

**Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher/Kurt Rüe-
segger/Thomas Glauser): Verkehrszunahme des motorisierten Gewerbe-
und Privatverkehrs. Was gilt? Wie will der Gemeinderat den Herausforde-
rungen begegnen und sicherstellen, dass der motorisierte Gewerbe- und
Privatverkehr auch in Zukunft über genügend Kapazitäten verfügt?**

Bern möchte gerne Velohauptstadt sein und möchte dies durch massive Reduktion des MIV (Mo-
torisierter Gewerbe- und Privatverkehr) erreichen. Bei vielen Verkehrsvorhaben (z.B. Kreisel Bur-
gernziel, Durchfahrt Bahnhof) stellt sich der Gemeinderat immer auf den Standpunkt, dass der
motorisierte Gewerbe- und Privatverkehr in Zukunft abnehmen werde. Auch wurden die neuen Ver-
kehrsanlagen bewusst so konzipiert, dass sie nur funktionieren, wenn der motorisierte Gewerbe-
und Privatverkehr zurückgeht (z.B. um 17%). Die Postulanten haben im Rahmen der Bewilligung
der Projektierung und Realisierung von diesen Annahmen gewarnt, da sie davon ausgingen, dass
der gesamte Verkehr – entgegen den Annahmen des Gemeinderats – klar zunimmt. Nun stellt sich
der Gemeinderat aber auf den Standpunkt, dass mit aktiven Massnahmen der motorisierte Gewerbe-
und Privatverkehr eingedämmt und bekämpft werden müsse. Diese Massnahmen führen für
die Wirtschaft aber auch für die auf ein Auto angewiesenen Personen zu erheblichen Nachteilen
und belasten zusätzlich auch die Umwelt.

Antrag

Wir fordern den Gemeinderat deshalb höflich auf, einen Prüfungsbericht zu folgenden Fragen zu
erstellen:

- 1.1. Nahm der motorisierte Gewerbe- und Privatverkehr seit 2016 zu? Wenn ja, um wie viel? Zu
welchen Zeiten? Auf welchen Verkehrsabschnitten?
- 1.2. Nahm der motorisierte Gewerbe- und Privatverkehr seit 2016 ab? Wenn ja, um wie viel? Zu
welchen Zeiten? Auf welchen Verkehrsabschnitten?
- 1.3. Haben sich die Verkehrsprognosen des Gemeinderates bestätigt? Wenn ja, wo? Wenn nein,
wo nicht? Wenn, nein, wann wurde dies erkannt? Wie und wann wurde dies kommuniziert?
- 2.1. Geht der Gemeinderat für die Zeit von 2019 bis 2020 beim motorisierten Gewerbe- und Privat-
verkehr von einer Zunahme oder Abnahme aus? Um wie viel? Zu welchen Zeiten? Auf wel-
chen Verkehrsabschnitten? Warum?
- 2.2. Geht der Gemeinderat für die Zeit von 2021 bis 2030 von einer Zunahme oder Abnahme aus?
Warum? Um wie viel? Zu welchen Zeiten? Auf welchen Verkehrsabschnitten? Warum?
- 3.1. Um wieviel gingen die Kapazitäten des Strassenraums (Spurverringerungen z.B. Lorrainebrü-
cke) in der Zeit von 2016 bis 2020 zurück? Wo genau? Auf welchen Strecken/Abschnitten?
- 3.2. Welcher Abbau ist in Zukunft geplant? Auf welchen Strecken/Abschnitten?
- 4.1. Mit welchen anderen Massnahmen will der Gemeinderat, die von ihm missbilligte Verkehrszu-
nahmen des Gewerbe- und Privatverkehrs in der Zukunft bekämpfen?
- 4.2. Was haben diese Massnahmen für Auswirkungen auf die Wirtschaft? Wartezeiten/Stau?
Volkswirtschaftliche Kosten?
- 4.3. Mit welcher zusätzlichen zeitlichen Belastung müssen Anwohner und Reisende, die auf ein
Auto angewiesen sind, in Bern nach 2021 zu rechnen? West-Ost-Achse? Nord-Südachse?
Ab-fahrten Autobahn bis Zentrum Quartierteil?
- 4.4. Welche negativen Massnahmen haben diese Massnahmen auf die Umwelt? Wie Vertragen
sich diese Massnahmen mit den neu gefassten Klimazielen der Stadt Bern? Wenn gut, wieso?
Wenn nein, warum nicht?
5. Der Gemeinderat habe aufzuzeigen, wie er den Verkehrsanforderungen der Zukunft begegnen
will und einen flüssigen und sicheren motorisierten Gewerbe- und Privatverkehr sicher-
stellen will.

6. Der Gemeinderat habe aufzuzeigen, wie sich eine allenfalls falsche Verkehrsprognose auf Verkehrsprojekte ausgewirkt haben und mit welche Massnahmen und Kosten deren Behebung erfordert.

Bern, 14. November 2019

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Hans Ulrich Gränicher, Kurt Rügsegger, Thomas Glauser

Mitunterzeichnende: Ueli Jaisli, Janosch Weyermann, Henri-Charles Beuchat

Antwort des Gemeinderats

Die Stadt Bern entwickelt sich weiter und somit auch die Mobilität. Um die hohe Lebensqualität in der Stadt Bern auch in Zukunft zu garantieren, ist es unumgänglich, diese Entwicklungen zu antizipieren und stadtverträglich zu gestalten. Zu diesem Zweck wurde 2016 das «Räumliche Stadtentwicklungskonzept 2016» (STEK 2016) verfasst. Im STEK 2016 hat der Gemeinderat die Ziele der Stadt Bern betreffend Mobilität wie folgt formuliert (siehe Vertiefungsbericht Mobilität):

- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird reduziert.
- Bern soll zur ÖV- und Velostadt entwickelt werden.
- Der ÖV wird ausgebaut und optimiert.
- Die Stadt baut ein zusammenhängendes Netz von direkten, schnellen, sicheren und komfortablen Velohaupttrouten auf.
- Das Ziel, die Wege in der Stadt möglichst kurz zu halten, geht einher mit einer höheren Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs.

Diese Ziele entsprechen nicht nur der seit langem von Stadt- und Gemeinderat verfolgten stadtverträglichen Verkehrspolitik, sondern auch der städtischen Energie- und Klimastrategie 2025, dem vom Gemeinderat im Mai 2019 beschlossenen erweiterten Handlungsplan Klima und den übergeordneten Zielen des Kantons (siehe dazu den Bericht Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr des Kanton Bern). Die Ziele sollen unter anderem mit folgenden konkreten Massnahmen umgesetzt werden:

- Der Pendlerverkehr wird auf ÖV und Veloverkehr umgelagert.
- Der Mehrverkehr (ausgelöst durch das Bevölkerungswachstum) soll weitgehend durch den Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr bewältigt werden.
- Gleichzeitig wird auch eine Verlagerung vom heutigen motorisierten Individualverkehr auf die stadt- und umweltverträglicheren Verkehrsträger angestrebt.
- Durch ein bewussteres Mobilitätsverhalten der Stadtbevölkerung soll trotz Bevölkerungswachstum die absolute Anzahl der mit dem Auto zurückgelegten Wege um rund 20 % reduziert werden.
- Der Wirtschaftsverkehr in der Innenstadt sowie die Zufahrt zu den zentrumsnahen Parkhäusern sind gewährleistet.
- Im Hinblick auf den knappen städtischen Verkehrsraum in Bern besteht die Herausforderung darin, auf diejenigen Verkehrsmittel zu setzen, die die geringsten Flächen-, Energie- und Ressourcenbeanspruchung nach sich ziehen.

Zu den konkreten Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Frage 1.1 und 1.2:

Insgesamt hat der Motorfahrzeugverkehr auf dem Strassennetz der Stadt Bern von 2016 bis 2019 um 6 % abgenommen. Als Grundlage der Erhebung dienen die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten 28 Messstellen. Dies sind sogenannte Klassifizierungsmessstellen und erfassen rich-

tungsgetrennt Personenwagen inklusive Lieferwagen, Motorräder, Lastwagen und Busse bis 12m Länge sowie Lastenzüge und Gelenkbusse über 12m Länge als eigene Kategorien. Nicht erfasst werden dabei Fahrräder und der Fussverkehr. Eine Unterscheidung zwischen Gewerbe- und Privatverkehr kann an den Messstellen nicht erfolgen. Dazu müssten Befragungen durchgeführt werden, die nach dem Zweck der Fahrten unterscheiden. Dies ist ein kostenintensives Unterfangen und kann nur mit einem grossen Personalaufwand erfolgen.

Die folgende Tabelle zeigt die Verkehrsentwicklung zwischen 2016 und 2019. Dargestellt sind der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV), die absolute Differenz zwischen 2016 und 2019 sowie die prozentuale Entwicklung des DTV 2019 gegenüber dem DTV 2016. Die rot eingefärbten Prozente zeigen eine Verkehrszunahme, die grün eingefärbten eine Verkehrsabnahme.

Mst-Nr.	Messstelle	DTV 2016	DTV 2019	Differenz absolut 2019 - 2016	Veränderung prozentual (2019 - 2016)/2016
3	Laubeggstr. 139 (Süd)	7'070	6'720	-350	-5%
4	Ostring 77	17'390	16'770	-620	-4%
5	Murtenstr. 26 (Insel)	17'260	17'000	-260	-2%
6	Zieglerstr. 7	7'910	8'350	440	6%
7	Laupenstr. 57 (Inselplatz)	7'070	6'610	-460	-7%
8	Murtenstr. (Forsthaus)	20'220	20'080	-140	-1%
9	Länggassstr. 97 (Nord)	10'170	9'340	-830	-8%
10	Neubrücke (Sporthalle)	2'340	2'300	-40	-2%
11	Tiefenastr. Süd (Henkerbrännli)	15'700	15'860	160	1%
12	Worbstr. (Wald)	5'510	5'110	-400	-7%
13	Muristr. 170 (Süd)	5'360	4'870	-490	-9%
14	Ostermundigenstr. 75 (Ost)	8'760	8'000	-760	-9%
16	Weissensteinstr. 11 (West)	10'430	9'770	-660	-6%
17	Könizstr. 88 (Süd)	5'170	4'250	-920	-18%
18	Schwarzenburgstr. 64 (Süd)	7'050	6'100	-950	-13%
19	Morillonstr. 28 (Süd)	6'510	4'570	-1'940	-30%
20	Seftigenstr. 119 (Süd)	8'290	8'790	500	6%
21	Sandrainstr. 111	2'860	2'970	110	4%
22	Eymattstr. Mitte (Bethlehemacker)	6'110	6'150	40	1%
23	Murtenstr. (Weyermannshaus)	7'590	6'840	-750	-10%
24	Bernstr. 2	14'140	14'040	-100	-1%
27	Riedbachstr. Nord	7'910	7'020	-890	-11%
53	Schosshaldenstr. 32	5'670	5'120	-550	-10%
74	Neue Murtenstr. Ost	9'080	8'690	-390	-4%
81	Monbijoubücke	16'260	15'890	-370	-2%
82	Lorrainebrücke	19'890	17'630	-2'260	-11%
106	Seminarstr. 1	2'840	2'700	-140	-5%
3107	Aarstr. 53	920	720	-200	-22%

Die folgende Tabelle zeigt die Verkehrsbelastung während der Morgenspitzenstunde (MSP), die absolute Differenz zwischen 2016 und 2019 sowie die prozentuale Entwicklung der MSP 2019 gegenüber der MSP 2016. Die rot eingefärbten Prozente zeigen eine Verkehrszunahme, die grün eingefärbten eine Verkehrsabnahme.

Mst-Nr.	Messstelle	MSP 2016	MSP 2019	Differenz absolut 2019 - 2016	Veränderung prozentual (2019 - 2016)/2016
3	Laubeggstr. 139 (Süd)	644	647	3	0%
4	Ostring 77	1'400	1'349	-51	-4%
5	Murtenstr. 26 (Insel)	1'443	---	---	---
6	Zieglerstr. 7	721	740	19	3%
7	Laupenstr. 57 (Inselplatz)	599	573	-26	-4%
8	Murtenstr. (Forsthaus)	2'040	2'046	6	0%
9	Länggassstr. 97 (Nord)	---	836	---	---
10	Neubrücke (Sporthalle)	281	280	-1	0%
11	Tiefenastr. Süd (Henkerbrünnli)	1'313	1'298	-15	-1%
12	Worbstr. (Wald)	593	525	-68	-11%
13	Muristr. 170 (Süd)	532	490	-42	-8%
14	Ostermundigenstr. 75 (Ost)	884	821	-63	-7%
16	Weissensteinstr. 11 (West)	939	871	-68	-7%
17	Könizstr. 88 (Süd)	411	354	-57	-14%
18	Schwarzenburgstr. 64 (Süd)	573	541	-32	-6%
19	Morillonstr. 28 (Süd)	528	412	-116	-22%
20	Seftigenstr. 119 (Süd)	640	668	28	4%
21	Sandrainstr. 111	288	297	9	3%
22	Eymattstr. Mitte (Bethlehemacker)	448	450	2	0%
23	Murtenstr. (Weyermannshaus)	641	628	-13	-2%
24	Bernstr. 2	1'068	1'050	-18	-2%
27	Riedbachstr. Nord	644	588	-56	-9%
53	Schosshaldenstr. 32	541	520	-21	-4%
74	Neue Murtenstr. Ost	793	811	18	2%
81	Monbijoubrücke	1'390	1'380	-10	-1%
82	Lorrainebrücke	1'465	1'340	-125	-9%
106	Seminarstr. 1	334	322	-12	-4%
3107	Aarstr. 53	50	99	49	98%

In der Tabelle auf der folgenden Seite sind die Verkehrsbelastung während der Abendspitzenstunde (ASP), die absolute Differenz zwischen 2016 und 2019 sowie die prozentuale Entwicklung der ASP 2019 gegenüber der ASP 2016 dargestellt. Die rot eingefärbten Prozente zeigen eine Verkehrszunahme, die grün eingefärbten eine Verkehrsabnahme.

Mst-Nr.	Messstelle	ASP 2016	ASP 2019	Differenz absolut 2019 - 2016	Veränderung prozentual (2019 - 2016)/2016
3	Laubeggstr. 139 (Süd)	816	810	-6	-1%
4	Ostring 77	1'523	1'439	-84	-6%
5	Murtenstr. 26 (Insel)	1'463	---	---	---
6	Zieglerstr. 7	745	778	33	4%
7	Laupenstr. 57 (Inselplatz)	648	632	-16	-2%
8	Murtenstr. (Forsthaus)	1'979	2'022	43	2%
9	Länggassstr. 97 (Nord)	---	991	---	---
10	Neubrücke (Sporthalle)	311	310	-1	0%
11	Tiefenastr. Süd (Henkerbrännli)	1'576	1'602	26	2%
12	Worbstr. (Wald)	610	565	-45	-7%
13	Muristr. 170 (Süd)	591	533	-58	-10%
14	Ostermundigenstr. 75 (Ost)	888	791	-97	-11%
16	Weissensteinstr. 11 (West)	952	889	-63	-7%
17	Könizstr. 88 (Süd)	514	422	-92	-18%
18	Schwarzenburgstr. 64 (Süd)	652	572	-80	-12%
19	Morillonstr. 28 (Süd)	608	481	-127	-21%
20	Seftigenstr. 119 (Süd)	710	744	34	5%
21	Sandrainstr. 111	261	293	32	12%
22	Eymattstr. Mitte (Bethlehemacker)	537	638	101	19%
23	Murtenstr. (Weyermannshaus)	813	705	-108	-13%
24	Bernstr. 2	1'345	1'342	-3	0%
27	Riedbachstr. Nord	807	721	-86	-11%
53	Schosshaldenstr. 32	536	494	-42	-8%
74	Neue Murtenstr. Ost	924	899	-25	-3%
81	Monbijoubrücke	1'623	1'497	-126	-8%
82	Lorrainebrücke	1'927	1'751	-176	-9%
106	Seminarstr. 1	316	287	-29	-9%
3107	Aarstr. 53	49	87	38	78%

Zu Frage 1.3:

Der Gemeinderat macht keine Prognosen bezüglich der Verkehrsbelastung auf einzelnen Querschnitten. Im STEK 2016 und in der Energie- und Klimastrategie 2025 hat der Gemeinderat jedoch Zielwerte und Massnahmen zur Entwicklung des Verkehrs festgelegt, um eine stadtverträgliche und langfristig klimaneutrale Mobilität zu erreichen. Die Abnahme des motorisierten Verkehrs an den Messstellen und die Auswertungen des Mobilitätsverhaltens gemäss Mikrozensus 2010 und 2015 entsprechen der angestrebten Entwicklung, zeigen aber auch auf, dass noch mehr unternommen werden muss (vgl. Medienmitteilung vom 2. November 2017 und Medienmitteilung vom 27. Mai 2019).

Zu Frage 2.1 und 2.2:

Wie bei der letzten Frage ausgeführt, macht der Gemeinderat keine offiziellen Prognosen zur Entwicklung einzelner Verkehrsabschnitte. Gemäss Website der Stadt Bern «setzt [die Stadt Bern] auf stadtverträglichen Verkehr. Strassen und Plätze in der Stadt gehören zunehmend zum Wohnumfeld. Kinder können zu Fuss zur Schule, ohne von ihren Eltern ständig begleitet zu werden. Begeg-

nungszonen laden ein, um mit den Nachbarn zu plaudern. Priorität haben dabei die Fussgängerinnen und Fussgänger, der ÖV und die Velos. Der Autoverkehr wird auf die Hauptstrassen gelenkt. Gemäss der aktuellen Energie- und Klimastrategie des Gemeinderats soll der motorisierte Individualverkehr bis 2030 um 15 % abnehmen. Dabei wird der ÖV weiter ausgebaut und der Veloverkehr konsequent gefördert. Dank attraktiven und sicheren Velowegen soll Velofahren für Jung und Alt zur Selbstverständlichkeit werden. Denn nur, wenn der ÖV und das Velo die prognostizierte starke Verkehrszunahme in den nächsten Jahren gemeinsam auffangen, bleibt in der Stadt Bern die Lebensqualität weiterhin so hoch. Des Weiteren ist aufgrund von Erfahrungswerten davon auszugehen, dass sich die Tendenz der Verkehrsabnahme der letzten Jahre auch in Zukunft fortsetzen wird.

Zu Frage 3.1:

Die Kapazität des Strassenraums wird in Fahrzeuge pro Zeiteinheit angegeben und hängt in einem städtischen Umfeld nicht primär von den Anzahl Spuren, sondern von den Knotenkapazitäten bzw. der Kapazität der Knotenzufahrten ab. Bei der Lorrainebrücke ist genügend Stauraum vor dem Knoten vorhanden, so dass beide Fahrstreifen die Grünzeit nutzen können. Somit hat sich die Kapazität in diesem Fall weder erhöht noch reduziert.

Auf folgenden Strassenabschnitten wurden Umverteilungen der Platzverhältnisse zu Gunsten der Verkehrssicherheit oder im Zusammenhang mit der Velo-Offensive vorgenommen:

- Lorrainebrücke
- Seilerstrasse
- Bogenschützenstrasse
- Schwarztorstrasse

Dies bedeutet aber nicht zwingend, dass es bei diesen Abschnitten zu Kapazitätsreduktionen gekommen ist.

Zu Frage 3.2:

Der Bahnhof Bern wird ausgebaut, damit er seine Funktionen auch in Zukunft erfüllen kann. Dies wird mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) umgesetzt. Damit die wachsenden Fussgängerströme auch in Zukunft gut gesteuert und bewältigt werden können, sind im Umfeld des Bahnhofs mehrere Kapazitätsreduktionen geplant. Detaillierte Informationen dazu sind dem Factsheet Verkehrsmassnahmen der Stadt Bern sowie der Medienmitteilung vom 17. Dezember 2013 zu entnehmen.

Um die in der Einleitung beschriebenen Ziele zu erreichen spielt das Velo als Fortbewegungsmittel eine zentrale Rolle. Das Velo ist das ideale Verkehrsmittel für die Stadt. Es ist rasch, günstig, hält gesund und steht für einen urbanen Lebensstil. Zudem ist es platzsparend und ressourcenschonend. Aus diesen Gründen ist das Velo geeignet, um einen Grossteil der vorhergesagten Verkehrszunahme aufzufangen. Mit der Velo-Offensive soll die hohe Lebensqualität in Bern erhalten und weiter gefördert werden. Um die Sicherheit auch weiterhin für Velofahrende allen Alters gewährleisten zu können, werden auf den geplanten Velohaupttrouten wo nötig Kapazitätsreduktionen erfolgen. Dies kann aber nicht pauschal quantifiziert werden, da allfällige Strassenraumanpassungen jeweils in den einzelnen Projekten erfolgen.

Der Ausbau des Angebots des öffentlichen Verkehrs zum Erreichen der angestrebten Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV ist auch abhängig von dessen Attraktivität. Diese ist heute auf einem hohen Stand. Um die Qualität des ÖV-Angebots auch in Zukunft sicherzustellen ist es möglich, dass Spurreduktionen zulasten des MIVs vorgenommen werden, um die Fahrzeuge des öf-

fentlichen Verkehrs an Lichtsignalen bevorzugen zu können. Dies wurde auch im Schlussbericht der Regionalkonferenz Bern Mittelland zum Regionalen Angebotskonzept ÖV so festgehalten.

Zu Frage 4.1 und 4.2:

Der Gemeinderat hat gemäss Gemeindeordnung den Auftrag, Sorge zu den natürlichen Lebensgrundlagen zu tragen und die Belastung der Umwelt durch staatliche und private Tätigkeiten so gering wie möglich zu halten. Wie bereits erläutert ist der Gemeinderat bestrebt, Massnahmen zu ergreifen, um dieses Gesamtziel zu erreichen. Der Gemeinderat will jedoch keineswegs, dass dies auf Kosten des Wirtschaftsverkehrs geschieht. Deshalb wurde ein Verkehrskonzept für den Wirtschaftsstandort Innenstadt in Zusammenarbeit mit Vertreterinnen und Vertretern der bernischen Wirtschaftsverbände erstellt. Dieses Konzept soll sicherstellen, dass die Innenstadt weiterhin für den Wirtschaftsverkehr erreichbar und zugänglich ist (siehe dazu den Bericht Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt). Zudem ist auch im Rahmen des Projekts ZBB vorgesehen, den Wirtschaftsverkehr zu priorisieren. Zu beachten ist sodann, dass durch die Reduktion des privaten Motorisierten Individualverkehrs die Reisezeiten für den Wirtschaftsverkehr verlässlicher werden.

Zu Frage 4.3:

Die Mobilität in der Stadt Bern soll sich in Zukunft noch stärker durch kurze Wege und einen deutlich geringeren Anteil des MIV am Gesamtverkehr auszeichnen. Durch den Ausbau der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV wird die Stadt mit flächeneffizienten und umweltschonenden Mobilitätsangeboten optimal erschlossen sein. Die Fahrplanstabilität und die Zuverlässigkeit des ÖV wird optimiert, wodurch die zeitliche Belastung der Bevölkerung abnimmt. Durch langfristig geplante Mobilitäts-Hubs sollen Personen, die auf ein Auto angewiesen sind, um die Stadt zu erreichen, in der Nähe einer Autobahnausfahrt auf ein effizienteres Verkehrsmittel umsteigen können. Wird dies nicht umgesetzt und stattdessen weiter nachfrageorientiert für den MIV geplant, wird das Verkehrssystem früher oder später durch die steigende Verkehrsbelastung zum Erliegen kommen, was zu exponentiell zunehmenden Wartezeiten und Staus führen wird. Dies hat nicht nur negative Auswirkungen auf Anwohner und Reisende, sondern auch auf die Umwelt und dadurch auf unseren Lebensraum.

Zu Frage 4.4:

Die beschriebenen Massnahmen haben einen positiven Effekt auf Klima, Umwelt und Bevölkerung, da sie eine umweltschonende Mobilität fördern. Durch die Abnahme des Anteils MIV am Gesamtverkehr wird der CO₂-Ausstoss der Mobilität stark reduziert. Durch die Neuverteilung der Verkehrsfläche an effizientere Verkehrsformen werden Flächen frei, die durch Entsiegelung den Kreislauf des Wassers und damit die Umwelt fördern oder durch Bepflanzung mithelfen, CO₂ aus unserer Luft wieder zu binden.

Zu Frage 5:

Siehe dazu den einleitenden Text.

Zu Frage 6:

Der Gemeinderat stellt fest, dass während langer Zeit eine rein nachfrageorientierte Planung, welche auf theoretischen Verkehrsprognose-Modellen beruht, zur Anwendung gekommen ist. Heute besteht die Herausforderung darin, die Mobilitätsbedürfnisse einer wachsenden Bevölkerung unter Berücksichtigung des Klimawandels verantwortungsvoll abdecken zu können. Einem weiteren Ausbau der MIV-Infrastruktur stehen der verfügbare Platz und die Sicherheit und Zuverlässigkeit der flächeneffizienten und umweltschonenden Verkehrsmittel gegenüber. Der Gemeinderat hat die Aufgabe, die Mobilität in der Stadt Bern unter diesen Randbedingungen zu gewährleisten und hat mit dem STEK und der Energie- und Klimastrategie aufgezeigt, wie er dies umsetzen will.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.
2. Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 13. Mai 2020

Der Gemeinderat