



Aarau, 3. August 2015
GV 2014 - 2017 / 130

Bericht und Antrag an den Einwohnerrat

Postulat Gabriela Suter und Mitunterzeichner/-innen: Einführung einer stadträtlichen Verkehrskommission; Antrag auf Nichtüberweisung

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Frau Gabriela Suter, Einwohnerrätin, hat zusammen mit fünf weiteren Einwohnerräten/Einwohnerrätinnen (Michael Haueter, Ueli Hertig, Markus Hutmacher, Matthias Keller, Barbara Schönberg) ein Postulat zur "Einführung einer stadträtlichen Verkehrskommission" eingereicht (GV 2014-2017 / 130). Der Stadtrat wird darin eingeladen, eine stadträtliche Verkehrskommission zu schaffen, die zu bedeutsamen verkehrspolitischen Fragen sowie zu allen Verkehrsplanungen und -massnahmen, die für die Stadt Aarau wichtig sind, Stellung nimmt.

1. Begründung des Postulats

Als Begründung wird angeführt, dass die Stadt, seit die Verkehrskommission Ende 1995 aus Spargründen abgeschafft worden sei, bei konkreten Projekten zwar Verkehrsexperten/Verkehrsexpertinnen sowie Betroffene beiziehe, eine übergeordnete Kommission, die sich mit der Gesamtheit der städtischen Verkehrsfragen beschäftige, aber fehle. Dies führt nach Ansicht von Frau Gabriela Suter sowie der Mitunterzeichner/-innen dazu, dass der Austausch zwischen der Stadt und den Fachpersonen der verschiedenen Mobilitätsorganisationen nicht konsequent und teilweise zu spät stattfinde. Als Beispiel wird das Projekt "Neugestaltung Laurenzenvorstadt" aufgeführt, bei welchem gemäss ihrer Einschätzung nicht alle relevanten Mobilitätsorganisationen einbezogen wurden. Weiter sind sie der Ansicht, dass sowohl bei der Vernehmlassung zum Raumentwicklungs-Leitbild als auch zum "Aktionsplan Umsetzung der städtischen Energie- und Klimapolitik" dem Thema Mobilität zu wenig Beachtung geschenkt wurde, was zu nachträglicher Kritik von Seiten der Mobilitätsorganisationen geführt habe.

Im eingereichten Postulat wird aufgeführt, dass viele andere Städte eine Verkehrskommission führten, so z.B. Zofingen, Brugg und Luzern.

2. Erwägungen des Stadtrates

Vor- und Nachteile einer Verkehrskommission

Das Positive an einer Verkehrskommission ist, dass sie einen institutionalisierten Rahmen zur Diskussion und zum Austausch bieten kann. Je nach Zusammensetzung werden die traktandierten Themen und Projekte aus unterschiedlichen Blickwinkeln und vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Interessen beleuchtet, was letztlich zu einer breiteren Abstützung beitragen kann. Letzteres ist aber durch die im Postulat geforderte Zusammensetzung der Verkehrskommission nur schwer zu erzielen, da in der geforderten Kommission "lediglich" Vertreter/-innen verschiedener Mobilitätsorganisationen Einsitz nehmen sollen. Die vorgeschlagenen Teilnehmer/-innen sind primär Vertreter/-innen spezifischer Verbandsinteressen und bilden weder die Bevölkerung noch die Politik ab. Heute werden bei komplexen Projekten partizipative Prozesse eingeschaltet. Diese bieten eher eine Garantie für die rechtzeitige Einbindung der wichtigsten Akteure. Die Stadt pflegt heute den Austausch mit den Mobilitätsorganisationen u. a. im Rahmen des jährlich stattfindenden Mobilitätstages.

Wie im Postulat dargelegt, existierte in der Stadt Aarau bis 1995 eine stadträtliche Verkehrskommission, diese wurde dann aber aus Spargründen abgeschafft, da die Kosten den Nutzen nicht rechtfertigten. Diese Situation hat sich nicht geändert. Damit eine Kommission funktionsfähig ist, muss das Sitzungsintervall genügend hoch sein (monatlicher Sitzungsrythmus), da Projekte sonst unnötige, evtl. sogar untragbare Verzögerungen erfahren. Eine solche Kadenz an Sitzungen verursacht aber einen hohen Verwaltungsaufwand: Pro Sitzung fallen für die Geschäftsführung inkl. Protokollierung, für die Aufbereitung der Geschäfte/Projekte zur Präsentation und Diskussion sowie für die Nachbearbeitung und die Bearbeitung der von der Kommission geforderten Arbeiten schätzungsweise rund 16 Arbeitsstunden an. Bei jährlich zehn Sitzungen sind dies rund 160 Arbeitsstunden, was in etwa zehn Stellenprozenten entspricht. Diese Ressourcen sind aktuell nicht vorhanden. Sie müssten entweder durch Stellenaufstockung geschaffen werden oder die Führung der Verkehrskommission ginge zu Lasten der inhaltlichen und termingerechten Projektbearbeitung. Weiter ist es klar, dass – letztlich allein bedingt durch die Grösse der Stadt Aarau – zu wenig strategische und komplexe Geschäfte bearbeitet werden, um einen zweckmässigen Sitzungsrythmus zu erhalten.

Eine der im Postulat aufgeführten Aufgaben der geforderten stadträtlichen Verkehrskommission soll es sein, Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs, des öffentlichen Verkehrs, des Veloverkehrs und der nachhaltigen Mobilität zu prüfen und dem Stadtrat Vorschläge zu unterbreiten. Damit erhielte die Kommission eine zusätzliche Komponente, die aber nicht mehr den eigentlichen Aufgaben einer Kommission entspräche und organisatorisch schwer unter einen Hut zu bringen wäre, da damit die Rollen einer Kommission mit denen einer Arbeitsgruppe vermischt werden. Die Stadt ist derzeit an der Ausarbeitung des KGV und basierend auf den einzelnen Teilplänen (u.a. Veloverkehr, Fussverkehr, ÖV, MIV) werden etappenweise Massnahmenpläne definiert. Die Projektleitung bei der Erarbeitung dieser Massnahmenpläne muss aus organisatorischen Gründen zwingend verwaltungsintern angesiedelt sein. Die verschiedenen Mobilitätsorganisationen werden im Rahmen der Projektorganisation eingebunden werden. Dabei werden aber auch andere Stakeholder (z.B. Schulen, Quartiervereine, etc.) abgeholt, was eine breitere und tiefer gehende Sicht aufs Thema gewährleistet, als dies eine Kommission vermöchte.

Beispiele aus anderen Schweizer Städten

Im Postulat wird aufgeführt, dass zahlreiche Städte eine Verkehrskommission führten. Als Beispiele wurden die Städte Zofingen, Brugg und Luzern genannt. Hierzu gilt es allerdings anzumerken, dass die beiden Städte Zofingen und Brugg keine/-n Verkehrsplaner/-in haben und dass sich die Verkehrskommissionen in den drei aufgeführten Beispielstädten klar von der im Rahmen des Postulats geforderten Kommission unterscheiden, dies insbesondere hinsichtlich ihrer Zusammensetzung und hinsichtlich ihres Aufgabenfeldes. Während die im Postulat geforderte Verkehrskommission insbesondere die (Partikular-) Interessen der Mobilitätsorganisationen widerspiegeln soll, besteht die Verkehrskommission in Zofingen beispielsweise aus Vertretern der Politik (Legislative und Exekutive), der Verwaltung, der Quartiere, der Schule und der Polizei. In Luzern sind in der Verkehrskommission sogar noch mehr unterschiedliche Perspektiven/Interessen vertreten (Wirtschaft, Haus- und Grundeigentümerverband, Mieterverband), was aber letztlich zu einer sehr grossen Anzahl an Kommissionsmitgliedern führt (22 permanente Teilnehmer/-innen plus bei Bedarf weitere Fachkräfte). Eine solch grosse Organisation benötigt entsprechend viele Ressourcen. Die Verkehrskommission in Brugg stellt keine ständige, sondern eine projektbezogene Kommission dar. Sie wird jeweils bei grösseren Projekten einberufen, die darin vertretenen Personen, Interessensgruppen und Parteien werden projektspezifisch bestimmt; sie wird nach Abschluss des Projekts wieder aufgelöst. Der Vorteil der von Brugg gewählten Form ist deren Flexibilität hinsichtlich Zusammensetzung und Sitzungsintervallen. Nebst den im Postulat aufgeführten Beispielen gibt es auch in anderen Städten Verkehrskommissionen, so z.B. in Winterthur, wo die Verkehrskommission aber ausschliesslich als verwaltungsinternes Gremium fungiert und sich deshalb ebenfalls stark von der geforderten Kommission unterscheidet.

Mobilität bei Umwelt- und Klimafragen

Das Postulat hält fest, dass z.B. beim Aktionsplan Umsetzung der städtischen Energie- und Klimapolitik dem Thema Mobilität zu wenig Beachtung geschenkt worden sei. Dabei muss beachtet werden, dass die griffigen Massnahmen in der Kompetenz von Bund und Kanton sind. Trotzdem ist das Thema Mobilität bei Umwelt- und Klimafragen stärker zu gewichten. So beabsichtigt der Stadtrat, in der allenfalls zu schaffenden Energiekommission (der Stadtrat wird im Herbst 2015 über deren Einführung befinden) einen Sitz mit einer Fachperson zum Thema Mobilität zu besetzen (vgl. nachstehende Ziffer 3). Auf diese Weise kann sichergestellt werden, dass dem Aspekt der Mobilität auch bei Umwelt- und Klimafragen gebührend Beachtung geschenkt wird.

3. Vorschlag des Stadtrates

Anstelle der geforderten ständigen (und von der Form her eher statischen) Verkehrskommission schlägt der Stadtrat die Schaffung einer jeweils temporär eingesetzten Projektdelegation Verkehr vor. Einer solchen Projektdelegation soll bei ihrer Konstituierung ein klarer Auftrag erteilt werden, zudem sollen die Dauer ihrer Einsetzung sowie die Sitzungstermine gestützt auf den Projektverlauf von Beginn weg definiert werden. Durch die projektspezifische Zusammensetzung wird erreicht, dass alle für das Projekt wichtigen Stakeholder – aber nicht zuletzt der Effizienz wegen eben auch nur diese – von Anfang an ins Projekt einbezogen werden können; mögliche Stakeholder sind Interessensvertreter/-innen, Quartiervereine, Schule, Polizei, Politiker/-innen, etc. Eine solche Projektdelegation Verkehr soll jeweils für strategische und komplexe Projekte konstituiert werden. Dies wurde auch bisher schon in Form einer

Begleitgruppe, einer Steuerungsgruppe, eines Echoraums oder durch einen bilateralen Austausch praktiziert. Der grosse Vorteil der vorgeschlagenen Lösung gegenüber der im Postulat geforderten ist deren grössere Flexibilität hinsichtlich Zusammensetzung und Sitzungsintervallen. Sie ist somit zielgerichteter und damit letztlich auch ressourcensparender. Der Stadtrat hat die Verwaltung bereits angewiesen, bei strategischen und komplexen Verkehrsprojekten zwingend eine Projektdelegation Verkehr zu konstituieren.

Um das Thema Mobilität bei Umwelt- und Klimafragen stärker zu gewichten und um sicherzustellen, dass dem Aspekt der Mobilität auch bei Umwelt- und Klimafragen genügend Beachtung geschenkt wird, beabsichtigt der Stadtrat, in der allenfalls zu schaffenden Energiekommission einen Sitz mit einer Fachperson zum Thema Mobilität zu besetzen.

Der Stadtrat stellt dem Einwohnerrat wie folgt

Antrag:

Der Einwohnerrat möge das Postulat Gabriela Suter und Mitunterzeichner/-innen gemäss den vorstehenden Darlegungen und vor dem Hintergrund der skizzierten Lösung nicht überweisen.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES STADTRATES

Die Stadtpräsidentin Der Vize-Stadtschreiber

Jolanda Urech

Stefan Berner