



**Stadt Bern**  
Direktion für Tiefbau  
Verkehr und Stadtgrün



Bern, Erfolgskontrolle Untere Altstadt  
Schlussbericht Phase 1 „Analyse“



---

## Impressum

Auftraggeber	Verkehrsplanung Stadt Bern / Thomas Supersaxo
Projektleiter	Kontextplan / Markus Hofstetter
Berichtversion	31. Oktober 2012
Berichtverfasser	Markus Hofstetter / markus.hofstetter@kontextplan.ch Sarah Droz / sarah.droz@kontextplan.ch Ricky Wittig / ricky.wittig@kontextplan.ch Thomas Supersaxo / thomas.supersaxo@bern.ch

---

# Inhaltsverzeichnis

---

1.	Ausgangslage	5
2.	Vorgehen / Methodik	6
2.1	Perimeter	6
2.2	Erhebungskonzept	6
2.3	Erhebungen	7
2.4	Befragungen	11
3.	Resultate der Erhebungen	12
3.1	Geschwindigkeitsniveau / DTV	12
3.2	Verkehrsunfälle	13
3.3	Angebot Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Velo	15
3.4	Erhebungen der parkierten Fahrzeuge	18
3.5	Veloabstellplätze	34
3.6	Aussenraumnutzungen	35
3.7	Analyse durch Videoaufnahmen	36
3.8	Begleitfahrt Buslinie 12	37
3.9	Kette Münster	40
4.	Resultate der Befragungen	41
4.1	Generelle Informationen über die Befragten	41
4.2	Thema 1: Fortbewegungsart	41
4.3	Thema 2: Aufenthaltsqualität	44
4.4	Thema 3: Begegnungszone	46
4.5	Thema 4: Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge	48
4.6	Thema 5: Zufahrtsregelungen und Parkplatzregelungen	50
4.7	Thema 6: Allgemeine Zufriedenheit bezüglich Begegnungszone	51
4.8	Thema 7: Zusammenfassung Verbesserungsvorschläge	52
4.9	Interviews der Begleitgruppe	54
5.	Fazit	59

---

---

## Anhang

A	Beispiel Erhebungsformulare
B	Fragebogen Passanten
C	Fragebogen Anwohnende und Gewerbetreibende
D	Liste der Verbesserungsvorschläge

---

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Perimeter der Erfolgskontrolle	6
Abbildung 2: Bereich Zytglogge	8
Abbildung 3: Bereich Kreuzgasse	8
Abbildung 4: Bereich Nydegg	9
Abbildung 5: Bereich Rathausgasse	9
Abbildung 6: Bereich Poller Gerechtigkeitsgasse	10
Abbildung 8: Verkehrsunfälle von 1998 – 2002 (aus Gutachten vor Begegnungszone)	13
Abbildung 7: Verkehrsunfälle 2007-2011 (mit Begegnungszone)	13
Abbildung 9: Belegung der Gerechtigkeitsgasse [Fz]	19
Abbildung 10: Belegung der Kramgasse [FZ]	21
Abbildung 11: Belegung der Junkerngasse [FZ]	23
Abbildung 12: Belegung der Münstergasse [FZ]	25
Abbildung 13: Belegung der Herrengasse [Fz]	27
Abbildung 14: Belegung der Postgasse [Fz]	29
Abbildung 15: Belegung der Rathausgasse [Fz]	31
Abbildung 16: Haltestelle Rathaus, Behinderung des Buses durch Güterumschlag und überragende Bepflanzung Ratskeller	37
Abbildung 17: Haltestelle Rathaus, Behinderung der Fahrgäste durch Aussenraumnutzung	38
Abbildung 18: Haltestelle Nydegg, Behinderung der Ausfahrt durch Rückstau	38
Abbildung 19: Gerechtigkeitsgasse, Behinderung der Fahrt durch Passanten	39
Abbildung 20: Gerechtigkeitsgasse, Behinderung der Fahrt durch Veloverkehr	39
Abbildung 21: Aufenthaltsgrund der Passanten und Anwohnenden/Gewerbetreibenden	41
Abbildung 22: Verkehrsmittelwahl der Passanten	42
Abbildung 23: Bewertung der Aufenthaltsqualität der Passanten	44
Abbildung 24: Vortrittsregelung, Allgemeines Ergebnis	46
Abbildung 25: Vortrittsregelung, Antwort der autofahrenden Anwohnenden und Gewerbetreibenden	46
Abbildung 26: Zufriedenheit mit der Parkplatzsituation, Antwort der Passanten	49

---

## Abkürzungsverzeichnis

DTV	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr [Fahrzeuge]
Fäg	Fahrzeugähnliches Gerät (Roller, Skooter, Inline, usw.)
FG	Zufussgehende / Fussverkehr
öV	öffentlicher Verkehr
usw.	und so weiter
V85	Geschwindigkeit, welche von 85% der gemessenen Fahrzeuge eingehalten wird [km/h]

---

## 1. Ausgangslage

Im Herbst 2005 wurde die ganze Untere Altstadt der Stadt Bern als Begegnungszone signalisiert. Den damit verbundenen Regimeänderungen lag der vom Berner Volk im Jahre 1997 angenommene Verkehrskompromiss zu Grunde. Dieser hatte zum Ziel, die Aufenthaltsqualität von Anwohnenden und Besuchenden der Unteren Altstadt langfristig zu verbessern. Zusätzlich zur Vortrittsregelung für Zufussgehende und der Geschwindigkeitsreduktion auf 20 km/h für Fahrzeuge sollten auch die oberirdischen Parkplätze in der Unteren Altstadt reduziert werden. Um das Verkehrsaufkommen zu senken, mussten jedoch Ausweichmöglichkeiten in Form von neuen Parkierungsmöglichkeiten geschaffen werden. Im Jahr 2007, nach der Fertigstellung der Erweiterung des unterirdischen Rathaus- und Casinoparkings, konnten die oberirdischen Parkfelder an der Herren-, der Münster-, der Kram- und der Rathausgasse reduziert werden.

Mit der Überprüfung der Wirksamkeit der Massnahmen wurde KONTEXTPLAN AG betraut. Die vom Gesetzgeber vorgegebene Erfolgskontrolle sollte zusätzlich zum Nachweis der Einhaltung der Vorgaben einer Begegnungszone sowie der Umsetzung des Verkehrskompromisses auch die Wahrnehmung der Anwohnenden, Besuchenden und Gewerbetreibenden der Unteren Altstadt einholen, um ebenfalls die Zufriedenheit mit den umgesetzten Massnahmen wie beispielsweise der Reduktion des Verkehrsaufkommens und der Parkplätze wiederzugeben. Die vom Auftraggeber vorgeschlagene Projektorganisation in Form eines direkten Einbezugs einer Arbeitsgruppe, bestehend aus Verkehrsplanung, Tiefbauamt, Kantonspolizei, Polizeiinspektorat, BERNMOBIL und dem VAL (Vereinigte AltstadtLeist) ermöglichte die frühzeitige Einbindung der wichtigsten Interessengruppen und ihrer Bedürfnisse. Somit konnte ein umfangreicher Einblick in die Situation der Unteren Altstadt nach der Einführung der Begegnungszone erfolgen.

### **Begleitgruppe:**

Regula Rytz, Gemeinderätin / Direktorin TVS (Vorsitz)  
Hugo Staub, Leiter Verkehrsplanung der Stadt Bern  
Thomas Supersaxo, Verkehrsplanung der Stadt Bern  
Stefanie Anliker, VAL  
Hans-Martin Baumann, Tiefbauamt der Stadt Bern  
Norbert Esseiva, Polizeiinspektorat  
Edi Franz, VAL  
Peter Hirter, KaPo Bern  
Stephan Moser, Verkehrsplanung der Stadt Bern  
Markus Wegmüller, BERNMOBIL

## 2. Vorgehen / Methodik

### 2.1 Perimeter

Die Erfolgskontrolle der Begegnungszone Untere Altstadt Bern beinhaltet die folgenden Strassenzüge: Brunngasse, Gerechtigkeitsgasse, Herrengasse, Hotelgasse, Junkerngasse, Kramgasse, Kreuzgasse, Münstergasse, Postgasse, Rathausgasse, Zibelegässli.

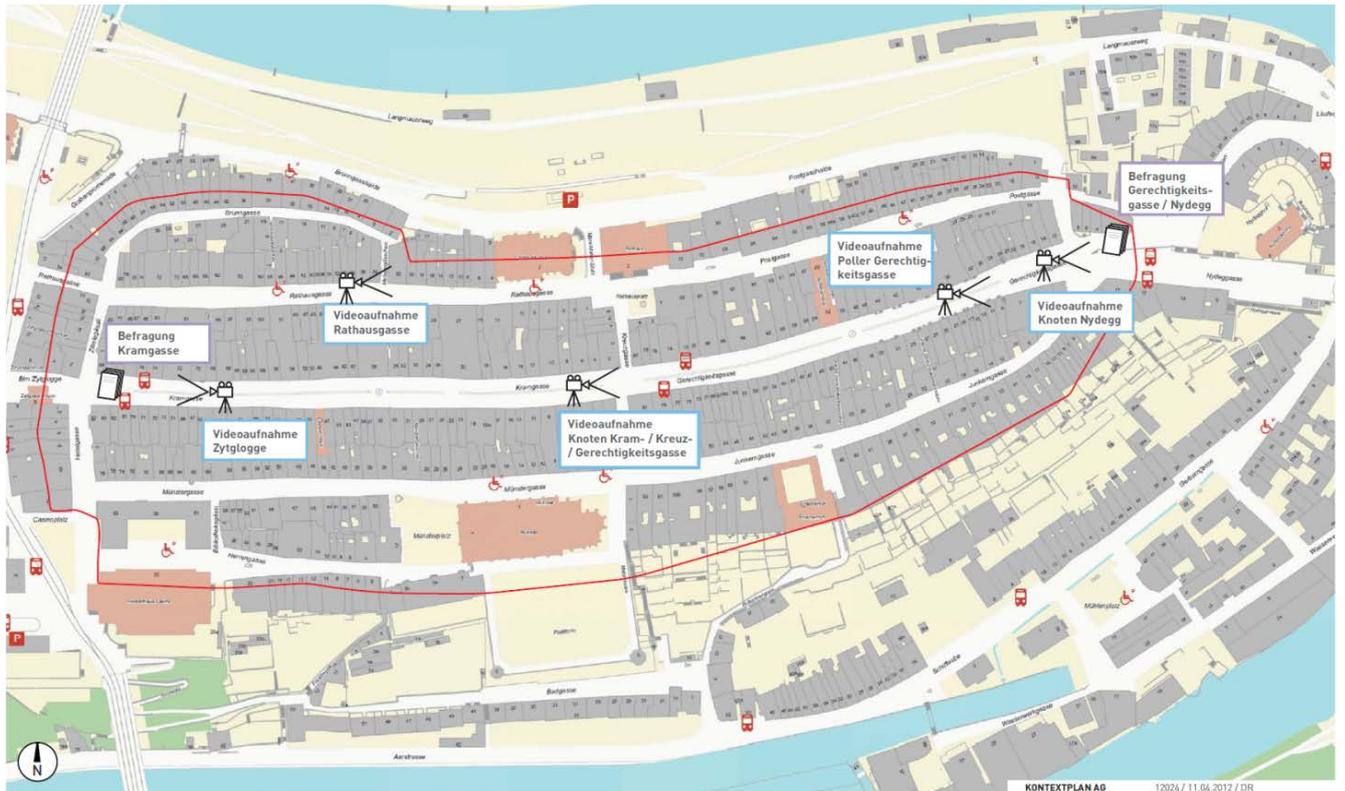


Abbildung 1: Perimeter der Erfolgskontrolle

### 2.2 Erhebungskonzept

Um die benötigten Daten für die Erfolgskontrolle zu sammeln, wurden zwei verschiedene Methoden verwendet. Einerseits die Aufnahmen der Situation durch Erhebungen, andererseits die Aufnahme der Meinungen der Nutzenden der Unteren Altstadt durch Befragungen.

Die **Erhebungen** wurden in Form von Begehungen mit Situationsaufnahmen und in Form von Videoaufnahmen durchgeführt.

Die **Befragungen** wurden auf drei verschiedene Arten durchgeführt:

- Befragung von Anwohnenden und Gewerbetreibenden mittels zugesendeter Fragebögen
- Befragung von Passanten mittels Strasseninterviews
- Befragung der Begleitgruppe mittels individueller Interviews

## 2.3 Erhebungen

---

### 2.3.1 Situationsaufnahmen / Begehungen

Um eine genaue, systematische Analyse der Situationen vornehmen zu können, wurde an mehreren Begehungen anhand von Aufnahmeformularen die aktuelle Situation in den einzelnen Gassen erfasst. Dabei wurden folgende Aspekte überprüft:

- Verhalten des ruhenden Autoverkehrs (Einhaltung der Parkfelder, der Halteverbote, sonstige Nutzungen im Strassenraum)
- Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmenden (gefühlte Geschwindigkeit, Vortrittsbeachtung resp. –Missachtung)
- Verhalten des ruhenden Veloverkehrs
- Verhalten beim Güterumschlag
- Verhalten der Taxis beim Personenumschlag
- allgemeine Missachtung der bestehenden Verkehrsregeln (Geschwindigkeit, Vortritt, Fahrverbot)
- Kontrolle der „Kette“ an der Münstergasse, welche der Zufahrtsregulierung des Verkehrs aus der Herrengasse dient
- Einhaltung der vorgegebenen Aussenraumnutzungen der Gewerbetreibenden

Die **Begehungen** fanden am Dienstag, 29. Mai (16h-18h; 20h-21h), Donnerstag, 31. Mai (07h30-9h30; 10h-12h; 16h-18h) und Samstag, 02. Juni (9h-11h; 14h-16h) 2012 statt.

### 2.3.2 Videoaufnahmen

Anhand von Videoaufnahmen wurden folgende Aspekte untersucht:

#### **Fahrverkehr**

- Verhalten der Fahrzeuge in der Nähe der Bushaltestellen (mit und ohne Bus)
- Verhalten bei Anlieferungen
- Verhalten der Velofahrenden
- Verhalten der Taxis
- Verhalten der Reisedeckungs (unerlaubtes Befahren)
- Allgemeine Einhaltung des Vortritts für Zufussgehende

#### **Fussverkehr**

- Verhalten des Fussverkehrs bei den Bushaltestellen (vor, bei und nach der Busankunft)
- Allgemeines Verhalten des Fussverkehrs in der Begegnungszone

Die **Videoaufnahmen** erfolgten am Dienstag, 22. Mai; Donnerstag, 24. Mai und Samstag, 02. Juni; resp. Samstag, 9. Juni 2012

Es wurden fünf für die Untersuchungskriterien geeignete Standorte für Videoaufnahmen ausgewählt:

– Zytglogge

- Kamera im Mammut-Laden, im 1. Stock
- 1x Aufnahme in Richtung Zytglogge, 2x Aufnahme in Richtung Bushaltestelle Zytglogge
- Die zwei verschiedenen Kamerapositionen ermöglichten sowohl die Problematik der Bushaltestelle Zytglogge wie auch die Situation beim Zytglogge aufzunehmen.



Abbildung 2: Bereich Zytglogge

– Knoten Kram- / Kreuz- / Gerechtigkeitsgasse

- 1x Aufnahme von Kramgasse 5 in Richtung Nydegg
- 1x Aufnahme von Gerechtigkeitsgasse 73 in Richtung Zytglogge
- Der Standort musste aufgrund der Zugänglichkeit der Kramgasse 5 samstags geändert werden.



Abbildung 3: Bereich Kreuzgasse

– Knoten Nydegg

- 1x Aufnahme von Nydegggasse 11 in Richtung Nydeggknoten
- 1x Aufnahme vom Knoten (Seite Gerechtigkeitsgasse/Postgasshalde) in Richtung Bärengraben
- Der Standort musste aufgrund der Zugänglichkeit der Nydegggasse 11 samstags geändert werden.



Abbildung 4: Bereich Nydegg

– Rathausgasse

- Kamera beim Konservatorium, im 2. Stock
- Aufnahme in Richtung Knoten Rathausgasse / Brunnengasse



Abbildung 5: Bereich Rathausgasse

- \_ Poller Gerechtigkeitsgasse
  - Aufnahme der Situation mit Poller-Reihe in der Gerechtigkeitsgasse direkt auf der Strasse



Abbildung 6: Bereich Poller Gerechtigkeitsgasse

Die Befragungen der Beteiligten basieren auf verschiedenen Ansätzen. Einerseits wurden einer Anzahl (Stichprobe im Zufallsverfahren) **Anwohnenden und Gewerbetreibenden** per Post Fragebögen zugeschickt (550 Fragebögen). Deren Antworten ergaben ein Bild der Meinung der anwohnenden und gewerbetreibenden Bevölkerung über die Wirksamkeit der Begegnungszone. Gleichzeitig erhielten die VAL-Mitglieder über die Leiste den gleichen Fragebogen. Dieser konnte auch auf der Homepage von KONTEXTPLAN AG elektronisch ausgefüllt werden.

Die Meinungen der Passanten (Zufussgehende, Velofahrende, Fahrzeuglenkenden) wurden über Strassenbefragungen eingeholt. Die **Passantenbefragungen** wurden am Dienstag, 22. Mai (11h-13h; 16h-18h); Donnerstag, 24. Mai (7h-9h; 14h-16h) und Samstag, 09. Juni 2012 (9h-11h; 14h-16h) durchgeführt.

Die Sicht der Mitglieder der Begleitgruppe Erfolgskontrolle Untere Altstadt wurde über persönliche Interviews in die Datenerhebung eingeholt. Die **Interviews der Arbeitsgruppenmitglieder** fanden zwischen Mai und Juni 2012 in individuellen Sitzungen statt.

Die Befragungen umfassten insbesondere folgende Aspekte:

- \_ Wie wird die Begegnungszone / der Verkehrskompromiss wahrgenommen?  
(Wissen die Nutzenden, dass sie in einer Begegnungszone sind, was der Verkehrskompromiss bedeutet?)
- \_ Wird die Begegnungszone verstanden?  
(Wer hat Vortritt? Welches ist das korrekte Verhalten in der Begegnungszone?)
- \_ Wie wird die Begegnungszone akzeptiert?  
(Sind die Nutzenden generell zufrieden? Sehen sie Verbesserungspotenzial? Würden sie die Zone wieder abschaffen?)
- \_ Wie wird die Parkierungssituation beurteilt?  
(Gibt es Unterschiede nach Nutzergruppen?)
- \_ Funktioniert die Situation für die Anlieferung oder welche Probleme bestehen?

### 3. Resultate der Erhebungen

#### 3.1 Geschwindigkeitsniveau / DTV

In den Jahren 2004 (vor der Einführung der Begegnungszone) und 2011 (nach der Einführung der Begegnungszone) wurden folgende Geschwindigkeiten in der Unteren Altstadt gemessen (siehe Tabelle 1). Das V85 repräsentiert dabei die Geschwindigkeit, welche von 85% der gemessenen Fahrzeuge eingehalten wird.

Tabelle 1: Vergleichswerte vor und nach Einführung der Begegnungszone

Strasse	V85 2004*	V85 2011	DTV 2002	DTV 2011
Gerechtigkeitsgasse	35 km/h	21 km/h	6300	1573
Kramgasse	35 km/h	24 km/h	5050	438
Münstergasse	25 km/h	21 km/h	-	160
Postgasse	26 km/h	22 km/h	450	428
Rathausgasse	33 km/h	22 km/h	1500	284

\* Quelle: Begegnungszone Untere Altstadt, Gutachten der smt AG, Version Januar 2004

Im Vergleich sind die Geschwindigkeiten zwischen 2004 und 2011 deutlich gesunken. Die 2011 gemessenen Geschwindigkeiten befinden sich in einem für eine Begegnungszone tolerierbaren Rahmen. Der DTV hat gegenüber der Erhebung im Jahre 2002 in den meisten Gassen stark abgenommen. Das Ziel der Reduktion wurde somit erreicht.

### 3.2 Verkehrsunfälle

Nach der Einführung der Begegnungszone in der Unteren Altstadt haben sich die Art und Anzahl von Unfällen deutlich verändert (siehe Abb. 7 und 8). Unter Schleuder- / Selbstunfall sind Unfälle, die durch ein einzelnes Fahrzeug (MIV oder Velo) ausgelöst wurden. Diese können aber anschliessend ein weiteres Fahrzeug oder einen Passanten touchiert haben, was in den Darstellungen nicht ersichtlich wird.

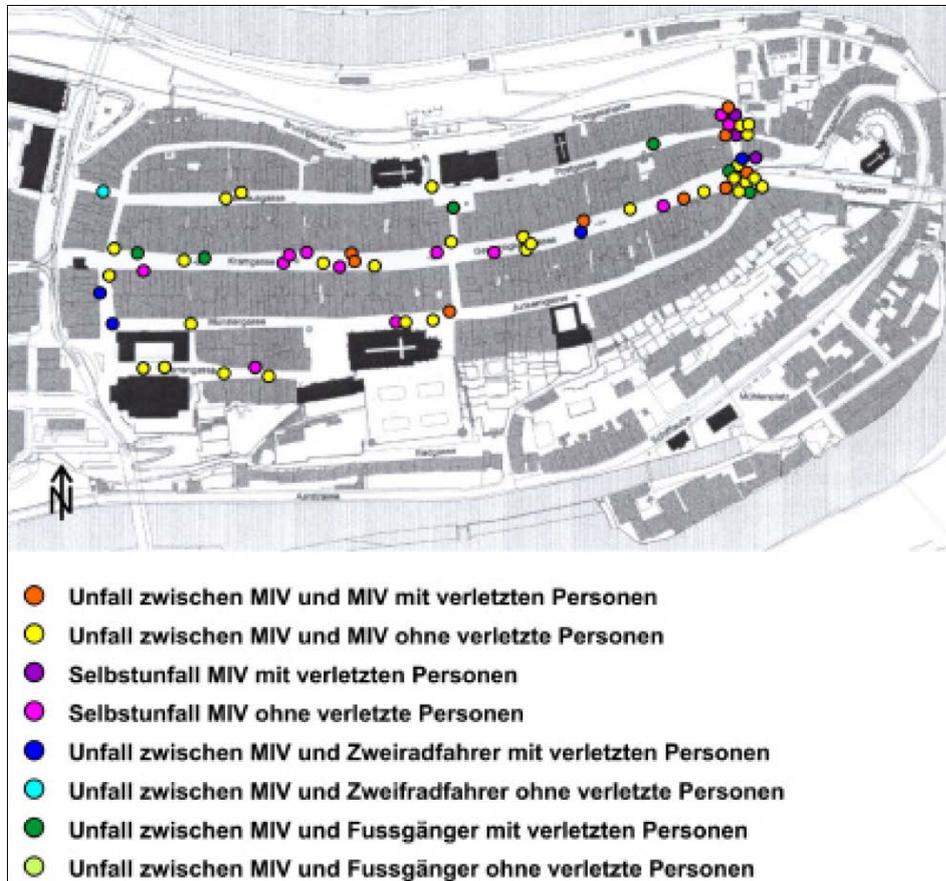


Abbildung 7: Verkehrsunfälle von 1998 – 2002 (aus Gutachten vor Begegnungszone)

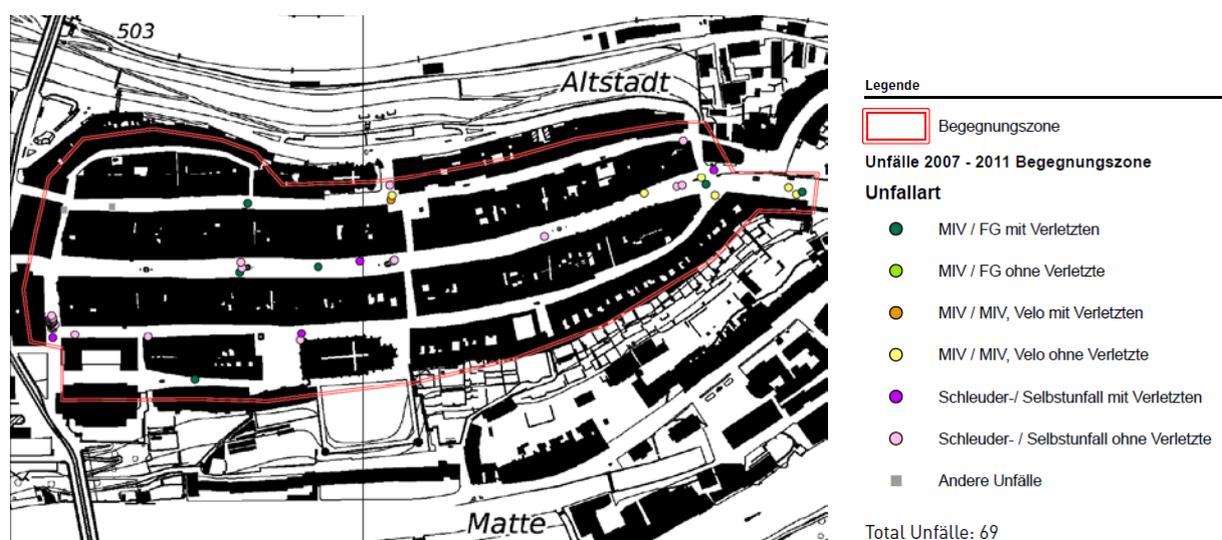


Abbildung 8: Verkehrsunfälle 2007-2011 (mit Begegnungszone)

Vor der Einführung der Begegnungszone verzeichnen vor allem die Knoten Nydegasse / Gerechtigkeitsgasse und Postgasse / Postgasshalde viele Unfälle. Mit der

Einführung der Begegnungszone konnten diese beiden Unfallschwerpunkte massiv entlastet werden, dafür haben sich an anderen Stellen in der Unteren Altstadt etwas mehr Unfälle ereignet (Gerechtigkeits- und Kramgasse, Hotelgasse, Mani-Matter-Stutz). Auf den übrigen Seitengassen werden weiterhin nur einzelne Unfälle verzeichnet.

### 3.3 Angebot Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Velo

Im Rahmen der Umsetzung des Verkehrskompromisses von 1997 wurden die Parkhäuser Casino und Rathaus ausgebaut. Im Gegenzug wurde die Anzahl oberirdischer Parkplätze im Gebiet der Unteren Altstadt reduziert.

#### 3.3.1 Anzahl Parkplätze

In den verschiedenen Gassen der Unteren Altstadt stehen die in Tabelle 2 dargestellten Parkierungsmöglichkeiten zur Verfügung. Auf den Parkverbotslinien dürfen in der Unteren Altstadt auch Fahrzeuge mit Ausnahmegewilligungen (Anwohnende, Gewerbetreibende) parkieren. Die Anzahl Parkfelder auf Parkverbotslinien wurde mit 5m pro „Parkfeld“ umgerechnet\*.

Tabelle 2: Parkierungsmöglichkeiten nach Strassen

Gasse	Parkverbotslinie*	Weisse Parkfelder	Behindertenparkfelder	Veloabstellplätze
Brunngasse	3.5	0	0	16
Kramgasse	37	0	0	42
Gerechtigkeitsgasse	17.5	24	0	31
Postgasse	19	17	1	50
Rathausgasse	42	0	3	112
Junkerngasse	14.5	20	0	194
Münstergasse	34	0	2	20
Zibelegässli	4	0	0	0
Hotelgasse	5	0	0	37
Herrengasse	18.5	0	2	71
<b>Total</b>	<b>195</b>	<b>61</b>	<b>8</b>	<b>573</b>

#### 3.3.2 Parkierungsmöglichkeiten mit Parkkarten

Anwohnende und Gewerbetreibende der Unteren Altstadt haben, wenn sie die Kriterien erfüllen, ein Anrecht auf eine Parkkarte (Ausnahmegewilligung). Dabei gilt als Hauptkriterium für Anwohnende, dass ihr Auto in der Unteren Altstadt gemeldet und der Wagen auf ihren Namen eingelöst sein muss. Die Anzahl Parkkarten pro Person ist für die Anwohnenden nicht beschränkt.

Für Gewerbetreibende sind die Kriterien etwas umfangreicher. Das Fahrzeug muss für Lieferdienste benötigt werden, damit der Gewerbetreibende in der Unteren Altstadt eine Parkkarte erhalten kann. Auslieferungen müssen mindestens zweimal täglich erfolgen. Falls die Gewerbetreibenden nicht ausliefern müssen, können sie eine Bewilligung zum Parkieren in einer beliebigen angrenzenden Parkkartenzonen der Stadt Bern beantragen. Bewilligungen werden ausschliesslich an Geschäftstreibende mit Niederlassung in der Unteren Altstadt erteilt, welche den betreffenden

Wagen im Fahrzeugausweis an erster Stelle als Geschäftswagen eingetragen führen. Die Anzahl Parkkarten pro Geschäft ist auf die Anzahl der Lieferfahrzeuge, welche gleichzeitig benutzt werden, abgestimmt. Die Anwohnenden und Gewerbetreibenden können mit dieser Parkkarte sowohl auf den weissen Parkfeldern als auch auf den Parkverboten parkieren.

Für das Parkieren in der Unteren Altstadt werden vom Polizeiinspektorat der Stadt Bern fünf verschiedene Karten ausgestellt.

#### **Ausnahmebewilligungen für Anwohnende:**

##### **\_ P Untere Altstadt 48 Stunden**

- Erlaubt das ununterbrochene Parkieren bis maximal 48 Stunden auf den zum Parkieren vorgesehenen Verkehrsflächen der Unteren Altstadt, mit Ausnahme Post- und Junkerngasse sowie Matte und Nydeggestalden.
- Das zeitlich unbeschränkte Parkieren in der auf der Parkkarte bezeichneten und entsprechend signalisierten Parkkartenzone ausserhalb der Unteren Altstadt (z.B. 3006)
- Kosten: CHF 960.- / Jahr\*

##### **\_ P Untere Altstadt Mo - Fr 19:00-08:00, Sa 16:00-Mo 08:00**

- Erlaubt das Parkieren in der Zeit von Montag bis Freitag von 19:00 bis 08:00 Uhr sowie von Samstag von 16:00 bis Montag 08:00 Uhr auf den zum Parkieren vorgesehenen Verkehrsflächen der Unteren Altstadt, mit Ausnahme Post- und Junkerngasse sowie Matte und Nydeggestalden.
- Erlaubt das zeitlich unbeschränkte Parkieren in der auf der Parkkarte bezeichneten und entsprechend signalisierten Parkkartenzone ausserhalb der Unteren Altstadt (z.B. 3006)
- Kosten: CHF 480.- / Jahr\*

##### **\_ Z+P Untere Altstadt 48 Stunden**

- Erlaubt das ununterbrochene Parkieren bis maximal 48 Stunden auf den zum Parkieren vorgesehenen Verkehrsflächen der Unteren Altstadt, mit Ausnahme Matte und Nydeggestalden.
- Erlaubt das zeitlich unbeschränkte Parkieren in der auf der Parkkarte bezeichneten und entsprechend signalisierten Parkkartenzone ausserhalb der Unteren Altstadt (z.B. 3006)
- Kosten: CHF 960.- / Jahr\*

##### **\_ Z+P Untere Altstadt Mo - Fr 19:00-08:00. Sa 16:00-Mo 08:00**

- Erlaubt das Parkieren in der Zeit von Montag bis Freitag von 19:00 bis 08:00 sowie von Samstag 16:00 bis Montag 08:00 Uhr auf den zum Parkieren vorgesehenen Verkehrsflächen der Unteren Altstadt, mit Ausnahme Matte und Nydeggestalden
- Erlaubt das zeitlich unbeschränkte Parkieren in der auf der Parkkarte bezeichneten und entsprechend signalisierten Parkkartenzone ausserhalb der Unteren Altstadt (z.B. 3006)
- Kosten: CHF 480.- / Jahr\*

#### **Ausnahmebewilligung für Gewerbetreibende:**

##### **\_ PU Untere Altstadt Mo – Fr 08:00-19:00 Sa 08:00-16:00**

- Erlaubt das Parkieren in der Zeit von Montag bis Freitag von 08:00 bis 19:00 Uhr sowie von Samstag von 08:00 bis 16:00 Uhr auf den zum Parkieren vorgesehenen Verkehrsflächen der Unteren Altstadt, mit Ausnahme Matte und Nydeggstalden
  - Erlaubt das zeitlich unbeschränkte Parkieren in der auf der Parkkarte bezeichneten und entsprechend signalisierten Parkkatenzone ausserhalb der Unteren Altstadt (z.B. 3006)
  - Kosten: CHF 960.- / Jahr
- \* Preis für Ansässige; Wochenaufenthalter zahlen jeweils mehr.

Nach Angaben des Polizeiinspektorats war per April 2012 folgende Anzahl Parkkarten im Umlauf:

Parkkarten-Typ	Anzahl Parkkarten
P Untere Altstadt 48 Stunden	155
P Untere Altstadt Mo – Fr 19:00-08:00 Sa 16:00-Mo 08:00	16
Z+P Untere Altstadt 48 Stunden	112
Z+P Untere Altstadt Mo – Fr 19:00-08:00 Sa 16:00-Mo 08:00	12
PU	57

Insgesamt dürfen gemäss ausgehändigten Parkkarten oberirdisch während der **Nacht resp. am Wochenende 295 Fahrzeuge** und während des **Tages 324 Fahrzeuge** legal in der Unteren Altstadt abgestellt werden. Darin nicht einberechnet sind die Handwerker-Ausnahmebewilligungen, welche für die ganze Stadt gültig und nicht spezifisch für die Untere Altstadt markiert sind.

Tatsächlich stehen in der Unteren Altstadt aber nur **264** genehmigte Parkfelder zur Verfügung. Dies zeigt eine Diskrepanz von Angebot (ausgegebene Parkkarten) und Nutzungsmöglichkeiten (zugelassene Parkplätze) auf.

### 3.3.3 Parkierungsmöglichkeiten in Einstellhallen

Im Rathaus-Parking stehen 586 Kurzzeitparkplätze zur Verfügung (Dauermietvertrag ab CHF 280.- / Monat). Die Tagespauschale beträgt CHF 30.-.

Im Parkhaus Casino sind insgesamt 481 Kurzzeitparkplätze vorhanden (Dauermietverträge für CHF 356.40 / Monat, Nachtkarte für CHF 129.60 / Monat). Eine Nachtkarte berechtigt den Besitzenden ihr Auto unter der Woche von 17.00-09.00 Uhr und am Wochenende von Freitag 17.00 bis Montag 09.00 Uhr im Parkhaus abzustellen. Die restlichen Stunden werden nach Normaltarif abgerechnet. Die Tagespauschale beträgt CHF 28.-.

In beiden Parkhäusern werden keine anwohnerspezifischen Preise angeboten.

### 3.4 Erhebungen der parkierten Fahrzeuge

---

Aufgenommen wurden parkierte Fahrzeuge in den gesamten Strassenzügen der Unteren Altstadt während den genannten Begehungen.

Als **Güterumschlag** wurden die Fahrzeuge gezählt, bei welchen Bewegungen innerhalb von 5-10 min. festgestellt werden konnten.

Die **Ausnahmebewilligungen für Anwohnende** wurden nach ihrer Gültigkeit aufgenommen. So wurden beispielsweise Fahrzeuge, welche eine Nachtbewilligung aufwiesen, aber am Tag auf dem Parkverbot standen, als unerlaubt abgestelltes Fahrzeug aufgenommen.

Unter „**Ausnahmebewilligung restliche**“ gehören die Parkkarten für Gewerbetreibende (PU), die Ausnahmebewilligungen für Handwerker, welche im gesamten Stadtgebiet gültig sind, sowie die Behinderten-Parkkarten.

Die Kategorie „**Sonstige**“ beinhaltet diejenigen Fahrzeuge, welche auf den weissen Parkfeldern parkieren und nicht mit einer für die Untere Altstadt gültige Ausnahmebewilligung ausgestattet sind. Die Gültigkeit ihrer Parkscheine wurde jedoch nicht geprüft. Darunter fallen auch die Gruppen „Kunden“ und „Auswärtige“, welche gleichzeitig auch in der Kategorie „unerlaubt“ auftauchen können, beziehungsweise einzuteilen sind.

In der Kategorie genehmigte Autos auf „**Behinderten-Parkfeldern**“ wurden nur solche registriert, welche auf Behinderten-Parkfeldern mit der dazu gehörenden Parkbewilligung parkierten. Die Autos mit Behinderten-Ausnahmebewilligungen, welche nicht in diesen Parkfeldern abgestellt waren sind in der Kategorie „Ausnahmebewilligungen restliche“ aufgenommen worden.

In die Kategorie „**unerlaubt**“ wurden folgende „Parksünder“ erfasst:

- \_ Anhaltende im Halteverbot
- \_ Parkierende auf Parkverbot ohne gültige Parkkarte
- \_ Parkierende in nicht markierten Strassenzügen ohne gültige Parkkarte
- \_ Parkierende auf Behinderten-Parkfeldern ohne Behinderten-Parkkarte

### 3.4.1 Gerechtigkeitsgasse

In der Gerechtigkeitsgasse stehen folgende Parkierungsmöglichkeiten zur Verfügung.

Tabelle 3: Parkierungsmöglichkeiten in der Gerechtigkeitsgasse

	Parkverbotslinie	Weisse Parkfelder	Behinderten Parkfelder	Halteverbot	Ausserhalb der Markierung	Veloabstellplätze
Anzahl Parkierungsmöglichkeiten	17.5	24	0	0	0	31
Berechtigte Fahrzeuge auf den Parkierungsmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausnahmegew. Anwohnende</li> <li>- Ausnahmegew. Gewerbe (PU und Handwerker)</li> <li>- Ausnahmegew. Behinderte</li> <li>- Güterumschlag für alle Fahrzeuge erlaubt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausnahmegew. Anwohnende</li> <li>- Ausnahmegew. Gewerbe (PU und Handwerker)</li> <li>- Ausnahmegew. Gehbehinderte gegen Gebühr für sonstige Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine solchen Parkfelder in dieser Gasse vorhanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbot für alle Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verboten für alle Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Velo und Mofa</li> <li>- Motorisierte Zweiräder geduldet</li> </ul>

### Belegung der Gerechtigkeitsgasse

In der Gerechtigkeitsgasse wurde während der Begehungen folgendes Fahrzeugaufkommen ermittelt.

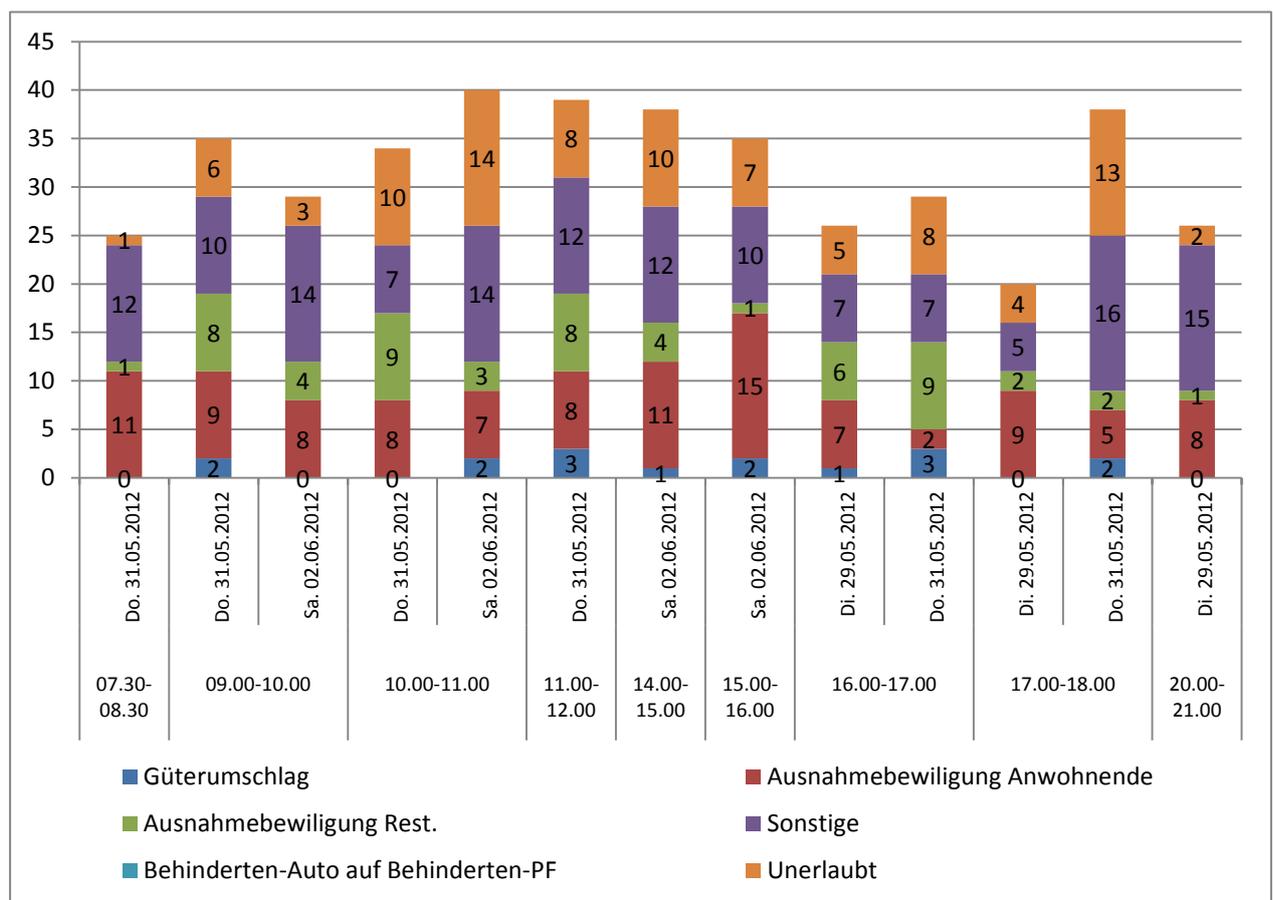


Abbildung 9: Belegung der Gerechtigkeitsgasse [Fz]

Der Anteil der **unerlaubt abgestellten Fahrzeuge** liegt tagsüber bei 25% aller parkierenden Autos. Gegen Abend (ab 16.00 Uhr) nimmt dieser Anteil noch zu (max. 34% resp. 16 von 38 parkierten Autos). Aufnahmen während der Nachtstunden zeigen einen Anteil von 4% (resp. 2 Fz) unerlaubt abgestellten Fahrzeugen.

Der **Güterumschlag** liegt zwischen 3% und 5% (resp. 1 bis 3 Fz) der abgestellten Fahrzeuge.

### 3.4.2 Kramgasse

Die Kramgasse ist einer Sonderregelung unterzogen. **Auf dem gesamten Strassenzug, inkl. Parkverbotslinie, dürfen keine Motorfahrzeuge parkiert werden.** In der Kramgasse stehen folgende Haltemöglichkeiten zur Verfügung.

Tabelle 4: Haltemöglichkeiten an der Kramgasse

	Parkverbotslinie	Weisse Parkfelder	Behinderten Parkfelder	Halteverbot	Ausserhalb der Markierung	Veloabstellplätze
Anzahl Parkierungsmöglichkeiten	37 „Güterumschlagsfelder“	0	0	0	0	42
Berechtigte Fahrzeuge auf den Parkierungsmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Parkierung verboten für alle Fahrzeuge, inkl. Ausnahmegewilligungen</b></li> <li>- Güterumschlag für alle Fahrzeuge erlaubt</li> </ul>	- Keine solchen Parkfelder in dieser Gasse vorhanden	- Keine solchen Parkfelder in dieser Gasse vorhanden	- Verbot für alle Fahrzeuge	- Verboten für alle Fahrzeuge	- Velo und Mofa - Motorisierte Zweiräder geduldet

#### Belegung der Kramgasse:

In der Kramgasse wurde während der Begehungen folgendes Fahrzeugaufkommen ermittelt.

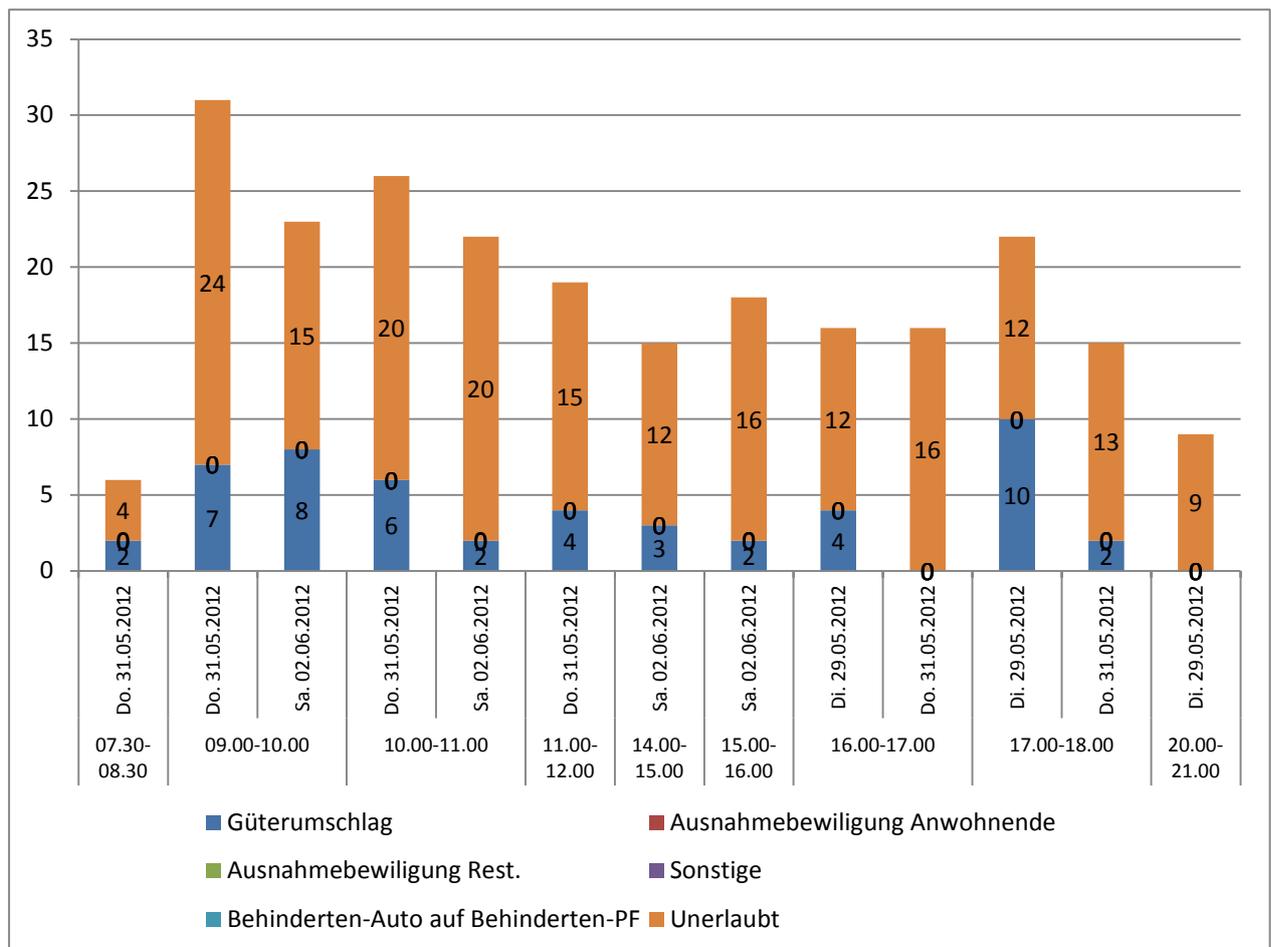


Abbildung 10: Belegung der Kramgasse [FZ]

Da ein **generelles Parkverbot** besteht, welches selbst für die Ausnahmegewilligungen gilt, sind alle parkierten Autos in der Kramgasse unerlaubt. Im Durchschnitt werden in dieser Gasse, trotz Parkverbot, stündlich 15 Fahrzeuge abgestellt.

Der **Güterumschlag** ist präsent, bleibt aber mit einem Maximum von 10 Fahrzeugen in der Gasse am Dienstag 29. Mai 2012 zwischen 17 und 18 Uhr relativ überschaubar. Im Durchschnitt befinden sich zwischen 3 und 4 Fahrzeugen für Güterumschlag in der Gasse.

### 3.4.3 Junkerngasse

In der Junkerngasse stehen folgende Parkierungsmöglichkeiten zur Verfügung.

Tabelle 5: Parkierungsmöglichkeiten an der Junkerngasse

	Parkverbotslinie	Weisse Parkfelder	Behinderten Parkfelder	Halteverbot	Ausserhalb der Markierung	Veloabstellplätze
Anzahl Parkierungsmöglichkeiten	14.5	20	0	0	undefiniert	194
Berechtigte Fahrzeuge auf den Parkierungsmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausnahmbew. Anwohnende Junkern- / Postgasse</li> <li>- Ausnahmbew. Gewerbe (PU und Handwerker)</li> <li>- Ausnahmbew. Behinderte</li> <li>- Güterumschlag für alle Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausnahmbew. Anwohnende Junkern- / Postgasse</li> <li>- Ausnahmbew. Gewerbe (PU und Handwerker)</li> <li>- Ausnahmbew. Behinderte gegen Gebühr für sonstige Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine solchen Parkfelder in dieser Gasse vorhanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbot für alle Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausnahmbew. Gewerbe (PU und Handwerker)</li> <li>- Ausnahmbew. Behinderte</li> <li>- Güterumschlag für alle Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Velo und Mofa</li> <li>- Motorisierte Zweiräder zugelassen</li> </ul>

#### Belegung Junkerngasse:

In der Junkerngasse wurde während der Begehungen folgendes Fahrzeugaufkommen ermittelt.

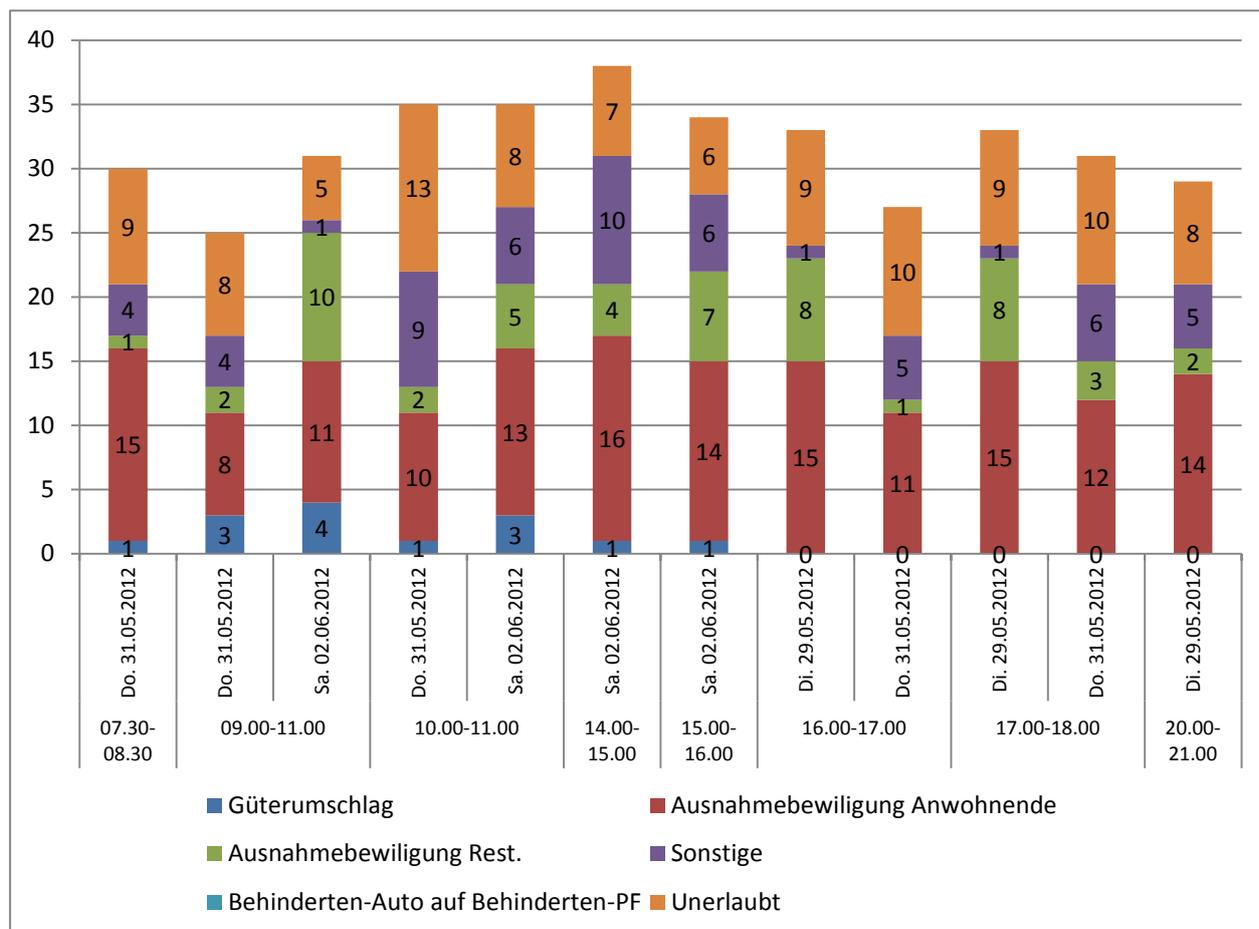


Abbildung 11: Belegung der Junkerngasse [FZ]

Die **Fahrzeuge mit Ausnahmegewilligung** (Anwohnende/ Gewerbetreibende) belegen in der Junkerngasse tagsüber 30-40% (im Schnitt 11-13 Fz), während der Nacht sogar 50% (ca. 15 Fz) der Parkierungsmöglichkeiten.

Der **Güterumschlag** wurde vor allem am Morgen registriert (3% - 7% resp. 1-4 Fz). Am Samstagvormittag, während dem Markt in der Münsterergasse, umfasst der Güterumschlag bis zu 11% (ca. 4 Fz von 35 Fz) der parkierenden Autos in der Junkerngasse.

Die **unerlaubten Fahrzeuge** repräsentieren in der Junkerngasse ca. 25% (im Schnitt 8 Fz) der parkierten Fahrzeuge.

### 3.4.4 Münstergasse

In der Münstergasse stehen folgende Parkierungsmöglichkeiten zur Verfügung.

Tabelle 6: Parkierungsmöglichkeiten an der Münstergasse

	Parkverbotslinie	Weisse Parkfelder	Behinderten Parkfelder	Halteverbot	Ausserhalb der Markierung	Veloabstellplätze
Anzahl Parkierungsmöglichkeiten	34	0	2	0	undefiniert	20
Berechtigte Fahrzeuge auf den Parkierungsmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausnahmbew. Anwohnende</li> <li>- Ausnahmbew. Gewerbe (PU und Handwerker)</li> <li>- Ausnahmbew. Gehbehinderte</li> <li>- Güterumschlag für alle Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine solchen Parkfelder in dieser Gasse vorhanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausnahmbew. Behinderte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbot für alle Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausnahmbew. Gewerbe (PU und Handwerker)</li> <li>- Ausnahmbew. Behinderte</li> <li>- Güterumschlag für alle Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Velo und Mofa</li> <li>- Motorisierte Zweiräder zugelassen</li> </ul>

### Belegung Münstergasse:

In der Münstergasse wurde während der Begehungen folgendes Fahrzeugaufkommen ermittelt.

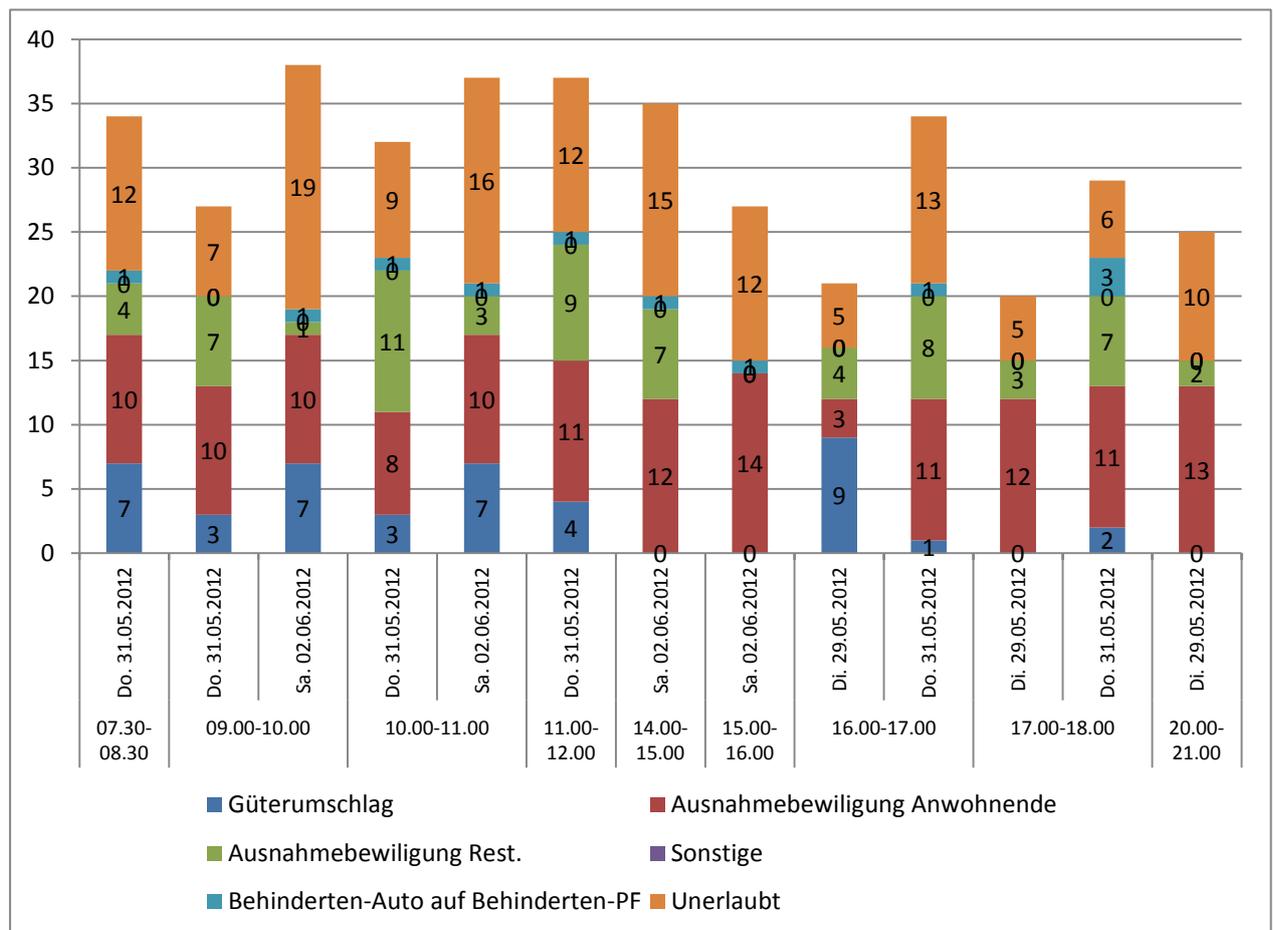


Abbildung 12: Belegung der Münstergasse [FZ]

Am **Samstagvormittag findet in der Münstergasse ein Markt statt**. Bei den Erhebungen am Samstag wurden somit nur die Parkierungsmöglichkeiten aufgenommen, welche nicht vom Markt belegt waren.

Die **Fahrzeuge mit Ausnahmegewilligungen** (Anwohnende / Gewerbetreibende) repräsentieren zwischen 25% (resp. 8 Fz von 32 Fz) und 60% (resp. 14 Fz von 27 Fz) der Parkierenden, ausser am Dienstagnachmittag, an welchem die Anwohnende nur 14% der Parkierenden ausmachen, dafür 43% (9 Fz vom 21 Fz) Güterumschlag beobachtet wurden.

Der **Güterumschlag** ist vor allem am Morgen mit 10% bis 20% (zwischen 3 und 7 Fz) der vorhandenen Autos deutlich vertreten.

Die **unerlaubten Fahrzeuge** nehmen zwischen 20% (5 Fz von 21 Fz) bis 50% (12 Fz von 27 Fz) der vorhandenen parkierten Autos in der Münsterergasse ein.

### 3.4.5 Herrengasse

In der Herrengasse stehen folgende Parkierungsmöglichkeiten zur Verfügung.

	Parkverbotslinie	Weisse Parkfelder	Behinderten Parkfelder	Halteverbot	Ausserhalb der Markierung	Veloabstellplätze
Anzahl Parkierungsmöglichkeiten	18.5	0	2	0	undefiniert	71
Berechtigte Fahrzeuge auf den Parkierungsmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausnahmbew. Anwohnende</li> <li>- Ausnahmbew. Gewerbe (PU und Handwerker)</li> <li>- Ausnahmbew. Behinderte</li> <li>- Güterumschlag für alle Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine solchen Parkfelder in dieser Gasse vorhanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausnahmbew. Behinderte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbot für alle Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausnahmbew. Gewerbe (PU und Handwerker)</li> <li>- Ausnahmbew. Behinderte</li> <li>- Güterumschlag für alle Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Velo und Mofa</li> <li>- Motorisierte Zweiräder geduldet</li> </ul>

#### Belegung Herrengasse:

In der Herrengasse wurde während der Begehungen folgendes Fahrzeugaufkommen ermittelt.

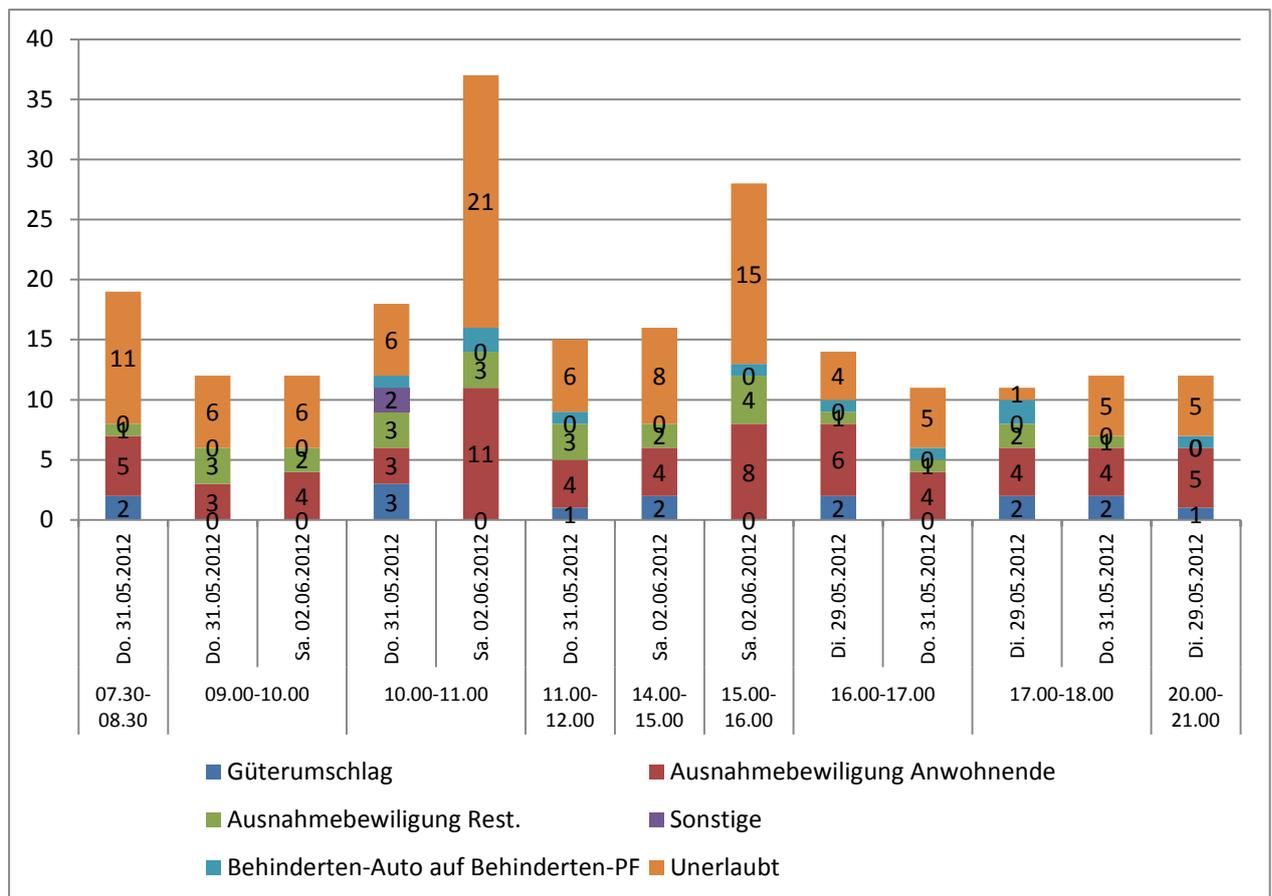


Abbildung 13: Belegung der Herrengasse [Fz]

Die **Fahrzeuge mit Ausnahmegewilligungen** (Anwohnende / Gewerbetreibende) belegen in der Herrengasse 25% (3 Fz von 12) bis 30% (11 Fz von 35 Fz) der Plätze.

Der **Güterumschlag** wird tendenziell am frühen Morgen und am Abend (ab 16h) verzeichnet, beträgt jedoch maximal 18% der parkierten Fahrzeugmenge (resp. 3 Fz von 17 Fz). Am Samstag, während dem Markt in der Münsterergasse, ist kaum Güterumschlag beobachtet worden.

Der Anteil **unerlaubter Fahrzeuge** bewegt sich zwischen 9% (1 Fz von 9 Fz) und 58% (21 Fz von 35 Fz). Während dem Markt in der Münsterergasse, jeweils am Samstag, ist der Anteil tendenziell höher als an den übrigen Wochentagen.

### 3.4.6 Postgasse

In der Postgasse stehen folgende Parkierungsmöglichkeiten zur Verfügung.

	Parkverbotslinie	Weisse Parkfelder	Behinderten Parkfelder	Halteverbot	Ausserhalb der Markierung	Veloabstellplätze
Anzahl Parkierungsmöglichkeiten	19	17	1	0	undefiniert	50
Berechtigte Fahrzeuge auf den Parkierungsmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausnahmegew. Anwohnende Junkern- / Postgasse</li> <li>- Ausnahmegew. Gewerbe (PU und Handwerker)</li> <li>- Ausnahmegew. Behinderte</li> <li>- Güterumschlag für alle Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausnahmegew. Anwohnende Junkern- / Postgasse</li> <li>- Ausnahmegew. Gewerbe (PU und Handwerker)</li> <li>- Ausnahmegew. Behinderte</li> <li>- gegen Gebühr für sonstige Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausnahmegew. Behinderte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbot für alle Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausnahmegew. Gewerbe (PU und Handwerker)</li> <li>- Ausnahmegew. Behinderte</li> <li>- Güterumschlag für alle Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Velo und Mofa</li> <li>- Motorisierte Zweiräder geduldet</li> </ul>

#### Belegung Postgasse:

In der Postgasse wurde während der Begehungen folgendes Fahrzeugaufkommen ermittelt.

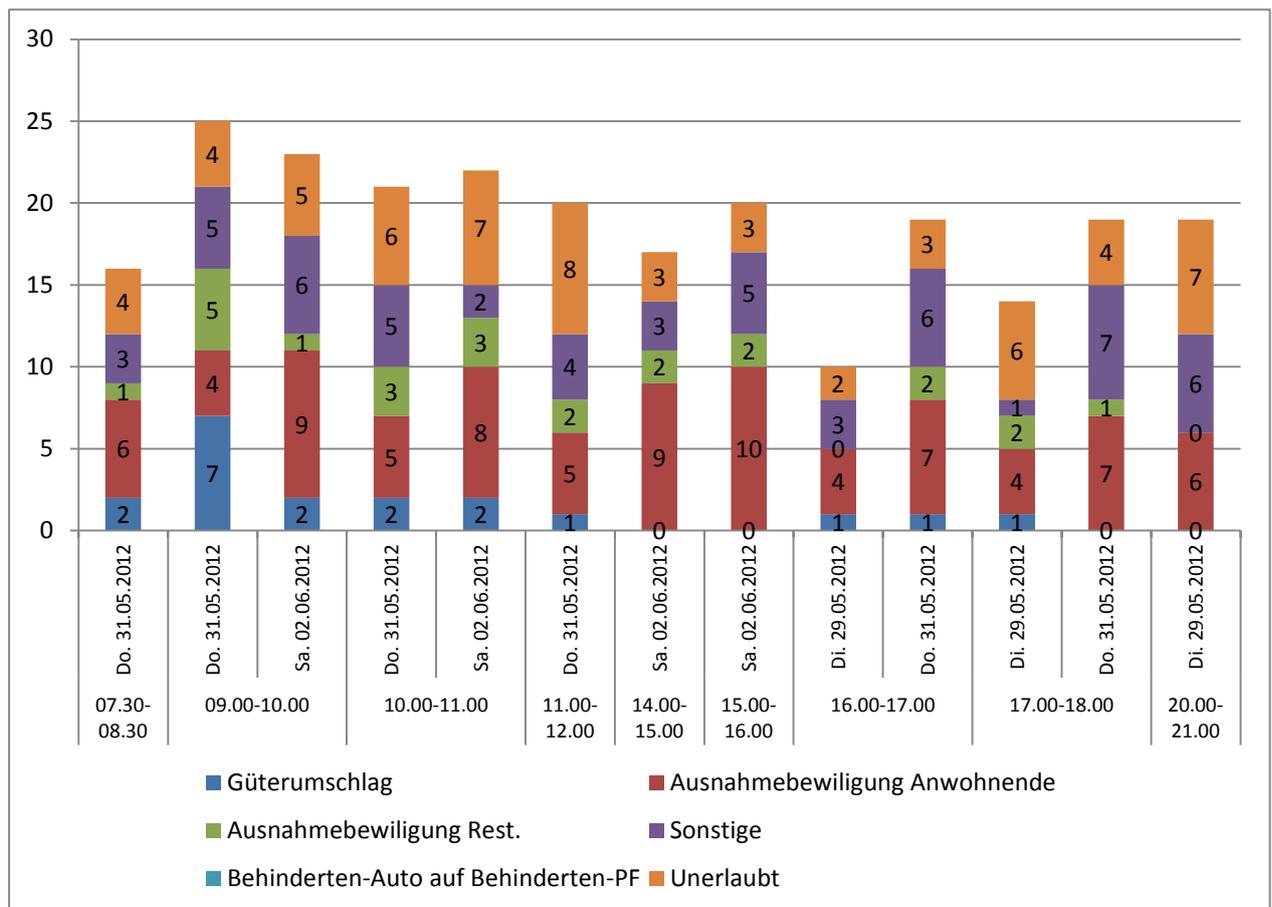


Abbildung 14: Belegung der Postgasse [Fz]

Die **Fahrzeuge mit Ausnahmegewilligungen** (Anwohnende / Gewerbetreibende) weisen einen Anteil von 25% (5 Fz von 20 Fz) bis 50% (9 Fz von 17 Fz) der parkierten Fahrzeugmenge auf.

Die Fahrzeuge mit **Güterumschlag** stellen mit 5% bis 10% (1-2 Fz) einen verhältnismässig eher kleinen Teil der parkierten Fahrzeugmenge dar. Lediglich am Donnerstagvormittag fällt deren Anteil mit 28% (7 Fz von 25 Fz) höher aus.

**Unerlaubt** parkiert sind zwischen 15% (3 Fz von 17 Fz) und 40% (8 Fz von 20 Fz) der aufgenommenen Fahrzeuge.

### 3.4.7 Rathausgasse

In der Rathausgasse darf wie folgt parkiert werden

	Parkverbotslinie	Weisse Parkfelder	Behinderten Parkfelder	Halteverbot	Ausserhalb der Markierung	Veloabstellplätze
Anzahl Parkierungsmöglichkeiten	42	0	3	0	undefiniert	112
Berechtigte Fahrzeuge auf den Parkierungsmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausnahmbew. Anwohnende</li> <li>- Ausnahmbew. Gewerbe (PU und Handwerker)</li> <li>- Ausnahmbew. Behinderte</li> <li>- Güterumschlag für alle Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine solchen Parkfelder in dieser Gasse vorhanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausnahmbew. Behinderte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbot für alle Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausnahmbew. Gewerbe (PU und Handwerker)</li> <li>- Ausnahmbew. Behinderte</li> <li>- Güterumschlag für alle Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Velo und Mofa</li> <li>- Motorisierte Zweiräder geduldet</li> </ul>

#### Belegung Rathausgasse:

In der Postgasse wurde während der Begehungen folgendes Fahrzeugaufkommen ermittelt.

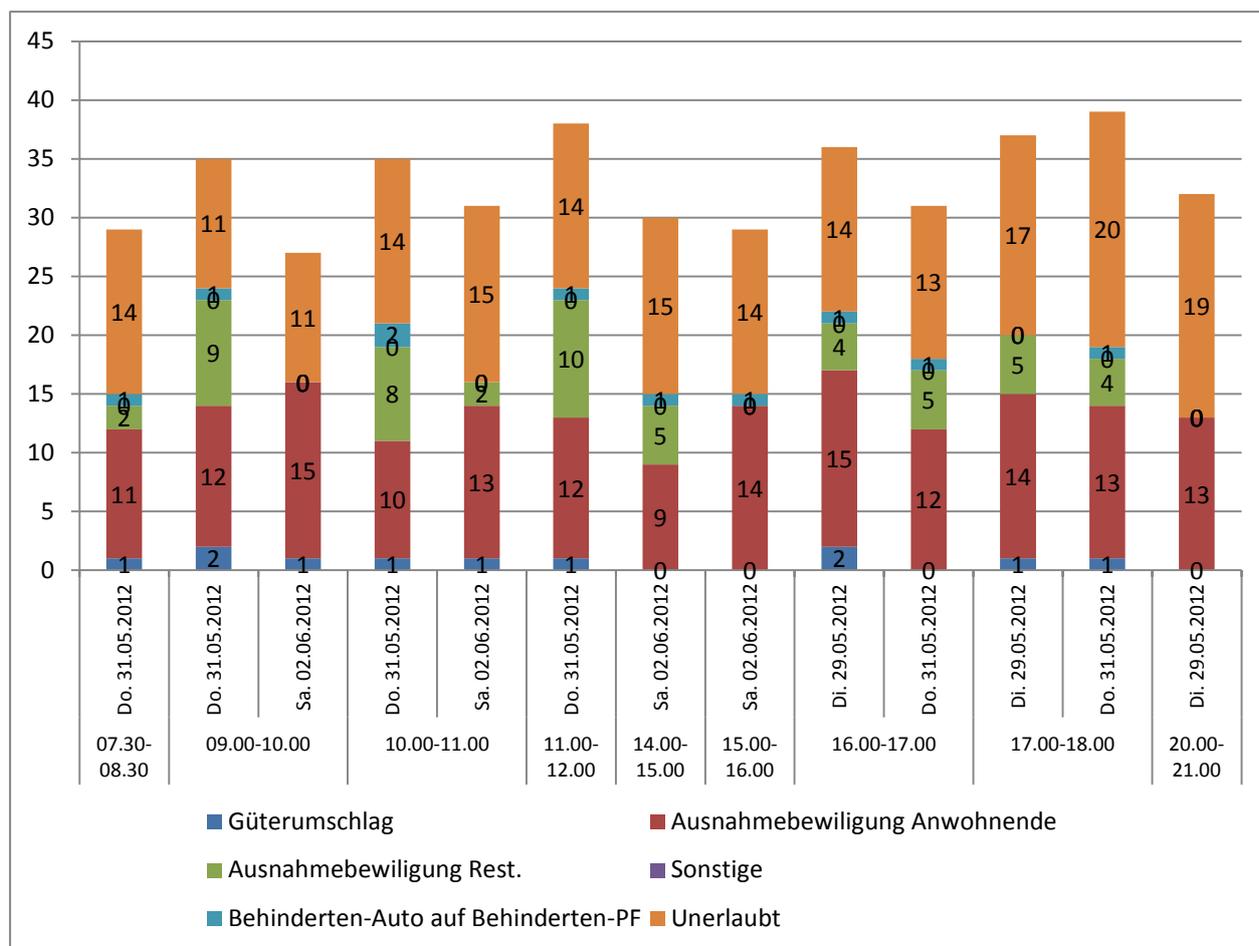


Abbildung 15: Belegung der Rathausgasse [Fz]

Zwischen 30% (9 Fz von 30 Fz) und 55% (15 Fz von 26 Fz) der parkierten Fahrzeuge verfügen über eine **Ausnahmebewilligung** (Anwohnenden / Gewerbetreibende).

Der Anteil der für **Güterumschlag** parkierten Fahrzeuge ist verhältnismässig gering (<5% resp. 1-2 Fz).

Zwischen 30% (11 Fz von 35 Fz) und 60% (19 Fz von 32 Fz) der gezählten Fahrzeuge waren **unerlaubt** in der Rathausgasse parkiert.

### 3.4.8 Fazit Erhebungen der parkierten Fahrzeuge

Wie die vorausgehenden Darlegungen aufzeigen (Kap. 3.3), variieren die Parkplatzregelungen in der Unteren Altstadt zwischen den verschiedenen Gassen.

Wenn man die Anzahl parkierter Fahrzeuge der Gesamtzahl „angebotener“ Parkfelder gegenüberstellt, wird das Parkierungsangebot während den Erhebungen theoretisch in keiner Gasse vollständig ausgeschöpft. Da aber nicht allen Nutzergruppen das Abstellen von Fahrzeugen auf allen „angebotenen“ Parkfeldern erlaubt ist, werden dennoch unerlaubt parkierte Fahrzeuge verzeichnet, die von einem gewissen Mangel an Parkierungsmöglichkeiten für gewisse Nutzergruppen zeugen.

Da in der Kramgasse – im Gegensatz zu den anderen Gassen – keine Parkierungsmöglichkeiten angeboten werden, ist die Anzahl unerlaubt abgestellter Fahrzeuge besonders hoch. Ebenfalls einen hohen Anteil an unerlaubt parkierten Fahrzeugen weisen die Rathausgasse und die Münsterergasse auf (teilweise über 50%). Als Begründung wird vermutet, dass die Fahrzeuglenkenden in diesen weniger frequentierten Gassen davon ausgehen weniger zu stören und dafür die bestehenden Verkehrsregeln weniger berücksichtigen.

Die Erhebungen zeigen, dass die vorhandenen Parkierungsmöglichkeiten tendenziell oft von Anwohnenden / Gewerbetreibenden mit Ausnahmegewilligungen genutzt werden. Dies trifft einerseits auf die Parkverbotsbereiche zu, was die Möglichkeiten für Güterumschlag einschränkt, andererseits auch auf die weiss markierten Parkfelder, wodurch die Möglichkeiten für Nutzende ohne Parkkarten reduziert werden.

Nicht im Kapitel 3.4 abgebildet sind die Hotelgasse, das Zibelegässli und die Kreuzgasse. Diese drei Strassen weisen keine nennenswerten Verstösse auf.

### 3.5 Veloabstellplätze

In der Unteren Altstadt sind die Veloabstellplätze nur durch das Velo-Symbol auf der Strasse gekennzeichnet. Um als reine Veloabstellplatz zu gelten, müsste jedoch noch ein entsprechendes Signal aufgestellt werden, was jedoch im UNESCO-Perimeter, welcher die Untere Altstadt beinhaltet, nur begrenzt zulässig ist. Aufgrund der heute fehlenden Signalisation werden auch die motorisierten Zweiräder auf den Veloabstellplätzen toleriert. **Die motorisierten Zweiräder umfassen 17% der aufgenommenen Zweiräder.**

Siehe auch UNESCO-Perimeter im Gestaltungshandbuch für öffentlichen Raum der Stadt Bern

Während der Begehungen wurden lediglich diejenigen Zweiräder gezählt, welche auf oder direkt neben den Veloabstellplätzen abgestellt waren. Anderswo abgestellte Zweiräder (z.B. unter den Lauben) wurden nur dann aufgenommen, wenn sie den Durchgang behinderten. Die Aufnahme aller Zweiräder wäre sehr aufwendig und schwierig auswertbar gewesen.

Die Belegung der Veloabstellplätze wurde während **insgesamt 13 Begehungen** aufgenommen. Der Belegungsgrad aller Veloabstellanlagen beträgt durchschnittlich 63%, variiert aber stark zwischen den einzelnen Standorten. Bei verschiedenen Veloabstellplätzen waren wiederholt Zweiräder ausserhalb der Markierung abgestellt, obwohl innerhalb der Markierung teilweise noch freie Plätze vorhanden gewesen wären.

Standort	Überragende Velos*	Bemerkungen
Gerechtigkeitsgasse 3	8 / 13	
Kramgasse 15	12 / 13	Fehlverhalten der Velobesitzer, Platz wäre genügend vorhanden
Gerechtigkeitsgasse 36-40	8 / 13	
Junkerngasse 30 / Junkerngassbrunnen	7 / 13	Fehlverhalten der Velobesitzer, Platz wäre genügend vorhanden
Münstergasse 47	7 / 13	
Herrengasse (gegenüber Casino)	6 / 13	Fehlverhalten der Velobesitzer, Platz wäre genügend vorhanden
Postgasse 24	12 / 13	
Rathausplatz / Vennerbrunnen	6 / 13	
Postgasse 61	6 / 13	Fehlverhalten der Velobesitzer, Platz wäre genügend vorhanden
Brunngasse 48 – 50	13 / 13	
Münstergasse (vor Zentralbibliothek)	11 / 13	

\* Überragende Velos = die für das Abstellen der Zweiräder markierte Fläche wird durch mind. 1 Zweirad überragt (mind. 1 Zweirad ist ausserhalb der markierten Fläche abgestellt).

Das Angebot an Veloabstellplätzen in der Unteren Altstadt wird, mit Ausnahme einzelner „Hotspots“, als ausreichend beurteilt. Jedoch führen, insbesondere in der Kram- und Gerechtigkeitsgasse, ausserhalb der markierten Bereiche abgestellte Zweiräder teilweise zu Behinderungen des Verkehrs im Strassenraum (Behinderungen des öV) und in den Lauben.

Anhand des Markierungsplans des Tiefbauamtes des Stadt Bern für die Untere Altstadt wurden die verschiedenen Aussenraumflächen analysiert. Auf Flächen für Aussenraumnutzungen (i.d.R. nicht auf dem Boden markiert, bei Begehungen deshalb abgeschätzt) sind z.B. Aussenbestuhlung von Restaurants oder Auslegungen von Geschäften erlaubt.

Die Einhaltung der vorgegebenen Aussenraumflächen wurde während insgesamt 13 Begehungen überprüft. Die Beobachtungen ergaben, dass sich **61 % der Gewerbetreibenden an die Vorschriften halten**. Ungenutzt sind 19% der für Aussenraumnutzungen zugelassenen Flächen. Bei den restlichen **19 % wurden Verstösse in Form von Nutzungsraumerweiterungen festgestellt**. Etwa ein Viertel dieser Gewerbetreibenden haben konstant, bei (fast) allen Begehungen, gegen die definierte Fläche für Aussenraumnutzungen verstossen. Rund die Hälfte der Verstösse fällt auf die Kram- resp. Gerechtigkeitsgasse. Gerade in diesen stark genutzten Gassen erhöht das Übertreten der Aussenraumnutzungen das Risiko, den Verkehr (insbesondere den öV und den Fussverkehr) zu behindern.

Die Auswertung der Videoaufnahmen ergab zusammenfassend folgende Erkenntnisse:

An den **Bushaltestellen** konnten keine grösseren Störungen festgestellt werden. Einzig bei der Haltestelle Rathaus wurden Busse wiederholt durch falsch parkierte Fahrzeuge Richtung Nydegg und die Aussenraumnutzung des Ratskellers (hohe Pflanzen auf der Zufahrt zur Haltestelle) behindert.

**Die Zufussgehenden** verteilen sich ungefähr hälftig auf die Gasse und die Laubenbereiche.

Der Touristenmagnet **Zytglogge** zieht ganztags Menschenmassen an, die im Strassenraum stehend Konflikte, insbesondere mit dem öV und dem Veloverkehr, hervorrufen.

Am **Knoten Nydegg** (Begegnungszone) nehmen die Autofahrenden zwar Rücksicht auf den Fussverkehr, die hohe Anzahl Fahrzeuge verstärkt jedoch das verkehrsorientierte Erscheinungsbild des Knotens. Die eigentlich vortrittsberechtigten Zufussgehenden bewegen sich deshalb tendenziell nur in den Randbereichen und getrauen sich selten den Knoten als Querungsfläche zu benutzen.

**Fahrzeuglenker, die regelmässig durch die Untere Altstadt fahren**, wie beispielsweise Paketpostwagen oder Unterhaltsfahrzeuge der Stadt, weisen eine tendenziell höhere Fahrgeschwindigkeit auf.

Die Aufnahmen zeigen zudem, dass falsch parkierte oder nicht innerhalb der Markierungen abgestellte Fahrzeuge (MIV und Zweiräder) vor allem in den stark befahrenen Gassen (Kram- und Gerechtigkeitsgasse) die Konflikthanfälligkeit des Verkehrsablaufs merklich erhöhen. Insbesondere grössere Fahrzeuge werden bei Engstellen (Brunnen / Poller auf Stadtbach) in ihrer Fahrt behindert.

Eine Begleitfahrt auf der Buslinie 12 (20. Juni 2012, 16.-17 Uhr) diente zur optimalen Erfassung der Busproblematiken in der Unteren Altstadt:

- Erschwerte Anfahrt der **Bushaltestelle Rathaus in Fahrtrichtung Paul Klee Zentrum** aufgrund eines falsch parkierten Lieferwagens (Benützung der Bushaltestelle als Güterumschlagsplatz) und aufgrund der Aussenraumnutzung des Ratskellers (Bewuchs zwar innerhalb vorgegebener Fläche für Aussenraumnutzungen, zwingt den Bus aber dennoch zu Ausweichmanövern).



Abbildung 16: Haltestelle Rathaus, Behinderung des Buses durch Güterumschlag und überragende Bepflanzung Ratskeller

- **Bushaltestelle Rathaus in Fahrtrichtung Bahnhof Bern:** Behinderung der wartenden Fahrgäste sowie der aussteigenden Fahrgäste in Richtung Kreuzgasse durch Aussenraumbestuhlung



Abbildung 17: Haltestelle Rathaus, Behinderung der Fahrgäste durch Aussenraumnutzung

- **Knoten Nydegg:** in Fahrtrichtung Paul Klee Zentrum unproblematisch (Rechtsvortritt für Bus wird meistens gewährt), in Fahrtrichtung Bahnhof Bern teilweise Behinderungen bei der Wegfahrt des Busses durch leichten Rückstau in Richtung Postgasshalde (v.a. in Abendspitzenstunden)

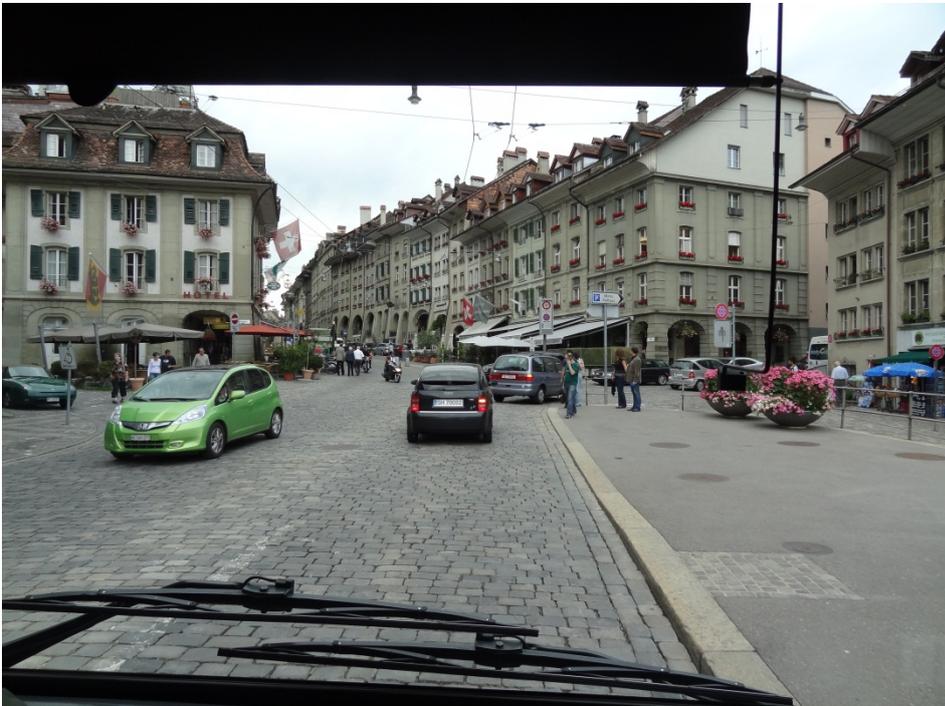


Abbildung 18: Haltestelle Nydegg, Behinderung der Ausfahrt durch Rückstau

- Leichte Behinderungen (Verlangsamungen) des Busses durch Fuss- und Veloverkehr im Strassenraum, wobei Fuss- resp. Veloverkehr meistens rasch auswich



Abbildung 19: Gerechtigkeitsgasse, Behinderung der Fahrt durch Passanten



Abbildung 20: Gerechtigkeitsgasse, Behinderung der Fahrt durch Veloverkehr

Auf Anfrage der Begleitgruppe wurde die Situation der Kette in der Münstergasse (Münstergasse – Münsterplatz) in die Begehungen miteinbezogen.



Abbildung 21: Sicht von Münsterplatz auf Kette Münster

Diese Kette verhindert die Durchfahrt vom Münsterplatz in die Junkerngasse. Dadurch wird der Durchgangsverkehr blockiert. Während des Marktes in der Münstergasse / Münsterplatz ist die Münstergasse gesperrt und das Wenden auf dem Münsterplatz nur beschränkt möglich. Die Öffnung der Kette während des Marktes erlaubt es den Fahrzeugen, welche durch die Herrengasse fahren, die Gasse wieder zu verlassen. Die Öffnung der Kette während des Marktes ist somit zwingend.

Die Kette war im Zeitraum der Begehungen lediglich am Samstag während des Marktes in der Münstergasse geöffnet. Bei den restlichen Begehungen war die Kette geschlossen und die Durchfahrt somit gesperrt. Bei geschlossener Kette bilden die Herrengasse und die Münstergasse eine Schlaufe.

## 4. Resultate der Befragungen

Die Befragung der Anwohnenden / Gewerbetreibenden und die Befragung der Passanten umfassten dieselben Themenbereiche. Die Resultate sind dementsprechend in die einzelnen Themen gegliedert, die jeweils gleich die Rückmeldungen beider Befragungen einbeziehen.

### 4.1 Generelle Informationen über die Befragten

Anzahl der befragten Personen (Ausgewählt durch Zufallsprinzip):

- \_ 290 Passanten auf der Strasse
- \_ 296 Anwohnende und Gewerbetreibende per Post oder per Internet-Umfrage

Die Antwortenden geben folgenden Aufenthaltsgrund an (Mehrfachnennungen waren möglich):

Anwohnende	44%
Arbeitsplatz	29%
Einkauf	10%
Besuch oft	8%
Besuch selten	5%
Tourist	3%

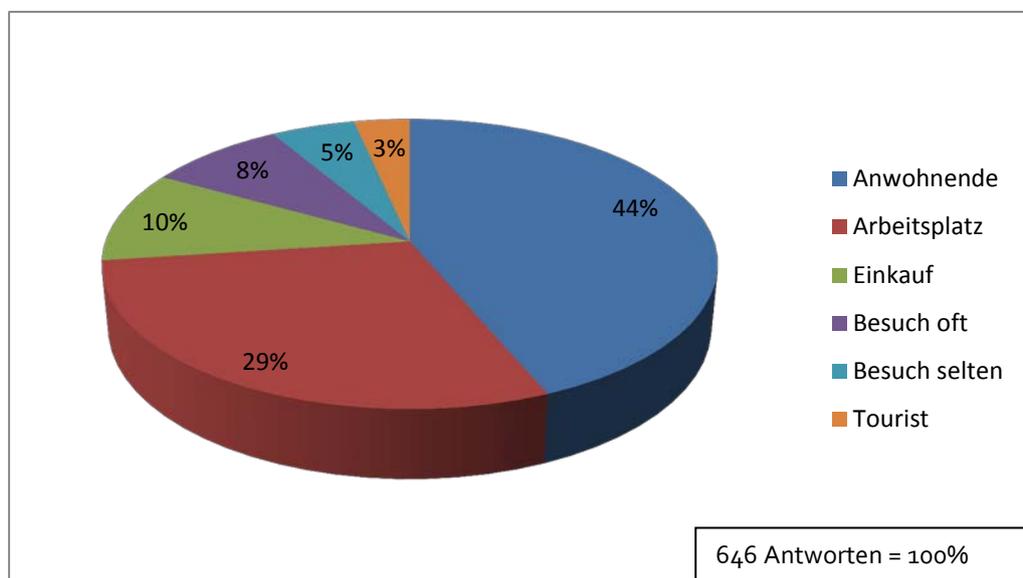


Abbildung 22: Aufenthaltsgrund der Passanten und Anwohnenden/Gewerbetreibenden

Bei den Passanten antworteten 50% Frauen und 50% Männer, bei den Anwohnenden und Gewerbetreibenden antworteten 41% Frauen und 59% Männer.

### 4.2 Thema 1: Fortbewegungsart

Auf die Frage, welche **Art von Fortbewegung** in der Unteren Altstadt am meisten genutzt wird, hat die Gesamtheit der Befragten (Passanten + Anwohnende / Gewer-

betreibende) wie folgt geantwortet (Mehrfachnennung möglich):

- \_ Zu Fuss (429 Nennungen\*)
- \_ Öffentlicher Verkehr (237 Nennungen\*)
- \_ Velo resp. Auto (132 resp. 97 Nennungen\*)
- \_ Taxi und sonstige Fortbewegungsarten (weniger als 10 Nennungen\*)

\*Damit die Antworten der Passanten (Frage nach dem am häufigsten gebrauchten Fortbewegungsmittel in der UA) und der Anwohnenden / Gewerbetreibenden (Frage nach der Reihenfolge der Fortbewegungsmitteln nach Benutzungshäufigkeit in vorgegebener Auflistung) verglichen werden konnten, wurde die Anzahl Nennungen der am häufigsten und zweithäufigsten gebrauchten Fortbewegungsarten bei den Anwohnenden / Gewerbetreibenden als Nennungen gerechnet.

Die spezifische Betrachtung der Verkehrsmittelwahl der **Passanten** ergibt folgendes Bild (Mehrfachnennung war möglich):

---

Passanten

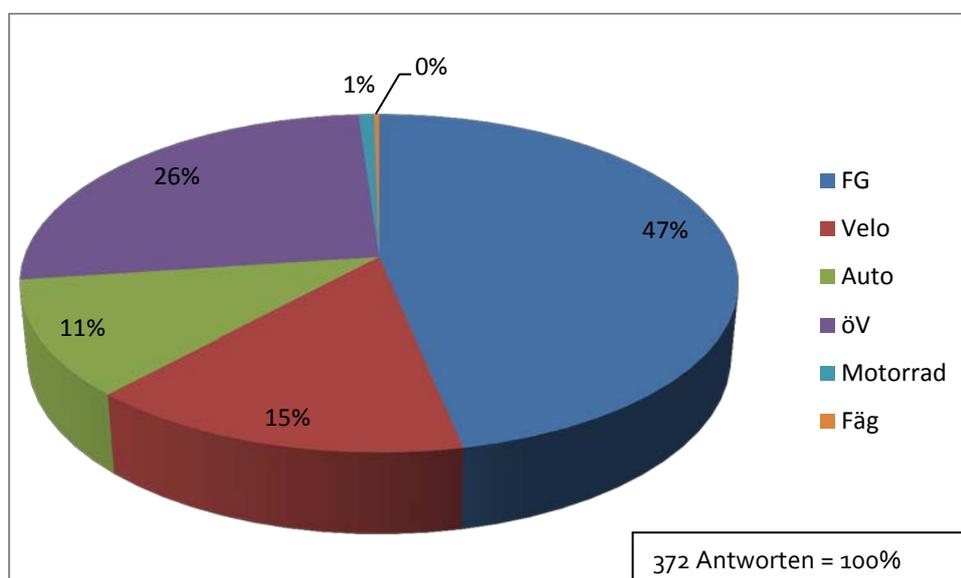


Abbildung 23: Verkehrsmittelwahl der Passanten

Die Frage, ob die **Anwohnenden und Gewerbetreibenden** in der Unteren Altstadt ein Auto nutzen, ergab folgende Informationen:

---

Anwohnende und Gewerbetreibende

NEIN	112
eigenes Auto	109
Carsharing	20
Firmenauto	29
eigenes Auto und Firmenauto	4
eigenes Auto und Lieferwagen	1

Die Autonutzenden stellen ihre Fahrzeuge überwiegend an folgenden Orten ab:

im Parkhaus	19%
-------------	-----

privater Parkplatz	19%
ausserhalb der Unteren Altstadt	21%
öffentlicher Parkplatz	22%
mit Ausnahmegewilligung	18%

### Fazit Thema 1

Sowohl die Anwohnenden / Gewerbetreibenden als auch die Passanten, die befragt wurden, bevorzugen in der Unteren Altstadt die Fortbewegung zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr.

Ein Drittel der Anwohnenden / Gewerbetreibenden nutzt kein Auto. Ein weiteres Drittel ist im Besitz eines eigenen Fahrzeugs. Alle weiteren nutzen ein Fahrzeug, das jedoch nicht ihnen gehört (Firmenwagen, Carsharing etc.). Die genutzten Parkierungsmöglichkeiten sind gleichmässig verteilt. Zu jeweils einem Viertel werden öffentliche Parkplätze, Parkplätze ausserhalb der Unteren Altstadt, im Parkhaus und auf Privatarealen genutzt. Rund 18 % der Befragten verfügen über Ausnahmegewilligungen für Anwohnende / Gewerbetreibende.

Die **Gewerbetreibenden und Anwohnenden** wurden gefragt, für welche Benutzergruppen die Einführung der Begegnungszone zu einer Verbesserung resp. Verschlechterung der Aufenthaltsqualität geführt hat. Nachfolgend werden jeweils die fünf meistgenannten Kategorien genannt.

Anwohnende und Gewerbetreibende

**Verbesserung** der Aufenthaltsqualität für (Total 924 Nennungen):

- \_ Zufussgehende (169 Nennungen)
- \_ Anwohnende (158 Nennungen)
- \_ Tourismus (151 Nennungen)
- \_ Familie / Kinder (84 Nennungen)
- \_ Velofahrende (82 Nennungen)

**Verschlechterung** der Aufenthaltsqualität für (Total 567 Nennungen):

- \_ Handwerkende (77 Nennungen)
- \_ Anliefernde (75 Nennungen)
- \_ Autofahrende (72 Nennungen)
- \_ Gewerbetreibende (66 Nennungen)
- \_ Kunden (61 Nennungen)

Die **Passanten** wurden gefragt, wie sich die Aufenthaltsqualität seit der Einführung der Begegnungszone aus ihrer Sicht verändert hat:

Passanten

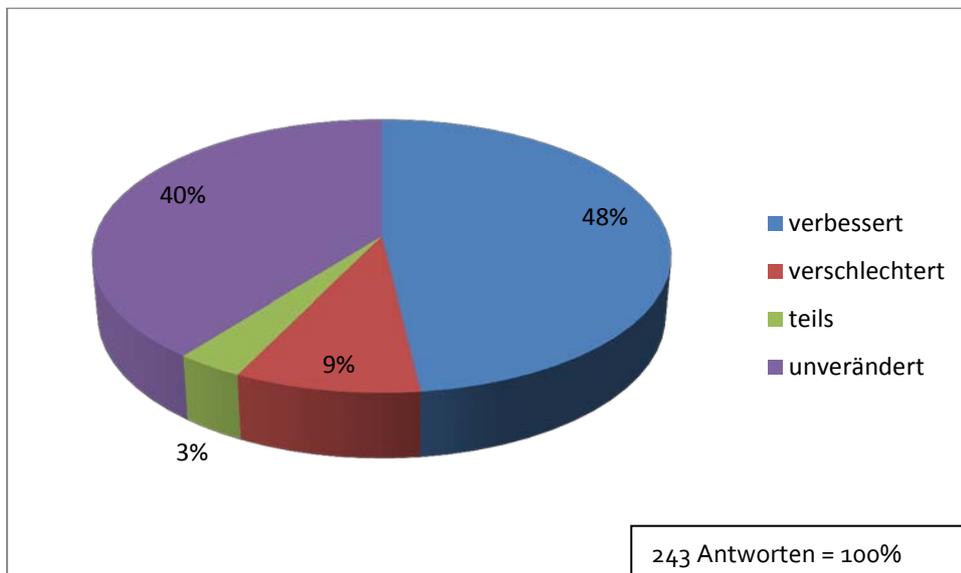


Abbildung 24: Bewertung der Aufenthaltsqualität der Passanten

17% der Befragten (48 Personen) konnten die Frage nicht beantworten, da sie die Situation vor der Einführung der Begegnungszone nicht kannten.

### Fazit Thema 2

Die Frage nach der Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Unteren Altstadt seit Einführung der Begegnungszone im Jahr 2005 ergab sowohl bei den befragten Anwohnenden / Gewerbetreibenden und den Passanten eine positive Resonanz.

Aus Sicht der Anwohnenden und Gewerbetreibenden profitieren insbesondere die Zufussgehenden, Anwohnenden und Touristen erhöhte Aufenthaltsqualität in der Begegnungszone. Eine Verschlechterung der Aufenthaltsqualität wird vor allem für die Handwerkenden, Anliefernden und Autofahrenden gesehen.

Beinahe die Hälfte der befragten Passanten ist ebenfalls von einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität überzeugt. Rund 40% halten die Aufenthaltsqualität für unverändert, während 9% eine Verschlechterung empfinden.

Den Passanten und die Anwohnenden / Gewerbetreibenden wurde die Frage gestellt, welche Benutzergruppe in einer Begegnungszone Vortritt hat:

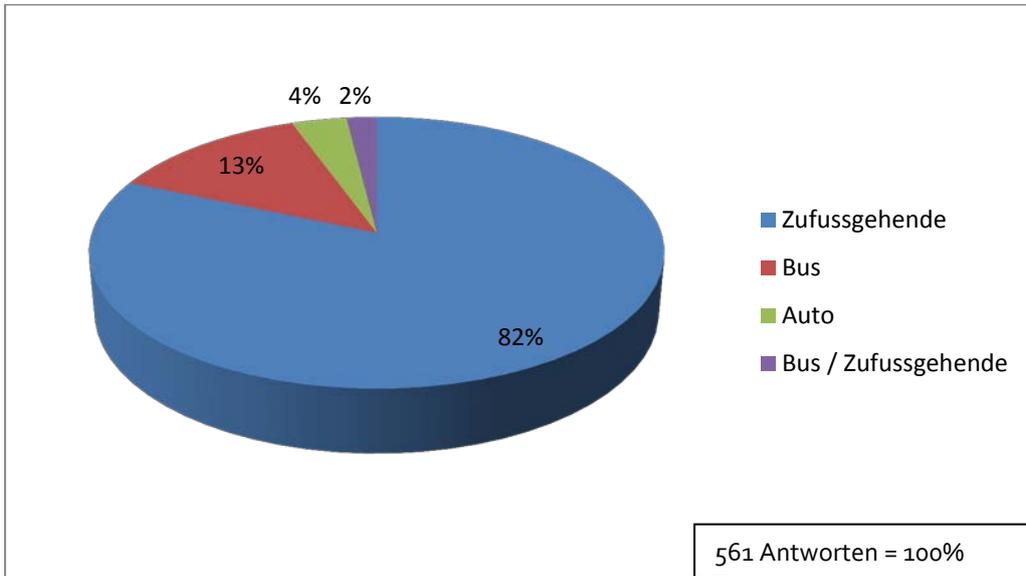


Abbildung 25: Vortrittsregelung, Allgemeines Ergebnis

Auf die Frage, ob der Vortritt des Fussverkehrs eingehalten wird, antworteten die Befragten mehrheitlich mit „meistens“.

Die **Anwohnenden und Gewerbetreibenden**, die angegeben haben, in der Unteren Altstadt ein Auto zu nutzen, antworteten auf die Frage nach der Vortrittsberechtigung folgendermassen:

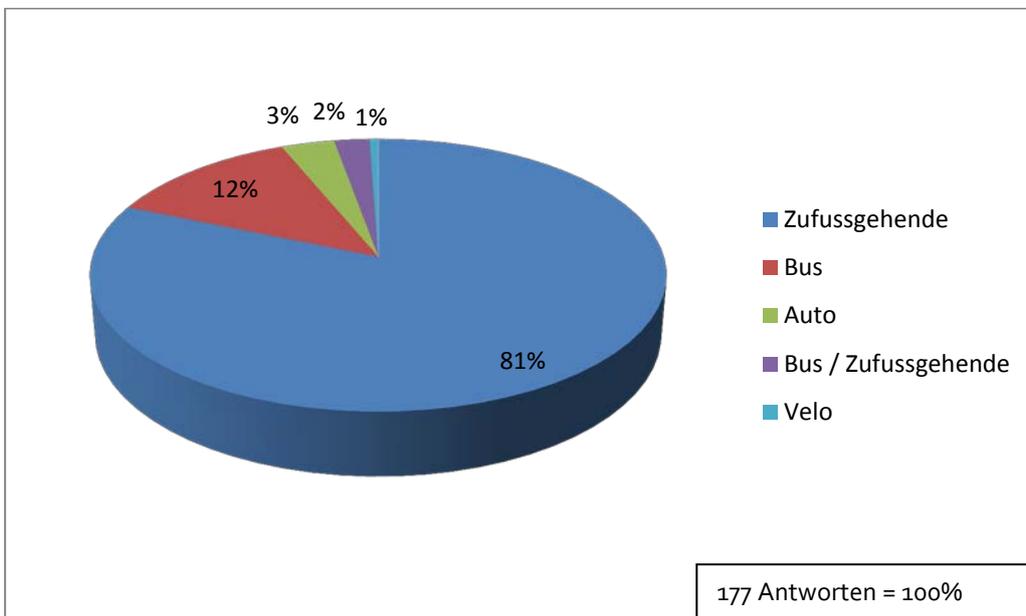


Abbildung 26: Vortrittsregelung, Antwort der autofahrenden Anwohnenden und Gewerbetreibenden

Auf die Frage, wie schnell in einer Begegnungszone gefahren werden darf, antworteten 81 % der Anwohnenden und Gewerbetreibenden mit 20 km/h, 16% mit 30 km/h und 8% mit 10 km/h oder weniger. Eine Person gab 50 km/h als Höchstgeschwindigkeit an (280 Antworten = 100%).

### Fazit Thema 3

Über 80 % aller Befragten wussten, dass Zufussgehende in einer Begegnungszone vortrittsberechtigt sind. Auch die Befragung zur zulässigen Geschwindigkeit zeigte, dass ein Grossteil (81%) der Anwohnenden und Gewerbetreibenden, die in der Unteren Altstadt ein Auto nutzen, die in einer Begegnungszone geltende Höchstgeschwindigkeit kennt.

Die **Anwohnenden und Gewerbetreibenden** wurden nach ihrer Meinung bezüglich der **Parkplatzsituation** gefragt:

---

Anwohnende und Gewerbetreibende

Zufriedenheit der **Anwohnenden** mit ihrer Parkplatzsituation (228 Antworten = 100%)

zufrieden	48%
nicht zufrieden	52%

Zufriedenheit der **Gewerbetreibenden** mit ihrer Parkplatzsituation (113 Antworten = 100%)

zufrieden	44%
nicht zufrieden	56%

Zufriedenheit der Gewerbetreibenden mit der Parkplatzsituation ihrer **Kunden** (113 Antworten = 100%)

zufrieden	40%
nicht zufrieden	60%

Zufriedenheit der Gewerbetreibenden mit der Parkplatzsituation ihrer **Geschäftspartner** (107 Antworten = 100%)

zufrieden	46%
nicht zufrieden	54%

Als **Hauptgründe der Unzufriedenheit** wurden folgende Punkte genannt:

- \_ Fehlende Parkierungsmöglichkeiten / Güterumschlagsmöglichkeiten
- \_ Zu wenig Toleranz gegenüber den Handwerkern
- \_ Teure Parkhäuser für die Kunden

Die **Anlieferungssituation** wurde folgendermassen beurteilt:

Zufriedenheit der **Anwohnenden** mit der Anlieferungssituation (216 Antworten = 100%)

zufrieden	70%
nicht zufrieden	30%

Zufriedenheit der **Gewerbetreibenden** mit der Anlieferungssituation (108 Antworten = 100%)

zufrieden	46%
nicht zufrieden	54%

Auch die Passanten wurden gefragt, wie sie die **Parkplatzsituation** für die verschie-

---

Passanten

denen Verkehrsmittel beurteilen (288 Antworten = 100%):

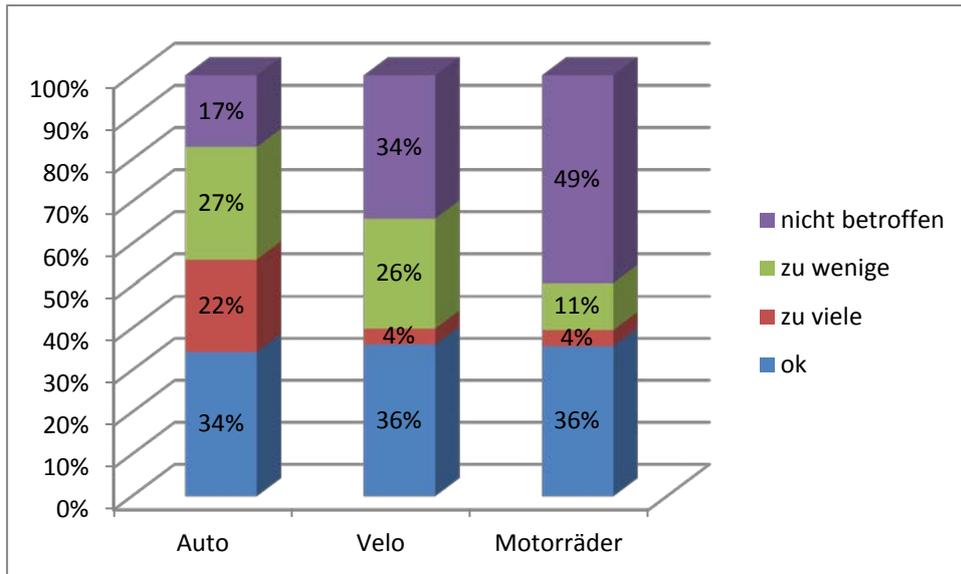


Abbildung 27: Zufriedenheit mit der Parkplatzsituation, Antwort der Passanten

#### Fazit Thema 4

Die Meinungen zur Parkierungssituation in der Begegnungszone sind geteilt, wobei eine Tendenz zur Unzufriedenheit festzustellen ist. Die befragten Anwohnenden sind je zur Hälfte zufrieden resp. unzufrieden. Bei den Gewerbetreibenden ist die Unzufriedenheit (56% unzufrieden) mit der Parkierungssituation etwas ausgeprägter.

Als **Hauptgründe für die Unzufriedenheit** gaben die Befragten fehlende Parkierungsmöglichkeiten, fehlende Toleranz gegenüber den Handwerkern und zu teure Parkhäuser an.

Mit der Anlieferungssituation in der Unteren Altstadt sind 70 % der befragten Anwohnenden, jedoch nur 46% der Gewerbetreibenden zufrieden.

Rund ein Drittel der zur Parkierungssituation befragten Passanten erachtet die Parkierungsangebote für Autos als zufriedenstellend. 27 % der Befragten wünschen sich mehr Autoparkplätze, 22 % würde hingegen weniger Parkplätze für Autos bevorzugen.

Ein Drittel der Passanten wünscht sich mehr Veloabstellplätze.

Immerhin 11 % der Befragten hätten gerne mehr Parkierungsmöglichkeiten für Motorräder.

Die Zufahrtsregelungen in der Unteren Altstadt sind nach Strassen unterschiedlich und wechselnd. Die Anwohnenden und Gewerbetreibenden, die in der Unteren Altstadt ein Auto nutzen, wurden gefragt, ob für sie die Zufahrtsregelungen für die einzelnen Gassen verständlich sind (167 Antworten = 100%):

Zufahrt ist klar	29%
Zufahrt ist unklar	29%
Teilweise	42%

Auch bei hinsichtlich Parkierung gelten je nach Gasse verschiedene Bestimmungen und Ausnahmen. Die autofahrenden Anwohnenden und Gewerbetreibenden wurden auch zur Verständlichkeit dieser Regelungen befragt:

Parkierung ist klar	23%
Parkierung ist unklar	32%
Teilweise	46%

#### **Fazit Thema 5**

Die Zufahrtsregelungen in der Unteren Altstadt werden von rund einem Drittel der Anwohnenden und Gewerbetreibenden mit Autos nicht verstanden. Über 40% gaben an, die Regelungen nur teilweise zu verstehen. Lediglich für ein Drittel der Betroffenen sind die Zufahrtsregelungen verständlich.

Beim Verständnis für die Regelungen zur Parkierung wird diese Tendenz noch deutlicher: 23 % geben an, die Regeln zu verstehen. 46% können sie teilweise nachvollziehen. Für 32 % der Befragten ist die Situation unklar.

#### 4.7 Thema 6: Allgemeine Zufriedenheit bezüglich Begegnungszone

---

Sowohl die Passanten als auch die Anwohnenden / Gewerbetreibenden wurden gefragt, wie zufrieden sie allgemein mit der Situation nach der Einführung der Begegnungszone sind (544 Antworten = 100%):

Zufrieden	<b>68%</b>
Nicht zufrieden	32%

Die **Anwohnenden** werten die allgemeine Situation etwas positiver als der Durchschnitt (170 Antworten = 100%):

Zufrieden	<b>70%</b>
Nicht zufrieden	30%

Die **Gewerbetreibenden** äussern sich hingegen etwas negativer als der Durchschnitt (59 Antworten = 100%):

Zufrieden	<b>58%</b>
Nicht zufrieden	42%

Die Befragten, die sowohl **Anwohnende als auch Gewerbetreibende** in der Unteren Altstadt sind, zeigen sich tendenziell unzufrieden (30 Antworten = 100%):

Zufrieden	40%
Nicht zufrieden	<b>60%</b>

Die **Passanten** beurteilen die allgemeine Situation grundsätzlich am positivsten (284 Antworten = 100%):

Zufrieden	<b>73%</b>
Nicht zufrieden	27%

#### Fazit Thema 6

Die Mehrheit aller Befragten (68 %) ist mit der heutigen Situation zufrieden. Die Meinungen der verschiedenen Benutzergruppen unterscheiden sich jedoch stark.

---

Allgemein Ergebnisse

---

Autofahrende / Anwohnende  
und Gewerbetreibende

---

Passanten

#### 4.8 Thema 7: Zusammenfassung Verbesserungsvorschläge

---

Die Anwohnenden / Gewerbetreibenden Verbesserungspotential sehen insbesondere in folgenden Bereichen Verbesserungspotenzial (Antworten basierend auf Liste mit Vorschlägen):

---

Anwohnende und Gewerbetreibende

Anpassungen Parkfelder	98 Nennungen
Anpassungen Ausnahmegewilligung Parkkarten	96 Nennungen
Erhöhung Polizeikontrollen	89 Nennungen
Anpassungen Anlieferungsbereiche	72 Nennungen
Verlagerung des öffentlichen Verkehrs aus den Gassen	59 Nennungen
Durchfahrtssperren	56 Nennungen
Anpassungen Verkehrsregime	23 Nennungen

Ergänzend zur Liste mit Vorschlägen konnten auch **persönlichen Vorschläge** für Verbesserungen eingebracht werden (teilweise Mehrfachnennungen, detaillierte Liste im Anhang, politisch unkorrekte Äusserungen wurden nicht in den Bericht aufgenommen):

##### **Anwohnende**

- Verkehrsfreie Untere Altstadt, mit zeitlich begrenzter Anlieferung (19 Nennungen)
- Einführung fixer Radarkontrollen (insbesondere Nydeggbrücke, Nydegggasse, Nydeggstalden und Matte) aufgrund häufiger Geschwindigkeitsüberschreitungen, v.a. in der Nacht durch Taxibetriebe (8 Nennungen)
- Spezial-Angebot für Anwohnende betreffend Parkierung (8 Nennungen)
- klarere Signalisation, Erinnerungshilfen (7 Nennungen)
- weniger Ausnahmegewilligungen (7 Nennungen)
- Keine Zunahme von öffentlichen Veranstaltungen, wie Fasnacht, Grand Prix, Busker etc., die die Bewegungsfreiheit (und die Ohren) der Anwohnenden beeinträchtigen (5 Nennungen)
- Zebrastreifen am Knoten Postgasshalde / Nydegggasse (4 Nennungen)
- Reduktion des Suchverkehrs (5 Nennungen)
- Erhöhung der Bussen für Geschwindigkeitsüberschreitungen (3 Nennungen)
- Velofahrende auf minimale Regeln aufmerksam machen, kein Fahren in den Lauben, Erhöhung der Polizeikontrollen (4 Nennungen)
- mehr öffentliche Parkfelder, weniger Poller (2 Nennungen)
- mehr Veloparkplätze (2 Nennungen)
- Tempo 20 einführen (2 Nennungen)
- Verschönerung des hässlichen Stadtbachs, Freilegung (2 Nennungen)

### **Gewerbtreibende**

- \_ Eine "Stadt" muss pulsieren und nicht schlafen, keine Reduktion des Nachtlebens (3 Nennungen)

### **Anwohnende und Gewerbetreibende**

- \_ Autofreie Untere Altstadt (3 Nennungen)
- \_ Wieder Fussgängerstreifen einführen, wie früher! (3 Nennungen)
- \_ Sonntag sollten Geschäfte offen sein. (2 Nennungen)

### **Fazit Thema 7**

Die Rückmeldungen der Befragten zeigten, dass insbesondere im Bereich Parkierung / Parkkarten eine Verbesserung der heutigen Situation / Regelung angestrebt werden sollte (194 Nennungen). Ausserdem werden erhöhte Polizeikontrollen gewünscht (89 Nennungen). Nicht unbedeutsam sind zudem der Wunsch nach einer Verlagerung des öV aus den Gassen (59 Nennungen) sowie die Einführung von Durchfahrtsperren (56 Nennungen). Einige Nennungen (19) wies zudem die Idee einer „verkehrsfreien Unteren Altstadt“ auf.

#### 4.9 Interviews der Begleitgruppe

Die Sicht der Mitglieder der Begleitgruppe wurde anhand eines vorgegebenen Befragungsrasters ermittelt. Waren die Befragten bzw. ihre Organisation von einem Thema nicht direkt betroffen, wurden sie nach einer Einschätzung gefragt.

##### 4.9.1 Sichtweise BERNMOBIL

Befragungsraster	Inputs
Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln (Geschwindigkeit, Vortrittsrecht)	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Zufussgehende haben Respekt vor dem Bus und gewähren diesem teilweise den Vortritt.</li> <li>_ Bei den Haltestellen kann der Bus nicht immer warten, bis er Vortritt hätte (Einhaltung Fahrplan). In solchen Situationen wird der Vortritt sanft erzwungen.</li> <li>_ Wenn zokm/h gefahren werden kann, ist für BERNMOBIL dies kein Problem.</li> <li>_ Rechtsvortritt bei Hotelgasse wird oft missachtet.</li> </ul>
Hat sich die Aufenthaltsqualität in der Unteren Altstadt seit der Einführung der Begegnungszone verändert?	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Aus Sicht BERNMOBIL ist die Situation unverändert.</li> <li>_ Haltestelle Zytglogge „funktioniert“ am neuen Ort besser.</li> </ul>
Beurteilung der derzeitige Parkierungssituation (auch für Velos)	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Schlecht parkierte Autos behindern Busse sehr oft. Es kann davon ausgegangen werden, dass ein Chauffeur pro Einsatz sicher einmal in seiner Fahrt gestört wird.</li> <li>_ Gleiches gilt für Velos ausserhalb der Markierungen. Besonders bei den Abstellplätzen im Bereich Nydegg ist BERNMOBIL oft tangiert.</li> <li>_ Der Abschnitt mit den Pollern auf dem Stadtbach und bei den Brunnen ist für BERNMOBIL sehr eng und daher kritisch. Schon wenn dort nur gering ausserhalb der Felder parkiert wird, ist BERNMOBIL tangiert.</li> </ul>
Beurteilung der derzeitige Anlieferungssituation	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Haltestellen werden teilweise für Anliefersituationen missbraucht.</li> <li>_ Eine Zeitbeschränkung der Anlieferung würde BERNMOBIL nichts bringen, da dies nicht ausserhalb des Betriebes wäre.</li> <li>_ Anlieferungen im Bereich der Haltestelle Rathaus behindert den Linienbetrieb oft.</li> <li>_ Abstände müssen vor allem vor und nach den Brunnen eingehalten werden (sehr wenig Spielraum zum Ausweichen).</li> </ul>
Verhalten von Benutzergruppen in Situationen mit Konfliktpotential	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Individuelle Konflikte wegen gemischter Nutzung, grundsätzlich aber gute Situation.</li> </ul>
Zufriedenheit mit der Gesamtsituation / Verbesserungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Grundsätzlich ist es für BERNMOBIL eine gute Situation.</li> <li>_ Bessere Parkierungsqualität würde BERNMOBIL sehr viel helfen.</li> <li>_ Am Morgen, während Anlieferungszeiten, sind die Anliefernden auf die Anliegen von BERNMOBIL zu sensibilisieren.</li> </ul>

#### 4.9.2 Sichtweise Verkehrsplanung und Tiefbauamt der Stadt Bern

Befragungsraster	Inputs
Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln (Geschwindigkeit, Vortrittsrecht)	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Geschwindigkeit wird oft von Anwohnenden beklagt, wegen Geräuschen auf Pflasterung.</li> <li>_ Parkierungsregelung wird teilweise missverstanden, war aber auch früher schon so.</li> </ul>
Hat sich die Aufenthaltsqualität in der Unteren Altstadt seit der Einführung der Begegnungszone verändert?	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Bei der Verkehrsplanung und auch beim Tiefbauamt gibt es wenige Rückmeldungen bezüglich der Aufenthaltsqualität. Nach Einschätzung hat sich die Begegnungszone zwischen Nutzung und Leuten aber gut eingependelt.</li> </ul>
Beurteilung der derzeitige Parkierungssituation (auch für Velos)	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Es gehen Meldungen ein, dass zu viel parkiert wird in der Unteren Altstadt und dies vor allem noch illegal. Oft sind die geltenden Vorschriften aber nicht bekannt. Es darf durchaus noch parkiert werden.</li> <li>_ Parkierung / Anlieferung in 2. Reihe wird oft nicht verstanden.</li> <li>_ Velos stellen kein akutes Problem dar. Es kommen Meldungen, dass es zu wenig PP hat, dies ist aber eher prinzipiell als konkret.</li> <li>_ Anbindemöglichkeiten für die Velos sind nicht stadtbildverträglich.</li> <li>_ Parkkarten: Es gibt ein flächendeckendes Problem zwischen der Anzahl Parkkartenwünsche und den vorhandenen Parkplätzen. Es ist aber mit den geltenden Bestimmungen juristisch problematisch keine Karten mehr auszugeben.</li> </ul>
Beurteilung der derzeitige Anlieferungssituation	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Ladenstruktur in der Unteren Altstadt bedingt nur selten grosse LKW zur Anlieferung.</li> <li>_ Anlieferung wird schwierig, wenn die Parkverbote belegt sind.</li> <li>_ Oft erfolgt Missbrauch durch den Güterumschlag.</li> </ul>
Verhalten von Benutzergruppen in Situationen mit Konfliktpotential	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Es wird eine Zunahme bei den Motorrad-Pendlern beobachtet. Das Motorradparking im Casinoparking ist noch nicht gut ausgelastet und nicht bekannt.</li> </ul>
Zufriedenheit mit der Gesamtsituation / Verbesserungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Die Signalisation ist kompliziert, aber eine Vereinfachung bedingt auch eine Veränderung der eingegangenen Kompromisse.</li> <li>_ Die Anlieferung ist in Zeitfenstern zu organisieren, mit Bewilligung für Erweiterung.</li> <li>_ Bei der Ausgabe der Parkkarten sollten strengere Regeln eingeführt werden, z.B. Benutzer ausschliessen. Dies ist aber politisch fast nicht umsetzbar.</li> </ul>

#### 4.9.3 Sichtweise Polizeiinspektorat

Befragungsraster	Inputs
Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln (Geschwindigkeit, Vortrittsrecht)	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Es wird eingeschätzt, dass der Fussgängervortritt nicht immer gewährt wird.</li> </ul>
Hat sich die Aufenthaltsqualität in der Unteren Altstadt seit der Einführung der Begegnungszone verändert?	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Für Anwohnende verbessert.</li> <li>_ Für das Gewerbe verschlechtert.</li> </ul>
Beurteilung der derzeitige Parkierungssituation (auch für Velos)	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Die Anzahl der Parkplätze wurde reduziert, aber die Anzahl Parkkarten wurde nicht reduziert! Die Anzahl steigt sogar noch an.</li> <li>_ Für Velos hat sich die Situation verbessert. Mehr Abstellplätze.</li> </ul>
Beurteilung der derzeitige Anlieferungssituation	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Unternehmen, welche nur anliefern, bekommen keine Parkkarten.</li> </ul>
Verhalten von Benutzergruppen in Situationen mit Konfliktpotential	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Hauptsächliches Problem liegt bei den Parkierenden ohne Bewilligungen und beim Güterumschlag.</li> <li>_ Anzahl PP reduziert, Anzahl Karten ist gestiegen. Die Verordnung lässt viel zu. Es ist keine Handhabung gegeben.</li> <li>_ Nydeggbücke ist nicht Teil der Begegnungszone, erst wieder auf dem Muristalden. Viele wissen dies nicht.</li> <li>_ Neuzuzügler kümmern sich erst nach Umzug um Parkkarten</li> </ul>
Zufriedenheit mit der Gesamtsituation / Verbesserungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Klarere Einschränkungen bei den Verordnungen / Reduktion der Kartenmöglichkeiten.</li> <li>_ Blaue und weisse Zonen entfernen und nur mit Parkbewilligung parken.</li> <li>_ Eventuell Sperrzone von 11 – 18 Uhr mit Poller einführen.</li> <li>_ Bessere Einbindung der Parkhäuser erwirken.</li> <li>_ Die Bussenpreise erhöhen / road pricing.</li> </ul>

#### 4.9.4 Sichtweise Polizei

Befragungsraster	Inputs
Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln (Geschwindigkeit, Vortrittsrecht)	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Die Regeln werden ausser von Cars tagsüber mehrheitlich eingehalten.</li> <li>_ Am Abend (insbesondere am Wochenende) mehr Verstösse gegen die geltenden Regeln (Ausgangsverkehr).</li> </ul>
Hat sich die Aufenthaltsqualität in der Unteren Altstadt seit der Einführung der Begegnungszone verändert?	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Diese hat sich verbessert.</li> </ul>
Beurteilung der derzeitige Parkierungssituation (auch für Velos)	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Diese ist sehr komplex und schwierig zu kontrollieren.</li> <li>_ Die Situation probiert allen Ansprüchen bestmöglich gerecht zu werden. Dies ist aber nicht möglich.</li> <li>_ Behindertengerechtigkeit in Kramgasse ist nicht gegeben.</li> </ul>
Beurteilung der derzeitige Anlieferungssituation	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Anlieferungssituation ist insbesondere in der Kramgasse nicht optimal. Die Bereiche sind oft durch andere Nutzer belegt.</li> <li>_ Eine zeitliche Anlieferungsbegrenzung wurde diskutiert und wäre praktischer, vor allem in der Kramgasse.</li> </ul>
Verhalten von Benutzergruppen in Situationen mit Konfliktpotential	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Ausgangsverkehr</li> <li>_ Car</li> <li>_ Touristen an der Zytglogge mit BERNMOBIL</li> <li>_ Taxi (Taxiweisung birgt gewissen Widerspruch)</li> </ul>
Zufriedenheit mit der Gesamtsituation / Verbesserungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Vereinfachung der Reglementierung, was auch eine einfachere Überprüfung / Kontrolle ermöglicht.</li> </ul>

#### 4.9.5 Sichtweise VAL

Befragungsraster	Inputs
Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln (Geschwindigkeit, Vortrittsrecht)	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Häufig Nutzende halten sich besser an die Regeln.</li> <li>_ Auswärtige und Lieferanten verstehen das System teilweise nicht.</li> </ul>
Hat sich die Aufenthaltsqualität in der Unteren Altstadt seit der Einführung der Begegnungszone verändert?	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Die Situation hat sich für die Anwohnenden verbessert.</li> <li>_ Für das Gewerbe hat sich die Situation verschärft, wobei dies nicht immer auf die Begegnungszone zurückzuführen ist (Rückgang der Frequenz, denn Fussgänger sind nunmehr auf den Gassen und nicht mehr vor den Schaufenstern usw.).</li> </ul>
Beurteilung der derzeitige Parkierungssituation (auch für Velos)	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Güterumschlag funktioniert nur mässig.</li> <li>_ Für Anwohnende mit Autos ist es problematisch.</li> <li>_ Parkhäuser sind viel zu teuer! 310 CHF monatlich, Privat PP auch teuer, Casino Nachtparken kostet CHF 130 pro Monat.</li> <li>_ Geteilte Meinungen beim Gewerbe, da Jetons für Kunden / Tagesparkkarten für Gewerbe nicht mehr vorhanden sind.</li> <li>_ Veloparkplätze sind schlecht verteilt, nicht attraktiv. In der Rathausgasse (Kirche) nahezu unbenutzt. Stellen Velos lieber vors Haus.</li> </ul>
Beurteilung der derzeitige Anlieferungssituation	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Funktioniert zu wenig, wegen notorischen Falschparkern und zu wenigen Parkplätzen in den einzelnen Gassen / Zonen.</li> <li>_ Es stellt sich die Frage, ob die Ausgabe der Ausnahmegewilligungen zu offen ist.</li> <li>_ Eine zeitliche Begrenzung der Anlieferung wird abgelehnt. Logistisch ist dies bei den Strukturen, wie sie in der Unteren Altstadt vorherrschen, nicht machbar.</li> </ul>
Verhalten von Benutzergruppen in Situationen mit Konfliktpotential	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Grundsätzlich ist ein Gleichgewicht vorhanden. Es gibt keine bewussten Konfliktauslösungen einzelner Gruppen.</li> <li>_ Notorische Verkehrsteilnehmer führen immer wieder zu Konflikten.</li> </ul>
Zufriedenheit mit der Gesamtsituation / Verbesserungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Grundsätzlich wird die Gesamtsituation als gut eingestuft.</li> <li>_ Grösstes Problem ist die Anlieferung.</li> <li>_ Die Reglementierung ist äusserst komplex, ein Infolyer für die Anwohnenden / Gewerbetreibenden wäre gut.</li> <li>_ Bessere visuelle Info für Alle.</li> </ul>

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Begegnungszone in der Begleitgruppe als eine praktikierbare Lösung eingestuft wird, die mehrheitlich gut funktioniert und den verschiedenen Bedürfnissen am ehesten gerecht wird. Das grösste Verbesserungspotenzial wird bei der Parkierung und der Anlieferung gesehen.

## 5. Fazit

Die Untere Altstadt der Stadt Bern ist ein lebendiger und vielseitig genutzter Ort, welcher sich mit verschiedensten Bedürfnissen konfrontiert sieht:

Die Anwohnenden fühlen sich tendenziell vor allem vom Durchgangsverkehr und den überhöhten Geschwindigkeiten belästigt. Die Gewerbetreibenden wiederum wünschen sich mehr Touristen und Besuchende in der Unteren Altstadt, also einerseits mehr Zufussgehende vor den Schaufenstern, andererseits genug Parkplätze für ihre Kunden haben.

Die Einführung der Begegnungszone und des „Verkehrskompromisses“ waren vor allem darauf ausgerichtet, diesen oftmals widersprüchlichen Anliegen besser gerecht zu werden und die Situation für alle Nutzenden zu verbessern. Die von den Bernern per Volksentscheid angenommenen und getragenen Verbesserungsvorschläge sollten deshalb vor allem eine Geschwindigkeitsreduktion, eine Verbesserung der Parkplatzsituation und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Zufussgehende mit sich bringen.

Sieben Jahre nach der Einführung dieser Massnahmen wurde nun im Rahmen einer **Erfolgskontrolle** geprüft, was sich konkret verändert hat.

Ein wichtiger Bestandteil dieser Erfolgskontrolle war die Überprüfung, ob die **Geschwindigkeit des Verkehrs** reduziert werden konnte. Es konnte festgestellt werden, dass die geltende Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h überwiegend eingehalten wird, und die **Verkehrsbelastung** stark abgenommen hat.

Befragungen von Passanten sowie Anwohnenden / Gewerbetreibenden in der Unteren Altstadt haben gezeigt, dass die Mehrheit der befragten Personen mit der Begegnungszone in der Unteren Altstadt grundsätzlich zufrieden ist. Das Regime wird mehrheitlich als geeignet empfunden, um den Bedürfnissen aller Nutzergruppen gerecht zu werden. Die Zufriedenheit bzw. Unzufriedenheit variiert jedoch stark zwischen den Benutzergruppen. Die geltenden **Regelungen bezüglich der Begegnungszone** (z.B. Vortritt für den Fussverkehr) werden meistens eingehalten. Auch die Verbesserung der **Aufenthaltsqualität** wird überwiegend positiv beurteilt.

Die **Parkierung**, insbesondere in der Überlagerung mit der Anlieferung, stellt sowohl ein empfundenes als auch ein reelles Problem dar. Es gibt für einzelne Nutzergruppen zu wenig Parkplätze, beziehungsweise sind die vorhandenen Parkplätze durch andere Nutzer belegt. Dafür spricht auch die Diskrepanz der ausgestellten Ausnahmegewilligungen für das Parkieren in der Begegnungszone an Anwohnende und Gewerbetreibende im Vergleich zur Anzahl vorhandener Parkplätze: Es werden deutlich mehr Bewilligungen ausgegeben als tatsächlich Parkplätze vorhanden sind. Daraus ergibt sich eine allgemeine Unzufriedenheit mit der Parkplatzsituation. Während den Begehungen im Rahmen der Erfolgskontrolle wurden viele **unerlaubt parkierte Fahrzeuge** – im Schnitt zwischen 20 – 50% - beobachtet. Auch das sehr häufige Abstellen von Fahrzeugen auf der Parkverbotslinie (nicht nur für Güterumschlag, sondern auch von Inhabern mit Ausnahmegewilligungen und illegal parkierten Fahrzeugen) lässt auf einen hohen Bedarf an Parkierungsmöglichkeiten schliessen.

Es ist allerdings auch zu erwähnen, dass zwei Drittel aller Anwohnenden / Gewerbetreibenden in der Unteren Altstadt gar **kein privates Auto** besitzen.

Die Auslastung der **Parkierungsmöglichkeiten für Zweiräder** fällt sehr unterschiedlich aus (z.T. kaum genutzt, z.T. ständig überlastet). In der Kram- und Gerechtigkeitsgasse führt „wildes“ Abstellen von Zweirädern (d.h. ausserhalb der markierten Bereiche) zu erhöhtem Konfliktpotenzial, insbesondere mit dem öV.

Nebst einer Verbesserung der Parkierungssituation werden vor allem vermehrte **Polizeikontrollen** und Anpassungen bei der **Anlieferungssituation** gewünscht.

Für **BERNMOBIL** sind im Betrieb das Fehlverhalten bei der Parkierung und bei der Aussenraumnutzung die grössten Störfaktoren, insbesondere im Bereich von Engstellen (bei Brunnen, Pollern etc.).

Die Erfolgskontrolle zur Einführung einer Begegnungszone mit Verkehrskompromiss in der Unteren Altstadt hat gezeigt, dass die Massnahmen eine Verbesserung der Gesamtsituation bewirkt haben. Dennoch bestehen einige Themenfelder mit Optimierung- resp. Überarbeitungspotenzial, insbesondere die Parkierung von Fahrzeugen im öffentlichen Raum. In einem nächsten Schritt sollen für die in der Erfolgskontrolle noch nicht zufriedenstellend bewerteten Aspekte der heutigen Situation in der Unteren Altstadt Verbesserungsmaßnahmen ausgearbeitet werden.

---

## Anhang