2020.SR.000347

Motion Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer, GFL/Bettina Jans-Troxler, EVP): Bern autofrei; Ablehnung/Annahme als Postulat

Was in vielen schweizerischen und europäischen Innenstädten bereits gelebt und gepflegt wird, scheint in Bern aus unerfindlichen Gründen unmöglich: Die autofreie Innenstadt. Trotz Verkehrskompromiss prägen nach wie vor parkierte Autos das Bild der Gassen, insbesondere zwischen Nydeggkirche und Zytglogge. Von einer Fussgängerzone können Bernerinnen und Berner nur träumen. Dabei würden sich die Gassen in der Altstadt für eine FussgängerInnen-Zone anbieten.
Aktuell sind einige Geschäfte hängig, die sich mit der Forderung nach einer autofreien Innenstadt verknüpfen lassen. Insbesondere die Diskussion um die City-Logistics und die Zukunft der Parkplätze in der Innenstadt. Aber auch der Strukturwandel im Detailhandel bietet Anlass zum Um- und Neudenken.
Die Fraktion wünscht sich, dass das Thema «Bern autofrei» in der nächsten Legislatur aufs Tapet kommt und endlich breit diskutiert wird. Sie ist sich sicher, dass sich die Ängste des Gewerbes mit flankierenden Massnahmen minimieren lassen, zeigt sich doch, dass vielerorts die Befreiung vom MIV bei Geschäften nicht zu einem Umsatzeinbruch geführt hat. Zudem würde eine Verbannung der parkierenden Autos in der Innenstadt dem Gewerbe wieder häufiger legale Parkmöglichkeiten in der Nähe der Kunden ermöglichen.
Eine autofreie Innenstadt würde aber auch dem UNESCO-Welterbe entgegenkommen, nicht nur des Stadtbildes wegen. Auch der aggressive Angriff von Abgasen auf den Berner Sandstein könnte zumindest reduziert werden.
Nicht zuletzt könnte die Lebensqualität in der Innenstadt für Anwohnende und Besucher*innen massiv gesteigert werden.
Allerdings sollen sich die Bemühungen der Stadt um eine Befreiung vom MIV nicht auf den Perimeter Innenstadt beschränken. Will die Stadt Bern ihre Klimaziele erreichen und den Ausstoss von klimaschädlichen Gasen und Feinstaub massiv reduzieren, muss weitergedacht werden. So soll auch in jedem der sechs Stadtteile in den nächsten Jahren mindestens ein Quartier oder Quartierteil zusammen mit den Anwohnenden zu einem autofreien Gebiet umgebaut werden.
Die Motion lässt dem Gemeinderat bewusst einen grossen Spielraum, da sich die Motionär*innen bewusst sind, dass eine solche Idee nur in Zusammenarbeit und mit der Unterstützung der Betroffenen umgesetzt werden kann. Die GFL/EVP findet, im Jahr 2020 sei die Zeit reif für eine breite Diskussion über «Bern autofrei»!
Der Gemeinderat wird deshalb aufgefordert, mindestens folgende Massnahmen umzusetzen:

1. Das Innenstadt-Gebiet zwischen Nydeggbrücke und Bahnhof Bern wird vom individuellen Motorfahrzeugverkehr befreit. Die zwingenden Bestimmungen des kantonalen Rechts und des Bundesrechts bleiben vorbehalten. Eine Umfahrung der Innenstadt und der Zugang zu den Parkhäusern sollen mittelfristig gesichert bleiben.
2. Erlaubt bleibt ferner der Motorfahrzeugverkehr, soweit er zur Versorgung der Bevölkerung und des Gewerbes, zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Dienste, des Gewerbes und des öffentlichen Verkehrs, sowie zur Gewährleistung der Mobilität für Menschen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität erforderlich ist. Sonderregelungen für Anwohnende sind möglich.
3. Die Massnahmen erfolgen in Zusammenarbeit mit den Anwohnenden und dem Gewerbe.
4. Die Stadt kann Gewerbefahrzeuge mit alternativen Antrieben fördern.
5. Die Stadt kann die umweltfreundlichen Hauslieferungen von Innenstadtgeschäften fördern.
6. Der öffentliche Verkehr wird, so weit wie möglich, aus den Hauptgassen verlegt.
7. Fuss- und Veloverkehr sind, wenn immer möglich zu entflechten.
8. In allen Stadtteilen wird mindestens ein Quartier/Quartierteil ausgeschieden, welches ebenfalls autofrei wird. Die Quartiere scheiden diese in Zusammenarbeit mit den Anwohnerinnen aus.

Bern, 05. November 2020
Erstunterzeichnende: Bettina Jans-Troxler, Manuel C. Widmer
Mitunterzeichnende: Lukas Gutzwiller, Therese Streit-Ramseier, Matthias Humbel, Marcel Wüthrich, Brigitte Hilty Haller

Antwort des Gemeinderats

Die Verkehrssituation in der Innenstadt ist unbefriedigend, sowohl für Fussgänger wie auch für Lieferantinnen und Handwerkerinnen und ganz besonders im Kontext eines historischen Stadtkerns. Zwar ist die Untere Altstadt seit 2005 eine Begegnungszone, doch verstellen die vielen parkierten Autos in den verkehrsberuhigten Gassen den Blick auf die Architektur, die Durchgänge für Passantinnen sowie die Zufahrten für den öV und für die Anlieferung. Mit dem Ziel, die Innenstadt vom unnötigen Verkehr zu befreien, den Güterumschlag und die Zufahrt für die Handwerkerinnen zu erleichtern sowie den Aufenthalt in den Gassen attraktiver zu gestalten, hat der Gemeinderat 2018 mit Wirtschaftsorganisationen, Gewerkschaften und weiteren Betroffenen das Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI) erarbeitet. Der erste Umsetzungsschritt des VWI ist das Massnahmenpaket Parkierung Untere Altstadt, das der Stadtrat voraussichtlich noch vor den Sommerferien 2021 behandeln wird. Zwei Jahre nach der Umsetzung der Massnahmen wird die Überprüfung der Wirksamkeit erfolgen. Dazu ist ein Monitoring vorgesehen, das die Veränderungen bei der Parkierung, beim rollenden Verkehr sowie bezüglich der Nutzung des öffentlichen Raums aufzeichnet. Es soll darüber Aufschluss geben, ob die angestrebte Entlastung der Gassen vom motorisierten Privatverkehr erreicht werden kann. Sobald der Bericht zur Erfolgs- und Wirkungskontrolle vorliegt, wird der Gemeinderat darüber befinden, ob ergänzende Massnahmen oder Anpassungen erfoderlich sind.

In der Energie- und Klimastrategie 2025 Stadt Bern («erweiterter Handlungsplan Klima, Stadt Bern») hält der Gemeinderat mit der Massnahme 8 o[1] «Mobilitätshubs und autofreie Innenstadt» fest, dass die Erschliessung der Innenstadt *langfristig* primär mittels Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) – also möglichst autofrei – erfolgen soll. Dazu soll unter Einbezug der betroffenen Akteurinnen und Akteure (Berncity, Vereinigte Altstadtleiste, Wirtschaftsverbände etc.) ein Konzept erarbeitet werden, das aufzeigt, mit welchen Massnahmen die Erschliessung der Innenstadt in einer langfristigen Optik möglichst ohne MIV sichergestellt werden kann (City-Logistik, Mobilitätshubs bei Autobahnausfahrten etc.).

Zu Punkt 1, 2 und 3:
Das dem Stadtrat unterbreitete Massnahmenpaket Parkierung Untere Altstadt bedeutet ein neues Verkehrs-, Parkierungs- und Bewilligungsregime für die Untere Altstadt. Das heutige Zufahrtsregime – Fahrverbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder mit Zubringerdienst – wird unverändert beibehalten. Parkiert werden darf inskünftig nur noch auf den 62 weiss markierten Parkfeldern für maximal 30 Minuten. Die Möglichkeit, dass Anwohnende mit einer 48-Stunden-Ausnahmebewilligung auf den gelben Parkverbotslinien parkieren können, wird abgeschafft. Dies wird zur deutlichen Reduktion der Parkierungsflächen im Umfang von rund 190 Parkplätzen beitragen. Stattdessen erhalten die Anwohnenden die Möglichkeit, ihr Auto zu einem vergünstigten Tarif im Rathaus Parking oder in einer benachbarten Parkzone abzustellen.

[1] Die vom Gemeinderat verabschiedeten Massnahmen 1 bis 22 wurden in die Systematik der Energie- und Klimastrategie überführt und entsprechend umbenannt. Massnahme 8 o entspricht der Massnahme 15 des erweiterten Handlungsplans Klima.

Die Motionärinnen und Motionäre erwähnen korrekterweise, dass eine Idee wie die Befreiung des Innenstadt-Gebiets zwischen Nydeggbrücke und Bahnhof Bern vom motorisierten Individualverkehr – unter Berücksichtigung des kantonalen Rechts und des Bundesrechts – nur in Zusammenarbeit und mit der Unterstützung der Betroffenen umgesetzt werden kann. Das Massnahmenpaket Parkierung Untere Altstadt hat die Verwaltung zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern der Wirtschaft und der Altstadt erarbeitet. Der Gemeinderat erachtet es als wichtig, dass in den künftigen Prozess zusätzlich zu den Anwohnenden und Gewerbtreibenden weitere Interessengruppen einbezogen werden.

Mit dem neuen Verkehrs-, Parkierungs- und Bewilligungsregime erwartet der Gemeinderat einerseits den Rückgang des ruhenden und andererseits des rollenden Verkehrs, nämlich des Ziel-, Quell- und Parkplatzsuchverkehrs. Zudem geht er davon aus, dass die Gassen zusätzlich belebt werden. Diese Parameter sollen im Rahmen der umfassenden Erfolgs- und Wirkungskontrolle überprüft werden. Das neue Regime wird – sofern ihm der Stadtrat zustimmt und dagegen keine Beschwerden eingehen – in der zweiten Jahreshälfte 2021 eingeführt. Seine volle Wirkung wird es entfalten, sobald die neue Signalisation und Markierung umgesetzt und keine 48-Stunden-Anwohnerparkkarten mehr im Umlauf sind. Resultate aus der Erfolgs- und Wirkungskontrolle sind zwei Jahre nach der Einführung des neuen Regimes zu erwarten. Der Gemeinderat erachtet es als zielführend, in einem ersten Schritt das neue Parkierungskonzept umzusetzen und zu evaluieren. Erst anschliessend soll – unter Einbezug der betroffenen Akteurinnen und Akteure – das weitere Vorgehen beschlossen werden. In diesem Zusammenhang lehnt der Gemeinderat die Punkte 1, 2 und 3 der Motion ab, ist jeodch bereit, sie als Postulat entgegenzunehmen.

Zu Punkt 4 und 5:
Mit der Massnahme 4 f «Optimierung der City-Logistik» der Energie- und Klimastrategie 2025 will der Gemeinderat erreichen, dass die Stadtlogistik mit weniger Lieferverkehr und mit weniger CO2-Austoss funktioniert: Die Lieferungen sollen gebündelt und mit CO2-armen Antrieben wie E-Cargo-Bikes oder Elektroautos erfolgen. Die Stadtlogistik ist gleichzeitig ein Schwerpunkt der Massnahme 8 o der EKS «Mobilitätshubs und autofreie Innenstadt». Bisher hat die Stadt Bern mehrere Initiativen lanciert, die zur Umsetzung dieser Ziele beitragen:

- Konzept Stadtlogistik Bern, Genehmigung durch den Gemeinderat im Sommer 2020
- Lastenvelos für Hauslieferdienste (Gastronomie, Lebensmittel) während dem Lockdown im Frühjahr 2020
- Unterstützungsbeitrag der Stadt für kleine und mittlere Unternehmen beim Kauf von Cargo-Bikes seit 2018
- «Mir sattlä um!» – eCargo-Bikes im Berner Wirtschaftsverkehr, Pilotprojekt 2016 und Folgeprojekt 2017/2018
- carvelo2go, Lastenveloverleihsystem seit 2015

Das Konzept Stadtlogistik Bern umfasst einerseits Grundlagen und strategische Leitsätze und andererseits konkrete Massnahmen für eine nachhaltige zukünftige Logistik. Mehrere Prozesse zur Umsetzung des Konzepts sind bereits geplant oder lanciert:

- *Carvelo2go XL:* Das Pilotprojekt startet in der ersten Jahreshälfte 2021 und ergänzt das Lastenveloverleihsystem durch leichte Nutzfahrzeuge mit Elektromotor. Damit können auch grössere Transporte wie Entsorgungen oder Umzüge abgedeckt werden.
- Die *Güterverkehrs-Runde* mit Vertreterinnen und Vertretern des Gewerbes, des Handels, der Logistikbranche, der Wirtschaftsverbände und weiteren Anspruchsgruppen fand erstmals im April 2021 statt. Das Gefäss dient einerseits dem Austausch von Erwartungen, Ansprüchen und Herausforderungen in Bezug auf die Stadtlogistik und andererseits der Entwicklung und Umsetzung von neuen Ideen.

- Die Einrichtung von *Micro-Hubs* an zentralen Bus- und Tramhaltestellen soll mit BERNMOBIL, der Post und bei Interesse mit weiteren Kurier-, Express- und Paket-Dienstleistern diskutiert werden. Die Idee dahinter ist, dass die Lieferung an die Haustür entfällt und die Bewohnerinnen und Bewohner die Pakete auf dem Nachhauseweg selbstständig in Empfang nehmen und im Idealfall zu Fuss oder mit dem Velo nach Hause bringen können. Gleiches kann auch in Wohnsiedlungen, Neubauten aber auch Siedlungen im Bestand aufgebaut werden. Dazu laufen zurzeit Gespräche mit Immobilien Stadt Bern (ISB).
- Mit *Cargo sous terrain* (CST), der privat finanzierten Schweizer Gütermetro, besteht eine vertraglich vereinbarte Zusammenarbeit. Das digitale Gesamtlogistiksystem soll ab 2031 die grossen Zentren der Schweiz verbinden. Noch vor den Sommerferien 2021 erwartet die Stadt Bern erste Ergebnisse zu Standortvorschlägen und möglichen Geschäftsmodellen.
- Der *Warenhub Obere Altstadt* ist ein Pilotprojekt mit der Post. Ziel ist es, die Pakete in der Oberen Altstadt nicht mehr mit Lastwagen, sondern mit Elektrodreiradfahrzeugen zuzustellen. Aktuell laufen Abklärungen zu den Standorten. Mit der Inbetriebnahme kann frühestens ab dem 3. Quartal 2021 gerechnet werden.
- *Parkkarte für das Gewerbe:* Es werden Möglichkeiten geprüft, den Umstieg auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben über die Preisgestaltung dieser Parkkarte zu fördern.
- Seitens Detailhandel der Innenstadt besteht das Interesse am Aufbau eines *Velohauslieferdiensts* (VHLD). Seit 2016 liegt ein städtischer Bericht vor. Er umfasst eine Gegenüberstellung von geeigneten externen Betreibermodellen und zeigt sowohl die Kosten wie auch den Nutzen für Stadt und Kundschaft auf. Für die Ausarbeitung eines Detailkonzepts und letztlich die Ausführung eines VHLD konnte jedoch in einem zweiten Schritt keine Betreiberorganisation gefunden werden. Der Detailhandel möchte diesen Faden wieder aufnehmen und einen gemeinsamen Lieferdienst prüfen.

Vor dem Hintergrund der beiden Massnahmen 4 f und 8 o der Engergie- und Klimastrategie 2025 und der hier beschriebenen Aktivitäten lehnt der Gemeinderat die Punkte 4 und 5 der Motion ab, er ist jedoch bereit, sie als Postulat entgegenzunehmen.

Zu Punkt 6:
Mit der neuen Tramlinie nach Ostermundigen (TBO) wird es zu Veränderungen bezüglich der Linienführung in der Innenstadt kommen: Zwischen Zytglogge und Bahnhof wird die Linie 10 von der Achse Amthausgasse/Schauplatzgasse in die Hauptgasse verschoben (heute Bus, zukünftig Tram). Im Gegenzug wird die Linie 12 zwischen Zentrum Paul Klee und Bahnhof aus der Hauptgasse auf die Achse Amthausgasse/Schauplatzgasse verlegt. Abhängig vom Bewilligungsverfahren ist der Baubeginn der neuen Tramlinie nach heutiger Planung für 2024 vorgesehen.

Weitere Veränderungen am Liniennetz in der Berner Innenstadt sollen im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zu einer 2. Tramachse untersucht werden. Diese Studie soll unter der Federführung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) 2022 gestartet werden. Der Gemeinderat lehnt darum ebenfalls Punkt 6 der Motion ab, ist aber bereit, ihn als Postulat entgegenzunehmen.

Zu Punkt 7:
Die geforderte Stossrichtung zur Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs entspricht den Grundsätzen und Standards der Stadt Bern. Dazu gehören die Anforderungen aus dem Projekt Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR), die Grundsätze des Richtplans Fussverkehr sowie die Standards des Masterplans Veloinfrastruktur. Aus diesen Gründen lehnt der Gemeinderat Punkt 7 der Motion ab, er ist aber bereit, ihn ebenfalls als Postulat entgegenzunehmen und diesem Anliegen in den genannten Grundlagen besonderes Augenmerk zu schenken.

Zu Punkt 8:
Der Gemeinderat teilt die Ansicht der Motionärinnen und Motionäre, dass es in allen Stadtteilen eine autofreie Zone braucht. Dies hat er bereits im Rahmen früherer politischer Vorstösse zu verkehrsbefreiten Orten und Plätzen bekräftigt. Zur Umsetzung hängig ist die Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!/GPB, GFL/EVP (Edith Madl Kubik, Michael Jordi, Ueli Stückelberger): *Eine autofreie Piazza für jeden Stadtteil!* (2001.SR.000168) Sie verlangt in den Stadtteilen II bis VI je einen autofreien Platz. Trotz vielen Projekten zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren – insbesondere kleine und grössflächige Begegnungszonen sowie temporär verkehrsbefreite Strassen – ist die Forderung der Motion noch immer nicht ausreichend erfüllt (SRB Nr. 2019-616 vom 12. Dezember 2019). Die Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, GFL/EVP (Laura Binz, SP/ Franziska Grossenbacher, GB/Lukas Gutzwiller/Anna Schmassmann, GFL): *Temporär verkehrsfreie Begegnungsorte für jeden Stadtteil* orientiert sich an der sommerlichen Sperrung der Mittelstrasse in den Jahren 2018 und 2019 und fordert, gemeinsam mit der Wohnbevölkerung in allen Stadtteilen solche verkehrsfreien Strassenabschnitte temporär einzurichten. Der Gemeinderat unterstützt dieses Anliegen ebenfalls.

Für die Umsetzung autofreier Quartiere oder Quartierteile, wie dies die letztgenannte Motion fordert, gilt es offene Fragen zu klären: Wie etwa mit bestehenden Strassen umgegangen werden soll, die Liegenschaften erschliessen und gemäss Baugesetz des Kantons Bern (BauG) für den Zubringerdienst geöffnet sein müssen oder auch wie die Entsorgung und Versorgung zu erfolgen hat und wie die Anliegen des Wirtschaftsverkehrs berücksichtigt werden können. Der Gemeinderat ist bereit zu prüfen, wie sich verkehrsbefreite Wohnzonen realisieren lassen. Denkbar ist eine Verankerung der Forderung in Überbauungsordungen neuer Siedlungen oder die Unterstützung von Initiativen aus der Anwohnerschaft ähnlich der Praxis zur Schaffung von Begegnungszonen. Der Gemeinderat lehnt aus diesen Gründen Punkt 8 zwar als Motion ab, er ist aber bereit, ihn als Postulat entgegenzunehmen.

Fazit: Der Gemeinderat unterstützt die Stossrichtung der Motion, empfiehlt jedoch aus den dargelegten Gründen, die einzelnen Forderungen im Rahmen der bereits geplanten oder lancierten Projekte zu prüfen bzw. den Vorstoss als Postulat erheblich zu erklären.

Antrag

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

Bern, 28. April 2021

Der Gemeinderat