

Interfraktionelle Interpellation GB/JA!, GLP/JGLP (Katharina Gallizzi, GB / Michael Ruefer GLP): Fahrtencontrolling und Klimamassnahmen – welche Veränderungen sind nötig, welche Veränderungen sind möglich?

«Verkehrsintensive Vorhaben» – oft Einkaufszentren und Stadien – geniessen in der kantonalen Raumplanung einen besonderen Stellenwert. Für sie werden insbesondere Fahrtenkontingente ausgehandelt, die im Richtplan festgeschrieben werden. Werden die Kontingente nicht eingehalten, so können den Betreibern Auflagen gemacht werden, um die Fahrtenzahlen zu senken. Für die Umsetzung der Massnahmen sind die Gemeinden zuständig. Es gibt immer wieder Beispiele, in denen zu diesem Mittel gegriffen wurde und Betreiber einen ganzen Strauss von Massnahmen ergriffen haben, damit Besucherinnen nicht mit dem Auto die Zentren aufsuchen und der öV- und Fussgänger*innen-Anteil steigt. Zuletzt geschehen im Westside in den Jahren vor 2019. Leider haben diese Massnahmen nicht die gewünschte Wirkung entfaltet und die Kontingente konnten seit der Eröffnung 2008, mit Ausnahme von 2009, nie eingehalten werden. Dies entsprach bisher einem nicht-richtplankonformen und nicht-rechtmässigen Zustand.

Nun haben die Betreiber*innen des Westside beim Kanton eine Änderung am Richtplan erwirkt, in der die weitaus höhere Fahrtenzahl nachträglich genehmigt wurde. Das Bauinspektorat der Stadt Bern muss diese Änderung bewilligen, was gemäss Auskunft nur eine Formsache sei. Der Kanton hat mithin während mehreren Jahren einen rechtswidrigen Zustand geduldet und ist den Betreibern*innen danach entgegenkommen, da sie «glaubhaft versichert haben, alles in ihrer Machtstehende unternommen zu haben, um die Fahrtenzahl zu senken.»

Das Beispiel Westside ist ein Behördenversagen. Durch die vielseitige Kompetenzverteilung können Verantwortungen hin- und hergeschoben werden. Verantwortungen in einem Bereich, in dem wir uns Behördenversagen nicht mehr länger leisten können. Die Stadt Bern genehmigt keineswegs einfach eine Baubewilligung, sondern ist im Gegenteil ein sehr wichtiger und starker Player, wenn es darum geht, mit den Betreiber*innen von «Verkehrsintensiven Vorhaben» bei Fahrtenüberschreitungen zu verhandeln. Je nach Gemeinde bestimmen unterschiedlich zusammengesetzte Gremien über die zu treffenden Massnahmen und die Beurteilung des Massnahmenerfolgs. Dies sind relevante Kompetenzen und relevante Entscheide in äusserst delikaten Fragen. Die Antworten des Gemeinderats auf die Dringliche Motion Keine Buebetrickli bei den verkehrsintensiven Vorhaben (ViV) – gegen eine Erhöhung der Fahrtenzahl für das Einkaufszentrum Westside, die am 31. Januar 2019 vom Stadtrat überwiesen wurde, zeigt: Der Gemeinderat ist sich seiner Verantwortung und mehr noch: seines Spielraums zu wenig bewusst. Die Beschränkung von Parkplätzen, die Modalsplitverschiebung und damit die Einhaltung von Fahrtenkontingenten sind zwingend, damit wir die Treibhausgasemissionen im Verkehr in den nächsten Jahren deutlich senken können¹, wie es das Klimareglement vorsieht. Damit die städtischen Klimaziele erreicht werden können, benötigen wir eine Aufwertung des Fahrtencontrollings und der dafür zuständigen Gremien und bei Bauvorhaben ein stärkerer Fokus auf das Parkplatzangebot statt auf die viel schwieriger zu steuernden Fahrten, wenn die Anlagen einmal gebaut sind.

Der Gemeinderat wird deshalb aufgefordert, folgende Fragen zu beantworten:

- Wie lässt sich das derzeit bestehende Fahrtencontrolling weiterentwickeln?
- Welche Lehren zieht der Gemeinderat aus dem Fall Westside für das Instrument des Fahrtencontrollings?

¹ Von 2025 bis 2035 sollen die CO₂-Emissionen des Verkehrs um 70% gesenkt werden.

- Wo sieht der Gemeinderat Stärken und Schwächen in der derzeitigen Ausgestaltung des Fahrtencontrollings?
- Welche Gedanken macht sich der Gemeinderat, um das Instrument des Fahrtencontrollings in Einklang mit Klimamassnahmen zu bringen?
- Gibt es aus Sicht des Gemeinderats heute effizientere Steuerungsmöglichkeiten bei verkehrsinintensiven Vorhaben als das Fahrtencontrolling? Welche sind das? Falls nicht: Gibt es Möglichkeiten, effizientere Steuerungsmöglichkeiten zu suchen?

Bern, 16. Dezember 2021

Erstunterzeichnende: Katharina Gallizzi, Michael Ruefer

Mitunterzeichnende: Anna Leissing, Rahel Ruch, Ursina Anderegg, Jelena Filipovic, Seraphine Iseli, Franziska Geiser, Regula Bühlmann, Lea Bill, Anna Jegher, Nora Joos, Eva Krattiger, Janina Aeberhard, Remo Sägesser, Marianne Schild, Gabriela Blatter, Judith Schenk

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat erkennt im Fall Westside kein Behördenversagen. Die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Stellen innerhalb der Stadtverwaltung und beim Kanton dient dazu, Fehler zu vermeiden und vernünftige Lösungen zu finden. Sie wird nicht genutzt, um die Verantwortung abzuschieben.

Die Stadt nimmt ihre Verantwortung wahr und achtet bei aktuellen Planungen darauf, dass die Anzahl Parkplätze auf ein sinnvolles Mass beschränkt wird, wodurch die Anzahl Fahrten beeinflusst werden kann, dies vor dem Hintergrund der Zielsetzungen des STEK 2016 und der Massnahmen der Energie- und Klimastrategie 2025. Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass in der kommunalen Planung die Verkehrserzeugung von relevanten Bauvorhaben grundeigentümerverbindlich begrenzt wird. So werden beispielsweise Geschossflächen begrenzt und/oder die Anzahl der Parkplätze reduziert. Zudem werden geeignete flankierende organisatorische und betriebliche Massnahmen bestimmt, welche die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte und maximal zulässigen Fahrtenzahlen gewährleisten. Unter anderem werden von der Bauherrenschaft auch grosszügige Veloabstellplätze eingefordert. Die flankierenden Massnahmen und das Fahrtencontrolling sind in der Baubewilligung verbindlich und präzise geregelt oder in einem verwaltungsrechtlichen Vertrag vereinbart. Wichtig erscheint dem Gemeinderat der Hinweis, dass Fahrtencontrollings nicht nur bei kantonalen verkehrsinintensiven Vorhaben (ViV) (> 5 000 Fahrten DTV) und regionalen ViV (> 2 000 – 5 000 Fahrten DTV) zur Anwendung kommen, sondern vermehrt auch bei Bauvorhaben unterhalb der ViV-Grenze (< 2 000 Fahrten DTV), die in ihrer Summe massgebende Auswirkungen auf das Verkehrsnetz und das Klima haben.

Zu Frage 1:

Bei bestehenden Regelungen zu Fahrtencontrollings sind Weiterentwicklungen kaum möglich, da sie Teil einer Baubewilligung sind. Erst wenn die Projektträger eine Anpassung wünschen, gibt es ein neues Baubewilligungsverfahren, in dem Anpassungen an den Regelungen möglich sind. Vorgängig sind dazu allenfalls Anpassungen am kantonalen Richtplan oder am Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) nötig.

Themen, die im Rahmen künftiger Regelungen zu Fahrtencontrollings thematisiert werden, sind u.a. der Umgang mit dem Güterverkehr (Lastwagen-Fahrten) im Fahrtencontrolling sowie differenzierte Fahrtenkontingente zum Beispiel für die Morgen- und Abendspitzenstunde, um Anreize zum Brechen der Verkehrsspitzen zu geben.

Zu Frage 2:

Bei anstehenden Arealentwicklungen (z.B. Meinen, WIFAG, Zentrum Bethlehem, Wankdorfcity) – alles Bauvorhaben unterhalb der ViV-Grenze (< 2 000 Fahrten DTV) – wird das Fahrtencontrolling im Rahmen der Mobilitätskonzepte laufend projektspezifisch weiterentwickelt. Dabei werden auch die bisherigen Erfahrungen zum Vollzug einbezogen. Diese Erfahrungen wiederum werden bei Festlegungen zu Fahrtencontrollings bei künftigen ViV-Vorhaben dienen.

Zu Frage 3:

Pauschale Aussagen dazu sind nicht möglich, da die Erfahrungen immer projektspezifisch sind. Als eine der Stärken sieht der Gemeinderat aber, dass sich die Projektträger dank Fahrtenkontingenten überhaupt mit der Mobilität respektive mit dem durch ihr Projekt induzierten Verkehr auseinandersetzen. Im Austausch zwischen den Projektträgern und den Fachstellen der Stadt Bern werden die Mobilitäts- und die Klimaziele sowie die nötigen Massnahmen zur Zielerreichung diskutiert und im Mobilitätskonzept verbindlich verankert. Dabei können oftmals auch das Interesse und Verständnis geweckt und Projektoptimierungen erreicht werden. Als Schwäche erweist sich, wenn bei Überschreitung der Kontingente geeignete, das heisst ausreichend wirksame Handlungsmöglichkeiten fehlen. Deshalb wird versucht, neue Handlungsoptionen zu testen. Im Meinen-Areal wurde zum Beispiel zum ersten Mal eine Ersatzabgabe als konkrete Sanktionsmassnahme definiert. Ob sie Wirkung erzielt, wird sich erst noch erweisen müssen – im besten Fall wird sie aber gar nie zur Anwendung kommen müssen.

Zu Frage 4:

Der Gemeinderat sieht im Fahrtencontrolling eine Möglichkeit, bei neuen Projekten das Verkehrsaufkommen in gewünschte Bahnen zu lenken, mit dem Ziel, eine gut durchmischte Innenverdichtung mit angebotsorientierter Verkehrsplanung zu ermöglichen (Stadt der kurzen Wege). Primäres Ziel ist ein tiefer MIV-Anteil gemäss den Modalsplit-Zielen des STEK 2016. Voraussetzung dazu ist aus Sicht des Gemeinderats, dass die Standorte gut an den ÖV angeschlossen sind und für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv erschlossen werden. Bereits in Planungsvereinbarungen gibt die Stadt den Projektträger*innen Modalsplit-Vorgaben und Eckwerte für die Velo-, Motorrad- und Autoabstellplätze. Zugeschnittene Fahrtenkontingente und ihr Controlling sowie geeignete Sanktionsmassnahmen bei Nichteinhaltung sind relevante Elemente, die in den Mobilitätskonzepten präzise zu regeln sind. Im Kontext der reduzierten Autoabstellplätze und MIV-Fahrten strebt der Gemeinderat eine Erhöhung der Anzahl und des Ausbaustandards der Veloabstellplätze gegenüber den Vorgaben der Bauverordnung an. Durch die vom Gemeinderat in der Energie- und Klimastrategie beschlossenen maximalen 0.2 Parkplätze pro Wohnung kann Raum für zusätzliche und gut dimensionierte Veloabstellplätze gewonnen werden. Vermehrt werden in Mobilitätskonzepten auch Vorgaben zu Sharing-Angeboten sowie zur Ladeinfrastruktur (Auto und Velo) gemacht, gemäss dem SIA-Merkblatt 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden». Durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur sollen Anreize geschaffen werden, um die Elektrifizierung des Verkehrs voranzutreiben, damit die verbleibenden Fahrzeuge klimaschonender unterwegs sind.

Zu Frage 5:

Das Fahrtenkontingent und -controlling ist immer begleitet von flankierenden Massnahmen. Grundsätzlich kann das Mobilitätsverhalten, respektive die individuelle Wahl des Verkehrsmittels, sowohl durch Anreize wie auch durch Restriktionen beeinflusst werden. In den Mobilitätskonzepten – sowohl bei ViV wie auch bei Vorhaben unter der ViV-Grenze – wird projektspezifisch ein Mix an Massnahmen beider Kategorien festgehalten.

Bern, 30. März 2022

Der Gemeinderat