

Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt

Bericht an den Gemeinderat

Projektgruppe VWI / Verkehrsplanung Stadt
Bern

8. Juni 2017



Bearbeitung

Felix Brunner

Dipl.-Ing. TU Stadt- und Regionalplanung

Antje Neumann

MSc Geographie

Metron Bern AG

Neuengasse 43

Postfach

3001 Bern

T 031 380 76 80

bern@metron.ch

www.metron.ch

Projektgruppe VWI

Sven Gubler

BERNcity

Bernhard Emch

Handels- und Industrieverein Kanton Bern

Leonhard Sitter

KMU Stadt Bern

Johannes Wartenweiler

Gewerkschaftsbund Stadt Bern und Umgebung

Hannes Meuli

Verkehrsplanung Stadt Bern

Joseph von Sury

Verkehrsplanung Stadt Bern

Marc Heeb

Polizeiinspektorat Stadt Bern

Hugo Staub

Tiefbauamt Stadt Bern

Urs Studer

Tiefbauamt Stadt Bern

Nadine Heller

Stadtplanungsamt Bern

Heinz Thomann

Kantonspolizei Kanton Bern

Titelbild: Anlieferung Morgenzeitfenster, Neuengasse (Foto Felix Brunner).

Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung	7
1	Aufgabe	9
1.1	Politischer Auftrag	9
1.2	Ausgangslage	9
1.3	Definition Wirtschaftsverkehr	9
1.4	Wozu ein Konzept für den Wirtschaftsverkehr?	10
1.5	Projektgruppe und Vorgehen	10
1.6	Zielsetzung	10
1.7	Perimeter	11
1.8	Grundlagen	11
2	Analyse – Struktur, Umfeld und Verkehrssituation	12
2.1	Nutzungsstruktur Untere und Obere Altstadt	12
2.2	Planungen im Umfeld	12
2.3	Stärken und Schwächen des Standorts	13
2.4	Ist-Situation fließender Verkehr	15
2.5	Ist-Situation ruhender Verkehr	16
2.6	Ist-Situation Nutzungen Aussenraum, stadträumliche Qualitäten	18
2.7	Fragestellung und Ergebnisse	19
3	Konzeptentwurf	21
3.1	Abgrenzung der Kernzone – intuitiv verständlich	21
3.2	Zufahrt – Beschränkung auf "notwendigen" Verkehr	22
3.3	Verkehrsregime – einfach und praktikabel	24
3.4	Parkierung – Positivansatz statt Verbot mit Ausnahmen	25
3.5	Untervarianten - Stand Diskussion mit Altstadtleisten	25
4	Diskussion im erweiterten Kreis	27
5	Weiteres Vorgehen	28
5.1	Umgang mit Differenzen	28
5.2	Umsetzung in Teilprojekten	29
5.3	Nächste Projektschritte	29
	Anhänge	31

Zusammenfassung

Auftrag und Prozess

Im Auftrag des Gemeinderats erarbeitete eine Projektgruppe aus Vertretern der Stadtverwaltung und den Sozialpartnern ein Verkehrskonzept für den Wirtschaftsstandort Innenstadt. In zwei Workshops wurden weitere Stakeholder in den Erarbeitungsprozess eingebunden und deren Inputs berücksichtigt. Die Vorschläge der Vereinigten Altstadtleiste VAL flossen durch Untervarianten in den Konzeptentwurf ein.

Herausforderung

Die Berner Altstadt ist das lebendige und dynamische Zentrum der Stadt und damit auch ein wichtiger Wirtschaftsstandort. Sie zeichnet sich durch eine sehr hohe Nutzungsdichte, ein vielfältiges Angebot und durch hohe Kundenfrequenzen aus. Die Kehrseite ist ein hoher Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum bei begrenzten Platzverhältnissen, eine starke Flächenkonkurrenz und damit verbundene Konflikte zwischen den Nutzenden im öffentlichen Raum.

Das Verkehrsregime für diesen Raum ist sehr komplex und durch eine Vielzahl von Ausnahmen und Sonderregelungen bestimmt. Dadurch ist es unübersichtlich und schwer verständlich, was sowohl die Einhaltung wie auch die Kontrollierbarkeit erschweren.

Mit einer Vereinfachung und Vereinheitlichung des Regimes in der Altstadt zeigt das vorliegende Konzept Lösungen zugunsten des Wirtschaftsverkehrs, zur Stärkung der Standortattraktivität und zur Verminderung von Konflikten zwischen verschiedenen Nutzungen im öffentlichen Raum auf.

Konzeptinhalt

– Entlastung des Raums innerhalb einer "Kernzone" durch Beschränkung der Zufahrt auf den notwendigen (Wirtschafts-)Verkehr

Die heutigen Zufahrtsberechtigungen werden vereinfacht. Neu gibt es zwei Kategorien von Dauerberechtigungen: Berechtigung für die jederzeitige Zufahrt (z.B. Bewohnerschaft, Taxi) und Berechtigung für die Zufahrt während eines Zeitfensters (z.B. Güterumschlag, Handwerker). Zusätzlich werden einmalige Zufahrtsberechtigungen ausgestellt, z.B. für Kunden zum Abholen von sperrigen Gütern.

– Intuitiv verständliche Abgrenzung zwischen der "Kernzone" mit beschränkterer Zugänglichkeit und den durchlässigen Erschliessungsachsen an den Rändern

Zusätzlich zu den bestehenden Bereichen mit Zufahrtsbeschränkung (Fahrverbotszone Obere Altstadt, Zubringerdienst Untere Altstadt) werden die Zeughaugasse, die Amthausgasse (mit neu Gegenverkehr in der Kochergasse) sowie die Abschnitte der Aarberggasse und der Genfergasse vor der ehemaligen Hauptpost in die "Kernzone" einbezogen. Dadurch wird der Verkehr in diesen Bereichen reduziert, was der Verfügbarkeit von Anlieferflächen zugutekommt und Potenzial für Aufwertungsmassnahmen schafft.

– Niedriggeschwindigkeitszonen in der gesamten Altstadt

Die bestehende Begegnungszone in der Unteren Altstadt hat sich bewährt. Die übrige Altstadt – inkl. der Erschliessungsachsen an den Rändern soll eine grosse, zusammenhängende Tempo-30-Zone bilden. Damit entsteht ein einheitliches Regime und die Lärmproblematik auf den Erschliessungsachsen wird verringert.

– **Parkierung auf Parkfeldern anstatt im Parkverbot mit Sonderbewilligung**

Das Parkierungsregime wird vereinfacht und damit besser verständlich und kontrollierbar. Alle Parkierungsflächen werden als Parkplätze markiert (anstelle der Parkverbotslinien). Der Güterumschlag ist überall gestattet, wo er nicht ausdrücklich verboten ist. Für die Parkierung in der unteren Altstadt liegen zwei Ansätze vor: Beschränkung der Zufahrt auf Berechtigte (heute „Zubringerdienst“) oder (als Alternativvorschlag der VAL) eine Verschiebung der Anwohnerparkierung von den Gassen in die bestehenden Parkhäuser. Bei beiden Varianten kann die Anzahl Parkierungsflächen in den Gassen reduziert werden, was dem Wirtschaftsverkehr die Aufwertung der Gassen ermöglicht.

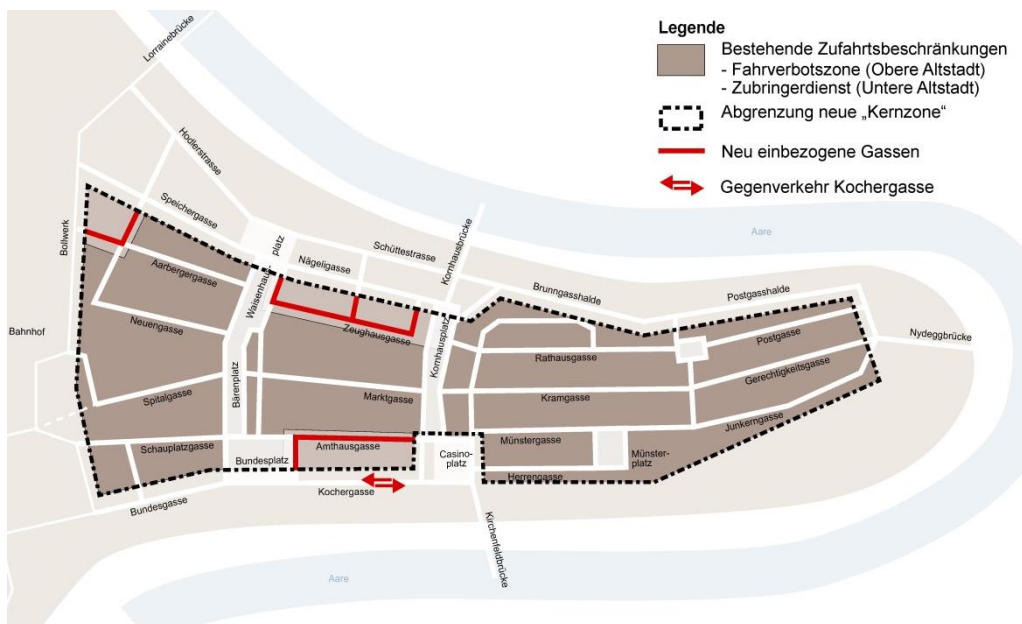


Abbildung 1: Abgrenzung der "Kernzone"

Weiteres Vorgehen

Die Umsetzung des Verkehrskonzeptes Wirtschaftsstandort Innenstadt kann in einzelnen Teilprojekten erfolgen, die aber teilweise voneinander abhängig sind:

- Das Thema „Parkierung und Zufahrtsberechtigung Untere Altstadt“ muss gemeinsam mit dem VAL weiterbearbeitet werden.
- Die Umsetzungsprojekte „Einbezug Zeughausgasse in Kernzone“ und „Einbezug Amthausgasse in Kernzone und Gegenverkehr Kochergasse“ können parallel bearbeitet werden.
- Das Umsetzungsprojekt „Klärung der Abgrenzung der Kernzone Obere Altstadt und der Vertiefung der Zufahrtsberechtigungen“ muss parallel zu den beiden vorerwähnten Projekten bearbeitet werden.
- Das Umsetzungsprojekt „Positivmarkierung“ muss ebenfalls mit den Projekten Zeughausgasse und Amthausgasse koordiniert werden.
- Relativ unabhängig kann die Frage geklärt werden, wie das vorgeschlagene Verkehrsregime in der Kernzone Obere Altstadt (Tempo 30) umgesetzt wird.

Die Projektgruppe schlägt vor, in geeigneter Weise an den Umsetzungsprojekten beteiligt zu sein.

1 Aufgabe

1.1 Politischer Auftrag

Der Gemeinderat beauftragte mit GRB 2015-997 vom 24. Juni 2015 die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün im Dialog mit den Wirtschaftsverbänden ein Gesamtverkehrskonzept für die Erschliessung und Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte Innenstadt, Obere Altstadt aber auch Messeplatz usw. auszuarbeiten. Das vorliegende Konzept befasst sich mit dem Wirtschaftsverkehr in der Oberen und Unteren Altstadt (zwischen Bollwerk und Nydeggbrücke).

1.2 Ausgangslage

Die städtische Klima- und Energiestrategie sowie – in Übereinstimmung damit – das STEK 2016 streben für das Stadtgebiet mittel- und langfristig eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an. Diese Zielsetzung entspricht der gelebten Realität, indem der Verkehr auf den Stadtstrassen in den vergangenen Jahren bereits kontinuierlich abgenommen hat. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei der Innenstadt und dem Umfeld des Hauptbahnhofs, welche als zentrale innerstädtische Räume aufgewertet und für den Fussverkehr attraktiver gestaltet werden sollen. Ebenso klar ist aber, dass die Parkhäuser für den MIV weiterhin erreichbar sein müssen und die Innenstadt für den Wirtschaftsverkehr zugänglich bleiben muss. Diese Verkehrsflüsse gilt es zu optimieren.

1.3 Definition Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr ist in der Verkehrsplanung noch kein gebräuchlicher Begriff. Generell werden mit dem Wirtschaftsverkehr die Ortsveränderungsprozesse von Gütern, Personen und Nachrichten bezeichnet, welche im Rahmen der Herstellung und des Vertriebs von Gütern und Dienstleistungen (z.B. Waren, Dienstleistungen) bzw. zur Ver- und Entsorgung von Wirtschaftseinheiten (Industrie, Bau-/Gewerbe, Handel) stattfinden [IVZ Industrie-Verband Zürich, 2015].

Eine einheitliche Definition gibt es jedoch noch nicht. In folgender Darstellung wird eine für die Berner Innenstadt sinnvolle Gliederung in Unterkategorien vorgenommen. Im Projekt ist zu klären, welche Teile des Wirtschaftsverkehrs in einem engeren Sinne in der Altstadt notwendig sind.

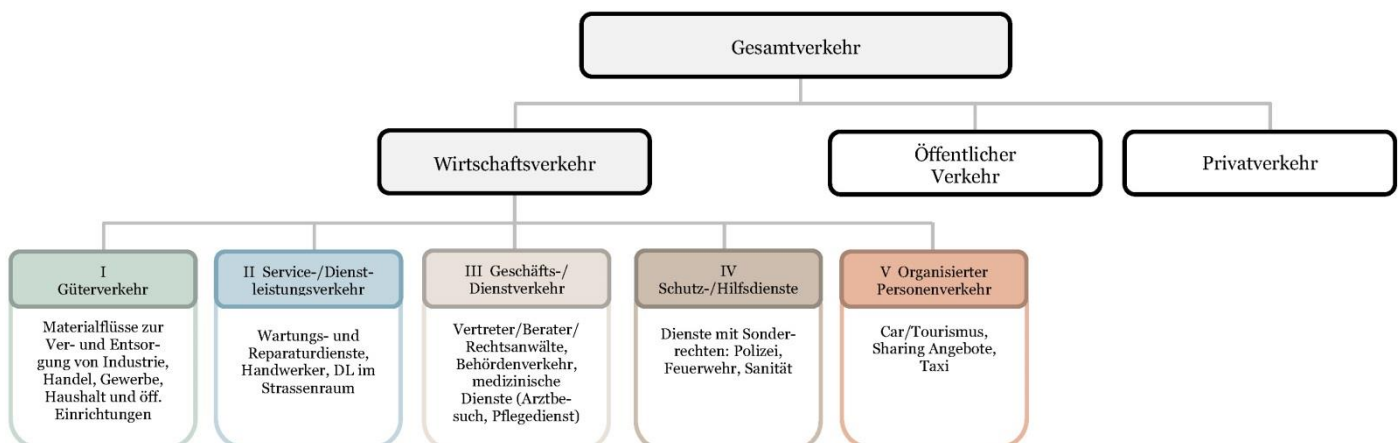


Abbildung 2: Wirtschaftsverkehr mit Unterkategorien

Ebenfalls für die Wirtschaft von Bedeutung, jedoch nicht dem Wirtschaftsverkehr zugeordnet werden die Kundenfahrten für Einkauf, Dienstleistungen, Gastronomie etc. Diese sind ebenso wie die Pendlerfahrten zur Arbeit, Teil des Privatverkehrs.

1.4 Wozu ein Konzept für den Wirtschaftsverkehr?

Um die Interessen und Bedürfnisse des Wirtschaftsstandorts und des Wirtschaftsverkehrs in die bevorstehenden Planungen einbringen zu können, ist ein Verkehrskonzept für den Wirtschaftsstandort wichtig. Nur so ist es möglich, gut abgestimmte Massnahmen für den Wirtschaftsverkehr zur Umsetzung zu bringen.

1.5 Projektgruppe und Vorgehen

Der Konzeptentwurf wurde zusammen mit einer Projektgruppe erarbeitet. Diese setzt sich zusammen aus Vertretungen der Wirtschaftsverbände und Gewerkschaften sowie der Stadtverwaltung:

Sven Gubler	BERNcity
Bernhard Emch	Handels- und Industrieverein Kanton Bern
Leonhard Sitter	KMU Stadt Bern
Johannes Wartenweiler	Gewerkschaftsbund Stadt Bern und Umgebung
Hannes Meuli	Verkehrsplanung Stadt Bern
Joseph von Sury	Verkehrsplanung Stadt Bern
Marc Heeb	Polizeiinspektorat Stadt Bern
Hugo Staub	Tiefbauamt Stadt Bern
Urs Studer	Tiefbauamt Stadt Bern
Nadine Heller	Stadtplanungsamt Bern
Heinz Thomann	Kantonspolizei Kanton Bern

Durch die Einbindung von Vertretern von Wirtschaftsverbänden werden die Bedürfnisse der Gewerbetreibenden abgeholt. Die Schnittstelle zu anderen Planungen und der technischen Umsetzung wird durch die Verkehrsplanung, das Stadtplanungsamt und das Tiefbauamt der Stadt Bern sichergestellt. Das Polizeiinspektorat und die Kantonspolizei bringen ihre Erfahrungen bei der Kontrolle des bestehenden Regimes sowie ihre Sichtweise bezüglich der Durchsetzbarkeit eines möglichen neuen Regimes in der Projektgruppe ein.

Zur Diskussion und Überprüfung der Zwischenergebnisse wurden zwei Workshops mit einem erweiterten Kreis an Akteuren durchgeführt. Im ersten Workshop im Juni 2016 ging es darum, die Anliegen und Bedürfnisse der Direktbetroffenen abzuholen und die Analyse zu überprüfen. Der zweite Workshop im Februar 2017 diente dazu, Rückmeldungen zum Konzeptentwurf, welcher in der Projektgruppe erarbeitet wurde, entgegenzunehmen.

1.6 Zielsetzung

Bei der Weiterentwicklung und Optimierung der Erreichbarkeit der Innenstadt für den Wirtschaftsverkehr stehen folgende Zielsetzungen im Vordergrund:

- Sicherstellen einer guten Erreichbarkeit der Innenstadt Bern für alle Verkehrsträger
 - Sicherstellen der hohen Standortattraktivität in der Innenstadt durch Optimierung der Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr
 - Verträglichkeit des Wirtschaftsverkehrs mit den vielfältigen Nutzungen des öffentlichen Raums in der Innenstadt sicherstellen
 - Verminderung der Konflikte zwischen illegalen Kurzparkern und dem Gewerbe
-

Das Ziel ist es, konkrete Lösungsvorschläge zu Gunsten des Wirtschaftsverkehrs her-
vorzubringen, welche in einem weiteren Schritt die Umsetzungsreife erreichen. Dabei
stehen Massnahmen am Verkehrsregime, Anpassungen von Signalisation und Markie-
rungen im Vordergrund.

1.7 Perimeter

Der Bearbeitungsperimeter für das Verkehrskonzept liegt östlich des Bollwerks, des
Bahnhofplatzes und der Christoffelgasse und erstreckt sich innerhalb der Aareschlaufe
bis zur Nydegggasse, exkl. der auf Aareniveau gelegenen Teile (Marzili, Matte). Er um-
fasst somit die Obere und die Untere Altstadt.



Abbildung 3: Perimeter

1.8 Grundlagen

- Bern, Erfolgskontrolle Untere Altstadt, Schlussbericht Phase 1 "Analyse",
31. Oktober 2012
- Bern, Erfolgskontrolle Untere Altstadt, Schlussbericht Phase 2 "Massnahmen",
19. Dezember 2012
- Parkierungskonzept MIV, Entwurf 2015
- Stadtentwicklungskonzept STEK 16, Teilprojekt 5 - Mobilität und Gesamtver-
kehr, Entwurf Juni 2015
- Verordnung über die Zufahrtsberechtigung und das Parkieren in der Oberen Alt-
stadt (VZB)
- Verordnung über Fahr- und Parkierbeschränkungen in der Unteren Altstadt
(PVUA)
- Parkkartenverordnung (PVO)
- Markierungs- und Signalisationspläne, Amtliche Vermessung
- Handbuch Planen und Bauen im öffentlichen Raum
- Verkehrserhebung Innenstadt 2004, TAB
- Nutzungen Innenstadt 2015, Analyseplan, SPA

2 Analyse – Struktur, Umfeld und Verkehrssituation

2.1 Nutzungsstruktur Untere und Obere Altstadt

Die Berner Altstadt ist stark durch Arbeitsnutzungen geprägt. In der Oberen und Unteren Altstadt arbeiten ca. 38'000 Personen (Stadtteil I ohne Matte). Ihnen steht eine Wohnbevölkerung von lediglich ca. 3'250 Personen gegenüber. Die starke Arbeitsplatzkonzentration besteht in der Oberen Altstadt, wo auf über 32'000 Beschäftigte lediglich 1'000 Bewohner kommen (Verhältnis 32 zu 1). In der Unteren Altstadt ist das Verhältnis mit ca. 2.5 zu 1 deutlich ausgeglichener.

In der sehr zentralen Lage der Oberen Altstadt in unmittelbarer Bahnhofsnähe sind die grossen Detailhandelsketten mit ihren oft mehrgeschossigen Filialen präsent. Sie werden durch eine Vielzahl von individuellen Geschäften und Gastrobetrieben zu einem attraktiven Mix ergänzt. Während im Erdgeschoss meistens Geschäften mit Publikumsverkehr angesiedelt sind, werden die Obergeschosse häufig von Büronutzungen (Dienstleistungen) belegt.

Die Untere Altstadt ist stark durch kleinere, lokal-typische Geschäfte und Restaurants geprägt, welche im Regelfall nur im Erdgeschoss angesiedelt sind. In den Obergeschossen bestehen zumeist Wohnungen, der Büroanteil ist deutlich kleiner als in der Oberen Altstadt.

2.2 Planungen im Umfeld

In den letzten Jahren wurden verschiedene Planungen und Projekte angestossen, welche sich in unterschiedlichem Masse auf die Struktur und die wirtschaftlichen Rahmbedingungen in diesem Raum auswirken werden:

STEK 16:

Das Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 wurde im Dezember 2016 durch den Gemeinderat verabschiedet. Zu den Zielen gehören u.a.:

- Der Wirtschaftsverkehr in der Innenstadt sowie die Zufahrt zu den zentrumsnahen Parkhäusern sind gewährleistet.
- Die Erschliessung der Stadt und der Innenstadtparkhäuser wird über ein radiales Netz sichergestellt.
- In der Innenstadt sowie im Bahnhofumfeld gilt es die öffentlichen Räume so zu organisieren und zu gestalten, dass sie insbesondere auch dem Fussverkehr genügend Flächen für die Zirkulation und den Aufenthalt ermöglichen.
- Die Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger in der Innenstadt wird signifikant verbessert.

Zukunft Bahnhof Bern ZBB:

Der Bahnhof Bern soll in den nächsten Jahren in zwei Schritten ausgebaut werden. Im ersten Schritt entstehen bis 2025 ein neuer Tiefbahnhof des RBS und ein zusätzlicher Bahnhofszugang beim Bubenbergplatz. Als flankierende Massnahme muss die Verkehrssituation im Umfeld des Zugangs Bubenberg angepasst werden. Damit die starken Passantenströme rasch und sicher zu- und weggeführt werden können, sind Lenkungs- und Managementmassnahmen beim MIV erforderlich; mit Einfluss auch auf die Kapazität für den Wirtschaftsverkehr.

Planungen Schützenmatte:

Der Parkplatz auf der Schützenmatte soll zugunsten einer Weiterentwicklung und Aufwertung des Stadtraums aufgehoben werden. Im Gegenzug ist ein Ausbau des P+R Neufeld vorgesehen. Der Wegfall der Parkplätze auf der Schützenmatte ist aus Sicht der Wirtschaftsverbände problematisch.

Velooffensive:

Die Velooffensive beinhaltet diverse Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs (Netz von Velohaupttrouten, Veloabstellplätze, Veloverleihsystem etc.) Angestrebt wird ein Veloanteil von 20 % am Gesamtverkehr bis ins Jahr 2030. Für einzelne Massnahmen werden Parkplätze oder Anlieferflächen beansprucht. Auf der anderen Seite wird das Strassennetz durch die Modal-Split-Verschiebung entlastet, was dem Wirtschaftsverkehr zugutekommt.

Weiterentwicklung des ÖV-Netzes:

Das Tramnetz soll weiter ausgebaut werden. Damit wird sich die ÖV-Erschliessung der Altstadt weiter verbessern, die Altstadt als zentraler Einkaufs- und Wirtschaftsstandort kann davon profitieren. Dort wo zusätzliche Flächen beansprucht werden (2. Tramachse) ist der Situation für Anlieferung/Güterumschlag hohe Priorität einzuräumen.

Public Space / Public Life:

Parallel zur vorliegenden Studie wird der öffentliche Raum der Altstadt einer gesamtgesellschaftlichen Analyse des öffentlichen Raums und des Lebens in diesem Raum unterzogen. Der Fokus der daraus abgeleiteten Massnahmen liegt auf der Erhöhung der Aufenthaltsqualität für die Bewohnerschaft, Besuchende, Einkaufende und hier Arbeitende.

2.3 Stärken und Schwächen des Standorts

Die Berner Altstadt als kompaktes, historisch gewachsenes Zentrum zeichnet sich durch eine sehr hohe Nutzungsdichte, ein vielfältiges Angebot und durch hohe Kundenfrequenzen aus. Sie ist das lebendige und dynamische Zentrum der Stadt und damit ein wichtiger Wirtschaftsstandort. Die Altstadt, welche zum UNESCO Weltkulturerbe gehört, bietet einen äusserst attraktiven, aber auch ortsbaulich sensiblen Raum mit einer sehr hohen Aufenthaltsqualität und touristischen Beliebtheit.

Das Berner Stadtzentrum ist mit allen Verkehrsträgern sehr gut erreichbar. Insbesondere der direkt am Rande der Altstadt gelegene Bahnhof inkl. Bahnhofplatz besitzt einen hohen Stellenwert: Als zweitgrösster Bahnhof der Schweiz und ÖV-Drehkreuz von Fern- und Regionalverkehr, S-Bahn sowie als zentraler Knoten des städtischen Bus- und Tramliniennetzes. In der Altstadt liegen drei Parkhäuser, von wo aus jegliche Ziele in der Altstadt gut erreichbar sind. Dank der Kompaktheit sind die Distanzen innerhalb der Berner Altstadt fussläufig problemlos zu bewältigen. Zusätzlich führen mehrere Bus- und Tramlinien in dichtem Takt durch die Altstadt und verbinden sie mit der übrigen Stadt. Der Grossteil des Stadtgebiets sowie Teile der Kernagglomeration befinden sich ausserdem in Velodistanz zur Altstadt.

Die Kehrseite des starken und attraktiven Zentrums ist ein hoher Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum bei begrenzten Platzverhältnissen. Folge ist eine starke Flächenkonkurrenz und damit verbundene Konflikte zwischen den Nutzenden im öffentlichen Raum. Die Anforderungen sind vielseitig und stehen teilweise im Widerspruch zueinander. Beispielhaft sind einige Nutzungszwecke genannt:

- Fliessender Verkehr (Velos, Autos, öffentlicher Verkehr)
- Ruhender Verkehr (Parkierung, Güterumschlag, Veloabstellplätze)
- Flächen für Zufussgehende (Fussgängerströme, Flanieren, Aufenthalt)
- Flächen für Gastronomiebetriebe (Aussenbestuhlung)
- Märkte, temporäre Veranstaltungen

Die Regelungen für diesen Raum werden zu einem Grossteil durch das Verkehrsregime bestimmt: Flächen für die Parkierung und den Güterumschlag, Fahrverbote, eingeschränkte Fahrbeziehungen, Temporegime, Vortrittsregelungen etc., teilweise mit unterschiedlichen Berechtigten und zu unterschiedlichen Zeiten. Das System hat sich über die Jahre hinweg weiterentwickelt und sich den verändernden Bedürfnissen angepasst. Es ist dadurch im Wesentlichen gut austariert, hat jedoch auch eine Komplexität erreicht, welchen nur noch schwer durchschaubar ist. Es beinhaltet eine Vielzahl von unterschiedlichen Regelungen, welche das Regime unübersichtlich und schwer verständlich machen. Sowohl die Einhaltung wie auch die Kontrollierbarkeit sind daher nur bedingt möglich.



Abbildung 4: Flächenkonkurrenz in der Rathausgasse; Anlieferung, Parkierung, Aussenbestuhlung



Abbildung 5: Flächenkonkurrenz auf engem Raum auf dem Waisenhausplatz; Markt, Anlieferung



Abbildung 6: Tageszeitabhängig unterschiedliche Belegung des Strassenraums; Vorrang Güterumschlag während Morgenzeitfenster (Neuengasse)



Abbildung 7: Tageszeitabhängig unterschiedliche Belegung des Strassenraums; Vorrang Aussenbestuhlung am Nachmittag (Aarbergergasse)

2.4 Ist-Situation fließender Verkehr

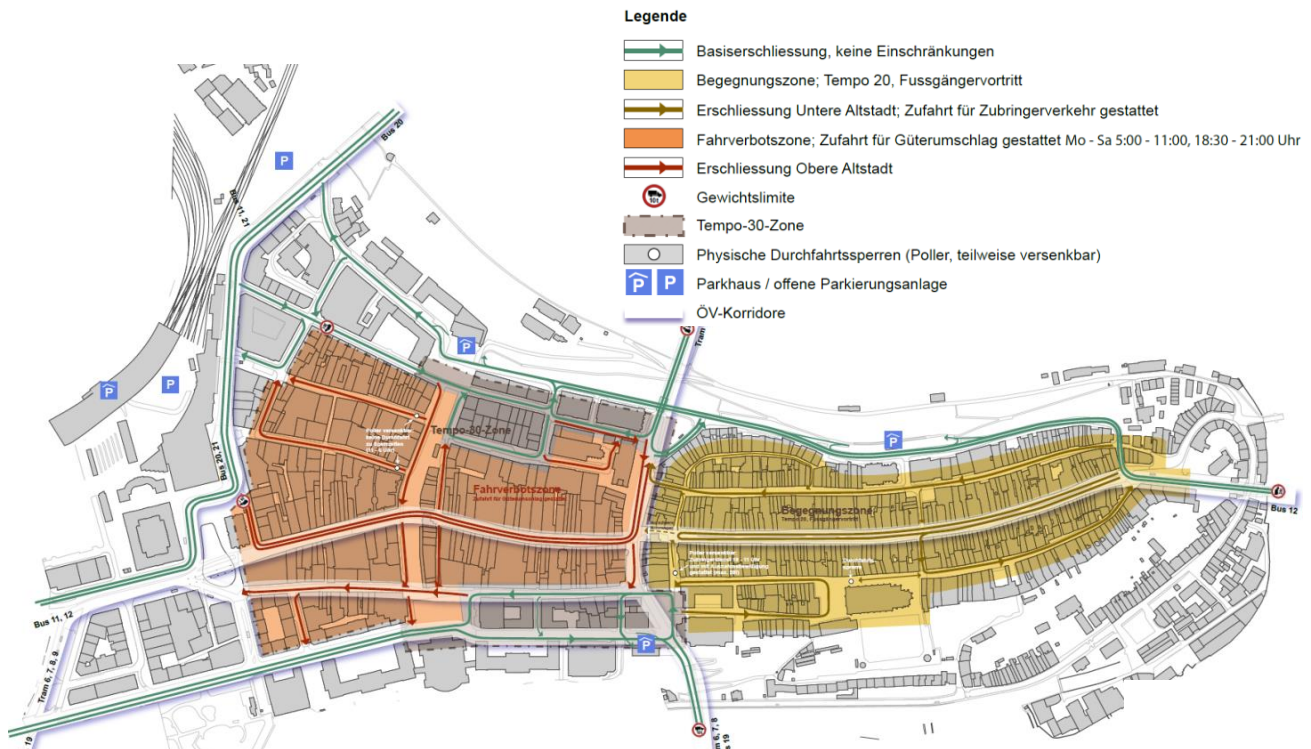


Abbildung 8: Ist-Situation; Fließender Verkehr – Verkehrsregime, Erreichbarkeit (siehe Anhang Format A3)

In der Altstadt gelten heute drei verschiedene Regime für die Zufahrtsberechtigung. Ein Grossteil der Oberen Altstadt liegt in der Fahrverbotszone, welche für den Güterumschlag zwei Zeitfenster aufweist. In der Unteren Altstadt gilt Zubringerdienst. Für die übrigen Strassen und Gassen gibt es prinzipiell keine Zufahrtsbeschränkungen für Fahrzeuge bis 28 t. Auf der Kornhausbrücke und Kirchenfeldbrücke gilt eine statisch bedingte Beschränkung auf 10 t.

Beim Temporegime gibt es von "Generell 50" bis zu "Tempo 20" (Begegnungszone mit Fussgängervortritt) in unterschiedlichen Bereichen der Altstadt alle Abstufungen in 10er-Schritten.

Erschliessung allgemein:

- Stellt den Zugang zu den Parkhäusern sicher
- Beschränkung auf 28t bzw. über die Kornhaus- und Kirchenfeldbrücke auf 10t
- Sehr gute ÖV-Erschliessung mit mehreren Tram- und Buslinien
- Velogegegenverkehr in den meisten Gassen mit Einbahnregime
- Nord-Süd-Verbindungen unglücklich gelöst

Erschliessung Untere Altstadt:

- Zufahrt zur Unteren Altstadt (ohne Münstergasse und Herrengasse) via Nydeggbücke (immer) und Hotelgasse (nur 19:00 bis 11:00 Uhr)
- Zufahrt Münstergasse und Herrengasse via Casinoplatz
- Zufahrt nur für Zubringerverkehr gestattet (Güterumschlag, Bewohnerschaft, Gewerbetreibende, Besuchende)
- Begegnungszone; Tempo 20, Fussgänger dürfen die ganze Verkehrsfläche nutzen und haben Vortritt

Erschliessung Obere Altstadt:

- Fahrverbotszone:
 - Zufahrt nur für Güterumschlag gestattet von Mo bis Sa 5:00 – 11:00 Uhr und 18:30 – 21:00 Uhr
 - Schauplatzgasse ohne Zeitbeschränkungen
 - Neugasse, Aarberggasse: Zufahrt nur Mo bis Sa 5:00 – 11:00 Uhr
- Diverse Sonderbewilligungen für die Zufahrt ausserhalb der Zeitfenster (z.B. für Grossverteiler)
- Velofahrverbot in der Marktgasse

2.5 Ist-Situation ruhender Verkehr

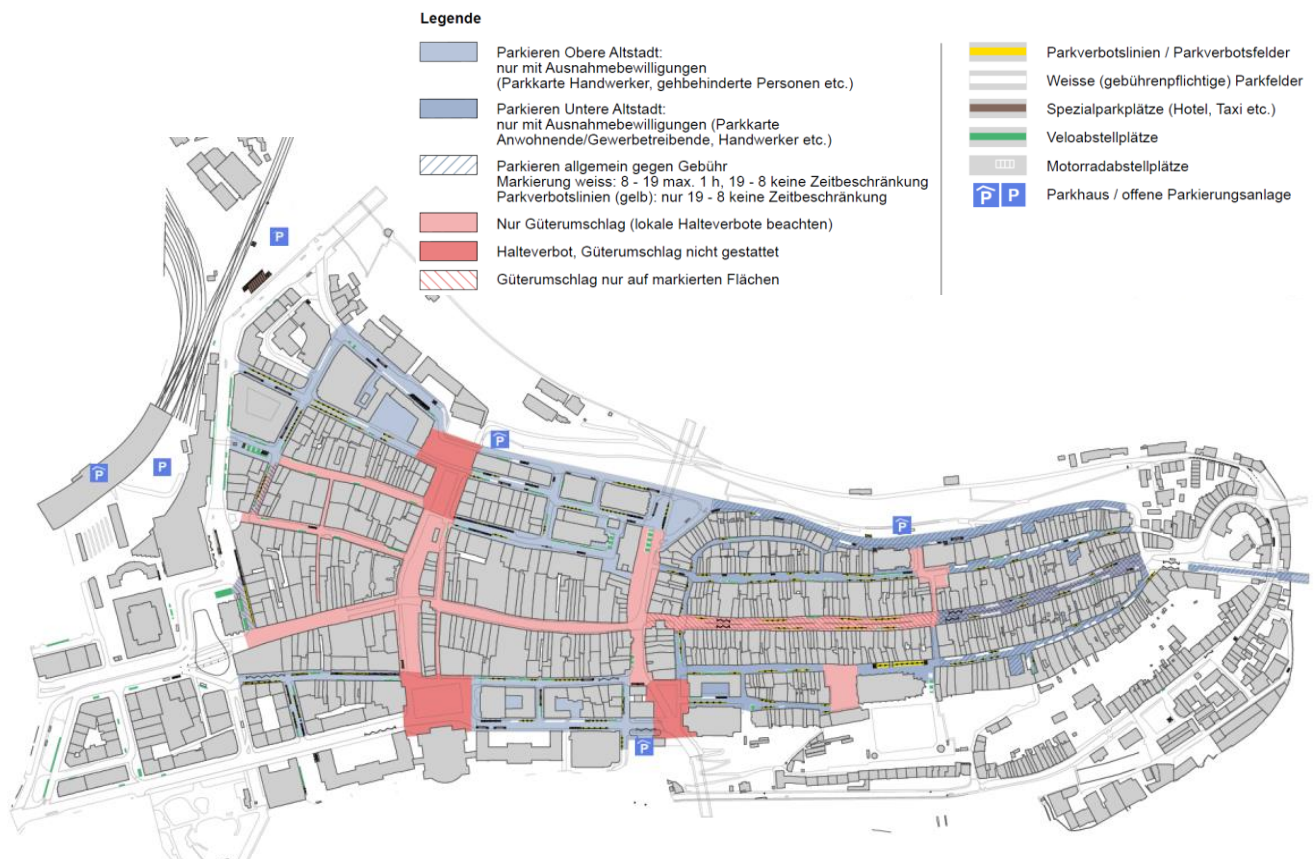


Abbildung 9: Ist-Situation; ruhender Verkehr – Parkierung, Güterumschlag (siehe Anhang Format A3)

Die Parkplatz-Situation ist für Aussenstehende schwer durchschaubar. Die öffentliche Parkierung beschränkt sich im Wesentlichen auf die drei Parkhäuser Metro, Rathaus und Casino. Diese haben zusammen knapp 1'500 Plätze. In der Unteren Altstadt gibt es im öffentlichen Strassenraum ca. 60 gebührenpflichtige Parkplätze mit Zeitbeschränkung, mit entsprechender Parkkarte darf darauf ebenfalls parkiert werden. Diverse Spezialparkplätze sind einer bestimmten Nutzung zugewiesen (Hotel, Polizei etc.). Darüber hinaus gibt es in der Unteren und Oberen Altstadt Parkverbotslinien und Parkverbotsfelder, auf welchen teilweise unterschiedliche Personenkreise ebenfalls parkieren dürfen. In der Unteren Altstadt sind dies im Wesentlichen Anwohnende, Gewerbetreibende, Handwerker und gehbehinderte Personen mit entsprechenden Parkkarten; in der Oberen Altstadt nur Handwerker und gehbehinderte Personen. Ausserhalb von Markierungen gilt ein Parkverbot. Der Güterumschlag kann prinzipiell überall erfolgen, wo kein Halteverbot gilt (in der Regel auf Plätzen und bei Engnissen). In einigen Gassen ist der Güterumschlag auf die Parkverbotslinien beschränkt.

Parkieren allgemein:

- Parkieren grundsätzlich in den Parkhäusern.
- Einige Strassenparkplätze mit Zeitbeschränkung sind in der Unteren Altstadt vorhanden.
- Der Anteil des unerlaubten Parkierens ist in der Unteren Altstadt relativ hoch.

Parkieren mit Ausnahmegewilligungen (Parkkarte)

- Inhaber von entsprechenden Parkkarten dürfen auf den gelben Parkverbotslinien parkieren (Anwohnende Untere Altstadt, Gewerbetreibende, Handwerker, gehbehinderte Personen)
- Ausnahme: Parkieren auf den Parkverbotslinien in der Kramgasse nicht gestattet.

Güterumschlag:

- Definition: Güterumschlag ist das Verladen oder Ausladen von Sachen, die nach Grösse und Gewicht die Beförderung durch ein Fahrzeug nötig machen.
- Haltedauer: Der Güterumschlag ist zeitverzugslos durchzuführen. Beratungen, Aussuchen von Waren, das Vorbereiten eines Güterumschlags (Montage oder Demontage) sprengen den Rahmen eines erlaubten Güterumschlags.
- Halteverbot: Im Halteverbot ist kein Güterumschlag zulässig.
 - Diverse lokale Halteverbote bei Engstellen, an Buslinien etc.
 - Flächige Halteverbote (Bundesplatz, Waisenhausplatz, Casinoplatz)
 - Einschränkung Kram- und Gerechtigkeitsgasse; Güterumschlag nur auf den gelben Parkverbotslinien zulässig.

Für die Untere Altstadt wurde 2016 eine Erfolgskontrolle des 2014 neu eingeführten Parkierungsregimes durchgeführt. Dabei hat sich gezeigt, dass der Anteil der unerlaubt abgestellten Fahrzeuge relativ hoch ist. Folgende Tabelle zeigt die Bilanz von Angebot an Parkierungsmöglichkeiten und deren Belegung.

Bilanz Parkplatz Angebot und Belegung

Gasse	Angebot		Ø Nachfrage (Belegung) ²		
	Parkfeld (weiss)	Parkverbotslinie	Tag	Nacht	illegal Ø
Brunngasse	-	3	nicht erhoben		
Postgasse	17	17	25	20	3
Rathausgasse	-	42	29	29	10
Gerechtigkeitsgasse	24	17	32	29	3
Kramgasse ¹	-	0 (37)	12	7	9
Junkergasse	20	15	31	28	8
Münstergasse	-	34	30	27	7
Herrengasse	-	18	8	3	2
Hotelgasse	-	5	nicht erhoben		
Total	61	151	164	143	42
	212				

¹ In der Kramgasse gibt es Parkverbotslinien im Umfang von 37 Stellplätzen. Auf ihnen ist lediglich Anlieferung/Güterumschlag gestattet. Das Parkieren ist für niemanden zugelassen. Die Nachfrage (Belegung) umfasst den Güterumschlag und die widerrechtliche Parkierung.

² Die durchschnittliche Belegung bezieht sich auf die Parkiermöglichkeiten insgesamt (weisse Parkfelder und Parkverbotslinien).

Dieser Anzahl Parkierungsmöglichkeiten stehen Total 159 Parkkarten für Anwohnende und Gewerbetreibende der Unteren Altstadt gegenüber. Diese Parkkarten berechtigen zum Parkieren auf Parkfeldern und Parkverbotslinien (Ausnahme Kramgasse) in der Unteren Altstadt (ohne Matte und Nydeggestalden). Ausserdem ist das Parkieren in einer bezeichneten Parkkartenzone ausserhalb der Unteren Altstadt gestattet. Nicht eingerechnet sind die knapp 2'300 Handwerker-Parkkarten, mit welchen in der gesamten Stadt im Parkverbot parkiert werden darf; so auch in der Unteren Altstadt. Für maximal zwei Stunden gilt dies auch für die weltweit gültige Parkkarte für gehbehinderte Personen.

Ausgegebene Parkkarten	Parkdauer	Anzahl ¹	Preis /Jahr
Bewohnerschaft Untere Altstadt	Maximale Parkdauer 48 h	138	CHF 960.-
Gewerbetreibende Untere Altstadt	Mo – Fr 8:00 – 19:30 Uhr und Sa 8:00 – 17:30 Uhr	21	CHF 960.-

¹ Stand Mai 2017, keine grösseren Veränderungen gegenüber den Vorjahren

In der Oberen Altstadt gibt es Parkverbotslinien und Parkverbotfelder im Umfang von knapp 900 Laufmetern. Dies entspricht ca. 150 Parkfeldern. Diese verteilen sich etwa je zur Hälfte auf die Bereiche nördlich bzw. südlich der Achse Marktgasse - Spitalgasse. Diese Parkverbotslinien/-felder dienen in erster Linie dem Güterumschlag. Eine Parkierberechtigung haben lediglich die Inhaber der Handwerker-Parkkarten sowie der Parkkarte für gehbehinderte Personen (analog Untere Altstadt).

2.6 Ist-Situation Nutzungen Aussenraum, stadträumliche Qualitäten



Abbildung 10: Ist-Zustand; Nutzungen Aussenraum (siehe Anhang Format A3)

Eine wesentliche Qualität der Berner Altstadt als Stadtzentrum ist die hohe Nutzungsdichte und Nutzungsvielfalt. Von grosser Bedeutung ist ein funktionierendes Miteinander und Nebeneinander auf beschränkter Fläche. Zu einem lebendigen Stadtzentrum gehören neben den verkehrlichen Bedürfnissen auch Flächen zum Verweilen und Flanieren, für Aussenbestuhlung, Plätze für Märkte, Freiräume für Veranstaltungen, Demonstrationen etc.

Die Stadt Bern versucht durch verschiedene Projekte diese Qualitäten weiterzuentwickeln und zu stärken:

Projekt im Umfeld der Altstadt:

- Hodlerstrasse, Betriebs- und Gestaltungskonzept
- Speichergasse, Velogegenverkehr
- Speichergasse – Nägeligasse, zweite Tramachse
- Achse Hodlerstrasse bis Postgasshalde, Tempo 30
- Weisenhausplatz – Bärenplatz, Umgestaltung
- Bundesplatz – Begegnungszone
- Planungen Schützenmatte
- Bahnhof und Umfeld, Zukunft Bahnhof Bern inkl. Begleitprojekte
- Bahnhofplatz bis Bärengaben, Public Space Public Life

2.7 Fragestellung und Ergebnisse

Fragestellungen

Die Überprüfung der Praktikabilität des heutigen Systems wurde zusammen mit den betroffenen Akteuren vorgenommen. Als ihr tägliches Arbeitsumfeld kennen diese die Stärken und Schwächen des heutigen Regimes und die Anforderungen an ein neues System am besten. Daher ist der Einbezug der Direktbetroffenen für die Planung und die Akzeptanz der daraus resultierenden Massnahmen von enormer Bedeutung.

Im Juni 2016 wurde ein erster Workshop durchgeführt, an welchem sich Vertreter von Gewerbe, Grossverteilern, Gastronomie, Hotellerie, Postdienstleistern, Baugewerbe, Taxi und Bernmobil einbringen konnten. Weiter waren Vertreter der Wirtschaftsverbände, der Altstadtleiste, der Polizei und der Stadtverwaltung sowie von Fussverkehr und Pro Velo anwesend.

Ziel des ersten Workshops war es, die vielseitigen und unterschiedlichen Bedürfnisse und Anliegen sowie Probleme und Qualitäten des Raums zu den folgenden Themenfeldern abzuholen sowie eine Grundtendenz des zukünftigen Regimes heraus zu spüren.

- Fließender Verkehr (Erreichbarkeit / Verkehrsregime)
- Ruhender Verkehr (Güterumschlag / Parkierung)
- Nutzungen Aussenraum, stadträumliche Qualitäten

Ergebnisse

Grosse Einigkeit bestand in den Bereichen des fließenden und ruhenden Verkehrs darin, dass die Regelungen einfacher, d.h. klarer verständlich und einheitlicher sein sollten. Die sehr vielen, momentan existierenden Ausnahmen und Sonderregelungen, welche das Regime sehr kompliziert und kaum kontrollierbar machen, sollten reduziert und vereinheitlicht werden. Als problematisch werden die hohe Flächenkonkurrenz im Strassenraum und die damit einhergehende Behinderung des Wirtschaftsverkehrs angesehen. Als möglichen Ansatz für eine Entschärfung der Situation wird eine Begünstigung des "notwendigen Verkehrs" innerhalb der Altstadt begrüsst.

Beim Thema Aussenraum besteht der Wunsch nach einer aktiveren Attraktivierung der Innenstadt, um Arbeitsplätze zu erhalten und das Verweilen zu fördern.

Neben dieser gemeinsamen Position wurden am Workshop weitere Stichworte und Einzelinteressen benannt:

- Das System mit den beiden Zeitfenstern am Morgen und am Abend funktioniert gut und sollte beibehalten werden; individuelle Ausnahmen müssen möglich sein
- Konflikte beim Güterumschlag (enges Zeitfenster, immer grössere Fahrzeuge, gegenseitiges Blockieren in den engen Gassen)
- Konflikte in der Zeughausgasse bei Anlieferung und Parkierung → nur unbedingt nötigen Verkehr; Privatverkehr raushalten
- Potenzial in der Zeughausgasse für Aufwertung / höhere Attraktivität
- Lange Anlieferungszeiten im Vergleich zu anderen Städten stehen im Widerspruch zur Erhöhung der Verweil-Attraktivität
- Situation der Veloabstellplätze verbessern (häufig Autos auf Veloabstellplätzen aufgrund fehlender Pforten, wildes Abstellen der Velos)
- Mehr Kontrollen durch die Polizei gewünscht
- Parkhäuser: Prüfung von Handwerkersektoren, Vergünstigungen für Bewohnerschaft und Kundschaft Altstadt-Geschäfte

- Wunsch nach Nord-Süd-Verbindungen für den MIV, der bereits in der Altstadt ist bzw. eine Berechtigung hat (keine Nord-Süd-Verbindung für den Transitverkehr)
- Konflikte mit Baustellen



Abbildung 11: Impressionen vom Workshop

3 Konzeptentwurf

Aufbauend auf den Inputs aus dem Workshop wurde als Ergebnis der Diskussion in der Projektgruppe ein Konzeptentwurf erarbeitet. Ein erweiterter Kreis von Stakeholdern wird erneut eingebunden, Anliegen und Bedürfnisse wurden abgeholt und im Konzeptentwurf berücksichtigt. Die Diskussion in der Projektgruppe ist im Anhang dokumentiert. Die wichtigsten Eigenschaften des Konzeptentwurfs sind:

- Entlastung der Räume mit hohem Nutzungsdruck durch Beschränkung der Zufahrt auf den "notwendigen" Verkehr.
- Unterscheidung zwischen einer "Kernzone" mit beschränkter Zugänglichkeit und durchlässigen Erschliessungsachsen an den Rändern.
- Eine intuitiv verständliche Abgrenzung dieser "Kernzone".
- Ein möglichst einheitliches Verkehrsregime in der Kernzone sowie in der gesamten Altstadt, welches den vielfältigen Nutzungen und den unterschiedlichen Räumen gerecht wird.

Der Konzeptentwurf wird anhand der folgenden Themen beschrieben.

- Abgrenzung der Kernzone
- Zufahrt
- Verkehrsregime
- Parkierung

Eine ausführliche Herleitung der einzelnen Konzeptbestandteile und eine Abwägung von unterschiedlichen, geprüften Optionen finden sich im Anhang.

3.1 Abgrenzung der Kernzone – intuitiv verständlich

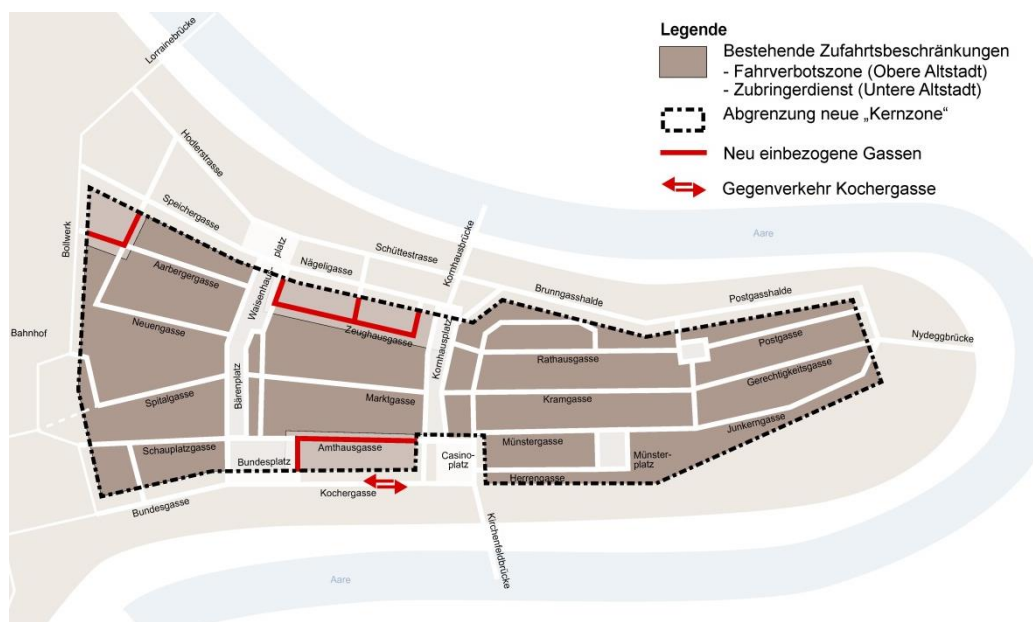


Abbildung 12: Abgrenzung der "Kernzone"

Ausgehend von der heutigen Fahrverbotszone in der Oberen Altstadt und der Begegnungszone mit Zubringerdienst wird die Abgrenzung der neuen Kernzone überprüft. Neu einbezogen in die Kernzone werden die Zeughausgasse, die Amthausgasse sowie die Abschnitte der Genfergasse und Aarberggasse bei der ehemaligen Hauptpost. Als

Folge des Einbezugs der Amthausgasse ist der Verkehr in der Kochergasse im Gegenverkehr zu führen.

Durch die neue Kammerung entsteht eine schlüssige und intuitive Abgrenzung zwischen der Kernzone und den durchlässigen Erschliessungsachsen. Die neu einbezogenen Abschnitte haben keine Verbindungsfunktion und keine Bedeutung für die Erschliessung der Parkhäuser.

Mit dem Einbezug in die Kernzone wird der Verkehr in diesen Bereichen reduziert, wodurch ein Potenzial zur Aufwertung entsteht. Ausserdem wird der Priorität des Fussverkehrs auf dem nördlichen Bundesplatz und östlichen Waisenhausplatz Rechnung getragen.

3.2 Zufahrt – Beschränkung auf "notwendigen" Verkehr

Der Raum innerhalb dieser Kernzone wird durch eine Beschränkung auf den "notwendigen" Verkehr entlastet. Es gilt ein Fahrverbot, von welchem der ÖV, die Bewohnerschaft und der "notwendige" Wirtschaftsverkehr ausgenommen sind. Alle anderen kommen mit dem ÖV, dem Velo, zu Fuss oder parkieren in den Parkhäusern. Dadurch wird folgendes erreicht:

- Verbesserung der Bedingungen für den "notwendigen" Wirtschaftsverkehr (Verfügbarkeit von Anlieferflächen, weniger gegenseitige Behinderungen)
- Erhöhung der Attraktivität des Raums und als Einkaufsstandort durch reduziertes Verkehrsaufkommen

Zeitfenster für den Güterumschlag

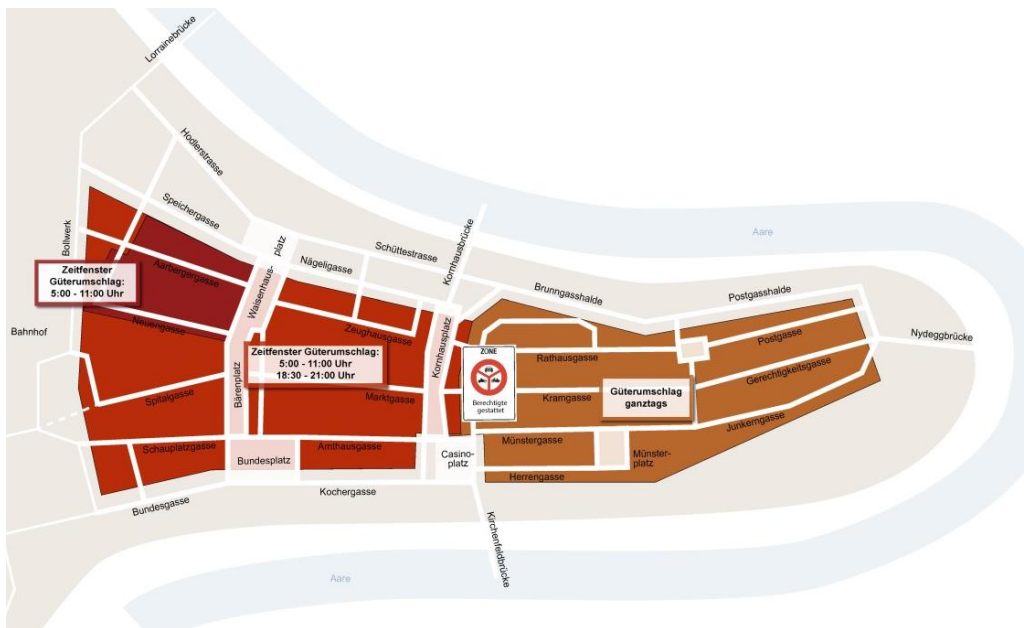


Abbildung 13: Fahrverbotszone in der Oberen und Unteren Altstadt mit den Zeitfenstern für den Güterumschlag in der Oberen Altstadt

Um Konflikte in der durch sehr hohe Nutzungsdichte geprägten Oberen Altstadt zu minimieren, sind die tageszeitabhängigen Vorrangnutzungen durch Zeitfenster zu steuern. Die Zeitfenster für den Güterumschlag in der Oberen Altstadt haben sich bewährt und sind in dieser Form beizubehalten.

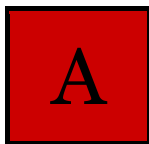
- Obere Altstadt: 5:00 – 11:00 Uhr, 18:30 – 21:00 Uhr
- Ausnahme Neuengasse und Aarbergasse nur 5:00 – 11:00 Uhr

Die grosse Mehrheit der Anlieferungen ist innerhalb dieser Zeitfenster möglich. Durch die Beibehaltung des Abendzeitfensters sind nur wenige Ausnahmegewilligungen erforderlich, was den Aufwand für Gewerbe und Polizei verringert. Ausserhalb dieser Zeitfenster hat der Fussverkehr, die Aussenbestuhlung etc. Vorrang.

Für die inhomogenere Untere Altstadt soll es keine bestimmten Zeitfenster für den Güterumschlag geben, da diese zu einschränkend sind und den differenzierten Bedürfnissen nicht gerecht werden.

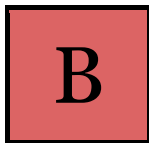
Berechtigungskategorien

Alle, die auf die Zufahrt in die Altstadt angewiesen sind, sollen auf Nachweis eine Berechtigung erhalten. Dasselbe gilt auch für die ansässige Bewohnerschaft und Unternehmen. Die Berechtigungen sind abgestuft in drei Kategorien, welche je nach Notwendigkeit und Bedürfnis vergeben werden. Für die Kontrollierbarkeit kann die Berechtigung z.B. an das Kennzeichen gekoppelt sein; Flexibilität und Kundenfreundlichkeit müssen dabei gewährleistet sein.



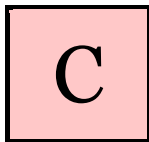
Dauerberechtigung für die jederzeitige Zufahrt

- Bewohnerschaft / Unternehmen mit eigenen Parkplätzen
- Bewohnerschaft / Unternehmen mit Parkkarte (Untere Altstadt)
- Taxi
- Schutz- und Hilfsdienste (Blaulichtorganisationen)
- Private Organisationen im Gesundheitswesen (Spitex)
- Gehbehinderte (mit Parkkarte) oder Fahrdienst-Organisationen (Betax, Rotkreuz)



Dauerberechtigung für die Zufahrt während des Zeitfensters (Obere Altstadt) bzw. jederzeit (Untere Altstadt)

- Regelmässige An- und Auslieferungen
- Postdienstleistungen
- Service und Unterhalt (Handwerker)



Einmalige Zufahrtsberechtigung und Sonderbewilligungen

- Bewohnerschaft / Unternehmen ohne Parkplätzen / Parkkarten für Güterumschlag
- Nicht aufschiebbare An- und Auslieferungen ausserhalb des Zeitfensters
- Kunden für Güterumschlag
- Hotelgäste
- Marktfahrer (wiederkehrende Bewilligung)
- Veranstaltungen (gemäss Veranstaltungsbewilligung)
- Baustellen (gemäss Baustellenorganisation)

KEINE Berechtigungen

- Kunden + Besucher ohne Güterumschlag
- Pendler / Büroarbeitsplätze in der Altstadt
- Touristen / Sightseeing (ausser Hotelzufahrt)
- Fahrschule

3.3 Verkehrsregime – einfach und praktikabel

Heute gibt es innerhalb der Altstadt unterschiedliche Temporegime, welche teilweise nur für kurze Abschnitte gelten. Unter Berücksichtigung der geplanten Tempo-30-Strecken auf den Erschliessungsachsen am Rand der Altstadt ist für die gesamte Altstadt ein möglichst einheitliches und einfach verständliches Verkehrsregime zu finden.

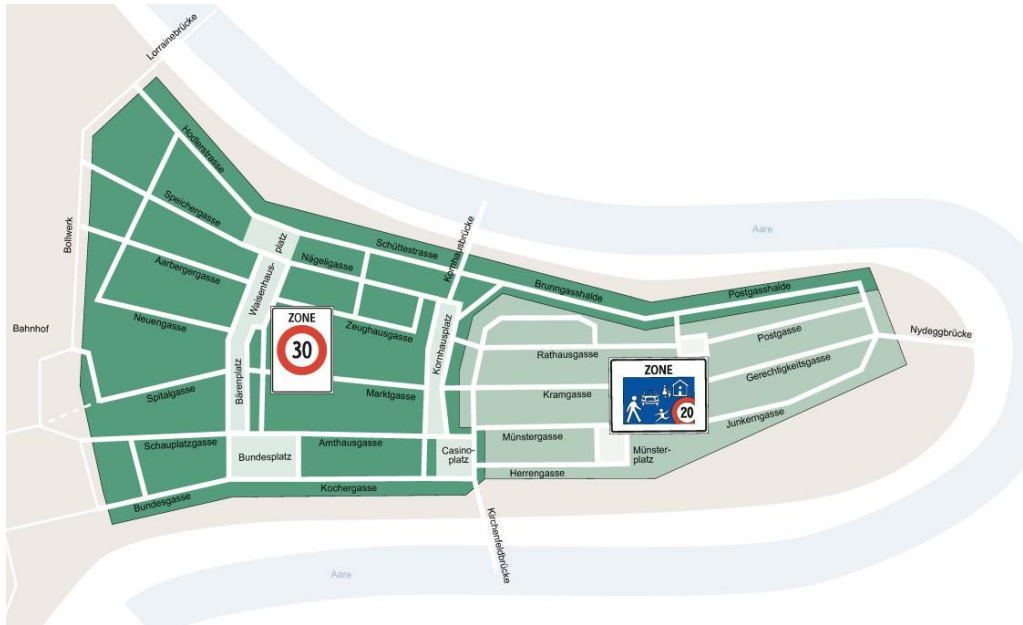


Abbildung 14: Bestehende Begegnungszone Untere Altstadt und neue Tempo-30-Zone

Die Begegnungszone in der Unteren Altstadt hat sich bewährt und soll beibehalten werden. Der Fussgängervortritt entspricht der effektiven Situation und hat zu einer Belebung beigetragen. Die übrige Altstadt soll eine grosse, zusammenhängende Tempo-30-Zone bilden. Damit ist die vorgesehene - durch den Lärmschutz begründete - Verkehrsberuhigung auf den Erschliessungsachsen integriert.

In der Projektgruppe wurde auch die Ausweitung der Begegnungszone auf die "Kernzone" der Oberen Altstadt diskutiert. Dieser Ansatz wurde jedoch aus folgenden Gründen wieder fallen gelassen:

- Fussgängervortritt und Vortrittsrecht des Trams stehen zueinander in Konkurrenz (rechtlich unklare Situation). Tempo 30 regelt das Vortrittsverhältnis klar (zugunsten Tram)
- Treten Fussgänger auf die Fahrbahn und ist die Sicht durch parkierte Fahrzeuge eingeschränkt, müssen Bus, Lieferwagen und PWs unter Umständen sehr rasch stoppen, um den Vortritt zu gewähren. Dies kann zu Konflikten und gefährlichen Situationen führen.
- Müssen Busse wegen dem Fussgängervortritt öfters, stoppen erhöht sich die Reisezeit und es sind allenfalls zusätzliche ÖV-Kurse erforderlich (Kostenfolge je zusätzliches Fahrzeug CHF 100'000.- bis 150'000.- pro Jahr).
- Faktisch wird beispielsweise in der Amtshausgasse kaum schneller als 20 km/h gefahren, der Zusatznutzen der Begegnungszone (Fussgängervortritt) ist daher gering.

3.4 Parkierung – Positivansatz statt Verbot mit Ausnahmen



Abbildung 15: Geltungsbereich des einheitlichen Parkierungsregimes

Das heute komplizierte Parkierungsregime soll durch ein einfaches, verständliches und gut kontrollierbares Regime abgelöst werden:

- Die "Kernzone" ist deckungsgleich mit einer Parkkartenzone; Parkierberechtigte sind im Besitz einer Parkkarte und verfügen damit auch über eine Zufahrtsberechtigung.
- Auf eine freie, öffentliche Parkierung (weisse Parkfelder) soll verzichtet werden; Kunden und Besucher parkieren in den nahen Parkhäusern (Aufhebung der öffentlichen Bezahlparkplätze).
- Parkiert wird auf Parkfeldern, anstatt auf Parkverbotslinien mit Ausnahmeregelungen.
- Der Güterumschlag ist überall gestattet, wo er nicht explizit verboten ist, z.B. wo dies den ÖV behindern würde.

Dank diesen Vereinfachungen kann die Polizei das illegale Befahren und Parkieren besser kontrollieren und sanktionieren. Damit kann eine wesentliche Entlastung der Gassen erreicht werden, was der Verfügbarkeit von Anlieferflächen zugutekommt, weniger gegenseitige Behinderung verursacht und Platz für attraktivere Nutzungen schafft.

3.5 Untervarianten - Stand Diskussion mit Altstadtleisten

In der Diskussion mit den Vereinigten Altstadtleisten (VAL) wurden für das Zufahrtsregime und die Parkierung in der unteren Altstadt Untervarianten entwickelt. Die VAL bevorzugen anstelle der Einschränkung der Zufahrtsberechtigung den aktuellen Zubringerdienst. Kunden, Besucher etc. dürfen somit weiterhin in die Altstadtgassen fahren, verboten ist beim Zubringerdienst nur das reine Durchfahren. Diese Zufahrtsmöglichkeit ist aus Sicht VAL sowohl für das Gewerbe/den Handel wie auch für die Anwohnerschaft wichtig.

Die Problematik in der Unteren Altstadt wird vom VAL weniger bei der Menge des Verkehrs als vielmehr bei der Langzeitparkierung gesehen. Heute dürfen Besitzer von Anwohnerparkkarten ihr Fahrzeug bis 48 Stunden am Stück in den Gassen abstel-

len. Sie schlagen daher eine Verlagerung der Langzeitparkierung (insbesondere der Anwohnerschaft) von den Gassen in die Parkhäuser vor. Das Parkieren in den Parkhäusern müsste für die Anwohnerschaft zu attraktiven Konditionen möglich sein. Die Anzahl der verbleibenden Parkplätze in den Gassen und deren Bewirtschaftung (z.B. maximale Parkdauer) muss ebenfalls geklärt werden, damit ein „Gesamtpaket“ entstehen kann.

Die Verlegung der Langzeitparkierung in die Parkhäuser ist nicht kostenneutral. Die Realisierung dieser Variante ist somit davon abhängig, ob bezüglich der Verteilung der Kosten zwischen Anwohnerschaft, Parkhäusern und öffentlicher Hand eine Lösung gefunden werden kann.



Abbildung 16:
Untervariante VAL
zur Zufahrtsberechtigung in der Unteren
Altstadt:
Zubringerdienst



Abbildung 17:
Untervariante VAL
zur Parkierung in der
Unteren Altstadt:
Aufhebung Langzeit-
parkierung

4 Diskussion im erweiterten Kreis

Der Konzeptentwurf wurde mit einem bereiten Kreis von Interessenvertretern an zwei Workshops diskutiert. Dies führte u.a. zu folgenden Korrekturen/Präzisierungen am Konzept (siehe dazu auch Anhang 6):

- Die Inputs der Vereinigten Altstadtleiste VAL sind als Untervarianten in den Konzeptentwurf eingeflossen.
- Aufgrund der Vorbehalte gegenüber der Begegnungszone in der Oberen Altstadt schlägt die Projektgruppe nun Tempo 30 vor.
- Die spezifischen Anliegen der Grossverteiler bezüglich der Anlieferung (bei einem Einbezug der Zeughausgasse in die Kernzone) wurden aufgenommen.
- Weitere Anliegen können bei der Konkretisierung der Konzeptelemente berücksichtigt werden.

5 Weiteres Vorgehen

5.1 Umgang mit Differenzen

Bei den Themen, zu welchen am Workshop Differenzen zum Konzeptentwurf offensichtlich wurden, empfiehlt die Projektgruppe folgendes weitere Vorgehen:

Verkehrsregime Obere Altstadt: Begegnungszone oder Tempo 30?

Standpunkte	Umgang / Optionen – Empfehlung Projektgruppe
<ul style="list-style-type: none"> – Vortrittsregelung in Begegnungszone mit Tram problematisch/unklar. Tramvortritt und Fussgängervortritt sind "gleichwertig", da beide auf Bundesrecht beruhend. – Sichtverhältnisse für Fussgängervortritt teilweise ungenügend; u.a. wegen Parkierung. (z.B. Schauspielplatzgasse). – Befürchtung von Fahrzeitverlängerung für ÖV wegen Fussgängervortritt (Tempo 20 unproblematisch). 	<ul style="list-style-type: none"> – Tempo-30-Zone in der Oberen Altstadt, kombiniert mit den Zufahrtsachsen – Begegnungszone in der Unteren Altstadt – Zu klären bleibt das Regime auf dem Bundesplatz, wo mit einer Petition beim Übergang zum Bärenplatz eine Begegnungszone gefordert wird.

Anlieferung Zeughausgasse: Speziallösung für Grossverteiler

Standpunkte	Umgang / Optionen – Empfehlung Projektgruppe
<ul style="list-style-type: none"> – Für den Anlieferverkehr der Grossverteiler muss eine angepasste Lösung gefunden werden, die bei den Zeitfenster reichen nicht aus. 	<ul style="list-style-type: none"> – Einbezug der Zeughausgasse in die Kernzone – Dialog mit Grossverteilern bezüglich Sonderbewilligungen für die Zufahrt in die Kernzone (nicht auf Zeughausgasse beschränkt)

Zufahrt Unterer Altstadt: Zubringer (wie heute) oder „nur Berechtigte“ (wie Obere Altstadt)

Standpunkte	Umgang / Optionen – Empfehlung Projektgruppe
<ul style="list-style-type: none"> – Flexiblere Lösung mit weniger Einschränkungen 	<ul style="list-style-type: none"> – Zufahrtslösung abgestimmt auf das Parkierungsregime im Dialog mit den Vereinigten Altstadtleisten (VAL) entwickeln.

Langzeitparkierung und Parkflächen in der Unteren Altstadt

Standpunkte	Umgang / Optionen – Empfehlung Projektgruppe
<ul style="list-style-type: none"> – Freispielen von Fläche für Aussenbestuhlung und Aufenthaltsqualität – Bestehende Maximal-Parkdauer (48 h) ist schwer kontrollierbar – Schaffung von "bezahlbarem" Ersatz in den Parkhäusern 	<ul style="list-style-type: none"> – VAL-Idee als Option weiter bis zur „Entscheidungreife“ konkretisieren

5.2 Umsetzung in Teilprojekten

Die Umsetzung des Verkehrskonzeptes Wirtschaftsstandort Innenstadt kann in einzelnen Teilprojekten erfolgen, die aber teilweise voneinander abhängig sind:

- Ein Umsetzungsprojekt ohne Abhängigkeiten ist die Parkierung und Zufahrtsberechtigung Untere Altstadt. Dieses Thema soll – abgestimmt auf weitere Planungen wie die Umsetzung der Vorschläge aus der PSPL-Studie „Bern – eine Altstadt für Alle“ gemeinsam mit dem VAL weiterbearbeitet werden, wobei die Anliegen des Wirtschaftsverkehrs (Zufahrt und Güterumschlag) zu berücksichtigen sind. Voraussichtlich muss die Verordnung über Fahr- und Parkierbeschränkungen in der Unteren Altstadt (Parkierverordnung Untere Altstadt; PVUA) angepasst werden.
- In der Oberen Altstadt können verschiedenen Umsetzungsprojekte parallel weiterentwickelt werden:
 - Einbezug Zeughausgasse in Kernzone
 - Einbezug Amthausgasse in Kernzone und Gegenverkehr Kochergasse
- Beide Umsetzungsprojekte bedingen noch relativ umfangreiche Arbeiten (Erarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten, Abstimmung mit weiteren Anliegen insbesondere der betroffenen Unternehmen)
- Es besteht eine Abhängigkeit zur Klärung der Abgrenzung der Kernzone Obere Altstadt und der Vertiefung der Zufahrtsberechtigungen. Dies führt zu einer Anpassung der Verordnung über die Zufahrtsberechtigung und das Parkieren in der Obere Altstadt (VZB)
- Eine weitere Abhängigkeit besteht zum Umsetzungsprojekt „Positivmarkierung“: Es ist zu klären, wo (inkl. Zeughausgasse und Amtshausgasse) welches Parkierungsangebot bestehen soll, insbesondere für den Güterumschlag – bevor die bestehende Markierung („Parkverbotslinie“) durch eine „Parkfeldmarkierung“ ersetzt wird.
- Wiederum relativ unabhängig kann die Frage geklärt werden, wie das vorgeschlagene Verkehrsregime in der Kernzone Obere Altstadt (Tempo 30) umgesetzt wird.

5.3 Nächste Projektschritte

Die Projektgruppe empfiehlt, folgende Umsetzungsprojekte auszulösen. Die Projektgruppe schlägt vor, in der heutigen Konstellation ihre Arbeit weiterzuführen und die Umsetzungsprojekte einzeln zu initiieren, zu unterstützen, zu koordinieren und deren Entwicklungen einzeln wie auch in ihrer Gesamtheit zu begleiten und gegebenenfalls korrigierend in die Umsetzung einzugreifen. Entsprechend bittet die Projektgruppe den Gemeinderat, die dazu notwendigen Mittel bereitzustellen.

1 Einbezug Amthausgasse in Kernzone, Gegenverkehr Kochergasse

- Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept für Gegenverkehr Kochergasse inkl. Lärmgutachten
- Erarbeitung Signalisations- und Markierungsprojekt Casinoplatz / Amtshausgasse/Kochergasse (zu berücksichtigen: Schnittstelle Verkehrsregime Obere Altstadt)
- Anpassung des Anhangs zur Verordnung über die Zufahrtsberechtigung und das Parkieren in der Obere Altstadt (VZB)

2 Einbezug Zeughausgasse in Kernzone

- Dialog mit Grossverteilern bezüglich Sonderbewilligungen für die Zufahrt in die Kernzone
- Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (in Zusammenarbeit mit den angrenzenden Unternehmen)
- Allenfalls kurzfristige: Signalisations- und Markierungsprojekt (zu berücksichtigen: Schnittstelle Verkehrsregime Obere Altstadt)
- Anpassung des Anhangs zur Verordnung über die Zufahrtsberechtigung und das Parkieren in der Obere Altstadt (VZB)

3 Verkehrsregime Obere Altstadt

- Abstimmung mit Tempo-30-Projekten auf Achse Kochergasse – Bundesgasse und Hodlerstrasse – Postgasshalde
- Klärung Umgang mit Bundesplatz (politische Forderung für eine Begegnungszone beim Übergang zu Bärenplatz)
- Erarbeitung Signalisations- und Markierungsprojekt, evtl. Bauprojekt

4 Abgrenzung Kernzone Obere Altstadt und Vertiefung Berechtigungen

- Weiterentwicklung des Modells der Zufahrtsberechtigungen
- Dialog mit Grossverteilern und weiteren betroffenen bezüglich allenfalls nötiger Sonderbewilligungen
- Anpassung der Verordnung über die Zufahrtsberechtigung und das Parkieren in der Obere Altstadt (VZB)

5 Parkierung Obere Altstadt

- Konkretisierung des Parkierungsregimes ("Positivmarkierung")
- Markierungs- und Signalisationsprojekt erarbeiten
- Anpassung der Verordnung über die Zufahrtsberechtigungen und das Parkieren in der Obere Altstadt (VZB) prüfen

6 Parkierung und Zufahrt Untere Altstadt

- Diskussion mit VAL und Parkhausbetreibern bezüglich Langzeitparkierung in der Unteren Altstadt und Klärung von Fragen zu Parkierungs- und Zufahrtsberechtigung
 - Konkretisierung des Parkierungsregimes (Positivmarkierung, Aufhebung öffentlicher Parkfelder)
 - Markierungs- und Signalisationsprojekt erarbeiten
 - Klärung von Anpassungsbedarf der Verordnung über Fahr- und Parkierbeschränkungen in der Unteren Altstadt (Parkierverordnung Untere Altstadt; PVUA)
-

Anhänge

1. Definition Wirtschaftsverkehr
2. Situationsplan fließender Verkehr - Verkehrsregime, Erreichbarkeit - Istzustand
3. Situationsplan ruhender Verkehr - Parkierung, Güterumschlag - Istzustand
4. Situationsplan Nutzungen Aussenraum - Istzustand
5. Herleitung des Konzeptentwurfs
6. Workshop zum Konzeptentwurf vom 13.02.2017
7. Teilnehmerlisten Workshops

metron

**Neuengasse 43
Postfach**

**3001 Bern
Schweiz**

**bern@metron.ch
www.metron.ch**

**T +41 31 380 76 80
F +41 31 380 76 81**