

Mobilitätskonferenz Region Bern Parteien und Umweltverbände für eine nachhaltige regionale Mobilitätspolitik

Mobilitätskonferenz Region Bern Ziele und Forderungen 2010-2015

A. Einleitung

Vor fünf Jahren stellte die Mobilitätskonferenz mit strategischen Zielen und Massnahmen für die Legislatur 2005 bis 2008 Forderungen für eine stadtverträgliche Mobilität. In gemeinsamen Gesprächen und Auswertungen mit der zuständigen Gemeinderätin sowie der Stadtverwaltung wurden die Ziele regelmässig diskutiert und Arbeitsschritte definiert.

Der vorliegende Forderungskatalog trägt konkrete und umsetzbare Vorschläge für die Entwicklung der Stadt Bern im Bereich Mobilität zusammen, die in einer 5-jährigen Zeitspanne realistischerweise geplant sowie teilweise realisiert werden können.

Die in der Mobilitätskonferenz zusammengeschlossenen Organisationen und Parteien stehen hinter den Forderungen und setzen sich gemeinsam für deren Umsetzung ein.

B. Auswertung und Fazit 2005 bis 2008

Die Mobilitätskonferenz 2008 Bilanz über die vergangene Legislatur in der Stadt Bern gezogen. Sie ist der Meinung, dass die Verkehrspolitik in Bern in die richtige Richtung geht. Die gemeinsame Festlegung von strategischen Zielen und Massnahmen und die Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung haben sich bewährt und zeigen Wirkung:

- Bern weist weniger Autoverkehr auf dem städtischen Verkehrsnetz, dafür eine höhere Lebensqualität aus.
- Bern schafft nach jahrelangem Ringen mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Bahnhofplatz.
- Bern setzt aufs Tram und schafft so mehr Kapazitäten im ÖV.
- Bern schafft eine Mobilitätsberatung für Firmen und fördert so das Umsteigen auf umweltfreundlicheren Pendelverkehr.

Einige wichtige Ziele konnten leider nicht erreicht werden. So ist etwa die Piazza-Motion nicht umgesetzt oder die Forderung nach so genannten „Wabenlösungen“ als Mittel gegen den Durchgangsverkehr in den Quartieren wurde im Rahmen der Erarbeitung der Teilverkehrspläne MIV in keinem Stadtteil bis zur Mitwirkung gebracht. Die Mobilitätskonferenz stellt fest, dass der Anteil Veloverkehr am Stadtverkehr zu gering ausfällt.



Grünes Bündnis



C. Ziele und Forderungen 2010 bis 2015

Die Stadt Bern bekommt immer wieder gute Noten für die hohe Lebensqualität. Dazu gehört unter anderem auch ein funktionierendes Verkehrssystem, das die Mobilitätsbedürfnisse stadt- und umweltverträglich gestaltet. Die Stadt Bern hat sich deshalb in der Energiestrategie 2006-2015 zum Ziel gesetzt, den motorisierten Individualverkehr um 15% zu reduzieren. Mit geeigneten Massnahmen soll dafür gesorgt werden, dass der Autoverkehr in den Wohnquartieren ein erträgliches Mass annimmt und unnötige Fahrten durch die Stadt vermindert werden. Erreicht wird dies nur mit einem Gesamtverkehrskonzept, das alle Stadtteile einbezieht. Der Fokus soll dabei auf der sanften Mobilität liegen, das heisst es braucht bessere Bedingungen für die Fussgängerinnen und Fussgänger, für den öffentlichen Verkehr und für die Velos.

1. Wohnqualität erhöhen

Verkehrssicherheit

- Die Stadt Bern hat die Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen im Bereich von Schulhäusern namentlich auf den Achsen Nordring/Standstrasse (Breitenrain- und Breifeldschulhaus), auf der Kirchenfeldstrasse (Kirchenfeldschulhaus), auf der Schosshaldenstrasse (Tagesschule Laubegg) sowie auf der Weissensteinstrasse (Pestalozzischulhaus) geplant und die Finanzierung gesichert.

Lärm

Lärmreduktion wird weiterhin prioritär durch Massnahmen an der Quelle (Verkehrsreduktion, Temporeduktion) herbeigeführt.

- An Strassen mit Alarmwertüberschreitungen werden die Lärmsanierungen nach Lärmschutz-Verordnung bis 2015 abgeschlossen.
- Nachtfahrverbot prüfen, wo Lärmschutzgrenzwerte überschritten sind.
- Nachtfahrverbote am Viktoriarain und auf der Rodtmattstrasse sind umgesetzt.

Strassen und Plätze zum Leben

Die Stadt Bern behält ihre Vorreiterrolle bei der Einführung von Begegnungszonen bei.

- Einzelne Strassenabschnitte mit Begegnungszonen im Breifeldquartier, im Brunnadernquartier und im Steigerhubelquartier werden durch neue, verbindende Begegnungszonen zusammengeschlossen und verbunden.
- Dabei wird die Qualität der Begegnungszonen durch gestalterische Aufwertung erhöht. Es wird wenn möglich auf eine zusätzliche Versiegelung des Bodens verzichtet und wo möglich eine bestehende rückgängig gemacht.
- Das Verkehrsregime in den Begegnungszonen wird durchgesetzt.
- Neue Begegnungszonen sind in der Regel parkplatzfrei.
- Fünf bestehende Begegnungszonen werden parkplatzfrei umgestaltet.
- In zwei Stadtteilen sind mindestens zwei neue verkehrsfreie Flächen als kleine Plätze entstanden.

Quartierpläne / Teilverkehrspläne MIV

- Die Quartierplanung inkl. Teilverkehrsplan MIV für den Stadtteil III (Mattenhof-Weissenbühl) ist fertig gestellt und teilweise umgesetzt.

Mobilitätskonferenz Region Bern

Parteien und Umweltverbände für eine nachhaltige regionale Mobilitätspolitik

- Die Quartierplanungen inkl. Teilverkehrsplan MIV für die Stadtteile IV (Kirchenfeld-Schosshalde) sowie V (Breitenrain-Lorraine) sind in die Vernehmlassung geschickt und ausgewertet. Die Vernehmlassungsvorlagen müssen zwingend eine Variante mit einer umfassenden Wabenlösung enthalten (gemäss Vereinbarung des Gemeinderates mit „Läbigi Stadt“). In beiden Stadtteilen ist die Umgestaltung eines Platzes im Sinne der Piazza-Motion vorgesehen.
- Einbezug PVS und Stadtrat in die politische Konsolidierung der Quartierpläne (formal entscheidet der Gemeinderat)

Luft

- Die Stadt Bern setzt sich dafür ein, dass der Regierungsrat des Kantons Bern den Massnahmenplan Luftreinhaltung dahingehend ergänzt, dass Gemeinden Umweltzonen einführen können.
- Die Stadt Bern hat eine Umweltzone eingerichtet.
- Die Förderung ressourcenschonender Mobilität sind in neuen Überbauungsordnungen (ÜO) verankert (2000 Watt-Gesellschaft - Mobilitätskonzept für Arealplanungen)
- Aktionsplan zur Reduktion der Feinstaub- und Ozonwerte des Amt für Umweltschutz (Afu) ist vom Gemeinderat verabschiedet worden und seine Umsetzung ist finanziell gesichert
- Notfallplan für Aktionen bei erhöhter Ozon- und Feinstaubbelastung sind vorbereitet und deren Durchführung legitimiert

2. Verkehr reduzieren

Velo-Hauslieferdienst

- Die Stadt führt wenn möglich in Zusammenarbeit mit Agglomerationsgemeinden einen Velo-Hauslieferdienst ein.

Autofreies Wohnen

- Wohnangebot für autofreie Haushalte: Im Rahmen einer Gesamtplanung für das Mittelfeld inkl. Viererfeld wird eine autofreie Siedlung ermöglicht.
- Die Mutachstrasse wird als autofreie oder autoarme Siedlung konzipiert und weitere Siedlungen werden geprüft.

Ruhender Verkehr

- Zur Entlastung von Quartierstrassen (Begegnungszonen) prüft die Stadt die Nutzung bestehender (auch privater) Parkhäuser für die Anwohnerparkierung. Sie prüft in zweiter Linie den Bau von Quartierparkhäusern als Ersatz für oberirdische Parkplätze.
- In einem Quartierteil sind alle oberirdischen (öffentlichen) Parkplätze aufgehoben und die Zufahrt für PW verboten (mit Ausnahmen für Notfälle, Zügel u.ä.). Die Einhaltung von Tempo 20 / Tempo 30 wird mit anderen (gestalterischen) Mitteln sichergestellt.
- Der Ausbau P&R Neufeld erfolgt nur mit Kompensation von bestehenden Parkplätzen insbesondere auf der Schützenmatte.
- Der Verkehrskompromiss wird umgesetzt und der illegalen Parkierung in der Unteren Altstadt den Riegel geschoben.

Road Pricing

- Die Stadt Bern setzt sich in Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden beim Bund für die Schaffung von gesetzlichen Grundlagen für die Einführung von Road Pricing ein und erarbeitet ein Konzept für die konkrete Umsetzung.

3. Fuss- und Veloverkehr fördern

Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (FVM)

- Der Anteil Veloverkehr am Stadtverkehr erhöht sich um 5% Punkte.
- Die Messbarkeit des Velo- und Fussverkehrs ist möglich, bspw. durch das Einrichten von Zählern an Schlüsselstellen.
- Die Fuss- und Velobrücke Nordquartier-Länggasse wird geplant und die nötigen finanziellen Mittel sind bereitgestellt.
- Die beiden direkten Veloverbindungen Bümpliz-/Bethlehem nach Bern und Ostermundigen – Bern sind geplant.
- Jährlich werden zwei Millionen Franken für spezielle Projekte im Bereich der Förderung des Velo- und Fussverkehrs bereitgestellt. Der Stadt steht ein entsprechender Spezialkredit für besondere Projekte zur Verfügung. Diese Fördermassnahmen werden von einer Fachstelle durchgeführt, welche inner- oder ausserhalb der Verwaltung autonom arbeitet.
- Die Stadt Bern erarbeitet ein Konzept zur Realisierung eines Veloverleihsystems. Dabei soll die Zusammenarbeit mit den angrenzenden Gemeinden gesucht sowie eine schweizweit einheitliche Lösung angestrebt werden.

Schule

- Förderung Velogegebrauch bei Jugendlichen z.B. mittels praktischem Unterricht auf allen Stufen und Aktionen bike to school: jährlich nehmen 5 % der Schulklassen an Aktionen teil.
- Schulwegsicherheit: Kinder gehen hauptsächlich zu Fuss und mit dem Velo zur Schule. Dafür braucht es sichere Wege, Radstreifen und genügend Abstellplätze für Velo bei den Schulanlagen.

Komfort und Sicherheit erhöhen

- Die velosichere Umgestaltung der Bolligenstrasse ist abgeschlossen.
- In Strassen mit Velogegegenverkehr wird besonders auf die Verkehrssicherheit geachtet und das Verkehrsregime besser kommuniziert (bspw. Rathausgasse, Zeughausgasse).
- Trottoirs bieten ausreichend Raum (je nach Frequenz) für die zu Fussgehenden.
- Neue Tramprojekte: Kap-Haltestelle werden mit Blick auf die Bedürfnisse der Velofahrerinnen und Fussgängerinnen umsichtig und ortsspezifisch geplant, bei Knoten werden die Schienenquerungswinkel für den Veloverkehr möglichst sicher gestellt.
- Der Veloverkehr wird bei Dosierungsanlagen bevorzugt behandelt.
- Die Velostation West (Bahnhof) ist realisiert. Für die Kurzzeitnutzung müssen genügend oberirdische Parkplätze bereitgestellt werden.
- Baustellensicherheit und Durchlässigkeit ist im Speziellen für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer gewährleistet.
- Auf Velospuren, Fusswegen, Strassenübergängen, Bus- und Tramhaltestellen (Einsteigeorten) wird der Schnee optimal weggeräumt.

4. Öffentlichen Verkehr optimieren

- Die Sofortmassnahmen zum Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) sind umgesetzt (bspw. kommerzielle Flächen RBS Bahnhof reduziert, Treppen verbreitert).
- Im Raum Bahnhof bestehen genügende Anzahl an legalen Kurzzeitparkplätzen für Velos, insbesondere vor der Markthalle und bei der neuen Schanzenpost.

Mobilitätskonferenz Region Bern

Parteien und Umweltverbände für eine nachhaltige regionale Mobilitätspolitik

- Bestehende Veloparkplätze werden bewirtschaftet und die Konkurrenz zu Motorroller verhindert.
- Die Haltestellen von Bernmobil bieten in der Regel gedeckte Wartezonen und genügend Sitzgelegenheiten.
- Das Tram Region Bern ist im Bau.
- Die Tramverlängerung nach Kleinwabern ist Bestandteil von Tram Region Bern.
- Das Quartier Weissenbühl wird weiterhin mit einem attraktiven ÖV-Angebot versorgt. Es wird für die Anknüpfung des Bahnhof Weissenbühls an die Linienführung geachtet
- Ein zusätzlicher Tangentialbus schafft attraktive Querverbindungen zwischen den Stadtteilen.

5. Auswirkungen von verkehrssensitive Anlagen kontrollieren

- Die Stadt erarbeitet ein gesamtstädtisches Zweirad-Parkplatz-Konzept, das unter anderem ein proaktives Zugehen von Seiten Stadt auf Arbeitgeber festschreibt, insbesondere für die Suche von Zweiradparkplätzen bei stark frequentierten Einrichtungen.
- Die ESP halten die vorgesehenen MIV-Fahrtanzahlen ein.
- Parkplätze bei publikumsintensiven Anlagen werden ab der 1. Minute gebührenpflichtig bewirtschaftet zu einem minimalen Tarif in der Höhe einer Liberofahrt 1 bis 2 Zonen.
- Die Stadt erbringt den Nachweis, dass die Immissionsgrenzwerte der Luftreinhalteverordnung für NO_x und Feinstaub auf allen Strassenzügen im Nordquartier eingehalten sind und dass die vereinbarten Zielgrenzwerte auf der Winkelriedstrasse, Papiermühlestrasse und Rodtmattstrasse eingehalten sind. (Vereinbarung Wankdorfplatz vom November 2007 zwischen Kanton und Stadt Bern und VCS, Pro Velo und Läubigen Stadt) .

6. Information und Kommunikation

- Der Gemeinderat hat eine langfristige Werbeaktion für den stadtgerechten Verkehr durchgeführt.
- Alle städtischen Sportanlagen verfügen über ein Mobilitätskonzept und werden nur an Vereine vermietet, die die Massnahmen gemäss diesem Konzept einhalten.
- Es werden jährlich mindestens zwei autofreie Tage durchgeführt, bspw. koordiniert mit dem „Car free Day“ (22. September), Umwelttag und „Slow up“ Region Bern.