

Interfraktionelle Motion GB/JA!, SP/JUSO, GFL/EVP (Katharina Gallizzi/Jelena Filipovic, GB/Laura Binz, SP/Michael Ruefer, GLP/Tanja Miljanovic, GFL): Superblocks für ein neues Lebensgefühl in Bern

Auf manchen Kreuzungen Barcelonas, auf denen früher tausende von Autos täglich durchfahren, kann man nun flanieren, spielen oder einfach im Schatten verweilen. Denn Barcelona gestaltet mit sogenannten «Superblocks» die Stadt neu. In einem Superblock wird der Autoverkehr so angeordnet, dass der Durchgangsverkehr aussen herum fliesst. Ein Konzept, das Bern mit den Wabenlösungen in Ansätzen bereits kennt. Anschliessend wird der freigewordene Strassenraum so umgewidmet, dass Fuss- und Veloverkehr Vorrang haben und gleichzeitig genug Platz bleibt für die unterschiedlichsten Nutzungen des neu geschaffenen Freiraums¹. Zusätzlich können die nicht mehr benötigten Verkehrsflächen entsiegelt, begrünt und verschattet werden.

Da die Finanzmittel knapp und der Handlungsbedarf gross sind, setzt Barcelona für die Umsetzung der Superblocks auf sogenannt «taktischen Urbanismus»: Statt in einem jahrelangen Planungsprozess und mit teuren «definitiven» Massnahmen geschieht die Umsetzung mit relativ kostengünstigen, provisorischen und verschiebbaren Massnahmen (Bodenmarkierungen, Bäume in Behältern, Pflanzbeete, Sonnensegel, Nebelduschen, Spiel- und Möblierungselemente etc.) – ohne teure Strassenbau- und Werkleitungs-Eingriffe. Ein Planungsansatz, der auch in der Stadt Bern bei der Aufwertung des öffentlichen Raums bereits angewendet wird.

Von Anfang an soll eine Kernzone ganz ohne MIV umgesetzt werden, befreit sowohl von fahrendem Verkehr als auch von Parkplätzen. Wie die Gestaltungsmassnahmen kann auch dieser Abbau schrittweise, modular, lernend für alle Beteiligten vorstattengehen.

Spannend ist, dass bei solchen Projekten ein Autoverkehrs-Verdunstungseffekt² beobachtet werden kann. Verkehrsexpert:innen beobachten seit längerem, dass bei einer Verkehrseinschränkung, z. B. bei einer Baustelle in einem Tunnel, ein Teil des Verkehrs schlicht verschwindet, anstatt auf alternative Strecken auszuweichen. Dies wurde auch in Barcelona beobachtet³.

Obwohl die meisten Schweizer Städte keine rasterartige Struktur wie Barcelona aufweisen, wäre das Modell der Superblocks auch hier umsetzbar. Zu diesem Schluss kommt eine vom Nationalfonds finanzierte Studie der EMPA aus dem Jahr 2022⁴. So gibt es denn auch bereits in verschiedenen Städten Initiativen zur Umsetzung des Konzepts in der Schweiz. In Basel fordern Quartierbewohnende von der Regierung die Schaffung von Superblocks im Wettstein und im St. Johann-Quartier⁵. Im Zürcher Gemeinderat wurde im Juni 2022 ein Postulat überwiesen, das die Realisierung von Quartierblöcken, wie die Superblocks hier genannt werden, als Pilotprojekt fordert.⁶

Auch in Bern könnte die Umsetzung von Superblocks zur Verbesserung der Lebensqualität und des Stadtklimas, zur Förderung der nachhaltigen, aktiven Mobilität und zur Erreichung der Klimaziele im Klimareglement beitragen. Erste Forschungsergebnisse der ZHAW zeigen, dass ca. 10% - 18% des Strassennetzes potenziell für Super- oder Miniblocks geeignet wäre. Demnach ist es sinnvoll, Superblocks zu testen und allenfalls langfristig zu realisieren.

Der Gemeinderat wird daher gebeten:

1. alle geeigneten Quartiere in Bern für die Errichtung von Superblocks zu ermitteln und diese dem Stadtrat vorzulegen

¹ <https://mobility-talk.com/superblocks-barcelona-berlin-vergleich/>

² Neue Studie über Verkehrsverdunstung – Mobilservice

³ Verkehrswende in Barcelona - «Der bisherige Verkehr verpufft, als habe er sich in Luft aufgelöst» | Tages-Anzeiger (tagesanzeiger.ch)

⁴ <https://www.nature.com/articles/s41893-022-oosss-2#sec6>

⁵ <https://www.woz.ch/2307/stadtentwicklung/quartiere-fast-wie-in-barcelona!/EQTBMIMFFX3S>

⁶ <https://www.gemeinderat-zuerich.ch/geschaefte/detail.php?gid=14e3b1860d3a4f888c76945144615571>

2. Kurzfristig: Mindestens zwei Pilot-Superblocks (mit Auto- und Parkplatz-befreiten Kernzonen) in zwei verschiedenen Quartieren, die durch befristete Massnahmen rasch kostengünstig realisiert werden können, umzusetzen.
3. Kurzfristig: Aufzuzeigen, wie die betroffene Quartierbevölkerung bei der Gestaltung der Pilot-Superblocks eingebunden werden kann.
4. Mittelfristig: Aufzuzeigen, wie organisatorisch und planerisch vorzugehen ist, damit das Konzept der «Superblocks» langfristig in möglichst vielen Quartieren der Stadt Bern zwecks Klimaschutz und -anpassung umgesetzt wird.
5. Mittelfristig: darzulegen, wie organisatorisch und planerisch vorzugehen ist, damit die einzelnen «Superblocks» zu einem grünen Netz wachsen können.
6. Superblocks als Vision über ein einfaches Verkehrskonzept hinaus zu denken (Hitze, Biodiversität, Wassermanagement, urbane Dichte und lokale Wirtschaft) und die Implementierung der Superblocks ämterübergreifend zu planen.

Bern, 29. Juni 2023

Erstunterzeichnende: Katharina Gallizzi, Jelena Filipovic, Laura Binz, Michael Ruefer, Tanja Miljanovic

Mitunterzeichnende: Matthias Humbel, Mirjam Roder, Lukas Gutzwiller, Bettina Jans-Troxler, Therese Streit-Ramseier, Marcel Wüthrich, Ingrid Kissling-Näf, Szabolcs Mihalyi, Nicole Silvestri, Dominic Nellen, Nora Krummen, Michael Sutter, Sarah Rubin, Barbara Keller, Johannes Wartenweiler, Lena Allenspach, Vanessa Salamanca, Lea Bill, Franziska Geiser, Seraphine Iseli, Anna Leissing, Mirjam Arn, Ursina Anderegg, Nora Joos, Anna Jegher, Mahir Sancar, Paula Zysset, Sofia Fisch, Chandru Somasundaram, Timur Akçasayar, Raffael Joggi, Matteo Micieli, Eva Chen, David Böhner, Judith Schenk

Antwort des Gemeinderats

Der Inhalt der vorliegenden Motion betrifft einen Bereich, der in der Zuständigkeit des Gemeinderats liegt. Der Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags. Zudem bleibt die Entscheidungsverantwortung bei ihm.

Der Gemeinderat steht der Idee der Superblocks grundsätzlich positiv gegenüber. Da die Gegebenheiten in Bern jedoch andere sind als in Barcelona, erachtet er es als unerlässlich, ihre Anwendbarkeit in Bern pilothaft zu prüfen und herauszufinden, ob und wie das Konzept «Superblock» auf die hiesigen Verhältnisse angewandt werden kann und welche Elemente sich allenfalls auch für in Bern bereits etablierten Begegnungszonen eignen. Somit befürwortet der Gemeinderat die Stossrichtung der Motion, lehnt sie als konkrete Handlungsanweisung jedoch ab. Er hat aber gestützt auf eine Standortevaluation beschlossen, in Bern die Idee eines Superblocks mit einem Pilotprojekt zu testen und ist daher bereit, die Motion als Richtlinie entgegenzunehmen und dem Stadtrat nach erfolgter Evaluation im Rahmen des Begründungsberichts Bericht zu erstatten.

Grundhaltung des Gemeinderats zur Idee eines Superblocks

In Bern wird einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität sowie einer nachhaltigen und flächeneffizienten Mobilität grosses Gewicht beigemessen. Damit sich Bern als nachhaltige und lebenswerte Stadt weiterentwickeln kann, unterstützt der Gemeinderat die mit der vorliegenden Motion verfolgten

Ziele und ist willens, neben den Begegnungszonen neue Ideen zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität zu prüfen und – wo sie sich bewähren – umzusetzen.

So verfolgt der Gemeinderat im Rahmen der aktuellen Legislaturziele und von «Bern baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum»⁷ die Strategie «Gemeinsam für den öffentlichen Raum». Diese sieht eine menschenzentrierte, iterative und lernende Planung vor, welche die hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität in Bern weiter verbessern soll. Begegnungsräume sollen für alle zugänglich sein, die Bewohner*innen der Stadt Bern sollen gehört werden, sich den öffentlichen Raum aneignen und sich so am Stadtleben beteiligen können. Das Verweilen soll nicht nur in der Innenstadt, sondern auch in den Quartieren attraktiver werden, indem beispielsweise kleine Quartierplätze umgestaltet und zu Treffpunkten aufgewertet werden.

Gleiche Ansätze finden sich auch in der Energie- und Klimastrategie 2025 sowie im Stadtentwicklungskonzept STEK 2016.⁸ Wie wichtig eine sinnvolle Stadtraumnutzung mit hoher Biodiversität und verkehrsberuhigten Quartieren ist, hat der Gemeinderat zudem bereits in seinen Antworten auf die Motionen «Temporär verkehrsfreie Begegnungsorte für jeden Stadtteil»⁹ und «Eine autofreie Piazza für jeden Stadtteil»¹⁰ dargelegt.

Der «Berner Superblock» – mehr als «nur» eine Begegnungszone?

Das Konzept des Superblocks wurde in den 1980er Jahren in Barcelona entwickelt, um das bestehende Strassennetz zu hierarchisieren, den Durchgangsverkehr zu reduzieren und autoarme, identitätsstiftende Quartiere zu schaffen. Mit den Superblocks werden neue soziale und grüne Begegnungsorte etabliert, um die der motorisierte Verkehr herumgeführt wird, mit unterschiedlichen Ausnahmen, bspw. für den Velo- oder den Anlieferungsverkehr. Neben verkehrlichen Themen waren für das Gelingen der Umsetzung von Superblocks vor allem der interdisziplinäre Planungsprozess, die Partizipation der Bevölkerung, das Design sowie die sozialräumliche Einbettung relevant. Die Idee aus Barcelona wurde seither von zahlreichen anderen Städten übernommen und adaptiert.

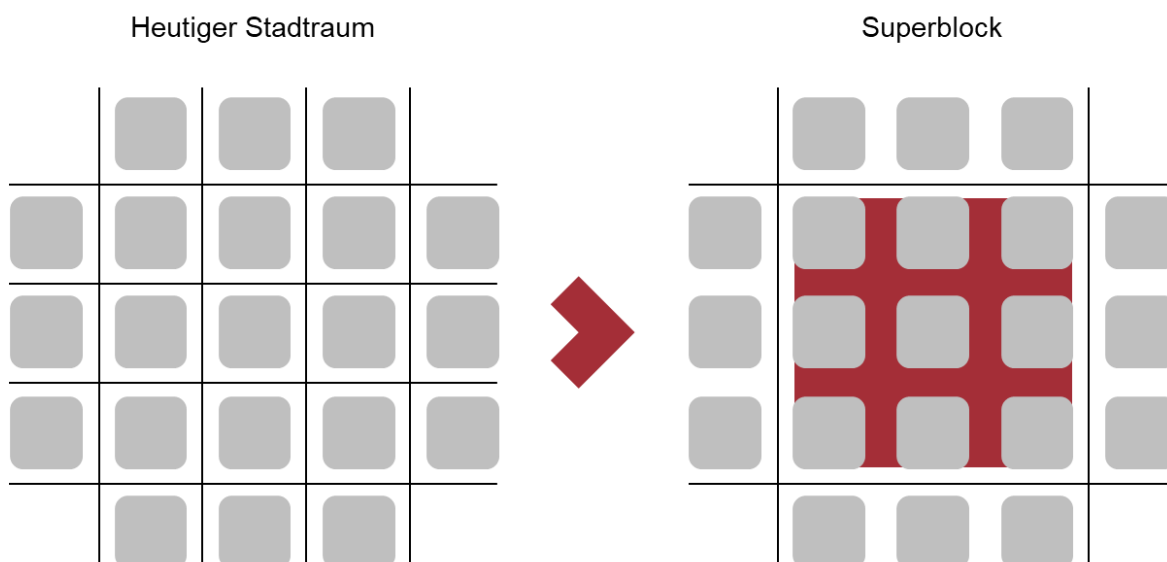


Abb. 1: Das Superblock-Konzept aus Barcelona

Im Vergleich zu Barcelona fehlt im Berner Stadtgrundriss grösstenteils die typisch rasterartige Struktur; eine Hierarchisierung des Strassennetzes existiert jedoch bereits. Zudem wird schon heute in Bern mit unterschiedlichen Instrumenten die Transformation des Strassenraums unter Mitbestimmung der Bevölkerung angestrebt, z.B. mit den Begegnungszonen, die jeweils auf Initiative der

⁷ www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/planen-und-projektieren

⁸ www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/stadtentwicklung/stadtentwicklungskonzept/stadtentwicklungskonzept-2016

⁹ https://ris.bern.ch/Geschaefft.aspx?obj_guid=c96ec67fccb7430ea4aeb6c25bc1a427

¹⁰ https://ris.bern.ch/Geschaefft.aspx?obj_guid=dad31b0bec4f4ab0a6311005852284ea

Anwohnenden geprüft und anschliessend umgesetzt werden. Die Superblock-Idee kann in Bern an bestehenden Konzepten anknüpfen, muss jedoch auf die lokalen Bedingungen angepasst und als «Berner Superblock» neu definiert werden.

Bereits heute besteht in Bern eine Vielzahl kleiner und grossflächiger Begegnungszonen, in welchen die Verkehrssicherheit erhöht und die Wohnqualität in den Quartieren gesteigert wird. Mit dem Ziel, den öffentlichen Raum zusätzlich aufzuwerten und die Strassen zu beleben, erachtet es der Gemeinderat als folgerichtig, das Konzept des «Superblock» in Bern zu testen, ergo in enger Zusammenarbeit mit der Bevölkerung zu planen, umzusetzen und zu analysieren. Eine anschliessende Evaluation wird zeigen, wie ein auf die hiesigen Verhältnisse angepasster Superblock aussehen könnte und welche Elemente davon sich allenfalls auch für Begegnungszonen eignen.

Das Superblock-Konzept beinhaltet für die Stadt Bern einige Herausforderungen, denen nur direktionsübergreifend begegnet werden kann. Es soll – anders als die heutige Praxis bei der Umsetzung von Begegnungszonen – nicht nur eine räumliche Strategie zur Verkehrsberuhigung sein, sondern ein interdisziplinäres Konzept zur Stärkung von Nachbarschaft und Aufenthaltsqualität sowie zur Implementierung von Klimaanpassungsmassnahmen sein.

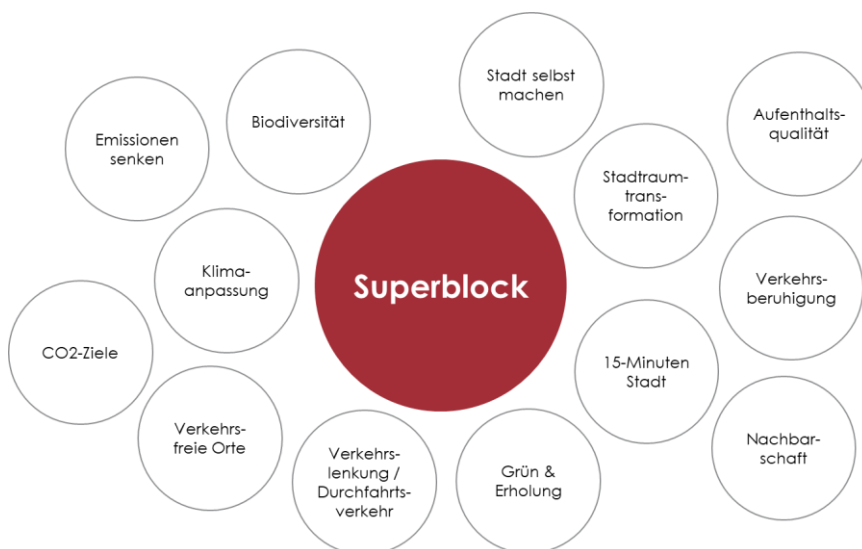


Abb. 2: Herausforderungen des Superblocks

Die Erfahrungen aus zahlreichen Planungsprozessen in anderen europäischen Städten zeigen, dass Kommunikation und Partizipation zentrale Faktoren für die positive Entwicklung eines Superblocks sind – indem die Bevölkerung von Anfang an – wie das heute bei neuen Begegnungszonen bereits der Fall ist – einbezogen wird, können lebendige Superblocks erfolgreich etabliert werden.

Das Konzept des «Berner Superblocks» soll im Rahmen eines Pilotprojekts partizipativ entwickelt und getestet werden. Das Ziel besteht darin, mit einfachen Mitteln die Aufenthaltsqualität inkl. Klimaanpassungsmassnahmen zu verbessern und gemeinsam mit den Nutzenden das Quartier zu verändern. Dabei ist wichtig, einerseits möglichst breite Bedürfnisse der ansässigen Wohnbevölkerung eruiert und abholen zu können, andererseits sollen auch Wege getestet werden, um das ansässige Gewerbe aktiv abzuholen und dessen Bedürfnisse aufzunehmen.

Basierend auf einer abschliessenden Wirkungsanalyse des Pilots soll eruiert werden, wie in Bern mit dem Thema «Superblock» weiter verfahren werden soll. Aus den Erkenntnissen des Pilotierungsprozesses werden allfällige Standards formuliert, die ggf. im weiteren Verlauf in «Bern baut» einfließen können. Dementsprechend werden folgende Schwerpunkte für die Pilotierung festgelegt:

- Kommunikation und Partizipation (beispielsweise partizipative Ausstellung als Kick-Off-Veranstaltung, Quartiertalk vor Ort und/oder Online-Plattform/partizipatives Budget),
- Testen von temporären und transitorischen¹¹ Massnahmen im Pilotperimeter Murifeld (Nutzer*innen aktivieren, konkrete Raumgestaltung auf Grundlage eines partizipativen Budgets festlegen),¹²
- Gemeinsame Festlegung der Erfolgsfaktoren mit der Quartierkommission, Monitoring der Auswirkungen, insbesondere der verkehrlichen Massnahmen, welche im Rahmen des Pilotprojekts umgesetzt werden,
- Evaluation, Wirkungsanalyse und Definition weiteres Vorgehen.

Weitere Voraussetzungen und vorhandene Ansätze

Wie in der Motion erwähnt, wird der «taktische Urbanismus» in Bern schon gelebt. Dieser Planungsansatz berücksichtigt die städtische Dynamik und stellt die Bedürfnisse der Bevölkerung ins Zentrum. Gemäss dem Grundsatz «Teste, bevor du investierst» zielt dieses Instrument darauf ab, Ideen mit der Bevölkerung in der Praxis zu entwickeln, zu testen und zu analysieren, bevor die Umsetzung kostspieliger Massnahmen erfolgt.

Neben der städtischen Verkehrsplanung ist das interdirektionale Kompetenzzentrum öffentlicher Raum (KORA) die Anlaufstelle, welche die Bevölkerung bei ihrem Engagement zur Belebung der Strassen oder bei temporären Projekten unterstützt. Seit Sommer 2018 haben Berner*innen in allen Stadtteilen temporäre Begegnungsorte geschaffen – sei es durch die zeitlich beschränkte Verkehrsbefreiung von Strassenabschnitten, durch die temporäre Umnutzung von Parkplätzen oder durch die einfache Möblierung von freien Flächen auf dem Trottoir. Die Partizipation und Teilhabe der Quartierbevölkerung konnte so bei der Aneignung und Gestaltung des öffentlichen Raums an folgenden Orten mit Testmassnahmen und Pilotprojekten gestärkt werden (Auszug):

- Temporäre Sperrung der Mittelstrasse an den Donnerstag- und Freitagabenden während der Sommermonate,
- Temporäre Gestaltung in der Muesmatt als Testnutzung vor der Einführung einer grossflächigen Begegnungszone (siehe Abb. 1),
- Temporäre Umnutzung des Waisenhausplatzes («Sockel») im Sommer mit einer Bühne für kulturelle Veranstaltungen,¹³
- Temporäre Parkplatz-Umnutzung im Balmweg von März bis November zwecks Schaffung eines Aufenthaltsorts für das Beaumont-Quartier («Quartierbalkon», siehe Abb. 1),
- Umgestaltung des Tellplatzes zum verkehrsfreien Begegnungs- und Spielort.



Abb. 1: Testmassnahme Muesmatt, Quartierbalkon Balmweg

¹¹ Im Gegensatz zu temporären, also befristeten Massnahmen, entwickeln sich transitorische Massnahmen stetig weiter zum definitiven Endprodukt.

¹² Dieses partizipative Budget dient zur Realisierung einer bevölkerungsnahen Umsetzung, indem deren Ideen berücksichtigt werden.

¹³ <https://www.instagram.com/sockelbern> sowie <https://www.facebook.com/SockelBern>

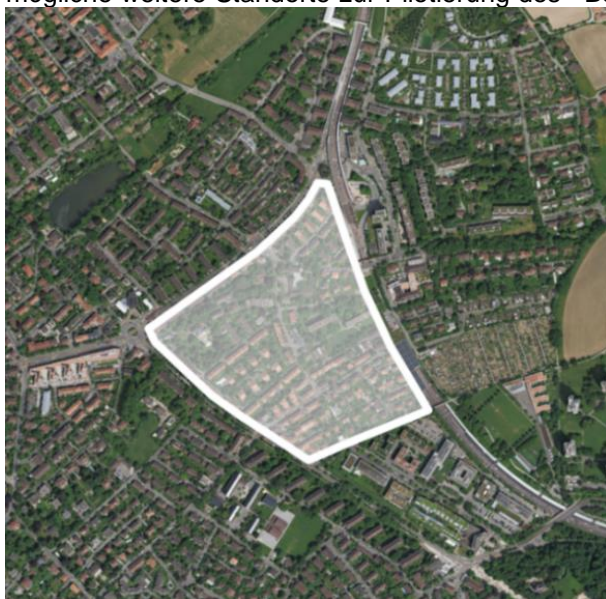
Diese Projekte haben zum Ziel, mit einfachen Mitteln Treffpunkte zu schaffen, die zum Verweilen, Flanieren und Spielen einladen. Sie sollen der Bevölkerung die Aneignung des öffentlichen Raums und die Identifikation mit ihrem Quartier ermöglichen, indem Strassen bemalt und mit flexiblem Mobiliar, grünen Inseln, Spielkisten, Tischfussballkästen oder Billardtischen ausgerüstet werden. Die Aufwertungsmassnahmen sind jedoch meist zeitlich begrenzt. Die Zusammenarbeit mit den Quartierorganisationen als offizielle Ansprechpartnerinnen der Stadt hat sich dabei bewährt.

Vor diesem Hintergrund nimmt der Gemeinderat zu den einzelnen Punkten des Vorstosses wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1:

Die Verkehrsplanung hat anhand des ämterübergreifend entwickelten Kriterienkatalogs eine Evaluation potenzieller Pilotstandorte durchgeführt. Kriterien zur Vorauswahl waren hierbei verkehrliche Barrieren (Autobahnen, Strassen des Basisnetzes und Quartierverbindungsstrassen, öV-Linien und Velohaupttrouten), die Einwohnerdichte sowie Defizite bei der Freiraumversorgung. Ausschlusskriterien waren fehlender Durchgangsverkehr sowie Konflikte mit anderen Projekten (bspw. bereits geplante Fernwärmeprojekte und Begegnungszonen).

Basierend auf verkehrlichen, sozial- und freiräumlichen sowie prozessrelevanten Überlegungen wurden schliesslich 14 mögliche Quartiere näher untersucht: Brunnadere, Brunnmatt, Chalchegg, Fröschmatt, Grüenegg, Mattehof, Monbijou, Murifeld, Sandrain, Schosshalde, Stapfenacker, Sulgebach, Wysebüel und Wyssestei. Anhand des Kriterienrasters wurden auch Rückmeldungen für mögliche weitere Standorte zur Pilotierung des «Berner Superblocks» aus den Quartierkommissionen geprüft.



Das Murifeld erfüllte hierbei die meisten der Kriterien und ging – wie oben bereits erwähnt – aus dem Gesamtranking als möglicher Pilotstandort für einen «Berner Superblock» hervor. Begründung für diese Auswahl war u.a. die verkehrliche Lage in der Stadt, der vorhandene Durchgangsverkehr, die hohe Kinderdichte, die bestehenden Flächenpotenziale und die aktive Quartierbevölkerung. Nach Auffassung des Gemeinderats ist diese Erhebung ausreichend, um den nun geplanten Pilotversuch schnell und ressourcensparend in die Wege zu leiten. Die zuständige Quartierkommission QUAV4 hat den geplanten Pilotversuch an ihrer Delegiertenversammlung vom 7. Mai 2024 zur Kenntnis ge-

nommen.

Abb. 4: Standortvorschlag Murifeld

Zu Punkt 2:

Wie bereits erwähnt, will der Gemeinderat in Bern ein Pilotprojekt für einen «Berner Superblock» durchführen. Dazu hat er in eigener Kompetenz einen Kredit gesprochen. Nach Abschluss der Pilotphase wird die Evaluation zeigen, welche Teilideen des «Superblock-Konzepts» in Bern erfolgversprechend angewendet werden können und wo Anpassungsbedarf besteht. Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse werden gegebenenfalls weitere potenzielle Standorte für Superblocks vorgeschlagen. Wie bereits oben erwähnt, ist auch eine Anpassung des Konzepts der «Begegnungszonen» denkbar.

Es ist geplant, schrittweise temporäre Massnahmen – vorerst ohne grosse bauliche Eingriffe – zu testen. Im Pilotprojekt wird eine Kernzone ohne Verkehr angestrebt. Die Anlieferung für Gewerbe und Handel soll jedoch weiterhin möglich sein. Auch sollen Parkplätze angeboten werden, z.B. für Velos, für Fahrzeuge von Menschen mit Behinderungen etc.) Zudem muss das Pilotprojekt den Auflagen hinsichtlich Erreichbarkeit für Notfalldienste und Kommunalfahrzeuge gerecht werden.

Zu Punkt 3:

Auf Kommunikation und Partizipation wird grossen Wert gelegt. Beides sind zentrale Faktoren für die erfolgreiche Umsetzung von Superblocks. Die Quartierorganisation und die Bevölkerung werden von Anfang an einbezogen, wirken bei der Entwicklung des Pilots mit und können sich so die Stadträume aneignen. Daraus können gleichzeitig Erkenntnisse für allfällige weitere Superblocks gewonnen werden.

Zu Punkt 4 und 5:

In Anbetracht einer ressourcenschonenden und raschen Implementierung können die beiden Forderungen im Rahmen des vorgeschlagenen Projekts nur bedingt berücksichtigt werden. Allerdings soll explizit getestet werden, inwiefern Synergieeffekte entstehen und wie im Hinblick auf Klimaschutz und Biodiversität kostengünstig und befristet Massnahmen entwickelt werden können. Das Thema Klimaanpassung findet bei der Pilotierung Berücksichtigung – wie bei allen Planungen in der Stadt Bern. Die beiden Anliegen beziehen sich auf einen mittelfristigen Planungshorizont, weshalb diese nach Abschluss der Projektevaluation wieder aufgenommen werden und gegebenenfalls in ein Nachfolgeprojekt einfließen können.

Zu Punkt 6:

Der Berner Superblock wird als gesamtheitliche Vision für die verschiedenen öffentlichen Räume der Stadt Bern verstanden – und soll nun getestet werden. Eine solche Vision bietet die Möglichkeit, viel mehr als nur auf Verkehr und Mobilität zu fokussieren. Ämterübergreifende Planung und Realisierung sind daher unabdingbar und das Projektteam wird interdisziplinär aus Fachpersonen unterschiedlicher Direktionen bzw. Ämter zusammengesetzt:

- Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün: Verkehrsplanung (Projektleitung), Tiefbauamt, Stadtgrün Bern, Entsorgung + Recycling Stadt Bern;
- Präsidialdirektion: Stadtplanungsamt;
- Direktion für Bildung, Soziales und Sport: Familie & Quartier Stadt Bern.

Fazit und weiteres Vorgehen

Mit der Auswahl und der Lancierung des Pilotprojekts im Murifeld hat der Gemeinderat bereits einige Punkte des Vorstosses erfüllt; die übrigen Punkte des Vorstosses werden nach der Auswertung des Pilots beantwortet werden können: Die Umsetzung kann ab Herbst 2024 bzw. Frühjahr 2025 und die Evaluation nach 2025 erfolgen. Anschliessend wird der Gemeinderat dem Stadtrat den Begründungsbericht vorlegen können. Aus diesem Grund beantragt der Gemeinderat für die Vorlage des Begründungsberichts eine Fristverlängerung bis Ende 2026.

Klimamassnahmen und Nachhaltigkeit

Gemäss Artikel 9 des Klimareglements (KR; SSSB 820.1) müssen sämtliche Vorlagen Ausführungen zu allfälligen Auswirkungen auf das Klima sowie zur Vereinbarkeit mit den Zielen des Klimareglements enthalten. Die vorliegende Motion fordert die Umsetzung von Superblocks, wodurch motorisierter Individualverkehr reduziert und ggf. verlagert wird. Damit geht die Verbesserung der Lebensqualität, des Stadtklimas und die Förderung einer nachhaltigen und aktiven Mobilität einher. Dies ist gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe e Ziel des Klimareglements. Die Idee des Vorstosses ist darum mit dem Klimareglement vereinbar.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Für die Planung und Realisierung eines Pilotprojekts hat der Gemeinderat in eigener Kompetenz einen Kredit von Fr. 295 000.00 gesprochen. Wo immer möglich, werden Synergien zu bestehenden Projekten gesucht und genutzt. Die Kosten allfälliger weiterer Superblocks lassen sich aus heutiger Sicht nicht verlässlich abschätzen. Bei einem Rückzug der Klimainitiative zugunsten des Gegenvorschlags des Gemeinderats würden bereits ab 2025 zusätzliche finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung stehen.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.
2. Der Stadtrat stimmt einer Fristverlängerung zur Vorlage des Begründungsberichts bis zum 31. Dezember 2026 zu.

Bern, 29. Mai 2024

Der Gemeinderat