



# POSITIONS- UND MASSNAHMENPAPIER MOBILITÄT

der SP Stadt Bern

## Inhalt:

1. Einleitung: Mobilität und Verkehr .....	2
2. Fussverkehr .....	3
3. Veloverkehr.....	6
4. Öffentlicher Verkehr.....	10
5. Motorisierter Individualverkehr MIV .....	16
6. Stadtlogistik / Lieferverkehr .....	19
7. Flugverkehr.....	21

# 1. Einleitung: Mobilität und Verkehr

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Die Distanzen zwischen Wohnort, Arbeitsplatz, Bildungsinstitutionen, Freizeitaktivitäten und Erholungsräumen liegen heutzutage immer weiter auseinander und die Mobilitätsbedürfnisse nehmen zu. Diese zunehmenden Verkehrsströme sind nicht zuletzt auch das Resultat einer fehlenden wirksamen Raumordnungs- und Stadtentwicklungspolitik, welche die Zersiedelung in der Landschaft und die zunehmende Trennung der verschiedenen Tätigkeitsbereiche ermöglichte. Grössere Einkaufszentren beispielsweise sind Sinnbilder dieser falschen Entwicklung, zu der ausserdem erhöhte Konsumbedürfnisse sowie die Verdrängung der Menschen aus den Stadtzentren beigetragen haben. Verkehrspolitik muss deshalb viel enger mit einer nachhaltigeren Stadtentwicklungs- und Raumordnungspolitik verknüpft werden, wobei ein Ziel dabei auch die Verkehrsvermeidung ist. Für das Funktionieren einer modernen Gesellschaft mit diesem hohen Mass an Arbeitsteilung und räumlicher Ausbreitung bleibt aber die Mobilität von Menschen und Gütern eine Grundvoraussetzung. Um diese Mobilitäts- und Transportbedürfnisse möglichst menschen- und umweltverträglich abzuwickeln braucht es nachhaltige und leistungsfähige Verkehrsnetze. Das Bereitstellen der nötigen Verkehrsinfrastruktur ist Aufgabe der staatlichen Behörden auf allen Ebenen. Mit einem gezielten Aus-, Um- und gegebenenfalls auch Rückbau der Verkehrsinfrastruktur und optimalen Betriebsabläufen kann die Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger stark beeinflusst und in die gewünschte Richtung gelenkt werden. Um eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl in Richtung umweltfreundlicher und platzsparender Verkehrsmittel zu erreichen, braucht es ein modernes Mobilitätsmanagement. Ticketpreise, Fahrplandichte, Parkgebühren, Lichtsignalsteuerungen, die Aufteilung des Strassenraumes usw. haben einen erheblichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Diese Möglichkeiten gilt es optimal zu nutzen. Im dicht besiedelten städtischen Raum, wo der Platz für Verkehrsinfrastruktur eng begrenzt ist, ist dies von besonderer Bedeutung. Ziel der (städtischen) Verkehrspolitik muss sein, dass in jeder Situation das geeignete Verkehrsmittel benützt wird. Das vorliegende Positionspapier beschränkt sich deshalb nicht nur auf einzelne Verkehrsmittel, sondern widmet sich sämtlichen Mobilitätsformen, welche in der Stadt Bern von Bedeutung sind. Da Fuss- und Veloverkehr sehr unterschiedliche Mobilitätsformen sind, trifft der Begriff Langsamverkehr sachlich nicht zu.

Bezogen auf die einzelnen Verkehrsträger sind folgende Ziele anzustreben:

- **Attraktivierung des Fussverkehrs:** Erhöhung der Sicherheit, insbesondere auf Schulwegen und bei Strassenquerungen, fussgängerfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raums, Erstellung und Umsetzung eines entsprechenden Richtplans Fussverkehr.
- **Förderung des Veloverkehrs:** Ausbau der Infrastruktur und Schaffung von schnellen, unterbruchsarmen Verbindungen sowie genügend und attraktiven Abstellplätzen, Verbesserung der Sicherheit, konsequente Umsetzung des Richtplans Veloverkehr.
- **Zielgerichteter Ausbau des öffentlichen Verkehrs:** Erhöhung der Transportkapazität, Schaffung von dezentralen Umsteigeknoten und Tangentiallinien, Ausdehnung der Betriebszeiten, gerechtere ÖV-Finanzierung, gute Einbindung ins internationale Bahnnetz.
- **Weitere Reduktion des motorisierten Individualverkehrs:** keine Kapazitätserweiterung, wirksame Verkehrslenkungsmassnahmen, Parkplatzverknappung und -bewirtschaftung.
- **Optimierung des Zulieferverkehrs:** Schaffung eines nachhaltigen und effizienten Stadtlogistiksystems und Anreize für die Nutzung von stadtverträglichen Verkehrsträgern.
- **Reduktion und Vermeidung des Flugverkehrs:** Einschränkung der Betriebszeiten und Verminderung der Flugbewegungen.
- **Förderung der kombinierten Mobilität.**

## 2. Fussverkehr

Mit ganz wenigen Ausnahmen sind alle Menschen zu Fuss unterwegs. Zu Fuss gehen ist gesund, günstig, leise, platzsparend, Ressourcen schonend, macht Spass und ist zudem oft schneller als man denkt. Diese Mobilitätsform braucht für sich keine aufwendigen Strassensanierungen, weder Parkplätze noch Lärmschutzmassnahmen. Allerdings ist auch der Fussverkehr auf eine gewisse Infrastruktur angewiesen und muss im Rahmen von Strassensanierungen und -umgestaltungen gebührend berücksichtigt werden. Zudem braucht er ein dichtes Netz von attraktiven und auch möglichst direkten Verbindungen.

In der Stadt Bern sind 53 % der Haushalte autofrei. Mit 39 % der Wege, die täglich zu Fuss zurückgelegt werden, liegt der Fussverkehr weit an der Spitze des Berner Verkehrs. Im Binnenverkehr werden 20 % Fusswege und im Quartierverkehr 54 % Fusswege ausgewiesen.

### 2.1 Grundlagen

#### **M 2.1: Der kommunale Richtplan Fussverkehr bildet die Grundlage für alle weiteren Planungsvorhaben**

*Kommunale Fusswegnetzpläne im Rahmen der Richtplanung nach dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege von 1985 bezeichnen die Wegverbindungen, inkl. Schulwege, für Fussgängerinnen und Fussgänger. Sie bilden die Grundlage für die Planung von Trottoirs und FussgängerInnenübergängen und sind bei Planungs- und Bauvorhaben stets zu beachten. Die Festlegungen im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK sind vorher in der Stadt speziell zu verhandeln, denn für die Fussverkehrsplanung ist die Gemeinde, also die Stadt Bern zuständig.*

***Der Richtplan Fussverkehr ist umzusetzen und in das RGSK der 2. Generation zu übernehmen.***

#### **M 2.2: Grundlagenerfassung: FussgängerInnen zählen**

*Zahlen zu den Verkehrsbelastungen durch Motorfahrzeuge sind wichtig bei Neuplanungen. Neuerdings werden nun in den Planungen zwar in Verkehrsmodellierungen mit VISSIM FussgängerInnen dargestellt, aber es fehlen noch immer Zählungen als wichtige Planungsgrundlage.*

***Massnahme: An für den Fussverkehr wichtigen Bereichen, wie Umsteigepunkten, Schularealen, Quartierzentren usw., werden FussgängerInnenzählungen durchgeführt. Sie sind jeweils die Grundlage für die Planungsprozesse.***

### 2.2 Strasse als öffentlicher Raum

Die Strasse ist der wichtigste öffentliche Raum in einer Stadt und nicht nur eine technische Anlage. Fussgängerinnen und Fussgänger passieren sie auf ihren Alltagswegen als Durchgangs-, Begegnungs- und Aufenthaltsraum, für Kinder ist sie auch Aktionsraum. Zur Nutzung des Strassenraumes gehört vor allem auch die kleinteilige Nutzungsmischung der Erdgeschosszone in den Gebäuden der angrenzenden Gebiete, breite Trottoirflächen, Tempo-30- bzw. Tempo-20- Zonen (Begegnungszonen) auf den Strassen und Lärmwerte, die ES II nicht überschreiten. Die Gestaltung des Strassenraumes für FussgängerInnen erfordert neben Sicherheitsaspekten auch qualitätsverbessernde Massnahmen.

**M 2.3: Trottoirs sind FussgängerInnenbereiche, die vor allem zum Gehen und Stehen zu nutzen sind**

*Das Trottoir ist eine FussgängerInnenfläche mit einer Gehbereichsbreite von mindestens 2 Metern. Bei grösseren FussgängerInnenfrequenzen (zum Beispiel im Bereich von Schulhäusern) ist diese Breite entsprechend anzupassen. Die FussgängerInnenräume sind ausserhalb des Gehbereichs auch mit Bänken auszugestalten. Auf Absätze, Stufen, Kanten, Schrägen, Absenkungen, Rasengittersteine und Gleise ist möglichst zu verzichten, da von ihnen eine Sturzgefahr ausgeht. Mischflächen auf dem Trottoir mit mehreren Verkehrsarten müssen verschiedenen Bedürfnissen gerecht werden und sind entsprechend zu gestalten, um Konflikte zu vermeiden.*

**Auf Fussverkehrsflächen werden Mischflächen möglichst reduziert.**

**M 2.4: Querungsmöglichkeiten gehören zu den direkten Wegbeziehungen**

*Attraktive, sichere und möglichst direkte Querungen von Strassen sind wichtig. Es sind situationsgerechte Querungslösungen anzubieten (Zebrastreifen, Mittelinseln, Engstellen, Vertikalversätze, Lichtsignale etc.). Bei grösserem Verkehrsaufkommen sind wo nötig Mittelinseln vorzusehen.*

*Zebrastreifen ausserhalb der Tempo-30-Zonen ermöglichen direkte Wegbeziehungen mit Vortritt auf der Strasse für den Fussverkehr. Besondere Achtsamkeit ist auf Schulwegen und vor Schulhäusern nötig. Das natürlicherweise unberechenbare Verhalten von Kindern erfordert eine in hohem Masse fehlertolerante Anlage. Tiefe Geschwindigkeiten sind essentiell. Bei einem Schulweg ist notfalls eine Lichtsignalanlage zu erstellen, falls die Sicherheit der SchülerInnen nicht anders gewährleistet werden kann.*

*Bei Lichtsignalanlagen ist sicherzustellen, dass das Queren der Strasse in der zur Verfügung gestellten Zeit sicher möglich ist (grüne Welle für FussgängerInnen).*

*Tempo-30-Zonen: In Tempo-30-Zonen muss das Queren grundsätzlich überall möglich sein. Aus diesem Grunde sind wichtige Querungsstellen mit Engstellen, Vertikalversätzen oder dergleichen sicherer zu gestalten. Auch in diesen Zonen sind Zebrastreifen möglich und sinnvoll, wenn zum Beispiel im Bereich von Schulhäusern gebündelt FussgängerInnenquerungen auftreten.*

*Auch in Haltestellenbereichen muss das möglichst freie Queren der Strasse für FussgängerInnen möglich sein. Deshalb dürfen die Haltestellenkanten nur auf einem Teilbereich höher als 12 cm sein.*

**Das Queren der Strasse muss für alle sicher möglich sein.**

**M 2.5: Die Trottoirs, die FussgängerInnenübergänge und die T-30-Zonen sind gut auszuleuchten**

*Dies gilt besonders in der Dämmerung und in der Nacht.*

**Zur Sicherheit aller ist der Strassenraum richtig auszuleuchten.**

**M 2.6: Schaffung von zusätzlichen grossflächigen Begegnungszonen**

*Die Stadt Bern besitzt im Burgfeld und im Breitfeld schweizweit die ersten beiden Begegnungszonen. Dort wo die Bevölkerung dies wünscht, sind weitere solche Zonen zu schaffen. Sie werten Quartiere deutlich auf und bieten flächendeckende Gelegenheiten für spielende Kinder und für Erwachsene. Sie fördern nachbarschaftliche Beziehungen und schaffen mehr Sicherheit.*

## 2.3 Schulwege

### **M 2.7: Für Kinder ab 4 Jahren sind zumutbare und sichere Schulwege notwendig**

*Das neue Kindergartenobligatorium sieht eine Kindergartenpflicht ab 4 Jahren vor. Die Schülerinnen und Schüler werden also auch immer jünger. Aus der Bundesverfassung, BV, Art. 19, geht das Recht auf einen ausreichenden und unentgeltlichen Grundschulunterricht hervor, der für jedermann zugänglich sein muss. Daraus geht auch der Anspruch auf einen zumutbaren Schulweg hervor. Auch das Fuss- und Wanderweggesetz (FWG) geht explizit auf die Kindergarten- und Schulwege ein. In FWG Art. 2, ist festgelegt, dass 'Fusswegnetze Verkehrsverbindungen für die Fussgänger sind' und im Abs. 3 heisst es 'Fusswegnetze erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Kindergärten und Schulen'. Da im Kanton Bern nach Volksschulgesetz (VSG Art. 5) die Gemeinden für die Fusswegnetzplanung zuständig sind, müssen sie allen Kindern ab 4 Jahren einen zumutbaren Schulweg gewährleisten.*

*Kinder müssen ab der Volksschule den Schulweg selbständig bewältigen können. Dazu benötigen sie auf ihren Schulwegen genügend breite Gehwege und sichere Querungsmöglichkeiten. An vielen Orten schränken Grünpflanzungen (Hecken, Bäume) die Sicht im Bereich FussgängerInnenquerungen und Kurven auf unzulässige Weise ein. Die Sichtverhältnisse sind deshalb alljährlich an neuralgischen Stellen zu überprüfen und mit entsprechenden Massnahmen sicherzustellen.*

*Die Schulwege werden mit den Umorganisationen und Zusammenlegungen von Schularealen teilweise länger und mit zunehmendem Verkehr auch immer komplizierter und gefährlicher.*

**Der Schulweg ist eine ständige Aufgabe in der Stadt Bern. Der Gemeinderat berichtet jährlich über die Situation der Schulwege in der Stadt Bern und bezeichnet zur Problematik von sicheren und zumutbaren Schulwegen innerhalb der Stadt Bern für die Eltern und LehrerInnen eine kompetente Ansprechsstelle.**

### 3. Veloverkehr

Velofahren ist ökologisch, gesund und kostengünstig. Wer Velo fährt, ist rascher am Ziel, braucht weniger Platz und verursacht keinen Lärm. Aus diesen Gründen ist die Förderung des Veloverkehrs für die SP der Stadt Bern nicht nur ein Wunsch, sondern angesichts des Klimawandels auch eine Pflicht.

Damit Velofahren attraktiver wird, müssen die folgenden drei Punkte erfüllt sein: Es braucht gute Veloverbindungen, mehr Sicherheit und genügend Abstellplätze. Damit verbunden ist eine umfassende Informations- und Förderkampagne. Gemäss Modalsplit von 2012 liegt der Anteil Veloverkehr in der Stadt Bern nur bei 11%<sup>1</sup>. Das ist deutlich zu wenig. Der Gemeinderat der Stadt Bern hat dies erkannt und will diesen Anteil mit einer Velo-Offensive verdoppeln.

Die SP Stadt Bern unterstützt diese Velo-Offensive. Dazu braucht es umfassende Massnahmen und nicht zuletzt auch ein Umdenken bei Politik und Verwaltung. Es muss ein Kulturwandel für ein besseres Veloverständnis stattfinden. Die SP Stadt Bern verlangt folgende Massnahmen, damit der Anteil an Velofahrten bis 2030 verdoppelt wird.

#### 3.1 Veloverbindungen

Im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept von 2012 wird eine massive Verkehrszunahme prognostiziert. Verglichen mit 2007 sollen der öffentliche Verkehr bis 2030 um 62.1% und der motorisierte Individualverkehr um 23.3% wachsen.<sup>2</sup> Einem solchen Pendlerstrom kann nicht nur mit dem Ausbau von öV oder Strassen begegnet werden. Viel nachhaltiger und günstiger ist es, mehr Menschen zum Velofahren zu bewegen. Deshalb muss es attraktiver werden, mit dem Velo vom Wohn- zum Arbeitsort, zur Schule oder zu Freizeitaktivitäten zu gelangen. Eine besonders wichtige Massnahme dazu ist ein dichtes Netz an Veloverbindungen und insbesondere der Bau von direkten, unterbrochsamen Verbindungen für den Veloverkehr, sogenannten «Velobahnen».

<b>M 3.1: Velobahnen</b>
<i>Zwischen den einzelnen Quartieren der Stadt Bern sowie in alle Agglomerationsgemeinden werden direkte und unterbrochsarme Verbindungen, sogenannte Velobahnen, realisiert.</i>
<b>M 3.2: Offene Einbahnstrassen</b>
<i>Einbahnstrassen werden für den Veloverkehr in der Gegenrichtung geöffnet und womöglich mittels separater Spur gesichert.</i>
<b>M 3.3: Signalisation</b>
<i>Klare Signale und vom Velo aus gut sichtbare und gefahrlos lesbare Wegweiser sorgen für eine gute Veloverkehrsführung.</i>
<b>M 3.4: Grüne Wellen</b>
<i>Velofahrende profitieren möglichst oft von einer grünen Welle.</i>
<b>M 3.5: Rechtsabbiegen bei Rot</b>
<i>Das Rechtsabbiegen bei Rot wird für Velofahrende nach Möglichkeit gestattet.</i>

<sup>1</sup> Städtevergleich Mobilität, Bericht 2012, S.8.

<sup>2</sup> Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern Mittelland, Bericht 2012, S.34.

### **M 3.6: Separate Veloampeln und optimierte Lichtsignale**

*Dank separaten Veloampeln haben Velofahrende längere Grünphasen. Die Lichtsignale und Anmeldeeinrichtungen werden laufend auf eine optimale Funktionsweise überprüft. Unplausible Rotphasen für Velofahrende werden vermieden.*

## **3.2 Sicherheit**

Velofahrende gehören zu den verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden. Sie zu schützen und bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen entsprechend zu berücksichtigen, muss deshalb Priorität haben. Wird das Velofahren sicherer, satteln auch mehr Menschen auf das Fahrrad um. Umfragen zeigen nämlich, dass gerade mangelhafte Sicherheit viele potentielle Velofahrerinnen abschreckt. Auch lassen Eltern ihre Kinder nur Velo fahren, wenn es sicher genug ist.

### **M 3.7: Allgemein**

*Die Sicherheit des Veloverkehrs wird explizit gefördert.*

### **M 3.8: Bauprojekte**

*Bei Bau- und Sanierungsprojekten im Hoch- oder Tiefbau hat die Sicherheit der Velofahrenden höchste Priorität.*

### **M 3.9: Konfliktstellen**

*Mögliche Konfliktstellen mit dem MIV auf Velostreifen werden speziell gekennzeichnet oder durch bauliche Massnahmen entschärft.*

### **M 3.10: Breite Velostreifen**

*Auf dem ganzen Basisnetz gibt es durchgehende mindestens 1.80 m breite Velostreifen. Wo dies nicht möglich ist, wird Tempo 30 signalisiert.*

### **M 3.11: Abstand zu Parkplätzen**

*Zwischen längsseitigen Parkplätzen und Radstreifen gibt es einen Mindestabstand von 0.8 m.*

### **M 3.12: Kaphaltstellen**

*Bei Kaphaltstellen werden Veloumfahrungen angeboten.*

### 3.3 Abstellplätze

Wer mit dem Velo unterwegs ist, will das Velo am Zielort möglichst nah und sicher parkieren können. Stehen zu wenige Abstellplätze zur Verfügung, verliert das Velofahren an Attraktivität. Zudem werden Velos dann oftmals so parkiert, dass sie Durchgangswege versperren. Insbesondere im Raum Bahnhof Bern ist die Situation höchst unbefriedigend. Aber auch bei anderen publikumsintensiven Anlagen in der Innenstadt und in den Quartieren braucht es genügend kostenlose Veloabstellplätze. Veloabstellplätze sollten mindestens zu einem Drittel mit Anbindepfosten für Velos ausgerüstet werden. Nur so können Velos gut gegen Diebstahl geschützt werden.

<b>M 3.13: Bahnhof</b>
<i>Im Raum Bahnhof Bern gibt es genügend kostenlose und gut ausgerüstete Veloabstellplätze. Genügend kostenpflichtige Abstellplätze in Velostationen stellen zudem ein attraktives Umsteigen auf die Bahn und den Schutz vor Diebstahl sicher.</i>
<b>M 3.14: Einbindung von Partnern</b>
<i>Die Stadt Bern bindet SBB und BernMobil bei der Erstellung von Abstellplätzen ein.</i>
<b>M 3.15: Publikumsintensive Anlagen</b>
<i>Publikumsintensive Anlagen müssen mit genügend gedeckten Veloabstellplätzen ausgerüstet werden, insbesondere an den öV-Haltestellen.</i>
<b>M 3.16: Quartiere</b>
<i>In allen Quartieren gibt es flächendeckend genügend Abstellmöglichkeiten.</i>
<b>M 3.17: Anbindepfosten</b>
<i>Veloabstellplätze werden zu mindestens einem Drittel mit Anbindepfosten ausgerüstet, denn diese sind der wirksamste Schutz gegen Diebstahl.</i>

### 3.4 Weitere Massnahmen

Neben den drei oben aufgeführten Punkten zu Veloverbindungen, Sicherheit und Abstellplätzen braucht es weitere Massnahmen, damit Velofahren attraktiver wird.

<b>M 3.18: Veloverleihsystem</b>
<i>Bern erhält ein attraktives Veloverleihsystem.</i>
<b>M 3.19: Informationskampagnen</b>
<i>Informationskampagnen motivieren zum Umsteigen. Insbesondere bei Kindern und Jugendlichen wird das Velofahren gefördert.</i>

**M 3.20: Rücksichtskampagne**

*Mit Kampagnen zur Rücksichtnahme wird das Verständnis zwischen dem Velo- und dem Fussverkehr verbessert. Gerade in gemeinsamen Mischverkehrsflächen ist das sehr wichtig.*

**M 3.21: Städtische Fachstelle**

*Die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr erhält jährlich mindestens zwei Millionen Franken. Ziel: Die städtische Verwaltung adaptiert die Anliegen von Fuss- und Veloverkehr.*

**M 3.22: Richtplan Veloverkehr<sup>3</sup>**

*Der Richtplan Veloverkehr von 2009 wird konsequent umgesetzt. Er soll zudem bis 2020 an die neusten Erkenntnisse angepasst werden.*

---

<sup>3</sup> Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern, 2009.

## 4. Öffentlicher Verkehr

Die Region Bern profitiert heute von einem sehr gut funktionierenden und zuverlässigen Gesamtverkehrssystem. Dies ist ein wichtiger Standortfaktor. Die Prognosen für das Verkehrswachstum in der Region Bern sind aber düster und dürfen sich so nicht bewahrheiten. Um den mit stark zunehmendem MIV drohenden Verkehrskollaps zu vermeiden und die Lebensqualität in Bern zu erhalten und zu verbessern, ist nebst der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs auf jeden Fall ein zielgerichteter Ausbau des öffentlichen Verkehrs nötig. Der öV bildet das Rückgrat der Mobilität auf kleine, mittlere und grosse Distanzen und dient so auch dem Fuss- und Veloverkehr. Seine Netzstruktur ermöglicht die Teilhabe aller an der Mobilität und verbindet Stadtteile und die Region und stellt den Anschluss ans überregionale und internationale Netz sicher. Neben den grossen geplanten Ausbauten (z.B. im und um den HB Bern) sind eine Reihe von Massnahmen wichtig, um die Attraktivität des öV zu sichern und auszubauen. Dazu gehört auch eine bessere Erschliessung der städtischen Peripherie.

### 4.1 Benutzung, Fahrplan und Tarife

Die Benutzung des öV in der Region Bern muss für alle Kundinnen und Kunden problemlos, attraktiv, sicher und preisgünstig sein.

In den letzten Jahren wurde einerseits sowohl in die Haltstelleninfrastruktur wie auch die Fahrgastinformation viel investiert. Andererseits erfolgte bei einigen Dienstleistungen ein Abbau. Ausserdem verschlechterten die mehrmaligen Preissteigerungen das Preis-/Leistungsverhältnis. Die Preispolitik muss aber zum erwünschten Umsteigeeffekt beitragen.

#### 4.1.1 Die Benutzung des öV ist einfach und bequem

<b>M 4.1: Alle Stationen und Haltepunkte des öV sind attraktiv: gut erreichbar, sicher, funktional.</b>
<i>Die Warteräume des öV sollen ausschliesslich den NutzerInnen zur Verfügung stehen: Diese Flächen sind vom übrigen Verkehr frei zu halten (Taxis, Velos, Anlieferung). Wo nötig, ist dies mit baulichen Massnahmen sicherzustellen. Dies erhöht Sicherheit und Komfort.</i>
<i>Es werden genügend Sitzgelegenheiten angeboten, die in der Regel gedeckt sind; bei der Sitzbankhöhe wird auf die Bedürfnisse der verschiedenen Altersklassen Rücksicht genommen.</i>
<b>M 4.2: Die Umsteigepunkte sind zweckmässig.</b>
<i>Bei den Umsteigepunkten liegen die Haltestellen verschiedener Linien möglichst nahe beieinander.</i>
<b>M 4.3: Stationen und Haltepunkte des öV werden noch vermehrt zu Mobilitätszentren ausgebaut; sie bieten ein umfassendes Dienstleistungsangebot an.</b>
<i>Der Trend bei den grossen Haltepunkten und Stationen geht leider in Richtung Kommerzialisierung. Wir erwarten, dass wieder vermehrt auf den Kernbereich eingegangen wird und prioritär Dienstleistungen für öV-KundInnen bereitgestellt werden. Dies betrifft z.B. Bike and Ride, Öffnungszeiten usw.</i>
<b>M 4.4: Das öV-System sorgt für eine umfassende Information der Kundinnen und Kunden.</b>
<i>Das vor einigen Jahren eingeführte Informationssystem an den Haltestellen und in den Fahrzeugen hat sich grundsätzlich bewährt. Wir erwarten, dass bestehende Lücken geschlossen werden (Nachrüstung Fahrzeuge). Das System liesse sich, z.B. bei Störungen im Betrieb, aber noch flexibler und zielgerichteter nutzen. Die in den Fahrzeugen installierten Bildschirme dürfen nicht zu Werbezwecken missbraucht werden.</i>

**M 4.5: Der öV verfügt über sichere, saubere und komfortable Fahrzeuge; diese sind insbesondere kinder- und behindertenfreundlich.**

*In den Fahrzeugen soll für noch mehr Platz gesorgt werden. Rollstühle, Kinderwagen, grosse Gepäckstücke etc. sollten kein Problem darstellen. Für Velos sind ebenfalls geeignete Bereiche zu bezeichnen.*

*Aussenwerbung an den Fahrzeugen darf die Scheiben nicht überdecken.*

*Die durchgehende Erhöhung der Perrons auf 24 bzw. 27 cm ist nur mit grosser Zurückhaltung umzusetzen, dabei ist die Verhältnismässigkeit zu wahren. Einer guten, hindernisarmen Querung der Verkehrsanlagen ist ebenso hohe Bedeutung zuzumessen.*

**M 4.6: Die Preise des öV sind günstig. Ein gutes Preis-/Leistungsverhältnis im öV wird gewahrt; die Tarife fördern das Umsteigen auf den öV.**

*Bei den Zonenabonnements ist aus unserer Sicht das Preis-/Leistungsverhältnis noch knapp gewahrt; bei den Einzelbilletten stimmt es nicht mehr. Dies kann verbessert werden, indem das Halbtaxabo wirklich 50% angerechnet wird. Die Gültigkeit der Tageskarte wird bei gleichem Preis auf 24-Stunden ausgedehnt.*

**M 4.6a: Langfristig wird der öV gratis.**

*Es soll geprüft werden, wie der gesamte öV der Stadt für alle Menschen kostenfrei zugänglich gemacht werden kann. Dies umfasst auch Dienstleistungen wie Moonliner oder die Marzilibahn. Einer Privatisierung öffentlicher Verkehrsdienstleistungen soll entgegengewirkt werden.*

**4.1.2 öV als Netz: neue Linien sind nötig, bestehende können optimiert werden**

Im Trambereich konnte mit dem Tram Bern-West ein wichtiges Element realisiert werden. Nach der Ablehnung von Tram Region Bern durch die Stimmberechtigten in Köniz und der Zustimmung in Ostermundigen erst im zweiten Anlauf ergibt sich nun aber eine neue Situation, indem die Bewältigung des Fahrgastaufkommens, gerade auf dem Gebiet der Stadt Bern, auf kurze und mittlere Sicht nicht mehr gewährleistet werden kann. Deshalb sind im Angebotsbeschluss 2018–2021 dringend neue Linien und Ausbauten vorzusehen. Dies ist ohne grössere bauliche Anpassungen möglich. Aus unserer Sicht stehen dabei die Bedürfnisse der BewohnerInnen der Stadt Bern und stadtnaher Gebiete heute und morgen im Vordergrund. Es ist also z.B. nicht sinnvoll, für die Peripherie Schnellbusse einzusetzen.

**M 4.7: Der öV funktioniert als Netz.**

*Die Netzstruktur des öV ist auszubauen. In aller Regel sind die Endhaltepunkte der Tram- und Buslinien mit den S-Bahn-Haltestellen zu verknüpfen; die Umsteigeknoten sind zu stärken.*

**M 4.8: Die Linie 20 wird am HB Bern mit dem Ast Länggasse der Linie 12 verknüpft und tagsüber mindestens im 5-Minuten-Takt betrieben. Eine ZMB klärt die Umstellung auf Tram ab, inkl. einer Verlängerung Güterbahnhof–Weyermannshaus–Bethlehem–Brünnen/Kappelenring.**

*Die Äste 20 Wankdorf und 12 Länggasse gleichen sich in der Nachfrage und sind beide an ihren Kapazitätsgrenzen. Deshalb ist eine neue Verknüpfung hier sinnvoll.*

<b>M 4.9: Die Linie 11 wird ab Holligen zum Europaplatz geführt.</b>
<i>Die Verknüpfung mit der S-Bahn ist nötig und entlastet den HB Bern.</i>
<b>M 4.10a: Die Linie 12 wird ab Zentrum Paul Klee via HB Bern zum Güterbahnhof geführt.</b>
<i>Die Bedienung des Astes Güterbahnhof durch Postautos soll einer sinnvollen Lösung weichen. Die Verknüpfung mit dem Ast Zentrum Paul Klee bietet sich an. Die Fahrbeziehung Richtung Westen bleibt bestehen.</i>
<b>M 4.10b. Variante: Die Linie 20 wird ab HB Bern zum Güterbahnhof geführt.</b>
<i>Die Bedienung des Astes Güterbahnhof durch Postautos soll einer sinnvollen Lösung weichen. Eine Verknüpfung mit der Linie 20 bietet sich als Sofortmassnahme an. Die Fahrbeziehung Richtung Westen bleibt bestehen.</i>
<b>M 4.11: Die Linie 10 wird tagsüber durch eine zusätzliche Linie zwischen den S-Bahn-Stationen Liebefeld und Ostermundigen verstärkt. In der Innenstadt sind dabei Alternativrouten denkbar.</b>
<i>Nicht die peripheren Bereiche der Linie 10 sind überlastet, sondern diejenigen in der inneren Stadt. Hier muss rasch und unkompliziert Abhilfe geschaffen werden. Selbstverständlich braucht es dabei eine Anbindung an die S-Bahn. Der Einsatz von Doppelgelenkbussen ist nicht nötig.</i>
<b>M 4.12: Die Linie 6 wird aufgewertet.</b>
<i>Im Rahmen der Umstellung mit Tram Bern-West hat die Linie 6 Fischermätteli eine einschneidende Abwertung erfahren. Wir verlangen eine Rückkehr zu urbanen Taktverhältnissen, auch morgens, abends und an Wochenenden. Längerfristig ist eine Anbindung an die S-Bahn-Haltestellen Liebefeld oder Europaplatz zu prüfen.</i>
<b>M 4.13: Die Buslinie 30 (Mattebus) wird endlich ganztags realisiert.</b>
<i>Das Bedürfnis ist ausgewiesen.</i>
<b>M 4.14: Haltestellen mit mehreren Linien des öV werden in der Regel von allen betroffenen Transportunternehmungen bedient.</b>
<i>Diese einfache Massnahme schafft vermehrte Umsteigebeziehungen, vereinfacht so die öV-Benutzung und verkürzt Fahrwege.</i>
<b>M 4.15: Neue Tangential- und Diagonallinien zur Vernetzung der bestehenden Linien werden eingeführt, z.B. Köniz-Brünnen-Wohlen, Köniz-Liebefeld-Weissensteinstrasse-Fischermätteli-Europaplatz-Güterbahnhof-Länggasse-Neufeld-(Viererfeld-HB), Köniz-Insel-Viererfeld-Tiefenau.</b>
<i>Das Potential des Betriebs von Tangential- und Diagonallinien ist noch lange nicht ausgeschöpft.</i>
<b>M 4.15a: Die Linie 32 wird von Oberbottigen zum Westside verlängert.</b>
<i>Die Erschliessung Oberbottigen ist nur über Bus-Zug via Riedbach machbar und entsprechend umständlich. Falls eine Verlängerung der Linie 32 nicht möglich ist, wäre eine eigene Linie Riedbach-Oberbottigen-Westside zu prüfen.</i>

### 4.1.3 Der öV funktioniert rund um die Uhr

Das Nachtlinienangebot wurde in den letzten Jahren ausgebaut. Dies entspricht einem ausgewiesenen Bedürfnis, insbesondere am Wochenende. Nach wie vor unbefriedigend ist aber der «Normalbetrieb». Eine Verlängerung ist hier morgens wie abends angezeigt.

Weitere Ausbauten beim Moonliner können kontinuierlich erfolgen. Um das Angebot zusätzlich zu attraktivieren, soll die Gültigkeit des Halbtax-Abos gewährt werden.

Besondere Anstrengungen werden im Bereich des Geschäfts-, Einkaufs-, Besuchs- und Freizeitverkehrs unternommen

<b>M 4.16: Die Betriebszeit des Normalangebots wird morgens auf 05.00 Uhr und abends bis 01.00 Uhr verlängert; dies gilt grundsätzlich für alle Linien.</b>
<i>Das GÖV verunmöglicht dies derzeit noch. Die Ausdehnung des Grundangebots ist aber ein klares Bedürfnis.</i>
<b>M 4.17: Das Moonliner-Angebot wird ins Grundangebot gemäss Gesetz aufgenommen.</b>
<i>Damit sind erhöhte Abgeltungen möglich.</i>
<b>M 4.18: Die besonderen Bedürfnisse im Bereich des Geschäfts-, Einkaufs-, Besuchs- und Freizeitverkehrs werden genau abgeklärt und entsprechende Massnahmen eingeleitet.</b>
<i>Hier besteht Nachholbedarf, auch im Bereich der Billett-Angebote.</i>
<b>M 4.19: Die Frequenzen bleiben auch am Abend genügend hoch.</b>
<i>Auf einigen Linien fehlt abends ein gutes Angebot.</i>
<b>M 4.20: Die Fahrpläne werden auf die Bedürfnisse am Wochenende abgestimmt; die Frequenzen bleiben genügend hoch.</b>
<i>Es soll evaluiert werden, welche Linien aufgewertet werden müssen, um ein gutes Angebot auch am Wochenende bereit zu stellen.</i>

## 4.2 Struktur, TrägerInnen und Finanzierung

Die Strukturen des öV in der Region Bern haben den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden zu dienen und nicht umgekehrt. Die Planung des öV-Angebots soll demokratisch legitimiert und wirksam kontrolliert sein. Dies ist bei der starken Rolle des Kantons nur ungenügend der Fall.

Die Transportunternehmungen gewährleisten ihrerseits den Service public auch durch ihre Arbeitsbedingungen und damit durch motiviertes Personal.

Für den öV ist eine genügende und gerechte Finanzierung sicherzustellen. Die Kosten des Verkehrs werden gerecht auf die Einwohnerinnen und Einwohner der Agglomeration und des Kantons verteilt

**M 4.21: Struktur, Arbeitsweise und Effizienz des Bereichs Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland sollen überprüft werden, eine wirksame demokratische Kontrolle muss funktionieren. Die Einflussnahme der Stadt wird sichergestellt; der Stadtrat übt eine Aufsichts- und Kontrollfunktion aus.**

*Die Rolle der Stadt innerhalb der Regionalkonferenz Bern-Mittelland beschränkt sich auf die einer Bittstellerin. Hier muss die Stadt Bern Handlungsspielraum zurückgewinnen.*

**M 4.22: Die Gemeindebeiträge an den GöV-Topf werden neu berechnet; die Differenzen der Pro-Kopf-Belastung zwischen den einzelnen Gemeinden werden auf der Grundlage einer fairen Kosten-Nutzen-Analyse reduziert.**

*Die Stadt Bern trägt durch ihre Zentrumsfunktion überproportional hohe öV-Kosten. Hier muss ein neuer Kostenschlüssel ausgehandelt werden.*

#### **4.3 Bau, Betrieb und Technik: in die öV-Infrastruktur wird investiert**

Investitionen in die technische Infrastruktur des öV bilden die Grundlage für einen leistungsfähigen Betrieb. Schienen- und Strassenfahrzeuge sind auf dem neusten Stand der Technik und ermöglichen so einen reibungslosen Ablauf des Gesamtsystems. Die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung (LRV) und der Lärmschutzverordnung (LSV) sind eingehalten. Neue Linien schliessen Angebotslücken und erschliessen damit neue KundInnensegmente. Die Kapazität der Bahnhöfe ist genügend gross. Der öV geniesst in der Verkehrsplanung Priorität. All diese Investitionen schaffen und erhalten wertvolle Arbeitsplätze. Der öV-Ausbau verlangt auch die Bereitstellung der Wartungsinfrastruktur. Dass dabei die Anforderungen der Raumplanung erfüllt werden müssen, ist selbstverständlich. Ein Bau einer neuen Anlage ausserhalb bestehender Bauzonen wird abgelehnt.

In den letzten Jahren wurden einige Zufahrtsstrecken zum HB Bern ausgebaut, was bessere S-Bahn-Verbindungen ermöglichte. Der Ausbau im HB selbst ist in Planung. Dabei ist auf die Bedürfnisse der Stadt und derjenigen der öV-BenutzerInnen Rücksicht zu nehmen.

**M 4.23: Die Stadt Bern ist wirksam ins nationale und internationale Schienen-Hochgeschwindigkeitsnetz integriert. Dazu gehören auch Nachtzugverbindungen.**

*Die Stadt Bern soll weiterhin an die internationalen Linien angeschlossen bleiben und dabei von schnellen Verbindungen profitieren.*

**M 4.24: Die Kapazitäten im Bahnknotenpunkt Bern und auf den Zulaufstrecken (Holligen + Wankdorf) werden signifikant erhöht.**

*Die zentrumsnahen S-Bahnen sollen durchgehend einen Viertelstundentakt sicherstellen können und damit auch einen Teil des innerregionalen Verkehrsaufkommens bewältigen.*

**M 4.25: ZBB wird umgesetzt.**

*Der Ausbau des HB Bern ist nötig. Dabei wird auf die Bedürfnisse der öV-KundInnen und des Fuss- und Veloverkehrs Rücksicht genommen. Eine weitere Kommerzialisierung wird abgelehnt.*

**M 4.26: Der öV hat bei Ampelanlagen gegenüber dem MIV uneingeschränkt und zeitgerecht Vortritt. Die Lichtsignalsteuerungen werden gleichzeitig so optimiert, dass für Velo- und Fussverkehr keine unmotivierten und unzumutbaren Wartezeiten entstehen.**

**M 4.27: Separate öV-Spuren werden ausgebaut oder neu geschaffen.**

#### **4.4 Umfeld, Planung und flankierende Massnahmen**

Der öV profitiert von zukunftsweisenden Entscheiden und Massnahmen in allen Bereichen und auf allen Ebenen. Auch ein sehr gut organisiertes öffentliches Transportwesen ist auf ein adäquates Umfeld angewiesen. Vordringlich sind vor allem Weichenstellungen in der Raumplanung, der Finanz- und Steuerpolitik und in der Verkehrspolitik allgemein.

**M 4.28: Die Bundesabgaben auf Treibstoffen stehen zu 100 % für den öV zur Verfügung.**

**M 4.29: Eine wirksame Raumplanung stimmt Stadtentwicklungs-, Siedlungs-, Wohn- und Fiskalpolitik regional ab.**

*Mit dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept sind erste Schritte in dieser Richtung unternommen worden. Da jedoch die Planungshoheit nach wie vor bei den Gemeinden liegt, ist die Wirksamkeit dieses Richtplaninstruments bis jetzt eher gering.*

**M 4.30: Für Fahrten mit dem MIV ist der Steuerabzug höchstens so hoch wie derjenige für den öV.**

## 5. Motorisierter Individualverkehr MIV

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat generell stark negative Auswirkungen, gerade in den Städten. Er belastet die Luft, verursacht Lärm und weist einen unverhältnismässigen Energieverbrauch auf. Zudem beansprucht sowohl der rollende wie auch der stehende MIV grosse Flächen, die sinnvoller genutzt werden können. In den meisten Schweizer Städten und Gemeinden nahm der motorisierte Individualverkehr in den letzten Jahren zu. Dieser negative Trend konnte in der Stadt Bern – abgesehen von den innerstädtischen Autobahnen – vermieden werden. Hier ist der MIV-Anteil – im Vergleich mit anderen Städten – relativ tief; aber immer noch werden 22 Prozent aller Wege innerhalb von Bern mit dem MIV zurückgelegt.<sup>4</sup> Gleichzeitig verzichtet heute über die Hälfte der Berner Haushalte auf ein eigenes Auto<sup>5</sup> und mit der Siedlung Burgunder wurde die erste autofreie Siedlung der Schweiz realisiert. Dazu kommt: Mehrspurige Einfallstrassen wurden zurückgebaut, es entstanden Begegnungszonen und in der Innenstadt verschwanden öffentliche Parkplätze.

Der Stadt Bern konnte das Ziel der Energiestrategie 2006–2015, den motorisierten Individualverkehr um 10 Prozent zu reduzieren, umsetzen. Entscheidende Gründe dafür sind – gemäss Verwaltung – der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Bewirtschaftung von Parkfeldern, Tempo-30-Zonen und weitere verkehrs-beruhigende Massnahmen.<sup>6</sup>

Alle Trends besagen, dass der Verkehr – Pendlerverkehr wie auch Freizeitverkehr – zunimmt. Werden keine Gegenmassnahmen ergriffen, so rechnen Prognosen mit einer MIV-Zunahme in der Region Bern von über 20 Prozent, was vor allem für die Stadt und die angrenzenden Gemeinden eine grosse Herausforderung darstellt und weiteren Wohnungsbau wie auch städtische Verdichtungen behindert.<sup>7</sup> Massnahmen zur Lenkung des MIV sind daher dringend notwendig. Ziel muss sein, den MIV so gering wie möglich zu halten, ihn zu verlagern und verträglich zu gestalten. Es ist deshalb begrüssenswert, dass die Stadt in ihrer Energie- und Klimastrategie 2025 eine weitere MIV-Reduktion um rund 15 Prozent bis 2030 vorsieht.<sup>8</sup>

<b>M 5.1: Plafonierung Länge Basisnetz</b>
<i>Das Strassenbasisnetz ist seit 1993 in etwa konstant geblieben. Eine Erweiterung soll vermieden werden. Bei einer notwendigen Veränderung (wie z.B. durch den Bau des Neufeldtunnels) gilt es als Kompensation andere Strassen (wie z.B. in der Folge die Neubrücke) zu Quartiernetzstrassen herunterzustufen.</i>
<b>M 5.2: Verkehrssystem-Management</b>
<i>Die Dosierung des MIV ist durch Pfortneranlagen bei Einfallstrassen zu lenken – z.B. durch gezielte Lichtsignalsteuerung. Die angrenzenden Gemeinden sind dabei miteinzubeziehen.</i>
<b>M 5.3: Kein Kapazitätsausbau von Strassen und Autobahnen rund um Bern</b>
<i>Der Mehrverkehr soll durch den öV, mit dem Velo und zu Fuss bewältigt werden. Dafür muss in die nötigen Infrastrukturen investiert werden. Generell soll der Anteil an versiegelten Flächen in der Stadt nicht weiter zunehmen.</i>

<sup>4</sup> Städtevergleich Mobilität, Bericht 2012, S.6.

<sup>5</sup> Energie- und Klimastrategie 2025 Stadt Bern, 2015, S. 17.

<sup>6</sup> Energie- und Klimastrategie 2025 Stadt Bern, 2015, S. 6.

<sup>7</sup> Energie- und Klimastrategie 2025 Stadt Bern, 2015, S. 23.

<sup>8</sup> Energie- und Klimastrategie 2025 Stadt Bern, 2015, S. 28.

<p><b>M 5.4: Roadpricing</b></p> <p><i>Roadpricing könnte einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Städten und Agglomerationen leisten. Kanton, Region und Stadt Bern haben gemeinsam eine Studie erarbeitet, die anhand eines konkreten Modells die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen eines Roadpricings in der Agglomeration Bern untersucht. Resultat: Mit einer Strassenbenutzungsabgabe von fünf Franken pro Tag könnte in der Region Bern eine Reduktion des MIV von 15 bis 20 Prozent erreicht werden. Zusätzlich liessen sich jährlich rund 200 Mio. Franken für die Modernisierung der Verkehrssysteme gewinnen<sup>9</sup>.</i></p>
<p><b>M 5.5: Möglichst nur eine Fahrspur für den MIV pro Fahrtrichtung</b></p> <p><i>Diverse Spurreduktionen wurden bereits umgesetzt (z.B. Speichergasse, Kirchenfeldstrasse, Weltpoststrasse), weitere müssen folgen – wie z.B. Thunstrasse. Die frei werdenden Flächen sollen zu Spuren für Velo, öV und zu Bereichen für Fussgängerinnen und Fussgänger umgewandelt werden.</i></p>
<p><b>M 5.6: Flächendeckende Tempolimiten</b></p> <p><i>Durch eine Geschwindigkeitsreduktion kann die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer – besonders die der Schwächsten – erhöht werden. Zudem hat eine Temporeduktion eine positive Auswirkung auf die Lärmbelastung. Der Anteil aller verkehrsberuhigten Strassen (Tempo 30) am gesamten Strassennetz liegt in der Stadt Bern bei 61 Prozent. Dieser Anteil soll auf 90 % erhöht werden. Wo dies möglich ist, soll auch auf dem Basisnetz Tempo 30 eingeführt werden. Mit einer Länge von insgesamt 20 km sind in Bern ebenfalls Begegnungszonen (Tempo 20) weit verbreitet. Solche Massnahmen sind weiterzuerfolgen und voranzutreiben. Tempo 30 soll generell für die ganze Stadt gelten – mit Ausnahmemöglichkeiten gegen oben beim Basisnetz (bis max. Tempo 50) und gegen unten, etwa bei Begegnungsstrassen.</i></p>
<p><b>M 5.7: Einführung von Wabenlösungen in den Quartieren</b></p> <p><i>Die Quartiere sollten möglichst vom Durchgangsverkehr befreit werden. Durch eine Verhinderung der Durchfahrt durch Quartiere kann die Verkehrsbelastung in den Quartieren deutlich reduziert und dort die Lebensqualität und Sicherheit gesteigert werden. Als Massnahme können feste Sperren oder bewegliche Gestaltungselemente sowie Poller dienen. In den neuen Teilverkehrsplänen MIV sollen stets auch Wabenlösungen geplant und realisiert werden. Wo dies nicht möglich ist, soll im Minimum in Quartierzentren mit dichter Einkaufs- und Freizeitnutzung der quartierfremde MIV reduziert und also der Netzwideerstand mittels Begegnungszonen erhöht werden.</i></p>
<p><b>M 5.8: Förderung Carpooling und -sharing sowie nachhaltiges Flottenmanagement</b></p> <p><i>Wer mit dem Auto unterwegs ist, tut dies oft allein. Im Durchschnitt sind pro Auto 1,57 Personen unterwegs. Mit der Bildung von Fahrgemeinschaften trägt jeder einzelne dazu bei, dass Fahrten reduziert werden.</i></p> <p><i>8000 Stadtbernerinnen und -berner nutzen bereits heute Mobility als Alternative zum eigenen Auto. Ihnen stehen in Bern zurzeit 160 Mobility-Fahrzeuge an 76 Standorten zur Verfügung.</i></p> <p><i>Carpooling und Carsharing sind eine sinnvolle Ergänzung zum öV sowie zum Fuss- und Veloverkehr. Solche Angebote sollen weiter ausgebaut sowie Unternehmen, Verwaltungen und Organisationen zu deren Nutzung angeregt werden, wie auch zum Betrieb eines nachhaltigen Flottenmanagements.</i></p>
<p><b>M 5.9: MIV-freie Innenstadt</b></p> <p><i>Eine zunehmend auto- jedoch nicht öV-freie Innenstadt inklusive Bahnhofplatz ist anzustreben. Das Gewerbe erhält Ausnahmegewilligungen für die zeitlich beschränkte Zulieferung und auch für Anwohnerinnen und Anwohner sollen Sonderbewilligungen eingeschränkt möglich sein. Ziel ist eine lebendige, lebenswerte Innenstadt für Menschen und nicht für Autos.</i></p>

<sup>9</sup> Roadpricing in der Region Bern: Verkehrliche, finanzielle und rechtliche Aspekte, 2012, S.4.

<b>M 5.10: Neuüberbauungen ohne MIV oder MIV-arm</b>
<i>Mit der Siedlung Burgunder wurde die erste autofreie Siedlung der Schweiz realisiert. Weitere Projekte sind durch die Stadt voranzutreiben und die Zahl der Parkplätze pro Siedlung deutlich zu reduzieren (s. auch 11).</i>
<b>M 5.11: Lockerung der Parkplatzerstellungspflicht</b>
<i>Der Kanton Bern hat die Regeln zur Berechnung der minimalen und maximalen Anzahl von Parkplätzen vereinfacht. Neu beträgt die Bandbreite ab vier neuen Wohnungen 0.5 bis zwei Parkplätze pro Wohnung. Weiter soll in neuen Wohngebieten, die autoarm/-frei sind – bei Nachweis eines Mobilitätskonzepts – auf die Erstellung von Parkplätzen ganz oder weitgehend verzichtet werden können; ohne dass eine Parkplatzerersatzabgabe bezahlt werden muss. In den Städten, wo der Anteil an autofreien Haushalten steigt, ist das Angebot an Parkplätzen häufig grösser als die Nachfrage der Mieterinnen und Mieter. Unnötige Parkplätze sind eine Verschwendung von wertvollem Raum. Die Anzahl der Parkplätze in der Stadt wird reduziert. Die Stadt Bern soll dabei auch Anreize setzen und Instrumente verwenden, um die Anzahl Parkplätze auf ihrem Gebiet möglichst tief zu halten. Autoarmes/-freies Wohnen muss weiter gefördert werden.</i>
<b>M 5.12: Lenkende Parkplatzbewirtschaftung und Parkplatzverknappung</b>
<i>Durch MIV-Infrastruktur wird viel kostbarer urbaner Raum beansprucht. Es ist vor allem auf öffentlichen Parkplätzen auf vollkostendeckende Parkgebühren zu setzen und generell eine Parkplatzverknappung anzustreben. Die Umsetzung des Verkehrskompromisses in der unteren Altstadt ist vollumfänglich um- und durchzusetzen.</i>
<b>M 5.13: Keine Vermietung von privaten, nicht genutzten Parkplätzen an Dritte</b>
<i>Der Trend, einen Parkplatz, der zu einer Wohnung bewilligt wurde, tagsüber an Pendlerinnen und Pendler zu vermieten – z.T. über professionelle Vermittlungsfirmen oder mittels Apps – muss gestoppt werden. Heute kann die Stadt dies wegen des kantonalen Baugesetzes nicht verhindern. Solche Zweckänderungen sollen in Zukunft aber ohne Baubewilligung nicht möglich sein.</i>
<b>M 5.14: Elektromobilität</b>
<i>In den Energieperspektiven zur Energiestrategie 2050 geht der Bundesrat davon aus, dass die Elektromobilität ab 2020 eine zunehmend wichtigere Rolle spielt. Dieser Trend ist grundsätzlich zu begrüssen. Oberstes Ziel muss jedoch bleiben, eine Verlagerung auf den öV sowie auf den Velo- bzw. Fussverkehr zu erzielen. Die Elektromobilität bietet die Chance, einen Beitrag zu einer nachhaltigeren Mobilität zu leisten. Dabei soll die Elektromobilität ausschliesslich erneuerbare Energien nutzen. Die Erstellung von öffentlichen Parkplätzen mit Ladeinfrastruktur ist – vor allem in Gebieten mit schlechter öV-Erschliessung – zu fördern.</i>
<b>M 5.15: Taxiverkehr verbessern und kontrollieren</b>
<i>Taxis können grundsätzlich eine sinnvolle Ergänzung zum öV darstellen. Die sogenannte «Liberalisierung» im Taxigewerbe hat aber zu unerwünschten Effekten geführt bzw. diese nicht behoben. Verkehrsregeln werden von den FahrerInnen oft ignoriert; FussgängerInnenbereiche und öV-Spuren als Standplätze missbraucht. Die Arbeitsbedingungen vieler Selbständigen und Angestellten sind prekär. Für Kundinnen und Kunden ist die Situation unübersichtlich und der Service schlecht. Vermehrte Kontrollen – von Verkehr und Arbeitsbedingungen – sind dringend nötig; nur lizenzierte FahrerInnen dürfen das Gebiet der Stadt Bern unter klaren Bedingungen bedienen.</i>

## 6. Stadtlogistik / Lieferverkehr

In der Berner Innenstadt ist der Platz sehr begrenzt. Die engen Gassen der Innenstadt, aber auch viele Quartierstrassen, sind durch den regen und unkoordinierten Zulieferverkehr stark belastet. Oftmals werden auch kleinste Lieferungen mit Sattelschleppern transportiert. Es ist deshalb unverzichtbar, die Lieferung von Waren nachhaltig und effizient zu organisieren und die Transportketten zu optimieren. Stadtlogistiksysteme sind hierfür ein geeigneterer Ansatz. Von einer optimierten Anlieferung würden Anwohnende, BesucherInnen, TouristInnen und insbesondere auch die anderen Verkehrsteilnehmenden profitieren und die Berner Innenstadt würde dadurch an Attraktivität gewinnen.

Auf den Zulieferparkplätzen herrscht heute oft ein grosses Chaos und sie werden zunehmend als gewöhnliche Parkplätze missbraucht. In der Folge werden Gewerbefahrzeuge vermehrt irgendwo abgestellt.

Nicht alle Gewerbetreibenden sind dauernd auf ein Auto angewiesen. Eine grosse Auswahl an E-Bikes, Cargo-Bikes und Elektrorollern bietet die Möglichkeit, auch ohne Auto Waren, Werkzeuge und Ersatzteile zu transportieren. Dieses Potenzial muss vermehrt genutzt und entsprechend gefördert werden.

Velo-Hauslieferdienste gehören in vielen Städten zum Alltag. In der Schweiz haben bereits 21 Städte und Gemeinden einen solchen Dienst eingeführt. Der Berner Stadtrat hat sich ebenfalls schon mehrfach dafür ausgesprochen. Mit dem Verein Velo-Lieferdienste Schweiz (VLD) besteht seit 2012 eine Plattform, die schweizweit die Planung, Umsetzung und den Betrieb von Angeboten der nachhaltigen Warenfeinverteilung koordiniert.

**M 6.1: Die Stadt führt ein Stadtlogistiksystem ein. In einem oder mehreren Logistikzentren an Verkehrsknotenpunkten ausserhalb des Zentrums werden die einzelnen Lieferungen gesammelt und in möglichst wenigen, in der Regel kleineren, Fahrzeugen auf optimierten Routen zu den jeweiligen Bestimmungsorten transportiert. Mit Anreizen werden Betriebe motiviert, sich an diesem System zu beteiligen.**

*Mit einem Stadtlogistiksystem können viele Fahrten mit oftmals schlecht ausgelasteten und zu grossen Lastwagen vermieden werden. Dies reduziert die Belastung der Verkehrsachsen, der Bevölkerung und der Umwelt gleichermassen. Mögliche Anreize sind z.B. verkürzte Warenumschlagszeiten für Unternehmen, die sich nicht an einem solchen System beteiligen, eine Reduktion der Anlieferparkplätze oder die Öffnung von Taxispuren für Stadtlogistik-Partner.*

**M 6.2: Durch eine klare Signalisation werden Zulieferparkplätze als solche markiert. Dass sie ausschliesslich von Berechtigten benutzt werden wird strikt kontrolliert und Verstösse werden umgehend geahndet. Fahrzeuge, die ausserhalb von dafür vorgesehenen Bereichen unberechtigt abgestellt sind, werden konsequent gebüsst. Im FussgängerInnenbereich und auf Velostreifen abgestellte Fahrzeuge werden unverzüglich abgeschleppt.**

*Für die Anlieferung von Geschäften und Betrieben braucht es ausreichend Parkplätze. Gerade in der Innenstadt ist die Signalisation aber äussert unklar und Zulieferparkplätze werden von Unberechtigten besetzt. Zudem stehen Fahrzeuge von Gewerbetreibenden oft auch längere Zeit auf Trottoirs und Velostreifen. Wenn klare Regeln gelten, sind diese für alle besser nachvollziehbar und können somit auch leichter durchgesetzt werden.*

**M 6.3: Die Anlieferung und der Zugang zu Zulieferparkplätzen werden zeitlich eingeschränkt.**

*Die heutigen Anlieferzeiten sind zu grosszügig bemessen und werden oft nicht eingehalten.*

**M 6.4: Die Stadt Bern führt in Zusammenarbeit mit dem Detailhandel einen Velo-Hauslieferdienst ein. Ein Velolieferdienst ist auch für die Zulieferung von kleineren Mengen zu den Geschäften zu prüfen.**

*Ein Velohauslieferdienst ist ideal, um kleinere Lieferungen zu den Kunden nach Hause zu bringen. Damit können Autofahrten ins Stadtzentrum vermieden und Arbeitsplätze für Langzeitarbeitslose geschaffen werden.*

## 7. Flugverkehr

Weite Teil des Stadtgebiets, aber auch der Region, sind durch den Flugverkehr ab dem Flugplatz Belpmoos stark belastet – zusätzlich zur meist schon hohen Grundbelastung durch den übrigen Verkehr. Entgegen anderslautender Versprechungen anlässlich der Flugplatzausbau-Volksabstimmungen werden heute selbstverständlich grössere und lautere Maschinen eingesetzt.

Der Flugverkehr belastet das Klima stark und ist nicht nachhaltig. Der als Linienverkehr getarnte Charterflugverkehr sowie der Businessverkehr ermöglichen allenfalls einigen wenigen einen minimalen Zeitgewinn, zulasten breiter Bevölkerungskreise. Investoren halten sich als Hobby Fluggesellschaften, welche die Lebensqualität der BewohnerInnen massiv beeinträchtigen.

Die Region Bern verfügt über gute, direkte Bahnanschlüsse zu den Flughäfen Genf und Zürich. Der «Hub» liegt also im Bahnhof Bern. Auch für TouristInnen ist die Region ohne Flugzeug bequem erreichbar.

Nicht zuletzt stellen die Tiefflüge über die Stadt auch ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar.

### **M 7.1: Betriebszeiten kontrollieren und einschränken, Parkplätze bewirtschaften**

*Die Betriebszeiten des Flugplatzes sind heute zu lang bemessen und werden erst noch selten eingehalten. Sie sollen kontrolliert und Verstösse gegen das Betriebsreglement konsequent geahndet werden.*

*Das Parkplatzangebot am Flugplatz wird verkleinert und konsequent bewirtschaftet; so lange der Flugplatz in Betrieb ist, wird die Erreichbarkeit durch den öV sowie für den Fuss- und Veloverkehr angemessen sichergestellt.*

### **M 7.2: Gleichmässige Verteilung der Anflüge**

*Die Anflüge sollen möglichst gleichmässig von Süden und von Norden her erfolgen. Um dies zu ermöglichen, sind die technischen Voraussetzungen zu schaffen, damit Anflüge aus südlicher Richtung bei jedem Wetter möglich sind.*

### **M 7.3: Verminderung der Anzahl Flugbewegungen**

*Die Anzahl Flugbewegungen soll sukzessive reduziert werden. Auslaufende Konzessionen werden nicht verlängert und für neue Strecken werden keine Bewilligungen mehr erteilt.*

### **M 7.4: Verzicht auf Ausbaumassnahmen**

*Die Stadt Bern beendet ihre finanzielle Beteiligung am Flugplatz und sorgt für einen Verzicht auf jegliche Ausbaumassnahmen. Der Baurechtszins an die Stadt wird transparent gemacht.*

### **M 7.5: Beschränkung des Flugbetriebs**

*Langfristig wird der Flugbetrieb auf Rettungseinsätze und wenige zivile Bundesflüge beschränkt. Das freiwerdende Areal wird einer sinnvollen Nutzung zugeführt.*

### **M 7.6: Nebenflugfelder eliminieren**

*Der Helikopterflugverkehr auf der Kasernenwiese für Militärs und BundesrätInnen ist unnötig und wird eingestellt.*

## Quellen (u.a.)

Energie- und Klimastrategie 2025 Stadt Bern, 2015  
Entwurf Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern, 2016  
Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern Mittelland, Bericht 2012  
Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern, 2009  
Roadpricing in der Region Bern: Verkehrliche, finanzielle und rechtliche Aspekte, 2012  
Städtevergleich Mobilität, Bericht 2012  
Statistische Jahrbücher der Stadt Bern

## Abkürzungsverzeichnis

BehiG Behindertengleichstellungsgesetz  
BV Bundesverfassung  
GöV Gesetz über den öffentlichen Verkehr (Kanton)  
FWG Fuss- und Wanderwegegesetz  
HB Hauptbahnhof  
LRV Luftreinhalteverordnung (Bund)  
LSV Lärmschutzverordnung (Bund)  
MIV Motorisierter Individualverkehr  
öV Öffentlicher Verkehr  
RGSK Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept  
VSG Volksschulgesetz

*Das Positionspapier wurde von der Arbeitsgruppe Stadtentwicklung/Wohnen/Verkehr (Felix Hauser, Marieke Kruit, David Stampfli, Michael Sutter, Gisela Vollmer) erarbeitet und von der Delegiertenversammlung der SP Stadt Bern am 24. Oktober 2016 verabschiedet.*