

Botschaft an den Grossen Gemeinderat für die 1. Sitzung vom 29. Februar 2024

Traktanden Nr. 255

Registratur Nr. 10.1.02

Axioma Nr. 8185

Ostermundigen, 22. Januar 2024 / T+B und PRA



Stadtklimainitiativen: Mobilitätsinitiative; Genehmigung / Ablehnung

1. Zusammenfassung und Antrag

1.1. Zusammenfassung

Am 8. September 2022 hat das Initiativkomitee die «Initiative für eine zukunftsfähige Mobilität in Ostermundigen (Mobilitätsinitiative)» mit 498 gültigen Stimmen eingereicht. Der Gemeinderat hat mit Beschluss 2022-298 vom 20. September 2022 die Initiative für gültig erklärt.

Die Forderungen der Mobilitätsinitiative werden vom Gemeinderat grundsätzlich unterstützt; er anerkennt und teilt die Anliegen der Initianten. Die Umsetzung in Form von einem Reglement wird jedoch als nicht zweckdienlich erachtet resp. ist rechtlich nicht umsetzbar (Siehe Kapitel 2.5). Die Gemeinde Ostermundigen hat in den vergangenen Jahren eine Vielzahl an Planungen und Projekten erarbeitet, die eine Zielerreichung ermöglichen. Es fehlt daher nicht an geeigneten Lösungen oder Reglementen, sondern vielmehr an deren Umsetzung.

1.2. Antrag

Gestützt auf die nachfolgenden Ausführungen sowie Artikel 35 Ziffer 3 der Gemeindeordnung beantragt der Gemeinderat dem Grossen Gemeinderat, es sei folgender Beschluss zu fassen:

- Die «Initiative für eine zukunftsfähige Mobilität in Ostermundigen (Mobilitätsinitiative)» wird abgelehnt.

2. Erläuterungen

2.1. Ausgangslage

Der Gemeinderat anerkennt die Wichtigkeit der inhaltlichen Forderungen der Mobilitätsinitiative. So wurde in der Räumlichen Entwicklungsstrategie (RES), die im Rahmen der Ortsplanungsrevision (O'mundo) erarbeitet wurde, der Leitsatz 5 «Mobilität(en) nachhaltig und ortsverträglich gestalten» definiert. Die inhaltlichen Forderungen der Initiative überschneiden sich mit dem Leitsatz und den dazugehörigen Handlungsfeldern.

Gemeinderat

Schiessplatzweg 1
Postfach 101
3072 Ostermundigen

Telefon +41 31 930 14 14
www.ostermundigen.ch

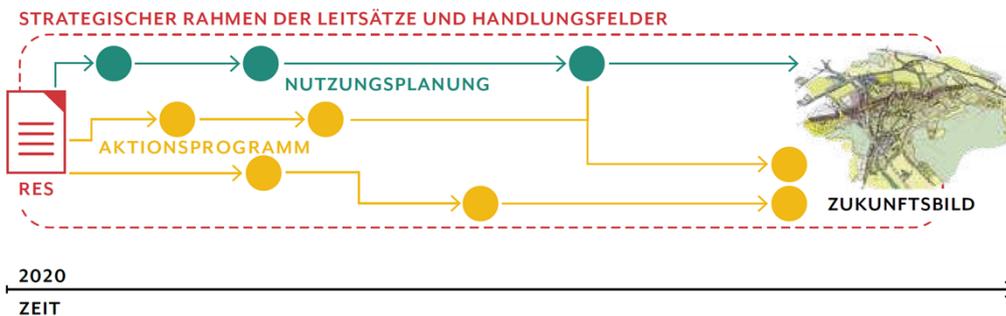
Nachfolgend nimmt der Gemeinderat Stellung zu den einzelnen Forderungen aus der Initiative und begründet seinen Antrag auf Ablehnung der Initiative. Er zeigt auf, mit welchem Vorgehen und welchen Massnahmen er auf die einzelnen Forderungen reagieren will.

2.2. Forderung 1 und 2

1 Die Gemeinde Ostermundigen trifft Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs.

2 Die Gemeinde Ostermundigen setzt konsequent auf den öffentlichen Verkehr und auf ein attraktives und sicheres Fuss- und Velowegnetz. Sie stärkt Verbindungen mit der Stadt Bern und mit den anderen umliegenden Gemeinden (Tangentialverbindungen).

Stellungnahme des Gemeinderats: Der Gemeinderat unterstützt die Zielsetzungen der beiden Forderungen. Diese beiden Forderungen der Initiative werden durch den Leitsatz 5 «Mobilität(en) nachhaltig und ortsverträglich gestalten» der Räumlichen Entwicklungsstrategie RES abgedeckt. Als behördenverbindlicher kommunaler Richtplan und als aktives Planungs- und Führungsinstrument hilft die Räumliche Entwicklungsstrategie (RES), über die eigentliche Ortsplanung hinaus, die Gesamtentwicklung der Gemeinde strategisch zu steuern. Die RES bildet damit die Grundlage zur Revision der baurechtlichen Grundordnung (Zonenplan, Baureglement) und liefert Ideen zu deren Umsetzung.



Leitsatz 5: Mobilität(en) nachhaltig und ortsverträglich gestalten!

«Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung unter Einbezug aller Verkehrsmittel und der verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse aus Bevölkerung und Gewerbe ist zentral. Eine ortsverträgliche, multimodale Mobilität soll zu einer weiterhin guten Erreichbarkeit und einer geringen Belastung der Bevölkerung beitragen. Im Sinne einer nachhaltig gestalteten Mobilität soll der infolge Verdichtung zusätzlich erzeugte Verkehr möglichst tief gehalten werden. Das Wachstum der Verkehrsnachfrage muss vom ÖV und vom Fuss- und Veloverkehr übernommen werden. Dies ist nur möglich, wenn einer nachhaltigen Mobilität klare Priorität eingeräumt wird.

Die ortsverträgliche Mobilität soll durch ein verlässliches und attraktives ÖV-Angebot für alle Quartiere, ein dichtes Netz an Fuss- und Veloverbindungen, durch eine gezielte Parkierungspolitik sowie durch eine gute Nahversorgung mit Geschäften an der Bernstrasse und attraktive Naherholungsmöglichkeiten gefördert werden. Die Erreichbarkeit für den motorisierten Verkehr bleibt gewährleistet, damit die Vitalität der Ortschaft weiterhin garantiert ist. In den Gebieten mit hohen Verdichtungspotenzialen und bei den «zentralen Baustellen» muss die Priorität auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr gesetzt werden.»

Damit es nicht beim übergeordneten Leitsatz bleibt, strebt der Gemeinderat an, zusätzliche Personalressourcen für die Umsetzung geplanter Projekte zu beschaffen. Der Fokus dieser Funktion, wird auf der anstehenden Umsetzung des angestrebten Zielbilds für den Fuss- und Veloverkehr liegen. Sie wird mit dem aktiven Bearbeiten der Forderungen beauftragt. Dies geschieht in Form von konkreten Projekten, welche von der Funktion federführend bearbeitet und zur Umsetzung gebracht werden. Nachfolgend werden die betreffenden Projekte und Planungen aufgezeigt, welche den Zielsetzungen dienen und in den Aufgabenbereich der neu geschaffenen Stelle fallen würden. Eine besondere Stellung soll dem Vorantreiben der Planungen für den Fuss- und Veloverkehr zu kommen. Hier gilt es, auf Grundlage des neuen Netzplanes aus dem Projekt O'mundo eine konkrete Umsetzungsplanung aufzugleisen.

Projekte	Wesentlicher Inhalt	Umsetzungsplanung (vorbehältlich)
Wichtige übergeordnete Planungen		
Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040	Die Mobilitätsstrategie 2040 dient den Behörden aller Stufen als gemeinsame Richtlinie für ihre zukünftige Mobilitätspolitik. «Eine effiziente, nachhaltige und vernetzte Mobilität für alle» – dies ist die Vision der an der Entwicklung der Mobilitätsstrategie 2040 beteiligten Akteurinnen und Akteure für das Gesamtverkehrssystem der Region Bern-Mittelland im Jahr 2040. Basis dieser Vision bildet das übergeordnete Ziel eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems, wie es schon im RGSK der 2. Generation festgehalten ist."	Wann: Bis 2040 Wer: RKBM Regionalkonferenz Bern Mittelland
Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept/ Agglomerationsprogramm 5 RGSK AP 5	Ziel und Zweck des RGSK ist es, die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung mittel- bis langfristig aufeinander abzustimmen und in gewünschte Bahnen zu lenken. Die geplanten Massnahmen, welche wesentlich der Zielerreichung der beiden Forderungen dienen, sind: – Ostermundigen, Bahnhof inkl. PU (Horizont - A) – Wankdorf Süd – Entflechtung (Horizont A) – Verkehrsmanagement Ostermundigen - Bern Ost (Horizont A)	Wann: Horizonte A = 2024-2027 B = 2028-2031 C= an 2032 Wer: RKBM Regionalkonferenz Bern Mittelland
Regionales Veloleitbild und regionale Velonetzplanung	Die regionalen Veloplanungen liefern wichtige Grundsätze bei der Planung von Infrastrukturen. Eine konkrete Velonetzplanung liefert die für die Gemeinde Ostermundigen relevanten Anknüpfungspunkte in die Region. Sie dient als eine wichtige Grundlage bei der Ausarbeitung der kommunalen Velonetzplanung. Für die konkrete Projektierung und Umsetzung von Routen mit regionaler Bedeutung innerhalb der Gemeinde ist der Kanton zuständig und stellt dir hierfür notwendigen Mittel zur Verfügung.	Wann: ab 2026 Wer: RKBM Regionalkonferenz Bern Mittelland
Projekt Bahnhof und Studie Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern- Mittelland	Der Bahnhof Ostermundigen wird als urbane Verkehrsdrehscheibe gestärkt und liefert damit einen wichtigen Beitrag zur Förderung des ÖV sowie Stärkung der Verbindungen mit der Stadt Bern und anderen Gemeinden. – Erweiterung Verkehrsangebot Bahn – Erweiterung Verknüpfung mit urbanen Verkehrsmitteln (Tram, Bus, Velo, Fuss, Sharing) – Verbesserung Erreichbarkeit durch neue Personenunterführung PU Nord – Stadträumliche Aufwertung, Umsetzung der Testplanung «zentrale Baustelle 3» (Bsp.: Projekt Werkstadthaus)	Wann: bis 2038 Wer: Gemeinde Ostermundigen, Region, Kanton, ÖV- Unternehmungen und Eigentümerschaften der Nachbarareale
Tram Bern Ostermundigen - TBO	Die geplante neue Tramlinie zwischen Bern und Ostermundigen erhöht die Transportkapazität, steigert den Komfort, reduziert den Stau, schützt das Klima und senkt die Umweltbelastung.	Wann: Geplanter Baustart 2024 Wer: Kanton, Stadt Bern, Gemeinde Ostermundigen
Regionales Veloverleihsystem, Agglomeration Bern	Fünfzehn Partnergemeinden der Region Bern schrieben am 13. Dezember 2023 gemeinsam das Veloverleihsystem neu aus – mit einer Laufzeit ab Januar 2026. Im Verbund mit dem öffentlichen Verkehr und weiteren Sharing-Angeboten leistet das Veloverleihsystem einen wichtigen Beitrag, um die Mobilität in der Region langfristig klimaneutral und flächeneffizient zu gestalten.	Wann: bis 2027 Wer: Ostermundigen gemeinsam mit 14 weiteren beteiligte Gemeinden.

Wichtige kommunale Planungen		
O'mundo-Ortsplanungsrevision Ostermundigen	Die 2017 lancierte Ortsplanungsrevision unter dem Namen O'mundo soll aufzeigen, wie sich Ostermundigen als Lebens- und Arbeitsort weiterentwickeln kann und soll. Sie definiert, wie die Gemeindefläche in Zukunft genutzt wird. Hierbei gibt sie unter anderem Antwort auf die Frage, wie der Verkehr organisiert werden soll.	Wann: Vernehmlassung Q2 2024 Wer: Gemeinde Ostermundigen
Das neue Temporegime in Ostermundigen – flächendeckend T30/T20 in Quartieren, T40 in Bernstrasse	Die geplante Umsetzung des neuen Temporegimes trägt massgeblich zur Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr und auch zur Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs bei (Lärm und Sicherheit) in dem das Tempo reduziert wird.	Wann: bis Ende 2026 (Details siehe Forderung 4) Wer: Gemeinde Ostermundigen
Kommunales Velonetz	Das im Rahmen von O'mundo erarbeitete Velonetz für Ostermundigen hat zum Ziel, ein flächendeckendes Netz an sicheren, durchgehenden, komfortablen und direkten Veloverbindungen zu schaffen. Es unterscheidet zwischen unterschiedlichen Routenstandards und zeigt auf, welche Massnahmen zur Besserung notwendig werden. Die Aufnahme als Element im Nutzungsplan Infrastruktur sichert seine Behördenverbindlichkeit und ermöglicht eine konkrete Umsetzungsplanung.	Wann: ab 2026 Wer: Gemeinde Ostermundigen
Kommunales Fussnetz	Das im Rahmen von O'mundo erarbeitete Fussnetz für Ostermundigen hat zum Ziel, ein flächendeckendes Netz an sicheren, durchgehenden, komfortablen und direkten Fussverbindungen zu schaffen. Den Schulwegen wird besonders Beachtung geschenkt. Die Aufnahme als Element im Nutzungsplan Infrastruktur sichert seine Behördenverbindlichkeit, eine konkrete Umsetzungsplanung ist möglich.	Wann: ab 2026 Wer: Gemeinde Ostermundigen
Neues Buskonzept	Überarbeitung der Konzepte für die Buserschliessungen Oberfeld, Worblental, Shuttle, mit allfälliger Ergänzung. neuer Linienführungen	Wann: ab 2027 Wer: Gemeinde Ostermundigen

2.3. Forderung 3

Forderung Initiative

3 Der Gemeinderat veröffentlicht alle zwei Jahre einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Massnahmen und deren Wirkung.

Stellungnahme des Gemeinderats: Der Gemeinderat versteht das Bedürfnis des Initiativkomitees nach Information. Gleichzeitig möchte er den Verwaltungsaufwand überschaubar halten. Aus diesem Grunde werden zukünftig im Rahmen des Verwaltungsberichts die relevanten Informationen zu allfälligen Massnahmen und deren Wirkung bereitgestellt, insofern eine Wirkungsanalyse machbar ist.

2.4. Forderung 4

Forderung Initiative

4 Zur Umsetzung von Art. 1 und 2 wandelt die Gemeinde Ostermundigen bezogen auf das Referenzjahr 2021 während zehn Jahren jährlich mindestens 1 Prozent der gesamten Strassenfläche in Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie Flächen mit Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs um. Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr sind je mindestens in ihrem Bestand zu erhalten.

Stellungnahme des Gemeinderats: Der Gemeinderat unterstützt die Zielsetzung Massnahmen zu ergreifen, welche zu substanziellen Verbesserungen für den ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr führen. Diese Forderung kann mit bereits heute geplanten Projekten im

vorgesehenen Zeithorizont erreicht werden. Das vorgeschlagene Ziel kann in den kommenden Jahren mit folgenden geplanten Projekten umgesetzt werden:

- Tram Bern Ostermundigen
- Umsetzung diverser T30- und Begegnungszonen
- Umsetzung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes

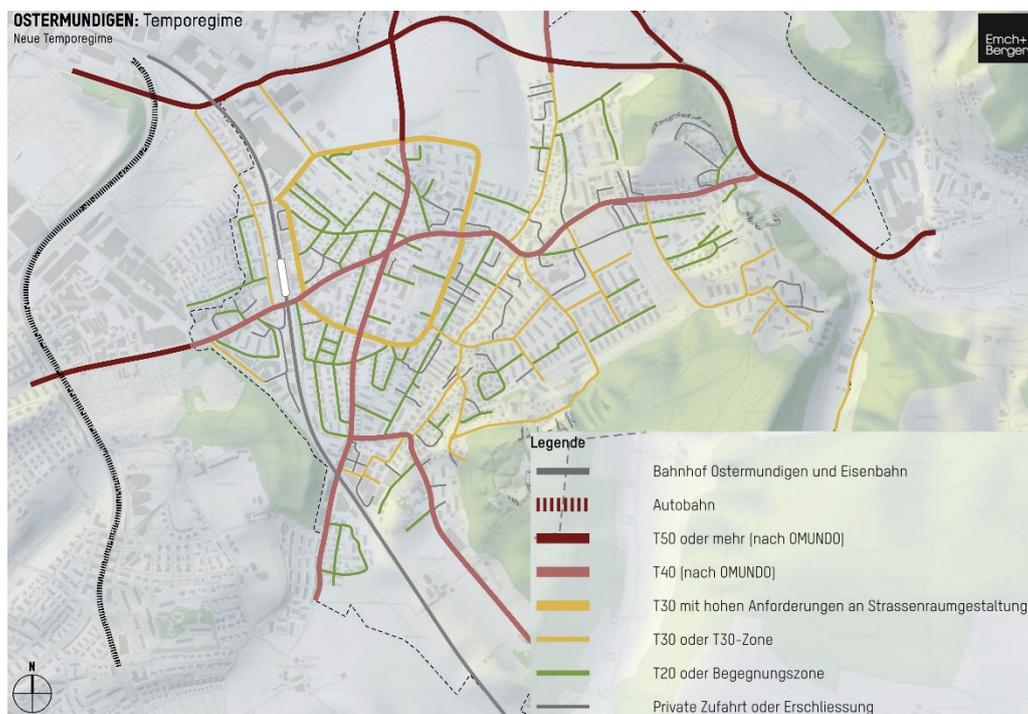
Der Stand der Umsetzung wird im jährlich veröffentlichten Verwaltungsbericht dokumentiert.

Die Gemeinde Ostermundigen plant auf der vom Grossen Gemeinderat (GGR) verabschiedeten Räumlichen Entwicklungsstrategie (RES) ein neues, flächendeckendes Temporegime umzusetzen. Ein Grossteil der Gemeindestrassen fällt damit künftig in eine Tempo-30-Zone oder Begegnungszone (T20). Schon allein diese Einführung von Tempo 20 reicht aus, um die Zielsetzung einer Ummünzung von jährlich 1% (über 10 Jahre 10%) zu erreichen. Darüber hinaus nimmt insbesondere das bevorstehende Projekt Tram Bern Ostermundigen substantiell Einfluss auf die Verbesserung des ÖV, auch wenn das Ergebnis der Flächenanalyse dies nur ungenügend widerspiegeln kann.

Zur Berechnung wurden folgende Grundlagen beigezogen:

- Gesamte Strassenfläche entspricht **39 ha** (vgl. Arealstatistik Ostermundigen BFS 2018)
- $39\text{ha} * 1\% = 0.39\text{ha} / \text{Jahr}$
- Es müssen demnach über 10 Jahre gesehen **3.9 ha (ca. 5.5 Fussballfelder)** in Flächen für den Fuss- und Veloverkehr oder zu Gunsten des ÖV umgemünzt werden.

Ergebnis Flächenanalyse Temporegime T30/T20



Zielbild-Neues Temporegime Ostermundigen

- Die Einführung einer Begegnungszone (T20) trägt massgeblich zur Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr bei.

- Bei Tempo 30 bessert sich die Situation teilweise für den Fussverkehr und deutlich für den Veloverkehr.
- Für den ÖV ergeben sich nicht zwingend Besserungen.

Tempo	Flächensumme [ha]	Anteil an Gesamtverkehrsfläche
20	10.1	26%
30	6.4	16%

Resultat: Schon allein die Strassen mit der vorgesehenen Einführung von Tempo 20 reichen aus, um die jährlich 1 % (über 10 Jahre 10 %) zu erreichen.

Umsetzungsplanung Temporegime

Die Planung sieht derzeitig eine Umsetzung in drei Phasen vor:

- Phase 1: Umsetzung im Jahr 2024 (dies entspricht ca. 25% des Gesamtnetzes);
- Phase 2: Umsetzung im Jahr 2025 (dies entspricht ca. 6.5% des Gesamtnetzes);
- Phase 3 Umsetzung im Jahr 2026 (dies entspricht ca. 10.5% des Gesamtnetzes).

Ergebnis Flächenanalyse Tramprojekt Bern Ostermundigen

Die Priorisierung des ÖV ist eine Rahmenbedingung des Projekts Tram Bern Ostermundigen. Mit der Umsetzung des Verkehrsmanagement wird das Tram gegenüber den übrigen Verkehrsteilnehmern bevorzugt.

- Fahrspur / Tram im Schnitt 2.90 m in beide Richtungen
- Radstreifen 2x 1.50 m (Bestand ca. 1.20 m)
- Gehweg 2x 2.00 m (Bestand ungefähr ähnlich, wurde daher nicht berücksichtigt)
- Länge Tramprojekt in Ostermundigen: 2.2 km
- Flächen für Priorisierung ÖV: $2.2 \text{ km} \times 2.90 \text{ m} \times 2 = 1.2 \text{ ha}$ (3% der Gesamtstrassenfläche Ostermundigen)
- Flächen für Veloverkehr: $2.2 \text{ km} \times 0.3 \text{ m} \times 2 = 0.1 \text{ ha}$ (0.3% der Gesamtstrassenfläche Ostermundigen)

Auf der Bernstrasse wird die Verkehrsfläche von mehreren Verkehrsmitteln genutzt Das Tram teilt sich die Fläche mit dem motorisierten Verkehr und dem Velo. Daher ist für eine Berechnung ein Aufteilungsfaktor notwendig:

- Tram teilt sich Fläche mit MIV+Velo, daher Vorschlag Faktor 1/3
- 1/3 Flächen für Priorisierung ÖV: 0.4 ha (1% der Gesamtstrassenfläche Ostermundigen)
- 1/3 Flächen für Veloverkehr: 0.033 ha (0.1% der Gesamtstrassenfläche Ostermundigen)

Resultat: Insgesamt macht das Projekt Tram Bern Ostermundigen auf Basis der Annahmen 0.433ha (1.1%). Dies, obwohl das Projekt die Verkehrssituation Ostermundigen wesentlich verbessert. Der Ansatz der Flächenbilanz kann dies leider nicht widerspiegeln.

Umsetzungsplanung Tram

Die bisherigen Planungen gehen von einem Baustart 2024 aus. Die Bauarbeiten dauern schätzungsweise 5 Jahre.

Weitere Projekte, die den Zielsetzungen dienen

- Regionale Velonetzplanung
- Lokale Velonetzplanung (O'mundo)
- Lokale Fussnetzplanung (O'mundo)
- Bikesharing Region Bern ab 2026 (Veloverleih-System, 3. Generation «VVS 3.0»)
- Um- und Ausbau Bahnhof Ostermundigen
- Ortsplanungsrevision mit neuem Baureglement die unter anderem reduzierte Parkplatzerstellung (Stichwort Reduktion Fahrtenaufkommen) vorsieht.

2.5. Rechtliches

Die wesentlichen Forderungen der Initiative sind entweder bereits umgesetzt (behördenverbindliche Planungen) oder die Gemeinde ist für die Umsetzung auf Dritte angewiesen (Bund, Kanton, Transportunternehmungen, Nachbargemeinden, Tram Bern Ostermundigen). Zu diesen Projekten haben die Stimmberechtigten bereits einen Beschluss gefasst (z.B. Tram Bern Ostermundigen) oder aber können darüber gar keinen Beschluss fassen (z.B. Plangenehmigungsverfahren für den Um- und Ausbau des Bahnhof Ostermundigen).

Ein Massnahmenpaket wie es der Gemeinderat vorsieht, welches nicht konkret in einem Reglement oder einem anderen Erlass geregelt werden kann, gilt weder als direkter noch als indirekter Gegenvorschlag, welcher eine echte Alternative zur Initiative wäre. Dies wird jedoch von der Rechtsprechung verlangt, denn andernfalls haben die Stimmberechtigten gar keine echte Auswahl.

Gemeinderat Ostermundigen



Thomas Iten
Präsident



Barbara Steudler
Gemeindeschreiberin

Beilage:

- Unterschriftenbogen Mobilitätsinitiative