

Motion Mario Imhof (FDP): Linke Verkehrspolitik gefährdet die Berner Wirtschaft und unsere Umwelt

Die in Bern herrschende Verkehrspolitik gefährdet die wirtschaftliche Existenz der KMU auf dem ganzen Stadtgebiet. Forderungen nach komplettem Ausschluss des motorisierten Verkehrs in der Stadt sind somit realitätsfremd und gefährden unsere Umwelt und das Gemeinwesen allgemein.

Aus rein ideologischen Gründen, ohne Rücksicht auf die Ökologie und Ökonomie werden Verkehrssituationen geschaffen, die das Aussterben vor allem der KMU in der Innenstadt, mit grossen Schritten vorantreibt und die Umwelt stark belasten.

Zur Ökonomie:

Ohne Kurz-Parkmöglichkeiten ausserhalb der teuren Parkings weichen viele in nahe gelegene Städte wie z.B. nach Thun oder in die umliegenden Einkaufszentren aus. Die persönliche Mobilität, besonders für ältere und behinderte Menschen, wird erheblich eingeschränkt. Es ist und bleibt eine Tatsache, dass es Autos gibt und nicht jedermann Fahrrad fahren kann. Das Ladensterben in Bern und somit das sinkende Steuersubstrat ist die Folge davon. Berns Innenstadt wird definitiv zum Museum und generiert kein Steuersubstrat mehr. Folge davon ist der Verlust an Arbeitsplätzen und Lehrstellen. Neue dringend nötige können nicht mehr generiert werden.

Eine menschenleere Stadt erhöht die Kriminalität und schreckt Touristen ab, mitverursacht durch die realitätsfremde Verkehrspolitik im Gemeinderat.

Zur Ökologie:

Jedes parkierte Auto fährt nicht und schont die Umwelt, verbraucht keine Ressourcen.

Jedes Parkplatzsuchende Auto schadet der Umwelt und verbraucht Ressourcen. Jede Schikane auf Hauptverkehrsachsen treibt den Verkehr in die Quartiere, schadet der Umwelt und verbraucht Ressourcen. Autos lösen sich auch durch Sperrungen von Strassen definitiv nicht in Luft auf.

Jede falsch eingestellte Ampelanlage schadet der Umwelt und verbraucht Ressourcen.

Jeder durch die Verkehrsbehinderungsmassnahmen gewollte Stau schadet der Umwelt und verbraucht Ressourcen.

Jedes Ausweichen in Vorortsgemeinden und andere Städte zum Einkauf schadet der Umwelt und verbraucht Ressourcen.

Geplante Logistikkonzepte mit Umlad auf kleine Transporter vor den Toren Berns schaden der Umwelt, verbrauchen Ressourcen und verteuern nicht zuletzt die Produkte.

Radstreifen auf Hauptverkehrsachsen sind für Velofahrer lebensgefährlich.

Diese Feststellungen sind nicht im Sinne einer ökonomischen und ökologischen Zielsetzung, werden aber vom Gemeinderat und der linken Mehrheit im Rat vorangetrieben.

In diesem Zusammenhang wird der Gemeinderat beauftragt:

1. Alle der Wirtschaft schadenden Massnahmen im Strassenverkehr zu überarbeiten und dem Rat zu unterbreiten

- 1.1 Wiedereinführung kostenpflichtiger Parkplätze in Strassen und Gassen
- 1.2 Zufahrt für Handwerker bis zum Kunden zu garantieren
- 1.3 Parkplatzkarten für Gewerbetreibende am Arbeitsort zu bewilligen
- 1.4 Attraktivität steigern für den Einkauf und das Ausgehen in Bern (Essen/Trinken)

2. Alle der Umwelt schadenden Massnahmen im Strassenverkehr zu überarbeiten und dem Rat zu unterbreiten

- 2.1 Schikanen für „gewollten Stau“ auf den Hauptverkehrsachsen eliminieren, z.B. am Thunplatz
- 2.2 Wiedereinführen von Doppelspuren für den flüssigen Arbeitsverkehr auf den Umfahrungsstrassen, z.B. Muristrasse, Bollwerk, Nordring, Freiburgstrasse
- 2.3 Sperrungen, die zu sinnlosen Umwegen führen, aufheben (Rundfahrten in den Quartieren)
- 2.4 Keine zusätzlichen Fahrradstreifen auf Hauptachsen, wo ein breites Trottoir vorhanden ist, zum Vermeiden von Staus. Radstreifen auf den Trottoirs mit Linien von den Fussgängern getrennt, z.B. Hirschengraben, Thunstrasse, Muristrasse (Sicherheit für die Fussgänger und für die Velofahrer)
- 2.5 Verkehrsflussabhängige Ampelsteuerungen modernster Art einzuführen. Einstellungen generell überprüfen, so dass Standzeiten deutlich reduziert werden können.

Bern, 3. November 2005

Motion Mario Imhof (FDP), Sibylle Burger-Bono, Thomas Balmer, Karin Feuz-Ramseyer, Heinz Rub, Ueli Haudenschild, Christoph Müller, Hans Peter Aeberhard

Antwort des Gemeinderats

Die zuständigen Verwaltungsstellen befassen sich tagtäglich mit Wünschen, Anregungen und Forderungen von Parteien, Organisationen, Firmen und Privatpersonen zur Verkehrssituation in der Stadt Bern. Viele dieser Hinweise sind nützlich und führen direkt oder indirekt zu Anpassungen im bestehenden Verkehrssystem. Zahlreiche Eingaben schiessen jedoch in der einen oder anderen Richtung übers Ziel hinaus oder verschärfen Zielkonflikte zwischen verschiedenen Verkehrskategorien.

Die Planungs- und Verkehrspolitik des Gemeinderats zielt seit Jahren auf „*Siedlungsstrukturen, die mit dem öffentlichen Verkehr wirtschaftlich und optimal zu erschliessen sind. Dadurch kann unnötiger Autoverkehr vermieden werden. Die Stadt betreibt ein funktions- und entwicklungsfähiges, sicheres und sparsames Verkehrssystem, das die Mobilitätsbedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft sicherstellt, die Urbanität des öffentlichen Aussenraums bewahrt und die Umweltaforderung der Bundesgesetzgebung zu erfüllen vermag*“ (Zitat aus dem Räumlichen Stadtentwicklungskonzept der Stadt Bern, 1995). Ratings unabhängiger Stellen zeigen, dass das gut funktionierende Verkehrssystem zu den wichtigsten Standortvorteilen der Stadt Bern zählt.

Zu den Forderungen der Motion:

1. Der Wirtschaft schadende Massnahmen korrigieren

Der Gemeinderat erlässt keine Massnahmen mit dem Ziel, der Wirtschaft zu schaden. Verkehrsmassnahmen sind immer Kompromisse und als solche das Ergebnis einer Interessenabwägung. In der Regel kann keine betroffene Partei ihre Interessen vollumfänglich durchsetzen. Das gilt auch für die Interessen einzelner Firmen.

Zu den konkret im Vorstoss genannten Punkten nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

- Die oberirdischen Parkplätze in der Innenstadt wurden im Rahmen des Verkehrskompromisses (Bestimmung in der Bauordnung, Volksabstimmung) nach der Erweiterung der Einstellhallen Metro und Casino aufgehoben. Die Wiedereinführung von Parkplätzen in Strassen und Gassen der Innenstadt würde den Volkswillen verletzen und dazu führen, dass die nach jahrelangen Auseinandersetzungen erzielten Aufwertungen der Innenstadt, zum Beispiel der von parkierten Autos befreite Bundesplatz, wieder verloren gingen.
- Die Zufahrt für Handwerker oder Kundinnen und Kunden ist garantiert.
- Für Handwerker gibt es spezielle Parkkarten. Die Forderung, Gewerbetreibende generell mit Parkplatzkarten gegenüber Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadt Bern und Besucherinnen und Besuchern privilegiert zu behandeln, widerspricht einer ausgewogenen Verkehrspolitik.
- In der jüngeren Vergangenheit haben zum Teil genau die Massnahmen die Attraktivität der Stadt gesteigert, die gemäss Motion rückgängig gemacht werden sollen. Als Beispiel sei nochmals auf den Bundesplatz hingewiesen oder auf die „Beizen-Meile“ Neugasse und auf die neue Begegnungszone in der Unteren Altstadt.

2. Der Umwelt schadende Massnahmen korrigieren

Der Gemeinderat erlässt auch keine Massnahmen mit dem Ziel, der Umwelt zu schaden. Zu den konkret im Vorstoss genannten Punkten stellt der Gemeinderat fest:

- Das Verkehrssystem der Stadt Bern ist in den Spitzenstunden stark belastet. Staus treten bisher aber dank dem sehr differenzierten Verkehrssystemmanagement meist nur örtlich und zeitlich eng begrenzt auf. Absolute Stauvermeidung in den Spitzenzeiten ist nicht das Ziel der Verkehrspolitik des Gemeinderats. Wichtiger ist, dass der öffentliche Verkehr nicht auch im Stau stecken bleibt, und dass der Stau in Gebiete verlagert wird, wo er weniger stört.
Der Thunplatz war lange Zeit ein Unfallschwerpunkt. Mit der Sanierung konnten wesentliche Verbesserungen erreicht werden. Die Massnahmen konnten bisher aus Kostengründen erst provisorisch umgesetzt werden. Für die Frage des optimalen Verkehrsflusses ist nicht die Kapazität eines einzelnen Knotens massgebend, sondern die ganzer Achsen, im angesprochenen Fall der Achsen Burgernziel - Innenstadt und Burgernziel – Eigerplatz. Die Sanierung des Thunplatzes hat keinen negativen Einfluss auf die Kapazität dieser Achsen.
- Bei den genannten Strassen handelt es sich nicht um Umfahrungsstrassen, sondern um Hauptstrassen mitten im Stadtgebiet. Bei einer Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden ist die aktuelle Spuraufteilung eine sehr gut funktionierende Lösung.
- Der Gemeinderat sieht keine Sperrungen mit sinnlosen Umwegen vor. Es ist aber richtig, dass verkehrsbeschränkende und verkehrslenkende Massnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung wichtige Elemente seiner Verkehrspolitik sind.
- Der Gemeinderat hat an verschiedenen Orten die Mitbenützung des Trottoirs durch Velofahrende ermöglicht. Er betrachtet dies aber als Zusatzangebot, d.h. Velofahren

auf der Strasse ist auch auf diesen Abschnitten weiterhin gestattet. Insgesamt werden solche Lösungen in Ausnahmesituationen umgesetzt.

- Weitgehend erfüllt ist die Forderung, die Steuerungen der Lichtsignalanlagen regelmässig zu überprüfen. Neue Bedürfnisse, z.B. die Aufhebung von Konfliktgrün (rechts abbiegendes Auto quert einen Fussgängerstreifen, Auto und zu Fuss Gehende haben gleichzeitig grün) können zu verkürzten Grünzeiten für den Autoverkehr und bei starkem Verkehrsaufkommen zu längeren Stauzeiten führen. Auch die Steuerung einer Lichtsignalanlage basiert auf einer Interessenabwägung.

Insgesamt ist der Gemeinderat der Ansicht, dass die städtische Verkehrspolitik gerade deshalb erfolgreich ist, weil sie den verschiedenen Interessen Rechnung trägt. Die Motion soll den Gemeinderat beauftragen, die Interessen des Autoverkehrs zum Schutz der Wirtschaft und der Umwelt künftig zu priorisieren. Der Gemeinderat sieht keinen konkreten Anlass für einen derart radikalen und unausgewogenen Richtungswechsel. Er hält am Legislaturziel einer städteverträglichen Verkehrspolitik fest.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 3. Mai 2006

Der Gemeinderat