



**Stadt Bern**

Direktion für Tiefbau,  
Verkehr und Stadtgrün

Medienkonferenz Mitwirkung Quartierplanung Stadtteil III, Donnerstag 23. April 2009, 10.00 Uhr

## REFERAT VON GEMEINDERÄTIN REGULA RYTZ

*Es gilt das gesprochene Wort*

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir stellen heute in ganz Europa eine „Renaissance der Städte“ fest. Auch in Bern ist die Nachfrage nach urbanem Wohnraum ungebrochen. Die Wohnbevölkerung wird bald die Grenze von 130'000 übersteigen. Die Faszination des städtischen Lebens ist sehr erfreulich, bringt uns in der Planung aber auch ganz schön ins Schwitzen. Denn die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsplanung wird im dicht genutzten Raum immer anspruchsvoller. Wer in Städten und städtischen Agglomerationen leben will, sucht Urbanität in Verbindung mit Lebensqualität. Dazu gehören zum Beispiel sichere Schulwege und gesundheitsverträgliche Lärm- und Luftwerte.

Die Stadt Bern hat bereits mit dem Stadtentwicklungskonzept (STEK) von 1995 die Bedeutung einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung erkannt. Der Denkanlass des STEK wurde auch dem Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung der Region Bern zugrunde gelegt, welches zwischen 2001 und 2005 von Kanton und Region gemeinsam ausgearbeitet wurde. Seine Ziele lauten: Verkehrszunahme durch kluge Planung vermeiden, Verkehr verlagern und verträglich gestalten. Mit dem Instrument des Teilverkehrsplans MIV setzen wir vor allem bei der Verträglichkeit an, also zum Beispiel bei tieferen Fahrgeschwindigkeiten und Fahrspurreduktionen. Die weitergehenden Ziele (Verkehr vermeiden und verlagern) lassen sich vor allem durch den kantonalen Ausbau der ÖV-Angebote und die regionale Raumplanung umsetzen. In der Stadt selber haben wir zudem die Möglichkeit, Wohnorte, Arbeitsplätze und Erholungsräume näher zusammen zu bringen und damit die „kurzen Wege“ zu fördern. Christian Wiesmann hat Ihnen gezeigt, dass die Quartierplanung zum Stadtteil III diese Anliegen stark berücksichtigt.

Verkehrsplanung besteht im urbanen Raum vor allem aus einem Ausgleich von Zielkonflikten. Der Stadtraum soll massvoll weiterentwickelt und die Ansprüche von Anwohnenden sollen mit denjenigen der Arbeitspendler/innen und der Besucher/innen in ein Gleichgewicht gebracht werden. Dies ist uns in den vergangenen zehn Jahren – auch im Vergleich mit anderen Schweizer Städten - relativ gut gelungen. Die Stadt wurde erweitert und modernisiert, ohne vom Verkehr überrollt zu werden. Die langjährigen Messreihen für zahlreiche Hauptstrassen in Bern weisen konstante und teilweise sogar rückläufige Zahlen auf. Erheblich gewachsen ist im gleichen Zeitraum die Benutzung von Bus, Tram und S-Bahn. Die Mobilität nimmt also zu, verlagert sich aber zunehmend auf umwelt- und stadtverträglichere Verkehrsmittel. So soll es sein.

*Was bedeuten die Grundsätze der Berner Verkehrspolitik für den Stadtteil III?*

Auch der Teilverkehrsplan motorisierter Individualverkehr (MIV) für den Stadtteil III orientiert sich an den Grundsätzen des Agglomerationsprogramms Region Bern. Wir treffen im Stadtteil III aber besondere Voraussetzungen an: Wegen der zahlreichen Arbeitsplätze und der Nähe zur Innenstadt ist der „hausgemachte Verkehr“ relativ hoch. Aber auch der überkommunale Durchgangsverkehr ist erheblich, denn Hochleistungsstrassen, auf die man den Verkehr zur Entlastung der städtischen Hauptverkehrsachsen umleiten könnte, gibt es im Süden der Stadt keine. Vor diesem Hintergrund kommt im Stadtteil III dem Grundsatz „Verkehr verträglich gestalten“ höchste Priorität zu. Ein konkretes Beispiel dazu wird Ihnen anschliessend von Hugo Staub präsentiert.

Hohe Erwartungen setzten wir auch ins Agglomerationsprogramm Bern. Das Tram nach Köniz, die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern, die Fahrplanverdichtung der S2 nach Köniz-Schwarzenburg und die geplanten Umsteigeknoten zwischen dem S-Bahn-Netz und dem städtischen ÖV-Netz werden den öffentlichen Verkehr in der südwestlichen Agglomeration Bern stärken. Damit wird der Autoverkehr im Stadtteil III reduziert werden können. Weiter ermöglicht das Tramprojekt die Neugestaltung und Optimierung des Verkehrsknotens Eigerplatz, eines unserer Schlüsselprojekte im Stadtteil III. Die Möglichkeiten der Verkehrssteuerung werden dafür sorgen, dass für den öffentlichen Verkehr nicht nur neue Kapazitäten geschaffen werden, sondern dass er auch gut vorwärts kommt.

Für den Stadtteil III haben wir folgende Verkehrsziele festgelegt:

- Der Durchgangsverkehr soll im Rahmen des Möglichen reduziert,
- die Verträglichkeit des Verkehrs verbessert,
- der Durchgangsverkehr in den Quartierzellen vermieden,

- die Verkehrssicherheit auf dem ganzen Netz und insbesondere auf den Schulwegen verbessert werden.

Hugo Staub wird Ihnen gleich zeigen, mit welchen Massnahmen wir diese Ziele erreichen möchten.

#### *Umsetzung der Vereinbarung „Läbigi Stadt“*

Der Teilverkehrsplan MIV trägt auch der Vereinbarung des Gemeinderates mit der Organisation „Läbigi Stadt“ aus dem Jahr 2001 Rechnung. Diese Vereinbarung bezweckt – wie die damalige Volksinitiative „Läbigi Stadt“ – die Entlastung der Stadt vom motorisierten Individualverkehr. Dazu sollen verkehrsfreie Siedlungen, Spurreduktionen auf den Hauptverkehrsachsen und sogenannte Wabenlösungen für die Wohnquartiere geprüft werden. Wabenlösung bedeutet, dass man mit dem Auto nur über eine bestimmte Strasse in ein Gebiet einfahren kann und es auch wieder über diese Strasse verlässt. Weil so eine Abkürzung quer durch ein Wohnquartier nicht möglich ist, kann der Durchgangsverkehr unterbunden werden.

Der Teilverkehrsplan MIV beinhaltet Massnahmen, wie sie „Läbigi Stadt“ fordert, insbesondere Spurreduktionen. Auch die Bildung einer Wabenlösung wurde vereinbarungsgemäss geprüft. Es hat sich aber gezeigt, dass für die Aufteilung des ganzen Stadtteils III in Waben eine Basisnetzstrasse mit freien Kapazitäten fehlt, über welche in die Waben ein- und ausgefahren werden könnte. Für einzelne Wohngebiete im Stadtteil III lassen sich aber ansatzweise Wabenlösungen realisieren (z.B. Huberstrasse), indem Strassenverbindungen so gesperrt werden, dass die Einfahrt zwar weiterhin möglich ist, nicht aber die Durchfahrt. Der Teilverkehrsplan MIV für den Stadtteil III nimmt deshalb die Anliegen der Vereinbarung „Läbigi Stadt“ mit differenzierten, auf die jeweilige Situation abgestimmten Massnahmen auf. Über die Akzeptanz solcher Massnahmen wird die Mitwirkung Auskunft geben.

Ich bin überzeugt, dass der Teilverkehrsplan MIV dem Stadtteil III einen grossen Nutzen bringen wird. Auch deshalb, weil wir den Fokus nicht nur auf Verkehrsprobleme legen, sondern mittels Verkehrsplanung auch neue Spielräume für gestalterische Aufwertungen von wichtigen Strassenräumen schaffen. In der Stadtentwicklung sind wir je länger je mehr darauf angewiesen, durch geschickte Rochaden und Umnutzungen Spielräume für neue Entwicklungen zu schaffen.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit