

Öffentlicher Raum in Bern

Planen und Gestalten im Zeitalter von Pop-up



Ursula Wyss

Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün

Version, 06.06.2018

Inhalt

1.	Worum es mir geht.....	3
2.	Auf der Suche nach positiven Beispielen	4
3.	Attraktive Plätze	7
4.	Stadt und Shopping	11
5.	Fussgänger-Städte sind sichere Städte.....	12
6.	Sanfte Übergänge.....	13
7.	Strassen für alle	14
8.	Velo macht den öffentlichen Raum für alle attraktiver	16
9.	Beteiligung im öffentlichen Raum	19
10.	Konkrete Massnahmen	23
11.	Messen der Ziele	26

1. Worum es mir geht

Ich bin überzeugt, dass Bern ein grosses Potential attraktiver Orte zum Verweilen und vielfältigen Nutzen hat. Die Berner/innen versuchen, sich diese Orte anzueignen und auch eigene Spuren zu hinterlassen. Als Kleinstadt sind wir prädestiniert, bezüglich Qualität des öffentlichen Raums zu den Grossen zu gehören.

Die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) verantwortet Planung, Bau und Unterhalt des öffentlichen Raums. Die Fragen «Wie schaffen wir einen attraktiven öffentlichen Raum für alle?» oder «Wann empfinden wir eine Strasse oder einen Platz als angenehm zum Verweilen?» stehen deshalb im Zentrum der täglichen Arbeit. Die Antworten auf diese Fragen stehen in einem kontinuierlichen gesellschaftlichen Wandel. Ich möchte ihnen darum in diesem Papier vertieft nachgehen.

Der öffentliche Raum ist heute – mehr als noch vor wenigen Jahrzehnten – ein wesentlicher Bestandteil einer lebendigen, sozialen und ökologischen Stadt. In einer demokratischen Gesellschaft besteht ein selbstverständliches Recht aller auf öffentlichen Raum. Nachdem die Städte während Jahrzehnten vor allem Arbeitsorte waren und das Wohnen ausserhalb stattfand, sind sie heute wieder zu Orten des Wohnens und Lebens unterschiedlichster Menschen geworden. Je mehr Menschen im dichten städtischen Raum zusammenkommen, umso wichtiger wird die Qualität des öffentlichen Raums. Mit den steigenden Mietpreisen für Wohnraum beginnt sich der private Flächenbedarf zu reduzieren. Lieber wohnt man in einer kleineren Wohnung in der Stadt, als dass man in die Peripherie zieht. Als Kompensation für kleinere Wohnungen wird zunehmend der öffentliche Raum als **«erweitertes Wohnzimmer»** genutzt. Dieser Aspekt wird sich mit der künftigen Verdichtung des städtischen Raums noch akzentuieren. Deshalb – und auch aufgrund der Digitalisierung, wo sich privat und öffentlich vermischen – werden zunehmend auch vormals private Aktivitäten im öffentlichen Raum getätigt: Schlafen, Essen, das Baby füttern, ...



Ein Juwel unter den öffentlichen Räumen: Israels-Plads in Kopenhagen. Nutzung für Jung und Alt als wöchentlicher Flohmarkt, als Sportplatz, «Schulhof», zum Lernen Velofahren für die Kleinsten, als Skateranlage für die Grösseren, als Mittagstisch, Café und vieles mehr.

Ich bin überzeugt, dass Verkehrsberuhigung und Aufwertung des öffentlichen Raums nicht die treibenden Faktoren von **Gentrifizierung** sind. Es ist ein soziales Gebot, den öffentlichen Raum für alle zugänglich und nutzbar zu machen. Gentrifizierung lässt sich demgegenüber auf das Ende des urbanen Wohnungsbaus nach dem 2. Weltkrieg sowie den unregulierten Boden- und Immobilienmarkt zurückführen. Wer gegen Gentrifizierung antreten will, muss den sozialen und gemeinnützigen Wohnungsbau stärken. Ein falsch verstandener Kampf gegen Verkehrsberuhigung hilft keinem Kind ohne sicheren Schulweg und keinem Mieter ohne Wohnung.

2. Auf der Suche nach positiven Beispielen

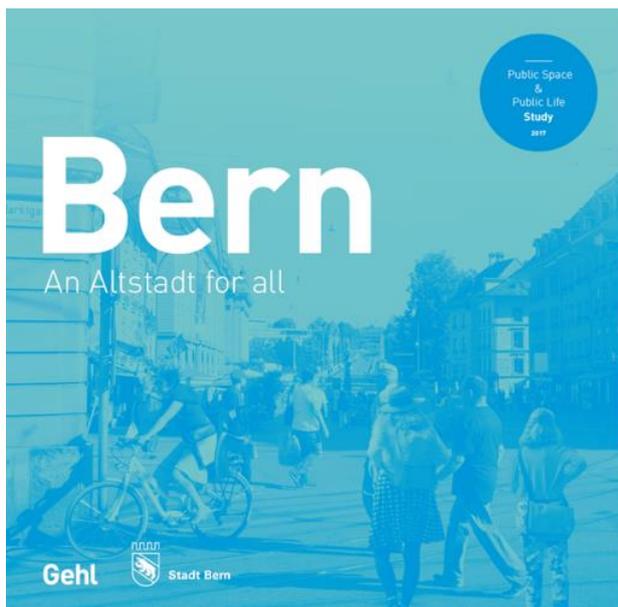
Ich lasse mich gern inspirieren und machte mich daher auf die Suche nach positiven Beispielen und deren Geheimnis.

Im August 2015 lud ich **Jan Gehl** nach Bern ein, um einen öffentlichen Vortrag zum Thema «Städte für Menschen» zu halten. Die Begegnung mit einem der meist beachteten Stadtplaner unserer Zeit hat mich tief beeindruckt und mein Denken über den öffentlichen Raum nachhaltig geprägt. Seither habe ich mich in verschiedenen Städten umgesehen. Besonders in Kopenhagen und in Amsterdam habe ich einen spannenden, lebendigen öffentlichen Raum erlebt, der von den unterschiedlichsten Menschen genutzt und immer wieder neu angeeignet wird.



Jan Gehl in der ersten autofreien Fussgängerzone, Støget, Kopenhagen.

Wenig überraschend steht in beiden Städten die Qualität des öffentlichen Raums weit oben auf der politischen Prioritätenliste. Entsprechend sollte auch Bern und namentlich die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün als «Direktion für den öffentlichen Raum» die Qualität des öffentlichen Raums stärker priorisieren. Die Leitfrage ist: Was für eine Stadt wollen wir? Das Ziel ist eine lebendige, vielfältige Stadt, die den gesellschaftlichen Zusammenhalt fördert. Im Wohnumfeld, im Arbeitsumfeld und im öffentlichen Raum. Dafür braucht es soziale Durchmischung und Teilhabemöglichkeiten in all diesen Bereichen, also auch in unseren Strassen, Plätzen und Grünanlagen. Der öffentliche Raum muss den Menschen den direkten Kontakt zur Gesellschaft, in der sie leben, ermöglichen und für möglichst viele verschiedene Nutzerinnen und Nutzer erlebbar sein.



Ziele

- Aufenthaltsqualität in der Berner Innenstadt für Jung und Alt verbessern
- Mehr attraktive Orte zum Verweilen

Vorgehen

- systematische Beobachtung der Nutzungen
- Wo und zu welchem Zweck halten sich Personen in der Berner Innenstadt auf?

Aus der Begegnung mit Jan Gehl resultierte für Bern eine PublicSpace & PublicLife Studie (2017)

Elemente eines lebendigen, vielfältigen öffentlichen Raums

Gut funktionierende öffentliche Räume weisen verschiedene Gemeinsamkeiten auf. Allgemein leuchtet ein, dass ein vielfältiges städtisches Leben besser gedeiht, wenn sich die Menschen im öffentlichen Raum sicher fühlen, wenn es einigermaßen sauber ist (z.B. Stichwort: «Littering»), wenn es angenehme Sitzgelegenheiten gibt oder wenn es «etwas zu schauen» gibt. Die grosse Referenz der Placemaking-Bewegung, Holly Whyte, titelte seinen prägnanten Artikel im New York Times Magazine 1972 «Please, just a nice place to sit». Noch besser für die meisten, wenn auch noch die Möglichkeit besteht, etwas zu essen und zu trinken. Es gibt verschiedene hinlänglich bekannte Kriterien, die dabei eine wichtige Rolle spielen, darunter:

- *Zugänglichkeit für alle*: Hindernisfreiheit, aber auch subjektive und objektive Sicherheit für alle (Jung und Alt, Frauen und Männer, gesellschaftliche Gruppen, etc.)
- *Nutzungsoffenheit für diversifizierte Bedürfnisse*: Gibt ein Raum die Nutzung vor, oder ist er offen für allerlei unterschiedliche Nutzungen?
- *Gestaltbarkeit und symbolische Offenheit der Räume*: Welche Spuren können die Nutzenden hinterlassen? Welche Möglichkeiten bestehen, den Stadtraum selber mitzugestalten?
- *Verfügbarkeit*: Was ist erlaubt? Was ist verboten? Förderlich sind möglichst weitgehende Handlungs- und Nutzungsoffenheit, möglichst geringe Regelungsdichte.
- *Aufenthaltsqualität*: Weniger Design ist oft mehr. Der Raum «stellt sich zur Verfügung», «gebaute Vorschriften» werden vermieden.

Grundverständnis eines lebendigen öffentlichen Raums

Über die elementaren Anforderungen hinaus wird aber vor allem eines deutlich: Funktionierende öffentliche Räume, bzw. Städte mit einem funktionierenden Netz öffentlicher Räume, verfügen über ein gewisses Grundverständnis, worauf es beim öffentlichen Raum ankommt. Dieses Grundverständnis dreht sich stets um den Menschen und dessen subjektive Wahrnehmung.

Jan Gehl hat den Begriff «das menschliche Mass» (engl. «the human scale») geprägt. Das menschliche Mass (Jan Gehl, Städte für Menschen, 2015) bezogen auf die Sinneswahrnehmung betrifft einerseits die *Grössenordnungen* des öffentlichen Raums als auch die *Tempo-Regimes* des Verkehrs. Der öffentliche Raum, der auf das menschliche Mass ausgerichtet ist, richtet sich kleinteilig und mit geringen Geschwindigkeiten aus. Dies steht im Kontrast zur autogerechten Raumplanung, die sich grossräumig und an hohen Geschwindigkeiten ausrichtet. In schmalen Strassen und engen Räumen erkennt man Gebäude, Details und Personen aus kurzer Entfernung. Es gibt viel zu sehen, man nimmt das Gesehene deutlich wahr und empfindet den vielfältig belebten urbanen Raum als angenehm freundlich und individuell einladend (Jan Gehl, S. 71).



Strasse auf Augenhöhe (at eyelevel)

Der Fokus auf den einzelnen Menschen und seine Wahrnehmung bedeutet auch, die soziale Funktion des öffentlichen Raums zu fördern. Aneignung des öffentlichen Raums durch die Stadtbevölkerung erhöht die Identifikation. Indem eigene Spuren hinterlassen werden, wird es stärker noch als bisher zu «meinem» öffentlichen Raum und «meiner» Stadt. Zentral ist darum, dass die Aneignungsmöglichkeiten niederschwellig sind und allen offenstehen. Im digitalen Internet-Zeitalter als Treffpunkt, der zum zwischenmenschlichen Zusammenhalt und zu einer offenen, demokratischen Gesellschaft beiträgt.

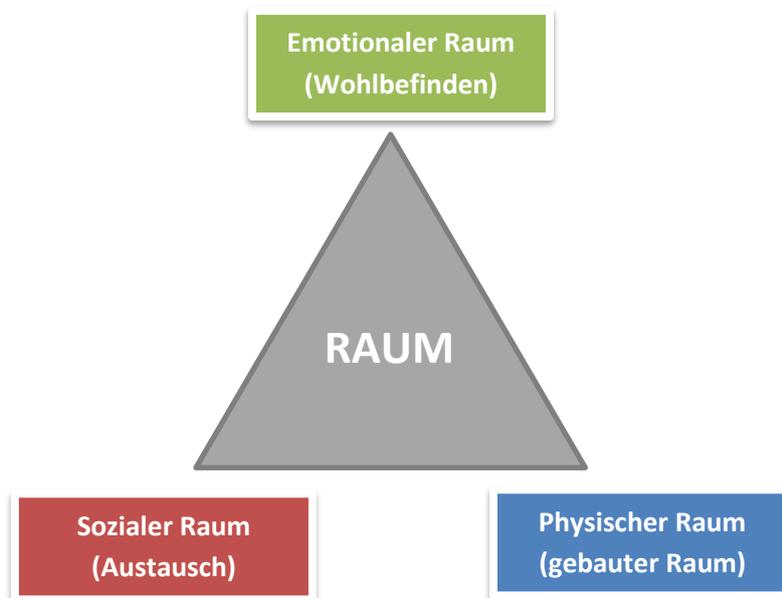


Jane Jacobs: Eine Pionierin der Auseinandersetzung mit dem öffentlichem Raum mit «The Death and Life of Great American Cities» (1961)

Die grösste Attraktion der Stadt sind die Menschen selbst. Oder, um Shakespeare zu zitieren: «What's the city but the people?» Menschen kommen dort zusammen, wo «etwas los ist» und auch schon andere Menschen sind. Menschenleere Strassen und Plätze werden von den meisten gemieden und führen zu Unsicherheit. Die Gegenwart oder Abwesenheit anderer Menschen verrät an sich bereits, ob ein Ort beliebt ist oder nicht. Urbane Lebensfülle entsteht, wenn die Stadt vielfältige Nutzungen und soziale Kontakte ermöglicht, wenn sie Raum für die Fussgänger/innen und für die Teilnahme an verschiedenen Aktivitäten schafft (Jan Gehl, S.80). Es wird also unser Ziel sein, dass sich die Menschen länger im öffentlichen Raum aufhalten. Stationäre Aktivitäten tragen zur Lebendigkeit einer Stadt bei, sind aber zugleich auch der Schlüssel zu einer wirklich schönen Stadt. Menschen bleiben an einem Ort, weil er ansprechend gestaltet ist und sie sich dort wohlfühlen. Eine gute Stadt ist «wie eine gute Party», hat Jan Gehl auch an seinem Vortrag in Bern betont: Die Gäste bleiben, weil es ihnen gefällt.

3. Attraktive Plätze

Zuerst gestalten wir die Stadt – dann prägt sie uns; dies die freie Übersetzung des Buchtitels von Sarah Williams Goldhaber («How the built environment shapes our lives»). Die Aussage wäre aber falsch verstanden, würde man sie nur auf den gebauten Raum beziehen. Dieser muss auch als sozialer Raum (Austausch) und als emotionaler Raum (Wohlbefinden) funktionieren.



Henri Lefebvre, Production de l'Espace, 1974

Wird der öffentliche Raum nur als physischer Raum gedacht, so ist das Risiko gross, dass am Schluss ein möglicherweise ästhetisch beeindruckender, aber letztlich dysfunktionaler Raum geschaffen wird. Der öffentliche Raum muss deshalb zwingend – wenn von «Design» die Rede ist – vom sozialen und emotionalen Raum – also vom Menschen her - gedacht und geplant werden. Im digitalen Zeitalter muss auch die digitale Navigation, Wirkung, Wahrnehmung und Interaktion zwischen physisch gebautem Raum und der digitalen Erweiterung berücksichtigt werden. Dies ist ein neues Feld mit wenig positiven Beispielen. Das bisher bekannteste Beispiel ist PokémonGo.



Es lohnt sich also, zunächst einen Blick darauf zu werfen, wie attraktiv empfundene Plätze und Räume genutzt werden. Welche Bedürfnisse haben die unterschiedlichen Nutzenden? Wie kann der Unterschiedlichkeit der Bedürfnisse und der Nutzenden selber Rechnung getragen werden?

Vielfalt (diversity) der Nutzenden

Längere Aufenthalte im öffentlichen Raum führen zu lebendigen Städten. Verweilen heisst, den öffentlichen Raum unterschiedlich nutzen. Längeres Stehen ist für alle Menschen – ob jung oder alt – ermüdend. Darum stehen in einem attraktiven öffentlichen Raum verschiedene Sitzgelegenheiten zur Verfügung. Wichtig sind auch sogenannte «sekundäre Sitzgelegenheiten» z.B. entlang von Fassaden oder auf Mäuerchen oder eine angenehme Bodenoberfläche.



Unterer Waisenhausplatz an einem Sommermittag. Die öffentlichen Sitzgelegenheiten sind meistens voll ausgelastet, so dass auch auf dem Asphalt gegessen wird.



Bärenplatz mit dem traditionellen Schachspiel



Der öffentliche Raum dient heute (als «erweitertes Wohnzimmer») auch sehr privaten Nutzungen.

Hindernisfreies Sitzen: Nicht nur Spezialanspruch älterer Menschen

Der Anteil von Senior/innen steigt. Als gesunde Stadt will Bern die Senior/innen animieren, körperlich aktiv zu sein, längere Spaziergänge zu unternehmen, Nordic Walking auszuprobieren, öfter mit dem Velo zu fahren. Das Ziel ist, bis ins hohe Alter fit zu bleiben. Dazu dienen aber nicht spezielle Orte für besondere Aktivitäten. Vielmehr soll der ganze öffentliche Raum so vielfältig gestaltet werden, dass sich alle Altersgruppen angesprochen fühlen. Die Planungspolitik richtet sich nicht nach Bevölkerungssegmenten, sondern folgt dem Motto «**Festes – Flexibles – Flüchtiges**». Feste Elemente bilden den Stadtraum, den baulichen Rahmen für jede Form von Stadtleben. Flexible Elemente sind temporäre Strukturen und Ereignisse, die eine Stadt kurzfristig verändern und beleben: Eisbahnen, Weihnachtsmärkte. Zu den flüchtigen Elementen zählen z.B. Feuerwerk oder Konzerte auf Plätzen. Analog gilt diese Struktur auch für die Möblierung des öffentlichen Raums. Je vielfältiger das Angebot an Sitzgelegenheiten, desto besser können unterschiedliche Nutzende am Stadtraum und am Stadtleben teilhaben.



Spielen und Bewegung: Nicht nur Spezialanspruch von Kindern

Attraktiver öffentlicher Raum für Kinder muss sicher und abwechslungsreich sein. Je vielfältiger er die Sinne anspricht, umso lieber halten sich Kinder auch im gebauten städtischen Raum auf. Wichtig ist dabei zu beachten, dass die Stadt auf Augenhöhe für Kinder auf einer Höhe von etwa 1m stattfindet. Spielplätze sind wichtig, wesentlich sind aber auch Orte dazwischen, die zum Verweilen und aktiven Mitmachen anregen.



Mobiler Pumptrack auf dem Bärenplatz



Bundesplatz zum Verweilen

Aktivitäten im öffentlichen Raum erfreuen sich grosser und zunehmender Beliebtheit. Bern will darum alle Menschen zu mehr Bewegung und Spiel einladen. Boule, aber auch Ballspiele, Skaten, Joggen, Joga, Schwimmen und vieles andere mehr soll dank einem grosszügigen und vielfältig nutzbaren öffentlichen Raum auf Plätzen, Strassen oder Parks für alle möglich sein. Dabei benötigt es keine grossen (Sport-)Anlagen, sondern vielfach reichen einfache, kostengünstige Interventionen.



Klettermöglichkeit entlang Paris Plage



Spielen in Amsterdam

4. Stadt und Shopping

Attraktive Strassen und Plätze ziehen nicht nur Menschen, sondern auch Geschäfte an. Je länger wir in einer Strasse verweilen, umso eher besteht Gelegenheit, Geld für Konsum auszugeben. Walter Siebel (Die Kultur der Stadt, 2015, S. 77ff) zeigt auf, dass Innenstädte als Standorte des Einzelhandels nur konkurrenzfähig bleiben, wenn sie mehr sind als nur Geschäfte, Cafés und Parkhäuser. Die Entwickler von Shopping-Malls und Shopping-Zentren haben dies im Grundsatz längst begriffen. Wer nur von A nach B eilt, findet keine Musse, sich für die Auslage der Läden zu interessieren. In Bern leiden darunter beispielsweise die Laupenstrasse oder die Effingerstrasse rund um die City West. Dies soll nicht heissen, dass der öffentliche Raum zum «Shopping-Zentrum» werden soll. Der öffentliche Raum hat ungleich mehr Bedürfnisse abzudecken. Er ist ein Ort der Kultur, der (politischen) Auseinandersetzung, der überraschenden Begegnungen mit Fremdem und scheinbar Vertrautem. Der öffentliche Raum soll auch jenen offenstehen, die an Kommerz und Kommerzialisierung nicht interessiert sind.

Wichtig ist: Eine Stadt für Menschen braucht attraktive Orte zum Verweilen. Wenn dies auch dem Geschäftsleben zu Gute kommt, ist das ein Gewinn für alle. Ein vielfältiges Ladenangebot zieht Menschen an. Und wo bereits Menschen sind, fühlen sich weitere angezogen. Das Erlebnis und das Treffen von Menschen ist der grosse Unterschied zum Einkaufen am Bildschirm. Für die Berner Innenstadt braucht es deshalb Nutzungsvorgaben für die Erdgeschosse, damit keine blinden Fassaden entstehen und Erdgeschosse dem öffentlichen Raum «abhanden» kommen.

Neben dem klassischen «Lädele» gibt es zunehmend auch neuere Bedürfnisse im städtischen öffentlichen Raum. Dazu gehören insbesondere Kaffeetrinken und Take-Away-Essen. Dem Bedürfnis nach Kaffeetrinken im Aussenraum kann mit einer entsprechenden Bewilligungspraxis einfach entsprochen werden. Damit Take-Away-Essen auch genossen werden kann, bedarf es vielfältiger öffentlicher Möblierung, welche den jeweiligen Situationen angepasst werden können.



Zudem erleben wir ein Revival der Markthallen, Märkte, Frucht-Kioske (als Sommer-Ergänzung zu den Maroni-Ständen im Winter). Überall dort steht die Begegnung zwischen Konsument/innen und Produzent/innen im Vordergrund, das lokale Angebot mit den authentischen Geschichten zum Produkt und seiner Herkunft. All dies wird in der westlichen Konsumwelt des Supermarkts und Onlinehandels zunehmend zum Luxus – mit touristischem Potential.

Die Frage nach wie viel Kommerz oder wie viel organisierter Events ein öffentlicher Raum erträgt, stellt sich zu Recht und wird wohl nie abschliessend ausgehandelt werden können. Wesentlich ist der Charakter von Veranstaltungen, welche weder ausgrenzend noch rein dem Verkauf oder der Vermarktung dienen dürfen. Im Idealfall stellen Events Gemeinschaft her.

5. Fussgänger-Städte sind sichere Städte

Im vorherigen Abschnitt war von «Stadt und Shopping» die Rede. Dass attraktive Plätze, die zum Verweilen einladen, auch Geschäfte anziehen, diese wiederum mehr Menschen und letztere noch mehr Menschen. Was nicht gesagt wurde: Das Bild, das im Kopf dabei entsteht, ist primär eines von Menschen, die zu Fuss in der Stadt unterwegs sind.

Allgemein gesprochen ist die **Attraktivität für Fussgänger/innen (walkability)** einer Stadt ein wesentliches Qualitätsmerkmal ihres öffentlichen Raums. Ein Fussgänger/innen-freundlicher öffentlicher Raum ist stets ruhiger, vielfältiger und attraktiver – insbesondere aber auch sicherer. Dies gilt ganz besonders aus Kinderperspektive und für die Schulwegsicherheit, aber längst nicht nur.

Sicherer wird der Raum einerseits, in dem Gewalttaten durch die soziale Kontrolle der zu Fuss gehenden Personen reduziert werden. Andererseits steigt die verkehrliche Sicherheit durch geringes Tempo. Die Stadt Bern ist die einzige Stadt, welche im Rahmen des Städtevergleichs Mobilität (2017, S.43) immer noch eine Zunahme der verletzten Personen bei Verkehrsunfällen verzeichnet. Darum sind Massnahmen für eine bessere Sicherheit dringlich.

Städte, die für Fussgänger/innen attraktiv sind, fördern indirekt auch die Gesundheit ihrer Bevölkerung: Nicht umsonst hat die CSS als erster Krankenversicherer im Jahr 2016 für alle, die 10'000 Schritte pro Tag gehen, die Prämie um 12.40 Franken monatlich reduziert. Gemäss Städtevergleich Mobilität (2017, S.46) besteht allerdings in Bern immer noch eine «deutliche» **Luftschadstoffbelastung** gemäss Langzeit-Belastungs-Index LBI. Hierfür soll gemäss Berner Energie- und Klimastrategie eine Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs um 20% erfolgen.

Dass in Bern nur an wenigen Orten die **Lärm**-Grenzwerte für Innenräume überschritten werden, hängt mit der umfassenden Umrüstung auf Lärmschutzfenster zusammen. Hohe und schwankende Lärmpegel, die kontinuierliche Gespräche bei normaler Lautstärke unmöglich machen, gehören darum auch hier zu den grössten Qualitätsmängeln moderner Strassen. Die «Public Space Public Life»-Studie von Gehl (2017, S.22) hat die Nydeggbücke auf Lärm untersucht und die etwa gleich hohe Lärmbelastung (68db) wie im Bollwerk gemessen.



Flanieren in der grossflächigen Begegnungszone der Berner UNESCO-Altstadt

Damit in Bern der Schritt in Richtung einer Fussgänger-Stadt (und Velo-Stadt) gelingt, muss der öffentliche Raum möglichst vielen zu Gute kommen und die Platzverteilung zwischen den unterschiedlichen Nutzungen sollte künftig im Strassenbild besser erkennbar werden.

6. Sanfte Übergänge

Die traditionelle Aufteilung der Planung in Verkehrsplanung und Gebäudeplanung bzw. Architektur hat dazu geführt, dass der Strassenraum als lebendiger öffentlicher Raum, der Flanierenden und Einkaufenden zur Verfügung steht, in der Vergangenheit oft nur noch als «left-over» zwischen Verkehrsfläche für den Autoverkehr und Gebäuden übrigblieb.

Für eine lebendige Stadt bedarf es aber genau dieser (an die Häuser angebotenen) Trottoirflächen (sidewalks). Traditionell hat das städtische Alltagsleben viel mit dem Nutzen dieser Flächen vor den Häusern zu tun. Fließende Übergänge zwischen den Gebäuden und dem Strassenraum haben einen entscheidenden Einfluss auf den Belebtheitsgrad eines Viertels.

In *Wohngebieten* geben sanfte Übergänge und klare Unterscheidungen zwischen öffentlichen, halb-privaten und privaten Flächen den Bewohnenden die Möglichkeit, ihre Wohnungen und Vorgärten individuell nach ihrem Geschmack zu gestalten.

In gemischt genutzten *Innenstadt-Bereichen* wird der Einbezug von Innen und Aussen hauptsächlich durch Aussenbestuhlungen von Cafés und Restaurants oder Auslagen der Läden möglich.



Mittelstrasse mit einer intensiven Nutzung der breiten Trottoirfläche durch Besucher/innen des dortigen Cafés/Gelateria.

Als Fussgänger/in nehmen wir die Erdgeschossfassaden intensiv wahr. Je vielfältiger die Erdgeschosse sind, desto interessanter ist das Entlangspazieren, desto länger wird unser Aufenthalt in dieser Strasse und desto höher werden wohl erfahrungsgemäss auch unsere Konsumausgaben. *The City at Eyelevel* (2016), die Stadt auf Augenhöhe, geht von durchschnittlich 10-15m aus, nach denen sich eine Fassadenfront ändern und unsere Aufmerksamkeit wecken sollte. Lebendige Städte benötigen sinnvolle Gestaltungsregeln für die Erdgeschosszonen. Städte wie Amsterdam, Stockholm oder Kopenhagen haben systematisch «Problemfassaden» erfasst und Massnahmen dagegen eingeleitet.

7. Strassen für alle

Aus allem bisher Gesagten geht hervor: Lebenswerte und attraktive «Städte für Menschen» benötigen «Räume für Menschen». In Kapitel 3 wurde auf die zentrale Bedeutung der sozialen und emotionalen Raumkomponenten (sozialer Austausch und subjektives Wohlbefinden) – in Abgrenzung zum «lediglich» gebauten Raum – hingewiesen. Lebendige, vielfältige und attraktive öffentliche Räume setzen eine Planung und Umsetzung voraus, die diesen Aspekten Rechnung trägt. Es wurde auch auf die Vielfalt und Unterschiedlichkeit («diversity») von Nutzungen und Nutzenden verwiesen, auf die es Planung und Gestaltung auszurichten gilt. Kapitel 4 hat den Fokus auf die Chancen gerichtet, die attraktive öffentliche Räume – namentlich auch für das Gewerbe – bieten. Kapitel 5 hat die Bedeutung der Fussgängerfreundlichkeit («walkability») als Qualitätsmerkmal öffentlicher Räume betont. Und im vorangehenden Kapitel wurde beklagt, dass der für den öffentlichen Raum so zentrale Bereich zwischen Verkehrsfläche und Gebäuden in der Vergangenheit zu oft vernachlässigt wurde.

Der Fokus lag bei diesen Ausführungen auf den sozialen und emotionalen Aspekten des öffentlichen Raums. Nichtsdestotrotz geht es auch um physischen Raum. Dieser ist in den Städten notorisch knapp und wird künftig noch knapper. Die Re-Urbanisierung betrifft auch Bern. Das Wachstum wird hier gemäss dem Stadtentwicklungskonzept STEK bis 2030 auf 12% prognostiziert. Das sind zusätzlich 17'000 Einwohnende. Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass die heutige Verteilung des öffentlichen Raums den Herausforderungen der Zukunft nicht mehr gerecht wird. Die Kluft zwischen dem wachsenden Bedürfnis nach vielseitig nutzbaren, lebendigen und attraktiven öffentlichen Räumen und der einseitig Auto-orientierten Verteilung der Verkehrsfläche wächst stetig. Auch hier gilt: Anstatt Fahrzeuge zu bewegen, muss sich die Verkehrspolitik vielmehr auf das Bewegen von Menschen konzentrieren. Fussgänger- und Veloverkehr spart Platz. Velowege fassen ein fünfmal so grosses Verkehrsaufkommen wie Autofahrspuren und auf Trottoirs sind 20-mal mehr Menschen unterwegs. Oder wie es Mikael Colville-Andersen in *Copenhagenize (2018)* zusammenfasst: «What makes a good street? It's one that moves a lot of people, where nobody dies, and where people improve their health by using it.»

Zehn abgestellte Velos passen mühelos auf einen einzigen Autoparkplatz.



Cheeky Bicycle Rack in London

Im letzten Jahrhundert wurde insbesondere im Strassenraum, aber auch bei Plätzen und Neuüberbauungen der Nutzung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) überdurchschnittlich Rechnung getragen. Dies gilt auch für Bern. Parkplätze dominieren nach wie vor den Strassenraum, obwohl in vielen Stadtteilen grosse Flächen privater Tiefgaragen entweder leer stehen oder an Pendler vermietet werden. Die Fehlanreize, welche durch den tiefen Preis einer Anwohnerparkkarte von

72 Rappen pro Tag (264 Franken pro Jahr) einhergehen, sind offensichtlich. Heute besitzen gemäss aktuellem Städtevergleich Mobilität (2017) bereits 57% der Berner Haushalte kein eigenes Auto. Strassenquerschnitte sehen trotzdem immer noch allzu oft viel Platz für den Autoverkehr vor.



Priorisierung der Flächenzuordnung: zuerst die Menschen

Um den verkehrstechnischen Herausforderungen zu begegnen und die Attraktivität der Stadt und ihrer öffentlichen Räume sicherzustellen, wird sich die Priorisierung der Flächenzuordnung in Zukunft zwangsläufig anpassen müssen. Im Vordergrund stehen die platzsparenden Verkehrsträger (Fussverkehr, Velo, ÖV). Dabei gilt es die Interessen des Gewerbes zu berücksichtigen. In dritter Priorität folgt der private motorisierte Individualverkehr.



Städtische Strassen werden in einer Familien-Stadt zunehmend (wieder) als Bewegungsraum für Kinder genutzt.

Spielende Kinder gehören seit jeher zu einer lebendigen Stadt. Früher, als noch nicht so viele Autos unterwegs waren, konnten Kinder und Jugendliche noch auf der Strasse spielen. Heute soll dies durch flächendeckendes Tempo 20 mit Vortritt für Fussgängerinnen und Fussgänger auf den Quartierstrassen wieder möglich werden. Shared-Space bedingt gleiche Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Auf grossen Strassen sollen darum rasche und langsame Verkehrsarten getrennt werden. Fuss und Velo gehören (baulich getrennt) zusammen, während Parkplätze zu den Fahrspuren gehören. So werden Gehwege und Velospuren sicher vom Autoverkehr getrennt.

8. Velo macht den öffentlichen Raum für alle attraktiver

Die Priorisierung der Flächenzuordnung im öffentlichen Raum zugunsten der Menschen erfolgt vor dem Hintergrund steigender Bevölkerungszahlen und zunehmender Mobilität. Dieser Herausforderung ist – wie im vorherigen Kapitel gezeigt – nur mit einem multimodalen Ansatz beizukommen. Eine Kombination von Fussverkehr für kurze Distanzen, Veloverkehr für kurze und mittlere Distanzen und öffentlichem Verkehr für die mittleren bis grossen Distanzen bietet die idealen Voraussetzungen.

Eine gute Stadtlandschaft und ein gut ausgebautes **öffentliches Verkehrsnetz** hängen eng miteinander zusammen. Die Qualität der Wege von und zu Haltestellen und Bahnhöfen hat unmittelbaren Einfluss auf die Effizienz des städtischen ÖV. Darum ergänzen sich der Ausbau der Fussgänger- und Velo-Infrastruktur mit einem starken ÖV. Bern ist mit seinen durchschnittlich 300m Distanz zur nächsten ÖV-Haltestelle gut bedient. Ein verstärktes Engagement für die Fuss- und Veloförderung unterstützt demnach auch die starke Position des ÖV.



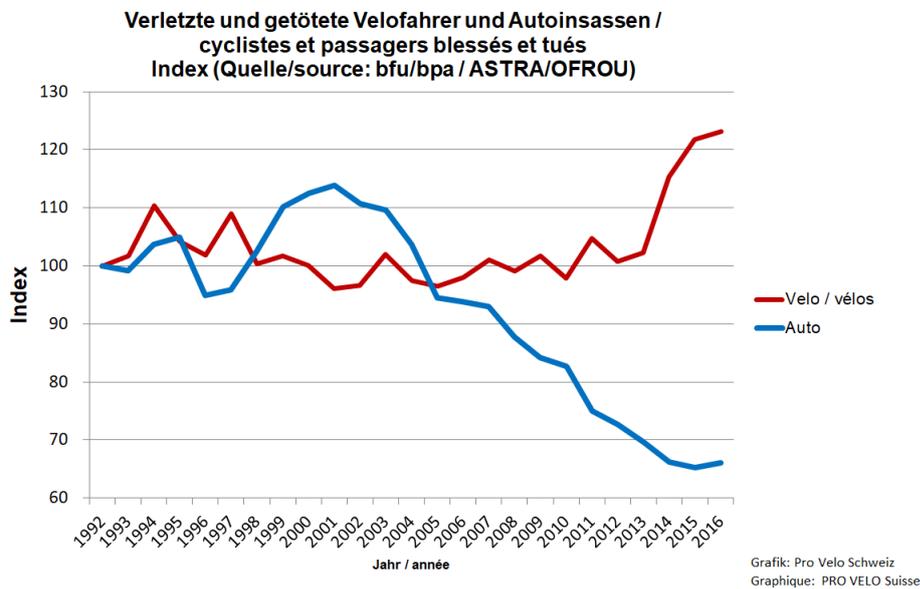
Der Veloverkehr spielt im multimodalen Ansatz eine Schlüsselrolle. Ein grosser Teil der Wege in der Stadt, die heute noch per Auto zurückgelegt werden, könnte ohne Einbussen an Zeit und Komfort mit dem platz sparenden Velo absolviert werden. Die seit 2014 auch in der Schweiz zugelassenen (zum Teil elektrisch angetriebenen) Cargo-Bikes bieten eine attraktive neue Transportmöglichkeit. Zudem besteht mit «Velo Bern» ab Sommer 2018 das Schweizweit grösste Verleihsystem mit schlussendlich 2'400 Velos. Es ist deshalb auch das deklarierte Ziel der **Velo-Offensive** in der Stadt Bern, den Anteil per Velo zurückgelegter Wege in der Stadt bis ins Jahr 2030 mindestens zu verdoppeln. Der grosse Erfolg (+35% seit 2014) soll anhalten. Mit diesem Umstieg werden jene Flächen verfügbar, die es braucht, um die Lebensqualität in der Stadt und die Attraktivität ihres öffentlichen Raums sicherzustellen. Das Velo macht mithin den öffentlichen Raum für alle attraktiver.

Umso bedauerlicher sind vor diesem Hintergrund die in der Stadt Bern nach wie vor grossen Defizite in Bezug auf die Velo-Infrastruktur. Die **Velo-Infrastruktur** besteht in Bern bis heute nicht als abgetrennte Fläche, sondern wird (mit wenigen Ausnahmen) auf der Fahrbahn markiert. Vielerorts besteht aber sogar diese Markierung nur dort, wo die Strassenbreiten es «zulassen». Wo hingegen Gefahr droht, wie an Kreuzungen oder engen Stellen, hört sogar die Markierung auf. Das kann nicht unser Standard sein – hier wollen und müssen wir uns stark verbessern.

Die beiden nachfolgenden Beispiele befinden sich beide auf national signalisierten Velo-Routen. Einerseits vom Zentrum Richtung Bümpliz-Bethlehem auf der Bernstrasse-Unterführung (Bild links) und andererseits von der Monbijoubücke Richtung Eigerplatz vor der Sulgenau-Kreuzung (Bild rechts).



Genau die **Sicherheit** ist aber ein zentrales Thema bei der Förderung des Velofahrens. Entgegen dem erfreulichen allgemeinen Trend sinkender Unfallzahlen, steigt die Anzahl Unfälle mit (Elektro-)Velos in Schweizer Agglomerationen immer noch an.



Darum muss eine für alle sichere Velo-Infrastruktur ausgebaut (und wo immer möglich vom motorisierten Verkehr abgetrennt) und die flächendeckende Reduktion der Tempo-Regimes angegangen werden. Tempo-Reduktionen sind das einfachste und zuverlässigste Mittel, um die Sicherheit im Strassenraum für alle zu erhöhen.



Bremsweg mit 30 bzw. 50 km/h

Dank den Bundesgerichtsurteilen im Frühling 2018, welche die Umsetzung von Tempo 30 auch auf verkehrsorientierten Strassen stützen, wird hier auch die Stadt Bern ihren bewährten Weg weiterführen können.

Mit der Lancierung der Velo-Offensive konnten erste Verbesserungen erreicht werden, etwa die ersten Velohaupttrouten Richtung Wankdorf bzw. Köniz mit 2,5m breiten markierten Velostreifen. Eine abgetrennte Velo-Infrastruktur (z.B. Monbijou-Brücke) trägt den besonderen Sicherheitsbedürfnissen älterer und jüngerer Verkehrsteilnehmenden Rechnung. Dies ist umso dringlicher, als in Bern immer noch überdurchschnittlich viele Haushalte mit Kindern ein Auto besitzen, da ihnen das Velofahren mit Kindern zu gefährlich ist.



Inbesondere ältere und jüngere Velofahrende sind auf eine sichere Infrastruktur angewiesen.

9. Beteiligung im öffentlichen Raum

William Shakespeare wird die Aussage «What is the city but the people?» zugeschrieben. Dies könnte auch das Motto für die in diesem Papier beschriebene Grundhaltung gegenüber dem öffentlichen Raum sein. Eine lebendige Stadt entsteht, wenn die Leute draussen sind, sich draussen wohl fühlen, andere treffen und unterschiedlichsten Aktivitäten im öffentlichen Raum nachgehen können. Städte sind definitionsgemäss soziale Netzwerke. Lebendige Städte müssen gut gestaltete öffentliche Räume umfassen, die zu vielfältiger, häufiger und längerer Nutzung einladen.

Eine «**city for the people**» ist nicht dasselbe wie eine «**city by the people**». Letzteres schwingt aber im Grundverständnis eines modernen öffentlichen Raums in zentraler Weise mit. Ein (gebauter) öffentlicher Raum, der auch die sozialen und emotionalen Aspekte berücksichtigt, muss von Beginn weg «*by the people*» gedacht werden. Die Planung solcher Räume sollte deshalb davon ausgehen, dass sich die **Planbarkeit** reduziert und der Prozess selbst als Planungsinstrument dient. Die Planung öffentlicher Räume geht demnach über die traditionelle Planung hinaus: Der Prozess wird weniger kontrollierbar und es gilt, die Kreativität aller zu nutzen.

Die Umsetzung mit allen Partnern (Einwohner/innen, Pendlern, Gästen, Unternehmen u.a.m.) bedingt eine ergänzte Form von Partizipation. Heute erhalten diejenigen überdurchschnittlich Gehör, die sich verbal gut einbringen können und über genügend freie Zeit verfügen, um an ausgiebigen Quartierorganisations-Treffen und Mitwirkungsveranstaltungen teilzunehmen. Damit die Bedürfnisse und Kreativität aller einfließen können, müssen wir die Form der Beteiligung stärker auf das Erleben, das Ausprobieren und das Mitmachen ausrichten. Dies geht am direktesten durch einfaches, niederschwelliges **Aneignen** von öffentlichen Räumen.



Urban Gardening als flexible Nutzung auf Zeit

Verständnis des öffentlichen Raums über die Zeit

Über die Zeit gesehen, hat sich das Verständnis des öffentlichen Raumes mit Blick auf seine Funktion, aber auch mit Blick auf die Rolle von Bevölkerung und Behörden grundlegend verändert:

Bisher	
Funktionen:	<i>Repräsentation</i> («Rasen betreten verboten»), <i>Nutzung</i> (Demokratisierung des öffentlichen Raums)
Rolle Bevölkerung:	Mitreden, Bestellen, Bekommen, Nutzen (Bsp. Begegnungszonen, WUV)
Rolle Verwaltung:	Planen, Gestalten
Neu	
Funktionen:	<i>Aneignung</i> , Identifikation, erweitertes Wohnzimmer, soziales Event (für alle)
Rolle Bevölkerung:	Verantwortung übernehmen, (tempoärer) Spuren hinterlassen (Bsp. Urban Gardening, Zwischennutzungen)
Rolle Verwaltung:	Bisherige Funktion nicht in Frage gestellt, sondern erweitert, <i>ermöglichen</i> , pilotieren, fachliche Unterstützung, Prozess auf Augenhöhe, gute Diskussionskultur, Moderation (Abgabe von Definitionsmacht)

Rolle der Verwaltung: Ermöglichen und innovativ sein

Von der Verwaltung verlangt der neue Umgang mit dem öffentlichen Raum ein grosses Mass an Flexibilität. Es geht im Kern um das **Ermöglichen** neuer Bedürfnisse. Der Prozess zählt mehr als das (geplante) Resultat. Dadurch können Fehler entstehen. Und diese finden sogar in der Öffentlichkeit und nicht am Reissbrett statt. Der Prozess muss gewährleisten, dass die Auswirkungen von Fehlern möglichst einfach korrigiert werden können. Zudem gehört zu dieser neuen Form der Aneignung des öffentlichen Raums auch eine ausgeprägte **Fehlerkultur** dazu. Der Prozess ist genau dafür da, dass korrigiert, neuen Bedürfnissen angepasst und auch wieder beendet werden kann. Oder wie es in der Studie des GDI Gottlieb Duttweiler Institute (2018, S.36) genannt wird: «von der Hierarchie zum Ökosystem».

Eine **rasche Umsetzung** wird zu einem zentralen Erfolgselement der Verwaltungsarbeit. Heute gelten ein bis drei Monate als kurzfristig. Drei Jahre gelten als langfristig. Um die Erwartungen der Beteiligten nicht zu enttäuschen, muss eine kurzfristige Umsetzung möglich sein. Wenn Bauprozesse notwendig sind, müssen einfache und kostengünstige Zwischenlösungen gefunden werden, welche rasch die erwünschten Nutzungen zulassen. Zwischenlösungen können grössere Projekte wie die 5-jährige Versuchsphase der Paris Plage sein oder auch kleine, durch die Nachbarschaft selbst initiierte.



5-jähriger Versuch, der die Hauptverkehrsader entlang der Seine im Sommer zu Paris Plage verwandelte. Seit 2017 definitiv umgenutzt und umgestaltet (ohne Sand).

Ein wesentliches Hindernis, solche Erfahrungen zuzulassen, besteht in der Haftungsfrage (des Werkgeigentümers). Darf Urban Gardening auf einem Quartier-Kreisel (Titelbild) zugelassen werden? Ich plädiere hier, mir des juristischen Graubereichs bewusst, für eine grosszügige Handhabung zugunsten der Eigeninitiative. Dies erfordert von mir als Exekutivvertreterin, aber auch von den verantwortlichen Amtsführungen, ein gewisses Mass an Risikobereitschaft. In der Regel ist die Gefahr und deren Risiko überschaubar. Zu oft hat die vermeintliche Haftungsfrage in der Vergangenheit zu einer allzu restriktiven (Bewilligungs-)Praxis geführt. Gefragt ist ein «gesundes Augenmass».

Die neuen Formen der Beteiligung beruhen auf der *Erfahrbarkeit* von Vorhaben. Bevor diese für teures Geld definitiv umgesetzt werden, sollen sie als *Provisorien* getestet, bewertet, abgeändert und gegebenenfalls verworfen werden können. Eine wichtige Möglichkeit, um den öffentlichen Raum aus einer bisher unbekanntenen Perspektive zu erleben, bieten **Events**. Beispiele hierfür sind der autofreie Sonntag, Hallo Velo! oder das Neustadt Lab auf der Schützenmatte.



Hallo Velo!-Anlass 2017



Neustadt Lab 2017

Zwischennutzungen

Dass Zwischennutzungen angesagt sind, zeigen nicht nur Beispiele wie die Alte Feuerwehrkaserne Viktoria oder die Bar au Lac am Egelsee, sondern z.B. auch das mittlerweile zum vierten Mal zum weltweit besten Restaurant gekürten noma in Kopenhagen, das zwischenzeitlich sein angestammtes Lokal aufgegeben und unter einer Brücke (Torvegade) sein Zelt aufgestellt hatte.



Alte Feuerwehrkaserne Viktoria



Restaurant noma in Kopenhagen

10. Konkrete Massnahmen

Soweit die Analyse und die wichtigsten Erkenntnisse daraus. Einsicht und guter Wille alleine bringen aber noch nicht die erwünschten Resultate, wenn es bei der Umsetzung hapert. Oder, wie es Janette Sadik-Kahn in ihrem Buch "Streetfight" (2016) einleitend sagt: «To plan is human, to implement, divine.» Auch in Bern vergeht oftmals (allzu) viel Zeit, bis eine Idee – wenn überhaupt – realisiert wird. Ich sehe es deshalb auch als eine Aufgabe von mir, die entsprechenden Prozesse wo immer möglich zu beschleunigen. Als politische Verantwortliche kann ich nur zufrieden sein, wenn am Schluss auch die Umsetzung den Erwartungen entspricht.

Mit Blick auf eine rasche und erlebbare Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums sind diverse Massnahmen in Vorbereitung:

- Um der Bedeutung des öffentlichen Raums in Bern besser Rechnung zu tragen, soll ein verwaltungsinternes **Kompetenzzentrum öffentlicher Raum (Aneignung, Gestaltung und Nutzung)** gebildet werden. Darin soll dem Bedürfnis nach Aneignung durch die Bevölkerung besondere Beachtung geschenkt werden. Das Kompetenzzentrum besteht aus Personen aller drei massgeblich mit der Gestaltung des öffentlichen Raumes befassten Ämter innerhalb der Direktion TVS (Stadtgrün, Verkehrsplanung und Tiefbau). Stadtgrün Bern dehnt seine Erfahrung mit kurzfristigen Nutzungen wie Urban Gardening auch auf den «Grauraum» aus. Das Tiefbauamt wurde anfangs 2018 durch die Fachstelle «Gestaltung öffentlicher Raum» verstärkt. Damit wird gewährleistet, dass Planung, Umsetzung und Unterhalt von Plätzen und Strassen von und für die Menschen gedacht, betrachtet und realisiert wird.
- Das **Projekt «Pop-up Bern»**, begleitet vom Berner Kulturmanager Martin Beutler, wird ab der Sommer-Saison 2018 vor Ort nach Lösungen suchen, um der Quartierbevölkerung die einfache Aneignung ihrer Nachbarschafts-Räume zu ermöglichen. Die Ideen sollen hier von den Nutzen selbst kommen. Die Stadt unterstützt, wenn nötig die Bevölkerung bei der Umsetzung. Sie vermittelt und hilft bei allfällig notwendigen Bewilligungen.



Das erste Berner «Parklet» am Grafenriedweg

- **Konkrete Umnutzungs- und Umgestaltungs-Projekte** sollen rasch (spätestens auf die nächste Sommer-Saison) mit provisorischen Massnahmen umgesetzt werden, so dass die Erneuerungen erfahrbar werden. Zur Partizipation werden ergänzende Formen der Mitwirkung über die Quartierkommissionen hinaus eingesetzt. Ein gutes Beispiel dafür ist der Tellplatz, welcher der Bevölkerung seit Ende Mai 2018 für Begegnung und Verweilen zur Verfügung steht.

- Ein weltweit (u.a. New York, Wien, San Francisco u.v.a.m.) erfolgreiches Beispiel für die (temporäre) Aneignung von Strassenraum sind sogenannte «**Parklets**» (s. zahlreiche Beispiele unter google). Diese sollen auch in Bern zur Anwendung kommen.



Zwei Beispiele von «Parklets»

- Für die Ausstattung der Stadt mit **öffentlichem Mobiliar** (z.B. *Bänken*) stellt sich die Herausforderung, das richtige Mass an wiederkehrender Identifikationsmöglichkeit mittels einer Abwägung zwischen Normierung und Vielfalt in Form und Farbe zu finden.
- Dazu braucht es **verkehrspolitische Vorgaben** zur allgemeinen Verbesserung der Aufenthaltsqualität des Strassenraums. Für die Umsetzung sollen nicht (grössere) Bauprojekte abgewartet werden, die erst langfristig geplant sind. Eine deutliche **Verbesserung der Verkehrssicherheit** insbesondere für die Fussgänger/innen wie auch für die Velofahrenden ist dringlich. Hier steht einerseits die flächendeckende Senkung des Tempos (gemäss STEK) im Vordergrund. Insbesondere **Tempo 20** auf den Quartierstrassen. Diese Vorgaben sollen flächendeckend umgesetzt werden. Ebenso wichtig wie das Vortrittsrecht für Fussgänger/innen in Begegnungszonen sind **Trottoirüberfahrten** bei höheren Tempo-Regimes. Diese geben den zu Fuss gehenden Vortritt. Auch bei **Fussgängerstreifen** sollte die Strasse, wenn immer möglich, erhöht werden, so dass das Tempo auch dann reduziert wird, wenn keine Fussgänger/innen «in Sicht» sind. Dies unterscheidet sich grundsätzlich von der früher verfolgten Strategie, die Trottoirs bei den Fussgängerstreifen auf Strassenniveau abzusenken.

Nutzen der Zeit vor Bauprojekten

Bauprojekte haben zuweilen eine langen Planungs- und Realisierungshorizont. Zu oft werden kurzfristig nötige und mit wenig Aufwand realisierbare Verbesserungen aufgeschoben, weil sie an grössere Bauprojekte gekoppelt sind. Hier braucht es deutlich mehr Spielraum, um wichtige Verbesserungen des öffentlichen Raums dennoch zeitnah – gegebenenfalls auch temporär – umzusetzen.

Beispiel Waisenhausplatz

Die Sanierung des Bären- und Waisenhausplatz wartet aufgrund zahlreicher Sparmassnahmen seit nunmehr über 25 Jahren auf ihre Umsetzung. Weil sich seither die Nutzungsbedürfnisse wie auch die direkte Nachbarschaft deutlich verändert haben, soll für die nächsten 2-3 Jahre eine temporäre (kulturelle) Nutzung und Möblierung auf dem unteren Waisenhausplatz möglich gemacht werden. So besteht die Möglichkeit, dass die Nähe des PROGR auch auf diesen zentralen innerstädtischen Platz ausstrahlt, und Erkenntnisse ins Bauprojekt einfliessen.



Picknick der Ideen auf dem Waisenhausplatz

Beispiel Egelsee

Bis anhin wurden Zwischennutzungen als zeitlich klar begrenzte Angelegenheit angesehen. Da dies im erfolgreichen Fall zu ungewünschten Beendigungen von Projekten führte, sollen die Erfahrungen Bestandteil des Planungsprozesses auch für die längerfristige Nutzung werden. Die aktuelle Gesetzgebung für Zwischennutzungen widerspricht jedoch dem Bedürfnis nach einfachen und raschen Nutzungsmöglichkeiten zurzeit noch grundsätzlich. Dadurch können auch Projekte, die eine breite öffentliche wie politische Unterstützung genießen, durch einzelne Einsprechende jahrelang verzögert werden. Mindestens die städtische Bauordnung soll darum angepasst werden.



Zwischennutzung als Parkcafé 2017

Beispiel Helvetiaplatz

Auch beim Museumstor Helvetiaplatz kann die Zeit zwischen Wettbewerb und Umsetzung genutzt und die Parkplätze sollen mindestens temporär aufgehoben werden. Den Museen könnte der neu gewonnene Platz ab 2019 zur eigenen kulturellen Nutzung zur Verfügung stehen.



Möblierung auf der Wiener Museumsinsel

11. Messen der Ziele

Attraktive, vielseitig genutzte öffentliche Räume in der Stadt Bern zu schaffen ist der Leitgedanke des vorliegenden Papiers. Die angedachten und in die Wege geleiteten Massnahmen sollen diesem Ziel dienen. Um den Wert und Erfolg der einzelnen Massnahmen zu bestimmen, braucht es indessen geeignete Messgrössen. Für die Qualität des öffentlichen Raums gibt es subjektive und objektive Kriterien. Auf der einen Seite steht die Zufriedenheit der Menschen mit dem öffentlichen Raum und mit den Möglichkeiten, die ihnen dort zur Verfügung stehen. Auf der anderen Seite stehen «harte» Fakten, wie etwa die Zeit, die Menschen durchschnittlich im öffentlichen Raum verbringen und die Art und Weise, wie der öffentliche Raum genutzt wird.

Ziele

- **Zufriedenheit mit dem öffentlichen Raum und den Möglichkeiten, welche dieser bietet:** Es gilt spezifische Indikatoren für die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Raum und den gebotenen Möglichkeiten zu definieren. Für die Erfolgsmessung massgebend ist die Veränderung der Zufriedenheit in Abhängigkeit von umgesetzten Massnahmen. Als Instrument für die Messung bieten sich Befragungen an.
- **Nutzung des öffentlichen Raumes:** Als Messgrössen dienen unter anderem Anzahl und Zusammensetzung der Menschen, die den öffentlichen Raum nutzen. Aufschlussreich ist auch die durchschnittliche Dauer des Aufenthaltes im öffentlichen Raum und die Art und Weise, in welcher dieser genutzt wird. Hierbei handelt es sich um Messgrössen, die quantitativ erfasst und ausgewertet werden können.
- **Förderung des Fuss- und Veloverkehrs:** In den vorangehenden Kapiteln wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass die Qualität und die Wahrnehmung des öffentlichen Raums eng mit dem Mix der unterschiedlichen Mobilitätsformen zusammenhängt. Fussgängerstädte sind sichere Städte (vgl. Kap. 5). Das Velo macht den öffentlichen Raum für alle attraktiver (vgl. Kap. 7/8). Entsprechend lassen sich aus der Messung von Kenngrössen zum Fuss- und Veloverkehr auch Rückschlüsse auf die Qualität des öffentlichen Raumes ziehen.

Bestehende Messgrössen

Bereits heute werden diverse Daten erhoben, die für die Beurteilung der Qualität des öffentlichen Raumes und deren Veränderung Aussagekraft besitzen. Dazu gehören beispielsweise:

- Sauberkeit im öffentlichen Raum
- Veloanteil
- Fussgängeranteil
- Zufriedenheit mit den städtischen Grünanlagen
- Anzahl Unfälle/Verletzte nach Verkehrsmittel/Alter
- CO₂-Reduktion

Neu in Betracht zu ziehende Messgrössen

Ergänzend sollen in Zukunft zusätzliche Daten erhoben werden, die direkt auf die Qualität des öffentlichen Raumes bzw. die Wahrnehmung der Qualität abzielen, beispielsweise:

- Zeit, die im öffentlichen Raum verbracht wird (bzw. deren Veränderung)

- Zufriedenheit der Berner/innen dem öffentlichen Raum und den Nutzungsmöglichkeiten, welche dieser zur Verfügung stellt.
- Zufriedenheit mit der Velo-Infrastruktur
- Zufriedenheit mit der Fussgänger-Infrastruktur

Die genannten Zielsetzungen und Messgrössen sind nicht abschliessend. Wichtig ist, dass vermehrt Kriterien verwendet werden, welche Rückschlüsse über die Qualität des öffentlichen Raumes, dessen Wahrnehmung und die Veränderung (Zunahme / Abnahme) der Messresultate in Abhängigkeit von konkreten Massnahmen erlauben.