2022.SR.000158

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

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 frei werdenden 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.

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

Antwort des Gemeinderats

Die vorliegende Motion betrifft die Planung und Ausgestaltung des städtischen Raums und damit inhaltlich einen Bereich, der in der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt. Ihr kommt daher der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte sie erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht

bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags, und die Entscheidverantwortung bleibt bei ihm.

Die Stossrichtung des Vorstosses wird vom Gemeinderat grundsätzlich unterstützt. Im Rahmen von Projekten im Strassenraum ist das Optimieren der Flächenverteilung zu Gunsten des flächeneffizienten Fuss-/Veloverkehrs und des öV sowie das Zurückgewinnen von Flächen zu Gunsten der Aufenthaltsqualität stets eine zentrale Zielsetzung, die im Rahmen des Möglichen umgesetzt wird.

Die als gültig erklärte «Stadtklima-Initiative: Strassenraum entsiegeln – Begegnungsorte schaffen» verfolgt eine vergleichbare Fragestellung wie der vorliegende Vorstoss, indem sie unter anderem verlangt, während zehn Jahren jährlich mindestens eine Fläche zu entsiegeln, welche 0.5 Prozent der gesamten befestigten Strassenfläche auf Gemeindegebiet entspricht. Aktuell wird die Stadtratsvorlage zur Initiative vorbereitet, die Abstimmung darüber (und über einen allfälligen Gegenvorschlag) findet voraussichtlich zu Beginn des Jahrs 2025 statt. Die im vorliegenden Vorstoss geforderte Halbierung der vom privaten MIV befahrenen Fläche geht viel weiter als die Stadtklima-Initiative und ist in der verlangten Grössenordnung aus folgenden Gründen nicht 1:1 realisierbar:

- Die Strassen im Stadtgebiet befinden sich nur teilweise in städtischem Eigentum. Ein Teil des städtischen Strassennetzes sind Kantonsstrassen, auf deren Ausgestaltung der Gemeinderat nur bedingt Einfluss nehmen kann.
- Ein überwiegender Anteil des Strassennetzes besteht aus schmalen Quartierstrassen. Eine Reduktion der Fahrspuren wäre theoretisch durch das konsequente Einführen von Einbahnverkehr möglich. Die vom MIV befahrene Fläche liesse sich so jedoch lediglich reduzieren, nicht aber halbieren, da die Fahrbahnen vieler Quartierstrassen bereits heute weniger als zwei Fahrspuren umfassen. Eine solche Einbahnregelung ginge zudem – entgegen dem eigentlichen Ansinnen der Motionär*innen – mit einer klimaschädlichen Verlängerung der Fahrwege einher.
- Ebenfalls nicht umsetzbar wäre der Ansatz, die Hälfte aller Quartierstrassen für den privaten MIV ganz zu sperren. Der Gemeinderat verweist dazu auf die im Begründungsbericht zur Richtlinienmotion «Autofreie Stadt Bern» (2019.SR.000119[1]) enthaltenen Ausführungen zu den baugesetzlichen Vorgaben zur strassenseitigen Erschliessung des Baulands und zum Vorbehalt des Kantons zu Verkehrsmassnahmen mit Auswirkungen auf das regional festgelegte MIV-Basisnetz.
- Akzentuiert zeigt sich die Problematik einer hälftigen Reduktion des Strassenraums bei den Strassen des städtischen Basisnetzes. Auf diesen soll gemäss STEK 2016 der Motorfahrzeugverkehr zum Schutz der Quartierstrassen gebündelt werden. Hier fahren in der Regel auch Trams und Busse, häufig in beide Richtungen und im Mischverkehr. Eine Halbierung dieser Fahrbahnflächen hätte somit auch negative Auswirkungen auf den öV und den Wirtschaftsverkehr, was wiederum nicht dem Anliegen der Motion entspräche.

Aufgrund dieser Ausgangslage lehnt der Gemeinderat die Motion ab. Jedoch ist er bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen und das Anliegen im Rahmen der Bearbeitung und einer allfälligen Umsetzung der «Stadtklima-Initiative» zu prüfen.

Klimamassnahmen und Nachhaltigkeit

Gemäss Artikel 9 des Klimareglements (KR; SSSB 820.1) müssen sämtliche Vorlagen Ausführungen zu allfälligen Auswirkungen auf das Klima sowie zur Vereinbarkeit mit den Zielen des Klimareglements enthalten. Die Motion fordert die Reduktion der durch den privaten Motorfahrzeugverkehr

[1] https://ris.bern.ch/Dokument.ashx?dId=d4830f96d5b141a19ee652010588ca59-332&dVersion=7&dView=Dokument

beanspruchten Fläche zu Gunsten der Verwendung der frei werdenden Flächen für nachhaltigere Mobilitätsformen (insbesondere den Fuss- und Veloverkehr), zur Begrünung oder zur Ausstattung als Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität. Die Umsetzung von stadtklimatischen Massnahmen bzw. die klimaangepasste Gestaltung des öffentlichen Raums ist gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe e ein Ziel des Klimareglements. Der Vorstoss verfolgt daher grundsätzlich eine Stossrichtung, welche mit den Zielen des Klimareglements vereinbar wäre.

Folgen für das Personal und die Finanzen
Die Kosten einer allfälligen Umsetzung können zum jetzigen Zeitpunkt nicht seriös beziffert werden, dazu wären flächendeckende Vorstudien erforderlich.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Bern, 22. März 2023

Der Gemeinderat