VCS · AST
VERKEHRS-CLUB DER SCHWEIZ
ASSOCIATION SUISSE DES TRANSPORTS
ASSOCIAZIONE SVIZZERA DEL TRAFFICO

REGIONALGRUPPE BERN 3000 Bern

THESEN DER VCS-REGIONALGRUPPE BERN FÜR EINE SIEDLUNGS- UND VERKEHRSPOLITIK NACH MENSCHLICHEM UND ÖKOLOGISCHEM MASS

Unser Leitmotiv:

Mehr Lebensqualität - gesunde Wirtschaft
sinnvolle Mobilität - gesunde Umwelt

Was wollen wir mit unseren Thesen:

- Die Siedlungs- und Verkehrsprobleme im Gesamtzusammenhang aufzeigen
- Oekolgischen Siedlungs- und Verkehrsstrukturen zum Durchbruch verhelfen
- Nicht grundsätzlich gegen die Mobilität, sondern für eine vernünftige Mobilität eintreten.
- Wege zugunsten einer Stabilisierung der Mobilität darlegen und Massnahmen aufzeigen, die den motorisierten Individualverkehr reduzieren helfen.
- Massnahmen für eine umweltverträgliche Verkehrsentwicklung darlegen. Es werden sowohl kurzfristig, wie auch längerfristig wirksame Massnahmen verlangt.
- Das regionale Denken und Handeln fördern.
- Die politisch Verantwortlichen, aber auch Parteien und Organisationen zu einer aktiveren Verkehrspolitik nach menschlichem Mass bewegen.
- Die Zusammenarbeit aufgrund unserer Vorstellungen mit verwandten Organisationen verbessern.
- Eine Grundlage schaffen für unsere verkehrspolitischen Vorstösse und Einsprachen.

0. FESTSTELLUNGEN: UNHALTBARE ENTWICKLUNG

In den vergangenen Jahren hat der Verkehr in der Region Bern -vor allem der motorisierte Individualverkehr - laufend zugenommen. Weder für Gesellschaft noch Wirtschaft ist die anhaltend wachsende Mobilität noch sinnvoll. Insgesamt überwiegen die negativen Auswirkungen.

Der Verkehr verlangt einen hohen Blutzoll - Die Tendenz der Unfälle und Toten ist in den letzten Jahren wieder im Steigen begriffen.

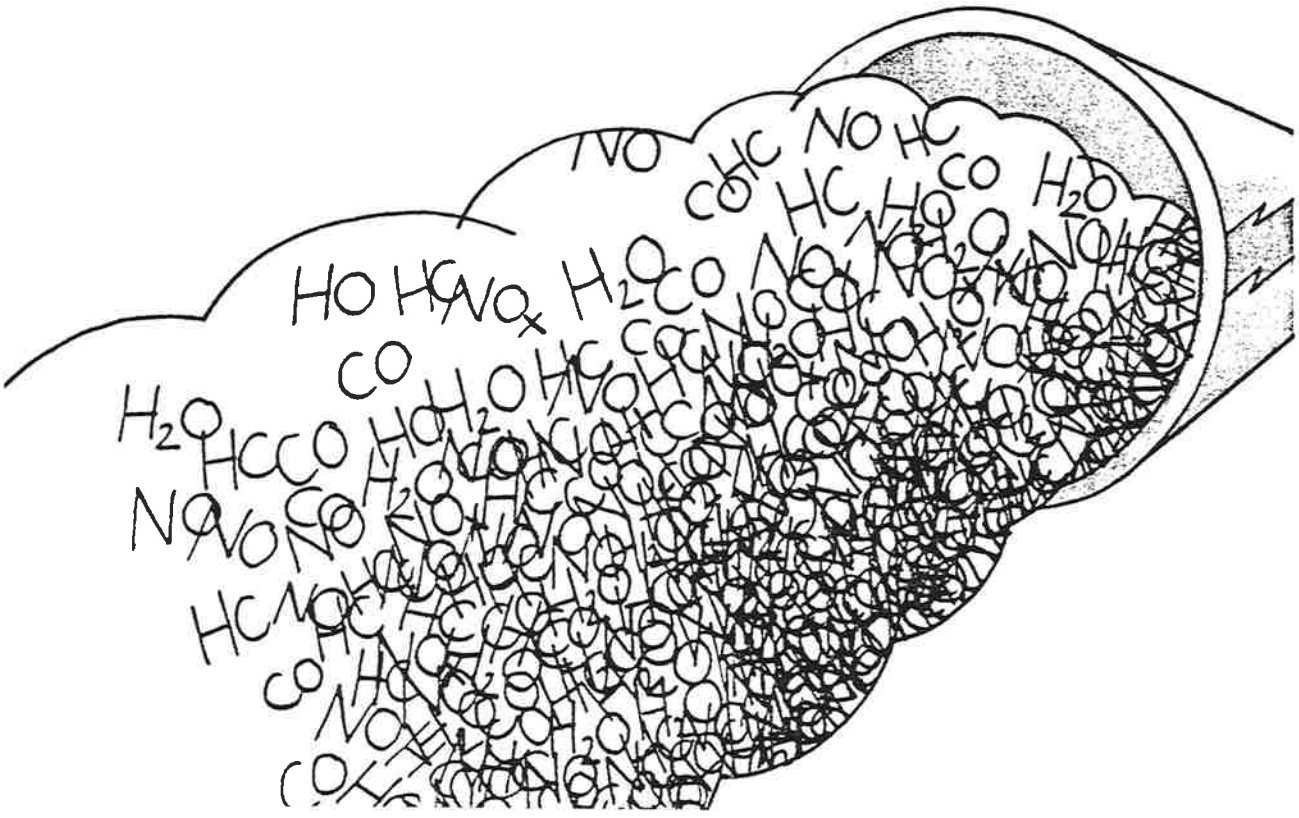
In der Agglomeration Bern passieren jährlich rund 1000 Verkehrsunfälle, davon verlaufen über ein Dutzend tödlich. Gegen Tausend Verletzte sind zu beklagen.

Der Verkehr beansprucht enorme Flächen des überbauten Siedlungsgebietes - Grosse Teile des Kulturlandes und der Landschaft werden durch die Verkehrsinfrastruktur zerschnitten.

Gegen ein Drittel der überbauten Gebiete wird von der Verkehrsinfrastruktur beansprucht. Der ruhende Verkehr beeinträchtigt in einem erheblichen Ausmass die Stadt- und Dorfbilder. Die steigende Zahl an Parkplätzen trägt zur weiteren Versiegelung der Böden bei. Durch die Verkehrsinfrastrukturen werden die Landschaften, vor allem die Naherholungsgebiete massiv beeinträchtigt

Der Verkehr verbraucht enorme Mengen an Energie.

Der motorisierte Individualverkehr beansprucht rund 30 % des Gesamtenergieverbrauchs. Die Tendenz ist steigend.



Der Verkehr ist die Hauptursache der zu hohen Luftbelastungen - Die Tendenz ist weiterhin steigend - Technische Massnahmen reichen für erträgliche Luftverhältnisse nicht aus - Mensch und Umwelt nehmen an den zu hohen Luftbelastungen grossen Schaden.

"Wir vergiften unsere Luft - und atmen sie ein. Die Stickoxyde (NO und NO_2) sind giftige, gesundheitsschädigende Luftschadstoffe. Die Verursacher in der Stadt Bern sind: Verkehr 74%, Industrie 14%, Feuerungen (Haushalte) 12% ...Abgase machen Luft und Menschen krank." (Pressekonferenz des Amtes für Umweltschutz).
Laut den städtischen Untersuchungen soll es ohne Gegenmassnahmen im Jahre 1995 wie folgt aussehen (Quelle: Stadt Bern, Grundlagen für ein Luftreinhaltekonzept der Stadt Bern, Vorstudie 1988, S.26):
"Sämtliche grösseren Verkehrsachsen der Stadt weisen Ueberschreitungen (von NO_x) von 5 bis 10 mg/m^3 in ihrer unmittelbsaren Umgebung auf."
Die CO_2-Probleme im Zusammenhang mit dem Verkehr sind bisher noch nicht analysiert worden. Es ist bekannt, dass der Verkehr ein Hauptverursacher der zu grossen CO_2-Produktion ist.

Der Verkehr ist die Hauptursache der Lärmbelastungen - Die gesundheitsschädigenden Wirkungen zu hoher Lärmbelastungen sind erwiesen (Schlafstörungen, Nervosität, Stress).

"In der Stadt Bern liegen rund 45 km (Strassen) über dem Immissionswert, 15 km sogar über dem Alarmwert. Damit ist etwa 1/4 der Stadtberner Bevölkerung übermässigem Lärm ausgesetzt."
(Quelle: Zahlen und Zusammenhänge, Stadt Bern 1987).
Inzwischen sind die Lärmbelastungen weiter angestiegen. Neueste Angaben sind nicht verfügbar.

1. URSACHEN DER WACHSENDEN MOBILITÄT

Die Mobilität ist zu billig - Die Kosten (Soziale Kosten und Umweltkosten) werden vom motorisierten Verkehr (vor allem vom motorisierten Individualverkehr) nicht getragen und auf die Allgemeinheit abgewälzt.

Eine Studie für die Stadt Bern kommt zum Schluss, dass jeder gefahrene Autokilometer 17 Rappen Umweltkosten verursacht. Beim öffentlichen Verkehr sind es 2 Rappen pro gefahrenen Kilometer (R. Neuenschwander, F. Walter, Der Agglomerationsverkehr, Bern 1988). Vielfach handelt es sich um Kosten, die mit Geldzahlungen nicht wieder gut gemacht werden können.

Wild wuchernde Streusiedlungen ohne Abstimmung auf den öffentlichen Verkehr.

Es wird vielmals dort gebaut, wo gerade Bauland verfügbar ist. Oft fehlt in diesen neuen Wohngebieten eine ausreichende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Der motorisierte Verkehr nimmt zu. Mehr Pendler legen längere Distanzen mit dem Auto an den Arbeitsplatz zurück.
Die bestehenden Siedlungstrukturen werden nicht harmonisch weiter entwickelt. Gebiete mit guter öffentlicher Verkehrserschliessung werden kaum oder zu wenig genutzt. Nutzungsverdichtungen werden zu wenig geprüft und realisiert. - In der Stadt nehmen die Arbeitsplätze mit grossem Publikumskontakt zu, ohne dass eigentliche Entwicklungsschwerpunkte ausgeschieden werden.

Teilweise Auslagerung der Arbeitsplätze auf die grüne Wiese - Mehr Privatverkehr rund um die Stadt herum.

Drei von vier Arbeitsplätzen der Region befinden sich in der Stadt Bern. Arbeitsplätze werden aus der Stadt an den Agglomerationsrand ausgelagert (Tobler, Simplex, Dienstleistungsarbeitsplätze ohne Publikumsverkehr).
Neue Arbeitsplätze entstehen auf der grünen Wiese ohne geeignete Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr.
Der motorisierte Privatverkehr rund um das Stadtzentrum herum nimmt zu. Die öffentlichen Verkehrsmittel können dieser Entwicklung kaum folgen. Hohe Investitions- und Betriebskosten fallen an.

Ueberholte Ortsplanungen mit zu grossen Bauzonen.

Viele Gemeinden der Region verfügen über revisionsbedürftige Zonenpläne, die auf ein unrealistisch hohes Bevölkerungswachstum ausgerichtet sind (Baukapazitäten in der Agglomeration Bern für mehr als 400000 Einwohner. B.Kästli, Entwicklung und Kapazitäten der Bauzonen in der Region Bern, Bern 1989) und nicht den Anforderungen des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes entsprechen. Fehlplanungen aus den 70-er Jahren sind noch nicht korrigiert. - Die Möglichkeiten des verdichteten Bauens werden nicht aufgezeigt und kaum gezielt gefördert. Bestehende Siedlungen und allfällige Siedlungserweiterungen werden nur ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft.

Fehlende regionale Siedlungsschwerpunkte als Vorgaben.

Die bisherigen Planungen des Vereins für die Zusammenarbeit in der Region Bern (VZRB) erfüllen die Bedürfnisse einer übergreifenden und koordinierten regionalen Richtplanung zu wenig. Mit dem Entwicklungskonzept vom September 1989 ist ein berüssenswerter Anfang für eine regionale Siedlungspolitik gemacht worden. Die kantonale Raumordnungspolitik setzt ebenfalls keine klaren Schwerpunkte.

2. UNSERE SIEDLUNGSPOLITISCHEN VORSTELLUNGEN: HARMONISCHE SIEDLUNGSSTRUKTUREN MIT HOHER LEBENSQUALITÄT

Die Siedlungspolitik muss in den Dienst von verkehrsarmen Wohn- und Arbeitsgebieten gestellt werden. Wir sind uns bewusst, dass damit erst mittel- und langfristig positive Effekte erzielt werden.

2.1 Zur Verteilung von Wohnen - Arbeiten - Erholung und Freizeit

Die Stadt Bern hat Zentrumsfunktionen zu übernehmen, soll aber auch Wohn- und Lebensraum bleiben.

Die Attraktivität von Bern wird durch das Angebot von Zentrumsfunktionen wie Universität, Kunstinstitute, kulturelles Angebot, Freizeitmöglichkeiten geprägt. Die Lebensqualität wird dadurch positiv beeinflusst. In diesem Sinne ist eine Weiterentwicklung der Zentrumsfunktionen zu begrüssen.

Dabei fordern wir, dass

- primär die bestehenden Anlagen und Räumlichkeiten für neue Zentrumsfuktionen besser genutzt werden,
- die Erschliessung der Zentrumsangebote konsequent mit dem öffentlichen Verkehr erfolgt und
- die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr umfassend gefördert wird (Eintritt inkl. Billet für den OeV wie beispielsweise BEA).

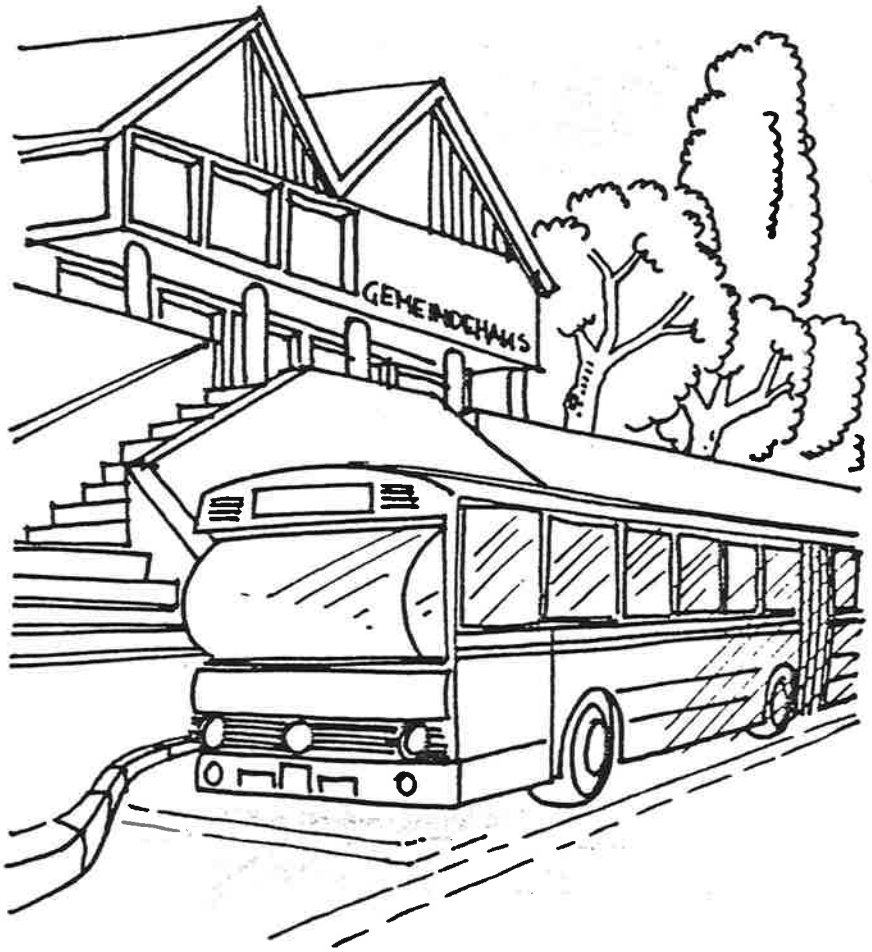
Das Kunstmuseum Bern ist als eine geglückte Nutzungeverdichtung zu bezeichnen. Ebenso ist der Ausbau der UNI im alten Toblergebäude positiv. Das Kornhaus könnte beispielsweise weitere Museumsfunktionen übernehmen (Möglichkeit der Nutzungsintensivierung).

Die Stadt Bern soll und kann nicht beliebig weitere Zentrumsfunktionen übernehmen. Selbstbeschränkungen tragen zur Wohnlichkeit bei.

Die Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität hilft mit, die Bevölkerung in der Stadt zu halten, was auch im Interesse der städtischen Steuereinnahmen liegt.

In den einzelnen Agglomerationsgemeinden sollen für ihre Bevölkerung das Einkaufen für den Wochenbedarf, ein Teil der sozialen und kulturellen Bedürfnisse, der Freizeitaktivitäten sowie die Naherholung abgedeckt werden.

Die Schaffung von Dorfzentren ist erwünscht. Die Erreichbarkeit mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (zu Fuss, Velo, öffentlicher Verkehr) soll optimal gefördert werden.



Als positives Beispiel ist auf die Zentrumsplanung in Kirchlindach zu verweisen.

Neu- und Ausbauten von Shopping-Centers auf der grünen Wiese sind abzulehnen.

Bestehende Shopping-Centers wie das Schönbühl sind aufgrund der massiven Verkehrsbelastungen, der fragwürdigen Konkurrenz bestehender Einkaufsmöglichkeiten und der Problematik für die ansässige Bevölkerung (z.B. erhöhte Jugendkriminalität) auf ein sinnvolles Mass zu reduzieren. Mangels gesetzlicher Grundlagen ist mit den Inhabern des Shopping-Center direkt zu verhandeln (Gemeinden, private Organisationen).

Für das Arbeiten sind in der Stadt und der Agglomeration Arbeitsplatz-Schwerpunkte festzulegen, die mit dem öffentlichen Verkehr optimal erschlossen werden. Die Verfügbarkeit des Bodens ist sicherzustellen.

Im Bereich der Bahnstationen liegt viel Land brach, das für das weitere Arbeitsplatzwachstum, aber auch für Wohnungen genutzt werden soll (Niederwangen, Worblental, Ostermundigen). Die Bahn-

stationen haben eine Schlüsselrolle des zukünftigen Siedlungswachstums einzunehmen (Vergl. dazu die Arbeit von H.P.Liechti, Zur Verdichtung und Aufwertung der Stationsgebiete im Siedlungsraum der Stadt Bern, Bern 1987).
Die bestehende Bausubstanz ist unter Beachtung gestalterischer Grundsätze in die verdichteten Bauweisen einzubeziehen.
Es sind möglichst wenig Parkplätze an den gut erschlossenen Bahnstationen zu erstellen. Hingegen ist die Feinerschliessung zu den Bahnstationen zu verbessern. In vorbildlicher Weise wird vom RBS die Feinerschliessung zu den Bahnhöfen sichergestellt.
Gleichzeitig ist das Park+Bike auszubauen.
Es ist ein umweltpolitischer Unsinn, wenn in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe Fruchtfolgeflächen geschützt werden, dafür aber schlecht erschliessbare Gebiete extensiv überbaut werden.

Kantonale Behörden, Bahn- und Transportunternehmen sowie die Gemeinden haben gemeinsam eine bessere Nutzung der Bahnhofbereiche an die Hand zu nehmen.

Nutzungsmischungen von Wohnen und Arbeiten sind nur teilweise sinnvoll.

Stark durchmischte Zonen, die ein theoretisch ausgeglichenes Verhältnis von Wohnbevölkerung und Arbeitsplätzen ergeben, sind nur teilweise sinnvoll.
Es ist nicht zu erwarten, dass damit effektiv die Mobilität reduziert wird. In der Regel werden höchstens für eine bestimmte Zeit Arbeitsplatz und Wohnung in naher Entfernung gewählt. Nach einem Arbeitsplatzwechsel wird nur in seltenen Fällen mit der Wohnung nachgezügelt. Bei einer schlechten Verknüpfung von Wohnung und neuem Arbeitsplatz wird dann mit dem Auto an den Arbeitsplatz gependelt.

Schaffung von standortgerechten, gut erschlossenen und verfügbaren Industrie- und Gewerbezonen.

Zonen auf der grünen Wiese ohne gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sind zu korrigieren.
Die Festlegung der Industrie- und Gewerbezonen bedarf auch einer verstärkten regionalen Abstimmung.

Standortgerechte Industrie- und Gewerbezonen sind optimaler zu nutzen:

- Aufhebung der arealinternen Grenzabstände in den Industrie- und Gewerbezonen
- Flexible Anwendung der Höhenbegrenzungen
- Entschärfung der Parkplatzerstellungspficht und Begrenzung der Anzahl Parkplätze nach oben

Die Verfügbarkeit des Bodens ist mit steuerlichen und bodenpolitischen Massnahmen anzustreben.

2.2 Verdichten und Rückzonen

Die weitere Bautätigkeit ist auf die überbauten Gebiete zu konzentrieren (verdichtetes Bauen). Eine optimale Ausnutzung ist anzustreben.

Folgende Gebiete bieten sich für das verdichtete Bauen an: Parkplätze, Schienenareale, Bahnhofbereiche, überdachte Autobahnen, ungenutzte Plätze, Strassenzüge, ungenutzte Lager usw. Die vorhandenen Möglichkeiten sind zu nutzen.

Das verdichtete Bauen darf aber vorhandene Lebensqualität nicht zerstören, indem Grünflächen in Quartieren oder historische Bausubstanz verlorengeht. Beispielsweise ist das Länggass- oder das Breitenrainquartier bereits stark verdichtet.

Es ist primär Sache der Gemeinden, das verdichtete Bauen am richtigen Ort vermehrt zu fördern (konkrete Untersuchungen, Arealüberbauungen, Landabtausch usw.).
Der Bund und der Kanton haben die geeigneten Rahmenbedingungen sicherzustellen (Grundlagenstudien, Schaffen des gesetzlichen Spielraumes).

Bisher sind einige Siedlungen in verdichteter Bauweise in der Region Bern entstanden (z.B. Halensiedlung, Bleiche Worb, Merzenacker, Aumatt,usw.). Hingegen fehlen weitgehend positive Beispiele für Bauverdichtungen in bestehenden Siedlungstrukturen.

Die Bauzonen sind in den meisten Gemeinden weiter zu reduzieren.

Weitere Streusiedlungen sind wirksam zu bekämpfen. Unbebaute Bauzonen ohne gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sind gänzlich auszuzonen.
Ohnehin können mit grossen Bauzonen nicht ohne weiteres die Bodenpreise tief gehalten werden. Es gibt Gemeinden mit sehr grossen Bauzonen und sehr hohen Bodenpreisen, z.B. Belp.

Uebermässigen Bodenpreiserhöhungen ist bei einer echten Landverknappung durch eine Abgabe des öffentlichen Bodeneigentums im Baurecht entgegen zu wirken. Die Gemeinden haben ihr Engagement in der Bodenpolitik zu verstärken.
Ebenfalls sind die Anstrengungen des Kantons und der Gemeinden zugunsten des sozialen Wohnungsbaues zu verstärken.

Die Bauzonenreduktionen sind nach siedlungspolitischen Schwerpunkten vorzunehmen.

Die gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr hat ein entscheidendes Kriterium zu spielen. Von seiten der Region und des Kantons müssen entsprechende Vorgaben gemacht werden.

Flächenintensive Einfamilienhaussiedlungen sind zu beschränken.

Unüberbaute Einfamilienhauszonen sollen in die Landwirtschaftszone umgezont oder zugunsten verdichteter Siedlungen aufgezont werden. In jedem Fall muss die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr tragbar gemacht werden. Zudem wird der soziokulturelle Wert von Einfamilienhaussiedlungen zunehmend in Frage gestellt.

Damit wird eine siedlungspolitische Fehlentwicklung verhindert. In der Regel sind Auszonungen entschädigungslos möglich.

Nicht ausgezonte Grundstücke mit schlechter Erschliessung sollten zukünftig mit den Folgekosten - insbesondere im Mobilitätsbereich - belastet werden.

In diesem Sinne ist eine Abgabe der zukünftigen Grundbesitzer von Fr. 1000.- (10000 km à 10 Rp./km) in einen regionalen Verkehrsfonds zu prüfen. Aus dem Verkehrsfonds sind die zu erwartenden Schäden (Lärm,Luft, Bodenverschleiss usw.) zumindest teilweise zu sanieren und der OeV zu unterstützen.
Dieses Vorgehen entspricht dem Verursacherprinzip. Es wird sichergestellt, dass die unsinnigen Siedlungsstrukturen zumindest teilweise in den Preisen/Kosten zum Ausdruck kommen.
Technische Fragen sind weiter abzuklären.

4. UMWELTFREUNDLICHEN VERKEHR FÖRDERN

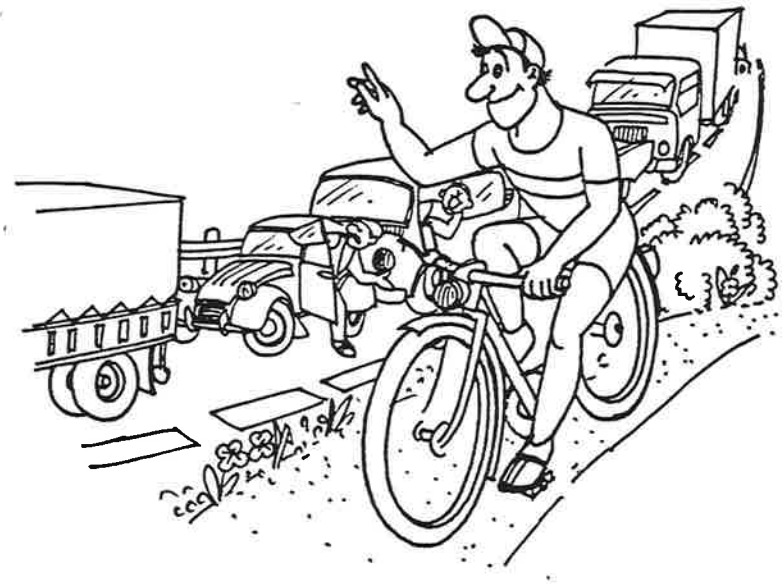
4.1 Fuss- und Wanderwege als Lebensnerv gestalten

Die Gemeinden haben den bestehenden Fuss- und Wanderwegen grosse Beachtung zu schenken. Die Fuss- und Wanderwegnetze sind aufzuwerten.
Insbesondere sind die Verbindungen Wohnsiedlungen-Arbeitsstätten - Einkaufsmöglichkeiten und öffentlicher Verkehr zu verbessern und möglichst attraktiv zu gestalten.

In vielen Gemeinden werden die geplanten Fuss- und Wanderwege zu wenig konsequent realisiert. Dabei sind die Anliegen der Fussgänger in den Vordergrund zu stellen: Sichere Strassenüberquerung, Absenken der Randsteine, Begrünung.
Die Fuss- und Wanderwege sind - zusammen mit den Naherholungsgebieten - in einem Prospekt darzustellen und an die Bevölkerung abzugeben.

4.2 Veloverkehr fördern

Attraktive, sichere und direkte Veloverbindungen sind in der Stadt Bern und in der Region entschieden zu verbessern. Der Veloverkehr hat einen wichtigen Bestandteil des gesamten Verkehrssystem zu bilden. Bei einer guten Verknüpfung öffentlicher Verkehr-Veloverbindungen erreichen die VelofahrerInnen innert kurzer Zeit alle wichtigen Punkte in der Region.
Die Lichtsignalanlagen sind besser auf die Fahrgeschwindigkeit der Velofahrer abzustimmen.
An den zentralen Orten für das Einkaufen und den OeV-Haltestellen sind weit mehr Abstellplätze bereitzustellen.



Für die VCS-Regionalgruppe ist es ein Aergernis, dass am Hauptbahnhof Bern nicht endlich die notwendige Zahl Veloabstellplätze geschaffen wird.

4.3 Der öffentliche Verkehr ist als Hauptverkehrsmittel für mittlere und längere Distanzen auszubauen.

Der öffentliche Verkehr ist zu verbessern und attraktiver zu gestalten. Benutzer des motorisierten Individualverkehr sind zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu motivieren.

Der öffentlichen Verkehr hat eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr anzubieten. Dies verlangt auch eine Verbesserung des Angebotes in den Randstunden und am Wochenende.
Die Ausbauten des öffentlichen Verkehrs sind vor allem dort vorzunehmen, wo die grössten Umsteigeeffekte zu erwarten sind. Das bestehende Verkehrsnetzes ist mit allfälligen Ausbauten zu optimieren.
Allfällige S-Bahn-Projekte sind daran zu messen, inwiefern eine Verkehrsumlagerung erzielt wird. Gleichzeitig sind flankierende Massnahmen zu ergreifen.

Bessere räumliche und betriebliche Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel.

Teilweise sind hiezu grosse Investitionen notwendig, z. B. Bahnhof Bern.
Ausbau der Direktfahrten (Durchmesserlinien), z.B. Linie 15 und 17 des SVB-Netzes.
Entlastung der Achse Bahnhof-Zeitglocken durch Verlagerung der Linie 12 auf die Amts- und Bundeshausgasse.
Auf der Bundesgasse sind spezielle Busspuren festzulegen.

Verdichtung des Fahrplanes

1/4 Std. Takt ab Münsingen; Flamatt; Gäbelbach; Belp nach Bern
1/2 Std. Takt ab Burgdorf; Langnau; Schwarzenburg nach Bern

Neue Haltestellen prüfen

Bahnhof Wyler, Insel, Gumme, Gangloff usw.
In jedem Fall haben neue Haltestellen ein ansehnliches Aus- und Umsteigepotential aufzuweisen. In unmittelbarer Umgebung sind vermehrt Arbeitsplätze zu schaffen.

Sicherstellen von guten Anschlüssen

Generell sind schlanke Anschlüsse sicherzustellen. Insbesondere sind die PTT-Kurse besser mit dem übrigen OeV abzustimmen.

Aktive Informations- und Marketinganstrengungen

Neben der Breitenwerbung sind gezielt bestimmte Gruppen anzusprechen (z.B. Betriebe: Abgabe von Abos).

Unterstützung des Bäre-Abi

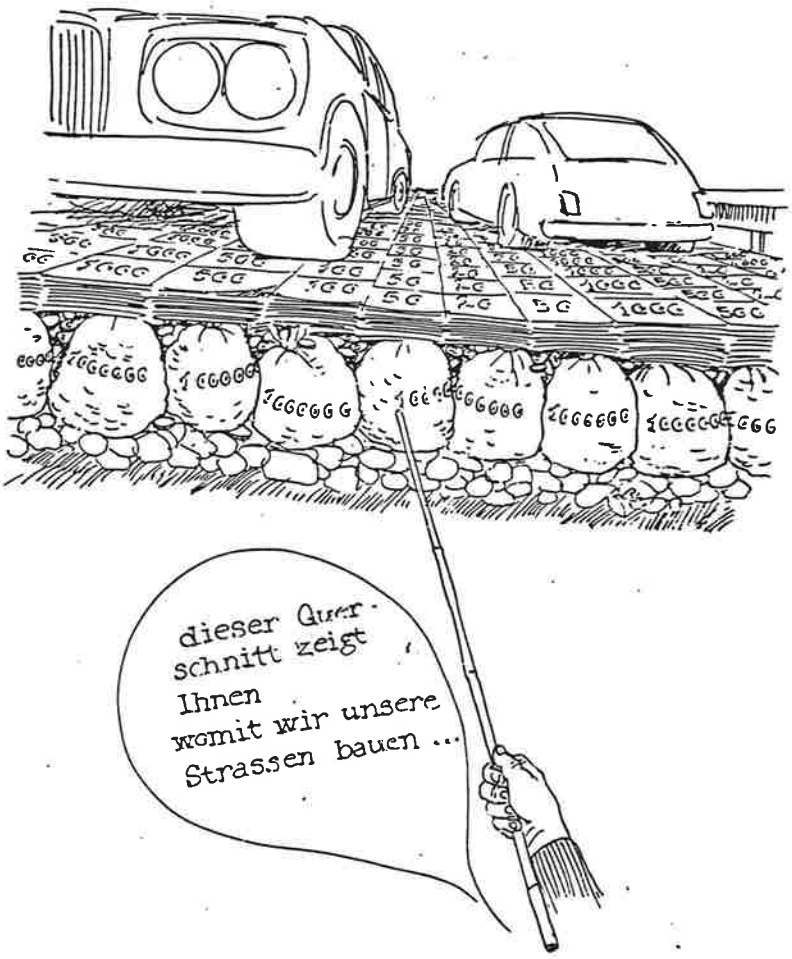
Der VCS-Regionalgruppe befürwortet die Einführung des Bäre-Abi. Gleichzeitig ist der VCS der Meinung, dass aus der langwierigen Debatte um die Einführung des Bäre-Abi organisatorische Konsequenzen zu ziehen sind. Die Agglomeration Bern muss sich zu einer Verkehrsregion mit den notwendigen Kompetenzen zusammenschliessen.

4.4 Motorisierter Individualverkehr

Der Ausbau des Strassennetzes in der Agglomeration Bern ist als abgeschlossen zu betrachten.

Es sind keine weiteren Ausbauten mehr vorzunehmen. Entsprechende Planungen gilt es zu korrigieren. Insbesondere sind folgende Strassen zu streichen:

- Neufeldzubringer in Bern
- Umfahrung Zollikofen
- Umfahrungstunnel Wabern



Eine Beschränkung auf den sinnvollen motorisierten Individualverkehr ist anzustreben.

- Förderung der Haushalte ohne Auto bezw. des Carpooling
- Ausbau der Hauslieferdienste
- Abgabe von Abos statt Gratisparkplätzen

Die Parkraumbewirtschaftung ist in der gesamten Region zu verbessern. Jede Gemeinde soll ein Parkplatzreglement erarbeiten.

Dauerabstellplätze sind für die Anwohner bereitzustellen (Muesmattversuch in Bern). Die Erstellungspflicht von Parkplätzen ist zugunsten von massvollen Anforderungen aufzugeben. Bestehende Parkplätze sind kostengerecht zu belasten.

Die Cityparkplätze sind - ohne Ausweitungen - vermehrt den Anwohnern zur Verfügung zu stellen. Die Altstadtgassen können einfach und rasch entlastet werden.

Nur in Ausnahmefällen sind weitere P+R zu erstellen. Am dünnbesiedelten Agglomerationsrand können P+R zweckmässig sein.
An der Stadtgrenze sind P+R-Anlagen problematisch.

Die Akzeptanz ist gering und die eingesparten Fahrkilometer unerheblich. Der finanzielle Aufwand ist für die städtischen Steuerzahler zu gross.
Die öffentlichen und privaten Parkplätze für das Einkaufen und Arbeiten sind zu reduzieren.
Ziel der Stadt Bern 1983: - 10000 Abstellplätze, realisiert -4%.

5. DURCHSETZEN VON RASCH REALISIERBAREN MASSNAHMEN

Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren - Tempo 30 umfassend einführen.

Seit dem 1. Mai 1989 besteht die Möglichkeit Tempo 30 in Wohnquartieren (mit einer Fläche von rund 0,7 km²) einzuführen. Die Vorteile von Tempo 30 sind offensichtlich:

- Verbesserung der Wohnlichkeit in den Quartieren
- Veränderung des Fahrverhaltens (vorsichtiger, ruhiger, defensiver)
- Selbstschutz der Automobilisten
- Grössere Verkehrssicherheit für alle Quartierbewohner
- Minderung der Unfallhäufigkeit
- Reduktion der Schadstoffe:

Kohlenmonoxid (je nach Fahrweise)	- 13% bis	- 18%
Kohlenwasserstoff	- 10% bis	- 22%
Stickoxide	- 32% bis	- 48%

  (Quelle: Tempolimit 30, BUS-Bulletin 3/87)
- Reduktion der Lärmbelastungen um 3 bis 4 dB. Dies entspricht einer Reduktion der Verkehrsmenge um 50%-60%.

Bisherige Versuche zeigen auch, dass die grosse Mehrheit der Autofahrer nach Einführung von Tempo 30 zu Befürwortern dieser Massnahme wurde.

Die VCS-Regionalgruppe begrüsst die Einführung von Tempo 30 in den Wohnquartieren, wie sie von der Stadt Bern, aber auch in einigen Agglomerationsgemeinden an die Hand genommen worden sind. Die Verfahren sollen möglichst unbürokratisch und speditiv abgewickelt werden.

In jedem Fall sind mit Tempo 30 verschiedene verkehrsberuhigende Massnahmen zu ergreifen.

Durchsetzung Luftreinhalteverordnung

Die Stadt Bern ist verpflichtet, einen Massnahmenplan zur Luftreinhaltung vorzulegen. Es ist nachgewiesen (Vergl. dazu Grundlagen für ein Luftreinhaltekonzept der Stadt Bern, 1988), dass die angestrebte Luftqualität nur mit einer Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen ist. Technische Massnahmen (Katalysator) reichen dazu nicht aus.

Die VCS-Regionalgruppe verlangt, dass ohne weitere Verzögerung ein griffiger Massnahmenkatalog ausgearbeit wird. Es bestehen zahlreiche Massnahmen in der Kompetenz der Stadt Bern, wirksam die Luftqualität in der Stadt zu verbessern:

- Einführen von Tempo 30 in allen Wohnquartieren
- Gezielte Geschwindigkeitsreduktionen auf den Hauptstrassen und den Nationalstrassen
- Verbesserung des Angebotes für Fussgänger und Velofahrer
- Bevorzugung der Anwohner für Autoabstellplätze (Vignettensystem Muesmatt)
- Durchsetzung des Trottoirparkierverbotes
- Massnahmen gegen illegales Parkieren
- Reduktion des Parkplatzangebotes
    - . für öffentliche Dienste
    - . der öffentlichen Hand
    - . Reduktion der Parkplatzerstellungsspflicht für Arbeiten und Einkaufen in der Bauordnung
- Erhöhung der Parkierungsgebühren
- Erweiterung der Fussgängerzonen
- Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Lärmverordnung durchsetzen

Die VCS-Regionalgruppe erachtet die Durchsetzung der Lärmverordnung als wichtigen Pfeiler der zukünftigen Verkehrspolitik. Die VCS-Regionalgruppe protestiert gegen die Verharmlosung des Lärmproblems. Es ist unverständlich, dass nicht entschiedener gegen den Lärm angekämpft wird.

Das Lärmproblem in den belasteten Gebieten ist ursachengerecht anzugehen. Das heisst:

- Reduktion der Verkehrsströme
- Reduktion der Geschwindigkeiten
- Sperrung des Durchgangsverkehrs
- Verkehrsberuhigende Massnahmen
- Umlagerung auf den öffentlichen Verkehr

Erst in zweiter Priorität sollen bautechnische Massnahmen getroffen werden. Durch Schallschutzmassnahmen darf in keinem Fall das Stadt- und Strassenbild verunstaltet werden.

Trottoirraum freihalten von parkierten Autos

Seit dem 1. Juli 1989 ist das Parkieren auf den Trottoirs verboten.

Die VCS-Regionalgruppe verlangt, dass das Trottoirverbot konsequent durchgesetzt wird. Das Verbot ist eine geeignete Massnahme, mehr Wohnlichkeit und Sicherheit zu erreichen. Die Parkplätze sollen grundsätzlich ersatzlos aufgehoben werden. Für die Anwohner sind Parkplätze auf den Strassen vorzusehen (Vignettensystem).

6. MITTEL BEREITSTELLEN FÜR DIE REALISIERUNG

Es ist eine Umlagerung der Mittel im Verkehrswesen anzustreben.

Die VCS-Regionalgruppe ist sich bewusst, dass alle verlangten Massnahmen zusätzliche personelle und finanzielle Mittel erfordern.
Folgende Schritte sind angezeigt:

- Konsequente Umlagerung der Strassenbaugelder für Verkehrsberuhigungsmassnahmen und die Verkehrssicherheit.
- Erhöhung der Mittel für den öffentlichen Verkehr - Kompensation beim Strassenbau
- Stärkung der Vollzugsorgane

Die Zusammenarbeit in der Region ist auszubauen - Die regionale Handlungsfähigkeit ist zur Lösung regionaler Fragen zu stärken.

In folgenden Bereichen sind regionale Vorgaben zuhanden der Gemeinden vorzunehmen:

- Generelle Bauzonenkapazitäten
- Arbeitsplatzschwerpunkte
- Zusammenarbeit des öffentlichen Verkehrs

Organisatorische Konsequenzen für die Region Bern -Schaffung eines Entwicklungs- und Verkehrsrates:

Der bestehende Verband für regionale Zusammenarbeit Bern (VZRB) ist zu stärken. Die personellen und finanziellen Mittel sind aufzustocken.

Gleichzeitig ist ein regionaler Finanz- und Lastenausgleich an die Hand zu nehmen.

Der Bund und der Kanton haben Rahmenbedingungen zugunsten einer umweltverträglichen Verkehrspolitik zu schaffen.

Forderungen an den Bund:

- Belastung der sozialen Kosten pro gefahrenen Autokilometer
- Reduktion der Grenzwerte beim Schwerverkehr
- Weitere Dezentralisation der Entscheidungskompetenzen beim Strassenverkehr
- Bereitstellung der Treibstoffzollgelder an Regionen und Gemeinden für die Luft- und Lärmbekämpfung
- Förderung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs
- Verschärfung der Vorschriften zur Lärmbekämpfung an der Quelle

Forderungen an den Kanton:

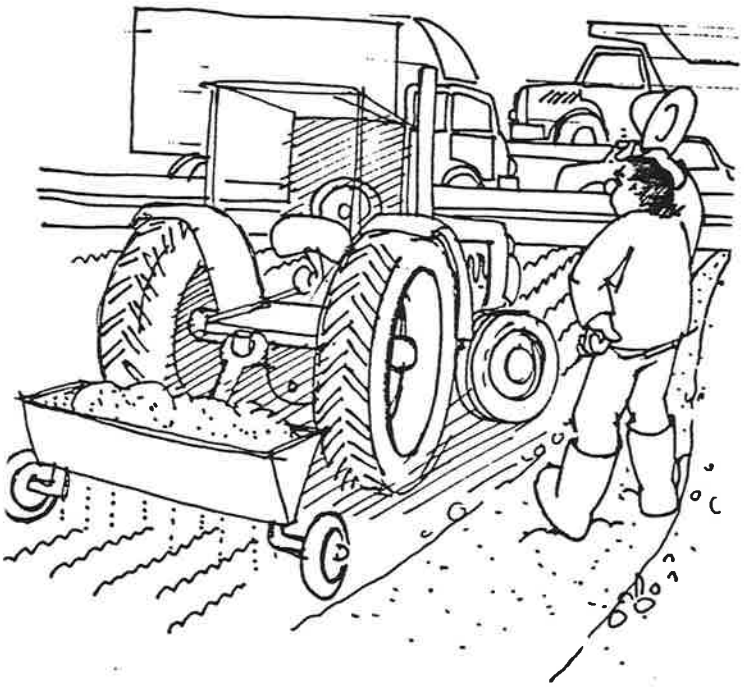
- Durchsetzen einer mobilitätssparenden Siedlungspolitik
- Einführung einer leistungsabhängigen Motorfahrzeugsteuer
- Beschränkung des Steuerabzuges auf die Höhe der Kosten für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs
- Rasche Realisierung der Massnahmenpläne zur Luftreinhaltung Ausarbeitung einer Parkraumpolitik
- Parkplatzerstellungspflicht durch massvolle Maximalanforderungen ersetzen

Schrittweises Vorgehen

Die Verkehrs- und Umweltprobleme, aber auch die Lösungen, sind weitgehend bekannt. Ein schrittweises Realisieren muss rasch an die Hand genommen werden.
Leider ist die Angst vor extremen Autofetischisten vielmals grösser als vor den real bestehenden Verkehrs- und Umweltproblemen.
Es ist zu hoffen, dass mit mehr Mut die Lösung der effektiven Probleme an die Hand genommen wird.

Unsere Bündnispartner:

- Breite Bevölkerungskreise, die mehr Lebensqualität in ihrem Quartier und an ihrem Arbeitsplatz wollen.
- Alle Autofahrer, die an der Erhaltung der Umwelt interessiert sind.
- Alle Bauern, die nicht noch mehr Land für eine ungeordnete Siedlungsentwicklung hergeben wollen.



- Alle Garagisten, die ihre wirtschaftlichen Interessen mit dem Umweltschutz in Einklang bringen wollen.