

Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, GLP/JGLP, GFL/EVP (Michael Sutter, SP/Seraphine Iseli, GB/Michael Ruefer, GLP/Tanja Miljanovic, GFL): Kein Kapazitätsausbau der Autobahn im Grauholz!

Das Projekt «Fahrstreifenergänzung Wankdorf – Schönbühl» des ASTRA sieht einen Ausbau der A1 von 6 auf 8 Spuren und eine entsprechende Kapazitätserhöhung auf diesem Autobahnabschnitt vor. Anstatt den Umstieg auf klimaneutrale und platzsparende Verkehrsträger zu fördern, ist ein massiver Ausbau der Strasseninfrastruktur für wenige Spitzenstunden pro Woche geplant. Dies setzt völlig falsche Anreize und steht in klarem Widerspruch zu den Klimazielen des Bundes und der Stadt Bern. Die Stadt muss sich deshalb mit allen verfügbaren Mitteln gegen diesen kurz-sichtigen und rückwärtsgewandten Ausbau der Autobahn zur Wehr setzen.

Eine Erhöhung der Strassenkapazität führt immer zu Mehrverkehr. Ein Ausbau der Autobahn im Grauholz würde deshalb unweigerlich zusätzlichen Autoverkehr in die Stadt Bern bringen und damit sowohl den verkehrspolitischen Zielsetzungen als auch den Klimazielen der Stadt Bern, die jeweils eine starke Reduktion des motorisierten Verkehrs vorsehen, widersprechen und deren Erreichung gefährden.

Anstatt die Strasseninfrastruktur aufgrund unsicherer Prognosen für wenige Spitzenstunden auszubauen, muss endlich die Verkehrswende vorangetrieben werden. Dazu sind Massnahmen umzusetzen, um die Verkehrsspitzen zu glätten und den Umstieg vom Auto auf platzsparende und ressourcenschonende Verkehrsträger zu fördern. Dabei muss konsequent auf angebotsorientierte Modelle der Verkehrsplanung gesetzt werden. Um gemeinsam auf diese Ziele hinarbeiten, ist eine Vernetzung mit anderen Städten anzustreben.

Vor diesem Hintergrund wird der Gemeinderat beauftragt:

1. Sich gegenüber dem ASTRA und dem Kanton klar gegen den Kapazitätsausbau der Autobahn im Grauholz zu wehren.
2. Im Rahmen der öffentlichen Auflage eine Einsprache gegen das Projekt zu machen und den Bauabschlag zu fordern.
3. Frühzeitig Massnahmen zu ergreifen, um Mehrverkehr in der Stadt zu verhindern.
4. Sich mit anderen Städten und Gemeinden zu vernetzen und sich gemeinsam für Alternativen zu Autobahnausbauten einzusetzen. Dabei sind namentlich folgende Massnahmen anzustreben:
 - a. Ein rascher Ausbau der Veloinfrastruktur und (wo nötig) des öffentlichen Verkehrs.
 - b. Ein möglichst weiträumiges Verkehrsmanagement, um eine Überlastung der Infrastruktur in den Zentren zu verhindern.
 - c. Multi-modale Mobilität so ausgestalten, dass mit dem Auto zurückgelegte Strecken möglichst kurz ausfallen.
 - d. Anreize zum Glätten der Verkehrsspitzen auf dem Strassennetz (z.B. Roadpricing) und um Verkehr zu vermeiden (z.B. Home-Office)
5. In der Verkehrsplanung konsequent angebotsorientierte Ansätze anzuwenden und dies auch von den übergeordneten Ebenen einzufordern (Regionalkonferenz, Kanton, Bund).

Bern, 28. April 2022

Erstunterzeichnende: Michael Sutter, Seraphine Iseli, Michael Ruefer, Tanja Miljanovic

Mitunterzeichnende: Szabolcs Mihalyi, Timur Akçasayar, Ingrid Kissling-Näf, Katharina Altas, Lena Allenspach, Johannes Wartenweiler, Bettina Stüssi, Alina Irene Murano, Halua Pinto de Magalhães,

Fuat Köçer, Valentina Achermann, Sara Schmid, Mohamed Abdirahim, Anna Jegher, Eva Krattiger, Sarah Rubin, Regula Bühlmann, Lea Bill, Jelena Filipovic, Katharina Gallizzi, Anna Leissing, Rahel Ruch, Ursina Anderegg, Francesca Chukwunyere, Therese Streit-Ramseier, Mirjam Roder, Brigitte Hilty Haller, Lukas Gutzwiller, Simone Machado, Matteo Micieli, Jemima Fischer, Tabea Rai, Eva Chen, Janina Aeberhard, Remo Säggesser, Salome Mathys, Yasmin Amana Abdullahi, Gabriela Blatter, Marianne Schild, Laura Binz, Bernadette Häfliger, Barbara Nyffeler, Manuel C. Widmer, Michael Hoekstra

Antwort des Gemeinderats

Die vorliegende Motion betrifft inhaltlich einen Bereich, der in der Zuständigkeit des Gemeinderats liegt. Der Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags. Zudem bleibt die Entscheidungsverantwortung beim Gemeinderat.

Der Gemeinderat teilt grundsätzlich die Stossrichtung des Vorstosses und nimmt zu den einzelnen Motionsforderungen wie folgt Stellung:

1. *Sich gegenüber dem ASTRA und dem Kanton klar gegen den Kapazitätsausbau der Autobahn im Grauholz zu wehren*
2. *Im Rahmen der öffentlichen Auflage eine Einsprache gegen das Projekt zu machen und den Bauabschlag zu fordern*

Der Gemeinderat hat bereits im Frühling 2022 im Rahmen der Vernehmlassung des Bundesamts für Strassen (ASTRA) zur «Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024 – 2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz» die Möglichkeit für eine kritische Stellungnahme via den Schweizerischen Städteverband (SSV) genutzt und sich darin klar gegen einen weiteren Kapazitätsausbau des Nationalstrassennetzes in Bern-Nord positioniert. Mit Eingabe vom 20. Oktober 2022 hat er zudem gegen das am 26. September 2022 öffentlich aufgelegte Projekt «N01 Wankdorf-Schönbühl; Ausführungsprojekt Kapazitätserweiterung» Einsprache erhoben. Bei seiner Einsprache hat sich der Gemeinderat im Wesentlichen auf folgende Argumente abgestützt:

Das aufgelegte Projekt führt mit seiner Spurerweiterung zu einem massiven Kapazitätsausbau mit entsprechendem Mehrverkehr und den daraus folgenden Immissionen. Kapazitätsausbauten dieser Dimension sind jedoch nicht vereinbar mit der Klimastrategie 2050 des Bundes¹, in der sich der Bundesrat zum Ziel gesetzt hat, die Treibhausgasemissionen bis 2050 auf Netto-Null zu senken. Angesichts der Tatsache, dass im Jahr 2019 der Strassenverkehr für rund 32 % der CO₂-Emissionen in der Schweiz verantwortlich war, zielen derartige Infrastrukturvorhaben, die von einer Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs um über 15 % (bis 2045) ausgehen, in die falsche Richtung. Da mit dem Kapazitätsausbau zwangsläufig Mehrverkehr auf Gemeindegebiet der Stadt Bern und auf dem untergeordneten städtischen Strassennetz verbunden sein wird, werden nicht zuletzt auch die Ziele der

¹ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/fachinformationen/emissionsverminderung/verminderungsziele/ziel-2050/klimastrategie-2050.html>

städtischen Energie- und Klimastrategie² in Frage gestellt. Dazu kommen unerwünschte Lärmimmissionen für die Stadtbevölkerung.

Die Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes³ zeigen im Übrigen auf, dass der Verkehr aufgrund gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Trends – wie der Zunahme von Homeoffice, der weitergehenden Urbanisierung und der Alterung der Bevölkerung – in Zukunft weniger stark wachsen wird als ursprünglich angenommen. Im Zuge dieser Verkehrsperspektiven überarbeitet zum Beispiel auch der Kanton Bern sein Gesamtverkehrsmodell mitsamt den darin enthaltenen Verkehrsprognosen. Vor diesem Hintergrund fragt sich, ob und inwieweit der geplante Kapazitätsausbau zwischen Bern-Wankdorf und Schönbühl überhaupt noch den Erfordernissen entspricht bzw. notwendig ist.

Der geplante Kapazitätsausbau führt im Weiteren zu einem massiven Landverlust, hat beträchtliche Auswirkungen auf Landschaft und Umwelt und widerspricht damit der Bodenstrategie 2040 des Bundes, welche einen sorgsam und nachhaltigen Umgang mit der Ressource «Boden» vorgibt⁴.

Aus Sicht des Gemeinderats müssen vor der Realisierung solch grosser Infrastrukturvorhaben, welche die Landschaft und das Mobilitätsverhalten für Generationen prägen werden, deren Auswirkungen auf den Gesamtverkehr vertieft untersucht werden. Ein Entscheid zum beabsichtigten Autobahnausbau darf daher nicht bloss gestützt auf die erwarteten Automobil-Verkehrsmengen fallen, sondern unter Berücksichtigung aller Verkehrsentwicklungen und -vorhaben im betroffenen Raum. Die Zweckmässigkeit einer Nationalstrassen-Kapazitätserweiterung im Raum Bern-Nord muss mit anderen Worten gestützt auf eine Gesamtverkehrsbetrachtung in der Region Bern-Mittelland beurteilt werden.

Für den Fall, dass das Ausbau-Projekt genehmigt werden sollte, hat der Gemeinderat in seiner Einsprache den Antrag gestellt, dass das ASTRA zu verpflichten sei, auf geeignete Weise sicherzustellen und mit der Stadt Bern zu vereinbaren, dass das Projekt zu keiner Mehrbelastung des städtischen Strassennetzes führt.

3. *Frühzeitig Massnahmen zu ergreifen, um Mehrverkehr in der Stadt zu verhindern*

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehrsaufkommen auf dem städtischen Strassennetz hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich abgenommen. Um diesen Trend fortzuschreiben und die klimatischen und verkehrlichen Stadtentwicklungsziele zu erreichen, muss das bestehende Verkehrsmanagement erweitert und ausgebaut werden. Ziel ist ein flächendeckendes Dosierungskonzept mit Dosierungsmassnahmen «von aussen» (bei allen Autobahnschlüssen und städtischen Einfallachsen), einer konsequenten Dosierung «innerhalb» des städtischen Strassennetzes und einem konsequenten Stauraummanagement. Der Gemeinderat verweist dazu auf die folgenden drei Projekte, welche dazu einen wichtigen Beitrag leisten:

- Umgestaltung Anschluss Wankdorf (BUGAW; Lead ASTRA)

Zwar steht Gemeinderat Ausbauten der Autobahninfrastruktur grundsätzlich kritisch gegenüber und weist das im Januar 2022 aufgelegte BUGAW-Projekt weitere Nachteile auf (v.a. zusätzliche Versiegelung, punktuelle Eingriffe in die Allmenden, Baumfällungen). Anders als beim Spurausbau zwischen Schönbühl und Wankdorf geht es bei diesem Vorhaben jedoch nicht um eine Kapazitätserweiterung. Zudem – und das ist für den Gemeinderat entscheidend – können damit gleichzeitig die

² <https://www.bern.ch/themen/umwelt-natur-und-energie/klima/energie-und-klimastrategie-2025/energie-und-klimastrategie-2025-maerz2020-korr-1.pdf/view>

³ <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/verkehrsperspektiven.html>

⁴ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/boden/fachinformationen/massnahmen-fuer-den-bodenschutz/bodenstrategie-schweiz.html>

Verhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr signifikant verbessert, ein Unfallschwerpunkt behoben und die Voraussetzungen für ein effizientes Verkehrsmanagement (Dosierung, Quartierschutz) geschaffen werden. Aus diesen Gründen hat sich der Gemeinderat nicht grundsätzlich gegen das BUGAW-Projekt ausgesprochen, jedoch mittels einer Planungsvereinbarung und einer vorsorglichen Einsprache die Interessen der Stadt gewahrt.

- Überprüfung Regionales Basisstrassennetz MIV (Lead RKBM)

Das regionale Basisstrassennetz soll bis ins Jahr 2023 zuhanden RGSK 2025 und Agglomerationsprogramm 5. Generation auf verschiedenen Abschnitten überprüft und wo notwendig angepasst werden. Ziel ist ein attraktives, logisches und leistungsfähiges sowie umwelt- und siedlungsverträgliches Strassennetz mit hoher Erschliessungsfunktion. Die Region will unter anderem auch klären, auf welchen Strassenabschnitten die Einführung von Tempo 30 oder 40 sinnvoll wäre. Die Regionalkonferenz hat den für die Studienarbeiten erforderlichen Verpflichtungskredit im Juni 2022 beschlossen.

- Zentrale Verkehrsachse (ZVA; Lead Stadt Bern)

Aufgrund der bevorstehenden Realisierung des Grossprojekts «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) sollen nun die ersten Massnahmen des geplanten Verkehrsmanagement-Pakets auf der Zentralen Verkehrsachse (ZVA) umgesetzt werden. Die ZVA führt von der Autobahnausfahrt Forsthaus über Inselplatz – Bahnhofplatz – Bollwerk – Nordring bis zum Anschluss Wankdorf sowie über Bollwerk – Henkerbrünnli – Tiefenastrasse bis zum Zubringer Neufeld. Ziel der Verkehrsmanagementmassnahmen ist die dauerhafte Reduktion des MIV auf der Zentralen Verkehrsachse. Die Massnahmen sind an den Übergängen vom nationalen/regionalen zum städtischen Verkehrsnetz sowie an ausgewählten Hauptachsen innerhalb des Stadtgebiets vorgesehen. Der Stadtrat hat mit SRB 2022-353 vom 7. Juli 2022 für die Umsetzung des Projekts einen Projektierungs- und Realisierungskredit von Fr. 1 845 000.00 bewilligt.

4. *Sich mit anderen Städten und Gemeinden zu vernetzen und sich gemeinsam für Alternativen zu Autobahnausbauten einzusetzen. Dabei sind namentlich folgende Massnahmen anzustreben:*

a. *Ein rascher Ausbau der Veloinfrastruktur und (wo nötig) des öffentlichen Verkehrs*

Die regionale Zusammenarbeit zu Verkehrsfragen gemäss den Motionsforderungen wird durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) koordiniert. Die strategischen Grundlagen bilden insbesondere die Mobilitätsstrategie 2040 der Region Bern-Mittelland⁵ und die Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern⁶. Die darauf basierenden Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK)⁷ werden im 4-Jahres-Rhythmus aktualisiert.

Der Infrastrukturausbau für den Velo-Alltagsverkehr ist in der Mobilitätsstrategie 2040 der Region Bern-Mittelland als zentrales Handlungsfeld definiert und auch ein Schwerpunkt im RGSK 2021 und im Agglomerationsprogramm 4. Generation. Die RKBM will die Realisierung eines zusammenhängenden Veloroutennetzes für den Alltagsverkehr rasch und koordiniert vorantreiben: Überkommunale Velohaupttrouten, die hohe Standards (schnell, direkt, sicher) erfüllen, sollen radiale Verbindungen in die Kernagglomeration und Stadt Bern bieten, ergänzt durch einen inneren Ring um das Berner Stadtzentrum sowie weitere tangentielle Verbindungen. Dadurch soll das Velo auf mittleren Distanzen gegenüber dem MIV an Konkurrenzfähigkeit gewinnen. Insbesondere mit Blick auf die technische Entwicklung und die weiter steigende E-Bike-Nutzung werden auch Veloverbindungen mit grösserer Distanz zunehmend zu Alltagsrouten. Zu fünf Velokorridoren hat die Regionalkonferenz in

⁵ <https://www.bernmittelland.ch/de/themen/verkehr/projekte/mobilitaetsstrategie-2040.php>

⁶ <https://www.bernmittelland.ch/de/aktuelles/medienmitteilungen/2020/Netzstrategie-Ein-leistungsfahiges-Netz-fuer-den-oeffentlichen-Verkehr-2040.php>

⁷ <https://www.bernmittelland.ch/de/aktuelles/medienmitteilungen/2021/RGSK-2021-Die-Entwicklung-in-gewuenschte-Bahnen-lenken.php>

enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden, kantonalen Ämtern sowie Pro Velo und SchweizMobil vertiefte Abklärungen vorgenommen. Der Gemeinderat begrüsst, dass so die Bestrebungen des städtischen Masterplans Veloinfrastruktur und der städtischen Velooffensive über die Gemeindegrenzen hinaus in der Agglomeration Bern stärkere Wirkung erzielen können.

Beim Ausbau des ÖV ist an erster Stelle das Tram Ostermundigen zu erwähnen, bei dem voraussichtlich 2024 mit dem Bau begonnen wird. Die von der RKBM 2020 erarbeitete «Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern» zeigt auf, wie der ÖV in der Kernagglomeration Bern bis 2040 weiterentwickelt werden soll. Sie fokussiert dabei auf die Tram- und Hauptbuslinien. Auf Basis des erwarteten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums macht sie konzeptionelle Aussagen zur Entwicklung des Liniennetzes und zur Wahl der Gefässgrössen (Gelenkbus, Doppelgelenkbus oder Tram). Namentlich zeigt die Netzstrategie auf, dass ab der Inbetriebnahme vom Tram Ostermundigen und dem Weiterbetrieb des Tramasts Fischermätteli ein Tramnetz mit je vier Linienästen im Osten und Westen geschaffen werden kann, bei dem das umständliche Wenden von Trams am Bahnhof hinfällig wird. Damit kann eine wesentliche Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs in der Kernagglomeration mit entsprechender Verlagerung der Verkehrsnachfrage erwartet werden. Auf der Basis der Netzstrategie ist sodann die Zweckmässigkeitsbeurteilung Insel durchgeführt worden, welche als mittelfristige Bestvariante die Umstellung der Linien 12 und 101 auf den Betrieb mit Doppelgelenkrolleybussen vorschlägt sowie die Verlängerung der Linie 12 bis zum Europaplatz. Hier werden voraussichtlich ab 2023 das detaillierte Angebotskonzept und die nötigen Betriebs- und Gestaltungskonzepte erarbeitet. Momentan werden auch zum ÖV-Korridor Köniz/Bern Süd und zu einer möglichen zweiten Tramachse durch die Innenstadt Zweckmässigkeitsuntersuchungen durchgeführt.

b. Ein möglichst weiträumiges Verkehrsmanagement, um eine Überlastung der Infrastruktur in den Zentren zu verhindern

Das Verkehrsmanagement (VM) ist als Teilstrategie in der Mobilitätsstrategie 2040 und im RGSK 2021 enthalten. Mit VM-Massnahmen soll der Strassenverkehr in und um Bern verträglich abgewickelt werden. Zudem sollen die verkehrsträgerübergreifende Leistungsfähigkeit optimiert und die Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem Auto und im ÖV (Anschlussicherung) verbessert werden. Weniger Staus in den Ortszentren, weniger Verlustzeiten für Bus und Postauto ohne Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auf Kantonsstrassen ist die Stossrichtung des Projekts VM Region Bern Nord⁸. Im Verlauf des Sommers 2022 nimmt das VM Region Bern Nord den Probebetrieb schrittweise auf. Zuerst startet der Probebetrieb im nördlichen Teil der Region (Münchenbuchsee, Moosseedorf, Urtenen-Schönbühl). Danach erfolgt die Inbetriebnahme des Systems in der ganzen Region (inkl. Zollikofen, Ittigen, Bolligen, Bern). Das VM Region Bern Nord ist das erste von mehreren VM-Projekten, die in den nächsten Jahren in der gesamten Region Bern umgesetzt und aufeinander abgestimmt werden. Unter der Federführung des Tiefbauamts des Kantons Bern werden die einzelnen Projekte in Zusammenarbeit mit den betroffenen Regionsgemeinden, den Transportunternehmungen und dem Bundesamt für Strassen erarbeitet. Die Projekte werden vom Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme massgeblich mitfinanziert.

Das städtische VM-Projekt Zentrale Verkehrsachse (ZVA) wurde bereits vorgängig erläutert (siehe Punkt 3).

⁸ <https://www.kantonsstrassen-projekte.bvd.be.ch/de/start/region-berner-mittelland/verkehrsmanagement-region-bern-nord.html>

c. Multi-modale Mobilität so ausgestalten, dass mit dem Auto zurückgelegte Strecken möglichst kurz ausfallen

Ein Entscheid zu den Autobahnausbauten darf nicht losgelöst von den laufenden Untersuchungen zu Funktion und Wirkung multimodaler Drehscheiben (Synonyme: Verkehrsdrehscheiben, Mobilitätshubs) erfolgen. Die Förderung multimodaler Verkehrsdrehscheiben ist ein Bestandteil der Richtlinien für die Agglomerationsprogramme. Der Bund hat Anfang 2021 ein Aktionsprogramm zur gemeinsamen Förderung von multimodalen Drehscheiben erarbeitet⁹. Die Förderung multimodaler Verkehrsdrehscheiben, mit denen ein effizienter Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Netzhierarchien angestrebt wird, ist zudem ein aktueller Schwerpunkt des Sachplans Verkehr, Teil Programm, des Bundes.

Die Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040 enthält neben den bereits etablierten Strategien «Vermeiden», «Verlagern» und «Verträglich gestalten» neu die Strategie des «Vernetzens». Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass Mobilität immer vernetzter werden soll. Die 2022 gestartete Studie «Multimodale Verkehrsdrehscheiben zur Entlastung des Verkehrssystems» (Lead RKBM) befasst sich mit der Frage, welchen Beitrag multimodale Drehscheiben in der Region Bern-Mittelland zur Entlastung des Verkehrssystems insgesamt leisten können, insbesondere an den Schnittstellen zwischen den übergeordneten und lokalen Netzen. Diese wichtige Gesamtverkehrsbetrachtung für den Raum Bern-Mittelland wird bis Mitte 2023 erarbeitet; die Ergebnisse werden in das RGSK 2025 und in das Agglomerationsprogramm 5. Generation einfließen.

Weiter strebt der Gemeinderat gestützt auf das Konzept «Mobility as a Service» (MaaS) den Aufbau einer Mobilitätssharing-Plattform und die Errichtung eines Microhub-Netzes auf städtischem Gebiet an. An dessen Standorten sollen der ÖV und verschiedene Sharing-Angebote physisch gebündelt werden. Dazu wird die Zusammenarbeit mit anderen Städten geprüft.

d. Anreize zum Glätten der Verkehrsspitzen auf dem Strassennetz (z.B. Roadpricing) und um Verkehr zu vermeiden (z.B. Home-Office)

Zur Thematik Mobility-Pricing verweist der Gemeinderat auf seine Antwort vom 26. August 2020 auf die Motion Fraktion GB/JA! (Franziska Grossenbacher, GB/Brigitte Hilty Haller, GFL): Pilotprojekt Mobility Pricing in Bern (vgl. GRB 2020-1247). Der Entscheid des ASTRA zum weiteren Vorgehen steht noch aus¹⁰.

Der Strategieansatz «Verkehr vermeiden» ist in der Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040 enthalten. Einem weiteren Verkehrswachstum wird durch die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung (Personenverkehr) und die Bündelung von Warenströmen (Güterverkehr) möglichst entgegengewirkt. Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung erfolgt aktuell einerseits mit den beiden Richtplänen zu den Entwicklungsschwerpunkten Wankdorf und Ausserholligen und andererseits im Rahmen der Chantierplanungen (Bsp. Chantier Bethlehem West) sowie regional in den im RGSK 2021 beschriebenen gemeindeübergreifenden «Fokusräumen». Zudem setzt sich der Gemeinderat dafür ein, dass bei Arealüberbauungen dank Mobilitätskonzepten die Anzahl Parkplätze für den MIV minimal gehalten und eine attraktive Fuss- und Veloinfrastruktur sichergestellt wird.

Zum Güterverkehr hat der Gemeinderat im Juli 2020 das Konzept Stadtlogistik Bern genehmigt¹¹. In der Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040 sind die Handlungsfelder «Warenströme im Güterverkehr bündeln» und «Ortsunabhängiges Arbeiten Fördern» ebenfalls enthalten. Die Stadt Bern

⁹ <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/programme-und-projekte/verkehrsdrehscheiben.html#1981661213>

¹⁰ <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html>

¹¹ <https://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/sue/amt-fur-umweltschutz/umwelt-und-energie/fachstelle-mobilitatsberatung/projekte-und-berichte/konzept-stadtlogistik-bern-1/logistikkonzept-stadt-bern-abschlussbericht-def-1.pdf/view>

übernimmt hier als Arbeitgeberin eine Vorbildfunktion, indem sie ihren Mitarbeitenden einen Anteil Homeoffice ermöglicht, soweit es das Aufgabengebiet zulässt.

5. In der Verkehrsplanung konsequent angebotsorientierte Ansätze anzuwenden und dies auch von den übergeordneten Ebenen einzufordern (Regionalkonferenz, Kanton, Bund)

Es wäre nicht zielführend, in der Verkehrsplanung konsequent über alle Verkehrsträger angebotsorientierte Ansätze anzuwenden. Wie unter Punkt 1 beschrieben, hat sich der Gemeinderat bereits gegen den nachfrageorientierten Kapazitätsausbau der Autobahn N01 zwischen Schönbühl und Wankdorf ausgesprochen. Hingegen sieht er beim BUGAW-Projekt auch die Verbesserung von Dosierung und Verkehrsmanagement zum Schutz der Quartiere und zugunsten des ÖV, die Beseitigung von Unfallschwerpunkten und Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr. Die unter Punkt 4c erwähnten VM-Projekte hingegen sind in Bezug auf den MIV angebotsorientiert. Nachholbedarf bezüglich Infrastruktur besteht sowohl innerhalb der Stadtgrenzen wie auch in der Region für den Fuss- und Veloverkehr. Die unter Punkt 4a erwähnten Projekte für flächeneffiziente Verkehrsträger (Velo und ÖV) sind deshalb nachfrageorientiert zu planen.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Der Antrag hat keine Folgen für das Personal und die Finanzen.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.
2. Die Antwort gilt gleichzeitig als Begründungsbericht.

Bern, 26. Oktober 2022

Der Gemeinderat