

Motion Natalie Imboden (GB): Mobilitätsmanagement für Betriebe und Verwaltungen in der Stadt Bern

Das heutige Verkehrsaufkommen in der Stadt Bern mag niemanden befriedigen. Den einen fehlt es an Auto-Parkplätzen, die anderen fürchten wegen des dominierenden Autoverkehrs berechtigterweise um die Sicherheit ihrer Kinder, die Gesundheit, die Umwelt und das Klima. Bisher stehen dem stockenden Verkehr oder dem Stau – immer noch – in erster Linie hilflose Strassenausbaupläne und damit wiederum die Erhöhung der Kapazität gegenüber. Dass dies weder wirtschaftlich, ökologisch, noch planerisch eine nachhaltige Strategie sein kann, liegt auf der Hand.

Wirksamer ist es, die Lösung dieses Problems an der Quelle zu suchen. Die Kantone Genf und Waadt haben dies erkannt und haben sich vor kurzem zusammengetan, um im Bereich des Arbeitsverkehrs den Privatunternehmen einen Mobilitätsleitfaden (Plan de mobilité d'entreprise) anzubieten. Damit sollen die durch den motorisierten Individualverkehr entstehenden Beeinträchtigungen reduziert werden. In dieser gemeinsamen Broschüre ist Folgendes zu lesen:

„Für die meisten Pendler ist der Arbeitsweg bereits Synonym für Staus, Verspätungen, Stress, Autounfälle und immer höhere Kosten. Dies führt natürlich auch zu einer Belastung der Umwelt und zu einer Verschlechterung der individuellen Lebensqualität. Nur eine abgestimmte Aktion kann diese Schwierigkeiten lösen helfen, d.h. die Zusammenarbeit zwischen öffentlichen Körperschaften und Privatwirtschaft einerseits sowie zwischen Regionen und benachbarten Kantonen andererseits. [...] Die Unternehmen haben die Möglichkeit und in gewisser Weise auch die Pflicht, den Verkehrsfluss, den ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch ihren Pendler- und Berufsverkehr verursachen, zu beeinflussen. Dies erfolgt durch den Anreiz, umweltfreundliche Fahrmöglichkeiten zu nutzen (z.B. öffentliche Verkehrsmittel, Car-Sharing, sanfte Mobilität), und zwar nicht nur, weil die Mobilität für die Unternehmen mit hohen Kosten verbunden ist (Parkplätze, Dienstfahrzeuge usw.), sondern auch, weil die Unternehmen als Wirtschaftskraft eine grosse Verantwortung gegenüber der Gesellschaft und der Umwelt haben. Vielen Unternehmen ist ihre Energiebilanz ein Anliegen, sie sind sich aber oft nicht bewusst, dass ein beträchtlicher Teil ihrer Schadstoffemissionen dem motorisierten Verkehr ihres Personals anzulasten ist.“

Betriebliches Mobilitätsmanagement ist auch Bestandteil von Programmen, die von der EU unterstützt werden (vgl. www.mobilitymanagement.be). Es ist ein Instrument, das bereits von vielen privaten Unternehmen genutzt wird, die aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und der Imagepflege ein Interesse daran haben, solche Mobilitätsstrategien zu entwickeln und zu realisieren. Die Ausarbeitung und Umsetzung eines solchen betrieblichen Mobilitätskonzepts ist in erster Linie Sache der privaten Unternehmen. Die öffentliche Hand kann sie aber für die Thematik sensibilisieren und sie ermutigen, solche Mobilitätskonzepte anzugehen, wie das Beispiel der Kantone Genf und Waadt zeigt. Die Stadt kann ausserdem die Realisierung solcher Mobilitätskonzepte erleichtern, indem sie eine bestimmte Verwaltungsstelle bezeichnet, die dafür zuständig ist, die Unternehmen bei ihrem Unterfangen zu unterstützen, und die sich um die nötige Koordination mit den betroffenen Stellen kümmert.

Der Gemeinderat wird daher beauftragt,

1. koordinierende und fördernde Massnahmen zu ergreifen, um Firmen und Betriebe in der Stadt Bern in ihrem betrieblichen Mobilitätsmanagement zu unterstützen. Dabei ist auch die Zusammenarbeit mit der Region Bern zu suchen;
2. für die verschiedenen Direktionen verwaltungsintern geeignete Massnahmen des Mobilitätsmanagements zu treffen und mit dem betroffenen Personal auszuarbeiten und umzusetzen.

Bern, 19. August 2004

Motion Natalie Imboden (GB), Michael Jordi, Doris Schneider, Catherine Weber, Martina Dvoracek, Annemarie Sancar-Flückiger, Daniele Jenni

Antwort des Gemeinderats

Im Stadtentwicklungskonzept (STEK 95) hat der Gemeinderat auch seine Strategie für die Bewältigung des Verkehrs formuliert: *„Die Stadt verfügt mit ihren attraktiven Quartieren und Entwicklungsschwerpunkten über Siedlungsstrukturen, die mit dem öffentlichen Verkehr wirtschaftlich zu erschliessen sind. Die Stadt betreibt ein funktions- und entwicklungsfähiges, sicheres und sparsames Verkehrssystem, das die Mobilitätsbedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft sicherstellt, die Urbanität des öffentlichen Aussenraumes bewahrt und die Umweltanforderung der Bundesgesetzgebung zu erfüllen vermag.“*

Diese Strategie ist im Verkehrskonzept (VK95) weiter konkretisiert worden: Ziel ist die Konzentration von Arbeitsplätzen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bei gleichzeitigem Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebotes. Weitere Ziele sind Sicherstellung, Ergänzung und Ausgestaltung von Flächen und Achsen für den Fussgängerverkehr, ebenfalls die Förderung des Veloverkehrs. An der Realisierung dieser Ziele wird seither intensiv gearbeitet.

Der Gemeinderat verweist in diesem Zusammenhang z.B. auf Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren, die Einführung von Tempo 30 und von Begegnungszonen. Zusätzlich werden für verkehrsintensive Vorhaben Haltestellen des öffentlichen Verkehrs errichtet. Aktuelle Beispiele dazu sind die neuen S-Bahn-Haltestellen Wankdorf und Brünnen. Gemäss kantonalem Massnahmenplan zur Reinhaltung der Luft muss das Wachstum des motorisierten Verkehrs begrenzt werden. Aus diesem Grund teilt der Kanton den Gemeinden und Regionen Fahrtenkontingente zu, an die sich auch die Stadt Bern zu halten hat. Der Gemeinderat hat auch einiges zur Förderung des Langsamverkehrs unternommen, insbesondere Strecken zur Erhöhung der Sicherheit des Veloverkehrs mittels Markierungen und spezieller Berücksichtigung vor Signalanlagen verbessert sowie zusätzliche Veloparkplätze erstellt. Der Parkraum für Motorfahrzeuge wird konsequent bewirtschaftet.

Damit ist es gelungen, trotz zunehmender Mobilität die Verkehrszahlen auf dem städtischen Strassennetz konstant zu halten. Dennoch müssen weitere Anstrengungen unternommen werden, um den Verkehr stadtvträglicher zu machen.

Massnahmen im Sinne der Motion sind mögliche Instrumente zur Zielerreichung. Im Juni 2004 hat der Gemeinderat in einem ersten Schritt die zuständige Verwaltungsdirektion mit der Einrichtung einer Mobilitätsberatung insbesondere zur Förderung des Veloverkehrs beauftragt. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf den umziehenden und neu zuziehenden Personen, die ihren Mobilitätsmix in der Regel neu gestalten und für entsprechende Beeinflussung zugänglich sind. Hier wird Mobilitätsberatung mit nachhaltiger Wirkung eingesetzt. Für die Angestellten der Stadt wird das Job-Bäre-Abi eingeführt (Umsetzung Postulat Anliker, SP). Die-

se Massnahme ist vor allem auch im Hinblick auf ihre Signalwirkung von Bedeutung, denn ein grosser Teil der Mitarbeitenden kommt ohne Motorfahrzeug zur Arbeit. Der Gemeinderat ist bereit, die Anstrengungen in Richtung Mobilitätsmanagement für Betriebe und Verwaltungen in der Stadt Bern fortzusetzen. Die Thematik muss jedoch konzeptuell angegangen werden, soll sie professionell behandelt, bedarfsgerecht und wirksam umgesetzt werden. Über ein Konzept kann erst in Kenntnis der Kostenfolgen entschieden werden.

Unter diesen Voraussetzungen muss der Gemeinderat den Vorstoss in Form einer Motion ablehnen. Er ist jedoch bereit, die Anliegen zu prüfen und sie als Postulat entgegenzunehmen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Bern, 15. Dezember 2004

Der Gemeinderat