

Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz, SVP): Dienstreise der TVS nach München von Mitte Oktober 2013: Ausser Spesen nix gewesen?

Die Direktorin der TVS unternahm Mitte Oktober 2013 offenbar mit mehreren Kaderangehörigen der TVS eine mehrtägige Dienstreise nach München. Hauptzweck der Reise war – jedenfalls gemäss den einschlägigen Medienberichten – genau zu erfahren, wie die Stadt München den Anteil des Veloverkehrs massiv steigern konnte.

Das Reiseziel München erstaunt den Interpellanten, wenn auch in der Stadt München der Veloanteil offenbar doch effektiv erheblich erhöht werden konnte, liegen doch in München völlig andere Verhältnisse als in Bern vor, München ist eine Millionenstadt mit 1,5 Mio. Einwohnern. Für Velofahrer bestehen zudem ungleich günstigere topographische Verhältnisse, was die Bedeutung der Erfahrungen aus München – jedenfalls nach Auffassung des Interpellanten – erheblich relativiert. Gemäss Medienberichten im Telebärn soll aufgrund der Erfahrungen von München nun neu auch die Marienstrassen für den Velogegegenverkehr geöffnet werden. Diese umstrittene Massnahme ist allerdings zumindest für den Interpellanten nicht neu, war diese Massnahme doch im Teilverkehrsplan MIV, Bericht zu Handen Mitwirkung April 2012, Seite 64 bereits enthalten (Helvetiaplatz – Bei der Marienstrasse sind Möglichkeiten des Velogegegenverkehrs zu prüfen). Es fragt sich deshalb effektiv, zu welchen zusätzlichen „neuen“ Erkenntnissen die Dienstreise führte.

Fragen

1. Welche Ziele hatte die Dienstreise nach München?
2. Wie sah das Detailprogramm aus?
3. Wurden die darin gesetzten Erwartungen erfüllt? wenn Ja, warum? wenn Nein, warum nicht?
4. War die Teilnahme von mehr als zwei Mitgliedern der Stadtverwaltung für die Erhöhung des Veloanteils in der Stadt Bern angesichts der Sparmassnahmen und der zu dieser Zeit terminierten Kommissions- und Stadtratssitzungen gerechtfertigt? Zweck-Mittel Relation?
5. Mussten andere Termine deswegen verschoben werden?
6. Weshalb stellt die Millionenstadt München, die über eine für Velofahrer ungleich günstigere Topographie verfügt und mit Bern nicht vergleichbar ist, gleichwohl ein geeignetes Referenzprojekt dar.
7. Hätte nicht eine günstigere Lösung z.B. ein gemeinsamer Veloausflug an den Murtensee/Mont Vully zumindest den Anteil Teambildungsanlass ersetzen können? Wäre dies nicht angesichts der Sparmassnahmen dem teuren Anlass in München vorzuziehen gewesen?

Bern, 31. Oktober 2013

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz

Mitunterzeichnende: Roland Jakob, Karin Hess-Meyer, Ueli Jaisli, Manfred Blaser, Nathalie D'Addezio, Erich Hess, Kurt Rügsegger, Simon Glauser

Antwort des Gemeinderats

Wie bereits in der Antwort vom 27. November 2013 auf die Kleine Anfrage der Fraktion SVP ausgeführt, ist dem Gemeinderat und der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün eine gezielte Förderung des umwelt- und quartierverträglichen Verkehrs sehr wichtig. Der Gemeinderat hat sich

deshalb in den Legislaturrichtlinien 2013 - 2016 ambitionierte Ziele zum öffentlichen Verkehr sowie zum Fuss- und Veloverkehr gesetzt. So soll das für den Veloverkehr in der Stadt Bern ausgewiesene Potential langfristig ausgeschöpft werden.

Vor diesem Hintergrund beantwortet der Gemeinderat die gestellten Fragen wie folgt:

Zu Frage 1, 3 und 6:

München gilt als aufstrebende Velostadt und hat den Anteil Veloverkehr in den vergangenen Jahren signifikant gesteigert - und zwar von 10 Prozent im Jahr 2002 auf heute rund 17 Prozent. Für das Jahr 2015 hat sich München nun einen Anteil von 20 Prozent zum Ziel gesetzt. Die Stadt München stand damit ursprünglich vor einer ähnlichen Ausgangslage wie die Stadt Bern, welche heute einen Veloanteil von rund 11 Prozent vorweisen kann.

Das Hauptziel der München-Reise bestand darin, mit einem vertieften Fachaustausch konkrete Anschauungsbeispiele für die Weiterentwicklung des Veloverkehrs in der Stadt Bern zu erhalten und zu erfahren, mit welchen Massnahmen München seinen Veloverkehrsanteil derart signifikant steigern konnte. Diese Ziele wurden dank intensiven Kontakten mit den Münchner Behörden und dort ansässigen NGOs sowie verschiedenen Besichtigungen vor Ort erreicht. Die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün wird bei ihren künftigen Veloförderungsmaßnahmen auf die Erkenntnisse des Erfahrungsaustauschs mit München zurückgreifen können.

Zu Frage 2:

Der Erfahrungsaustausch mit München dauerte vom 17. bis und mit 19. Oktober und umfasste folgende Programmpunkte:

Donnerstag, 17.10.2013

Anreise (Zug): 06.02 Uhr Bern ab/11.28 Uhr München an

12.00 - 13:30 Uhr: Mittagessen mit Bürgermeister Hep Monatzeder (3. Bürgermeister von München, zuständig für Radverkehr); auf Einladung Stadt München

13.30 - 15:00 Uhr: Präsentation Grundsatzbeschluss Radverkehr - Konzeption, Umsetzung und Evaluierung (Referat für Stadtplanung und Bauordnung)

15:00 - 17:00 Uhr: Präsentation Kampagne Radlhauptstadt München (Kreisverwaltungsreferat)

18.00 - 21:00 Uhr: Treffen, Präsentation und gemeinsames Abendessen mit Vertreter Veloverleihsystem; auf Einladung der Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün

Freitag, 18.10.2013

08.00 - 09:45 Uhr: Besuch bei Green City (NGO); Bereich Mobilität

10.00 - 11:00 Uhr: Pressetermin mit Bürgermeister Hep Monatzeder zu den neuen Radverkehrsanlagen in der Kapuzinerstraße

11.00 - 13:30 Uhr: Fahrradtour zu beispielhaften Radverkehrslösungen in der erweiterten Innenstadt (Baureferat und Kreisverwaltungsreferat)

14.00 - 16:30 Uhr: Geführter Rundgang „Aufbruch in den Norden mit der Linie 16“ (Stadterweiterung im Zuge der Tramverlängerung)

17.45 - 19:00 Uhr: Treffen mit Vertretungen Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Kreisverband München e.V.

Samstag, 19.10.2013

9.30 - 11.30 Uhr: Geführter Rundgang „Facelifting im Millionendorf“ (Moderne städtebauliche Beispiele in der Münchner Altstadt).

Rückreise (Zug): München ab 12.33 Uhr/Bern an 17.58 Uhr

Zu Frage 4 und 7:

Die städtische Delegation umfasste insgesamt sechs Personen, welche auf unterschiedlicher Ebene zentrale Rollen bei der Umsetzung der künftigen Veloförderungsmaßnahmen übernehmen: Die Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, der Leiter Verkehrsplanung, der Leiter Tiefbauamt, der Generalsekretär der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün sowie die beiden Mitarbeitenden der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr. Die Reise erfolgte am Donnerstag und Freitag auf Arbeitszeit, der Samstag wurde ausserhalb der Arbeitszeit bestritten. Die Kosten der Reise beliefen sich auf einen Betrag von insgesamt Fr. 3 185.00.

Angesichts der Wichtigkeit der Förderung des Veloverkehrs und der grossen Herausforderungen, welche die anvisierte Steigerung des Veloanteils in der Stadt Bern mit sich bringt, erachtet der Gemeinderat sowohl die Zusammensetzung der städtischen Delegation wie auch die dadurch entstandenen Kosten als angemessen. Die Erfahrung zeigt, dass ein Austausch vor Ort mit anderen Stadtbehörden und Organisationen weit über die Teambildung hinaus wichtige Erkenntnisse für die Weiterentwicklung des eigenen Angebots liefern kann. Dies war auch in München der Fall.

Zu Frage 5:

Wie bereits in der Antwort vom 27. November 2013 auf die Kleine Anfrage der Fraktion SVP ausgeführt, wurde der Erfahrungsaustausch mit München im August 2013 beschlossen und aufgrund der Verfügbarkeit der Beteiligten auf den Zeitraum vom 17. bis 19. Oktober terminiert. Dazu mussten einige interne Termine verschoben werden; zudem konnte die Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün am 17. Oktober 2013 nicht an den Sitzungen der stadträtlichen Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün und des Stadtrats selber teilnehmen. Diese Abwesenheit wurde am 23. August 2013 dem Ratssekretariat mitgeteilt, also rund zwei Monate vor den fraglichen Stadtrats- und Kommissionssitzungen.

Bern, 12. Februar 2014

Der Gemeinderat