

## Mitwirkung „STEK 2016“

### *Ergänzende Bemerkungen zum Fragebogen*

#### **Vorbemerkung:**

Fussgängerinnen/Fussgänger sind ZAHLENMÄSSIG die stärkste Gruppe der Verkehrsteilnehmenden. Aber auch die am meisten VERWUNDBARE und die am häufigsten IGNORIERTE. Vortritt Fussgänger gibt ihnen ein Gesicht und eine Lobby!

#### **Bemerkungen zu den einzelnen Fragen:**

##### **1. Gesamteindruck**

Wie beurteilen Sie das Stadtentwicklungskonzept als Ganzes? Stimmen die Stossrichtungen?

- weitgehend

Gerade im Bereich der Mobilität ist das STEK sehr tendenziös und bevormundet die Einwohner/Besucher von Bern. Das STEK gibt klar dem ÖV und dem Veloverkehr den Vorrang vor dem Fussverkehr und dem motorisierten Individualverkehr, statt alle Verkehrsmittel sinnvoll aufeinander abzustimmen. Der einzelne Einwohner/Besucher/Tourist muss jedoch die Wahlfreiheit haben und in jeder neuen Situation sein ideales Verkehrsmittel wählen können. Eine Bevormundung der Bevölkerung ist inakzeptabel.

Im Bericht werden Expertenworkshops und eine Begleitgruppe à 100 Stakeholder erwähnt, es wird jedoch nicht offengelegt, welche Personen in diesem Stadium des STEK hinzugezogen wurden. Die mitwirkenden Personen müssten stringenter Weise publik gemacht werden.

##### **2. Entwicklungsziele**

- a) Wie beurteilen Sie das Ziel des Gemeinderates, dass die Bevölkerung bis 2030 um ca. 12% wachsen soll?
  - Ziel gerade richtig
- b) Wie beurteilen Sie das Ziel des Gemeinderates, dass die Anzahl Arbeitsplätze bis 2030 um ca. 8.5 % wachsen soll?
  - Ziel eher zu tief

Unseres Erachtens müsste auch die Anzahl Arbeitsplätze bis 2030 um mindestens 12 % wachsen. Die Stadt Bern hat eine wichtige Funktion als zentraler Wirtschaftsmotor für den ganzen Kanton Bern. Dieser Verantwortung soll die Stadt Bern nachkommen.

### 3. Leitideen

Wie beurteilen Sie die formulierten Leitideen?

- Weniger gut

Mobilität:

Tempo 30 Zonen in den Quartieren sind im Sinne einer Steigerung der Lebensqualität und im Interesse der Fussgänger. Eine von der Politik verordnete, flächendeckende Einführung von Tempo 30 Zonen halten wir aber für falsch. Vielmehr soll der Wunsch nach entsprechenden Zonen von der Quartierbevölkerung aus kommen.

Weiter sieht Vortritt Fussgänger den geplanten Anwohnerparkierungen in den Quartierzellen skeptisch entgegen: Es muss möglich sein, das Stadtzentrum mit dem Privatverkehr zu erreichen. Gerade betagte oder behinderte Menschen müssen per Privatverkehr ins Stadtzentrum gelangen, damit sie sich auf kurzen und gut zugänglichen Wegen trotzdem nach wie vor zu Fuss bewegen können und in ihrer Freiheit nicht eingeschränkt werden.

Auch hier wird wiederum der Veloverkehr prioritär behandelt und allen anderen Verkehrsteilnehmern vorangestellt, so heisst es auf Seite 31 „Wer will, gelangt innerhalb der Stadt mit dem Velo am schnellsten von A nach B“. Diese krasse Besserstellung des Veloverkehrs gegenüber allen anderen Verkehrsmitteln entbehrt jeglicher Grundlage und ist eine nicht akzeptable Bevormundung Berns Bürger und Besucher.

### 4. Ziele des STEK 2016

Wie beurteilen Sie die drei Handlungsfelder des STEK 2016?

- weniger gut

Es ist aus unserer Sicht sehr zu befürworten, dass sich die Stadt Bern zu einer Stadt der „kurzen und sicheren Wege“ entwickeln soll. Dies soll aber durch einen sinnvollen Mix aus allen Verkehrsmitteln entstehen und nicht wie geplant durch die Verdoppelung des Veloverkehrs, der Steigerung des ÖV und der radikalen Zurückdrängung des Privatverkehrs. Fussgänger sind auf kombinierte Mobilität Fuss/Privatverkehr, Fuss/ÖV und Fuss/Velo angewiesen.

### 5. Entwicklungsvorstellungen „Bern wächst dynamisch“

Wie beurteilen Sie die Entwicklungsvorstellungen, Strategien und Schwerpunktmaßnahmen im Kapitel 4 „Bern wächst dynamisch“?

- weniger gut

Wir befürworten die Stärkung der Subknoten und -zentren insbesondere der Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wankdorf und Ausserholligen sowie auch der weiteren S-Bahnhaltestellen in der Stadt und in der Kernagglomeration als multimodale Umsteigeorte und Mobilitätsdrehscheiben für ein städtisches Umfeld.

„Der Veloverkehr erhält im Stadtraum und im Verkehrsablauf gezielt Priorität. Die Stadt baut ein zusammenhängendes Netz von Velohauptrouten aus direkten, schnellen, komfortablen und sicheren

Verbindungen auf. Die städtischen Routen werden mit den Nachbargemeinden zu regionalen Routen verbunden“ (Seite 46). Dies darf nicht auf Kosten der Fussgänger passieren, sprich gemeinsame Verkehrswege sollen unterbunden werden. Ist ein Konflikt zwischen den beiden Verkehrsteilnehmern nicht vermeidbar, so muss im Sinne des physisch Schwächeren der Fussverkehr bevorzugt werden.

Vortritt Fussgänger begrüßt es hingegen sehr, dass die Wege und Aufenthaltsqualität für Fussgänger attraktiver werden sollen.

Aber auch in diesem Kapitel wird dem Bürger vorgeschrieben, welches Verkehrsmittel er zu benutzen hat: „Der MIV wird kontinuierlich reduziert, indem mit dem Ausbau des ÖV und regionalen Velokorridoren attraktive Alternativen angeboten werden.“ Dies ist wie schon mehrmals erwähnt nicht im Sinne der Fussgänger. Diese sind auf eine kombinierte Mobilität angewiesen.

Ein weiteres Ziel des STEK 2016 ist, den Tourismus, die Kultur sowie das Nachtleben zu profilieren: „Bahnhof- und Bubenbergplatz sollen einen attraktiven Empfangsort für die Stadt Bern bilden. Ein Nutzungsmanagement für die Innenstadt organisiert und regelt die Nutzung der Gassen, Plätze und Lauben“ (Seite 60). Aus Sicht des touristisch orientierten Fussgängers ist erstens raschmöglichst für ein geeignetes Carterminal zu sorgen (kombinierte Mobilität). Zweitens soll in der Innenstadt – soweit sinnvoll – die Aussenbestuhlung für Restaurants erleichtert werden.

## **6. Entwicklungsvorstellungen „Bern ist grün und vernetzt“**

Wie beurteilen Sie die Entwicklungsvorstellungen, Strategien und Schwerpunktmaßnahmen im Kapitel 5 „Bern ist grün und vernetzt“?

- weniger gut

Die Entwicklungsvorstellung, dass der hindernisfreie öffentliche Raum schrittweise umzusetzen sei, begrüssen wir sehr. Weiter können wir die Formulierung „In der Innenstadt sowie im Bahnhofsumfeld gilt es, die öffentlichen Räume so zu organisieren und zu gestalten, dass sie insbesondere auch dem Fussverkehr genügend Flächen für die Zirkulation und den Aufenthalt ermöglichen“ (Seite 56) nur unterstreichen und auf den aktuellen Konflikt zwischen Fussgängern und parkierten Velos im Bahnhofsumfeld hinweisen.

## **7. Entwicklungsvorstellungen „Bern lebt in Quartieren“**

Wie beurteilen Sie die Entwicklungsvorstellungen, Strategien und Schwerpunktmaßnahmen im Kapitel 6 „Bern lebt in Quartieren“?

- richtig

Den Ansatz, Bern in Quartieren zu organisieren und für alle Generationen zugänglich zu machen, begrüssen wir. Auch befürworten wir, dass Bern „weiterhin ein vielseitiger und starker Wohn-, Arbeits-, Ausbildungs-, Freizeit- und Naherholungsort“ sein soll. Die angestrebte Reduktion von Konflikten in der Wohn- und Freizeitnutzung begrüssen wir ebenfalls. Alltagssorgen der Quartierbewohner müssen dann aber endlich in den Griff gekriegt werden. So zum Beispiel die Schneeräumung im Winter, so dass man sich ohne Risiko zu Fuss in den Quartieren sowie in das Stadtzentrum bewegen kann.

Das Fernziel, dass man sich innert 6 Minuten zu einem grauen oder grünen Freiraum sowie auf einem Spielplatz bewegen kann und sich ebenfalls binnen 6 Minuten die Güter des täglichen Bedarfs besorgen kann, ist loblich.

## 8. Weitere Bemerkungen

Gesamthaft ist zu erwähnen, dass das STEK viel zu stark auf Velo sowie ÖV ausgerichtet ist und alle anderen Verkehrsteilnehmer (insbesondere Fussgänger und Privatverkehr) diskriminiert. Einmal mehr sei darauf hingewiesen, dass die Fussgänger die mit Abstand wichtigsten Verkehrsteilnehmer sind und auf eine kombinierte Mobilität angewiesen sind.

### Bemerkungen zum Vertiefungsbericht Mobilität

#### *Kapitel Mobilität in Bern*

- Stadtverträgliche Mobilität in Bern heisst unter anderem auch, „Flexibilität in der Verkehrsmittelwahl und gute Erreichbarkeit“ (Seite 12). Von dieser Flexibilität ist jedoch weder im Hauptbericht noch im Vertiefungsbericht Mobilität viel zu spüren. Denn beispielsweise soll der Mehrverkehr „weitgehend durch den Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr bewältigt werden“ (Seite 13) und die zurückgelegten Wege mit dem Auto sollen um ca. 20 % zurückgehen (Seite 14), während dem mit der Velo-Offensive die Erhöhung des Anteils des Veloverkehrs von 11 % auf mindestens 20 % gesteigert werden soll. Der Fussverkehr soll jedoch lediglich um 8 % gesteigert werden, mit dem nicht gültigen Argument, der Anteil des Fussverkehrs sei halt schon heute sehr hoch.
- Dass die Attraktivität und Sicherheit des Fussverkehrs grundsätzlich gesteigert werden soll, unterstützt Vortritt Fussgänger vollends.

#### *Kapitel öffentlicher Verkehr*

- Es ist zu begrüßen, dass der Ausbau des ÖV geprüft werden soll – ist der ÖV doch wichtiger Ausgangspunkt für den Fussgänger. Ebenfalls ist es redlich, dass Tram- und Buslinien wo immer möglich, mit der S-Bahn verknüpft werden sollen.
- Ebenso begrüßen wir die Prüfung einer neuen Durchmesserlinie Nord – Süd sowie von ÖV-Tangentiallinien.

#### *Kapitel Veloverkehr*

- Grundsätzlich ist zu sagen, dass das Velo ein patentes Langsamverkehrsmittel ist, das es zu fördern gilt. Es kann jedoch nicht sein, dass mittels Velooffensive alle anderen Verkehrsteilnehmer als minderwertig herabgestuft werden.
- Leuchtturmprojekte: Die Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse halten wir aus Fussgängersicht für nicht zweckmäßig und zu teuer. Die Brücke soll eine beachtliche Länge aufweisen, Fussgänger haben – insbesondere in der Dämmerung und in der Nacht – beim Empfinden von subjektiver Gefahr keine Ausweichmöglichkeit. Auch der Zugang für Blaulichtorganisationen ist unseres Erachtens nicht gewährleistet. Die dafür vorgesehenen Mittel sind in kleinere, pragmatischere Fördermassnahmen zu investieren.

#### *Kapitel Fussverkehr*

- Das Ziel, dass alle Stadtquartiere eine hohe Schulwegsicherheit sowie Bewegungs- und Aufenthaltsqualität haben, ist wichtig.

- Ebenso ist die Ermöglichung des hindernisfreien Vorankommens mobilitätseingeschränkter Personen im öffentlichen Raum unerlässlich, genauso wie die Zielsetzung, die Stadtbeleuchtung zu optimieren.
- Es sollen auch die Umsteigbeziehungen zwischen ÖV und Fussverkehr attraktiv gestaltet sein. Dies ist sehr im Sinne von Vortritt Fussgänger. Wir weisen aber darauf hin, dass es die Umsteigbeziehungen zwischen Privatverkehr und Fussverkehr sowie Velo und Fussverkehr ebenfalls attraktiver zu machen gilt.
- Die Nutzungskonflikte zwischen Velofahrern und Fussgängern sollen vermieden werden, auch dies ein wichtiges Anliegen von Vortritt Fussgänger, das im STEK erwähnt wird und dem künftig mehr Rechnung getragen werden soll.
- „Breitere Trottoirs und grössere Fussgängerflächen bei Kreuzungen und Einmündungen sollen neue platzartige nutzbare Flächen entstehen lassen, die den Fussgängerinnen und Fussgängern Verbesserungen und mehr Freiraum eröffnen“ (Seite 51). Auch dies ein hehres Ziel des STEK, das gemäss Vortritt Fussgänger absolut nicht bei der guten Absicht bleiben soll, sondern schleunigst umgesetzt werden muss.

#### *Kapitel motorisierter Individualverkehr*

- Hier ist grundsätzlich zu erwähnen, dass dieses Verkehrsmittel ungerechtfertigt diskriminiert wird, obwohl es teilweise für den Fussgänger unerlässlich ist. Beispielsweise wenn weniger mobile Personen bis nach Bern fahren und sich innerhalb der Innenstadt zu Fuss bewegen wollen.

#### *Kapitel kombinierte Mobilität*

- „Die Kombinierte Mobilität, das Sharing von Verkehrsmitteln und Mobilitätsmanagement tragen dazu bei, dass multimodale Fahrten gesteigert werden und Umsteigevorgänge erleichtert werden. Ganz im Sinne von: «Was brauche ich als nächstes, um von A nach B zu kommen» (Seite 62). Dies ist ein spannender Ansatz, den es lohnt weiter zu verfolgen und auszuarbeiten. Dabei darf jedoch der Fussverkehr als wichtigster Verkehrsteilnehmer nicht ausser Acht gelassen werden. Gute Anbindungen sind zentral.

#### *Kapitel Infrastruktur und Finanzierung*

- Das STEK 2016 nimmt im Einzelnen keine Stellung zur Finanzierung. Deshalb sei hier erwähnt, dass die Förderung von Fuss- und Veloverkehr ausgewogen stattfindet muss und die dafür vorhandenen finanziellen Mittel verhältnismässig eingesetzt werden sollen. Schliesslich werden in Bern dreimal so viele Wege zu Fuss als mit dem Velo zurückgelegt. Der Fussverkehr ist damit das in Bern dominierende Verkehrsmittel, es soll auch entsprechend investiert werden.

Bern, Oktober 2016