

Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Manfred Blaser): Miteinander statt Gegeneinander im Verkehrsbereich! Endlich auch Verbesserungen für den motorisierten Individualverkehr in der Stadt Bern durch Ausbau von Verkehrsachsen, Einführung der grünen Welle und Schaffung von mehr Parkplätzen!

Das Tram Region Bern soll ausgebaut werden. Der Anteil Veloverkehr soll ebenfalls verdoppelt werden. Gemäss diversen unabhängigen Verkehrsexperten wird der motorisierte Individualverkehr in der Stadt Bern in den nächsten 20 Jahren aber offenbar trotzdem um ca. einen Drittel zunehmen. Gleichwohl sollen durch Massnahmen wie die Sanierung des Bahnhofplatzes aber auch durch andere Massnahmen (zweite Tramachse, Ostring, Nordquartier) die Kapazitäten des motorisierten Individualverkehrs durch Abbau von Kapazitäten weiter massiv eingeschränkt werden. Zusätzlich ist geplant, dass an mehreren wichtigen Strassenabschnitten (z.B. Schwarztor, Marienstrasse) Parkplätze aufgehoben werden und dafür für Velofahrer der Einbahnverkehr ermöglicht werden soll.

Nach Auffassung der Postulanten führen diese geplanten Verkehrsmassnahmen dazu, dass die Autos in die Quartiere ausweichen und dort die Belastung ansteigen wird, was nicht im Interesse der Bewohner liegen dürfte. Vielmehr sind durch geeignete bauliche Massnahme (Unterführungen, neue Strassen, Aufhebung Fahrverbote z.B. Morgenstrasse, Schaffung neuer Parkplätze insbesondere für Anwohner) Verbesserung zu erzielen, die im Interesse sämtlicher Verkehrsteilnehmer liegen. Dadurch können die Wohnbereiche der Quartiere wesentlich von Verkehr entlastet werden, auch der unerwünschte Suchverkehr.

Der Gemeinderat wird höflich um Prüfung der folgenden Massnahmen gebeten:

1. Der Gemeinderat habe zu prüfen, mit welchen der nachfolgend erwähnten Massnahmen er angesichts der erwarteten Zunahme des motorisierten Individualverkehrs die Situation für alle Verkehrsteilnehmer verbessern will:
 - Ausbau der Autobahn
 - Erstellung neuer Strassen, wo konkret
 - Bau Unterführungen, wo konkret
 - Einführung grüner Welle
 - neue Parkhäuser, Parkflächen
 - Aufhebung von Fahrverboten (z.B. Morgenstrasse)
2. Der Gemeinderat habe zu prüfen, durch welche der nachfolgend erwähnten Massnahmen er angesichts der erwarteten Zunahme des motorisierten Individualverkehrs im Raum Bahnhof eingeschränkte Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr verbessern will:
 - Unterführungen öV
 - Unterführungen Velo
 - Unterführungen Privatverkehr
 - andere Massnahmen
3. Der Gemeinderat habe zu prüfen, durch welche der nachfolgend erwähnten Massnahmen er angesichts der erwarteten Zunahme des motorisierten Individualverkehrs den in Quartieren wegen der Einführung von Velospuren offenbar vorgesehen Wegfall der Parkplätze in der blauen Zone kompensieren will:
 - neue Markierungen, die mehr Parkplätze ermöglichen

- neue Parkfläche
 - andere Massnahmen
4. Der Gemeinderat habe zu prüfen, durch welche der nachfolgend erwähnten Massnahmen er angesichts der erwarteten Zunahme des motorisierten Individualverkehrs den infolge der zweiten Tramachse drohenden negativen Auswirkungen er für den motorisierten Individualverkehr verbessern will:
- Unterführungen öV
 - Unterführungen Velo
 - Unterführungen Privatverkehr
 - andere Massnahmen

Bern, 16. Januar 2014

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Manfred Blaser

Mitunterzeichnende: Roland Jakob, Kurt Rüeeggsegger, Simon Glauser, Ueli Jaisli

Antwort des Gemeinderats

Wie der Gemeinderat bereits mehrfach dargelegt hat, stehen in der städtischen Verkehrspolitik der öffentliche Verkehr (öV) und der Fuss- und Veloverkehr als umwelt- und stadtverträgliche Hauptträger der Mobilität im Vordergrund. Ziel ist es, den Anteil dieser umweltfreundlichen Verkehrsformen am Gesamtverkehrsaufkommen weiter zu steigern und damit eine weitere Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf den öV sowie den Velo- und Fussverkehr zu erreichen. Damit das Gewerbe seine Aufträge zeitgerecht erledigen kann, ist es umso wichtiger, mit attraktivem öV-Angebot und gut ausgebauten Fuss- und Veloverkehrinfrastrukturen private Automobilistinnen und Automobilisten zum Umsteigen zu bewegen; damit kann auf den Strassen mehr Platz für einen bedarfsgerechten motorisierten Verkehr geschaffen werden. Die Stadt Bern hat seit langem grosse Anstrengungen in diese Richtung unternommen und schneidet im nationalen und internationalen Vergleich sehr gut ab. So sind beispielsweise bereits mehr als die Hälfte der Stadtberner Haushalte autofrei (53 Prozent). Ziel des Gemeinderats ist es, diesen Trend zu stärken und dazu im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts 2015 (STEK 2015) zielgerichtete Massnahmen zu entwickeln.

Zu den einzelnen Punkten des Postulats nimmt der Gemeinderat vor diesem Hintergrund wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1:

Der Gemeinderat teilt die Ansicht der Postulanten insoweit, als ein Ausbau der Autobahn im Osten der Stadt für das Gesamtverkehrssystem der Region tatsächlich von Nutzen wäre. Mit der Verlagerung von Verkehr auf die Nationalstrassen kann das untergeordnete Strassennetz entlastet werden, was für die Stadtentwicklung essentiell ist. Das vom Bund im Osten der Stadt Bern geplante Projekt Bypass A6 Wankdorf Muri würde zudem die Möglichkeit für eine Stadtreparatur eröffnen. Seine unterstützende Haltung zu diesem Vorhaben hat der Gemeinderat unter anderem in seiner Antwort vom 12. Juni 2013 auf die Dringliche Motion Fraktion FDP (Bernhard Eicher): Überregionales Einsteigen für den Bypass A6 Wankdorf-Gümligen dargelegt.

Die übrigen vom Postulanten vorgeschlagenen Ausbauten sind für die Abwicklung des heutigen Motorisierten Individualverkehrs nicht erforderlich. Die Verkehrspolitik des Gemeinderats richtet sich denn auch nicht daran aus, wie künftig bei einer prognostizierten Zunahme des motorisierten Verkehrs dieser problemlos abgewickelt werden kann, sondern wie diese Entwicklung zugunsten

der umwelt- und stadtverträglichen Verkehrsträger verändert werden kann. Dazu soll das laufende Projekt STEK 2015 Lösungsansätze bringen.

Zu Punkt 2:

In den kommenden Jahren soll der Bahnhof Bern gemäss dem Gesamtvorhaben Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) ausgebaut werden. Im ersten Ausbauschnitt werden bis 2025 ein neuer Tiefbahnhof für den Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) realisiert und die Publikumsanlagen SBB mit neuen Unterführungen und einem attraktiven Zugang beim Bubenbergzentrum sowie einem neuen Zugang Nord (Grosse Schanze) erweitert. Damit die Personenströme vom und zum neuen Bahnhofzugang geführt werden können, muss die Verkehrssituation im Umfeld des neuen Bahnhofzugangs angepasst werden. Dazu ist eine wesentliche Vereinfachung der Verkehrsverhältnisse am Knoten Bubenbergplatz-Schanzenstrasse-Laupenstrasse erforderlich, damit Spielräume entstehen, um die Verkehrsflächen und die Grünzeiten bei den Lichtsignalanlagen zugunsten der Fussgängerströme zu optimieren. Die Vereinfachung der Verkehrsverhältnisse wird erreicht, indem der motorisierte Individualverkehr aus der Laupenstrasse nur noch geradeaus Richtung Bubenbergplatz gestattet wird. In der Gegenrichtung wird der motorisierte Verkehr ebenfalls nur geradeaus zugelassen und zudem um rund ein Drittel reduziert.

Zurzeit ist ein Detailkonzept zu flankierenden Massnahmen in der Innenstadt und den an den Bahnhof angrenzenden Stadtteilen in Erarbeitung. Diese Massnahmen sollen helfen, eine bedarfsgerechte Abwicklung des Verkehrs zu ermöglichen und die Auswirkungen der neuen Verkehrsführung auf die umliegenden Quartiere verträglich zu gestalten.

Zu Punkt 3:

Der Gemeinderat hat sich in seiner Antwort vom 18. Juni 2014 auf die Motion Fraktion GB/JA! Parkplätze auf öffentlichem Grund um mindestens 10 Prozent reduzieren ausführlich mit der Frage der Anzahl öffentlicher Parkplätze auseinandergesetzt und dem Stadtrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln; die dort ausgeführten Überlegungen haben nach wie vor Gültigkeit:

Im Gegensatz zur Einwohnerzahl hat in den letzten Jahren die Zahl der öffentlichen Parkplätze nicht zugenommen. Es ist eher von einer leichten Abnahme auszugehen. Hauptursachen dafür sind Ummarkierungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (z.B. zur Gewährleistung der nötigen Sichtweiten) und zur Befahrbarkeit durch grössere Fahrzeuge (z.B. von Kehrmaschinen, Feuerwehrfahrzeugen) oder die Schaffung von neuen Velospuren. Aktuell werden in der Stadt Bern gemäss den zur Verfügung stehenden Daten rund 24 500 öffentlich zugängliche Parkplätze angeboten, knapp 21 000 auf öffentlichem Grund, der Rest in Parkhäusern. Von den 21 000 auf öffentlichem Grund befinden sich etwa 14 500 in der blauen (13 400) oder in der weissen (1 100) Parkzone, in denen Anwohnende mit einer entsprechenden Parkkarte zeitlich unbegrenzt parkieren können. Im Jahr 2013 wurden in der Stadt Bern 13 300 Anwohnerparkkarten verkauft. Zählt man die etwa 6 500 Jahresparkkarten hinzu, die an berechnete Nicht-Anwohner gemäss der geltenden Verordnung verkauft wurden (z.B. an Betriebe), dann übersteigt die Zahl der Jahres-Parkkarten die Zahl der Parkplätze in den blauen und weissen Zonen deutlich. Auf denselben Parkplätzen werden zudem mit Kurzzeit-Parkkarten (4 oder 24 Stunden), die an den Automaten von BERNMOBIL oder bei der Orts- und Gewerbe Polizei erworben werden können, weitere Fahrzeuge parkiert. Im Jahr 2012 wurden 79 154 solche Kurzzeit-Parkkarten verkauft, 2013 waren es 83 341 (+5.3 %). Angesichts dieser Entwicklung besteht die Vermutung, dass der Parkraum in den Wohnquartieren zunehmend durch nicht auf Quartierbewohnerinnen und Quartierbewohner immatrikulierte Fahrzeuge belegt wird.

Vor diesem Hintergrund ist der Gemeinderat bereit, im Rahmen der laufenden Revision des Stadtentwicklungskonzepts ein städtisches Parkierkonzept zu entwickeln und dabei auch eine bedarfs- und stadtgerechte Anzahl Parkplätze auf öffentlichem Grund zu definieren. Eine allfällige Reduktion soll je-

doch nicht zu Lasten der Quartierbewohnerinnen und Quartierbewohner gehen, sondern vorab mithelfen, quartierfremden Verkehr zu reduzieren. Das Parkierkonzept soll die geänderten gesetzlichen Bestimmungen (insbesondere Revision der kantonalen Bauverordnung vom Mai 2014) und die Möglichkeiten der Nachfragesteuerung via Gebühren berücksichtigen sowie Chancen und Risiken von aktuellen Trends abwägen (z.B. Vermietung von privaten Parkplätzen über Internet und Apps/Kompensation von öffentlichen Parkplätzen bei der Erstellung von privaten Parkplätzen [Modell Zürich]/ Car-Sharing-Modelle etc.). Unabhängig davon wird der Gemeinderat die Parkplatzzahl weiterhin dort punktuell reduzieren, wo dadurch konkrete Probleme gelöst und Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr oder für die Nutzung und Gestaltung des Strassenraums (z.B. in Begegnungszonen) realisiert werden können.

Zu Punkt 4:

Wie der Gemeinderat bereits in seinem Vortrag zu dem vom Stadtrat am 19. Juni 2014 verabschiedeten Projektierungskredit zur Zweiten Tramachse Innenstadt festgehalten ist, sind - unter Berücksichtigung des durch den Neuen Bahnhofzugang Bubenberg ausgelösten neuen Verkehrsregimes - keine zusätzlichen Massnahmen erforderlich, um auf der Achse Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk einen stabilen Betrieb der Zweiten Tramachse zu ermöglichen. Weitere Abklärungen zu diesem Thema sind deshalb vor Beginn der Projektierung der zweiten Tramachse nicht erforderlich.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Bern, 13. August 2014

Der Gemeinderat