2024.SR.0105

Postulat Fraktion GB/JA! (Mahir Sancar/Anna Jegher/Nora Joos, JA!): Umverteilung der MIV-Infrastruktur

Der Stadtrat hat das vorliegende Postulat mit SRB 2024-172 vom 25. April 2024 erheblich erklärt.

Der Klimawandel wird die Welt, wie wir sie heute kennen, völlig verändern. Diese menschgemachte Katastrophe lässt sich nicht mehr vollständig stoppen oder rückgängig machen. Wir müssen aber alles tun, um die verheerenden Folgen, die sich bereits heute zeigen, so weit wie möglich zu verhindern. Dafür müssen wir jetzt handeln. Gleichzeitig gilt es, sich an die unabwendbaren Folgen des Klimawandels so gut wie möglich anzupassen. Dazu braucht es griffige Massnahmen – auch in der Stadt Bern.
Heute wird ein Grossteil des öffentlichen Raums in den Städten durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) in Beschlag genommen. Diese Planung fürs Auto, die sich im Verlauf des letzten Jahrhunderts zu einer Selbstverständlichkeit entwickelt hat, ist in vielerlei Hinsicht ein Unsinn: Erstens führt das Angebot breiter Strassen zu mehr Autoverkehr in den Städten, was – neben der offensichtlichen klimaschädlichen Wirkung – für die Bevölkerung negative Auswirkungen wie Lärm, Abwärme und massive Schadstoffbelastungen zur Folge hat. Die vielen versiegelten Flächen der Strassen und Parkplätze führen zudem zur Erhitzung der Städte. Zweitens nehmen Autos im Verhältnis zur Anzahl der transportierten Personen viel mehr Platz in Beschlag als alle anderen gängigen Verkehrsmittel. Setzte man konsequent auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr, liesse sich das Transportbedürfnis in den Städten auf einer deutlich kleineren Fläche decken. Drittens verdrängen die Autos das öffentliche Leben von den Strassen. Viel Raum, der von der Bevölkerung anderweitig genutzt werden könnte, geht für Autospuren und Parkplätze verloren.
Eine Reduktion, der durch den MIV beanspruchten Fläche, hätte mehrere positive Auswirkungen: Auf der einen Seite würde damit viel öffentlicher Stadtraum frei, der je nach lokalem Bedarf für nachhaltigere Mobilitätsformen, Begrünungen und/ oder Freiflächen für die Bevölkerung ausgestaltet werden könnte. Auf der anderen Seite würden diese Massnahmen die Mobilitätsziele der Stadt Bern begünstigen, indem sie den Umstieg auf stadtgerechtere Mobilitätsformen forcieren. Dadurch würden die zahlreichen negativen Auswirkungen des Autoverkehrs in der Stadt reduziert.
Die Massnahme orientiert sich am Climate Action Plan des Klimastreiks. Ihre Wirkung ist als solche wissenschaftlich fundiert.
Wir fordern den Gemeinderat dazu auf, den vom MIV beanspruchten Raum in der Stadt Bern bis im Jahr 2035 zu halbieren. Darunter fallen alle öffentlichen Flächen, welche von Privaten mit motorisierten Verkehrsmitteln (E-Bikes fallen nicht darunter) befahren werden dürfen. Strassen mit Zulieferregelung zählen nicht zum definierten Raum. Die dadurch freiwerdenden Flächen werden für nachhaltigere Mobilitätsformen (insbesondere den Fuss- und Veloverkehr) verwendet, begrünt oder als Freiräume mit möglichst hoher Aufenthaltsqualität ausgestaltet. Dem Stadtklima und der Biodiversität ist dabei besonders Rechnung zu tragen.

Begründung der Dringlichkeit
Der Klimawandel ist eine massive Bedrohung, die dringliches Handeln erfordert. Es ist höchste Zeit, Massnahmen zu treffen, um die Emissionen massiv zu reduzieren und die Verkehrsverlagerung auf ökologische Verkehrsmittel voranzutreiben sowie die nicht vermeidbaren Folgen mit geeigneten Anpassungsmassnahmen abzufedern.
Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Bern, 20. Oktober 2022
Erstunterzeichnende: Mahir Sancar, Anna Jegher, Nora Joos

Mitunterzeichnende: Sarah Rubin, Regula Bühlmann, Lea Bill, Franziska Geiser, Seraphine Iseli, Katharina Gallizzi, Anna Leissing, Mirjam Arn, Ursina Anderegg

Bericht des Gemeinderats

Der Gemeinderat misst der Klimaanpassung im städtischen Raum hohe Priorität zu und verfolgt mit seiner Politik die gleiche Stossrichtung, wie sie von den Postulant*innen eingefordert wird. Bereits heute bilden Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel einen wichtigen Bestandteil der städtischen Klimapolitik und sind in der Energie- und Klimastrategie der Stadt Bern 2035 (EKS) verankert. Das Klimaanpassungsreglement (KAR) stellt sicher, dass der stadtberner Strassenraum künftig klimaangepasst gestaltet wird. Mit «Bern baut» steht ein konkretes Arbeitsinstrument zur Verfügung, mittels welchem Klimaanpassungsmassnahmen in Projekte und Planungsprozesse integriert werden sollen. Und das Ende 2024 vom Gemeinderat verabschiedete Biodiversitätskonzept 2025–2035 bildet eine verbindliche Planungs- und Arbeitsgrundlage zur Erhaltung und Förderung der natürlichen Vielfalt.

Die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Stadt Bern hat der Gemeinderat unter anderem mit den Klimazielen klar im Fokus: Er will dies einerseits über die Verlagerung auf stadtverträgliche, flächeneffiziente und ressourcenschonende Mobilitätsarten erzielen, indem der Fuss- und Veloverkehr, der öV sowie Sharing-Angebote gefördert werden, und andererseits ein effizientes Verkehrsmanagement einführen, welches die Dosierung des innerstädtischen MIV ermöglicht. Parkplätze sollen im Rahmen der laufenden Projekte reduziert und die freiwerdenden Flächen zu Gunsten von anderen öffentlichen Interessen wie beispielsweise des Fuss- und Veloverkehrs sowie von Aufenthalts- oder Grünflächen genutzt werden.

Seit dem 1. Januar 2025 ist das Klimaanpassungsreglement in Kraft. Es wurde als Gegenvorschlag zur «Stadtklima-Initiative: Strassenraum entsiegeln – Begegnungsorte schaffen» beschlossen. Ziel des Reglements ist es, den öffentlichen Strassenraum klimaangepasst zu gestalten, um den Herausforderungen des Klimawandels, wie vermehrten Hitzetagen und Starkregenereignissen, zu begegnen. Konkret plant die Stadt Bern, bis 2035 jährlich mindestens 10'000 Quadratmeter klimawirksame Fläche zu schaffen, insgesamt also mindestens 140'000 Quadratmeter. Zudem sollen jährlich mindestens drei Kilometer Strasse in Begegnungszonen umgewandelt und mindestens fünf Kilometer des Veloroutennetzes nach städtischen Standards aufgewertet werden.

Bereits in den letzten Jahren konnten die Grundsteine für Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel als wichtiger Bestandteil der städtischen Klimapolitik gelegt werden und waren unter anderem explizit in den Legislaturzielen des Gemeinderats 2021–2024 verankert (Anpassungen zur Milderung der Hitze im öffentlichen Raum, klimagerechte Ausgestaltung von Schulanlagen, Plätzen und Begegnungsorten, gezielte Entsiegelung und Vermeidung von weiteren Versiegelungen). Entsprechend sind stadtklimatische Anpassungsmassnahmen auch in die Grundsätze und Standards zur Planung und Gestaltung des öffentlichen Raums eingeflossen und werden mittlerweile bei allen städtischen Projekten berücksichtigt und wo möglich (teilweise auch nachträglich) umgesetzt. Beispiele dazu sind die Entsiegelungen bei den Umgestaltungen und Aufwertungen der Fussgängerzone Bümpliz, des Rosalia-Wenger-Platzes, des Holligerplatzes oder auch das Projekt «Dr nöi Breitsch». Beispiele von Entsiegelungen und Begrünungen im Strassenraum konnten im Wachtelweg (Begegnungszone) oder Kistlerweg (Strassensperrung und Umnutzung im Rahmen der Gesamtsanierung Volksschule Elfenau) umgesetzt werden. Im Mai 2025 stimmt die Berner Stimmbevölkerung zudem über die klimaangepasste Umgestaltung und Sanierung der Bären-/Waisenhausplatzes ab.

Sowohl die Umsetzung der Energie- und Klimastrategie als auch des Klimaanpassungsreglements weisen in die im Postulat geforderte Richtung: Es werden kontinuierlich Massnahmen umgesetzt,

um die Mobilität nachhaltig zu gestalten und den MIV langfristig zu verringern. Gleichzeitig hat der Gemeinderat in der Vorstossantwort vom 22. März 2023 bereits darauf hingewiesen, dass eine Halbierung der MIV-Fläche, wie im Postulat gefordert, bis im Jahr 2035 nicht möglich sein wird. Die dafür erforderliche Verlagerung von Verkehrsflächen und die entsprechenden Änderungen im Strassenraum setzen komplexe Planungen sowie die Berücksichtigung einer Vielzahl von Faktoren voraus; nicht auf alle kann der Gemeinderat direkt Einfluss nehmen (bspw. Kantonsstrassen). Auf der verbindlichen Basis der EKS2035 und des KAR wird der Gemeinderat jedoch auch weiterhin konsequent das Ziel, flächeneffiziente Verkehrsmittel zu fördern und Flächen im Strassenraum zu Gunsten des Stadtklimas und der Biodiversität umzugestalten, weiterverfolgen.

Folgen für das Personal und die Finanzen
Die Gesamtheit aller die Stossrichtung des Postulats unterstützenden Massnahmen kann nicht beziffert werden. Für die Umsetzung des vom Stadtrat genehmigten Klimareglements (Gegenvorschlag zur Stadtklima-Initiative) wird mit einem jährlichen Mittelbedarf von rund 4.6 Mio. Franken gerechnet; diese Mittel sind in der aktuellen Aufgaben- und Finanzplanung enthalten.

Bern, 26. Februar 2025

Der Gemeinderat