



Stadt Bern
Gemeinderat

Erlacherhof, Junkerngasse 47
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 16
stadtkanzlei@bern.ch
www.bern.ch

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Frau Isabel Aerni
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Bern, 4. September 2019

Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040: Mitwirkung

Sehr geehrte Frau Aerni
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Gemeinderat der Stadt Bern bedankt sich für die Möglichkeit, zur Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040 Stellung nehmen zu können.

Der Bericht vermittelt in einer gut lesbaren und knappen Form eine Übersicht zur aktuellen Lage, den zentralsten Trends und zur angestrebten Entwicklung. Zudem beschreibt er die wichtigsten zukünftigen Herausforderungen und Handlungsfelder.

Der Gemeinderat begrüsst insbesondere die Aufnahme der Strategie der *Vernetzung* und damit die Erweiterung der 3V-Strategie zur **4V-Strategie**. Die Vernetzung ist ein wichtiges Element für die Optimierung des Gesamtverkehrs in der Region Bern. Die Vernetzung wird ein wesentliches Element sein, um die Verkehrsentwicklung lenken und den Modalsplit zugunsten der umweltverträglichen Verkehrsarten beeinflussen zu können. Der Gemeinderat begrüsst zudem die Absicht, dass sich die Region im Bereich «Vernetzung» nicht nur planerisch betätigen, sondern sich zusammen mit anderen Akteuren auch für deren Umsetzung engagieren will, z.B. durch die federführende Beteiligung an einer Organisation, die regionsweite Projekte u.a. in den Bereichen Sharing, automatisiertem ÖV oder Homeoffice realisiert.

Der Gemeinderat erachtet es als wichtig, die Strategie «*Verträglich gestalten*» um den Aspekt **Klimaverträglichkeit** zu ergänzen. Stichworte sind – neben der Stärkung der umweltverträglichen Mobilitätsformen – die Verminderung des Versiegelungsgrads, die Reduktion von Verkehrsflächen und generell die Reduktion des Flächenbedarfs für Ver-

kehrsinfrastrukturen. Die Verdichtung im Siedlungsgebiet sowie der Verlust an unversiegelten Flächen und Verdunstungsflächen sind entsprechend auch in den Handlungsfeldern und Zielen der Mobilitätsstrategie zu thematisieren.

Selbstverständlich wird die Stadt Bern als Kernstadt der Agglomeration mithelfen, die gegenseitige Erreichbarkeit für alle Gemeinden der Region Bern-Mittelland sicherzustellen. Dies wird jedoch in Abstimmung mit den **verkehrs-, klima- und energiepolitischen Grundsätzen der Stadt Bern** erfolgen müssen, wie sie der Gemeinderat im STEK 2016, in der Energie- und Klimastrategie 2025 und in seinem Positionspapier «erweiterter Handlungsplan Klima, Stadt Bern» (Mai 2019) beschlossen hat:

Um die zukünftigen Herausforderungen des wachsenden Gesamtverkehrs im Sinne dieser Zielsetzungen bewältigen zu können, will der Gemeinderat eine Vielzahl von Massnahmen ergreifen. Dazu hat er bereits in der Energie- und Klimastrategie 2025 festgehalten, dass die von der Mobilität verursachten CO₂-Emissionen bis 2025 gegenüber 2008 um 45 % reduziert werden müssen; einen wichtigen Beitrag dazu soll der Motorisierte Individualverkehr (MIV) leisten, welcher gemäss STEK 2016 um 20 % reduziert werden soll. Weil insbesondere die durch die Mobilität verursachten Emissionen bis dato nicht im angestrebten Ausmass reduziert werden konnten, hat der Gemeinderat seine Ziele im erwähnten Positionspapier zur Klimadebatte nochmals verschärft und will die CO₂-Emissionen pro Kopf und Jahr bis 2035 auf eine Tonne reduzieren («Klimaneutralität»). Dazu gehören im Bereich der Mobilität verschiedene Massnahmen, die zu einer weiteren Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs in der Stadt beitragen sollen.

Die der regionalen Mobilitätsstrategie zu Grunde liegenden Prognosen des MIV-Wachstums gemäss Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern (Abb.8, S.18) widersprechen diesen Zielen der Stadt Bern deutlich, soll doch der MIV im Sektor Bern bis 2040 nur um 5.35% zurückgehen. Der Gemeinderat erachtet diese Diskrepanz als erheblich und schlägt daher vor, die Mobilitätsstrategie an geeigneter Stelle mit konkreten **Zielen zur Mobilitätsentwicklung** zu ergänzen und dabei zu berücksichtigen, dass für den Verkehr in der Stadt Bern eine wesentlich stärkere Abnahme als im Gesamtverkehrsmodell prognostiziert angestrebt wird.

Der MIV soll richtigerweise auf die National- und Hauptverkehrsstrassen gelenkt werden und an den Schnittstellen zwischen diesen Netzen sollen keine übermässigen Überlastungen entstehen. Wichtig scheint die Ergänzung, dass das Verkehrswachstum auf den Autobahnen nicht «automatisch» zu einem **Verkehrswachstum auf dem angrenzenden Netz** führen darf. Vielmehr muss das Ziel eine Entlastung des städtischen Netzes sein; diese Zielsetzung verfolgt im Übrigen im Zusammenhang mit dem aktuellen Projekt «Anschluss Wankdorf» auch das Bundesamt für Strassen (ASTRA). Die von der Stadt Bern angestrebten Reduktionsziele beim MIV haben deshalb auch für diese Schnittstellen ihre Gültigkeit. Zudem regt der Gemeinderat die Ergänzung an, dass der für die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit in Spitzenzeiten erforderliche Stauraum im Nationalstrassenperimeter bereitgestellt werden soll.

Gemäss Mobilitätsstrategie prüft die Region in Kooperation mit Bund und Kanton die Möglichkeit einer Glättung der Verkehrsspitzen durch finanzielle Anreize wie die Einführung eines **Mobility Pricings** im MIV und im ÖV. Der Gemeinderat unterstützt diese

Massnahme in der Absicht, damit eine bessere Auslastung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur zu erreichen. Gleichzeitig ist dem Gemeinderat wichtig, dass Mobility-Pricing mittelfristig für mehr als nur als Mittel zur Glättung der Verkehrsspitzen eingesetzt wird. Namentlich soll auch das Potential von Mobility-Pricing zu einer Reduktion der stets steigenden Mobilitätsbedarfsentwicklung sowie zur verursachergerechteren Finanzierung des Verkehrssystems inkl. Infrastruktur genutzt werden. Auch heutige externe Kosten, bspw. Lärm-, Luftverschmutzungs- und Klimawandelkosten, sollen via Mobility-Pricing vermehrt den Verursachenden belastet werden. Auch ein solches Modell darf sich jedoch nicht zu Lasten des öffentlichen Verkehrs bzw. der städtischen Umlagerungsziele auswirken.

Obschon die Mobilitätsstrategie den Handlungsbedarf im **Freizeitverkehr** erkannt, wird kaum darauf eingegangen, wie sich dieser effizient reduzieren lässt. Mehr als die Hälfte des Verkehrs ist Freizeitverkehr, Tendenz steigend. In den Handlungsfeldern sind entsprechend weitere Massnahmen aufzunehmen, um den Freizeitverkehr auf flächensparende und ressourcenschonende Verkehrsmittel zu lenken. In den Kerngebieten und auch im Agglomerationsgürtel kann mit der Förderung des Velo- und Fussverkehrs sowie des ÖV ein wesentlicher Beitrag für einen Verzicht auf das Auto geleistet werden.

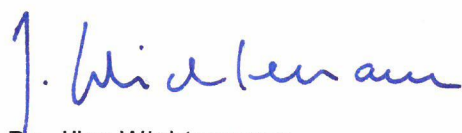
Der Gemeinderat regt zudem an, das Logistikinfrastrukturprojekt Cargo Sous Terrain (CST) im Handlungsfeld «Warenströme im Güterverkehr bündeln» in geeigneter Form einzubinden bzw. als eine mögliche Option zu berücksichtigen. Der flexible **Transport von Gütern** im Untergrund ermöglicht ein interessantes Potenzial zur Reduktion von oberirdischem Güterverkehr auf den Strassen.

Weitere Rückmeldungen zur Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040 finden Sie in der beiliegenden Tabelle.

Freundliche Grüsse



Alec von Graffenried
Stadtpräsident



Dr. Jürg Wichtermann
Stadtschreiber

Beilagen:

- Tabellarische Rückmeldung
- Fragebogen