, wurde die Tempo 30-Zone im Sommer 2023 eingeführt.

Parallel zu den klassischen Projekten zur Förderung der Verkehrssicherheit gewinnt auch die Umsetzung von temporären und kostengünstigen Test-Verbesserungsmassnahmen oder Pilotprojekten je länger je mehr an Bedeutung. Mit so genannten lernenden Planungen können die städtische Dynamik und die Bedürfnisse der Bevölkerung besser berücksichtigt werden. Gemäss dem Grundsatz «Teste, bevor du investierst» sollen Ideen mit der Bevölkerung in der Praxis erprobt und analysiert werden, bevor die finale Umsetzung von kostenintensiven Massnahmen erfolgt.

Zwecks vielseitiger und kreativer Nutzung der Strassenräume konnte in den letzten drei Jahren die Wohnqualität für viele Quartierbewohner*innen mittels Möblierungen, Begrünungen oder temporären Sperrungen verbessert werden. Im Zentrum steht dabei die Zusammenarbeit mit der Bevölkerung, um so deren Aneignung des öffentlichen Raums sowie die Identifikation mit dem Quartier zu ermöglichen. Folgende Beispiele aus dem Stadtteil III zeigen, wie auf diese Weise Begegnungsorte zum Verweilen, Flanieren und Spielen geschaffen werden konnten:

- Temporäre Parkplatz-Umnutzung im Balmweg zwecks Schaffung eines Aufenthaltsorts für das Beaumont-Quartier («Quartierbalkon»),
- Aufwertung Treffpunkt Europaplatz mit bunten Markierungen und Sitzelementen,

¹ Stand Ende 2022

- Schaffung der sogenannten «Berner Oasen» als befristete Umnutzung von öffentlichen Plätzen oder Parkplätzen zur nachhaltigen Belegung des Stadtraumes wie beispielsweise «Dr Baldachin» in der Bürenstrasse, die «Wanderoase» am Philosophenweg oder die «GrünLand-Oase» in der Munzigerstrasse.²

Die Bemühungen der Stadt Bern zur Verminderung der Dominanz des motorisierten Verkehrs im Stadtteil III spiegeln sich auch in den Zahlen der Verkehrsstatistik der letzten beiden Jahrzehnte wieder. Es zeigt sich, dass die Verkehrsbelastung in Teilen des Stadtteils III gesunken ist, so beispielsweise in der Weissensteinstrasse (von 11 550 auf 9 000 Fzg.³), in der Könizstrasse (von 4 810 auf 4 410 Fzg.), in der Schwarzenburgstrasse (von 8 180 auf 6 230 Fzg.), in der Morillonstrasse (von 7 320 auf 5 530 Fzg.), in der Seftigenstrasse (von 11 160 auf 8 000 Fzg.) oder in der Sandrainstrasse (von 5 050 auf 2 990 Fzg.).

Ausblick

Der Gemeinderat möchte den Trend zu verkehrsberuhigten Strassen und zur Attraktivierung des öffentlichen Raums weiter vorantreiben. Er orientiert sich dabei an den Planungsgrundsätzen für den Strassenraum, welche den Fokus auf nachhaltige Mobilität, Aufenthaltsqualität, Klimaresistenz und die Beteiligung der Bevölkerung legen. Planungsgrundsatz 8 verlangt dabei explizit die flächendeckende Temporeduktion: Auf Quartierstrassen gelten Begegnungszonen mit Tempo 20 und auf dem Basisnetz Tempo 30-Zonen als Grundvariante bei der Planung. Dies garantiert, dass den Berner*innen eine sichere Wohnumgebung mit wenig Lärmbelastung zur Verfügung steht.

In den kommenden Jahren sollen deshalb weitere Begegnungszonen ein- oder zu grossflächigen Begegnungszonen zusammengeführt werden. Zudem ist die Realisierung von rund einem Dutzend Tempo 30-Zonen geplant.

Im Stadtteil III stehen neben zahlreichen Schulwegsicherheits- und Lärmsanierungsmassnahmen folgende Projekte zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in Planung oder vor der Ausführung:

- Tempo-30-Zone Mattenhofstrasse (aktuell durch ein hängiges Beschwerdeverfahren blockiert),
- Tempo-30-Zone Güterstrasse (die hängige Beschwerde wurde im September 2023 zugunsten der Stadt Bern abgelehnt – die Realisierung erfolgt im Jahr 2024),
- Tempo-30-Zone Schwarztorstrasse, Abschnitt Belpstrasse – Sulgeneckstrasse (aktuell durch ein hängiges Beschwerdeverfahren blockiert),
- Tempo-30-Zone Monbijoustrasse, Abschnitt Hirschengraben – Kapellenstrasse (Koordination mit der Tempo-30-Zone in der Schwarztorstrasse),
- Tempo-30-Zonen in der Eigerstrasse (Eigerplatz bis Monbijoubrücke), der Könizstrasse (Loryplatz – Stadtgrenze), in der Bahnstrasse/Warmbächliweg sowie in der Seftigen- und Schlossstrasse,
- Prüfung eines neuen Zebrastreifens in der Tscharnerstrasse,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit am Zebrastreifen Brunnmattstrasse,
- Durchsetzung der Anhaltebereitschaft am Zebrastreifen in der Monbijoustrasse (Höhe Kapellenstrasse) und in der Weissensteinstrasse (Pestalozzi-Schulhaus),
- Priorisierung des Fussverkehrs an der Lichtsignalanlage in der Effingerstrasse und in der Pestalozzistrasse,
- Klärung der Fusswegverhältnisse in der Mattenhof-/Brunnmattstrasse, an der Kreuzung Monbijou-/Eigerstrasse und in der Seftigenstrasse beim Rock Café),
- Erhöhung der Schulwegsicherheit in der Weissensteinstrasse,

² Vgl. Ideenwettbewerb des Kompetenzzentrums öffentlicher Raum (KORA)

³ Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) in Anzahl Fahrzeugen (Fzg.) / Verkehrszahlenvergleich zwischen 2000 und 2018.

- Entschärfung der Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr in der Brunnmatt-/Schlösslistrasse (Velostrasse) und in der Brunnmatt-/Pestalozzistrasse,
- Entschärfung der Konflikte zwischen Fuss- und Anlieferungsverkehr in der Monbijoustrasse Nord,
- Verbesserung der Signalisation in der Tempo-30-Zone beim Schulhaus Sulgenbach in der Eigerstrasse,
- Regulierung der hohen Tempi von Auto- und Velofahrenden in der Eiger- und Landoltstrasse sowie an der Kreuzung Holzikofen-/Rosenweg.

Fazit

Die vorstehenden Ausführungen zeigen, dass Verkehrsberuhigungsmassnahmen mittlerweile zu einer zentralen Daueraufgabe der städtischen Verkehrsplanung gehören. Die zuständigen Stellen werden deshalb die Entwicklungen des räumlichen Umfelds und der Bedürfnisse der Anwohnenden auch in Zukunft im Auge behalten, um gegebenenfalls mit geeigneten Massnahmen – in Zusammenarbeit mit der Quartierbevölkerung – reagieren zu können. Mit der Umsetzung der beiden Schlüsselprojekte und den zahlreichen erfolgten sowie geplanten Massnahmen zur Verbesserung der Wohnqualität im Stadtteil III ist das Anliegen der Motion somit nach Auffassung des Gemeinderats erfüllt. Er beantragt dem Stadtrat deshalb die Abschreibung der Motion.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die erforderlichen Mittel für die Umsetzung der oben erwähnten Infrastrukturprojekte sind in der mittelfristigen Investitionsplanung (MIP 2024 – 2031) eingestellt.

Antrag

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

Bern, 20. Dezember 2023

Der Gemeinderat