

Bericht des Gemeinderats

Postulat Fraktion SP/JUSO (Ruedi Keller/Andreas Flückiger, SP) vom 8. September 2005: Abstellplätze für Lastwagenanhänger (05.000337)

In der Stadtratssitzung vom 1. Juni 2006 wurde das folgende Postulat Fraktion SP/JUSO erheblich erklärt:

Der Gütertransport hat grundsätzlich mit der Bahn zu erfolgen. Lastwagen sollen nur zur Feinverteilung in den Agglomerationen und nicht vom öV erschlossenen Gebieten zum Einsatz kommen. Aus ökologischen und Sicherheits-Gründen soll aber auch dieser Verkehr auf ein Minimum beschränkt werden. Um dies zu erreichen, braucht es auch Abstellplätze für Lastwagenanhänger in Autobahnnähe. Diese verhindern, dass diese durch die Innenstadt geschleppt werden. Damit verringert sich die Schadstoffbelastung der Luft und die Gefährdung der schwächsten Verkehrsteilnehmenden (Velofahrende und FussgängerInnen) fällt geringer aus.

In der Stadt und Region Bern fehlen Abstellplätze für Lastwagen und ihre Anhänger, z.T. wurden sie aufgehoben (z.B. Wankdorf), z.T. sind gegen Ersatzstandorte Einsprachen hängig, dass kaum Hoffnung besteht, in kürzerer Zeit Ersatz zu schaffen. Die bestehenden z.B. im Grauholz und am Güterbahnhof sind schon ab den frühen Morgenstunden masslos überfüllt.

Diese Situation wirkt sich auch auf den Verkehr in der Stadt Bern aus: Viele auswärtige Lkw-Zulieferer fahren mit ihren Anhängern durch die Innenstadt. Damit belasten sie unsere Luft mit zusätzlichen Schadstoffen, beanspruchen auch Platz des öV und gefährden insbesondere die schwächsten Verkehrsteilnehmenden (Velos und FussgängerInnen). Sie verschlechtern auch die Arbeitssituation der Fahrerinnen und Fahrer dieser Gefährte erheblich. Die Anhänger müssen am Stadtrand abgestellt werden können, damit die Feinverteilung in der Innenstadt mit möglichst kleinen Gefährten funktionieren kann.

Wir bitten daher den Gemeinderat die folgenden Massnahmen zu prüfen:

1. Suche von zusätzlichen Abstellplätzen für Lastwagen-Anhänger am Stadtrand und in unmittelbarer Nähe von Autobahnausfahrten zusammen mit den Agglomerationsgemeinden (über die RVK oder den VRB).
2. Suche auf Privatgrundstücke in Gewerbegebieten ausdehnen und nicht nur auf städtische Areale beschränken.
3. Ev. Schaffen von kostenpflichtigen Abstellplätzen so organisieren, dass die Rechnungsstellung direkt an die Unternehmen erfolgt und nicht von den einzelnen Chauffeuren bezahlt werden muss.
4. Suche mit dem Kanton koordinieren.

Postulat Fraktion SP/JUSO (Ruedi Keller/Andreas Flückiger, SP), Christof Berger, Claudia Kuster, Annette Lehmann, Béatrice Stucki, Patricia Mordini, Miriam Schwarz, Giovanna Battagliero, Andres Krummen, Sarah Kämpf

Bern, 8. September 2005

Bericht des Gemeinderats

In der Antwort auf das vorliegende Postulat hat der Gemeinderat auf die Motion Fraktion SVP/JSVP (Erich Hess, JSVP): Sozial- und wirtschaftsverträgliche Parkplätze hingewiesen. Diese Motion forderte 60 zusätzliche Abstellplätze für Reiseautos, Lastwagen und Anhänger, je 20 in Bern-West, Wankdorf und beim Forsthaus. Die Motion wurde mit SRB 213

vom 11. Mai 2006 abgelehnt (22 Ja, 42 Nein). Der Stadtrat ist damit den Argumenten des Gemeinderats gefolgt, die im Wesentlichen wie folgt lauteten:

- das Abstellplatzangebot für Reiseautos, Lastwagen, und Anhänger deckt die lokale Nachfrage;
- die Abstellplätze sind zwar gut belegt, aber es hat meistens noch freie Plätze;
- die Nachfrage konzentriert sich auf den Bereich der Nationalstrassen, wo der Kanton eine Angebotserweiterung um 34 Abstellplätze bei der Raststätte Grauholz prüft;
- Abstellplätze auf Stadtgebiet ziehen auch Schwerverkehr an, der nichts mit der Versorgung der Stadt Bern zu tun hat;
- Abstellplätze im öffentlichen Raum gehen zu Lasten anderer Flächenbedürfnisse.

Zwischenzeitlich steht fest, dass bei der Raststätte Grauholz keine zusätzlichen Abstellplätze erstellt werden. Die Gründe dafür liegen in der Höhe der Investition (rund 6 Millionen Franken für 34 zusätzliche Abstellplätze) und dem aus Sicht des Kantons ungünstigen Ergebnis der Finanzierungsverhandlungen mit den Betreibern der Raststätte. Ebenfalls eine Rolle gespielt hat, dass der Grosse Rat des Kantons Bern einen politischen Vorstoss deutlich abgelehnt hat, der eine Erweiterung des Lastwagenabstellplatzangebots und Warenladeplätze im Bereich der Autobahnanschlüsse gefordert hatte. Der Rat sah darin grossmehrheitlich keine Staatsaufgabe.

Eine ähnliche Haltung nimmt auch der Bund ein, der sich gemäss der Nationalstrassenverordnung nicht an den Kosten von Raststätten und Rastplätzen beteiligt. Auch der Gemeinderat ist der Ansicht, er könne nicht wesentliche Teile der Logistikeinrichtungen eines privaten Gewerbes auf öffentlichem Raum und mit Steuergeldern sichern.

Der Gemeinderat hat auf Grund der Ablehnung der Motion Hess und entsprechend der Postulatsantwort darauf verzichtet, für die Erarbeitung dieses Prüfungsberichts das Thema der Erweiterung des Abstellplatzangebots für Lastwagenanhänger vertieft bearbeiten zu lassen.

Die in der Postulatsantwort in Aussicht gestellte systematische Analyse des Lastwagenverkehrs mit Anhängern (Lastenzüge) konnte für den Autobahnverkehr durchgeführt werden. Für das übrige Strassennetz gibt es keine so differenzierten Daten zum Schwerverkehr.

Zur Nationalstrasse liegen Daten des ASTRA zu zwei Querschnitten (vgl. unten) für die Jahre 2001/2002 bis 2006 vor. 2001 bis 2004 wurden noch Fahrzeuglängen erfasst. Bei der Datenauswertung wurden die Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 12.5 Metern der Kategorie „Lastenzüge, Sattelzüge“ zugewiesen. Seit 2005 werden direkt Fahrzeugklassen erhoben.

Querschnitt A 6 auf Höhe BernArena (durchschnittlicher Werktagsverkehr):

<i>Jahr</i>	<i>Anzahl Fahrzeuge</i>	<i>Anteil Lastenzüge, Sattelzüge</i>	<i>Anteil Cars, Busse, Lastwagen</i>	<i>Anteil Schwerverkehr total</i>
2002*	71 616	2.0%	5.2%	7.2%
2003*	72 553	2.0%	4.5%	6.5%
2004*	72 991	2.0%	4.6%	6.6%
2005	73 901	1.8%	2.8%	4.8%
2006	75 250	1.8%	3.0%	4.8%

Querschnitt A 1 auf Höhe Felsenauviadukt (durchschnittlicher Werktagsverkehr):

<i>Jahr</i>	<i>Anzahl Fahrzeuge</i>	<i>Anteil Lasten- züge, Sattelzüge</i>	<i>Anteil Cars, Bus- se, Lastwagen</i>	<i>Anteil Schwerver- kehr total</i>
2001*	91 676	4.3%	5.5%	9.8%
2002*	96 452	4.2%	5.4%	9.6%
2003*	96 452	4.2%	5.3%	9.5%
2004*	101 409	4.3%	5.2%	9.5%
2005	101 845	4.1%	3.5%	7.6%
2006	104 068	4.2%	3.5%	7.7%

* nicht gleiche Datenerfassung wie ab 2005

Das Verkehrsaufkommen im West-Ost-Querschnitt des Felsenauviadukts ist deutlich höher als im Nord-Süd-Querschnitt bei der BernArena (Differenz 2006: 28 818 Fahrzeuge oder +38.3%), ebenso die Anteile der beiden Kategorien des Schwerverkehrs.

Die Differenzen beim Anteil Schwerverkehr total in den beiden Querschnitten (2006: 4 401 Fahrzeuge) liegen vor allem in der unterschiedlichen Bedeutung der beiden Achsen für den Güterfernverkehr begründet (international und national). Die Verkehrszunahme für den Zeitraum 2002 bis 2006 beträgt im Querschnitt Felsenauviadukt 7.9% und bei der BernArena 5.1%. Der Anteil der Kategorie Lasten- und Sattelzüge am Gesamtverkehrsaufkommen bleibt auf beiden Querschnitten ungefähr konstant. Bei der Kategorie Cars, Busse und Lastwagen (Länge zwischen 6.0 und 12.5 Meter) weisen die ASTRA-Daten unplausible Veränderungen auf, die wohl auf den Messsystemwechsel zurückzuführen sind. Die Vermutung liegt nahe, dass vor 2005 grössere Lieferwagen der Kategorie „Car, Busse und Lastwagen“ zugewiesen wurden. Die Entwicklung des Schwerverkehrs wurde in diesem Zeitraum aber auch durch die Einführung des LSVA beeinflusst (mehr leichte Lieferwagen, distanzoptimierte Routenwahl).

Die Auswertung der Daten der permanenten Messstellen auf dem Gemeindestrassennetz liefert detaillierte Informationen zum Gesamtaufkommen aller Motorfahrzeuge. Sie bilden eine wichtige Grundlage der Verkehrsplanung, vor allem zur Beurteilung der Verkehrsbelastung und des Handlungsbedarfs/der Handlungsspielräume für Verkehrsmassnahmen. Bisher wurden Lastwagen und Lastenzüge/Sattelzüge nicht netzweit separat ausgewertet, weil diese Informationen für die Verkehrs- und Umweltplanung einen relativ geringen praktischen Nutzen haben: Die verkehrsplanerische Relevanz besteht bei den im Durchschnitt relativ geringen Schwerverkehrsanteilen auf Stadtstrassen nämlich nicht in der Gesamtbelastung des Netzes, sondern in der Länge und Breite der Fahrzeuge und den fahrgeometrischen Eigenschaften. Damit verbunden sind Fragen der Spurbreiten und Kurvenradien (Schleppkurven) sowie Fragen der möglichen Gefährdung für den Langsamverkehr. In beiden Fällen sind die konkreten örtlichen Verhältnisse und das gesamte Verkehrsgeschehen zu analysieren.

Um die Daten zu Lastenzügen netzweit zu ermitteln, müssten Anpassungen bei den Messgeräten und bei der Auswertungssoftware vorgenommen werden. Während die Anpassungen bei den Messgeräten relativ einfach zu bewerkstelligen wären, müsste die Auswertungssoftware SmartTraffic mit grösserem Aufwand erweitert werden.

Netzweit ist davon auszugehen, dass der Anteil des Schwerverkehrs (ohne Busse) auf dem städtischen Basisnetz tiefer liegt als auf den Autobahnen. Diese Hypothese kann durch Daten zu einzelnen Strecken belegt werden.

Anteil schwere Motorwagen (inklusive Busse) am durchschnittlichen Werktagsverkehr

<i>Strecke</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>Bemerkungen</i>
Länggassstrasse	5%	4.8%	Linie 12 und Postauto
Laubeggstrasse	7%	3.6%	RBS-Busse
Laupenstrasse	9%	9.3%	Linie 11, 13 (Eil Kurse) und Postauto
Muristrasse	3%	3.2%	RBS-Bus
Murtenstr./Forsthaus	6%	6.2%	Linie 11, 13 (Eil Kurse) und Postauto
Murtenstr./Inselpl.	7%	5.6%	Linie 11, 13 (Eil Kurse) und Postauto
Neubrücke	6%	6.2%	Linie 11
Ostermundigenstrasse	6%	5.3%	Lini 10
Ostring	4%	3.7%	RBS-Bus
Papiermühlestrasse	5%	2.3%	RBS-Bus
Tiefenaustrasse	3%	3.3%	RBS-Bus
Winkelriedstrasse	4%	2.9%	Linie 20, Tangentialbus und RBS-Busse
Worbstrasse	3%	1.8%	keine Busse

Periodisch durchgeführte detaillierte Knotenstromzählungen zur Morgen- oder Abendspitzenstunde liefern zusätzliche Belege. Allerdings werden auch bei diesen Erhebungen die Lastenzüge den Lastwagen zugerechnet. Busse werden hingegen separat erfasst. Ebenfalls erfasst wird der Veloverkehr. Die Spitzenwerte für den Lastwagenanteil liegen mit 8.4 bis 9.6% in der Innenstadt (Daten 2004 und 2005). Die Werte für die Innenstadt fallen relativ hoch aus, weil sich einerseits dort der Anlieferverkehr der Ladengeschäfte konzentriert, andererseits auch weil in den Gassen der Innenstadt das Aufkommen des „normalen“ Motorfahrzeugverkehrs relativ gering ist.

Auf den Knoten des Basisnetzes ausserhalb der Innenstadt liegen die entsprechenden Werte im Durchschnitt deutlich tiefer: beim Thunplatz bei 2.0%, beim Knoten Köniz- / Weissensteinstrasse bei 2.2%, beim Knoten Schosshalden-/Laubeggstrasse bei 2.9% und beim Knoten Laupen-/Belpstrasse bei 3.0% (Morgenspitzenstunde 2003). Den grössten Teil dieses Schwerverkehrs machen Lastwagen ohne Anhänger und Sattelschlepper aus, die von Abstellplätzen für Lastwagenanhänger nicht profitieren können.

Insgesamt sieht sich der Gemeinderat mit der statistischen Analyse in seiner Haltung bestätigt, dass im öffentlichen Raum keine zusätzlichen Abstellplätze für Lastwagenanhänger ausgeschieden werden müssen.

Finanzielle und personelle Auswirkungen

Keine, da auf die Suche und Realisierung zusätzlicher Abstellplätze verzichtet werden soll, ebenso auf die im Prüfungsbericht erwähnten Detailerhebungen und -analysen.

Bern, 12. September 2007

Der Gemeinderat