

Motion Fraktion GB/JA! (Aline Trede/Natalie Imboden, GB) vom 25. Juni 2009: SlowUp, der erfolgreiche autofreie Erlebnistag 2010 auch in Bern; Abschreibung

Am 22. Oktober 2009 hat der Stadtrat folgende Motion erheblich erklärt:

Das slowUp-Rezept ist so einfach wie überzeugend: Die Strassen werden einen Tag für den motorisierten Verkehr in einer attraktiven Umgebung gesperrt und es gibt ein vielseitiges Rahmenprogramm entlang der Strecke. Daraus wird ein Volksfest, anders als alle anderen: Jung und Alt, Gruppen und Familien, Genussmenschen und Bewegungsmenschen geniessen die fröhliche Stimmung in autofreier Ambiente.

Seit dem Start im Jahre 2000 als Vorevent der Expo.02 hat slowUp ein stürmisches Wachstum erlebt. Jahr für Jahr stiegen die Zahlen der Events und die Zahl der Teilnehmenden an auf heute 16 Anlässe und rund 405'000 Besucherinnen und Besucher im Jahr 2008. Rund 12 Mio. Franken geben die slowUp-Teilnehmenden vor Ort aus. 48% aller Teilnehmenden reisen direkt von der Haustüre mit Velos oder Skates an, 24% nehmen den öffentlichen Verkehr, 28% das Auto. (www.slowup.ch).

Im Jahr 2010 soll auch Bern, als erste grössere Stadt, Teil von dieser Bewegung sein. Dafür braucht es eine regionale Trägerschaft, welche eng mit der nationalen Trägerschaft (Kontaktstelle: Stiftung SchweizMobil, Geschäftsstelle slowUp) zusammenarbeitet. Die Details sind in einer Checkliste geregelt: <http://www.slowup.ch/d/media.html>. Gesundheitsförderung Schweiz, die Stiftung SchweizMobil und Schweiz Tourismus sind die nationalen Träger von slowUp. Für die einzelnen Anlässe sind regionale Trägerschaften verantwortlich. Nationale Hauptsponsoren sind momentan Migros, SportXX, CSS Versicherung und Ramseier.

Bern bietet sich für einen SlowUp an. Bern besitzt eine wunderschöne Altstadt, welche von allen Seiten schön anzusehen ist und die Aare mit dem Aareufer, an welchem attraktive Routen zu entdecken sind. Dieser Anlass bietet eine weitere touristische Attraktion für die Bundeshauptstadt.

Der Gemeinderat wird beauftragt dem Stadtrat eine Vorlage inklusive Finanzierung (Stadtanteil) zu unterbreiten, damit in Bern im Jahr 2010 ein SlowUp durchgeführt wird und dabei folgende Elemente zu berücksichtigen:

1. Es ist eine breite Trägerschaft aufzubauen, wie sie gemäss slowUp Veranstalter vorgesehen ist. Eine regionale Abstützung ist wünschenswert.
2. Für die Trägerschaft wird insbesondere die Zusammenarbeit mit Tourismus- und Umweltorganisationen und dem lokalen Gewerbe (Gastronomie) gesucht.
3. Es wird ein Mobilitätskonzept für das slowUp Bern erarbeitet.
4. Der Anlass soll möglichst klimafreundlich und ressourcenschonend durchgeführt werden.
5. Die Durchführung des slowUp soll auch für die weiteren Jahre 2011 ff. geplant werden.

Bern, 25. Juni 2009

Motion Fraktion GB/JA! (Aline Trede/Nathalie Imboden, GB): Christine Michel, Michael Köpfli, Cristina Anliker-Mansour, Rahel Ruch, Lea Bill, Stéphanie Penher, Urs Frieden, Daniel Klau-

ser, Erik Mozsa, Susanne Elsener, Barbara Streit-Stettler, Martin Trachsel, Beni Hirt, Annette Lehmann, Hasim Sancar

Bericht des Gemeinderats

Der Gemeinderat stimmt vollumfänglich mit der Ansicht der Motionärinnen und Motionären überein, dass sich slowUps zunehmender Beliebtheit erfreuen. Die Beliebtheit ist sogar so gross, dass nach Angaben der Veranstalter im Jahr 2010 von Ende April bis Ende September, mit Ausnahme von drei Sonntagen in den Sommerferien und an Pfingsten, bereits jeden Sonntag irgendwo in der Schweiz ein slowUp stattfand. Im Jahr 2011 finden sogar 18 Veranstaltungen statt, was 2 mehr sind als im Vorjahr. Es steht also ausser Zweifel, dass es sich bei „slowUp“ um ein äusserst attraktives und beliebtes Angebot handelt.

Aufgrund der mindestens einjährigen Vorbereitungszeit ist ein slowUp in der Region Bern frühestens 2013 möglich. Sollten allerdings alle Regeltermine von den bisherigen Anbietern von slowUps belegt bleiben, würde der (einzig mögliche) Termin in die Berner Schulsommerferien fallen.

Grundlagen: Qualitätsstandards für slowUp

Die nationale Trägerorganisation definiert Qualitätskriterien für einen slowUp und beurteilt Projektskizzen und Anträge für die Durchführung eines entsprechenden Anlasses. Eingaben, die die Qualitätsstandards einhalten, können bei Eignung eine Lizenz erhalten, die sie zur Durchführung eines slowUp berechtigt. Die wichtigsten Punkte:

- Ein slowUp wird jährlich durchgeführt, findet immer am Sonntag statt und wird immer an demselben Wochenende durchgeführt.
- Ein slowUp ist ein autofreier Erlebnistag.
- Die Strecke ist ca. 25 bis 30 Kilometer lang, für den motorisierten Individualverkehr gesperrt, möglichst flach und hat möglichst wenig Kreuzungen.
- Die Strassen sind durchgängig asphaltiert und mindestens 6 Meter breit, die Steigung oder das Gefälle ist geringer als 6 % und die Höhendifferenz sollte 25 Meter pro 10 Kilometer nicht übersteigen.
- Die Route soll durch touristisch interessante und landschaftlich reizvolle Regionen führen und tangiert in der Regel mehr als eine Gemeinde.
- Für detailliertere Informationen über die Anforderungen an die Organisation eines slowUp wird auf das Dokument slowUp_Norm vom 17. Januar 2011 im Anhang verwiesen.

Durchführbarkeit

Als Beispiele für mögliche Wegführungen wurden drei Vorschläge skizziert (siehe Anhang). Es zeigte sich dabei, dass insbesondere die Anforderungen an die Topografie in und um Bern nicht eingehalten werden können. Allein schon die Höhendifferenz vom Bahnhof an die Aare beträgt 30 Meter. Der Tierpark erstreckt sich über 50 Höhenmeter und durch den Bremgartenwald geht es gar 70 Meter hinunter zur Aare.

Dazu kommt, dass die mittelalterliche Berner Altstadt bestimmt die grösste touristische Attraktion ist. Leider sind die Strassen im Perimeter des Unesco Weltkulturerbes mit Kopfstein

gepflästert, was für Rollerblade-Fahrer und -Fahrerinnen ein grosses Risiko darstellt. SlowUp verlangt, dass Strecken mit Kopfsteinpflaster kein Gefälle aufweisen, da das Befahren mit Rollerblades sonst gefährlich wird.

Die Länge eines klassischen slowUp beträgt 25 bis 30 Kilometer. Im städtischen Umfeld wird damit die Organisation eines entsprechenden Anlasses schwierig. Damit dieses Dilemma umgangen werden kann, wurde bei allen Projektskizzen auf Fahrradwege ausgewichen, die zwar oft durch angenehmere Wegführung auffallen und reizvolle Landstriche durchziehen, aber in der Regel die geforderten 6 Meter Strassenbreite nicht erreichen. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass:

- a) Jede Route mehr als die angesprochenen 75 Meter Höhendifferenz aufweist (250 bis 450 Höhenmeter).
- b) Die drei Vorschläge teilweise auf Nebenstrassen verlaufen, die nicht durchgehend asphaltiert sind.
- c) Routen, die auf Hauptstrassen verlaufen oft von Tramgeleisen durchschnitten werden und unzählige, auch grosse und verkehrsreiche Kreuzungen aufweisen.
- d) Das Gefälle auf jeder Route irgendwo > 6 % ist.
- e) Die Altstadt als grösste Berner Touristenattraktion sich wegen des Kopfsteinpflasters nicht für Rollerblades eignet.

Zu Punkt 1:

Damit eine regionale Trägerschaft aufgebaut werden kann, muss die Streckenführung bekannt sein. Da die nationale Trägerschaft einen Antrag mit mindestens drei Vorschlägen verlangt, liegt der Entscheid über die Routenführung nicht in der Hand der Gemeinde Bern. Da sich die Suche nach Partnergemeinden auf konkrete und kommunizierbare Inhalte und Streckenführungen beziehen muss, kann dieser Schritt erst erfolgen, wenn die nationale Trägerschaft slowUp einer Durchführung zustimmt.

Erfahrungen aus der Durchführung eines autofreien Sonntags haben gezeigt, dass hohe Kosten anfallen. Der autofreie Sonntag konnte im Rahmen des zur Verfügung gestellten Budgets von Fr. 377 000.00 durchgeführt werden. Es hat sich gezeigt, dass Kommunikation, Information, Streckensicherung und Infrastruktur die höchsten Kosten verursachten. Da ein slowUp einen wesentlich grösseren Perimeter abdeckt, ist mit entsprechend höheren Kosten zu rechnen. Damit die nationale Trägerschaft einen Grundsatzentscheid über die jährliche Durchführung eines slowUp in Bern fällen kann, muss ein wiederkehrendes jährliches Budget von Fr. 450 000.00 sichergestellt sein. In dieser Kostenschätzung ist keine Entschädigung für die Dienstleister des öffentlichen Verkehrs enthalten, die ihren Betrieb auf der slowUp-Strecke einschränken oder einstellen müssen.

Zu Punkt 2:

Die Zusammensetzung der regionalen Trägerschaft ist von der konkreten Streckenführung abhängig. Ebenso macht die Zusammenarbeit mit dem Gastronomiegewerbe und weiteren potenziellen Mitveranstaltern erst Sinn, wenn Datum, Routenführung und Rahmenprogramm erarbeitet sind und slowUp die für die Durchführung notwendige Lizenz ausgehändigt hat.

Zu Punkt 3:

Ein Mobilitätskonzept könnte erst nach Vorliegen einer Lizenz, der konkreten Linienführung, sowie der Höhe der Sponsorenbeiträge, erarbeitet werden. Im Übrigen wird davon ausgegangen, dass mit dem Start- und Zielpunkt Bern eine so gut erschlossene Umgebung vorhanden

ist, dass von Teilnehmenden verlangt werden kann, dass sie mit dem öffentlichen Verkehr an- und abreisen.

Ebenso wichtig wie ein Mobilitätskonzept ist im städtischen Kontext die Frage nach dem Umgang mit dem regionalen öffentlichen Verkehr. Für einen slowUp müssen 30 Kilometer Hauptstrassen von 10 Uhr bis 17 Uhr für jeglichen Verkehr gesperrt werden. Das führt zu massiven Problemen mit den BERNMOBIL-Kursen während dieser Zeit und im Regionalbus-Angebot zu grossen Einschränkungen.

Zu Punkt 4:

Der Gemeinderat erachtet es als selbstverständlich, dass bei öffentlichen Anlässen auf Klima- und Ressourcenfreundlichkeit geachtet wird. Bei bewilligungspflichtigen Veranstaltungen auf öffentlichem Grund gilt in der Stadt Bern bereits heute die Pflicht zur Verwendung von Mehrweg- und Pfandgeschirr. Die Erfahrungen am autofreien Sonntag haben gezeigt, dass ein entsprechendes Konzept problemlos umgesetzt werden kann.

Zu Punkt 5:

slowUps sind laut Reglement regelmässig stattfindende autofreie Erlebnistage. Die nationale Trägerorganisation hat ab 2013 noch zwei Termine in den Schulsommerferien der Stadt Bern zu vergeben. Dafür hätte ein erstes Konzept bis Ende Oktober 2011 bei der nationalen Trägerorganisation eingereicht werden müssen. Wie die Evaluation der Machbarkeit gezeigt hat, sind die Verhältnisse in und um Bern für die Durchführung eines slowUp aber grundsätzlich nicht günstig. Ausserdem haben informelle Gespräche mit Gemeindevertretungen aus umliegenden Gemeinden ergeben, dass ein Interesse an der gemeinsamen Organisation eines slowUp eng mit den finanziellen und personellen Ressourcen, die die Gemeinde Bern zur Verfügung stellen kann, verknüpft sind. Weiterführende Gespräche hängen folglich von der Zusicherung der notwendigen Ressourcen für die kommenden Jahre ab.

In der Stadtratsdebatte zum Budget 2012 am 15. September 2011 wurde entschieden, dass im Jahr 2012 zwei autofreie Sonntage mit einem Gesamtbudget von Fr. 150 000.00 durchzuführen sind. Auch zusammen genommen reicht dieser Betrag nicht, um einen slowUp durchzuführen. Schon allein die Summe, die für die Strassensperrungen notwendig wäre (seitens slowUp vorgegeben ist eine Strecke von 25 bis 30 km), schöpft dieses Budget vollständig aus. Die Budgetkürzung zur Durchführung von autofreien Sonntagen wurde damit begründet, dass der Stadtrat kein Volksfest, sondern der Bevölkerung einfach autofreien Raum zur Verfügung stellen wolle. Ein slowUp ist hingegen ein Volksanlass mit Festcharakter zur Förderung der Bewegungsfreude und des Langsamverkehrs. Der Stadtrat ist gemäss Budgetbeschluss der Ansicht, dass sich die Kosten für Sperrungen im Zusammenhang eines autofreien Sonntags in einem Quartier mit einem Budget von Fr. 75 000.00 decken lassen. Die Organisation und Durchführung eines Volksanlasses von der Grösse eines slowUp (siehe Grundlagen: Qualitätsstandards für slowUp) ist mit viel grösseren Kosten verbunden, welche auf rund Fr. 400 000.00 geschätzt werden. Der Gemeinderat gibt des Weiteren zu bedenken, dass auf seine Initiative hin im IAFP zweijährlich wiederkehrend der Betrag von Fr. 377 000.00 für die Durchführung eines autofreien Sonntags eingestellt wurde. Entsprechend wünscht sich der Gemeinderat jedes zweite Jahr einen entsprechenden Anlass. Da slowUp jedoch ein geschützter Begriff ist, kann ein autofreier Sonntag, auch wenn er mit Fr. 377 000.00 budgetiert wurde, nicht in einen slowUp umgewandelt werden, insbesondere wenn die autofreie Strecke nicht den Anforderungen der nationalen Trägerschaft „slowUp“ entspricht. Der autofreie Sonntag 2011 hat mit den Verbindungskorridoren zwischen den fünf bespielten Plätzen jedoch den Gedanken der autofreien Mobilität ebenfalls umgesetzt, wenn auch in einem kleineren Rah-

men. Der Gemeinderat ist deshalb der Ansicht, dass mit diesem, alle zwei Jahre geplanten Anlass, die slowUp-Philosophie in genügendem Masse und sinngemäss umgesetzt wird.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Kosten eines slowUp hängen erheblich von Art, Umfang, Streckenführung und Beteiligung weiterer Gemeinden ab. Die Erfahrungen aus dem autofreien Sonntag vom 3. Juli 2011 haben gezeigt, dass der Aufwand sehr gross ist. Es müssen beträchtliche Ressourcen zur Organisation eines entsprechenden Anlasses zur Verfügung gestellt werden. Da es sich bei einem slowUp in der Regel um einen grenzüberschreitenden Anlass handelt, sind die finanziellen Aufwendungen schwierig abzuschätzen. Eine Hochrechnung aufgrund der Erfahrungen des autofreien Sonntags kommt zu groben Kostenschätzungen:

externe Organisation:	Fr.	50 000.00
Bewerbung des Anlasses/Anwohnerinfo:	Fr.	70 000.00
Streckensicherung:	Fr.	120 000.00
Infrastruktur:	Fr.	100 000.00
Diverses (Mieten, Material, Bewilligungen)	Fr.	50 000.00

Es wird noch einmal ausdrücklich darauf hingewiesen, dass allfällige Folgekosten wie Entschädigungszahlungen für Betreiber öffentlicher Infrastruktur (Parkhäuser) oder ÖV-Betreiber (BERNMOBIL, Postauto) nicht in diesem Betrag inbegriffen sind. Ebenso sind keinerlei Personalkosten einberechnet.

Der Aufbau einer entsprechenden regionalen Trägerschaft, die Koordination der Aktivitäten und der beteiligten Gemeinden, Sponsorsuche, Programmkoordination, Behördenkontakte und das Einholen von Bewilligungen, wäre durch eine Fachperson zu leisten. Dafür würde eine unbefristete 50 Prozent Arbeitsstelle benötigt (Eventmanagement/Koordination/Kommunikation/Sponsorsuche und -betreuung).

Fazit

Die Durchführung eines slowUp ist an Regeln und Normen gebunden. Diese werden von der nationalen Trägerschaft definiert und sind von den Antragstellenden einzuhalten. Abklärungen haben ergeben, dass die Gemeinde Bern und die umliegenden Gemeinden bezüglich Topographie, Gefälle, Strassenbreiten, etc. ungeeignet sind. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass das städtische Umfeld zur Durchführung eines klassischen slowUp wenig geeignet ist. Dem Grundgedanken, Raum für die nicht-motorisierte Mobilität zur Verfügung zu stellen, wird in kleinerem Rahmen mit dem 2014 wieder stattfindenden autofreien Sonntag Rechnung getragen. Dieser Anlass ist in der Aufgabenplanung des Amtes für Umweltschutz bereits im Zweijahresrhythmus enthalten und ein entsprechendes Budget im IAFP vorgesehen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, den zweijährlich geplanten autofreien Sonntag als SlowUp-ähnlichen Anlass zu akzeptieren und die erheblich erklärte Motion Fraktion GB/JA! abzuschreiben.

Bern, 23. November 2011

Der Gemeinderat

Anhang:

- slowUp-Norm vom 17. Januar 2011
- Vorschläge 1 - 3