



Neubrückestrasse 17 | Postfach | 3001 Bern | T 031 301 82 09 | info@gbbern.ch |
www.gbbern.ch | PC-30-37923-6 | GB Bern - Sektion der Grünen Kanton Bern

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

9. September 2019

Mitwirkung Mobilitätstrategie Region Bern-Mittelland 2040

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, uns im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zur Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 äussern zu können.

Bitte finden Sie unten den Fragebogen mit unseren Eingaben.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und Vorschläge und verbleiben mit freundlichen Grüessen,

i.V. Benjamin Steinweg
Geschäftsführer des Grünen Bündnis

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.):

Grünes Bündnis Bern

Verantwortliche Person: Franziska Grossenbacher

Telefon für Rückfragen: 031 301 82 09

E-Mail-Adresse: sekretariat@gbbern.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:

Die Mobilitätsstrategie 2040 ist eine Grundlage für weitere Planungen, hat aber weder für die Region noch für die einzelnen Gemeinden eine Verbindlichkeit. Es stellt sich deshalb für uns die Frage, was die Strategie bewirken kann.

Die Strategie wurde erarbeitet, bevor die Klimabewegung Schwung aufgenommen hat und die Politik in Folge dessen die Zielsetzungen verschärft hat. Der Bundesrat hat unlängst beschlossen, dass die Schweiz bis 2050 klimaneutral werden soll. Die Mobilitätsstrategie 2040 müsste unter dieser Zielsetzung deutlich verschärft werden. Sie enthält viel zu wenig ambitionierte Ziele und griffige Massnahmen, als dass sich damit der Verkehr in der Region in Richtung Klimafreundlichkeit bewegen würde.

Der Aufbau der Strategie beruht auf einem klassischen Ansatz der Verkehrsplanung, den wir als überholt betrachten. Das Verkehrswachstum wird aus dem Bevölkerungswachstum und Arbeitsplatzwachstum und den bereits beschlossenen Verkehrsinfrastrukturen berechnet. Die Strategie hilft mit, den daraus resultierenden Verkehr zu bewältigen. In dieser nachfrageorientierten Logik wird der Verkehr als Naturgesetz angeschaut. In Anbetracht des Klimanotstandes und des begrenzten Platzes in der Agglomeration Bern plädieren wir für einen neuen Ansatz. Der Verkehr muss sich primär an Belastbarkeitsgrenzen orientieren: Belastung für die Bevölkerung durch Lärm, Luftschadstoffe, Belastung des Klimas, Belastung des Raums.

Der Freizeitverkehr als Hauptverkehrsverursacher wird zu wenig behandelt. Es entsteht der Eindruck, dass man sich hauptsächlich um den Pendler_innenverkehr kümmert.

Die Auswertung der bisherigen Mobilitätsstrategie ist sehr mager. Insbesondere fehlen eine klare Fragestellung und messbare Indikatoren. Damit ist unklar, was genau ausgewertet wurde und weshalb die 3-V-Strategie eine Erfolgsgeschichte sein soll. Aufgrund der unsystematischen und von wissenschaftlichen Standards gänzlich befreiten Auswertung, die in der Strategie präsentiert wird, kann dieser Schluss jedenfalls nicht gezogen werden.

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:

In der Vision «Eine effiziente und vernetzte Mobilität für alle» fehlt uns der Aspekt der Ressourcenschonung, welcher für uns prioritär ist. Die Mobilität muss sich am prioritären Ziel der Schonung von Ressourcen orientieren.

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:

Zielkonflikte zwischen den Zielen und den drei Dimensionen werden nicht behandelt. Es gibt zudem keine Hierarchisierung der Ziele. Wir fänden es zudem sinnvoll, die Ziele nach Raumtyp zu differenzieren. So könnte z.B. für den städtischen Raum das Ziel fossilfrei und der vollständige Verzicht auf motorisierten Individualverkehr sein.

Wir vermissen zudem eine Auflistung von Zielen, welche die Regionalkonferenz gegenüber den übergeordneten Stellen (Bund, Kanton) einbringen will (z.B. für gute Nachtzuganschlüsse von Bern aus). Ebenso bleibt unklar, welche Rollen die einzelnen Gemeinden zur Zielerreichung einnehmen.

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:

Das vierte V «vernetzen» wird als gleichberechtigte Stossrichtung neben den bestehenden drei V eingeführt. Das finden wir falsch. Vernetzung ist in unseren Augen ein Mittel zum Zweck, die drei anderen Stossrichtungen zu erfüllen. Vermeiden, verlagern, verträglich gestalten sind für uns die prioritären Stossrichtungen. Die Anstrengungen bei den bisherigen 3 V müssen intensiviert werden, damit die gewünschten Wirkungen eintreffen. Wir befürchten, dass man viel Hoffnungen und Wünsche in die Stossrichtung «vernetzen» setzt. Vernetzung wird die Verkehrsprobleme nicht auf wundersame Weise lösen – es kann aber einen Beitrag zu den drei bisherigen Vs leisten.

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:

Die Chancen und Risiken der Stossrichtung «Vernetzen» sind für uns ungenügend herausgearbeitet. Das Ziel muss auch bei dieser Stossrichtung sein, den Ressourcenverbrauch zu senken und weniger motorisierten Verkehr zu generieren. Es scheint uns, als wäre die Strategie nur von Technikfans und Zukunftsoptimisten geschrieben worden, die nun sehr viel Hoffnung in das «Vernetzen» stecken. Die Digitalisierung und Automatisierung werden aber die negativen Auswirkungen des Verkehrs nicht auf wundersame Weise lösen können. Sie können höchstens einen Beitrag dazu leisten, indem z.B. die Schnittstellen zwischen den ÖV-Anbietern geklärt werden und die Kund_innen einfacher digitale Tickets kaufen können. Die Regionalkonferenz hat es in der Hand, die Weichen zu stellen, damit bei dieser Stossrichtung die Chancen realisiert und die Risiken verringert werden. Risiken liegen z.B. im Bereich Datenschutz, bei Reboundeffekten (vgl. Uber in Kalifornien, wo es zu einer Verlagerung von Veloverkehr auf Uber gekommen ist) oder bei den energieintensiven Rechenleistungen.

Vernetzen darf nicht nur der Flächeneffizienz dienen, sondern muss auch die Ressourceneffizienz verbessern. So soll der jeweils Energie- und Flächeneffizientesten Verkehrsart den Vorrang gegeben werden. Es darf also beispielsweise nicht zu einer Verlagerung des Fussverkehrs auf PMDs kommen.

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:

Das Ziel dieser Stossrichtung muss sein, den MIV zu reduzieren. Dazu muss die Attraktivität des MIV reduziert werden zu Gunsten des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Wir vermissen zudem wirksame Massnahmen zur Reduktion des Freizeitverkehrs, der einen so grossen Anteil am MIV ausmacht. Eigentlich müsste in der Mobilitätsstrategie der RKBM auch der Flughafen Bern Belp behandelt werden. Die Tatsache, dass er mit keinem Wort erwähnt wird, werten wir als Zeichen dafür, dass er für die (künftige) Mobilität in der Region Bern-Mittelland keine Rolle mehr spielt, also obsolet ist. Die RKBM sollte sich im Rahmen der Mobilitätsstrategie daher für dessen Schliessung aussprechen.

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:

Es sollen nicht nur flächensparende, sondern auch umweltschonende Verkehrsmittel gefördert werden. Uns fehlen Massnahmen, die Güterlogistik auf Cargobikes abzuwickeln. Die Massnahmen im Bereich Veloverkehr begrüssen wir. Das grösste Potential sehen wir in der konsequenten Förderung von überkommunalen Velobahnen in der Agglomeration. Dadurch liesse sich ein grosser Teil des Verkehrs auf (elektrifizierte) Velos verlagern. Bei der Stossrichtung Verlagern stellt sich im beschränkten Raum die Frage, auf wessen Kosten die Veloförderung geht. Wir sind klar der Meinung, dass die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zu Lasten der Flächen für den MIV gehen muss (Reduktion Verkehrsflächen und Parkierflächen). Auch im Strassenunterhalt müsste der Fokus viel stärker auf den Flächen für den Veloverkehr gelegt werden, da dort oft der Strassenbelag in schlechtem Zustand ist. Das macht das Velofahren gefährlich und unattraktiv.

Laut Strategie sollen im ländlichen Raum Carsharing und Ridesharing gefördert werden. Wenn es aufgrund der grossen Distanzen unvermeidlich ist, auf Autos zu setzen, sollten wenigstens Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (z.B. elektro) zum Einsatz kommen und der Besetzungsgrad erhöht werden.

Wir begrüssen einen Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Allerdings soll diese zu Lasten von bestehenden Flächen für den MIV ausgebaut werden (und nicht etwa zu Lasten von Aufenthaltsfläche).

Zu einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie gehört unserer Ansicht nach auch die Anbindung der Region Bern-Mittelland an europäische Zentren mittels internationaler Zugverbindungen. Die Strategie sagt nichts dazu. Soll die Schweiz bis 2050 klimaneutral werden, wäre eine Verlagerung auf die Schienen auch beim Fernverkehr unbedingt angezeigt. Wir fordern deshalb, dass sich die RKBM im Rahmen ihrer Möglichkeiten für gute Tages- und Nachtzugverbindungen in europäische Städte ab Bern einsetzt.

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:

Bei der Glättung der Verkehrsspitzen muss auch die Kinderbetreuung mitgedacht werden. Es braucht gut ausgebaute Familienergänzende Betreuungslösungen mit flexiblen Betreuungszeiten, damit die Eltern von den angestrebten flexiblen Arbeitszeiten Gebrauch machen können. Mobility Pricing bestraft diejenigen Arbeitnehmenden, welche keine flexiblen Arbeitszeiten haben. Das sind häufig Menschen die im Dienstleistungssektor arbeiten und schlecht entlohnt werden. Wir stehen dem Mobility Pricing daher kritisch gegenüber. Falls es eingeführt würde, müsste es unbedingt sozial abgefedert werden. Laut Bericht wird in Zukunft weniger Geld für die Infrastruktur vorhanden sein. Hier fordern wir klar einen Verzicht auf weitere Ausbauten für den MIV und eine Priorisierung der ÖV-, Fuss- und Veloinfrastruktur.

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:

Der Bundesrat hat beschlossen, bis 2050 klimaneutral zu werden. Die Mobilitätsstrategie der RKBM muss unter dieser neuen Zielsetzung revidiert werden, damit sie einen Beitrag dazu leisten kann.

Es ist unklar, wie die Inhalte der Strategie nun in das nächste RGSK und Agglomerationsprogramm übernommen werden und welchen Beitrag die einzelnen Gemeinden zur Umsetzung der Strategie leisten.

7. Weitere Bemerkungen:

Die Mobilitätsstrategie 2040 ist für die Gemeinden nicht verbindlich. Wir sind deshalb schon sehr enttäuscht, dass sie als Kompromiss-Lösung daherkommt. Gerade weil sie keine strenge Verbindlichkeit für die Gemeinden hat, könnte sie viel mutiger und radikaler sein. Die Stadt Bern ist mit ihrer Verkehrspolitik viel progressiver. Wir befürchten, dass die unambitionierte Mobilitätsstrategie der Region die Stadt in ihren Vorhaben bremsen könnte.