

## **Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz / Roland Jakob): Testplanung - Optimierung Velolösung Umfeld Bubenbergplatz**

Bereits bei den anderen Planungen wurde von den Fragestellern moniert, dass die Gemeinde Bern die Automobilverbände und Automobilisten – im Gegensatz zu „Pro Velo“ und „läbige Stadt“ nicht heranzieht. Die Fragesteller gehen davon aus, dass dieses Vorgehen politisch motiviert ist und diese Ungleichbehandlung gewollt ist. Unseres Erachtens ist dies allerdings nicht zulässig. Die Fragesteller befürchten, dass auch bei der Testplanung die Vertreter der Automobilisten im Begleitgremium wiederum nicht vertreten sind.

Der Gemeinderat wird in diesem Zusammenhang höflich aufgefordert, die nachfolgend gestellten Fragen zu beantworten:

- 1.1. Wer gehört dem Begleitgremium Optimierung Velolösung Bubenbergplatz alles an?
- 1.2. Sind auch Vertreter der Veloorganisationen und Velofahrer dabei? Wenn Ja, wer? Wenn Nein, warum nicht?
- 1.2. Sind in der Arbeitsgruppe Optimierung Velolösung Bubenbergplatz Vertreter der Automobilverbände und Automobilisten dabei? Wenn Ja, wer? Wenn Nein, warum nicht?
- 1.3. Wer hat von Seiten der Stadt die Zusammenstellung dieses Begleitgremiums zu verantworten?
2. Ist die Stadt nicht der Meinung, dass die Automobilverbände und Automobilisten, bei den sie betreffenden Planungen gleich wie die „Velolobby“ und „läbige Stadt“ behandelt werden sollten? Wenn Nein, warum nicht?
3. Wird die Stadt nun endlich in sämtlichen die Automobilisten betreffenden Planungen frühzeitig auch Vertreter der Automobilverbände und Automobilisten einbinden? Wenn Nein, warum nicht?

Bern, 21. Mai 2015

*Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Roland Jakob*

*Mitunterzeichnende: Rudolf Friedli, Roland Iseli, Erich Hess, Manfred Blaser*

### **Antwort des Gemeinderats**

In seiner im April 2015 verabschiedeten Antwort zur Motion David Stampfli (SP): Velonetzlücke beim Bubenbergplatz schliessen hat der Gemeinderat zum Thema, das mit der vorliegenden Kleinen Anfrage aufgegriffen wird, folgendes festgehalten:

„Der Gemeinderat beabsichtigt, das seit 2013 vorliegende Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) zum Umfeld des geplanten neuen Bahnhofzugangs beim Zentrum Bubenberg im Rahmen einer kooperativen Testplanung zu optimieren. Im Zentrum stehen dabei ÖV- und fussverkehrsverträgliche Vorschläge zur Steigerung der Qualitäten für den Veloverkehr im Raum Hirschengraben, Bubenbergplatz und Laupenstrasse. Der Bearbeitungsperimeter der Testplanung wird zudem auf den Bubenbergplatz ausgeweitet, um in diesem Planungsprozess auch bessere Lösungen für die Veloverbindung von der Schauplatzgasse zum Hirschengraben prüfen zu lassen. Für die Testplanung wird eine Begleitgruppe mit Fachleuten und Interessenvertretungen gebildet. Der Erstunterzeichnende der vorliegenden Motion wurde eingeladen, in der Begleitgruppe Einsitz zu nehmen. Ende April wird zudem die stadträtliche Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün über die Testplanung informiert.“

Die Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün wurde am 23. April 2015 über die Testplanung informiert.

Die Startveranstaltung der Testplanung hat am 23. März 2015 stattgefunden, zwei Workshops am 27. April und am 24. Mai 2015, die Schlusssitzung wird am 22. Juni folgen, und am 13. August 2015 wird das Beurteilungsgremium seinen Bericht mit den Empfehlungen verabschieden. An der Start- und Schlusssitzung und an den beiden Workshops nimmt auch ein sogenannter Begleirat teil.

Die gestellten Fragen beantwortet der Gemeinderat wie folgt:

*Zu Frage 1.1:*

Dem Begleirat gehören an:

- Daniel Imthurn, Stadtrat, Präsident Kommission PVS
- Benno Frauchiger, Stadtrat, Motionär Entflechtung der Verkehrsströme im oberen Hirschengraben
- Gisela Vollmer, Koordinatorin Fussverkehr Bern und Stadträtin, Motionärin Entflechtung der Verkehrsströme im oberen Hirschengraben
- David Stampfli, Präsident Pro Velo und Stadtrat, Motionär Velonetzlücke beim Bubenbergplatz schliessen
- Thomas Schneeberger, Beauftragter für Velomassnahmen Pro Velo Bern
- Mirjam Bütler, Verband öffentlicher Verkehr (VÖV)
- Sven Gubler, Innenstadtorganisation Bern City
- Erwin Maurer/Claudia Luder, Quartierkommission Stadtteil 3 (QM3).

*Zu Frage 1.2:*

Ja, siehe oben

*Zu Frage 1.2:*

Zu dieser Frage hat sich die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün auf entsprechende Fragen bereits gegenüber der Kommission PVS geäußert: Das 2013 vorgestellte Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) zum Umfeld des neuen Bahnhofzugangs enthält die Lösungsansätze für den Autoverkehr; der Stadtrat wurde darüber informiert (siehe Vortrag des Gemeinderats vom 22. Januar 2014 zum Projektierungskredit Neuer Bahnhofzugang Bubenberg; SRB 2014-170 vom 3. April 2015). Die nun laufende Testplanung basiert auf diesem Konzept und dient deshalb nicht der Suche nach neuen Lösungen für den Autoverkehr, sondern der Optimierung der Velo-Lösungen. Es stellen sich beim Veloverkehr ganz andere Fragen als beim Autoverkehr: Für den Veloverkehr ist der Raum Hirschengraben-Bubenbergplatz-Bahnhofplatz das wichtigste Zielgebiet in der Stadt Bern, während er für den Autoverkehr fast ausschliesslich „nur“ Transitgebiet ist. Aus diesen Gründen ist auf eine Vertretung der „Automobilverbände und Automobilisten“ verzichtet worden.

*Zu Frage 1.3:*

Die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün.

*Zu Frage 2.:*

Bei jeder Planung ist aufgrund einer spezifischen Situationsbeurteilung zu entscheiden, welche Interessen im Partizipationsprozess einzubinden sind. Besonders zu beachten sind dabei die Interessen der Stadtteile, deren Einbezug im städtischen Reglement über die politischen Rechte (SSSB 141.1) geregelt ist. Zudem weist der Gemeinderat darauf hin, dass es zu den Grundaufgaben jeder Planung gehört, die Interessen aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen, d. h. die

Interessen des Autoverkehrs werden auch in Planungen beachtet, an denen Automobilverbände und Automobilisten nicht beteiligt sind.

*Zu Frage 3.:*

Keine Interessenvertretungen werden bei sämtlichen Planungen eingebunden oder ausgeschlossen. Projektorganisationen werden immer aufgrund der gestellten Aufgaben definiert. Zudem werden bei Planungen - wie ausgeführt - die Interessen sämtlicher Verkehrsgruppen berücksichtigt, auch wenn sie nicht direkt in ein Projekt eingebunden sind.

Bern, 17. Juni 2015

Der Gemeinderat