

Postulat Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer/Andreas Flückiger/Stefan Jordi, SP): Mobilitätsstrategie für die Stadt Bern: Ganzheitlich und nachhaltig

Ausgangslage

Der Stadtrat schrieb am 1. März 2007 die Motion „Ökostadt Bern: Aufwertung des Wohnumfeld im Bereich der Hauptverkehrsachsen (Fraktion GFL/EVP, Peter Künzler/Verena Furrer)“ ab, nachdem der Gemeinderat die Umsetzung einiger Teile der Motion umgesetzt hatte. Die SP hatte und hat sehr viel Sympathie für den Vorstoss. Damit wurde als Schritt in die richtige Richtung eine Teilverkehrsstrategie im Bereich der Hauptverkehrsstrassen entwickelt.

Problem

Abgesehen davon, dass im Zusammenhang mit der abbeschriebenen Motion erst ein Teil möglicher Massnahmen umgesetzt wurde, fehlen übergeordnete Aussagen zur Umsetzung der im Verkehrskonzept aufgeführten Massnahmen (STEK 95, Massnahmen 6.1.-12.4). Insbesondere fehlt hier die Vernetzung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse und -formen (zu Fussgehende, Velofahrende, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, aber auch Mobilitätsbehindertenaspekte). Ebenso fehlen Gestaltungs- und Betriebskonzepte für die öffentlichen Verkehrsräume, abgestimmt auf die städtebaulichen Qualitäten, den Aare-Raum, die Quartierzentrumzonen, die Stadtplätze, die öV-Haltestellen als Schnittstellen wie auch für die Parkplätze, um nur einige zu nennen. Im übergeordneten Stadtentwicklungskonzept (STEK 95) sind teilweise weit reichende Massnahmen zur Wohnumfeldverbesserung in Bezug auf den Verkehr beschrieben. In den bisher beschlossenen Teilverkehrsplänen MIV der Quartiere werden diese aber nur marginal berücksichtigt.

Die Stadt Zürich hat diesbezüglich eine ganzheitliche Mobilitätskultur entwickelt, aus welcher die jeweiligen Teilstrategien abgeleitet werden.

Antrag an den Gemeinderat

Die Stadt Bern wächst und entwickelt sich. Neue Wohnquartiere entstehen, neue Arbeitsplätze werden geschaffen. Es wird wieder gebaut. Gewohntes verändert sich in rasantem Tempo. Mit dieser Entwicklung muss auch der Verkehr mithalten. Die Stadt soll innerhalb des komplexen Mobilitätssystems Sinnvolles ermöglichen und dabei rasch auf aktuelle Bedürfnisse und Chancen reagieren können.

Heutige Mobilitätsbedürfnisse sollen so erfüllt werden, dass Möglichkeiten für künftige Generationen offen bleiben. Neben den Entwicklungsaufgaben besteht aber auch ein grosser Reparaturbedarf - die rasante Zunahme des Verkehrs hat Schäden verursacht, die behoben werden müssen.

Die Mobilitätsstrategie soll eine konsequente Abstimmung von Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung beinhalten und bisher erarbeitetes aus der Teilstrategie MIV aufnehmen.

Der Gemeinderat wird beauftragt, die Teilverkehrspläne MIV zur einer ganzheitlichen und nachhaltigen Mobilitätsstrategie für Bern zu erweitern.

1. Unter Berücksichtigung der im STEK beschlossenen Massnahmen (Massnahmen 6.1.-12.4.) für die Quartiere

2. Unter Einbezug von erforderlichen, zusätzlichen Massnahmen zur Wohnumfeldverbesserung, bestehendes optimieren und vernetzen sowie Infrastrukturen gezielt ergänzen. Allenfalls ist dabei zu überprüfen, ob das Verkehrskonzept des STEKs aktualisiert werden sollte
3. Prioritäten (kurz-, mittel-, langfristig) für die Umsetzung sind aufzuzeigen
4. Die Kostenwahrheit ist dabei anzustreben und die Finanzierung zu flexibilisieren: Angebots- statt nachfrageorientiert.

Bern, 1. März 2007

Postulat Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer, Andreas Flückiger, Stefan Jordi, SP), Ursula Marti, Miriam Schwarz, Andreas Krummen, Claudia Kuster, Annette Lehmann, Hasim Sönmez, Liselotte Lüscher, Rolf Schuler, Raymond Anliker, Corinne Mathieu, Giovanna Battagliero, Margrith Beyeler-Graf, Christof Berger, Beni Hirt, Sarah Kämpf, Michael Aebersold, Beat Zobrist

Antwort des Gemeinderats

1995 hat der Gemeinderat der Stadt Bern ein neues Stadtentwicklungskonzept (STEK 95) beschlossen. Bern verfügte damit während längerer Zeit als einzige grössere Schweizer Stadt über ein räumliches Entwicklungskonzept, in dem die Themen Nutzung, Gestaltung und Erschliessung für das gesamte Gemeindegebiet behandelt wurden. Seither haben auch andere Städte mehr oder weniger umfassende Entwicklungskonzepte erarbeitet (z.B. Konzept „Mobilität ist Kultur“, Zürich 2002).

In einer ersten Phase nach 1995 lag der Schwerpunkt der entsprechenden Planungsarbeiten bei den räumlichen Konkretisierungen der Aussagen aus dem STEK 95. Beispiele hierfür sind:

- die Quartierpläne für die Stadtteile 2 bis 6 (abgeschlossen: Stadtteil 2/Länggasse-Felsenau, Stadtteil 6/Bümpliz-Oberbottigen; in Bearbeitung: Stadtteil 3/Mattenhof-Weissenbühl, Stadtteil 5/Lorraine-Breitenrain; geplant: Stadtteil 4/Kirchenfeld-Schosshalde),
- Richtpläne zu den wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten ESP (alle in Revision, Mitwirkung durchgeführt: ESP Wankdorf; Mitwirkung in Vorbereitung: ESP Ausserholligen; Gesamtüberprüfung in Gang: ESP Masterplan/Hauptbahnhof),
- Teilkonzepte und Richtpläne zu Verkehr (abgeschlossen: Fuss- und Wanderwege; Mitwirkung durchgeführt: Veloverkehr; in Bearbeitung: Parkierung).

In einer anschliessenden Phase standen die Mitarbeit in den räumlich übergeordneten Planungen der Region und Agglomeration Bern im Vordergrund. Beispiele hierfür sind:

- die regionalen Teilrichtpläne des Vereins Region Bern VRB (Themen: Standorte für verkehr-intensive Vorhaben, Weilerzonen, Abfall-Deponie-Transport ADT, Naherholung und Landschaft, Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung, Hochhausstandorte),
- die Korridorstudien und Angebotskonzepte der Regionalen Verkehrskonferenz Bern Mittelland RVK4 (z.B. Angebotskonzepte zum öffentlichen Verkehr Nordquartier/Bern-West, Korridorstudie Bern Nord/Aaretal, Konzeptstudien zum Umsteigeknoten S-Bahn-Tram/Bus)
- das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Region Bern mit seinen Folgeprojekten (Zweckmässigkeitsbeurteilungen zur Erschliessung Bern-Süd und zum Autobahn-/Hochleistungsstrassennetz in der Region).

Parallel zu diesen Arbeiten wurde und wird das STEK 95 zudem zu folgenden Themen ergänzt und aktualisiert:

- Flächenintensive Standorte für Freizeit und Verkauf (Ergänzung 1998)
- Wohnen (Fortschreibung 2003)
- Verlagerung von Infrastrukturanlagen zugunsten der Wohnstadt Bern (Ergänzung 2004).

In der Umsetzung dieser Planungen standen im Themenbereich Verkehr bisher vor allem bauliche Massnahmen im Vordergrund. Verschiedene Arbeiten zum Verkehrssystemmanagement (z.B. Nordring), Kampagnen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und die Einführung einer Fachstelle Mobilitätsmanagement in der Stadt Bern belegen aber, dass den betrieblichen Aspekten des Verkehrs (z.B. Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs oder Vermeidung von Konfliktgrün bei Lichtsignalanlagen) und dem konkreten Verkehrsverhalten bestimmter Verkehrsteilnehmergruppen (z.B. Angestellte eines Unternehmens, Mitglieder eines Sportvereins) zunehmende Beachtung geschenkt wird. Ganz im Sinne der im Postulat geforderten ganzheitlichen und nachhaltigen Mobilitätsstrategie wurde dadurch das Repertoire verkehrsbeeinflussender Massnahmen wesentlich erweitert. Ebenso geht aus der Übersicht hervor, dass die verschiedenen, parallel laufenden Planungsarbeiten

- die räumlichen Stufen Quartier, Stadt, oder Region/Agglomeration betreffen,
- die Themen Infrastruktur, Betrieb und Verhalten umfassen,
- nicht auf einen Verkehrsträger beschränkt, sondern verkehrsträgerübergreifend sind.

Aus Kapazitätsgründen konnten die Arbeiten auf der Stufe Quartier bisher noch nicht abgeschlossen werden. An diesen Kapazitätsproblemen wird sich vorerst nichts ändern, da die mit den Planungsaufgaben betrauten Stellen auch stark in der Umsetzung beziehungsweise Begleitung der zahlreichen und grossen Bauvorhaben in der Stadt Bern (Bahnhofplatz, Tram Bern-West, Länggasse 2009) engagiert sind.

Insgesamt teilt der Gemeinderat die im Postulat zum Ausdruck gebrachte Auffassung, dass konzeptionelle Grundlagen laufend überprüft, konkretisiert und aktualisiert werden müssen, damit sie als Entscheidungsgrundlage relevant bleiben. Er ist gleichzeitig der Meinung, dass er über sehr gute und aktuelle konzeptionelle Entscheidungsgrundlagen verfügt und dass sich seine Vorgehensweise zur laufenden Überprüfung und themenbezogenen Aktualisierung dieser Grundlagen bisher bewährt hat. Er ist weiter der Ansicht, dass er schon heute eine ganzheitliche und nachhaltige Strategie für die Stadtentwicklung verfolgt.

Dennoch unterstützt der Gemeinderat die im Postulat geforderte Aktualisierung der Planungen im Sinne einer „ganzheitlichen und nachhaltigen Mobilitätsstrategie“. Eine Gesamterneuerung der räumlichen Entwicklungskonzepte soll neben Detailanpassungen auch die Definition neuer Positionen umfassen, namentlich im Zusammenhang mit den zunehmend spürbaren lokalen Grenzen der inneren Verdichtung (Umwelt, Freiraum, Verkehr). Er erachtet es zudem als sinnvoll, diese – wie bereits im STEK 95 – als Teil eines umfassenden Stadtentwicklungskonzepts zu erarbeiten.

Der Gemeinderat möchte allerdings die laufenden und noch geplanten Quartierplanungen zuerst abschliessen und der Verwaltung erst danach den Auftrag zur Gesamterneuerung der räumlichen Entwicklungskonzepte – im Sinne eines STEK 20xx – erteilen. Die Erarbeitung dieser Gesamtplanung könnte ein Schwerpunkt der Legislatur 2009 bis 2012 sein. Bis zum Projektstart werden auch Ergebnisse aus den Zweckmässigkeitsprüfungen zum regionalen Autobahnssystem und zur Weiterentwicklung des „öV-Knotens Bern“ vorliegen, so dass wichtige übergeordnete Parameter besser in ein städtisches Konzept integriert werden können.

Für die Erarbeitung eines STEK 20xx wird der Gemeinderat dem Parlament voraussichtlich 2009 eine Kreditvorlage unterbreiten. Dabei wird der Stadtrat Gelegenheit haben, auf Inhalt, Umfang und Ablauf des Projekts Einfluss zu nehmen. Der Gemeinderat geht davon aus, dass

die politische Debatte zu einer solchen Vorlage dem Stadtrat eine direktere Einflussnahme ermöglicht als bei der Beratung eines Prüfungsberichts. Er beantragt deshalb, die vorliegende Postulatsantwort als Prüfungsbericht zu genehmigen. Dieses Vorgehen erscheint ihm auch sinnvoll, weil in einem Jahr, nach Ablauf der reglementarischen Frist für die Vorlage eines Prüfungsberichts, wenig zusätzliche Erkenntnisse vorliegen werden.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Zu der vom Gemeinderat vorgeschlagenen gestaffelten Vorgehensweise gibt es ohne Erhöhung der heute sehr knappen Planungsressourcen keine Alternative.

Aus heutiger Sicht wird von einem Kreditbedarf von rund 1.25 Millionen Franken ausgegangen (Vergleich: Planungskredit für STEK: 0.75 Millionen Franken, Planungskredit für STEK-Folgearbeiten: 1.5 Millionen Franken).

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.
2. Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 28. August 2007

Der Gemeinderat