

Verkehrspolitische Ziele für die Jahre 2017-2020

Die Mobilitätskonferenz Bern hat 9 Ziele und 27 Aufträge im Bereich Verkehr und Mobilität definiert, die in der Legislaturperiode 2017-2020 erreicht oder umgesetzt werden sollen. Gefordert ist einerseits der Gemeinderat – der in der kommenden Legislatur die Prioritäten so setzt, dass die formulierten Ziele erreicht werden. Die in der Mobilitätskonferenz zusammengeschlossenen Parteien, Verbänden und Interessensgruppen setzen sich im Parlament und in der täglichen Politik mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln für die gesteckten Ziele ein. Die Mobilitätskonferenz will eine Verkehrsentwicklung, die weder auf Kosten unserer Gesundheit, der Umwelt, der Lebensqualität geht und mit einem verantwortungslosen Verhalten gegenüber den Finanzen der öffentlichen Hand umgesetzt wird.

- Weiter mit der Verkehrsberuhigung – aber besser:**
Keine Autoflut von der Autobahn in die Stadt, grossflächige Begegnungszonen in den Quartieren.
- Trennwirkung von grossen Strassen reduzieren:**
Die Trennwirkung insbesondere folgender Strassenabschnitte wird reduziert: Laupenstrasse, Effingerstrasse, Kirchenfeldstrasse, Muristrasse, Laubeggstrasse, Sandrainstrasse, Freiburgstrasse und Bolligenstrasse.
- Velostadt Bern - Vorwärts mit der Velo-Offensive:**
In Zukunft werden kurze Wege in der Stadt mehr als zur Hälfte mit dem Velo und zu Fuss zurückgelegt.
- Der öffentliche Verkehr wird in Koexistenz mit dem Fuss- und Veloverkehr weiterentwickelt:**
Neue Tangentialbuslinien, z.B. Tiefenaubahn – Köniz, das Vorgehen auf der öV-Achse Länggasse/Güterbahnhof – Wyler ist geklärt.
- Die Stadt ist weder ein grosses Parkhaus noch ein grosser Parkplatz:**
Einfacheres Parkplatzregime in der unteren Altstadt, einzelne parkplatzfreie Innenstadtgassen, keine Zunahme des Parkplatzangebotes, keine „Fremdnutzung“ von Einstellhallen, Parkplätze dort aufheben, wo andere öffentliche Interessen höheres Gewicht haben.
- Der Lieferverkehr in Bern funktioniert umwelt- und stadtverträglich(er):**
Die Stadt Bern hat ein „Logistik-Konzept“, einen City-Logistik-Hub und einen stadtweiten Velo-Hauslieferdienst
- Wer in Bern baut, fördert das umwelt- und stadtverträgliche Mobilitätsverhalten der NutzerInnen:**
Bei jedem Neubau wird angestrebt, die Anzahl Parkplätze auf ein Minimum zu reduzieren.
- Wer nach Bern zieht, bevorzugt den umwelt- und stadtverträglichen Verkehr:**
Das „Zuzügeriset“ zeigt auf, wie die BewohnerInnen und Bewohner der Stadt Bern ohne (eigenes) Auto mobil sind.
- Hirschengraben und Bahnhofplatz sind bereit für mehr FussgängerInnen und Velofahrende:**
Die Stadt Bern erstellt auf der Basis des „Berner Modells“ ein Betriebskonzept für diese zwei zentralen Plätze.



**Mobilitätskonferenz Bern
Parteien und Umweltverbände für einen stadtverträglichen Verkehr**

Unser Ziel 1	Weiter mit der Verkehrsberuhigung – aber besser: Keine Autoflut von der Autobahn in die Stadt, grossflächige Begegnungszonen in den Quartieren.
<i>Deshalb ist uns das wichtig</i>	<i>Die Kapazität der Strassen kann und soll nicht immer auf die Spitzenbelastung ausgerichtet werden, das ist zu teuer und bringt Überkapazitäten. Nun planen Bund und Kanton aber (trotzdem) verschiedene Ausbauten der Autobahn (Grauholz, Ostring – Muri). Es muss verhindert werden, dass der Mehrverkehr, der durch den Autobahnausbau entsteht, ungehindert in die Stadt hinein rollt. In der Stadt müssen die bestehenden verkehrsberuhigten Zonen grossflächig zusammengefasst werden, um die Wohnqualität weiter zu erhöhen. Um Schleichverkehr durch die Quartiere zu verhindern, sind Poller oft nötig. Wo möglich sind in Zukunft aber einfache, günstige und nicht störungsanfällige Modelle einzusetzen. Das Basisnetz muss den verbleibenden Autoverkehr möglichst umwelt- und stadtverträglich aufnehmen, die Lärmbelastung muss durch Temporeduktion reduziert werden.</i>
<i>Auftrag an den Gemeinderat</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Das seit langem versprochene „Verkehrsmanagement“, d.h. die Dosierung der Zufahrt in die „Kernagglomeration“ muss rasch umgesetzt werden. 2. Auch die Zufahrt von der Autobahn in die Stadt muss dosiert werden. 3. Soweit möglich werden verkehrsberuhigte Zonen (insb. Begegnungszonen) inkl. der angrenzenden Strassen „zusammengehängt“. 4. Als Lärmschutzmassnahme werden möglichst viele Tempo-50 Strassenabschnitte in Tempo-30 umgewandelt.

Unser Ziel 2	Trennwirkung von grossen Strassen reduzieren: dies kann durch Spuren-, Temporeduktionen und weitere bauliche Massnahmen erfolgen.
<i>Deshalb ist uns das wichtig</i>	<i>Studien bestätigen, dass in gut zugänglichen Strassen die Nachbarschaftskontakte und gegenseitige Dienstleistungen in einem signifikant höheren Ausmass vorhanden sind als in Strassen mit einseitig genutzten öffentlichen Räumen. Strassenräume bergen ein hohes integratives Potenzial in sich, das durch geeignete Massnahmen aktiviert werden kann. Das Prinzip Koexistenz statt Dominanz signalisiert, dass der Strassenraum nicht nur den Autos gehört. Das Prinzip muss für die Stadt Bern weiterentwickelt werden. Eine tiefere Fahrgeschwindigkeit schafft die Voraussetzung, dass die permanente Steuerung des Verkehrs durch Ampeln durch die Selbstorganisation und Verständigung zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen ersetzt werden kann. Eine Spurenreduktion oder die Umnutzung von Spuren in Mehrzweckstreifen, die dem abzweigenden Verkehr zum Einspuren dienen, verringert die visuelle Trennwirkung der Strasse.</i>
<i>Auftrag an den Gemeinderat</i>	<ol style="list-style-type: none"> 5. Die Trennwirkung insbesondere folgender Strassenabschnitten wird reduziert: Laupenstrasse, Effingerstrasse, Kirchenfeldstrasse, Muristrasse, Laubeggstrasse, Sandrainstrasse, Freiburgstrasse und Bolligenstrasse. 6. Alle grösseren Stadtstrassen können auch durch schwache Verkehrsteilnehmende (Kinder, SeniorInnen) sicher und bequem (Zeitfaktor) überquert werden.

**Mobilitätskonferenz Bern
Parteien und Umweltverbände für einen stadtverträglichen Verkehr**

Unser Ziel 3	Velostadt Bern - Vorwärts mit der Velo-Offensive: In Zukunft werden kurze Wege in der Stadt mehr als zur Hälfte mit dem Velo und zu Fuss zurückgelegt.
<i>Deshalb ist uns das wichtig</i>	<i>Velofahren und zu Fuss-gehen ist umwelt- und stadtverträgliche Mobilität und erst noch gesund und erlebnisreich. Noch ist Bern aber kein „Veloparadies“, mit der Velo-Offensive und der ersten Velohauptroute ist aber der richtige Weg gewählt worden, um Velofahren in Bern attraktiv und sicher zu machen. Um den Veloanteil zu erhöhen müssen die heutigen „Nicht-VelofahrerInnen“ dazu bewegt werden, öfter aufs Velo zu sitzen. Dazu gehören insbesondere Kinder und Jugendliche, aber auch ältere Menschen, die besonderes Gewicht auf Sicherheit legen. Geübte VelofahrerInnen und „E-Biker“ bevorzugen schnelle und unterbruchsfreie Verbindungen. Um auch das zu Fuss-gehen attraktiver zu machen, müssen Konflikte (insbesondere mit dem motorisierten Verkehr, aber auch mit dem Veloverkehr) soweit wie möglich reduziert werden.</i>
<i>Auftrag an den Gemeinderat</i>	<p>7. Wo Bedarf nach Veloabstellplätzen besteht, werden Autoparkplätze umgenutzt.</p> <p>8. Wenn die Strassenbreite knapp ist, werden zugunsten von breiten Velostreifen Strassenparkplätze aufgehoben und Kernfahrbahnen (ohne Mittellinie) markiert.</p> <p>9. Ampeln werden soweit möglich reduziert und velogerecht ausgestaltet, insbesondere wenn es um einen Ersatz geht: freies Velorechtsabbiegen, längere Grünphasen für Velos.</p> <p>10. Ampeln werden – insbesondere ausserhalb der Spitzenbelastungszeiten – ganz ausgeschaltet oder auf „blinkend gelb“ gestellt, damit FussgängerInnen Vortritt haben und Velos (und Autos) nicht unnötig warten müssen.</p> <p>11. Jedes Kind in Bern lernt Velofahren und erhält dafür ein (Leih-)Velo.</p>

Unser Ziel 4	Der öffentliche Verkehr wird weiterentwickelt, ohne VelofahrerInnen und FussgängerInnen zu verdrängen: Neue Tangentialbuslinien, z.B. Tiefenaubahnhof – Köniz, das Vorgehen auf der öV-Achse Länggasse/Güterbahnhof – Wyler ist geklärt.
<i>Deshalb ist uns das wichtig</i>	<i>Es braucht beides: Eine Weiterentwicklung des öV-Angebotes und viele Verbesserungen für FussgängerInnen und Velofahrende. Nur so kann der zunehmende Verkehr in der Stadt erträglich bewältigt werden. Was nicht geht: Unausgewogene öV-Projekte, die nicht optimal auf die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs ausgerichtet sind. Auch zwischen den Anforderungen von Velofahrenden und FussgängerInnen müssen Kompromisse erarbeitet werden, damit Projekte nicht blockiert werden.</i>
<i>Auftrag an den Gemeinderat</i>	<p>12. Die bessere Erschliessung von Stadtquartiere, z.B. Marzili/Alternberg und Rossfeld.</p> <p>13. Tangential-Buslinien z.B. zwischen Tiefenau und Köniz werden als Probetrieb eingeführt.</p> <p>14. Das weitere Vorgehen auf der öV-Achse Güterbahnhof/Länggasse – Wyler ist geklärt</p>

**Mobilitätskonferenz Bern
Parteien und Umweltverbände für einen stadtverträglichen Verkehr**

Unser Ziel 5	Die Stadt ist weder ein grosses Parkhaus noch ein grosser Parkplatz: Einfacheres Parkplatzregime in der unteren Altstadt, einzelne parkplatzfreie Innenstadtgassen, keine Zunahme des Parkplatzangebotes, keine „Fremdnutzung“ von Einstellhallen, Parkplätze dort aufheben, wo andere öffentliche Interessen höheres Gewicht haben.
<i>Deshalb ist uns das wichtig</i>	<i>Parkplätze auf öffentlichen Strassen sind ein Luxus. Sie verhindern z.B. sichere Velowege und „animieren“ zu unnötigen Autofahrten. Wenn die Lebensqualität in Bern erhalten werden soll, muss der bereits erfreuliche Modalsplit weiter verbessert bzw. der PW-Anteil weiter reduziert werden. Das Parkplatzangebot und der Preis für das Parkieren sind wichtige Faktoren um den stadt- und umweltfreundlichen Verkehr zu fördern.</i>
<i>Auftrag an den Gemeinderat</i>	<p>15. <i>Das Parkplatzregime der unteren Altstadt ist bisher nicht erfolgreich. Es gibt zu viele illegal parkierte Autos und daher auch zu viel Verkehr. Zumindest einzelne Gassen werden parkplatzfrei und damit frei für attraktivere Nutzungen.</i></p> <p>16. <i>Wenn bei (Ersatz-)Neubauten Parkplätze erstellt werden, wird dieser Zuwachs durch die Reduktion von Strassenparkplätzen kompensiert.</i></p> <p>17. <i>Das Angebot an Pendlerparkplätzen darf nicht durch die Fremdvermietung von Einstellhallenplätze bei Wohnbauten erhöht werden.</i></p> <p>18. <i>Strassenparkplätze werden aufgehoben, wenn andere Nutzungsinteressen höheres Gewicht haben, z.B. die Sicherheit der FussgängerInnen und Velofahrenden.</i></p> <p>19. <i>Die Nutzung der öffentlichen Parkplätze wird über den Preis gesteuert, es gibt keine Gratisparkplätze mehr. Der Preis des öV ist immer attraktiver als jener fürs Parkieren.</i></p>

Unser Ziel 6	Der Lieferverkehr in Bern funktioniert umwelt- und stadtverträglich(er): Die Stadt Bern hat ein „Logistik-Konzept“, einen City-Logistik-Hub und einen stadtweiten Velo-Hauslieferdienst
<i>Deshalb ist uns das wichtig</i>	<i>Der Lieferverkehr wächst („Internet-Shopping“) und basiert noch fast vollständig auf unkoordinierten Lieferwagenfahrten. Umwelt- und stadtverträglichere Lösungen haben ein grosses Potential! Es braucht ein Konzept, das die Anzahl Anlieferfahrten in die Läden im Stadtzentrum und damit die Belastung reduziert. Hauslieferungen mit dem (Elektro-)Cargo-Velo sollen gefördert werden, auch aus den Quartierläden, damit Einkaufsfahrten mit dem Auto unnötig werden. Die Anlieferungszeiten für den Warnumschlag in der Innenstadt müssen eingehalten werden.</i>
<i>Auftrag an den Gemeinderat</i>	<p>20. <i>Die Stadt erarbeitet zusammen mit den Betroffenen (u.a. Innenstadtläden, Internet-Händler, Velo-Kurier) ein „Logistik-Konzept“ für die Anlieferung in die Läden und den Hauslieferdienst.</i></p> <p>21. <i>In der Stadt gibt es einen „Logistik-Hub“, wo Warenlieferungen in die Innenstadt und Hauslieferungen koordiniert werden und dabei umwelt- und stadtgerechte Fahrzeuge bevorzugt werden.</i></p>

**Mobilitätskonferenz Bern
Parteien und Umweltverbände für einen stadtverträglichen Verkehr**

Unser Ziel 7	Wer in Bern baut, fördert das umwelt- und stadtverträgliche Mobilitätsverhalten der NutzerInnen: Jeder Neubau verfügt über ein Mobilitätskonzept, das die minimal nötige Anzahl Parkplätze aufzeigt.
<i>Deshalb ist uns das wichtig</i>	<i>Bei jedem Neubau wird angestrebt, die Anzahl Parkplätze auf ein Minimum zu reduzieren. Jeder Neubau muss als Chance genutzt werden, um die Mobilität seiner (zukünftigen) Nutzer und Nutzerinnen in eine stadt- und umweltgerechte Richtung zu bewegen.</i>
<i>Auftrag an den Gemeinderat</i>	<i>22. Soweit nötig (und möglich) werden im Rahmen von Planungen/Projektentwicklungen und von Baubewilligungsverfahren Planer/Projektentwickler/Bauherren verpflichtet, Mobilitätskonzepte zu erstellen und die Anzahl Autoparkplätze auf das Minimum zu reduzieren und die Abstellmöglichkeiten für Velos etc. bedarfsgerecht zu erhöhen. Beim Wohnen gilt als Standard max. 1 Autoabstellplatz für 2 Wohnungen und 1-2 Abstellplätze für Velos, Cargo-Bikes, Kinderwagen etc. pro Zimmer. In Planungen werden entsprechende Vorschriften aufgenommen, die Stadt verpflichtet dazu z.B. in Infrastrukturverträgen.</i>

Unser Ziel 8	Wer nach Bern zieht, bevorzugt den umwelt- und stadtverträglichen Verkehr: Das „Zuzügerset“ zeigt auf, wie die BewohnerInnen und Bewohner der Stadt Bern ohne (eigenes) Auto mobil sind.
<i>Deshalb ist uns das wichtig</i>	<i>Das Mobilitätsverhalten hat viel mit Gewohnheit zu tun. Beim Umziehen werden Gewohnheiten wie der Weg zur Arbeit angepasst. Das ist ein idealer Moment, um die Vorzüge des Zufussgehens, des Velofahrens und des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Bern kennen zu lernen. Wer nach Bern zieht, wird an einem Anlass begrüsst und erhält ein „Zuzügerset“. Damit bestehen günstige Voraussetzungen um ZuzügerInnen (12'279 Personen im Jahr 2014!) anzusprechen.</i>
<i>Auftrag an den Gemeinderat</i>	<i>23. Das „Zuzügerset“ enthält alle wichtigen Informationen zum Thema Mobilität in der Stadt Bern inkl. vieler Anreize, um auf den öV, das Velofahren und das Zufussgehen „gluschtig“ zu machen z.B. Gutscheine für Veloerkundungstouren durch die Stadt, Gutscheine für öV-Tageskarte oder reduzierte Abonnemente.</i>

Unser Ziel 9	Hirschengraben und Bahnhofplatz sind bereit für mehr FussgängerInnen und Velofahrende: Die Stadt Bern erstellt auf der Basis des „Berner Modells“ ein Betriebskonzept für diese zwei zentralen Plätze.
<i>Deshalb ist uns das wichtig</i>	<i>Der Stadtraum Hirschengraben - Bubenbergplatz - Bahnhofplatz muss darauf vorbereitet werden, dass sich noch viel mehr Menschen als heute zu Fuss und mit dem Velo zum Bahnhof und von diesem weg bewegen können. Dazu soll ein Betriebskonzept erarbeitet und umgesetzt werden, dass auf den guten Erfahrungen mit dem „Berner Modell“ (z.B. im Zentrum Köniz) aufbaut.</i>
<i>Auftrag an den Gemeinderat</i>	<i>24. Der (private) Motorfahrzeugverkehr rund um den Bahnhof (Schanzenstrasse, Bubenbergplatz, Bahnhofplatz) wird soweit wie möglich reduziert. Schleichfahrten durch Wohnquartiere sind dabei zu verhindern. 25. Durch eine neue Flächenaufteilung gibt es auf dem Bubenbergplatz mehr Raum für FussgängerInnen und mehr Aufenthaltsqualität. Das Queren der Verkehrsflächen wird u.a. durch eine Tempoangleichung erleichtert. 26. Alle wichtigen Beziehungen sind für Velofahrende legal befahrbar. 27. Am Hirschengraben wird die Verlegung der Tramachse von der West- auf die Ostseite geprüft.</i>