

## Positionspapier Verkehr

### Einleitung

Das Positionspapier fasst die zentralen Forderungen der FDP.Die Liberalen Stadt Bern einfach und klar zusammen. Es dient der Fokussierung auf die wesentlichen Themen im Bereich Verkehrspolitik. Es bettet sich ein in das nationale und kantonale Positionspapier der FDP.Die Liberalen. Mobilität ist ein freiheitliches Grundbedürfnis und eine Voraussetzung für Wachstum, Fortschritt und Wohlstand. Es ist eines der zentralen Themen für die Gestaltung unserer Zukunft.

### Absicht

Unser Ziel ist

- ein zukunftssträchtiges und leistungsfähiges städtisches Verkehrssystem für alle Verkehrsmittel
- ein schnelles, sicheres und wirtschaftsverträgliches Verkehrsnetz
- eine freie Wahl und friedliche Koexistenz aller Verkehrsträger; eine sinnvolle Kombination der Verkehrsmittel
- einfache Mobilität für alle
- eine Verbesserung und Sicherung der Kapazitäten durch eine ideologiefreie Langfristplanung
- keine planwirtschaftlichen, schikanösen sowie ideologisch geprägten Zugangsbeschränkungen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen

### Zentrale Forderungen

Wir wollen

#### Allgemein

- Ein übergeordnetes, zukunftsstaugliches, wirtschaftsverträgliches, langfristiges Verkehrskonzept mit der Gleichberechtigung aller Verkehrsmittel
- Anbindung an ein objektives Referenzplansystem (unibased Benchmarks, Best Practise Groups)
- Eine sachbezogene ausbalancierte Verkehrspolitik, welche die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden adäquat berücksichtigt
- Leistungsfähige Verkehrs-Achsen Nord-Süd, West-Ost auch innerhalb der Stadt, inkl. eine Bündelung des Verkehrs zwischen Quartieren auf leistungsfähigen Achsen
- Ein flüssiges Basisnetz mit generell Tempo 50<sup>1</sup>; eine schleichende Einführung von Tempo 30 auf Hauptachsen wird abgelehnt
- Ein beruhigtes Quartiernetz mit generell Tempo 30<sup>2</sup>; eine schleichende Einführung von Tempo 20 Begegnungszonen wird abgelehnt
- Die Einführung von grünen Wellen und Kreisverkehren zur Verflüssigung des Verkehrs
- Stufengerechte Anbindung an über- und untergeordnete Strassen, damit der Verkehr effizient zu- und abgeführt werden kann
- Einführung von leistungsfähigen Ringstrassen für MIV (Bypass Ost, Verbindungsstück Süd-west)
- Korrektur eindeutiger Unfallschwerpunkte, selbstschliessende Fahrbahn für Trams an neuralgischen Stellen

<sup>1</sup> Vgl. VRV Art. 4a: Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt unter günstigen Strassen - , Verkehrs- und Sichtverhältnissen: a. 50 km/h in Ortschaften;

<sup>2</sup> Vgl. SSV Art. 22a Tempo 30 Zone – Das Signal „Tempo 30 Zone“ kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h

- Zur Lösung der städtischen Verkehrsprobleme ist die Wirtschaft und das Gewerbe zwingend mit einzubeziehen
- Keine Verkehrserziehungsmassnahmen durch Roadpricing, extensive Parkplatzbewirtschaftungen und Zugangsbeschränkungen
- Die kostenfreie Benutzung des städtischen ÖV für unsere touristischen Gäste (ÖV Pass für Touristen)
- Eine möglichst effiziente Kombination aller Verkehrsträger durch den Einsatz moderner Technik
- Intelligente Verkehrsinformationssysteme zu Verkehrsströmen und Parkplatzverfügbarkeiten, welche eine optimale Nutzung der Verkehrsträger und Routen ermöglichen
- Sichere Schulwege für unsere Kinder und Jugendlichen
- Eigene sichere Velospuren, sofern Sie nicht zu Lasten des MIV gehen
- Eine gute Erreichbarkeit der Hauptstadregion Bern mit Linien-, Charter- und Business-Luftverkehr über den Flughafen Bern

### Insbesondere

#### MIV

- Einen flüssigen Durchgangsverkehr und keine zusätzliche Reduktion des Quell- und Zielverkehrs<sup>3</sup>
- Die Einführung von grünen Wellen für den MIV auf den Hauptachsen
- Entlastung der Stauzonen durch gezielten Kapazitätsausbau
- Genügend preiswerte Parkplätze für AnwohnerInnen
- Ersatz von aufgehobenen Parkplätzen im selben Perimeter
- Genügend preiswerte Parkplätze für Gewerbetreibende und deren Kunden in Zentrumsnähe
- Bedarfs- und Nachfragegerechte Infrastruktur, gesteuert durch Markt nicht Staat
- Eine organische Einbettung des MIV im STEK unter Anerkennung der gesellschaftlichen Realitäten<sup>4 5</sup>
- Senkung von Parkgebühren auf ein moderates Mass, Vorzugsgebühren für Anwohner

#### ÖV

- Bessere Anbindung des HB Bern an internationale Hochgeschwindigkeitslinien (z.B. Paris)
- Nutzung des Ausbaus des HB Bern zur besseren Verkehrsanbindung in der Stadt und in die Region
- Bedarfsgerechtes ÖV-Angebot mit zweckmässiger Taktfrequenz (wo nötig Erhöhung der Taktfrequenz (z.B. Bern – Thun))
- Entwicklung peripherer Mobilitätshubs im Wankdorf (SBB) und in Ausserholligen (BLS)
- ÖV Anbindung an Flughafen Basel, Zürich und Genf auch zu Randzeiten
- Eine zweite Tramachse in der Berner Innenstadt (Bypass Tram)
- Eigene Spuren für den ÖV, sofern sie nicht zu Lasten des MIV gehen
- Stärkere Regionalisierung des ÖV (Ausbau von S-Bahn und Tramverbindungen in der Region)
- Ausbau des nächtlichen Dienstleistungsangebots, insbesondere an Wochenenden
- Libero Plus: ein familienfreundliches Libero-Abo mit reduzierten Preisen pro zusätzlichen Nutzer im selben Haushalt (degressives Preismodell)

<sup>3</sup> Fahrten von einem bestimmten Punkt an einen bestimmten Punkt innerhalb der Stadt

<sup>4</sup> Vgl. Auto-Sprint Juli/August 2018: 5.8 Mio Personen in der Schweiz haben einen Führerausweis für Kat. B (+1% ggü. Vorjahr)

<sup>5</sup> Vgl. Statistik Stadt Bern: im Jahr 2016 waren 80000 Motorfahrzeuge in der Stadt Bern gemeldet (ggü. 78900 im 2015)

## Velo

- Entlastung eindeutiger Unfallschwerpunkte insbesondere bei Tramlinien und deren Haltestellen
- Entrümpelung des öffentlichen Raumes vor künstlichen, gefährlichen Verkehrshindernissen für Velofahrer (z.B. fixe Poller, Geländer)
- Aufbau bzw. Erweiterung eines Velonetzes im Grossraum Bern in Zusammenarbeit mit den Agglomerationsgemeinden, sofern sie nicht zu Lasten des MIV gehen
- Eigene sichere Velospuren, sofern Sie nicht zu Lasten des MIV gehen
- Massive Erweiterung der legalen Parkmöglichkeiten für Velos (z.B. beim Bahnhof, beim Rathaus, etc.)
- Einhalten der SN Normalbreiten von Velospuren (1.50m), keine unnötige Einführung von überbreiten Spuren
- Verzicht auf die von RGM geplante Velobrücke

## Fussgänger

- Saubere Trennung von rollendem Verkehr und FussgängerInnen
- Bestehende Räume der FussgängerInnen optimal nutzen ohne Reduktion für andere Verkehrsteilnehmer
- Konfliktpotential zwischen Langsam- und Fussverkehr reduzieren
- Kurze und direkte Wege des Pendlerverkehrs
- Förderung der kombinierten Mobilität
- Mehr Sitzmöglichkeiten an Haltestellen des ÖV
- Gleichmässige Aufteilung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel von Fuss- und Veloverkehr

## Grossfahrzeuge (LKW, Car, Bus)

- Zusätzliche bedarfsgerechte, zentrumsnahe Abstellplätze für Cars und LKW inkl. Anhänger (z.B. auf der Schützenmatte oder bei Autobahnausfahrten)
- Ausbau Car Terminal in Bern zu einem wettbewerbsfähigen Hub
- Anbindung an Bus-Fernverkehrsnetz im Raum HB Bern (nicht peripher)
- Barrierefreier Zugang in die Innenstadt für Lieferanten, Servicefahrzeuge und Fahrzeuge von Blaulichorganisationen

## Luftverkehr

- Anbindung des Flughafens Bern an das Linien- und Charternetz, mit Zugang zu einem attraktiven Hub (z.B. München)
- Attraktive Infrastruktur für die generelle Luftfahrt und die Business Aviation
- Gute Erschliessung des Flughafens Bern mit dem öffentlichen Verkehr

## Selbstverständnis

Die FDP ist offen für Innovationen; insbesondere sind wir offen für neue, smarte Mobilitätsformen sofern sie langfristig wirtschaftlich selbsttragend sind.

Die FDP bietet Hand für funktional begründete, vernünftige und pragmatische Verkehrskonzepte, welche die Effizienz steigern.

Wir arbeiten partnerschaftlich mit Wirtschaftsverbänden, den Strassenverkehrsverbänden (ACS und TCS) sowie Expertengruppen aus Verkehr und Mobilität zusammen.

## Glossar

MIV = motorisierter Individualverkehr

STEK = Stadtentwicklungskonzept