

Motion Eva Krattiger/Seraina Patzen (JA!): Konsequente Klimapolitik #7: Autofreie Stadt Bern

Der Klimawandel wird die Welt, wie wir sie heute kennen, völlig zerstören. Diese menschengemachte 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. Kleine kosmetische Massnahmen reichen dafür nicht. Es kann auch nicht sein, dass weiterhin nur an die Eigenverantwortung von uns allen appelliert wird. Es braucht griffige, gesetzliche Massnahmen – auch in der Stadt Bern.

Das Autofahren eine schwere Belastung für die Umwelt darstellt, sollte gerade jetzt, vor den Forderungen der für das Klima streikenden Jugend, im Bewusstsein des Gemeinderats präsent sein. Den CO₂ ausstossenden (privat) Verkehr zu minimieren, muss deshalb ein prioritäres Ziel der aktuellen städtischen Politik sein.

In der Stadt Bern ist ein allgemeiner Verzicht auf das Auto nicht mit grossen Einbussen im Bereich der Mobilitätsfreiheit verbunden. Die Stadt ist durch ein gut ausgebautes Netz des öffentlichen Verkehrs bestens ohne Privatwagen zugänglich.

Privatwagen behindern den Fluss des öffentlichen Verkehrs und nehmen viel zu viel Platz im öffentlichen Raum ein. Autostrassen sind für AnwohnerInnen und PassantInnen unangenehm und insbesondere für Kinder gefährlich.

Eine autofreie Stadt Bern würde also die Lebensqualität der StadtbewohnerInnen auf verschiedenen Ebenen verbessern. Es käme zu einem unmittelbaren Anstieg des Wohn- und Bewegungskomforts unter anderem durch enormen Platzgewinn, wenn Parkplätze und breite Autostrassen aufgelöst werden könnten.

Abgesehen von diesen Punkten, die den Lebensstandard, wie wir ihn heute haben, noch mehr anheben würden, ist jegliche Arbeit des Gemeinderats, die nicht in die geforderte Richtung geht, absolut verantwortungslos. Wie an den Klimastreiks richtig festgestellt, geht es bei der Forderung den CO₂-Ausstoß so weit wie möglich zu verhindern, nicht um Komfort, sondern um die Lebensgrundlage der zukünftigen Generationen.

Wir vordere deshalb den Gemeinderat auf ein Fahrverbot auf dem ganzen Stadtgebiet einzuführen. Ausgenommen davon sind Taxis, Gewerbeverkehr, Carsharings und Blaulichtorganisationen. Ausserdem soll es möglich sein, Extrabewilligungen zu bekommen, wenn Menschen aus gesundheitlich/physischen Gründe auf ein privates Fahrzeug angewiesen sind. Bei diesen soll der Gemeinderat aber unbedingt die Umstellung auf klimaverträglichere Mobilität fördern.

Bern, 04. April 2019

Erstunterzeichnende: Eva Krattiger, Seraina Patzen

Mitunterzeichnende: Devrim Abbasoglu-Akturan, Leena Schmitter, Franziska Grossenbacher, Ursina Anderegg, Katharina Gallizzi, Lea Bill, Regula Bühlmann, Rahel Ruch

Antwort des Gemeinderats

Gemäss Zuständigkeitsregelung in der Gemeindeordnung (GO) vom 3. Dezember 1998 fallen Verkehrsangelegenheiten der vorliegenden Art in den Zuständigkeitsbereich des Gemeinderats, sofern es sich um Strassen im Eigentum der Stadt handelt. Der vorliegenden Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinde-

rat 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 nimmt die Problematik des Klimawandels seit Jahren ernst. Er teilt die Einschätzung, dass es eines konsequenten Vorgehens bedarf, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Mit der Energie- und Klimastrategie 2025 hat die Stadt Bern bereits 2015 die Weichen gestellt, um das Klima effizienter zu schützen. Im Mai 2019 hat der Gemeinderat eine Aktualisierung seiner klimapolitischen Haltung vorgenommen und ein Positionspapier inklusive eines zusätzlichen Massnahmenplans im Kampf gegen den Klimawandel erarbeitet und der Öffentlichkeit vorgestellt. Verschiedene Massnahmen sind auch für den Mobilitätsbereich vorgesehen, denn der Gemeinderat stützt die Grundhaltung des vorliegenden 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 ausgebaute öffentliche Verkehr sowie Carsharing-Angebote bieten attraktive Alternativen für eine stadtverträgliche und langfristig klimaneutrale Mobilität.

Die Verkehrsberuhigung und Aufwertung von Strassenräumen zu Aufenthaltsorten sind als Ziele auch im Stadtentwicklungskonzept 2016 (STEK 2016) enthalten. In seiner Antwort auf die erheblich erklärte Motion Tabea Rai/Angela Falk (AL): *Motorisierter Privatverkehr führt in die Sackgasse - für mehr Sackgassen in Bern* (2018.SR.000213) hat der Gemeinderat bereits auf die im STEK 2016 enthaltene Aufteilung des Strassennetzes hingewiesen: In den STEK-Karten ist einerseits das reduzierte Basisnetz des motorisierten Verkehrs dargestellt, das sowohl Stadt- wie auch Kantonsstrassen enthält. Auf diesen Strassen wird der Motorfahrzeugverkehr gebündelt – was zu einer Entlastung der Quartierstrassen führt – und stadtverträglich abgewickelt (z.B. Tempo 30). Andererseits gibt es das Quartierstrassennetz, wo künftig flächendeckend und mit entsprechend attraktiver Gestaltung Tempo 20 (Begegnungszone) gelten soll. Somit gehören insbesondere die Quartierstrassen zum integralen Bestandteil des Wohnumfelds. Sie sollen Kindern Platz zum Spielen bieten und das nachbarschaftliche Zusammensein fördern. Hier sind auf Strassenabschnitten – als Resultat partizipativer Prozesse – lokal auch Fahrverbote und Sackgassen für Motorfahrzeuge möglich. Diese müssen jedoch zwingend verfügt und publiziert werden, mit entsprechender Beschwerdemöglichkeit. Erforderlich ist zudem die Zustimmung des Kantons. Dieser prüft unter anderem, ob A) die Verfügung geltendes Recht befolgt und B) unerwünschte Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz zu erwarten sind.

Zu A) Geltendes Recht:

Gemäss kantonalem Baugesetz (BauG; BSG 721.0) müssen Bauzonen strassenseitig erschlossen sein (Artikel 7, 8, 106ff BauG). Da Erschliessungsstrassen also per Gesetz vorgeschrieben sind, wäre es widerrechtlich, nachträglich deren Benützung durch generelle Fahrverbote zu verbieten. Bestehende Strassen, die Liegenschaften erschliessen, können deshalb höchstens mit einem «Fahrverbot für Motorfahrzeuge; Zubringerdienst gestattet» belegt werden. Damit lässt sich zumindest die Durchfahrt nicht Berechtigter verbieten.

Zu B) Übergeordnetes Strassennetz:

Solange ein lokales Fahrverbot den Betrieb des Kantonsstrassennetzes nicht beeinträchtigt, erteilt der Kanton in aller Regel seine Zustimmung. Einem «Fahrverbot auf dem ganzen Stadtgebiet» gemäss Vorstoss würde der Kanton jedoch mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht zustimmen: Einerseits sind Stadt und Kanton Bern in ihrem Handeln auch in das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland eingebunden, mit welchem die Regionsgemeinden die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung mittel- bis langfristig aufeinander abstimmen. Mit einem generellen Fahrverbot auf Stadtgebiet wäre dies hinsichtlich der übergeordneten – regionalen – Verkehrsströme nicht mehr gewährleistet. Andererseits gibt es auf Stadtgebiet auch

verschiedene Kantonsstrassen, welche von einem generellen Fahrverbot direkt betroffen wären. Dass der Kanton für seine eigenen Strassen ein generelles Fahrverbot beschliessen würde, erscheint unwahrscheinlich.

Ein «Fahrverbot auf dem ganzen Stadtgebiet» wie es der Vorstoss fordert, wird der Gemeinderat aus den genannten Gründen nicht weiterverfolgen. Um den Motorisierten Individualverkehr und damit die städtischen, territorialen CO₂-Emissionen zu reduzieren, richtet er seinen Fokus – unter Wahrung der Interessen des Wirtschaftsverkehrs – in erster Linie auf folgende Massnahmen, die er im Mai 2019 beschlossen hat:

- (Mittelfristig) Halbierung des Angebots öffentlicher Parkplätze;
- Lenkungsabgabe auf öffentlichen Parkplätzen;
- Eindämmung des Angebots privater Parkplätze bei Neubauten;
- Reduktion des Angebots und Erhöhung der Tarife für Parkplätze bei städtischen Schul- und Sportanlagen;
- Flächendeckende Temporeduktionen;
- Mobilitätshubs und (langfristig) autofreie Innenstadt;
- Optimierung des Verkehrsmanagements und Abbau von Fahrspuren;
- Sharing von Fahrzeugen;
- Grossflächige und regelmässiger autofreie Sonntage.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die finanziellen Folgen der angestrebten Massnahmen lassen sich zurzeit nicht im Detail abschätzen. Sofern deren Umsetzung Kredite erfordert, werden sie dem finanzkompetenten Organ unterbreitet.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 4. September 2019

Der Gemeinderat