



Medienkonferenz der letzte Teilverkehrsplan MIV geht in Mitwirkung vom Montag 3. September 2012

REFERAT VON GEMEINDERÄTIN REGULA RYTZ

Es gilt das gesprochene Wort

Mit dem letzten Teilverkehrsplan Motorisierten Individualverkehr wird das gesamtstädtische Verkehrskonzept nun auch für den Stadtteil 4 an neue Entwicklungen und Bedürfnisse angepasst. Nimmt man dabei die neusten Verkehrsstatistiken als Orientierungshilfe, dann könnte man den Teilverkehrsplan MIV sehr kurz halten, denn gemäss Mikrozensus 2010 besitzen in der Stadt Bern nur gerade 47% der Haushalte ein Auto.

Doch ganz so einfach ist es nicht. Weil die Stadt Bern mehr Arbeits- und Ausbildungsplätze als Einwohnende hat, sind die Pendlerbewegungen höchst intensiv. Speziell der Stadtteil 4 leidet unter starkem Verkehrsdruck. Ein Grossteil des Pendlerverkehrs zwischen den Gemeinden im Süden und im Nordosten der Region Bern führt mitten durch das städtische Siedlungsgebiet. Die Lenkung und Kanalisierung des Durchgangsverkehrs ist deshalb ein entscheidender Faktor für die Weiterentwicklung des Stadtteils IV als attraktiver Wohn- und Arbeitsort. Wäre eine Umfahrung nach dem Prinzip des Neufeldtunnels in der Länggasse möglich, würde sich wahrscheinlich eine Mehrheit der Bewohner/innen dafür aussprechen. Mit Ausnahme des geplanten Bypass-Ost sind aber keine Strassenbauten von Bund und Kanton zur Entlastung des Stadtteils 4 vorgesehen. Auf die Schliessung des Autobahnringes mit einer Südumfahrung wurde nach der Prüfung im Rahmen der „Zweckmässigkeitsbeurteilung ZMB Bern“ 2008 verzichtet.

Es bleibt uns deshalb nichts anderes übrig, als mit den uns zur Verfügung stehenden verkehrsplanerischen Instrumenten Mobilität und Lebensqualität auch den Stadtteil 4 in ein bestmögliches Gleichgewicht zu bringen. Wir orientieren uns dabei an den Grundsätzen des Agglomerationsprogrammes für Bern, das

aus der Formel „Verkehrszunahme vermeiden, Verkehr verlagern und verträglich gestalten“ besteht. Im kürzlich veröffentlichten Verkehrsbericht der Stadt Bern zeigen wir auf, was die Stadt Bern in den letzten Jahren mit dieser „Formel 3“ alles erreichen konnte und wie es weitergehen soll. Die Zahlen sprechen dabei eine klare Sprache. Der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr nehmen in der Stadt Bern zu, der motorisierte Verkehr verliert an Terrain:

| | Stadt 2000 | Stadt 2010 | Stadtteil-IV 2000 | Stadtteil-IV 2010 |
|--------------------|------------|------------|-------------------|-------------------|
| Haushalte mit PW | 58% | 47% | 61% | 58% |
| Haushalte ohne PW | 42% | 53% | 39% | 42% |
| Wege zu Fuss | 35% | 39% | 31% | nicht bekannt |
| Wege mit Velo | 10% | 11% | 10% | nicht bekannt |
| Wege mit ÖV | 23% | 28% | 28% | nicht bekannt |
| Wege mit PW/MR | 30% | 22% | 30% | nicht bekannt |
| andere Verkehrsart | 2% | 1% | 1% | nicht bekannt |

Quellen: Berichte Mikrozensus zum Verkehrsverhalten Regionalkonferenz Bern Mittelland 2000 und 2010; Auswertung von Fragebogen, nicht Zählungen vor Ort.

Auch die direkten Kontakte mit der Bevölkerung und die Eingaben der Quartierkommission zeigen klar, dass die Mehrheit der Bewohner/innen sich mehr Lebensqualität dank besserer Luft, weniger Lärm und weniger Verkehrsaufkommen wünscht und den Ausbau der stadt- und umweltverträglichen Verkehrsformen unterstützt. An diesen Bedürfnissen müssen sich auch die städtischen Behörden orientieren, ohne jedoch die Funktion der Stadt als nationale und regionale Plattform für Arbeitsplätze, Ausbildungsstätten und Freizeitattraktionen aus den Augen zu verlieren.

Der Gemeinderat hat der Suche nach dem Gleichgewicht in seinen strategischen Papieren Rechnung getragen.

- Die Energiestrategie der Stadt Bern gibt für den Zeithorizont 2006 bis 2015 für den MIV ein Reduktionsziel von 10% vor. Gemäss der neusten Auflage des Umweltberichts (Statusbericht Umweltmanagement und Energiestrategie; Ausgabejahr 2012) werden wir dieses Ziel voraussichtlich erreichen können.

- In den Legislaturrichtlinien 2009 – 2012 hat der Gemeinderat festgehalten, dass Bern als Klima- und Ökostadt weiterhin eine Vorbildfunktion bei der Förderung des Tram- und Busverkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs haben soll.

Zahlreiche Verbesserungen und Projekte konnten in den letzten Jahren umgesetzt werden, wie der bereits erwähnte Verkehrsbericht 2012 im Detail zeigt. Während die Stadt bei der übergeordneten Siedlungsplanung und bei der Förderung des öffentlichen Verkehrs auf die Zusammenarbeit mit der Region und dem Kanton angewiesen ist, hat sie bei der Gestaltung der Strassenräume und dem Verkehrsregime mehr Gestaltungsspielraum. Auch beim Strassennetz und bei der Lenkung des motorisierten Verkehrs findet natürlich eine Abstimmung mit Kanton und Region statt. Doch speziell in den Quartieren kann die Stadt Bern eng mit der Bevölkerung zusammenarbeiten und ihre Wünsche und Bedürfnisse umsetzen, soweit es die Finanzen zulassen.

Genau hier setzt der Teilverkehrsplan MIV für den Stadtteil 4 an. Er zeigt Massnahmen auf, mit denen der bestehende Verkehr quartier- und siedlungsverträglicher“ organisiert wird und stimmt diese auf die Planungen im Bereich öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr ab. Selbstverständlich muss er auch der baulichen Weiterentwicklung des Quartieres Rechnung tragen, so wie sie im Quartierplan festgelegt ist.

Der Teilverkehrsplan MIV ist auf einen Planungshorizont von 15 Jahren ausgelegt. In diesem Zeitraum sollen das bestehende Strassennetz und seine Erschliessungsfunktionen im Stadtteil 4 sicher beibehalten werden. Die heute praktizierte Bündelung des motorisierten Verkehrs auf wenige Hauptachsen führt zwar zu einer Konzentration der Verkehrsprobleme auf dem Basisnetz. Der Stadtteil IV verdankt ihr aber auch eine Entlastung der Wohnquartiere vom MIV. Um den Pendlerverkehr in Zukunft noch konsequenter von den Quartierzellen fernzuhalten, soll der Durchfahrtswiderstand erhöht werden. Dazu stehen zwei Varianten zur Diskussion:

- Das Teilkonzept A beschränkt sich auf Massnahmen zur qualitativen Aufwertung der Strassenräume und der Erhöhung von Sicherheit und Komfort für die Quartierbevölkerung.

- Das Teilkonzept B enthält zusätzlich Massnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs in belasteten Quartierzellen und entspricht damit der Vereinbarung zwischen dem Gemeinderat und dem Verein „Läbigi Stadt“ aus dem Jahr 2011. Die Massnahmen führen allerdings auch zu Umwegfahrten für den quartiereigenen Verkehr.

Der Leiter Verkehrsplanung Hugo Staub wird Ihnen nun den Teilverkehrsplan MIV mit zwei Teilkonzepten und fünf Schlüsselprojekten kurz vorstellen. Die Details dazu finden Sie im Bericht, den wir der Quartierkommission vor den Sommerferien bereits vorgestellt haben. Die Resonanz war erfreulich positiv.