

Fraktionserklärung

Rudolf Friedli (SVP) für die SVP-Fraktion: Die Idee einer Erhebung, mit dem Ziel, gegebenenfalls Gegenmassnahmen einzuleiten, falls diese Resultate hervorbringt, die der SP-Fraktion nicht in den Kram passen, bereitet uns Mühe. Dies ist ein weiterer Eingriff am Eigentum. Es steht den Hauseigentümern frei zu entscheiden, zu welchem Preis sie ihre Liegenschaften vermieten. Es ist nicht gerechtfertigt, dass die Stadt Bern in diese Freiheit eingreift und den Hauseigentümern Massnahmen vorschreibt, die es ihnen verbieten, die Mietpreise frei zu gestalten oder die Lokale an bestimmte Firmen zu vermieten. Dass der Gemeinderat dem Stadtrat beantragt, dieses Postulat erheblich zu erklären, ist erstaunlich, denn es stellen sich datenschutzrechtliche Fragen. Als Hauseigentümer würde ich mich auf den Datenschutz berufen und alle Angaben zu den vom mir verlangten Mietpreisen verweigern. Das Datenschutzgesetz schreibt vor, dass Daten nur erhoben werden dürfen, wenn der Zweck dieser Erhebung gesetzlich festgeschrieben ist. Es braucht eine gesetzliche Grundlage, die der Stadt das Recht gibt, von den Eigentümern die Bekanntgabe der Mietzinse zu verlangen. Ich bezweifle stark, dass eine solche gesetzliche Grundlage existiert; diese müsste erst noch geschaffen werden. Es ist auch nicht erlaubt, diese Informationen aus den Steuerdaten zu ziehen, weil solche Daten nur zum gesetzlich definierten Zweck verwendet werden dürfen, der eben darin besteht, Steuern zu erheben und nicht darin, sie für Statistiken zu verwenden. Ich finde es sonderbar, mit welcher Saloppheit sich der Gemeinderat über diese Bestimmungen hinwegsetzt.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt das Postulat erheblich (32 Ja, 22 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 034*

2018.SR.000016

15 Dringliche interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, AL/GaP/PdA, GLP/JGLP (Michael Sutter/Timur Akçasayar, SP/Franziska Grossenbacher, GB/JA!/Zora Schneider, PdA/Christa Ammann, AL/Luzius Theiler, GaP/Melanie Mettler, GLP): NEIN zum massiven Kapazitätsausbau des Autobahnanschlusses Wankdorf und zu neuen Strassenflächen auf der Allmend!

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, Punkt 2 und 3 als Richtlinie erheblich zu erklären und Punkt 1 und 4 abzulehnen.

Bern, 14. März 2018

Michael Sutter (SP) für die Motionärinnen Fraktionen SP/JUSO, GB/JA!, AL/GaP/PdA, GLP/JGLP: «Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten», so alt und banal dieser Spruch sein mag, so zutreffend ist er auch; dies wird durch jede Studie zum Thema hinlänglich belegt. Nach der Annahme des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) scheinen bei der Autolobby alle Sicherungen durchgebrannt zu sein und man hat das Gefühl, dass jedes Strässchen zu einer sechsspurigen Luxus-Autobahn ausgebaut werden müsse – das nötige Geld ist ja vorhanden. Dies ist jedoch reine Symptombekämpfung, die mehr Probleme schafft als löst. Ich erinnere mich noch gut an das Motto «Stau weg am Baregg», der 2003 den Bau der dritten Tunnelröhre begleitete. Kaum 15 Jahre später wird bereits die vierte Röhre geplant. Eines Tages werden so viele Röhren durch diesen Berg gebaut sein, dass er gänzlich abgetragen ist. In Los Angeles erlebte ich vor Jahren einen Stau auf einer zehnsphu-

rigen Autobahn, in dem man innert einer Stunde gerademal ein paar hundert Meter weiterkam. Die Experten des Bundesamts für Strassen (ASTRA) sollten vielleicht einmal in Los Angeles einen Augenschein nehmen, um zu sehen, dass das Stauproblem durch Spurausbauten bestenfalls um ein paar Jahre verschoben, aber sicherlich nicht gelöst werden kann. Es gibt zwei Arten, wie mit dem Verkehrswachstum umzugehen ist: Entweder man nimmt es als gottgegeben hin, dass der Autoverkehr massiv zunimmt und baut solange neue Strassen, bis der letzte grüne Fleck zubetoniert ist – dies entspricht der momentanen Haltung des Bundes – oder man versucht, den Teufelskreis zu durchbrechen, indem die Zunahme des MIV nicht mehr gefördert wird dadurch, dass man auf eine Verhaltensänderung hinwirkt – wie es die Stadt Bern seit Beginn der 90er-Jahre sehr erfolgreich macht. Genau das muss sie auch weiterhin tun, gerade auch im Zusammenhang mit dem Wankdorf. Der massive Ausbau des Anschlusses Wankdorf ist nur der Startschuss für eine wahnwitzige Autobahn-Offensive rund um die Stadt Bern: Der Ausbau der A1 auf acht Spuren zwischen Bern und Schönbühl, der Ausbau auf sechs bis acht Spuren der A6 und die Verbreiterung des Felsenau-Viadukts sind ebenfalls bereits vorgesehen, und wahrscheinlich geht es danach im gleichen Stil weiter. Über den Bypass, der ins Feld geführt wird, indem der Ausbau im Wankdorf als Voraussetzung dafür dargestellt wird, respektive über den Mythos der damit einhergehenden Stadtreparatur, hat das Stadtparlament schon mehrmals diskutiert. Dieses Projekt heisst beim Bund «Sechsspurausbau A6», aber eventuell wird die A6 gleich auf acht Spuren ausgebaut, wie sich der Antwort des ASTRA auf unsere Anfrage entnehmen lässt. Aus diesem Grund wird die bestehende Autobahnstrecke nie und nimmer zu einer «Stadtstrasse», sondern wird immer eine zwei- bis vierspurige Autobahn bleiben. Die Kosten für dieses Projekt werden inzwischen auf 2,5 Mia. Franken geschätzt, die Realisierungschancen sind nach wie vor nicht besonders gross. Der Handlungsbedarf ist aber tatsächlich seit Jahren gross und der Leidensdruck der betroffenen Bevölkerung ist massiv. Ein wahnwitziges Ausbauprojekt ist keine Lösung, eine Lösung bringt nur die Überdachung der bestehenden Autobahn. Einzig diese Massnahme würde den Namen Stadtreparatur verdienen. Was das Wankdorf anbelangt, werden nach dem Prinzip «Divide et Impera!» zwei Stadtteile und verschiedene Quartiere gezielt gegeneinander ausgespielt. Eine allfällige Entlastung in gewissen Quartieren soll mit einer Mehrbelastung in anderen Quartieren erkaufte werden. Das darf nicht sein, dabei darf die Stadt nicht mitmachen! Es trifft zwar zu, dass sich die Stadt bei diesem Projekt dafür einsetzt, dass künftig nicht mehr, sondern weniger Verkehr auf das städtische Strassennetz abfließt, was aber in Anbetracht der Tatsache, dass aus allen Richtungen mehr Verkehr zugeführt wird, absolut illusorisch ist. Spätestens dann, wenn die neuen Rampen an ihre Kapazitätsgrenzen kommen, werden die Schleusen garantiert geöffnet.

In Bezug auf den im Vorstoss geforderten Erhalt der Allmenden wird im Vortrag des Gemeinderats in merkwürdiger Weise argumentiert: Dieser Punkt soll zwar überwiesen, aber nicht wortgemäss umgesetzt werden. Heute hält der Wald den Lärm der Autobahn in Richtung der grossen Allmend ein wenig ab. Dieser Wald soll jedoch gerodet werden und einer neuen Abfahrtsrampe weichen. Das bedeutet ganz klar eine Verkleinerung der Fläche der Allmend, und die Lärmemissionen werden dadurch zweifelsohne stärker. Dafür soll direkt an der Autobahn ein parkartiges Wäldchen mit einer unglaublichen Aufenthaltsqualität entstehen. Wer dort, mitten im Lärm und in den Abgasen der Autobahn, Erholung suchen soll, bleibt schleierhaft. Die Allmenden werden eingeteilt in «wertvollen Erholungsraum» und in «Autobahndreck» – wie sich das ASTRA auszudrücken pflegt. Die Allmenden sind jedoch einer der wichtigsten Erholungs- und Grünräume der Stadt Bern und müssen integral erhalten bleiben. Wenn von «attraktiven Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr» die Rede ist, kann damit nicht ernsthaft die absolut untaugliche Brücke über drei Strassenebenen gemeint sein. Anscheinend wurde erst nachdem am Planungstisch die neuen Rampenbrücken der Autobahn übereinandergestapelt waren, ganz zuoberst auch noch eine Fuss- und Velobrücke geplant. Wir

halten diese für untauglich und fordern stattdessen eine alltagstaugliche Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr, ohne dass massive Höhenunterschiede überwunden werden müssen. Das Ausbauprojekt für den Knoten Wankdorf ist total überdimensioniert und entspringt einer Logik aus den späten 60er-Jahren des letzten Jahrhunderts. Von einem «punktuellen Ausbau», wie es im Vortrag des Gemeinderats heisst, kann keine Rede sein. Der Ausbau wäre vielmehr ein Dammbbruch für den massiven Ausbau der gesamten Autobahninfrastruktur rund um die Stadt Bern. Das Ausbauprojekt widerspricht auch den Vorgaben des Stadtentwicklungskonzepts (STEK) 2016: Das STEK verlangt eindeutig, dass der MIV weiter reduziert werden soll. Wie dieses Ziel mit dem geplanten Ausbau der Autobahn und des Autobahnknotens Wankdorf erreicht werden soll, ist schwerlich zu verstehen. Mit den geplanten Ausbauprojekten des ASTRA wird die städtische Verkehrspolitik sabotiert. Auf allen Autobahnen in Richtung Bern sollen massive Kapazitätserhöhungen umgesetzt werden. Die Stadt muss sich mit allen Mitteln gegen diesen Blech-Tsunami zur Wehr setzen, sonst droht der totale Verkehrskollaps.

Fraktionserklärungen

Stéphanie Penher (GB) für die Fraktion GB/JA!: Ich nehme die schöne Metapher meines Vorredners auf: Die Schweizer Stimmbevölkerung öffnete im Februar 2017 die Schleusen für den Blech-Tsunami, indem sie dem NAF mit 62% zustimmte. Die meisten rot-grün regierten Städte verzichteten darauf, den NAF zu bekämpfen, weil ihnen vom Bund versprochen wurde, dass mit dem NAF auch Agglomerationsprojekte finanziert würden, unter anderem auch das Tram Region Bern oder Massnahmen für den Velo- und Fussverkehr. Seinerzeit tönte das Ganze noch gut, aber das Ergebnis, das der Bundesrat nun präsentiert, sieht anders aus: 1,5 Mia. Franken sind für 35 Agglomerationsprogramme in der ganzen Schweiz und mehr als 12 Mia. Franken sind für den Ausbau des Nationalstrassennetzes vorgesehen. Was bedeutet dies für die Stadt Bern? – Das Projekt Bypass Bern-Ost steckt schon seit langer Zeit in der Pipeline, aber bisher hiess es immer, es gebe dafür kein Geld und der Rückbau der A6 zu einer Stadtstrasse könne nicht mittels NAF-Geldern finanziert werden. Auch der geplante Ausbau der Autobahn im Grauholz auf acht Spuren ist nichts Neues, sondern steht schon lange auf dem Programm. Als einzige «Neuheit» ist die Verbreiterung des Felsenau-Viadukts wieder aufgenommen worden. Vor ein paar Jahren wehrten sich die ehemalige Gemeinderätin des GB und die Regierungsrätin der SP vehement dagegen und sagten, sie würden sich am Viadukt anketten, wenn dort die Bagger auffahren. Ich erhoffe mir, dass die zukünftige Regierungsrätin, die dieses Dossier betreut, und unsere Verkehrsdirektorin diese Ankündigung ebenfalls umsetzen werden. Neu dazugekommen ist auch die alte Idee vom neuen Halbanschluss für Zollikofen, der eine Entlastung der Bernstrasse bringen soll. Dieses Projekt ist der Tatsache geschuldet, dass dem ASTRA dermassen viel Geld zur Verfügung steht, dass es nicht mehr weiss, wohin damit und deswegen einfach Strassen bauen will. Das ASTRA setzt einzig auf Beton-Infrastruktur und denkt nicht über andere Lösungen nach wie zum Beispiel über Fahr-Assistenten, bei denen es sich nicht um selbstfahrende Fahrzeuge, sondern um ein in den meisten neuen Automodellen eingebautes Programm handelt, das es möglich macht, den Abstand zum voranfahrenden Fahrzeug zu verkürzen, was eine optimale Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur erlaubt. Im Raum Bern werden auch verschiedene Modelle geprüft, die auf eine bessere Verkehrsführung zielen, aber die Ergebnisse dieser Studie werden nicht abgewartet, weil man jetzt einfach planen und zubetonieren will, da dies die einzige Lösung ist, die man kennt. Das Absurde ist, dass zum Zeitpunkt, zu dem die Projekte realisiert sein werden, die Autos eine Weiterentwicklung durchgemacht haben werden. Aber soweit denkt das ASTRA leider nicht. Der NAF ist angenommen worden, es steht mehr als genug Geld zur Verfügung, man muss nicht einmal die Benzinpreise erhöhen und eigentlich könnte sogar die

Autobahnvignette abgeschafft werden, weil man auf diese Einnahmen nicht mehr angewiesen ist. Es ist genügend Geld vorhanden, um Strassen zu bauen. – Auf dieser Schiene fährt der Bundesrat und es wird auch die Schiene des bürgerlich dominierten Bundesparlaments sein, wenn diese Ausbauprojekte im November 2018 behandelt werden. Aber wir geben die Hoffnung nicht auf, dass sich der Gemeinderat der Stadt Bern zur Wehr setzen wird. Die Stadt Bern sollte nach dem «3V-Prinzip» handeln, also den Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten. Das bedeutet, sie sollte ihren Verkehr nicht einfach nur auf die Autobahn verlagern und auf eine einigermaßen verträgliche Gestaltung des Autobahnverkehrs setzen, sondern den eigenen hausgemachten Verkehr vermeiden, in Erfüllung der Ziele des STEK 2016. Wir bitten den Gemeinderat, in dieser Sache vehement Position zu beziehen, und zwar nicht so, wie in der Antwort zur vorliegenden Motion. Er muss sich stattdessen deutlich zu sagen getrauen, dass die Stadt Bern den geplanten Ausbau nicht mitträgt und auf andere Lösungen drängen.

Rudolf Friedli (SVP) für die SVP-Fraktion: Wir sind gegen diese Motion, bei der es einmal mehr darum geht, dass die linke, autofeindliche Stadt Bern Massnahmen zugunsten des Autoverkehrs verhindern will. Dem steht ein anderes Interesse entgegen, nämlich das Interesse daran, dass zwischen Romanshorn und Genf ein Verkehrsweg besteht, der diesen Namen verdient. Dieses Interesse ist nicht nur national, sondern sogar international, denn wer beispielsweise von Wien nach Genf fahren will, muss die schweizerischen Autobahnen benutzen. Dieses Interesse wiegt weit mehr als ein STEK oder die Meinung der linken Mehrheit in der Stadt Bern, die findet, es wäre schön, wenn der Ausbau des Nationalstrassennetzes verhindert werden könnte. Wenn es hart auf hart kommt, erfolgt eine Abwägung zwischen den Interessen einer einzelnen Stadt und den Interessen, die halb Europa teilt. Es ist völlig illusorisch, zu meinen, dass sich der Berner Stadtrat gegen den geplanten Ausbau zur Wehr setzen kann. Die Absicht der Motionärinnen besteht darin, das Ganze zu verzögern. Es mag zwar sein, dass dies zu etlichen juristischen Plänkeleien führt, aber am Ende kommt der Ausbau sowieso. Selbst wenn es zehnspurige Viadukte braucht – solche Projekte müssen umgesetzt werden, weil die Interessen der breiten Öffentlichkeit mehr wiegen als die Interessen der Stadt Bern.

Luzius Theiler (GaP) für die Fraktion AL/GaP/PdA: Um an das Votum meines Vorredners anzuknüpfen: Wir haben überhaupt kein Interesse daran, dass die Leute auf dem Weg von Wien nach Genf an der Stadt Bern vorbeifahren. Von diesen Gästen hat die Stadt überhaupt nichts. Für Fernreisen gibt es das Eisenbahnnetz. Man täte besser daran, dieses auszubauen. Was den internationalen Transitverkehr anbelangt, wurde vieles falsch gemacht respektive vernachlässigt, mit der Konsequenz, dass Bern nicht mehr ans Netz der internationalen Zugverbindungen angebunden ist. Die Berner Stadtregierung hat sich nie für gute Zugverbindungen nach Europa eingesetzt, dabei sind gute Zugverbindungen im Interesse aller, auch aus internationaler Sicht. Dass die Mobilität nur quantitativ gefördert wird, liegt nicht in unserem Interesse. Der Bahnhof wird wie wahnsinnig ausgebaut, die Vorlage zum Tram Bern-Ostermundigen, das der Bevölkerung mit der Begründung schmackhaft gemacht wurde, es würden mehr Leute auf den öV umsteigen, wurde angenommen. Hinzu kommt die Vorlage zum Ausbau im Wankdorf, der ein Vielfaches mehr kostet als das Tramprojekt und der quantitativen Förderung des Privatverkehrs dient. Die Umsetzung all der Massnahmen zum Verkehrsausbau entspricht einer Subventionierung der Zersiedelung mit öffentlichen Geldern, obwohl immer gesagt wird, man sei gegen Zersiedelung, Siedlungsentwicklung dürfe nur an durch den öV gut erschlossenen Orten stattfinden. Der geplante Ausbau der A6 ermöglicht es den Leuten, irgendwo im Aare- oder Gürbetal oder im Berner Oberland ein Einfamilienhaus zu bauen, obwohl weit und breit keine Anbindung an den öV vorhanden ist. Dank der neu ge-

schaffenen Kapazitäten können die Leute mit dem Auto in die Stadt fahren. Auf diese Weise wird am Ende jeder Effekt der Förderung des Umsteigens auf den öV zunichtegemacht. Es ist unbegreiflich, dass der rot-grüne Gemeinderat eine solche Politik unterstützt. Alle rot-grünen Parteien sprechen sich klar für die Eindämmung des Autoverkehrs aus. Alle Leute, die den rot-grünen Gemeinderat gewählt haben, teilen im Grundsatz die Meinung, dass der MIV keine stadt- und siedlungsverträgliche Verkehrsart ist und dass er die Lebensbedingungen in der Stadt einschränkt und verschlechtert und deswegen zurückgebunden werden muss. Die Mobilität wird sich im Laufe der nächsten zehn bis 20 Jahre komplett verändern. Wie sie dereinst aussehen wird, weiss man jetzt noch nicht. Gewiss ist jedoch, dass es keine Lösung ist, die grossen Privatpanzer, von denen immer mehr verkauft werden, künftig einfach mit Elektromotoren auszustatten, weil sie nicht dazu taugt, zu verhindern, dass diese Fahrzeuge immer mehr Platz und Strassenraum beanspruchen. Man muss vielmehr Formen von Mobilität und Mobilitätssysteme finden, die nicht mehr auf dem Automobil beruhen. Wenn der ganze Privatverkehr über Sharing-Modelle abgewickelt würde, bräuchte es zwanzigmal weniger Platz für den Autoverkehr als heute. Das ASTRA plant Verkehrsräume auf 30 Jahre hinaus, obwohl der Bedarf und die Bedürfnisse in zehn bis 20 Jahren vollkommen anders aussehen werden.

Zum Kapazitätsausbau im Wankdorf ist festzuhalten, dass dem Ausbau eine weitere Allee zum Opfer fallen wird: Auf einer Strecke von 700 Metern sollen die Alleeebäume auf der einen Seite der Bolligenstrasse abgeholzt werden. Aber dies scheint Stadtgrün Bern vollkommen egal zu sein. Man scheint sich zwar der Wichtigkeit der Bäume bewusst zu sein und führt die Aktion «Bäumiges Bern» durch, aber trotzdem wird bei jedem neuen Verkehrsprojekt eine ganze Allee geopfert. Dieser unlösbare Widerspruch ist inakzeptabel! Der Gemeinderat ist bereit, einzig die weichen Punkte dieser Motion entgegenzunehmen, welche keine konkreten Verpflichtungen mit sich bringen. Die Punkte, die ein bisschen Mut und starkes Auftreten erfordern, lehnt der Gemeinderat ab. Diese Haltung ist unbegreiflich. Eigentlich ist eine Allmend ein Gemeineigentum zur gemeinschaftlichen Nutzung, aber dieser Gedanke ist im Verlauf der letzten 50 Jahre immer mehr verlorengegangen. Nebst den Verkehrsausbauten sind der Bau einer Eventhalle und die Realisierung neuer Sportbauten und -anlagen auf den Berner Allmenden geplant. Man gibt zwar vor, dass man für gemeinschaftlich genutzten öffentlichen Raum ist, aber was man tut, entspricht dem Gegenteil. Mit der Annahme der vorliegenden Motion würde der Stadtrat zumindest ein Zeichen des Aufbäumens und des Protestes gegen die geplanten Entwicklungen setzen. Ob tatsächlich noch etwas dagegen unternommen werden kann, weiss ich nicht. Vielleicht ist die Allmend unrettbar verloren, aber dies darf uns nicht davon abhalten, uns zur Wehr setzen, solange es noch nicht zu spät ist. Wir unterstützen diesen guten Vorstoss selbstverständlich.

Dannie Jost (FDP) für die Fraktion FDP/JF: «In der Sprache der Medizin ist eine konservative Behandlung eine, die auf chirurgische Eingriffe verzichtet. Das lässt sich auf die konservative Politik übertragen: Sie meidet harte Schnitte und versucht, mit den Überlebenskräften des Bestehenden zu arbeiten. Eine Faustformel konservativen Denkens lautet: Nicht das Vorhandene muss sich rechtfertigen, sondern das Neue.», so lautet ein Zitat aus der neusten Ausgabe der *Zeit*.

Meistens ist es in Bern fünf vor zwölf, in diesem Fall ist es bereits fünf nach zwölf! Vorab möchten die Freisinnigen in Erinnerung bringen, dass der Bereich, um den es in dieser Motion geht, nicht nur in die Kompetenz des Gemeinderats, sondern vor allem in die des ASTRA fällt, das das Autobahnnetz der Schweiz zu planen hat und diese Aufgabe in Konsultation mit den Kantonen und den betroffenen Gemeinden zu erfüllen hat. – Das steht auch in der Antwort des Gemeinderats. Konkret heisst das, dass wir uns einmal mehr mit einem Thema befassen, das uns allen zwar wichtig ist, bei dem der Berner Stadtrat aber wenig bis nichts bewegen kann. Zur Sache: Der Anschluss zur A1 und zur A6 auf der Ebene Wankdorf ist nicht nur ein

Unfallschwerpunkt, sondern bietet auch keine sicheren oder praktischen Alternativen für den Langsamverkehr in diesem Gebiet. Hinzu kommt, dass sich der Verkehr zu Spitzenzeiten nur sehr zähflüssig bewegt oder sogar staut. Es ist allen klar, dass Handlungsbedarf besteht. Die Motion verlangt vor allem dezidierte Massnahmen von Seiten des Gemeinderats gegenüber dem ASTRA, um den Kapazitätsausbau zu stoppen – so lautet Punkt 1. Punkt 2 verlangt, die sakrosankte Allmend im jetzigen Zustand zu belassen und sie als Erholungsgebiet und als Standort für den Sport zu konservieren. Laut Punkt 3 sollen die Quartiere vor dem Verkehr geschützt werden. Und Punkt 4 dient dem Zweck, den Stadtberner Velofahrenden das Leben so bequem wie möglich zu machen. – Eigentlich wäre bei Fuss- und Veloverkehrswegen eine Steigung von bis zu 6% erlaubt, eine Steigung von 4,5%, wie geplant, ist durchaus bewältigbar, sogar für Personen mit Rollstühlen.

In Anbetracht dieser Forderungen muss man sich fragen, wie politische Entscheidungen getroffen werden, beziehungsweise, wer hier geschlafen hat. Aber: Es gibt eben die Realität, dass die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung weltweit zunehmen, unabhängig von der Art des Antriebs, sei dies durch menschliche Muskelkraft, durch Verbrennungs-, Elektromotoren und Fuel Cells oder welchen Technologien mit erneuerbaren Energien auch immer, mit denen ein Motor angetrieben werden kann, noch erfunden werden. Die Forderung in Punkt 1 ist utopisch und unpraktikabel und geht an den Bedürfnissen der Bevölkerung vorbei: Es wird mehr Verkehr geben, egal, ob wir das mögen oder nicht. Das Berner Oberland will auch in Zukunft ein Tourismusziel bleiben und es wird auch in Zukunft die Notwendigkeit geben, nicht mit dem Flugzeug oder der Bahn nach Zürich oder Genf zu reisen. Die Frage, die wir uns vor allem stellen müssen, ist, ob tatsächlich der ganze Strassenfernverkehr durch die Stadt Bern geschleust werden muss. Wir lehnen die vorliegende Motion ab.

Wer war denn zuständig für das Projekt Bypass Bern-Ost? Warum zweigt der Verkehr in Richtung Berner Oberland nicht bereits auf der Ebene Grauholz ab? Warum muss ein Tunnel hinter dem Zentrum Paul Klee gebaut werden? Wer hat in den letzten Jahren die Verkehrspolitik geprägt? Oder genauer gefragt: Wer waren die zuständigen Bundesräte? – Dazu der Hinweis auf den Buchstaben L, wie «Leuenberger» oder «Leuthard». Für unsere Fraktion liegt es auf der Hand, dass es der Schweizer Verkehrspolitik an einer Vision mit Weitblick fehlt, die zukunftsorientiert und für alle Arten von Motorantrieben und Verkehrsformen inklusiv ist. Die vorliegende Motion bringt das im englischen Sprachraum als «NIMBY» bekannte Phänomen, was so viel heisst wie: «Not in my Backyard!», auf den Punkt. Oder – um es mit einem Helvetismus auszudrücken – den Ausdruck: «Den Fünfer und das Weggli haben wollen». Dies zeigt sich zum Beispiel daran, dass wir ruhige Quartiere ohne Fernverkehr wollen; der findet via Navigationsgerät einen Weg, um die verstopften Autobahnen zu vermeiden, aber gleichzeitig wollen wir eben auch, dass es dem Tourismus im Berner Oberland gut geht, damit möglichst viel Steuersubstrat für die Bundeskasse generiert werden kann. Zweifelsohne braucht es die Kooperation und die Entwicklung von Visionen, aber wenn es um eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik geht, hat der Bundesrat versagt. Aber auch der Berner Gemeinderat hat die Dinge verschlafen. Diese Motion kann nicht zur Linderung dieses Fehlverhaltens beitragen. Wir sagen dazu: Nein danke!

Melanie Mettler (GLP) für die Fraktion GLP/JGLP: Das Thema Weiterentwicklung der Autobahnen in der Stadt Bern macht mich nervös. Ich werde das Gefühl nicht los, dass beim ASTRA nicht wirklich Strategien vorliegen, sondern, dass einfach nur Prozesse nach demselben Schema X, das seit Jahren zur Anwendung kommt, abgearbeitet werden. Deswegen habe ich diese Motion miteingereicht. Zuerst muss man verstehen, woher dieses Bedürfnis nach Stauvermeidung kommt. Dazu die folgende Definition: Stau besteht dann, wenn die Fahrzeuggeschwindigkeit während mindestens einer Minute unter 10 km/h liegt und es häufig zum Stillstand kommt. Stockender Verkehr ist, wenn die Fahrzeuggeschwindigkeit während min-

destens einer Minute unter 30 km/h liegt und/oder wenn es teilweise zu kurzem Stillstand kommt. Bei der Stauerfassung wird nach einer sogenannten VSS-Norm zwischen Verkehrssituationen mit Stau und solchen mit stockendem Verkehr unterschieden. Das ASTRA trifft jedoch keine solche Unterscheidung, beide Zustände werden beim ASTRA als Stau bezeichnet. Eine Verlustzeit von mehr als fünf Minuten gilt als Stau. Nach dem Selbstverständnis des ASTRA gehört es zu seinem politischen Auftrag, einen nahezu uneingeschränkten Verkehrsfluss zu gewährleisten, was bedeutet, dass man bereits bei Verlustzeiten von fünf Minuten aktiv werden muss. Was kann zur Gewährleistung des Verkehrsflusses unternommen werden? – Entweder man lenkt den Verkehr in schlauer Weise oder man baut neue Strassen. Welche Massnahme ist sinnvoller?

Der Motorfahrzeugbestand hat seit 1990 um fast zwei Drittel zugenommen, die Personenwagen machen drei Viertel der Menge aller Motorfahrzeuge aus. Die hohe Zahl an Personenwagen, an die unsere Generation gewöhnt ist, ist eigentlich eine Neuerscheinung, die in den letzten 25 Jahren aufgekommen ist. – Aber irgendwie scheint diese Erscheinung schon fast wieder vorbei zu sein: In der Stadt Bern besitzen zwei Drittel der Haushalte kein Auto. Diese Tendenz ist steigend und strebt in gewissen Quartieren bereits auf die 80%-Marke zu. Der Verkehr der Zukunft geht ebenfalls in eine andere Richtung: Die Anzahl Fahrzeuge wird durch Sharing-Modelle reduziert, die Verkehrsspitzen werden dank flexibler Arbeitszeitmodelle gebrochen, die Verschmelzung der verschiedenen Verkehrsmittel nimmt zu, Synergien werden genutzt und die Fahrzeuge werden immer intelligenter. Die grösste Ursache von Staus ist immer noch die Tatsache, dass Autos von Menschen gefahren werden, die nun einmal nicht in einer Art und Weise fahren, die für einen optimalen Verkehrsfluss sorgt. Sobald dieses Verhalten eines Tages durch smarte Autos – es müssen nicht einmal komplett selbstfahrende Autos sein – deutlich verbessert werden kann, wird auch der Bedarf nach zusätzlichen Spuren massiv reduziert. Eine Studie besagt, dass wir mit intelligenten Fahrzeugen nur noch zwei Drittel der heutigen Infrastrukturen benötigen werden. Aber das ASTRA will den Autobahnabschnitt im Grauholz in ungefähr zehn Jahren auf acht Spuren ausbauen. Heute wird diese Strecke von rund 100 000 Fahrzeugen pro Tag befahren, nach dem Ausbau auf acht Spuren in 30 Jahren sollen es rund 170 000 Fahrzeuge sein. Laut dem Umweltverträglichkeitsbericht wären es lediglich 135 000 Fahrzeuge, also nur 50% des erwarteten Verkehrszuwachses, wenn die bisherige Kapazität beibehalten würde. Dass Betonkapazitäten nicht oder nur kurzfristig zur Staureduktion führen, haben die Erfahrung und die Wissenschaft schon längst aufgezeigt.

Im Osten gibt es Anzeichen für eine andere Argumentation: Es wird ein Bypass versprochen, aber dieses Projekt ist bis mindestens 2030 zurückgestellt, zudem soll – wenn der Bypass denn jemals realisiert wird – die Anzahl der bisherigen Fahrspuren beibehalten bleiben. Von Seiten des ASTRA heisst es aber auch, der Bypass werde gebaut, die Pannestreifen auf der Strecke zwischen Muri und Bern Ostring würden ausgebaut, um die Kapazitäten schrittweise zu erhöhen. – Was gilt denn nun? Man wird den Eindruck nicht los, dass im ASTRA ein Transformationsprozess im Gange ist. Es kommt einem vor, als ob althergebrachte Automatismen wie «Stauvermeidung gleich Kapazitätsausbau» langsam durch Lenkungsmassnahmen wie Smart Mobility, Mobility-Pricing, Förderung der Anbindung und Entlastung von öV- und Velobahnen usw. abgelöst würden. Leider gewinnt man aber keinen Einblick, auf welchen Entscheidungsebenen die neuen Lösungen bereits angekommen sind. Dass die Stadtreparatur im Osten, die uns immer wie dem Esel die Karotte vor die Nase gehalten wird, realisiert wird, ist in keiner Weise gesichert, selbst wenn der Bypass gebaut wird. Das ASTRA behält sich vor, dass der bisherige Streckenabschnitt weiterhin als Autobahn genutzt werden kann. Der Rückbau ist nur eine unter anderen Optionen. Aber statt sich aus Protest am Viadukt anzuketten, beziehungsweise gegenüber dem ASTRA und auf nationaler Ebene dafür zu kämpfen, dass eine zukunftsgerichtete, generationentaugliche Infrastrukturplanung für ein Hochleis-

tungsstrassennetz entwickelt wird, plant der Gemeinderat heute – in vorauseilendem Gehorsam – einen Autobahnanschluss für die Kapazitätserweiterung in Form des Projekts «Umgestaltung des Anschlusses Wankdorf». Abgesehen davon, dass dies einer zukunftsgerichteten Verkehrsplanung nicht entspricht, verfügt der Gemeinderat über keinerlei Garantien für den Handel in Sachen Stadtreparatur, den er im Vortrag anführt. Wir wollen die Stadtreparatur und es soll funktionierende Strassen geben. Einen Ausbau können wir nur unter der Voraussetzung unterstützen, dass entsprechende Lenkungsmassnahmen entwickelt, umgesetzt und in die Prognosen zum künftigen Bedarf integriert werden. Wir stimmen der interfraktionellen Motion in allen Punkten zu.

Lukas Gutzwiller (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Aus grüner Sicht haben wir sehr viel Sympathie für diese Motion. Wir teilen aber auch einen gewissen Pessimismus mit Luzius Theiler. Man muss realistisch bleiben: Nicht nur der MIV, sondern auch der öV werden stark zunehmen. Eine Verhaltensänderung punkto Mobilität wäre bei allen Verkehrsträgern mit Verzicht verbunden. Bei diesem Geschäft sind der Stadt die Hände gebunden. Die Motionärinnen haben recht, wenn sie den Kapazitätsausbau kritisieren. Die Stadt hofft, dass sie das Verkehrsmanagement in der Zusammenarbeit mit dem Bund und den Kantonen verbessern kann. Wir teilen diese Hoffnung, sind aber zugleich misstrauisch, dass dies gelingen wird. Wir folgen dem Antrag des Gemeinderats und stimmen den Punkten 2 und 3 als Richtlinienmotion zu, die Punkte 1 und 4 erachten wir nicht als zielführend.

Direktorin TVS *Ursula Wyss*: Es ist legitim, Grundsatzdiskussionen über den Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen und über die Sinnhaftigkeit von zusätzlichen Strassenausbauten zu führen. Der Gemeinderat hat seine Rolle beim Projekt «Umgestaltung Anschluss Wankdorf» so verstanden, dass es darum geht, das Bestmögliche für die Stadt herauszuholen. Es ist in der Tat so, dass seit der Abstimmung über den NAF massiv mehr Mittel zur Verfügung stehen, um den Ausbau der Nationalstrassen zu finanzieren. Es entsteht ein gewisser Druck, zusätzliche Projekte ins Auge zu fassen, auch im Stadtperimeter und im Agglomerationsraum Bern. Wie wir uns diesbezüglich positionieren und welche Haltung wir einnehmen werden, müssen wir gemeinsam herausfinden. Es geht um Projekte, die in den nächsten Jahren und Jahrzehnten geplant und umgesetzt werden. Bei der Umgestaltung im Raum Wankdorf stehen wir vor der Frage, was zu tun ist, damit dieser Ausbau nicht zu einer zusätzlichen Belastung der städtischen Strassen führt, wie in Punkt 3 der vorliegenden Motion ausgeführt wird. Im Gegensatz zu Luzius Theiler halte ich Punkt 3 für eine sehr konkrete Forderung. Mit einer Einsprache gegen das Projekt Wankdorf in grundsätzlicher Art zu protestieren, wie es Punkt 1 verlangt, erachte ich dagegen als nicht sehr konkrete Forderung. Punkt 3 ist eindeutig und klar formuliert. Der Gemeinderat geht in seiner Antwort aber noch einen Schritt weiter: In der Weiterentwicklung einer im Zuge des Ausbaus des Wankdorfkreisels getroffenen Bestimmung, die auf eine Einsprache des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) zurückgeht, verlangen wir nicht nur, dass kein zusätzlicher Verkehr auf das städtische Netz gelangen darf, sondern darüber hinaus auch, dass das städtische Netz durch die getroffenen Massnahmen entlastet werden muss. Wir nehmen das ASTRA beim Wort, indem wir verlangen, es sei sicherzustellen, dass die geplanten baulichen Massnahmen am Knoten Wankdorf zu keiner Mehrbelastung, sondern zu einer Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes sowie der angrenzenden Wohnquartiere führen. Diese Zielsetzung kann mittels einer Vereinbarung festgehalten werden, und zwar praktisch aufs Auto genau. Dies ist der Grund, weswegen der Gemeinderat dem Stadtrat beantragt, den Punkt 3 als Richtlinie erheblich zu erklären.

Was die Frage nach den Auswirkungen auf die Allmenden anbetrifft, ist der Gemeinderat der pragmatischen Auffassung, dass seine Rolle darin besteht, das Projekt des ASTRA dahingehend zu verbessern, dass die Allmenden möglichst wenig tangiert werden. Dies hat zur Folge,

dass im Waldspickel zwar Bäume gerodet werden müssen, aber nur auf der Seite des Schermenwegs, Richtung Autobahn. Die Bäume auf der Allmendseite und auch die nutzbare Fläche der Allmend sollen erhalten bleiben. Wer den dort verlaufenden Fussweg kennt, weiss, dass sich dieses Gebiet heute als eher unattraktiv präsentiert. Damit verbunden ist die Haltung des Gemeinderats in Bezug auf Punkt 4, betreffend die Fuss- und Velowegverbindung: Die Leute, die in den letzten Jahren bei diesem Projekt involviert waren, haben versucht, das aus der Perspektive der Stadt Beste herauszuholen. Die Fuss- und Velowegverbindungen, die über die Autobahn führen, sollen gegenüber dem heutigen Zustand massiv verbessert werden. Da die vorgesehenen Massnahmen eine deutliche Aufwertung zugunsten des Langsamverkehrs erbringen werden, beantragt der Gemeinderat die Ablehnung von Punkt 4.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Der Stadtrat erklärt die Motion erheblich (43 Ja, 18 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 035*

Traktandenliste

Die Traktanden 12, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 und 25 werden auf eine spätere Sitzung verschoben.