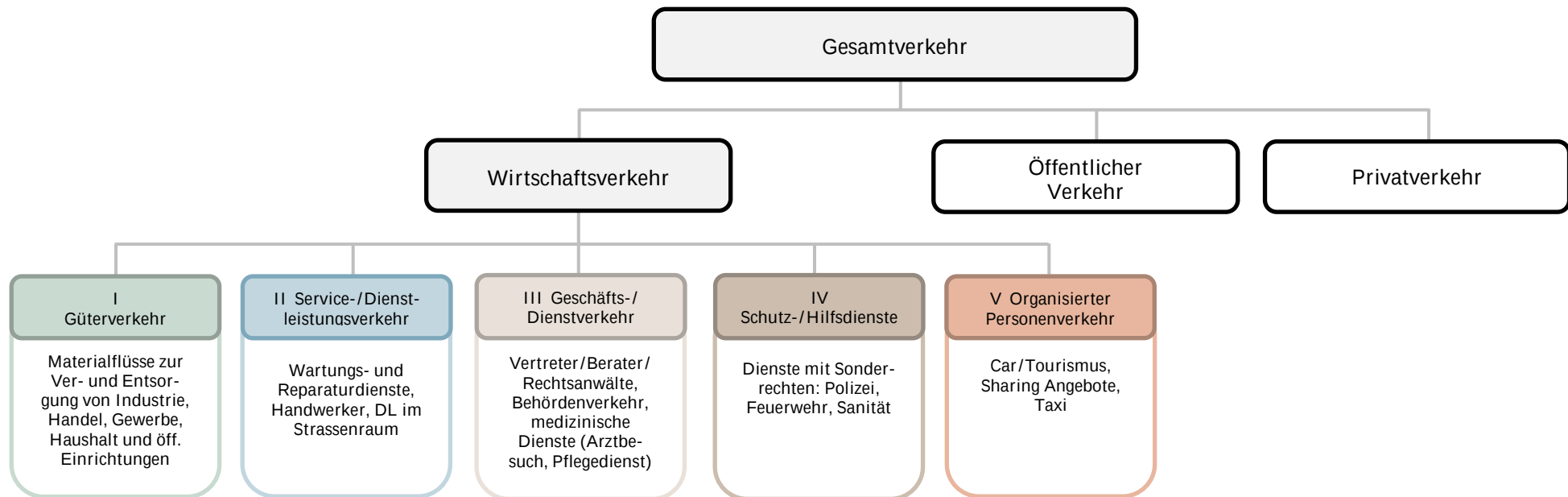


Definition Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr ist in der Verkehrsplanung noch kein gebräuchlicher Begriff. Mit Wirtschaftsverkehr werden die Ortsveränderungsprozesse von Gütern, Personen und Nachrichten bezeichnet, die 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 noch nicht. In folgender Darstellung wird eine für die Berner Innenstadt sinnvolle Gliederung in Unterkategorien vorgenommen.



Strassengebundener Wirtschaftsverkehr in der Berner Innenstadt

Gewerbe/Branche	Zuordnung	Beispiel	Kategorie
Verkauf	Waren: Anlieferung Grossverteiler	Migros, Coop	I Güterverkehr
	Waren: Anlieferung Detailhandel	spezialisierte Geschäfte	I Güterverkehr
Kleingewerbe / Produktion	Waren: zur Weiterverarbeitung/Produktion	Goldschmied, Änderungsschneiderei, Bäckerei	I Güterverkehr
Markt / Veranstaltungen	Waren: zum Auf-/Abbau Marktstände, Bühnen, Festzelt	Wochenmarkt, Veranstaltungen auf Bundesplatz	I Güterverkehr
	Waren: zum Verkauf	Wochenmarkt, Handwerkermarkt	I Güterverkehr
Baugewerbe / (Bau-) Dienstleistungen	Waren: grösserer Materialumfang / Ware im Fokus	Baustelle	I Güterverkehr
	Waren: kleinerer Materialumfang / Person im Fokus	Handwerker: Maler, Sanitär, Elektriker, Raumpflege	II Service-/DL-Verkehr
Gesundheits-/Sozialwesen	Waren	Lieferdienst Apotheke / Labor, Essenslieferdienst	I Güterverkehr
	Personen	Behindertentransport, Personen zur Betreuung (Spitex)	III Geschäfts- & Dienstverkehr
Post	Waren	Einsammlung, Auslieferung (Post, Velokurier)	I Güterverkehr
Touristik /Gastronomie /Hotellerie	Waren	Anlieferungen, Wäschedienst, Lieferdienst Gastronomie	I Güterverkehr
	Personen	Reisecar, Taxi	V organ. Personenverkehr
Entsorgung / Reinigung	Waren: Haushalte und Gewerbe	Abfall, Kehrrichtentsorgung	II Service-/DL-Verkehr
	Personen/Waren: öffentlicher Raum	Strassenreinigung, Grünanlagenpflege, Wartung Infrastr.	II Service-/DL-Verkehr
Schutz / Hilfe	Personen	Polizei, Sanität, Feuerwehr	IV Schutz-/Hilfsdienste
Weiteres / sonstige Dienstleistungen / Büroarbeitsplätze	Personen: geschäftsbez. Kundenfahrten/Besorgungen	Vertreter, Berater, Anwälte, Sitzungstermine	III Geschäfts- & Dienstverkehr
	Waren: Eigenbedarf Geschäft	Bürobedarf, Bücherlieferdienst Bibliothek	I Güterverkehr
	Personen	CarSharing Mobility (Ersatz Firmenflotte)	V organ. Personenverkehr

Wirtschaftsrelevanter Privatverkehr

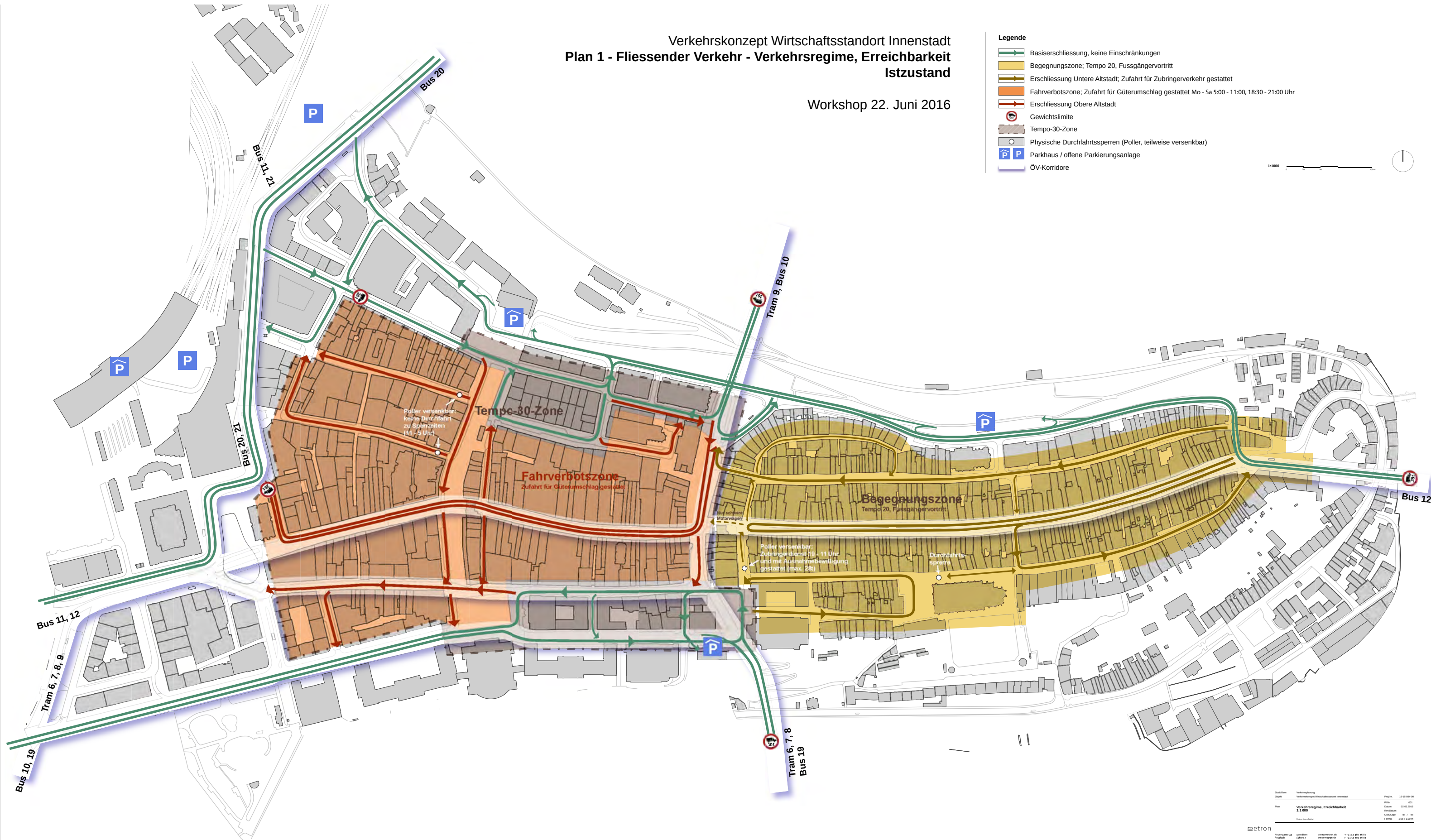
Alle Branchen	Privatpersonen: Fahrt zur Arbeit	Privatverkehr
Alle Branchen	Privatpersonen: Kunden Einkauf / Dienstleistungen / Gastronomie	Privatverkehr

Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt
Plan 1 - Fließender Verkehr - Verkehrsregime, Erreichbarkeit
Istzustand

Workshop 22. Juni 2016

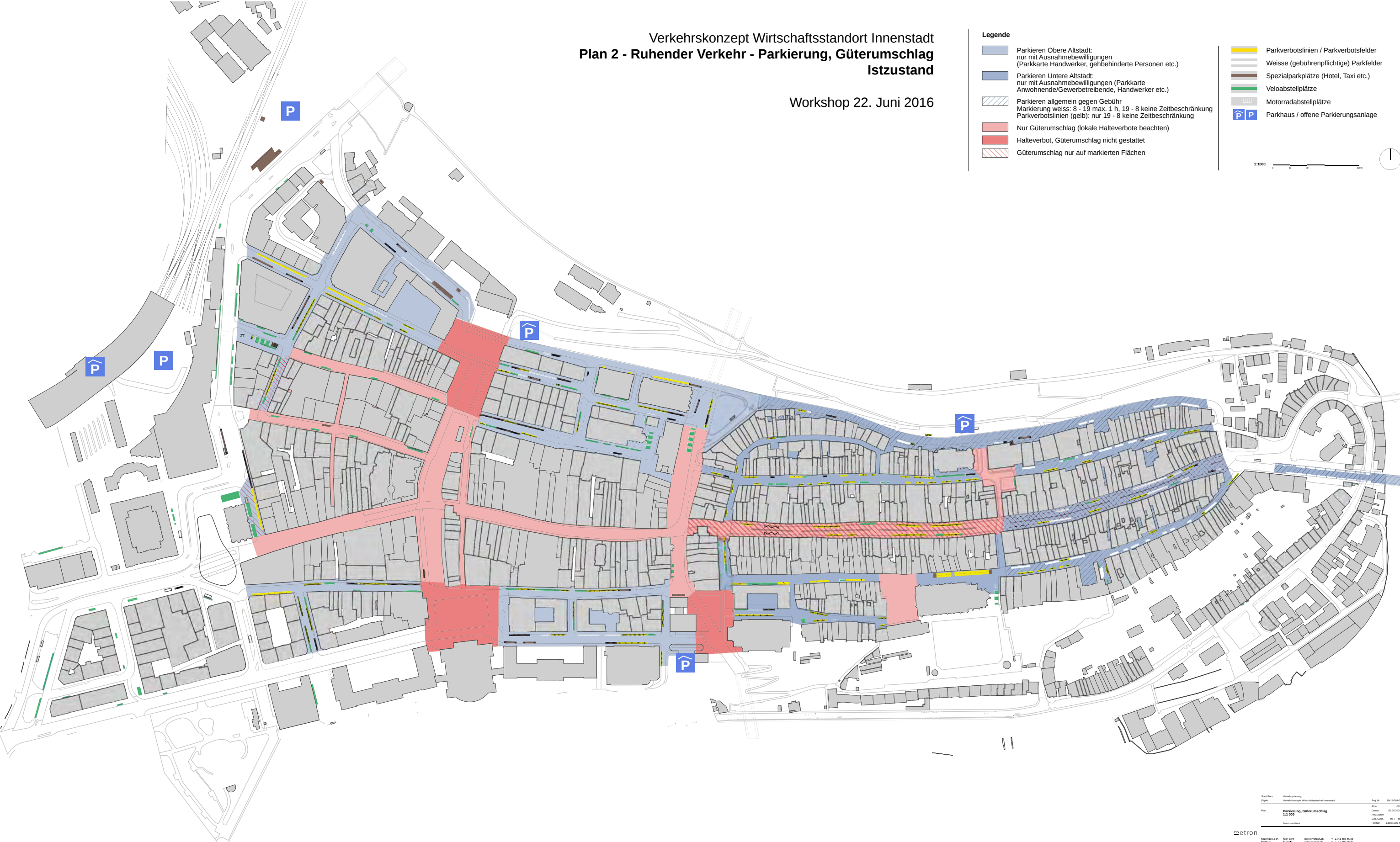
- Legende
- Basisschliessung, keine Einschränkungen
 - Begegnungszone; Tempo 20, Fussgängervortritt
 - Erschliessung Untere Altstadt; Zufahrt für Zubringerverkehr gestattet
 - Fahrverbotszone; Zufahrt für Güterumschlag gestattet Mo - Sa 5:00 - 11:00, 18:30 - 21:00 Uhr
 - Erschliessung Obere Altstadt
 - Gewichtslimite
 - Tempo-30-Zone
 - Physische Durchfahrtsperren (Poller, teilweise versenkbar)
 - Parkhaus / offene Parkieranlage
 - ÖV-Korridore

1:1000



Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt
Plan 2 - Ruhender Verkehr - Parkierung, Güterumschlag
Istzustand

Workshop 22. Juni 2016



Legende

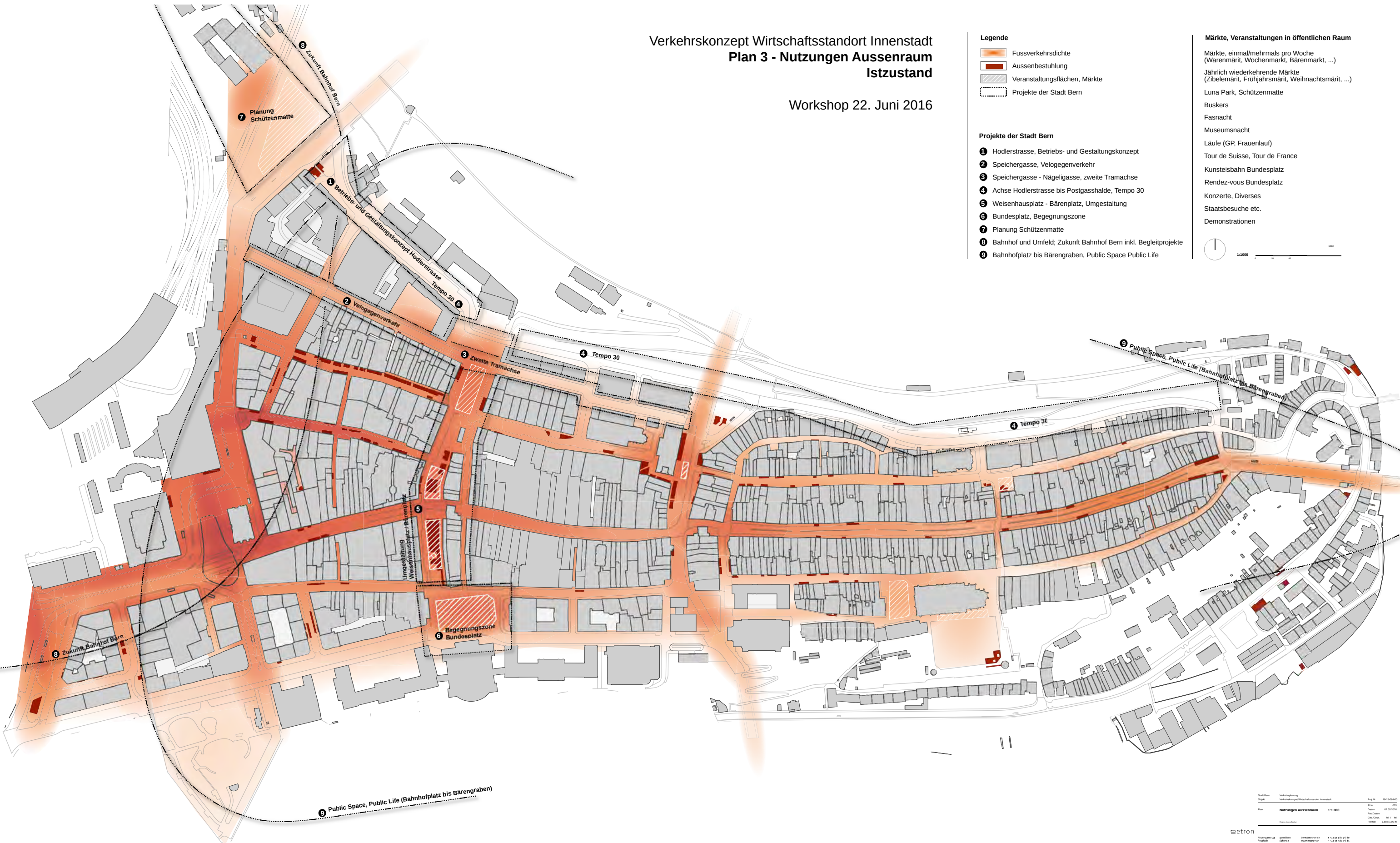
- Parkieren Obere Altstadt:
nur mit Ausnahmebewilligungen
(Parkkarte Handwerker, gehbehinderte Personen etc.)
- Parkieren Untere Altstadt:
nur mit Ausnahmebewilligungen (Parkkarte
Anwohnende/Gewerbetreibende, Handwerker etc.)
- Parkieren allgemein gegen Gebühr
Markierung weiss: 8 - 19 max. 1 h, 19 - 8 keine Zeitbeschränkung
Parkverbotslinien (gelb): nur 19 - 8 keine Zeitbeschränkung
- Nur Güterumschlag (lokale Halteverbote beachten)
- Halteverbot, Güterumschlag nicht gestattet
- Güterumschlag nur auf markierten Flächen

- Parkverbotslinien / Parkverbotsfelder
- Weisse (gebührenpflichtige) Parkfelder
- Spezialparkplätze (Hotel, Taxi etc.)
- Veloabstellplätze
- Motorradabstellplätze
- Parkhaus / offene Parkierungsanlage

1:1000

Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt
Plan 3 - Nutzungen Aussenraum
Istzustand

Workshop 22. Juni 2016



Legende

- Fussverkehrsdichte
- Aussenbestuhlung
- Veranstaltungsflächen, Märkte
- Projekte der Stadt Bern

Projekte der Stadt Bern

- 1 Hodlerstrasse, Betriebs- und Gestaltungskonzept
- 2 Speichergasse, Velogegeverkehr
- 3 Speichergasse - Nägeligasse, zweite Tramachse
- 4 Achse Hodlerstrasse bis Postgasshalde, Tempo 30
- 5 Weissenhausplatz - Bärenplatz, Umgestaltung
- 6 Bundesplatz, Begegnungszone
- 7 Planung Schützenmatte
- 8 Bahnhof und Umfeld; Zukunft Bahnhof Bern inkl. Begleitprojekte
- 9 Bahnhofplatz bis Bärengaben, Public Space Public Life

Märkte, Veranstaltungen in öffentlichen Raum

Märkte, einmal/mehrmals pro Woche (Warenmarkt, Wochenmarkt, Bärenmarkt, ...)

Jährlich wiederkehrende Märkte (Zibelemärit, Frühjahrsmarkt, Weihnachtsmarkt, ...)

Luna Park, Schützenmatte

Buskers

Fasnacht

Museumsnacht

Läufe (GP, Frauenlauf)

Tour de Suisse, Tour de France

Kunsteisbahn Bundesplatz

Rendez-vous Bundesplatz

Konzerte, Diverses

Staatsbesuche etc.

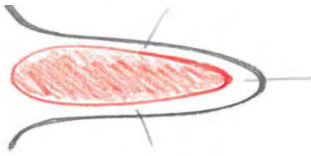
Demonstrationen

1:1000

0 20 40

Herleitung des Konzeptentwurfs

Konzeptansatz



Auf Basis der Ergebnisse des Workshops 1 wurde eine "Grundarchitektur" eines neuen Regimes für die Altstadt erarbeitet. Dieses basiert auf den folgenden Eigenschaften:

- Klare Abgrenzung zwischen einer Kernzone mit beschränkter Zugänglichkeit und durchlässigen Erschliessungsachsen an den Rändern.
- Eine grosse, zusammenhängende Kernzone mit einer klar verständlichen Kammerung
- Ein Regime als Basis für die ganze Kernzone
- Entlastung des Raums durch Beschränkung auf den "notwendigen" Wirtschaftsverkehr plus ÖV und Bewohnerschaft

Ob das Zielsystem (übergeordnete Ziele, verfeinert mit Anliegen aus dem Workshop) und der Konzeptansatz übereinstimmen, wird in folgender Tabelle überprüft. Daraus geht auch hervor, in welchen Bereichen Klärungsbedarf besteht.

Zielsystem	Konzeptansatz	Klärungsbedarf
1 Sicherstellen einer guten Erreichbarkeit		
1.1 Intuitiv verständliche Verkehrsführung	– Klare Differenzierung zwischen Kernzone und Erschliessungsachsen ✓	– Abgrenzung zu definieren
1.2 Zugänglichkeit der Parkhäuser	– Durchlässiges Erschliessungsnetz ✓	– Durchlässigkeit bei Abgrenzung Erschliessungsachsen / Kernzone sicherstellen
2 Optimierung der Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr		
2.1 Intuitiv verständliches Verkehrsregime	– Ein Basisregime in ganzer Kernzone ✓	– Regime zu definieren (Fahrregime, Tempo, Parkierung etc.)
2.2 Weniger "wirtschaftsfremder" interner Verkehr (gegenseitige Behinderung)	– Dank Beschränkung auf ÖV, Anwohner und "notwendigen" Wirtschaftsverkehr ✓	– Berechtigte zu definieren
3 Verträglichkeit mit vielfältigen Nutzungen		
3.1 Reduktion der Konflikte zwischen unterschiedlichen Nutzern	– Verkehrsentslastung schafft für mehr "Miteinander" oder "Nebeneinander" ✓	– Zeitlich unterschiedliche Nutzungsprioritäten prüfen
3.2 Attraktivierung der Innenstadt	– Dank Verkehrsentslastung ✓ – Nutzbarkeit der Räume stark abhängig von Parkierung	– Parkierung und Flächenwidmung konkretisieren
3.3 Kontrollierbarkeit	– Verbesserung dank Vereinfachung und Vereinheitlichung ✓	– Zufahrtskontrolle und Regime zu definieren
3.4 Akzeptanz bei Betroffenen	– Abhängig von der konkreten Ausgestaltung der neuen Regeln	– Einbindung der Betroffenen wichtig. – Missbrauchsmöglichkeiten ausschliessen

Die Projektgruppe empfiehlt eine grosse, zusammenhängende, verkehrsarme Kernzone mit eingeschränkter Zufahrtsberechtigung. Zufahren dürfen nur die Bewohnerschaft und jene, welche für die Ausübung der Tätigkeit darauf angewiesen sind. Dadurch wird der Raum entlastet (Verfügbarkeit von Anlieferflächen, Verringerung von gegenseitiger Behinderung). Innerhalb der Kernzone sollen einfach verständliche Regelungen gelten, welche den vielfältigen Nutzungen innerhalb der Kernzone gerecht werden. Die Durchlässigkeit auf den Erschliessungsachsen an den Rändern der Kernzone ist sicherzustellen.

Konzeptbausteine

Damit das Konzept dem Zielsystem entspricht, sind verschiedene Themen zu konkretisieren (siehe Tabelle Kapitel 4). Bei den folgenden "Konzeptbausteinen" werden verschiedene Optionen untereinander Abgewogen:

- Abgrenzung der Kernzone
- Verkehrsregime und Parkierung
- Generelle Regelung der Zufahrtsbeschränkung (Zeitfenster)
- Ausgestaltung der Zonentore und Kontrolle der Zufahrt
- Zufahrtsberechtigungen

A Abgrenzung Kernzone

In verschiedenen Bereichen/Gassen stellt sich die Frage, wie sich die Kernzone abgrenzen soll. Ziel ist eine intuitiv verständliche Abgrenzung, also eine räumlich schlüssige Kammerung. Die Abgrenzung hat so zu erfolgen, dass auf den Erschliessungsachsen an den Rändern die Durchlässigkeit, insbesondere zu den Parkhäusern, gegeben ist. Gleichzeitig ist anzustreben, jene Bereiche in die Kernzone einzubeziehen, wo der Fussverkehr und die Aufenthaltsqualität eine hohe Priorität haben. Durch die Reduktion des Fahrverkehrs in der Kernzone können dadurch allfällige Konfliktbereiche zwischen Fussverkehr und motorisiertem Verkehr entschärft werden. In folgenden Bereichen wurde ein Einbezug in die Kernzone geprüft.

Geprüfte Optionen:

Problemstellung / Potenzial	Erwägung
Einbezug Zeughausgasse – Bestehende Konflikte zwischen Privatverkehr und Güterumschlag – Hohes Aufwertungspotenzial, (Erweiterung Aussenbestuhlung, Fussverkehrsflächen)	– Die Zeughausgasse hat keine übergeordnete Funktion (z.B. Verbindungsfunktion, Erschliessung Parkhaus). – Heute gibt es keine Zeitbeschränkungen für die Zufahrt. Bei einem Einbezug sind die Anlieferungszeiten für die Grossverteiler zu klären. – Für eine schlüssige Kammerung ist der Einbezug der Zeughausgasse sinnvoll. – Für Fahrschulen ist eine Lösung am Rand der Kernzone zu suchen. →weiterverfolgen.
Einbezug Abschnitte Genfergasse / Aarberggasse (ehem. Hauptpost) – Hohes Fussverkehrsaufkommen (Verbindung Grosse Schanz – Perronplatte – Altstadt via Passerelle) – Aufwertungspotenzial im Platzbereich Aarberggasse – Konflikte zwischen Anlieferung und Privatverkehr	– Die Abschnitte der Genfergasse und der Aarberggasse um die ehemalige Hauptpost haben keine Verbindungsfunktion für den MIV. – Eine Entlastung vom Privatverkehr kommt der Anlieferung und dem Fussverkehr zugute. →weiterverfolgen.
Einbezug Amthausgasse - Schauplatzgasse (Gegenverkehr Kochergasse) – Der Verkehr wird heute in der Amthausgasse via Ostseite des Bundesplatzes im Einbahnverkehr geführt. Häufig wird jedoch - als Verlängerung der Amthausgasse - die Schauplatzgasse befahren. Die Schauplatzgasse befindet sich in der Fahrverbotszone – Konfliktträchtig und sensibel ist der Bereich Bundesplatz / Bärenplatz. Dieser Bereich hat für den Fussverkehr und für den Aufenthalt eine grosse Bedeutung.	– Durch den Einbezug der Kochergasse wird der konfliktträchtige Bereich im Übergang von Bärenplatz zu Bundesplatz durch die Verringerung der Verkehrsmenge entschärft. – Die Platzverhältnisse auf der Kochergasse sind für Gegenverkehr ausreichend. – Zu klären sind die Veränderungen der Lärmbelastung aufgrund des Gegenverkehrs (insbesondere im Bereich des Hotels Bellevue). →weiterverfolgen.

Problemstellung / Potenzial	Erwägung
Einbezug Bundesgasse / Bundesplatz	– Um den Bundesplatz als hochwertiger Aufenthaltsraum und sensibler Stadtraum auch auf der Südseite vom Verkehr zu beruhigen, ist der Einbezug der Bundesgasse in die Kernzone ein Ansatz. – Die Erschliessung des Casinoparkings via Bundesgasse fällt weg oder wird erschwert. – Durch den Wegfall der Verbindung zwischen Kirchenfeld und dem westlichen Stadtzentrum werden Umwegfahrten generiert (lokaler Bedeutung). → nicht weiterverfolgen.
Einbezug Casinoplatz	– Direkte Erschliessung des Casinoparkings ab Kirchenfeldbrücke bzw. Bundesgasse ohne Fahrt um den Casinoplatz – Aufwertungspotenzial durch Verkehrsentslastung – Konsequenzen: entweder Ausfahrt nur noch Richtung Kirchenfeld, oder Transit via Bundesgasse nicht mehr möglich. Zudem Anpassung der Ein-/Ausfahrten erforderlich. → nicht weiterverfolgen.
Einbezug oberer Kornhausplatz / Kornhausbrücke und Nägelgasse	– Aufwertungspotenzial durch Verkehrsentslastung im Bereich vor dem Stadttheater (oberer Kornhausplatz, Nägelgasse) – Es werden Umwegfahrten generiert, welche zu einer Mehrbelastung des Viktoriarains (durch Wohnquartier) und der Speichergasse führen. – Der Handlungsdruck beim oberen Kornhausplatz werden als nicht hoch eingeschätzt. → nicht weiterverfolgen.
Einbezug der Speichergasse / Nägelgasse, Bündelung des Verkehrs auf der Hodlerstrasse	– Aufwertungspotenzial durch Verkehrsentslastung in der Speichergasse – Verringerung der Trennungswirkung der beiden Platzhälften und der Konflikte im Bereich Waisenhausplatz – Umbau von Zu- und Ausfahrt des Metroparkings erforderlich, da neu Ein- und Ausfahrt in beide Richtungen möglich sein müssen. – Mehrbelastung beim Knoten Hodlerstrasse/Bollwerk führt zu Überlastung. → nicht weiterverfolgen.
Unterbindung Durchgangsverkehr Postgasshalde/ Brunn-gasshalde	– Beschränkung des Verkehr über die Nydeggbücke auf Zubringerverkehr zur Altstadt und zum Rathausparking (kein Durchgangsverkehr, keine Durchfahrt bis zum Metroparking) – Reduktion der Verkehrsbelastung und damit des Konfliktpotenzial im Bereich der Nydegggasse – Es werden Umwegfahrten generiert, welche zu einer Mehrbelastung der Achse Viktoriastrasse/Viktoriarain (durch Wohnquartier) führen. – Einschränkung der Zugänglichkeit zum Metroparking → nicht weiterverfolgen. Verbesserung der Situation durch lokale Massnahmen im Bereich Nydegggasse

Erwägung

Die Projektgruppe sieht einen Einbezug der Zeughausgasse, der Amthausgasse und der Abschnitte der Genfergasse und der Aarbergergasse bei der ehemaligen Hauptpost in die neue Kernzone als sinnvoll an.

Die neue Kammerung ist schlüssiger und intuitiv verständlicher. Ausserdem haben diese Abschnitte keine Verbindungsfunktion und keine Bedeutung für die Erschliessung der Parkhäuser. Mit dem Einbezug in die Kernzone wird der MIV in diesen Bereichen reduziert, wodurch ein Potenzial zur Aufwertung entsteht. Zudem werden Bereiche nördlicher Bundesplatz und östlicher Waisenhausplatz vom MIV entlastet, welche für den Fussverkehr eine sehr hohe Priorität haben.

Die anderen Abschnitte oder Platzflächen sind für die Erschliessung der Parkhäuser von Bedeutung oder haben eine Verbindungsfunktion, welche durch den Einbezug in die Kernzone eingeschränkt würde. Erforderlich wären grösser Umbaumassnahmen bei den Parkhauserschliessungen oder andere flankierende Massnahmen. Aus diesem Grund werden diese Optionen zum momentanen Zeitpunkt nicht weiterverfolgt.

B Verkehrsregime

Heute gelten in der Altstadt unterschiedliche Geschwindigkeitsbeschränkungen. Für die Weiterentwicklung des heutigen Verkehrs- bzw. des Temporegimes werden verschiedene Optionen in Erwägung gezogen.

Vorteile	Nachteile	
Ausweitung der Begegnungszone von der Unteren Altstadt auf die gesamte neue "Kernzone"	– Einheitliche Lösung für die gesamte "Kernzone". – Regimewechsel zum Erschliessungsnetz verdeutlicht die Abgrenzung der "Kernzone" mit eingeschränkter Zufahrtsberechtigung. – Der Fussverkehr hat in der Altstadt Priorität. Fussgängervortritt ist daher konsequent und entspricht weitgehend der effektiven Situation.	– Längere Abschnitte mit Tram in Begegnungszone existieren bisher in der Schweiz noch keine → rechtliche Klärung des Vortrittsrechts. – Wegen des Fussgängervortritts werden in der Oberen Altstadt Konflikte mit dem Fahrverkehr befürchtet (Sicht durch Parkierung/Anlieferung teilweise beeinträchtigt). – Aufgrund von Tempobeschränkung und Fussgängervortritt sind allenfalls zusätzliche ÖV-Kurse erforderlich (Kostenfolge je zusätzliches Fahrzeug CHF 100'000.- bis 150'000.- pro Jahr).
→ nicht weiterverfolgen.		
Tempo-30-Zone gesamte Altstadt	– Einheitliche, flächige Lösung für die gesamte Altstadt. – Minimum an Signalisation erforderlich	– Die Begegnungszone hat sich in der Unteren Altstadt bewährt. Der Fussgängervortritt entspricht der effektiven Situation und hat zu einer Belebung beigetragen. Eine Aufhebung der Begegnungszone würde als Rückschritt wahrgenommen.
→ nicht weiterverfolgen.		
Kombination Begegnungszone (Untere Altstadt) und Tempo-30-Zone (Erschliessungsnetz "Kernzone" Obere Altstadt)	– Einfaches Regime mit zwei grossen Zonen – Die bewährte Begegnungszone in der Unteren Altstadt wird beibehalten. – Integration von Verkehrsberuhigung auf Erschliessungsachsen in grosser Tempo-30-Zone.	– Kein Fussgängervortritt in einem Raum, in welchem der Fussverkehr Priorität hat. – Insbesondere keine Begegnungszone im Bereich Bundesplatz/Bärenplatz (politische Forderung)
→ weiterverfolgen.		

Erwägung

Die Begegnungszone hat sich in der Unteren Altstadt bewährt. In der Oberen Altstadt ist die Dominanz des Fussverkehrs noch stärker. Die Ausweitung der Begegnungszone mit dem Fussgängervortritt auf die Obere Altstadt wäre daher konsequent. Aus diesen Gründen hat sich die Projektgruppe anfänglich für diese Variante ausgesprochen. Im Rahmen des 2. Workshops wurden von einigen Stakeholdern die oben beschriebenen, begründete Vorbehalte dagegen eingebracht, worauf sich die Projektgruppe auf die Variante "Kombination Begegnungszone/Tempo-30Zone" einigte.

Die Projektgruppe empfiehlt die Beibehaltung die Einführung einer grossen, zusammenhängenden Tempo-30-Zone in der Oberen Altstadt und den Erschliessungsachsen sowie die Beibehaltung der Begegnungszone in der Unteren Altstadt.

C Parkierung

Das heutige Parkierungsregime ist sehr kompliziert und insbesondere auch schwer kontrollierbar. Entsprechend ist die Missbrauchsquote ist hoch.

Geprüfte Optionen:

Massnahme / Regelungsinhalt	Erwägung
Positivmarkierung Parkierung – Parkierung nur auf Parkfeldern – Anpassung Markierungen (Parkfelder anstatt Parkverbotslinien)	– Klärung der Situation: parkiert wird nur dort, wo ein Parkfeld markiert ist (Parkfelder werden in der Unteren Altstadt nur mit Eckmarkierungen gekennzeichnet). – Vereinfachung der Kontrolle →weiterverfolgen.
Keine öffentliche Parkierung – Aufhebung der bewirtschafteten weissen Parkfelder in der Unteren Altstadt (Postgasse, Gerechtigkeitsgasse, Junkerngasse)	– Klärt Situation: Kunden und Besucher parkieren in den Parkhäusern – Stärkt bestehende Parkhäuser – Schafft Räume für Aussenbestuhlung und Aufenthalt – Übereinstimmung Zufahrtsregime und Parkierungsregime (beides nur mit Berechtigung) →weiterverfolgen.
Parkplatzfreie Bereiche – Gassen mit grosser Nutzungsdichte im öffentlichen Raum und/oder hohem Potenzial für die Aussenbestuhlung von der Parkierung "freispielern" (analog Kramgasse). Z.B Münstergasse, Rathausgasse, Gurtengasse	– Stärkung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raums und der Gastronomie durch die Möglichkeit zur Aussenbestuhlung – Offene Frage bezüglich Wegfall oder Ersatz der Parkiermöglichkeiten (evtl. in Parkhäusern) Keine klare Haltung der Projektgruppe. Weniger Thema des Wirtschaftsverkehrs als der Bewohnerschaft. Thema wird mit den Vereinigten Altstadtleisten VAL besprochen.
Güterumschlag – Güterumschlag auch ausserhalb Markierungen zulässig – kein Güterumschlag bei Engrissen (z.B. Brunnen, enge Gassen) und bei Sichtbeeinträchtigung (gemäss SVG Art. 37 und VRV Art. 18), teilweise signalisiert	– Flexibles und einfaches Regime – Kommt mit wenigen Signalen und kaum Markierungen aus → zurückhaltende Erscheinung in historisch sensibler Umgebung →weiterverfolgen.

Erwägung

Die bestehende Parkierungsregelung ist für aussenstehende nur schwer nachvollziehbar. Eigentliche Parkfelder gibt es lediglich in drei Gassen der Unteren Altstadt und im übrigen Strassenraum gilt Parkverbot. Dennoch ist die Parkierung in weiten Teilen der Altstadt dominant und deutlich sichtbar. Dies liegt daran, dass auf den meisten Parkverbotslinien und –feldern mit einer entsprechenden Berechtigung parkiert werden darf. Die heutige Situation ist verwirrend und wenig glücklich. Neu soll die Parkierung ausschliesslich auf Parkfeldern stattfinden ("Positivmarkierung"). Durch die Zufahrtsbeschränkung für Berechtigte wird verhindert, dass die Parkplätze von Personen beansprucht werden, welche nicht auf diese Parkplätze angewiesen sind. Die Kontrollierbarkeit wird vereinfacht, womit der heute inakzeptabel hohen illegalen Parkierung entgegengewirkt werden kann. Des Weiteren wird Konflikten mit dem Anlieferverkehr entgegengewirkt.

Mit der Aufhebung der öffentlichen, bewirtschafteten Parkplätze wird die Situation zusätzlich geklärt, da Kunden und Besucher ihre Fahrzeuge ausschliesslich in Parkhäusern abstellen dürfen. Der Parkplatzsuchverkehr wird damit unterbunden und der Raum wird freigespielt für eine Stärkung der Aufenthaltsqualität und zur Aussen-

bestuhlung in den Gassen. Dies kommt der allgemeinen Attraktivität zum Flanieren und Verweilen sowie dem Faktor als Wirtschaftsstandort zugute.

Für den Güterumschlag wird eine möglichst einfache und flexible Regelung bevorzugt, welche ohne unnötige Regulierungen auskommt.

Die Projektgruppe die Positivmarkierung von Parkfeldern, eine Aufhebung der öffentlichen Parkplätze sowie einen flexiblen Güterumschlag auch ausserhalb der Markierungen.

D Zeitfenster Güterumschlag

Geprüfte Optionen:

Massnahme / Regelungsinhalt	Erwägung
Morgenzeitfenster	– Ein Zeitfenster (5 – 11 Uhr), wie bereits in der Neuengasse und Aarberggasse und wie in den meisten Innenstadtbereichen der grösseren Schweizer Städte (zum Vergleich: Luzern 6-10 Uhr, Basel 6-11 Uhr, Zürich 5-12 Uhr, Thun 5-11 Uhr) – Ermöglichung von Aussenbestuhlung auch am Abend – Einschränkung gegenüber heute für das Gewerbe → mehr Ausnahmen für Fahrten ausserhalb des Zeitfensters erforderlich, Mehraufwand für Gewerbe und Polizei → nicht weiterverfolgen.
Morgen- und Abendzeitfenster	– Zwei Zeitfenster (5 – 11 Uhr, 18:30 – 21 Uhr) – Bestehendes Regime der Oberen Altstadt auch auf die Untere Altstadt übertragen. – Ausnahme Neuengasse, Aarberggasse (nur Morgenzeitfenster) beibehalten – Bewährte Lösung in der Oberen Altstadt, grosse Mehrheit der Anlieferungen während den Zeitfenstern möglich, nur wenige Ausnahmegewilligungen erforderlich. → für Obere Altstadt weiterverfolgen. – Für die inhomogenere Untere Altstadt zu einschränkend. Differenziertere Bedürfnisse, welchen man mit Zeitfenstern nicht gerecht wird. → für Untere Altstadt nicht weiterverfolgen.
Innovation City Logistik	– Zufahrt und Güterumschlag mit emissionsfreien Kleinfahrzeugen (Cargovelo, E-Scooter, Kleinlieferfahrzeug) ganztagszulässig (auch ausserhalb der Zeitfenster) – Die zulässigen Fahrzeugtypen sind zu definieren. Ev. kann die Zulassung an weitere Bedingungen wie Auslastung, Bündelung von Fahrten etc. gebunden werden. – Anreize zugunsten von umweltfreundlichem Wirtschaftsverkehr – Alternative für Betriebe, welche auf eine hohe zeitliche Flexibilität angewiesen und mit geringen Liefermengen auskommen. – Transportkapazität von Kleinfahrzeugen in vielen Fällen nicht ausreichend – Höhere Transportkosten durch zusätzliches Umladen – Allenfalls Umladeterminale erforderlich → als Globallösung (noch) nicht tauglich

Erwägung

Die Strukturen der Unteren und der Oberen Altstadt sind zu unterschiedlich, als dass für beide Bereiche genau dieselben Regelungen innerhalb der Kernzone sinnvoll sind. Der deutlich inhomogeneren, durch vielfältige Nutzungen geprägte Untere Altstadt wird man durch die Einrichtung eines Zeitfensters für die Anlieferung nicht gerecht. Daher sollen die Zeiten für den Güterumschlag in der Untere Altstadt nicht eingeschränkt sein. In der Oberen Altstadt, mit dem sehr starken Fussverkehrsaufkommen ist die Beibehaltung von Zeitfenstern unumgänglich um Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum zu vermeiden und um den unterschiedlichen Nutzungsbedürfnissen gerecht zu werden. Auf eine Einschränkung auf ein Morgenzeitfenster, wie es in der In-

nenstadt der meisten grösseren Schweizer Städte üblich ist, soll hingegen verzichtet werden. Die beiden Zeitfenster am Morgen und am Abend haben sich in Bern bewährt. Bei nur einem Zeitfenster würden mehr Ausnahmegewilligungen erforderlich sein, was zu einem Mehraufwand für Gewerbe und Polizei führen würde.

Die Projektgruppe empfiehlt die Beibehaltung der bestehenden Zeitfenster für den Güterumschlag in der Oberen Altstadt sowie den Status quo für die Untere Altstadt.

E Kontrolle Zufahrt bei den Zonentoren

Geprüfte Optionen:

Basisvariante - Signalisation der Zufahrtsbeschränkung

Funktionsweise	– Signalisation des Regimes und den Zugangsbeschränkungen an den Zonenzufahrten. – Keine physische Zufahrtsbeschränkung
Kontrolle	– Hohe Missbrauchsgefahr – Das unberechtigte Einfahren in die Zone ist möglich. – Büssung nur bei Kontrolle.
Umsetzung	– Kostengünstig umsetzbar → weiterverfolgen.



Variante 1 – Intensivere Kontrollen

Funktionsweise	– Intensivierung der Kontrollen durch die Polizei, ansonsten analog Basisvariante
Kontrolle	– Das unberechtigte Einfahren in die Zone ist möglich. – "Grosse Gefahr" gebüsst zu werden.
Umsetzung	– Leistungsvertrag zwischen Stadt und Kantonspolizei ergänzen/neuverhandeln – höhere laufende Kosten → Option bei hoher Missbrauchsquote.

Variante 2 – Poller (kombinierbar)

Funktionsweise	– Physische Zufahrtsbeschränkung mittels versenkbaren Pollern – Poller versenkt während des Zeitfensters für den Güterumschlag – Berechtigte erhalten Möglichkeit zur Versenkung des Pollers
Kontrolle	– Kaum Missbrauchsmöglichkeiten – Einfahren in die Zone ist nur für Berechtigte bzw. während den Zeitfenstern möglich
Umsetzung	– Höhe Erstellungs- und Unterhaltskosten, Verhältnismässigkeit fraglich – Ca. 10 Poller erforderlich (abhängig von Einbahn-Fahrregime) – Politische Akzeptanz hierfür ist fraglich → nicht weiterverfolgen; Neuerwägung bei unhaltbar hoher Missbrauchsquote.



Variante 3 – Videoüberwachung (kombinierbar)

Funktionsweise	– Erfassung der Kennzeichen der einfahrenden Fahrzeuge mittels Videokamera, Abgleich mit den Kennzeichen der berechtigten Fahrzeuge. – Erfassung und Büssung nicht Zufahrtsberechtigter – Speicherung nur bis zum Abschluss des Falls
Kontrolle	– Einfache und effiziente Kontrolle – Das unberechtigte Einfahren in die Zone wird immer gebüsst
Umsetzung	– Politische Akzeptanz fraglich; videoüberwachte Standorte müssen durch den Stadtrat genehmigt werden. – Kosten für Installation und Unterhalt → nicht weiterverfolgen; Neuerwägung bei unhaltbar hoher Missbrauchsquote.



Variante 4 – Sensor (kombinierbar)

Funktionsweise	– Erfassen der im Fahrzeug befindlichen Sensoren beim Passieren von Empfangsstellen (z.B. Pfosten, Schlaufe im Boden); Abgleich mit der im der Datenbank hinterlegten berechtigten Fahrzeugen – Beim Passieren ohne Sensor wird ein optisches Empfangsgerät aktiviert, welches das Kennzeichen erfasst
Kontrolle	– Das Einfahren in die Zone ist für jeden möglich – Das unberechtigte Einfahren in die Zone wird immer gebüsst
Umsetzung	– Politische Akzeptanz fraglich; Reglement für Videoüberwachung im öffentlichen Raum evtl. erforderlich – Kosten für Installation und Unterhalt → nicht weiterverfolgen; Neuerwägung bei unhaltbar hoher Missbrauchsquote.

Erwägung

Die Varianten 2 - 4 sind sehr wirksam. Die politische Akzeptanz wie auch die Akzeptanz bei den Nutzenden ist höchst fraglich. Zudem verursachen alle drei Varianten relativ hohen Kosten und der Handlungsspielraum bei späteren Anpassungen ist eingeschränkt bzw. mit weiteren Kosten verbunden.

Die Projektgruppe empfiehlt das Beibehalten des Status Quo der Signalisation der Zufahrtsbeschränkung (Basisvariante). Sollte sich herausstellen, dass die missbräuchliche Zufahrt unverhältnismässig hoch ist, soll die Kontrolldichte erhöht werden (Variante 1).

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**

Anhang 6

Workshop zum Konzeptentwurf vom 13.02.2017

Der Konzeptentwurf wurde am Workshop im Februar 2017 mit weiteren Stakeholdern diskutiert. Nachfolgend sind die Konzeptelemente aufgeführt, welche auf Zustimmung stossen bzw. wo inhaltliche Differenzen bestehen.

Auf **Zustimmung** (teilweise mit spezifischen Vorbehalten) stossen folgende Konzeptelemente:

Verkehrsregime / Abgrenzung Kernzone

- Abgrenzung der Kernzone (einzig zum Einbezug der Zeughausgasse bestehen von Seiten der Grossverteiler Vorbehalte bezüglich der Einschränkung der Anlieferzeiten)
- Signalisation eines niedrigen Geschwindigkeitsregimes (zum Fussgängervortritt einer Begegnungszone in der Oberen Altstadt bestehen Vorbehalte)

Zufahrtsberechtigung

- Berechtigungsregime in der Oberen Altstadt

Parkierung und Güterumschlag

- Markierung von Parkfeldern anstelle von Parkverbotslinien
- Keine Ausweitung des oberirdischen Parkplatzangebotes / Konkurrenzierung der Parkhäuser
- Wo möglich Reduktion der Parkierung („Freispielen“ einzelner Gassen, z.B. Gurtengasse und Zeughausgasse)

Inhaltliche **Differenzen** bestehen in folgenden Punkten:

Verkehrsregime / Abgrenzung Kernzone

- Begegnungszone Obere Altstadt (Stand Workshop): Wegen des Fussgängervortritts werden Konflikte mit dem ÖV (Vortrittsrecht unklar), mit Lkw oder auch mit Velofahrenden befürchtet. Aufgrund von Tempobeschränkung und Fussgängervortritt sind allenfalls zusätzliche ÖV-Kurse erforderlich (Kostenfolge je zusätzliches Fahrzeug CHF 100'000.- bis 150'000.- pro Jahr).
- Die Begegnungszone in der Oberen Altstadt wird als Konzeptbestandteil nicht weiterverfolgt (siehe Kapitel 3.3).

Zufahrtsberechtigung

- Anlieferung Zeughausgasse: Von den betroffenen Grossverteilern wird eine Beschränkung der Anlieferzeiten für die Zeughausgasse als nicht machbar erachtet. Der Warenumsatz sei zeitintensiv. Er könne wegen der vorhandenen Infrastruktur nicht reduziert werden (Liftablet). Die Anlieferungen können aufgrund der Lager- und Leergutproblematik nicht in kürzeren Intervallen erfolgen.
- Zufahrtsberechtigung Untere Altstadt: Die Vertreter der VAL lehnen für die Untere Altstadt das System „Zufahrtsberechtigung“ ab und beantragen die Beibehaltung des heutigen „Zubringerdienst“ (in Kombination mit einer anderen Parkierungslösung). → Wurde als Untervariante in den Konzeptentwurf aufgenommen (siehe Kapitel 3.5).

Parkierung und Güterumschlag

- Anstelle des vorliegenden Parkierungskonzeptes empfehlen die Vertreter des VAL die Verlagerung der Langzeitparkierung von Geschäftstreibenden und Anwohner in das Rathaus- bzw. das Casino-Parking zu ähnlichen Preisen wie für die Parkkarten. → Wurde als Untervariante in den Konzeptentwurf aufgenommen (siehe Kapitel 3.5).

Weitere **Anregungen**:

Verkehrsregime / Abgrenzung Kernzone

- Zufahrt in die Kernzone beim Bundesplatz und Durchfahrt Bundesplatz – Waisenhausplatz

Zufahrtsberechtigung

- Weitere Vereinfachung des Regime mit den Zufahrtsberechtigungen

Parkierung und Güterumschlag

- Der Parkplatzkompromiss sei zu beachten. Änderungen beim Parkplatzangebot haben Auswirkungen auf die Investitionssicherheit für die Parkhäuser.

allgemein

- Für die Umsetzung wird ein „Testlauf“ empfohlen

**Projekt**

Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt

Gremium

Workshop

Sitzung

N° 1

Datum, Zeit22. Juni 2016
16 – 19 Uhr**Ort**Berner GenerationenHaus (Burgerspital)
Bahnhofplatz 2
Bubenbergsaal 1**Anwesende**

Ursula Wyss
Karl Vogel
Marc Heeb
Nadine Heller
Urs Studer
Andreas Niklaus
Andreas Bieri
Felix Brunner
Antje Neumann
Thomas von Känel
Stefanie Anliker
Walter Bieri
Roland Meier
Patrik Bohnenblust
Urs Brodmann
Roger Burkhard
Bernhard Emch
Sven Gubler
Christoph Hofer
Andreas Hofmann
Markus Kunz
Nicole Loeb
Thomas Schneeberger
Irma Schnyder
Leonhard Sitter
Pascal Brechbühl
Christoph Tanner
Matthias Thümmeler
Judith Trachsel Oberleit-
ner
Claudia Dubacher
Renato Grassi

Funktion

Direktorin Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS)
Verkehrsplanung Stadt Bern
Polizeiinspektorat
Stadtplanungsamt
Tiefbauamt, Erhaltungsmanagement / Koordination
TAB Strassenmeister
Kantonspolizei, Mobile Polizei Bern / Verkehrskontrolle
Metron Bern, ext. Begleitung
Metron Bern, ext. Begleitung
Metron Bern, ext. Begleitung
Vereinigte Altstadtleiste
Coop
Coop, Leiter Transport Logistik Bern
BREAD à porter / Altstadtleist
Berger Bau AG
Hotel/Restaurant/Kongress Kreuz Bern
HIV Kanton Bern
BERNcity
Bernmobil, Angebotsplanung
Fussverkehr Bern
Nova Taxi
Loeb
Pro Velo
PostLogistics AG
KMU Stadt Bern
Böhlen AG
Mordasini Maler- und Gipser AG
Migros Marktgasse
GOBAG Gummi Oberleitner AG
TVS Stadt Bern
Verkehrsplanung Stadt Bern

Entschuldigt

Béatrice Stucki
Heinz Thomann
Thomas Burkhalter
Joseph von Sury

Gewerkschaftsbund
Kantonspolizei
Böhlen AG
Verkehrsplanung, Projektleiter

Traktanden

Projekt

Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt

Gremium

Workshop

Sitzung

N° 2

Datum, Zeit13. Februar 2017
16 – 19 Uhr**Ort**Berner GenerationenHaus (Burgerspital)
Bahnhofplatz 2, Bubenbergsaal 1**Anwesende**

Karl Vogel
Hannes Meuli
Joseph von Sury
Renato Grassi
Mathias Haltner
Peter Friedli
Hugo Staub
Marc Heeb
Norbert Esseiva
Andreas Niklaus
Andreas Bieri
Heinz Thomann
Felix Brunner
Antje Neumann
Thomas von Känel
Walter Bieri
Patrik Bohnenblust
Urs Brodmann
Bernhard Emch
Edi Franz
Martin Giezendanner
Sven Gubler
Alexander Hadorn
Flora Haussener
Christoph Hofer
Barbara Nyffeler
Markus Kunz
Nicole Loeb
Roland Meier
Andreas Bevern
Nicola Schneller
Irma Schnyder
Leonhard Sitter
Christoph Tanner
Matthias Thümmeler
Johannes Wartenweiler

Funktion

Verkehrsplanung Stadt Bern
Verkehrsplanung Stadt Bern
Verkehrsplanung Stadt Bern
Verkehrsplanung Stadt Bern
Verkehrsplanung Stadt Bern
Generalsekretariat Direktion TVS Stadt Bern
Tiefbauamt Stadt Bern
Polizeiinspektorat Stadt Bern
Polizeiinspektorat Stadt Bern
Tiefbauamt Stadt Bern, Strassenmeister
Kantonspolizei, Mobile Polizei Bern / Verkehrskontrolle
Kantonspolizei
Metron Bern
Metron Bern
Metron Bern
Coop
BREAD à porter
Berger Bau AG
HIV Kanton Bern
Vereinigte Altstadtleiste VAL
Vereinigte Altstadtleiste VAL
BERNcity
Vereinigte Altstadtleiste VAL
Parkleitsystem Bern AG
BERNMOBIL, Angebotsplanung
Fussverkehr Bern
Nova Taxi
Loeb
Coop
Pro Velo
Vereinigte Altstadtleiste VAL
PostLogistics AG
KMU Stadt Bern
Mordasini Maler- und Gipser AG
Migros Marktgasse
Gewerkschaftsbund

Entschuldigte

Ursula Wyss
Nadine Heller
Stefanie Anliker
Thomas Burkhalter
Roger Burkhard
Béatrice Stucki
Judith Trachsel Oberleitner

Funktion

Direktorin TVS Stadt Bern
Stadtplanungsamt Stadt Bern
Vereinigte Altstadtleiste VAL
Böhlen AG
Hotel/Restaurant/Kongress Kreuz Bern
Gewerkschaftsbund
GOBAG Gummi Oberleitner AG