

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.):

Bern, Vortritt Fussgänger

Verantwortliche Person: Ramona Brotschi

Telefon für Rückfragen: 031 964 94 44

E-Mail-Adresse: willkommen@vortritt-fussgaenger.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:

Das Zahlenmaterial in Kapitel 4ff ist teilw. nicht durchgängig vergleichbar. Gewisse Gemeindeteile und Zentren der Stufe 3 und 4 werden in den Statistiken z.T. nicht den gleichen Gebieten zugeordnet. Vortritt Fussgänger ist zudem strikt gegen die Zulassung von e-Trottinetts. Für Fussgänger sind sie eine grosse Gefahr. Städte wie Zürich und Paris haben die e-Trottinetts bereits verboten, Basel hat mit der kurzen Lebensdauer und dem damit verbundenen Elektroschrott zu kämpfen. Bern soll es besser machen und zugunsten der vulnerabelsten Verkehrsgruppe, der Fussgänger, bereits von Anfang an in der Mobilitätsstrategie auf die Zulassung von e-Trottinetts verzichten.

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:

Die Vision als ganzes ist rühmlich. Leider wirft die Umsetzung insbesondere zwisch der Stadt und dem Land grundlegende Fragen auf und deshalb ist die Vision zu allgemein verfasst, da insbesonders der Stadt- und Land-Mobilität zuwenig Rechnung getragen wird.

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:

Da besonders die Stadt Bern mit ihrer Abschottungspolitik (autofreie Innenstadt, Parkplatzaufhebungen, Road-Pricing, zusammenlegung der Fuss- und Velowege, Tempobeschränkungen, etc.) die wirtschaftlich- und gesellschaftliche Entwicklung mit Zwangsmassnahmen einschränkt, muss diese verstärkt in die Pflicht genommen und gemäss der gemachten Vision 2040 entsprechend zugunsten der ganzen Region Bern – Mittelland entsprechend besser und verpflichtend eingebunden werden. Eine eigenmächtige Verlagerung der Mobilitätsbelastung der Stadt nach aussen ist zu verhindern und durch ein Gesamtkonzept mit der Region zu koordinieren.

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:

Die 4-V Strategie ist grundsätzlich gut. Wichtig ist es, dass bei der Vernetzung ein starkes Augenmerk auf den Freizeitverkehr und dessen Vernetzung auch zugunsten einer vernetzten Fuss- bis MIV-Strategie Rechnung getragen wird.

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:

Generell wird der Gedanke der Sharing-Economy im Bereich der Mobilitätsdienstleistung gutgeheissen. Jedoch soll die freie Wahl des Verkehrstransportmittels gewährleistet bleiben. Eine Verlagerung der Parkplätze an periphere Orte schränkt diese Freiheit ein. Speziell für weniger mobile Personen sind Parkplätze in der Stadt nach wie vor essentiell. Deshalb ist Vortritt Fussgänger mit dieser Massnahme nicht einverstanden.

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:

Dezentrale Zentren bilden das Rückrad ausserhalb der Hot-spots der Stufe 1 und 2 und sollten nicht geschwächt sondern gestärkt werden, um möglichst vielen Bedürfnissen gerecht zu werden (Einkaufsmöglichkeiten, KITA's, Logistik, Dienstleistungen etc.).

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:

Die Verlagerung ist sinnvoll. Jedoch möchte Vortritt Fussgänger auf die Priorisierung der Fussgängerinnen und Fussgänger bei der weiteren Planung vor den Velo-Fahrenden hinweisen. In Bern werden drei Mal so viele Wege zu Fuss als mit dem Velo zurückgelegt. Somit ist der Fussverkehr das dominierende Verkehrsmittel und soll bevorzugt behandelt werden. Im weiteren muss zwingend darauf geachtet werden, dass die Verlagerung sinnvoll ist. Die Verteilung und Erschliessung von Stufe 4 Zentren über eine Stufe 1 macht nicht in jedem Fall Sinn. Die einseitig geführte Beschränkung der Verkehrsströme verhindert eine zielführende Entwicklung z.B. des Fussverkehrs aus dem Zentrum der Stufe 1 hin in Richtung der Stufe 4.

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:

Vortritt Fussgänger möchte das Konfliktpotenzial zwischen Velo- und Fussverkehr mindern. Aus diesem Grund setzt sich der Verein für eine Trennung dieser zwei Verkehrsmittel ein. Kommt es aus Platzgründen trotzdem zu einem gemeinsamen Verkehrsweg und zu einem Konflikt, so sollen die physisch schwächeren Fussgängern bevorzugt werden. Diese möglichst konsequente Trennung des Langsamverkehrs und die Bevorzugung im Streitfall soll in der Strategie angepasst werden. Und weiter sind z.B. Verkehrsberuhigungsmassnahmen nur dann zielführend, wenn genügend Alternativen bereitstehen, um entsprechend die Situation zu entspannen.

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:

Entscheidend wird sein, wie sich die Finanzierung gerecht verteilen und die Akzeptanz unter den betroffenen Akteuren sicherstellen lässt. Das Mobilitätskonzept muss sowohl den schwächsten Verkehrsteilnehmer, nämlich dem Fussverkehr genügend Entwicklungspotenzial bieten, und eine Kompatibilität zu anderen Mobilitätsformen gewährleisten ohne eine Priorisierung vorzunehmen. Grundsätzlich soll sich jeder Mobilträger an den Kosten beteiligen. Dies gilt insbesondere auch für den ÖV.

7. Weitere Bemerkungen:

Der Flughafen (Airport) Bern-Belp wird in der Mobilitätsstrategie mit keinem Wort erwähnt. Auch dessen Anbindung an den ÖV muss in die Strategie der Region Bern-Mittelland einfließen.

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!