

Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040

Mitwirkung: 4. Juli bis 6. September 2019

Den Fragebogen in elektronischer Form und sämtliche Beilagen finden Sie auf unserer Website:
www.bernmittelland.ch

Grundlage:

- Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040, Bericht zur Mitwirkung, 3. Juli 2019

Absender (Gemeinde, Verband, Verein, Partei, TU, u.a.m.):

Verein Spurwechsel, Bern

Verantwortliche Person: Markus Heinzer, Präsident

Telefon für Rückfragen: +41 79 872 88 52

E-Mail-Adresse: info@markusheinzer.ch

1. Gesamteindruck der Mobilitätsstrategie 2040 (Kapitel 1–7)

Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?

Ja Teilweise Nein

Falls «Teilweise» oder «Nein» bitte ausführen:

Die Mobilitätsstrategie 2040 (MS 2040) der RKBM ist ein strategisches Instrument und wird die Grundlage sein für weitere Planungen wie das neue Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept. Leider finden die Autobahnausbau-Projekte keine Erwähnung. Der Verein Spurwechsel setzt sich gegen den geplanten kostspieligen Ausbau des Nationalstrassennetzes in Bern und in der Umgebung ein (Anschluss Wankdorf, Bypass Bern Ost, Ausbau der A1 im Grauholz und bis Kirchberg, Stadttangente Bern-Nord). Wir vertreten dezidiert die Ansicht, dass der Bevölkerungszuwachs nicht automatisch zu einem Ausbau des Nationalstrassennetzes führen muss und dem Thema *Verkehr vermeiden* mehr Gewicht beigemessen wird. Die Mobilitätsstrategie geht von einer nachfrage-orientierten Verkehrsplanung aus (Bevölkerungswachstum -> Verkehrswachstum durch geplante Infrastrukturausbauten). Wir fordern ein grundsätzliches Umdenken in der Planung. Die Mobilitätsstrategie muss vor dem Hintergrund der Klimaziele gedacht werden. Zwar ist die 3V-Strategie auch in unseren Augen ein tauglicher Ansatz. Im Zeitraum der letzten Strategie ist jedoch der MIV weiter angestiegen und damit die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs. Gerade das erste V, «Verkehr vermeiden» wird viel zu wenig entschlossen angegangen. Gewisse wirksame Massnahmen wie beispielsweise höhere Abgaben auf Treibstoff, liegen zwar nicht in der Kompetenz der Regionalkonferenz. Wir vermissen in der Strategie aber Stossrichtungen, wie sich die Region auf übergeordneten Ebenen für eine umwelt- und menschengerechte Mobilität einsetzen könnte. In Anbetracht des Klimanotstandes und des begrenzten Platzes in den Agglomerationen plädieren wir für einen neuen Ansatz. Die Verkehrsmenge muss sich primär an Belastungsgrenzen orientieren: Belastung für die Bevölkerung durch Lärm, Luftschadstoffe, Belastung des Klimas, Belastung des Raums. Die grundlegenden Fragen müssten beispielsweise sein: Wie viel CO₂ darf der Verkehr in der Region Bern 2040 noch verursachen, wenn die Klimaziele von Paris erreicht werden sollen? Wieviel Verkehr verträgt die Agglomeration? Welche Qualitäten wollen wir im Strassenraum erreichen? So käme man zu einer angebotsorientierten Verkehrspolitik.

2. Vision und Zielsetzungen für das Gesamtverkehrssystem 2040 (Kapitel 5)

a. Vision

Teilen Sie die Vision «eine effiziente und vernetzte Mobilität» für die Region Bern-Mittelland?

Ja Teilweise Nein

Falls «Teilweise» oder «Nein» bitte ausführen:

In der Vision «Eine effiziente und vernetzte Mobilität für alle» fehlt uns der Aspekt der Ressourcenschonung, welcher für uns prioritär ist. Die Mobilität muss sich am Ziel der Schonung von Ressourcen orientieren. Eine effiziente Mobilität ist für uns nur anzustreben, wenn auch der Aspekt der Ressourcenschonung darin enthalten ist. Das geht jedoch nicht klar aus dem Entwurf hervor. Effizient könnte auch sein, wenn man möglichst rasch von A nach B gelangt. Wir sind auch nicht für die uneingeschränkte Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen: Wie oben ausgeführt gibt es für uns Belastbarkeitsgrenzen bezüglich Klima- und Raumauswirkungen der Mobilität, die zwingend berücksichtigt werden müssen. Es braucht in der Verkehrsplanung immer ein Korrektiv – dies ist in der Vision nicht ersichtlich. Wir plädieren für die Vision einer Agglomeration der kurzen Wege, in der die verschiedenen Lebensbereiche und Bedürfnisse (Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Freizeit) nahe beieinander liegen und dadurch wenig Verkehr verursacht wird. Sind die Wege kurz, können sie mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln (zu Fuss, per (E-) Velo) bewältigt werden.

3. Zielsetzungen in den Dimensionen Wirtschaft, Gesellschaft, Umwelt (Kapitel 5)

Teilen Sie die formulierten Ziele der Mobilitätsstrategie 2040 für das Gesamtverkehrssystem der Region Bern-Mittelland?

Ja Teilweise Nein

Falls «Teilweise» oder «Nein» bitte ausführen:

Wir begrüssen die Ziele im Bereich Umwelt. Was uns fehlt, ist eine Behandlung der Zielkonflikte, die zwischen den Zielen bestehen. Die 4V müssen priorisiert werden: 1. Vermeiden, 2. Verlagern, 3. Verträglich gestalten, 4. Vernetzen. Die Bilanz der bisherigen Strategie fällt viel zu positiv aus. Die Vermeidungsziele wurden nicht erreicht. Der Wankdorf-Platz wird als einziges Beispiel für *verträglich gestalten* genannt, dabei ist dieser Platz aus unserer Sicht überhaupt nicht gelungen (Stichwort Langsamverkehr). Für uns müssten sich die Ziele an den Belastbarkeitsgrenzen orientieren. Agglomeration der kurzen Wege fördern, Verkehr und Autobahnausbau vermeiden (Biel-Westast, A6, A1), Raumplanung verbessern.

4. 4V-Strategie: Vernetzen, Vermeiden, Verlagern, Verträglich gestalten (Kapitel 5)

Die 3-V Strategie mit den Stossrichtungen «Vermeiden», «Verlagern», «Verträglich gestalten» wird im vorliegenden Bericht zur 4-V Strategie erweitert: Die «Vernetzung» trägt als viertes «V» dazu bei, die Ziele für das Gesamtverkehrssystem 2040 zu erreichen.

Ist die Weiterentwicklung mit der Stossrichtung «Vernetzen» aus Ihrer Sicht sinnvoll?

Ja Teilweise Nein

Falls «Teilweise» oder «Nein» bitte ausführen:

Das vierte V «vernetzen» wird als gleichberechtigte Stossrichtung neben den bestehenden drei V eingeführt. Das finden wir falsch. Vernetzung ist in unseren Augen ein Mittel zum Zweck, die drei anderen Stossrichtungen zu erfüllen. Vermeiden, verlagern, verträglich gestalten sind für uns die wichtigeren Stossrichtungen. Die Anstrengungen bei den bisherigen 3 V müssen intensiviert werden, damit die gewünschten Wirkungen eintreffen. Wir befürchten, dass man viel Hoffnungen und Wünsche in die Stossrichtung «vernetzen» setzt. Vernetzung wird die Verkehrsprobleme nicht auf wundersame Weise lösen – es kann aber einen Beitrag zu den drei bisherigen Vs leisten.

5. Die strategischen Stossrichtungen und ihre Handlungsfelder (Kapitel 6)

a. Vernetzen (Kapitel 6.1)

Sind Sie mit den Zielen und den Handlungsfeldern der Strategie «Vernetzen» einverstanden?

Ja Teilweise Nein

Falls «Teilweise» oder «Nein» bitte ausführen:

Die Chancen und Risiken der Stossrichtung «Vernetzen» sind für uns ungenügend herausgearbeitet. Das Ziel muss auch bei dieser Stossrichtung sein, den Ressourcenverbrauch zu senken und weniger motorisierten Verkehr zu generieren. Automatisiertes Fahren und Sharing werden aber nicht per se zu weniger Ressourcenverbrauch und weniger Verkehr führen. Dazu müssen die richtigen Rahmenbedingungen gesetzt werden. Es besteht die Gefahr, dass durch die Automatisierung und Digitalisierung durch Rebound-Effekte der Ressourcenverbrauch und der Verkehr zunehmen werden. Das sieht man beispielsweise in Kalifornien, wo Uber den Fuss- und Veloverkehr konkurrenziert und somit mehr motorisierten Verkehr generiert. Vernetzen darf nicht nur der Flächeneffizienz dienen, sondern muss auch die Ressourceneffizienz verbessern. Wir wünschen uns deshalb auch eine kritischere Haltung zu den PDM – wenn diese zu Lasten des Fussverkehrs gehen, läuft das den Zielen einer umwelt- und menschenverträglichen Mobilität zuwider.

b. Vermeiden (Kapitel 6.2)

Sind Sie mit den Zielen und den Handlungsfeldern der Strategie «Vermeiden» einverstanden?

Ja Teilweise Nein

Falls «Teilweise» oder «Nein» bitte ausführen:

Das Verkehrswachstum soll möglichst reduziert werden. Das ist uns viel zu wenig ambitioniert. Der Verkehr in der Region Bern muss durch planerische Massnahmen abnehmen. Der Freizeitverkehr, der so viel zum Gesamtverkehr beiträgt, wird in diese Stossrichtung zu wenig behandelt. Problematisch: Plafonierung statt Reduktion. Wir begrüssen die Handlungsfelder in den Bereichen ortsunabhängiges Arbeiten und City-Logistik.

c. Verlagern (Kapitel 6.3)

Sind Sie mit den Zielen und den Handlungsfeldern der Strategie «Verlagern» einverstanden?

Ja Teilweise Nein

Falls «Teilweise» oder «Nein» bitte ausführen:

Es sollen nicht nur flächensparende, sondern auch umweltschonende Verkehrsmittel gefördert werden. Automatisiertes Fahren hat auch Nachteile, es kann sogar zu mehr Verkehr führen. Auch mit leiseren Fahrzeugen wird das Problem nicht gelöst.

d. Verträglich gestalten (Kapitel 6.4)

Sind Sie mit den Zielen und den Handlungsfeldern der Strategie «Verlagern» einverstanden?

Ja Teilweise Nein

Falls «Teilweise» oder «Nein» bitte ausführen:

Den Ansatz Grossveranstaltungen in die Pflicht zu nehmen, finden wir begrüssenswert. Allerdings sollte die Region auch bei kleineren Veranstaltungen ein Mobilitätskonzept als Voraussetzung zur Bewilligung verlangen. Einige Gemeinden in der RKBM sind der Pflicht zur Umsetzung der Massnahmen zur Lärmsanierung noch nicht nachgekommen. Das ist für uns ein unhaltbarer Zustand und wir fordern die sofortige Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen. Die Infrastruktur für den MIV soll nur noch punktuell ausgebaut werden. Das ist uns jedoch zu viel. Der MIV soll nicht nur sied-

lungsverträglich gestaltet werden, sondern – wenn möglich – vermieden werden. Damit die Ziele im Bereich «verlagern» und «verträglich gestalten» auch tatsächlich erreicht werden können, braucht es eine Strategie, die auf weniger Verkehrswachstum setzt und die Autobahnausbauten unnötig macht.

6. Empfehlungen zur Strategieumsetzung (Kapitel 7)

Erachten Sie die Empfehlungen und die Prioritäten für die Strategieumsetzung in der Region Bern-Mittelland als wirkungsvoll?

Ja Teilweise Nein

Falls «Teilweise» oder «Nein» bitte ausführen:

Für uns hat das Ziel und die Massnahmen im Bereich «vermeiden» die höchste Priorität. Speziell der Autobahnausbau soll vermieden werden. Warenanlieferungen in die Innenstädte müssten koordiniert werden, damit nicht halbleere LKWs in die Innenstädte fahren. Eine flächendeckende Erschliessung und den MIV siedlungsverträglich zu gestalten, erachten wir nicht als Lösung, sondern als Verlagerung des Problems.

Weitere Bemerkungen:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Bitte senden Sie den Fragebogen und allfällige Beilagen **in elektronischer Form** bis zum **6. September 2019** an: verkehr@bernmittelland.ch

Besten Dank für Ihre wertvolle Mitarbeit!