

Motion Tabea Rai und Angela Falk (AL): Motorisierter Privatverkehr führt in die Sackgasse – für mehr Sackgassen in Bern

Um Wege in der Stadt zurückzulegen, sind Autos für Privatpersonen praktisch kaum mehr nötig. Ausnahmen bilden beispielsweise Transporte von Menschen mit Beeinträchtigungen und Umzüge. Die Produktion, Nutzung und Entsorgung von Autos hat einen erheblichen negativen Einfluss auf unser Klima. Deshalb muss die Nutzung von Autos möglichst eingeschränkt werden, mit dem Ziel einer autofreien Stadt Bern.

Als erster Schritt in diese Richtung sollen in der Stadt Bern nur noch definierte Strassen durchgehend befahrbar sein.

Alle anderen sollen mit Hilfe von Pollern zu Sackgassen werden, so dass nur noch hinfährt, wer dort wohnt oder etwas anzuliefern hat.

Werden versenkbare Poller angewendet, welche von Rettungsdiensten bedient werden können, gibt diese Massnahme auch keine Einschränkungen für Notfälle. Die Poller sollen jedoch nicht von den AnwohnerInnen bedient werden können. Werden die Wege mit dem Auto länger und die Reisezeit mit Fahrrädern und öV kürzer, kann das Menschen von ausserhalb und von Bern selber dazu anregen auf ein Auto zu verzichten.

Um die Auswirkungen dieser Massnahme auf die Umweltbelastung, die Menge des Verkehrs und Lebensqualität zu beobachten und zu evaluieren, aber auch um allenfalls ungewünschte Nebenwirkungen identifizieren zu können, soll der Gemeinderat ein Quartier von Bern in einem Pilotprojekt von drei Jahren wie oben beschrieben gestalten. Als Beispielplanung liegt dem Vorstoss eine Karte von Bümpliz bei (rote Punkte: Poller, gelbe Strassen: Durchgehend befahrbare Strassen).

Sollten die Ergebnisse positiv sein, hat der Gemeinderat den Auftrag, dieses Modell innert fünf Jahren nach Projektabschluss auf die ganze Stadt auszuweiten.

Der Vorstoss fordert,

1. Der Gemeinderat plant ein Quartier von Bern verkehrsmässig so, dass mit Ausnahme von den Hauptachsen sämtliche Strassen durch Poller zu Sackgassen gemacht werden.
2. Die Auswirkungen dieses Projekts werden am Ende evaluiert und Chancen und Risiken des Modells bei einer Ausweitung auf das ganze Gemeindegebiet berücksichtigt.
3. Ist die Evaluation positiv, hat der Gemeinderat den Auftrag, das Modell auf die ganze Stadt auszuweiten.

Bern, 20. September 2018

Erstunterzeichnende: Tabea Rai, Angela Falk

Mitunterzeichnende: Angela Falk

Antwort des Gemeinderats

Gemäss Zuständigkeitsregelung in der Gemeindeordnung (GO) vom 3. Dezember 1998 fallen Verkehrsangelegenheiten der vorliegenden Art in den Zuständigkeitsbereich des Gemeinderats. Der

vorliegenden Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion 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 Entscheidungsverantwortung bleibt bei ihm.

Der Gemeinderat stützt die Grundhaltung des Vorstosses, wonach Autos für Privatpersonen immer weniger benutzt werden sollen, um Wege in der Stadt zurückzulegen. Die mehrheitlich kurzen Fusswege, die immer besser ausgebauten Veloverbindungen, das Veloverleihsystem, der gut ausgebaut öffentliche Verkehr sowie Carsharing-Angebote bieten attraktive Alternativen für eine stadtverträgliche und langfristig klimaneutrale Mobilität.

Die Verkehrsberuhigung und Aufwertung von Quartierstrassen zu Aufenthaltsorten sind als Ziele im Stadtentwicklungskonzept 2016 (STEK 2016) enthalten. In den Karten ist das reduzierte Basisnetz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) dargestellt. Auf diesen Strassen wird der MIV gebündelt, was zu einer Entlastung der Quartierstrassen führt. Hier soll künftig flächendeckend und mit entsprechend attraktiver Gestaltung Tempo 20 (Begegnungszone) gelten. Der Vertiefungsbericht Mobilität zum STEK 2016 verdeutlicht in Text und Karte (Seite 54 ff.), dass das Quartiernetz unterteilt wird in Quartiersammelstrassen, die weitgehend eine stadtteilverbindende Funktion übernehmen, meist in urbanem Umfeld liegen und dementsprechend viele städtische Nutzungen aufweisen sowie in eigentliche Quartierstrassen innerhalb der Wohnquartiere und in Mischgebieten. Im Quartiernetz wird das Quartierzellen- und Wabenregime, das sich seit dem STEK 95 gut bewährt hat, weiterentwickelt. In sich klar definierten Quartierzellen sollen die Quartierstrassen in grossflächige Begegnungszonen mit flächendeckendem Tempo-20-Regime umgewandelt werden. Somit gehören Quartierstrassen zum integralen Bestandteil des Wohnumfelds. Sie sollen Kindern Platz zum Spielen bieten und das nachbarschaftliche Zusammensein fördern.

Entsprechend dieser Zielsetzung hat der Gemeinderat 2018 mehrere Projektierungs- und Realisierungskredite für das Einrichten von grossflächigen Begegnungszonen in den Quartieren Hochfeld, Marzili und Obstberg beschlossen (vgl. Medienmitteilungen vom 5. Juli 2018 sowie 20. September 2018). In partizipativen Prozessen – gemäss dem gemeinderätlichen Leitmotiv «Stadt der Beteiligung» – werden seither für die drei Quartierteile die zusätzlich nötigen Verkehrsbeschränkungen (Fahrverbote, Sackgassen, Einbahnstrassen etc.) definiert, um allfällige Durchfahrtsrouten von quartierfremdem Verkehr zu unterbinden. Gleichzeitig werden mit neuen Gestaltungselementen und Ausstattungen attraktive Spiel- und Begegnungsräume eingerichtet, um das Wohnumfeld aufzuwerten. In den vom Gemeinderat bewilligten Krediten sind jeweils die Planung (Vorstudie) und die Sofortmassnahmen für eine erste Umsetzungsstufe enthalten. Für weitergehende Gestaltungs- und Infrastrukturmassnahmen in Strassenräumen werden dem Stadtrat zu gegebener Zeit die erforderlichen Realisierungskredite unterbreitet.

Die Erfahrungen aus den beiden bestehenden grossflächigen Begegnungszonen im Burgfeld- und im Breitfeldquartier (realisiert 2016) und aus den drei weiteren im Hochfeld, Marzili und Obstberg werden dazu dienen, in den nachfolgenden Jahren in allen Quartieren grossflächige Begegnungszonen einzurichten. Der Gemeinderat ist überzeugt, mit dem gewählten Vorgehen die STEK-Ziele bezüglich verkehrsberuhigter und attraktiver Wohnquartiere erreichen zu können. Wo neue Sackgassen gemäss Vorstoss für die Zielerreichung sinnvoll sind, werden diese Bestandteil der quartierspezifischen Planungen und Projektierungen. Ob diese mit physischen Sperrern wie Pollern oder anderen Elementen ausgestattet werden, steht zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Planung, Projektierung und Realisierung der genannten drei geplanten, grossflächigen Begegnungszonen kann mit den gesprochenen Krediten bearbeitet werden. Für die weitergehenden Gestaltungs- und Infrastrukturmassnahmen in den besagten Strassenräumen (zweite Umsetzungs- etappe) werden dem Stadtrat zu gegebener Zeit die erforderlichen Realisierungskredite unterbreitet. Zum heutigen Zeitpunkt können diese noch nicht beziffert werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.

Bern, 13. März 2019

Der Gemeinderat