

Motion Jemima Fischer (AL): Langsamverkehr: mit den neuen Mehrheitsverhältnissen endlich richtig

Einleitung / Begründung

RGM ist in der Stadt Bern ein Erfolgsmodell. Der Erfolg ist aber zu einem grossen Teil der Anbiederung an die Mitte zu verdanken. Dies zeigt sich exemplarisch bei der Velo-Offensive und der Fussgänger_innenfreundlichkeit. Es wurde zwar viel gemacht, aber nur dort, wo es nicht weh tut. Die «Hotspots» wurden grosszügig aussen vorgelassen und die Priorisierung des Langsamverkehrs beschränkt sich zum grössten Teil auf Orte, wo genug Platz und kein Konfliktpotential vorhanden ist.

Diese Anbiederung ist in der neuen Legislatur nicht mehr nötig. Die letzten Wahlen haben das Mehrheitsgefüge im Stadtrat verändert und die Mehrheiten im Gemeinderat bestätigt. Deshalb ist jetzt der richtige Moment gekommen, die zentralen visionären Forderungen umzusetzen und dem nicht motorisierten Langsamverkehr Platz zu machen.

Der eingeschlagene Weg könnte mit den neuen Mehrheitsverhältnissen bequem weitergegangen werden und auch die Hotspots könnten sorgenfrei in Angriff genommen werden. Diese Forderung stellt auch das Grüne Bündnis „Die Stadt Bern richtet ihre Verkehrsplanung entsprechend auf die Bedürfnisse des Velo- und Fussverkehrs aus. Der Fuss- und Veloverkehr wird konsequent bevorzugt behandelt – auch gegenüber dem ÖV.«¹

Auch in Bezug auf die Fussgänger_innenfreundlichkeit könnte mit den neuen Mehrheitsverhältnissen sorgenfrei weitergemacht werden. Der weitere Ausbau von Tempo 30 und Begegnungszonen könnte, ganz im Sinne des Grünen Bündnisses, angegangen werden: «Auf dem ganzen städtischen Strassennetz wird Tempo 30 realisiert. In den Quartieren werden die Begegnungszonen flächendeckend ausgedehnt.»²

Leider fehlt im Papier des Grünen Bündnisses eine echte Vision, zu stark ist die Anbiederung zur Mitte bereits internalisiert. Deshalb greift die Motionärin hier gerne unter die Arme und fordert den Gemeinderat auf, bis 2025 Bern Autofrei umzusetzen. Dies stünde auch im Einklang mit dem ausgerufenen Klimanotstand und würde (im Gegensatz zur Politik der kleinen Schritte) dem ernst der Lage gerecht.

Antrag

Der Gemeinderat wird aufgefordert, Bern Autofrei bis 2025 umzusetzen.

Dieser Vorstoss wurde verfasst von Klingsor Reimann

Die AL Bern versteht sich als basisdemokratischer Zusammenschluss, deren gewählte Person in Delegierten-Funktion die Anliegen von anderen ihr nahestehenden Gruppen, Einzelpersonen und nicht-parlamentarischaktiven AL-Menschen ins Parlament trägt. Im Sinne der Transparenz und um der Personenfixierung auf die parlamentarische Vertretung entgegenzuwirken, wird deshalb der Name des/der Verfasser_innen auf dem Vorstoss erwähnt (ausser die Urheber_innen wünschen explizit, dass dies nicht so sein soll).

Bern, 25. Februar 2021

Erstunterzeichnende: Jemima Fischer

¹ Grünes Bündnis Bern (2015): Positionspapier ökologische und soziale Stadtentwicklung. «Die Zukunft gehört der Stadt!». S.12. Abrufbar unter: https://gbbern.ch/wp-content/uploads/sites/7/2020/06/GB_soz_oe_k_Stadtentwicklung.pdf; Zugriff am 7. Dezember 2020.

² Ebd. S.12.

Mitunterzeichnende: Eva Gammenthaler

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 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.

Mit der vorliegenden Motion soll der Gemeinderat beauftragt werden, «Bern Autofrei» bis 2025 umzusetzen. Inhaltlich fordert die vorliegende Motion somit annähernd dasselbe wie die im Jahr 2019 eingereichte Motion Eva Krattiger/Seraina Patzen (JA!): *Konsequente Klimapolitik #7: Autofreie Stadt Bern* (2019.SR.000119), die den Gemeinderat auffordert, ein Fahrverbot auf dem ganzen Stadtgebiet einzuführen – mit Ausnahme von Taxis, Gewerbeverkehr, Carsharings, Blaulichtorganisationen sowie Menschen, die aus gesundheitlichen Gründen auf ein privates Fahrzeug angewiesen sind. In seiner Antwort vom 4. September 2019 hat der Gemeinderat umfassend dargelegt, weshalb er dem Stadtrat diese Motion zur Ablehnung empfiehlt.³

Die vorliegende Motion geht noch einen Schritt weiter, da sie eine vollständig autofreie Stadt fordert und keine Ausnahmen vorsieht. Die für die Ablehnung der Motion Eva Krattiger/Seraina Patzen (JA!) aufgeführten Argumente gelten auch für die vorliegende Motion:

a) *Geltendes Recht*

Gemäss kantonalem Baugesetz (BauG) müssen Bauzonen strassenseitig erschlossen sein (Art. 7, 8, 106ff BauG) und die kantonale Bauverordnung (BauV) regelt die Erstellungspflicht von Abstellplätzen für Fahrzeuge bei Bauvorhaben (Artikel 49ff BauV). Erschliessungsstrassen und private Abstellplätze einerseits per Gesetz und Verordnung als Voraussetzung zu fordern und nachträglich deren Benützung durch Fahrverbote zu verbieten, ist widerrechtlich. Der Kanton könnte einer entsprechenden Verfügung nicht zustimmen. Bestehende Strassen, die Liegenschaften und Privatparkplätze erschliessen, können deshalb höchstens mit einem «Fahrverbot für Motorfahrzeuge; Zubringerdienst gestattet» belegt werden, womit zumindest die Durchfahrt für Unberechtigte verboten werden kann.

b) *Übergeordnetes Strassennetz*

Solange ein lokales Fahrverbot den Betrieb des Kantonsstrassennetzes nicht beeinträchtigt, erteilt der Kanton grundsätzlich seine Zustimmung. Einem Fahrverbot auf dem ganzen Stadtgebiet würde der Kanton jedoch nicht zustimmen können, da das Kantonsstrassennetz die verbleibenden (u.a. regionalen) Verkehrsströme nicht aufnehmen könnte.

Die Stadt und der Kanton Bern sind in ihrem Handeln auch dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland verpflichtet. Mit diesem stimmen die Regionsgemeinden die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung mittel- bis langfristig aufeinander ab. Strassen des im RGSK festgehaltenen MIV-Basisnetzes darf die Stadt Bern nicht ohne Zustimmung der Region sperren, auch wenn es sich um Stadtstrassen handelt.

Das Kantonsstrassennetz – inkl. Kantonsstrassen auf Stadtgebiet – ist zudem im kantonalen Strassennetzplan festgelegt (Art. 25 Strassengesetz [SG]). Dieser enthält die vorgesehenen Netz-

³ Der Stadtrat hat diese Motion noch nicht behandelt.

veränderungen und den Massnahmenbedarf für die nächsten 16 Jahre. Der Regierungsrat beschliesst den Strassennetzplan alle acht Jahre und würde einem Fahrverbot auf dem ganzen Stadtgebiet mit hoher Sicherheit ebenfalls nicht zustimmen.

Ein Fahrverbot auf dem gesamten Stadtgebiet möchte der Gemeinderat aus den genannten Gründen nicht weiterverfolgen. Er richtet seinen Fokus vielmehr auf eine stadtverträgliche und langfristig klimaneutrale Mobilität. Die mehrheitlich kurzen Fusswege, die immer besser ausgebauten Veloverbindungen, das Veloverleihsystem, der gut ausgebaute öffentliche Verkehr sowie Carsharing-Angebote bieten bereits heute attraktive Möglichkeiten für eine stadtverträgliche und langfristig klimaneutrale Mobilität. Zudem verfügt der Gemeinderat über strategische Grundlagen – z.B. die Energie- und Klimastrategie 2025, das Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2016, den Masterplan Veloinfrastruktur oder den Richtplan Fussverkehr –, die ebenfalls zu dieser Zielerreichung beitragen. Schliesslich hat der Gemeinderat am 22. Mai 2019 mit GRB Nr. 2019-689 den Bericht «Erweiterter Handlungsplan Klima Stadt Bern» auf Basis der Energie- und Klimastrategie 2025 Stadt Bern verabschiedet, der entsprechende Massnahmen enthält:

- Flächendeckende Temporeduktionen;
- Optimierung des Verkehrsmanagements und Abbau von Fahrspuren;
- Lenkungsabgabe auf öffentlichen Parkplätzen;
- Reduktion des Angebots öffentlicher Parkplätze;
- Eindämmung des Angebots privater Parkplätze bei Neubauten;
- Reduktion des Angebots und Erhöhung der Tarife für Parkplätze bei städtischen Schul- und Sportanlagen.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Zu den Auswirkungen der Motionsforderung für das Personal und die Finanzen sind mit heutigem Kenntnisstand keine aussagekräftigen Angaben möglich.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 16. Juni 2021

Der Gemeinderat