

SPITAL- UND MARKTGASSE ALS FUSSGÄNGERPARADIES

Die Stadt Bern ist daran, teilweise internationale Trends und Tendenzen zu verschlafen, was die Attraktivität der Innenstadt angeht. Bern war früher führend in Sachen Verkehrsberuhigung der Innenstadt. Heute weisen gar Städte im „autoverrückten Italien“ völlig verkehrsfreie Fussgängerzonen auf, während man sich in Berns Hauptgassen alle 30 Sekunden vor SVB-Fahrzeugen, Liefer- oder Servicewagen in Acht nehmen muss. Vergeblich wurde in vergangener Zeit über eine integrale Fussgängerzone und über Alternativen der Verkehrsführung diskutiert. Von einer Fussgängerzone kann aber nicht gesprochen werden, solange nicht auch der öffentliche Verkehr aus den Gassen verschwindet. Beispiele vergleichbarer Städte zeigen, dass solche Fussgängerzonen durchaus machbar und erst noch ein grosser Erfolg sein können. Dringend notwendig ist etwas Mut und Phantasie! Voraussetzung zur Realisierung solcher zukunftsweisender Projekte sind aber die in Bern noch nicht vorhandenen gesunden Stadtfinanzen.

Probleme aus heutiger Sicht

Die Berner Innenstadt wurde vor langer Zeit schon vom Durchgangsverkehr befreit. Eine Fussgängerzone im eigentlichen Sinne ist aber dennoch nicht entstanden. Die Hauptgassen und vermehrt noch die Nebengassen werden heute durch Anlieferungsverkehr, Taxis, öffentliche Transportmittel, Anwohner, Zubringer und parkierten Autos belegt. Dabei kommt es in den Spitzenzeiten zu Konflikten.

Parkierte Fahrzeuge behindern die Anlieferung; Anliefernde müssen dadurch in der „zweiten“ Reihe anhalten und behindern demzufolge ihrerseits den übrigen, vor allem den öffentlichen Verkehr. Zudem verkehren in den Haupt- und Nebengassen der Innenstadt zu viele Fahrzeuge als sogenannte Zubringer, die dort eigentlich nichts zu suchen haben.

Vision 2020

„Aus Sorge um die Berner Innenstadt“ wurde im Jahre 1995 die Vereinigung VISION 2020 ins Leben gerufen. Sie hat sich die Aufgabe gestellt, Vorstellungen zu entwickeln, wie die Innenstadt in rund 20 Jahren, um das Jahr 2020 aussehen kann.

Die Vision 2020 verfolgte unter anderem das Ziel, die gesamte Berner Innenstadt in eine Fussgängerstadt umzuwandeln. Die Fussgängerzone sollte sich – in drei unterschiedlichen Qualitätsstufen – von der Nydegg bis zum Hirschengraben erstrecken.

Kernstück der zu realisierenden Vision war der Bau eines Tunnels für Tram und Bus zwischen Hirschengraben und Zytglogge. Nach den Vorstellungen der Initianten sollte der Tunnel vom Hirschengraben via Bahnhof-Neuengasse-Oberer Waisenhausplatz-Bärenplatz-Amthausgasse zum Theaterplatz führen, von wo je eine Röhre zum Casinoplatz und Kornhausplatz und dort wieder an die Oberfläche führt.

Diese doch recht visionäre Idee eines Tunnels wurde in der Folge von den Initianten nicht weiterverfolgt. Es fehlten dazu die dafür benötigten Geldmittel, obwohl diese Idee aus Sicht der EB hätte bevorzugt werden müssen. Zur Zeit wird aber immerhin in der Altstadt die Vision einer Flanierzone nach Burgdorfer Modell überlegt. Mit einer Tempolimit von 20 Stundenkilometern für den Privatverkehr, der Reduzierung der Parkplätze in den Hauptgassen und der Umleitung der Buslinie 12 auf die „Schütte“ sollen Mensch und Auto in der Kram- und Gerechtigkeitsgasse

künftig friedlich nebeneinander bummeln und spazieren können.

Fussgängerparadies auch in der Oberstadt ist machbar!

Die Totalsanierung der Marktgasse im Jahre 1995 hat gezeigt, dass eine verkehrsfreie Innenstadt grundsätzlich möglich ist.

Zu überlegen wäre eine teilweise Verlegung der öffentlichen Verkehrsmittel auf die Achse Amthausgasse-Schauplatzgasse, Aarbergergasse-Zeghausgasse. Denkbar wären zwei Tramachsen mit unterschiedlicher Fahrtrichtung.

Diese Idee könnte als Grundlage zur Ausarbeitung einer realistischen Lösung zur **Verlegung des gesamten öffentlichen Verkehrs in die „Nebengassen“** dienen, beispielsweise Amthausgasse-Schauplatzgasse. Die Buslinien müssten teilweise in die Aarbergergasse, Zeughausgasse oder Speichergasse verlegt werden und der Individualverkehr in die äussersten Achsen wie Schüttestrasse/Hodlerstrasse und Bundesgasse/Kochergasse, die ohne weiteres auch im Gegenverkehr befahren werden könnten.

Variante: Tram in die Seitengassen

Eine Verlegung der Trams in die Seitengassen löst zwar in den Hauptgassen einen Teil der Probleme, Konflikte von Fussgängern mit Anlieferungsfahrzeugen bleiben aber bestehen. Weiter sprechen gegen eine Verlegung:

- Amthaus- und Schauplatzgasse sind zu schmal für die Erstellung zweier Tramgeleise.
- Die Verlegung in die nördlichen Nebengassen wird durch die kleinen Kurvenradien bei den Einfahren vom Bollwerk und dem Kornhausplatz verunmöglichlicht.

Mit massivem betrieblichem Aufwand wären aber auch hier sicherlich **Lösungsmöglichkeiten** vorhanden. Zudem ist es nicht zwingend notwendig, dass jedes Tram über den Bahnhofplatz fahren muss. Dass die **Tramschienen** im Jahre 1995 neu verlegt wurden, wird als nicht so tragisch betrachtet, wenn man bedenkt, dass die Lebensdauer einer Tramschiene 30 Jahre beträgt.

Individualverkehr

Ein Fussgängerparadies in Bern kann jedoch nur verwirklicht werden, wenn genügend **Autoabstellplätze** vorhanden sind. Zur Zeit ist die Stadt Bern daran, den Verkehrskompromiss umzusetzen, welcher vorsieht, die oberirdischen Parkplätze durch unterirdische zu ersetzen.

Die **Erreichbarkeit** der Fussgängerzone muss erhalten bleiben. Für Kunden sollte ein Parkplatz vom Rand der Fussgängerzone aus bequem fussläufig erreichbar sein. Aus zahlreichen Kundenbefragungen ergab sich, dass Parkplätze in Kleinstädten in einer Entfernung von maximal 200 – 300 m oder 2-3 Gehminuten noch angenommen werden. Selbst in Grossstädten finden Parkplätze in einer Entfernung von mehr als 400m kaum mehr Akzeptanz bei den Besuchern. In diesem Zusammenhang stellt die EB die Forderung **nach Waren- auslieferungszentren** in bestehenden Parkhäusern, wie sie z.B. in Lausanne bereits bestehen.

Problematik: Warenanlieferung

Nicht nur Bus und Tram sind für Fussgänger störend, sondern im Speziellen auch die Zulieferer.

Anlässlich der Marktgass-Sanierung konnten viele Geschäfte nicht mehr direkt von der Gasse her beliefert werden – die Anlieferung erfolgte über Neuengasse. Obwohl von den Geschäftsinhabern anfänglich

skeptisch waren, klappte dieses System. Die grossen Geschäfte wie Globus, Loeb, Migros und Ryfflihof haben die Anlieferung ihrer Ware bereits in die Nebengassen verlegt.

Modelle möglicher Anlieferung:

Heute ist die Anlieferung an Spital- und Marktgasse von 5.00 bis 11.30 Uhr und 14.30 bis 17.00 Uhr möglich.

Als Alternativen kämen in Frage:

- a) Von den Seitengassen her mit Handmobilen
- b) Ein unterirdisches An-/Auslieferungssystem (Projekt vorhanden).
- c) Unterbindung der nachmittäglichen Anlieferung, dafür eine kurze Anlieferung nach Ladenschluss.
- d) Baustellen-, Handwerker-, Wert-, Frischprodukte- usw. sind zulässig aber generell bewilligungspflichtig.
- e) Anlieferung zwischen 5.00 Uhr – 9.00 Uhr in den Hauptgassen.

Positive Auswirkungen einer Fussgängerzone

- Fussgängerzonen kommen dem Bedürfnis der Verbraucher nach einem **Einkaufserlebnis** entgegen. Die Angebotskonzentration und die verschiedensten Angebotsformen auf relativ engem Raum können bequemer und schneller überschaut werden und bieten dem Konsumenten eine hohe Markttransparenz. Ein verbessertes Kaufumfeld bewirkt zudem positive Umsatzeffekte.
- **Freie Bewegungsmöglichkeit**
Fussgänger sind in ihrer Bewegungsfreiheit nicht mehr nur auf die Lauben beschränkt. Ihnen steht eine grössere Fläche zur Verfügung. Zudem bietet der neu gewonnene Raum vermehrt Platz für Aktivitäten und Veranstaltungen wie Märkte, Strassenmusikanten oder diverse Darbietungen. Die Innen-

stadt würde dadurch zum Lebenszentrum der Stadt.

- **Ansiedelung von Restaurants und Cafés**

Die Bedenken, dass nach Ladenschluss das Zentrum menschenleer würde, würde sich mit der Zeit vermutlich von selbst erledigen. Wenn diese Gassen verkehrsfrei wären, würden sich sicher auch Restaurants und Cafés ansiedeln, die speziell auch im Sommer mit einer entsprechenden Aussenbestuhlung die Gassen bis weit in die Nacht belegen würden.

- **Vermeidung von Unfällen**

Eine Fussgängerzone darf als die attraktivste und sicherste Variante für die Fussgänger gesehen werden. Im letzten Jahr gab es zehn schwere Unfälle mit Fussgängern in der Innenstadt.

Erfahrungen aus Deutschland

In Bayern sind bereits seit 1985 alle Städte mit mehr als 50 000 Einwohnern mit einer Fussgängerzone ausgestattet. Nach den bisherigen Erfahrungen hatte die Einführung einer Fussgängerzone für viele Einzelhandelsbetriebe **Umsatzsteigerungen** zur Folge. Allerdings sind die Auswirkungen in den einzelnen Branchen sehr unterschiedlich zu beurteilen. Ein entscheidender Faktor ist letztlich die Konzeption der Fussgängerzone. Mit der Aufwertung der Fussgängerzone ist häufig eine gleichzeitige Abwertung der angrenzenden Bereiche zu beobachten, da sich hier der Verkehr in der Folge verstärkt.

Gemäss Aussage des Landesverbandes des Bayerischen Einzelhandels gibt es keine all-gemeingültigen Lösungsansätze, da jede Gemeinde und jede Innenstadt ihre eigenen und standortspezifischen Verkehrsprobleme zu bewältigen hat. Das Studium der bisherigen Lösungen zeigt deutlich die Individualität jeder einzelnen Fussgängerzone entsprechend den jeweiligen Gegebenheiten im Strassen- und Verkehrsnetz,

in der Verteilung der Einzelhandelsgeschäfte über die Stadt, aber auch entsprechend den jeweiligen örtlichen sozialen und kulturellen Gegebenheiten. Insbesondere bestehen unterschiedliche Bedingungen zwischen Mittel- und Kleinstädten auf der einen Seite und Grossstädte auf der anderen Seite.

Während in Grossstädten häufig die Absicht verfolgt wird, die Innenstadtbereiche zu entlasten, soll die Zentralität von Mittel- und Kleinstädten, die oftmals gleichzusetzen ist mit der Notwendigkeit der Verdichtung, insbesondere in strukturschwachen Gebieten, erhöht werden. In beiden Fällen können Fussgängerzonen hier einen Beitrag leisten, wenn einige wesentliche Voraussetzungen erfüllt sind.

Die Attraktivität und Akzeptanz einer Fussgängerzone stützt sich auf drei Säulen: **Erreichbarkeit, Nutzungsvielfalt und städtebauliche Qualität.**

Was sagen nun die Betroffenen selbst?

Der **Geschäftsführer des Berner Oberstadt-Leistes (BOL)**, Thomas Tobler, spricht sich eindeutig gegen eine Spital- und Marktgasse als Fussgängerparadies aus. Er befürchtet Umsatzeinbussen der Geschäfte. Es habe sich gezeigt, dass gerade öV-Haltestellen Frequenzbringer sind. Ohne öffentlichen Verkehr werden die Geschäftsinhaber „auf die Barrikaden“ gehen. Im weiteren sieht er die Gefahr in der Anlieferung. Grosse Geschäfte würden bereits in den Nebengassen anliefern und für die anderen bestünden ja heute bereits restriktive Anlieferungszeiten. Abschliessend ist er der Meinung, dass ein solches Vorhaben unbedingt grundlegend bei den Geschäftsinhabern in die Vernehmlassung geschickt werden müsste. Der **Präsident des BOL** war zu einer kurzen Stellungnahme leider nicht bereit, was zeigt, wie heikel diese Thematik bei den „Betroffenen“ ist.

Wilfried Burri, **Präsident des Vereins Bern Shopping**, ist grundsätzlich positiv

eingestellt. Folgende Voraussetzungen sind für ihn unabdingbar:

- Genügend Parkraum,
- Tram müssen aus den Gassen verschwinden (z.B. unterirdisch),
- gesamtkonzeptionell darf es sich nicht um ein Flickwerk handeln, sondern muss gut durchdacht sein.

Bedenken hat er hauptsächlich für die Geschäfte in den Nebengassen. Es bestünde die Gefahr, dass die Konsumenten praktisch nur noch in den Hauptgassen einkaufen würden. Zudem würde eine verkehrsfreie Innenstadt die bereits schon jetzt hohen Mietpreise noch weiter in die Höhe treiben. Kleine Geschäfte könnten einen solchen Standort nicht mehr finanzieren, so dass sich in den Hauptgassen vor allem die grossen Ladenketten ansiedeln würden.

Die **Geschäftsinhaberin**, Frau Annamarie Vaucher, ist von einer verkehrsfreien Innenstadt nicht begeistert. Sie befürchtet durch verkehrsfreie Gassen Umsatzeinbussen. Ein solches Konzept müsste schon sehr gut durchdacht sein, damit es dann auch wirklich funktionieren könnte und damit die Leute nicht auf Einkaufsläden ausserhalb der Stadt ausweichen würden. Zudem verweist sie auf die Problematik, dass die Nebengassen viel zu eng sind, um all den öV und Zulieferverkehr ohne Probleme aufzunehmen. Bern könne man auch nicht mit München vergleichen, da dort die ganze Stadtstruktur anders sei. München weist keine breiten Gassen, sondern viel mehr kleine Strassen und Gässchen. Zudem wäre es auch für die Anlieferer viel einfacher.

Die Entente Bernoise erachtet eine autofreie Innenstadt durchaus als wünschenswert, aber schwer machbar. Der Versuch sollte nicht unterlassen, und weitere kreative Lösungen gesucht werden. Voraussetzung dazu sind intakte Stadtfinanzen, damit genügend finanzielle Mittel bereitgestellt werden können für die Realisierung von zumindest teilweise unterirdischer Verkehrswege für den öV.