



Medienkonferenz Schlussbericht Legislaturrichtlinien 2009 -2012 von Mittwoch, 29. August 2012

REFERAT VON REGULA RYTZ, DIREKTORIN FÜR TIEFBAU, VERKEHR UND STADTGRÜN

Es gilt das gesprochene Wort

Bern ist eine ökologische Stadt

Bern ist eine grüne Stadt. Parkanlagen, der Aareraum, Bäume und Allen werden in der Bevölkerungsbefragung regelmässig auf Platz 1 der positiven Standortfaktoren gehoben. Mit zwei neuen Spielplätzen im Untermattquartier, der Einweihung des neuen Brunnens 2010 und neuen Formen von „urban gardening“ konnte das Angebot an Grünanlagen auch in der letzten Legislatur ausgebaut werden. Eine grosse Herausforderung bleibt allerdings der Werterhalt, der trotz zahlreichen Sanierungen insbesondere von Spielplätzen noch lange nicht auf dem angestrebten Niveau ist.

Zu den Umweltqualitäten einer Stadt gehört auch das Verkehrssystem. Die in der Energiestrategie angestrebte Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs um 10% sollte bis 2015 erreicht werden können. Dies insbesondere wegen dem starken Ausbau des öffentlichen Verkehrs, aber auch dank der starken Stellung des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt der kurzen Wege.

	Stadt 2000	Stadt 2010
Haushalte mit PW	58%	47%
Haushalte ohne PW	42%	53%
Wege zu Fuss	35%	39%
Wege mit Velo	10%	11%
Wege mit ÖV	23%	28%
Wege mit PW/MR	30%	22%
<i>andere Verkehrsart</i>	2%	1%

Quellen: Berichte Mikrozensus zum Verkehrsverhalten Regionalkonferenz Bern Mittelland 2000 und 2010; Auswertung von Fragebogen, nicht Zählungen vor Ort.

Beim Langsamverkehr ist insbesondere die Finanzierung der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr hervorzuheben, die bis 2015 gesichert werden konnte. Die Fachstelle leistet wertvolle Arbeit zur Verbesserung der Sicherheit und des Komforts für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrerinnen und Velofahrer. Leider kann sie keinen Platz für zusätzliche Veloabstellplätze in Bahnhofsnähe zaubern. Hier wird erst die neue Velostation Schanzenbrücke markante Verbesserungen bringen (Fertigstellung bis 2014). Eventuell könnte auch das vom Stadtrat bestellte Veloverleihsystem die Lage entspannen. Die ersten Berechnungen zeigen allerdings, dass dieses im Vollausbau sehr viel kosten könnte.

In einem Verkehrsbericht hat die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün 2012 die Entwicklungen der letzten Jahre zusammengefasst und Strategien für die Zukunft formuliert. Mobilität ist mit dem Stadtgrün zusammen ein entscheidender Faktor der Stadtentwicklung. Hier stand die Legislatur ganz im „Stern des Trams“. Mit der Eröffnung des Tram Bern West im Dezember 2010 rückt der Westen der Stadt Bern näher an das Zentrum heran und verbessert die Erschliessung für rund 30'000 Menschen. Auch das Projekt Tram Region Bern, das in dieser Legislatur gestartet wurde, soll den ÖV in der Region Bern noch leistungsfähiger und attraktiver machen. Damit dies nicht auf Kosten der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt geht, ist auch der Bau einer zweiten Tramachse geplant. Die Bestvariante Innenstadt Nord soll über das Bollwerk und den Bubenbergplatz bis zum Kocherpark geführt werden. Damit ist auch eine direkte Anbindung an den neuen Westausgang des SBB-Bahnhofs möglich, der parallel zur Erweiterung des RBS-Bahnhofs geplant wird. Die Finanzierung all dieser ÖV-Projekte wird eine grosse Herausforderung für die Zukunft sein und den Gemeinderat in der nächsten Legislatur stark fordern.

Viel Bewegung gab es in der letzten Legislatur auch im Entsorgungsbereich. Immer mehr setzt sich die Erkenntnis durch, dass in Abfällen wertvolle Ressourcen vorhanden sind, die es zum Beispiel für die Energiegewinnung zu nutzen gilt. So hat der Stadtrat die Einführung einer erweiterten Grüngutsammlung in Auftrag gegeben. Ebenfalls geplant war die Realisierung einer regionalen Vergärungsanlage. Leider zeichnet sich im Moment noch kein umsetzungsreifes Projekt dazu ab. Mehr Erfolg hatte die Stadt bei der Suche nach einem Gelände für einen neuen Entsorgungshof Ost. Durch einen Neubau im Schermen und die Sanierung des bestehenden Hofes an der Fellerstrasse sollen Sekundärrohstoffe in der Stadt Bern noch besser verwertet werden. Eine wichti-

ge Partnerin ist dabei auch die ARA Bern, welche auf Stadtboden die grösste Flüssig-Vergäranlage der Schweiz betreibt.

Eine Herausforderung stellt das Bundesgerichtsurteil vom Februar 2012 zu den Abfallgrundgebühren dar: Damit hat das Bundesgericht zwar erstmals klar festgehalten, dass Littering-Kosten über verursachergerechte Gebühren finanziert und Betriebe zur Kasse gebeten werden dürfen, die in besonderer Weise Abfall im öffentlichen Raum verursachen. Nicht zulässig ist allerdings gemäss Bundesgericht, die Kosten mit einer von allen Grundeigentümern erhobenen Abfallgrundgebühr zu finanzieren, wie dies das Abfallreglement der Stadt vorsieht. Für uns bedeutet dies vorab, dass wir kurzfristig das Abfallreglement ändern, ab sofort jährliche Einbussen im Steuerhaushalt von 3.71 Millionen Franken tragen und die zu viel bezahlten Gebühren mit einem logistischen und finanziellen Kraftakt zurückerstatten müssen. Dies ist bedauerlich, weil diese Mittel vollumfänglich in die Reinigung geflossen sind und wir damit bei der Sauberkeit Verbesserungen erzielt haben. Auf der anderen Seite eröffnet das Urteil die Chance, mit einer neuen Littering-Gebühr künftig verstärkt Take-away- Betriebe und weitere Verursachergruppen in die Pflicht zu nehmen, die in besonderer Weise zur Verunreinigung des öffentlichen Raums beitragen.

Die Ökobilanz der letzten Legislatur kann sich also insgesamt sehen lassen – doch meine Nachfolgerin bzw. mein Nachfolger wird noch viele neue und eigene Akzente setzen können.