

Verkehrspolitik der Stadt Bern: Wie Ideologie das Auto systematisch verdrängt.



Aktuelle Herausforderungen

Der dichte Verkehr in der Stadt Bern stellt eine grosse Herausforderung für die Regierung dar. Die Verkehrsplanung sollte daher objektiv gestaltet werden und darauf abzielen, dass die verschiedenen Verkehrsteilnehmer sich sicher und ohne Behinderungen durch die Stadt bewegen können. Der Handels- und Industrieverein des Kantons Bern hat im Jahre 2013 einen Flyer veröffentlicht, in dem ein Gesamtverkehrskonzept verlangt wird, welches die Mobilität von allen Verkehrsteilnehmern gewährleisten soll. Es wird u.a. gefordert, dass für den motorisierten Individualverkehr (MIV) die Kapazität zu erhalten, bzw. sogar zu steigern sei. Der MIV stellt demnach eine relevante Gruppe in der Verkehrsplanung dar.

Doch die Verkehrspolitik des Berner Gemeinderats scheint ziemlich undemokratisch gestaltet zu sein und verfolgt lediglich linke und grüne Ideologien. Im Strategiepapier „Bern 2020“, welches 2009 veröffentlicht wurde, wird mitgeteilt, dass „in einem demokratischen Rechtsstaat eine Regierung nie allein handeln sollte, sondern stets als Teil des Ganzen“. Hier wird jedoch am Volk vorbei politisiert. Es wird eine Haltung eingenommen, welche Pro-Velo, Anti-Auto und vor allem Anti-Wirtschaft ist. Bei der Lösung der Verkehrsprobleme sollte der Gemeinderat eine Generation vorausdenken können und nachhaltige Wege einschlagen wollen. Stattdessen werden phantasielose Lösungsvorschläge präsentiert, welche ledig-

lich den kurzfristigen Wahlüberlegungen dienen. Politische und volkswirtschaftliche Zusammenhänge werden nicht erkannt, vielleicht auch nicht verstanden, weshalb entsprechende Lösungen nicht präsentiert werden können.

In einer demokratischen und vor allem nachhaltigen Politik, in der Verkehrsprobleme objektiv betrachtet werden, sollten z.B. Taxis in der Verkehrsplanung als öV mit berücksichtigt werden. Ebenfalls müssen die Bedürfnisse des handwerklichen Gewerbes bezüglich Verkehrspolitik erkannt werden. Im Langsamverkehr muss der Fokus auf die Fussgänger gerichtet sein und nicht auf die Velofahrer. Bei der Problematik der überfüllten öffentlichen Verkehrsmittel (öV) muss man vorausdenken können um nachhaltige Massnahmen vornehmen zu können. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) darf nicht verdrängt werden, sondern muss als relevante Verkehrsgruppe erkannt werden und mithilfe von innovativen Lösungsansätzen kann auch die Lärm- und Abgasproblematik gesteuert werden. In den nächsten Abschnitten werden die Überlegungen der Entente Bernoise (EB) zu den einzelnen Punkten erläutert sowie auf ältere Studien der EB hingewiesen, welche diese Themen bereits detaillierter aufgegriffen haben.

Förderung von Teilverkehrsmitteln

Wie bereits erwähnt, trifft die Verkehrspolitik der Stadt Bern vermehrt Massnahmen, welche den Langsamverkehr fördern sollen. Dabei wird der Fokus auf die Erhöhung des Anteils der Velofahrer gelegt. Projekte wie z. B. die Sanierung der Achse Thunplatz-Burgernziel-Ostring oder die Aufhebung einer Autospur auf der Lorrainebrücke sollen den Verkehr für Velofahrer optimieren. Die Frage stellt sich nun, ob die Förderung dieser Verkehrsgruppe bezüglich Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit Sinn macht. Die Entente Bernoise hat in ihrer Studie „Wieviel Veloverkehr erträgt die Stadt Bern noch?“ (2015) festgestellt, dass Velofahrer den kleinsten Anteil am Gesamtverkehr (11%) ausmachen und das angestrebte Wachstum auf 20% ein reiner Irrläufer ist. Dieses Verkehrsmittel wird ausserdem vorwiegend bei schönem Wetter eingesetzt; bei Regen ist nur noch die Hälfte mit dem Velo unterwegs und bei Schnee praktisch nie-

mand mehr. Bei vereisten Strassen stellt es ausserdem ein enormes Sicherheitsrisiko dar. Velofahrer steigen deshalb auf öV und Auto um oder gehen zu Fuss. Für den Berufsverkehr ist die Förderung des Velos daher sinnlos, da es nur 6 bis 8 Monate im Jahr als Verkehrsmittel geeignet ist.

Ältere und handicapierte Personen können zudem nicht direkt von diesem Verkehrsmittel profitieren. Das Velo taugt also nicht als vielseitiges Verkehrsinstrument und ist somit für die Verkehrsplanung nicht prioritär. Weiter wird in der erwähnten Studie auf die Einhaltung der Verkehrsregeln eingegangen, die offensichtlich von diesen Verkehrsteilnehmern nicht allzu Ernst genommen wird und dies meist ohne strafrechtliche Folgen. Eine vernünftige Verkehrsplanung setzt einen gesunden Mix der Verkehrsteilnehmer voraus und die Priorisierung sollte aufgrund der tatsächlichen Relevanz der einzelnen Verkehrsgruppen durchgeführt werden und ihrer Tauglichkeit als Ganzjahres-Verkehrsmittel. Stattdessen versucht die rot-grün zusammengesetzte Regierung zwanghaft ein Verkehrsmittel zu promoten, welches für die Verkehrsplanung wenig Wertschöpfung aufweist, von der Finanzierung durch den MIV aber gerne profitiert. Nicht nur, dass der MIV zugunsten des Velos verdrängt werden soll, der öV soll sich in Zukunft ebenfalls dem Velo anpassen, indem z.B. velofreundliche Tram-schienen erstellt werden. Und das alles nur, um der IG-Velo (Pro Velo) zu gefallen. Die Bedürfnisse der Fussgänger und des öV, die eine wesentlich wichtigere Verkehrsgruppe darstellen, werden im Vergleich zu den Bedürfnissen der Velofahrer in der Verkehrspolitik nur marginal erwähnt.

Verdrängung des MIV

Die Pro-Velo-Massnahmen gehen mit der Verdrängung des MIV einher. An bestimmten Schlüsselstellen werden Projekte geplant, die den MIV konsequent und schikanös benachteiligen. Ein Beispiel ist die Neugestaltung des Eigerplatzes. Autofahrer sind nach dessen Sanierung stark eingeschränkt. Ziel ist es, den MIV auf den vier Hauptachsen Eigerstrasse, Schwarzenburgstrasse, Seftigenstrasse und Zieglerstrasse nur noch auf je eine Fahrspur zu bündeln. Als Argument wird eine bes-

sere Entflechtung aller Verkehrsteilnehmenden gebracht. Dass Massnahmen in der Verkehrsplanung nicht vollständig durchdacht werden, zeigt auch die Aufstellung der Poller in der Länggasse. Ziel war es, das Quartier zu entlasten, indem die Durchfahrt für Autos nicht mehr möglich ist. Das Problem wurde jedoch verlagert und nicht gelöst. Autofahrer benutzen Schleichwege um ans Ziel zu kommen und belasten dadurch andere Quartiere. Zwar wurde der Neufeldtunnel als Ausweichmöglichkeit eröffnet, jedoch bestehen Probleme für Servicefahrzeuge bzw. für die Feuerwehr. Die Feuerwehr weicht hier lieber aus, damit sie ihren Dienst erfüllen kann anstatt darauf zu warten, dass die Poller unten sind (BZ, 21.03.2016, Länggasse: Weniger Autos, mehr Ärger).

Eines der prominentesten Beispiele ist der Bahnhofplatz. In der Studie „Die Zukunft des Bahnhofplatzes in der Hand linker Ideologen?“ (2008) kritisiert die EB die linken Bestrebungen den Bahnhofplatz autofrei zu erklären. Schon damals hat die EB darauf hingewiesen, dass ein verkehrsfreier Bahnhofplatz eine Illusion ist und eine objektive Überprüfung des MIV-Bedürfnisses durchgeführt werden muss. Lösungen sollen von Fachleuten und nicht von Ideologen in der Berner Stadtplanung entwickelt werden. In dieser Studie macht die EB verschiedene Vorschläge, wie der Bahnhofplatz entlastet werden kann, weist aber gleichzeitig darauf hin, dass für den Versorgungs-, Service- und Zubringerverkehr der Bahnhofplatz trotzdem zugänglich sein muss. In der Studie „Verkehrskollaps auf dem Bahnhofplatz“ (2004) wurde deutlich gemacht, dass eine Reduktion des MIV am Bahnhofplatz nur funktioniert, wenn es entsprechende Ausweichmöglichkeiten für den MIV gibt. Als Beispiele wurden damals in dieser Studie der Schanzentunnel oder der Bollwerkentunnel erwähnt.

Trotz des Abstimmungsresultates (2009) bezüglich autofreiem Bahnhofplatz in Bern, werden vom Gemeinderat weiterhin Bestrebungen geführt, den MIV am Bahnhofplatz zu reduzieren, bzw. auf öV und Velo umzulagern. Die Frage über die Erstellung des Schanzentunnels kam wieder zur Sprache. Jedoch wird diese Option von der Regierung mit grosser Vorsicht betrachtet. Mit der Studie „Road Pricing“

(2007) hat die EB eine interessante Massnahme präsentiert und kam zur Schlussfolgerung, dass die Einführung von Road Pricing an bestimmten Schlüsselstellen durchaus Sinn macht. Der Bahnhofplatz wäre ideal für die Einführung dieses Verfahrens. Da bei der Durchfahrt über den Bahnhofplatz auch tatsächlich ein Mehrwert für den MIV besteht, macht die Einführung des Road Pricings an dieser Stelle Sinn. Es gewährleistet eine rasche Durchfahrt und die Preisgestaltung wird von der Nachfrage bestimmt.

Vernachlässigung des öV

Weiter sollte der Fokus der Berner Verkehrspolitik vermehrt auf den öV gerichtet sein. Ein grosses Manko ist z.B. die Qualität des öV. Die Busse der Stadt Bern sind klein und z.T. in die Jahre gekommen. Investitionen in die Renovation und laufende Erneuerung des öV wären eine wünschenswerte Massnahme der Berner Verkehrspolitik. Ein weiteres Problem stellt die Überlastung der Innenstadt durch den öV dar. In ihrer Studie „Verkehr in der Region Bern“ (2013) hat die EB auf die Problematik der überfüllten öV zu Spitzenzeiten aufmerksam gemacht. Obwohl das Tram- und Busnetz von Bernmobil grösser geworden ist und die Kapazität erhöht wurde, besteht das Problem weiterhin. In der Publikation „Berner Innenstadt: öV-Hochleistungs-Trasse oder eine Fussgängerzone im UNESCO-Welterbe?“ (2009), in der die EB ebenfalls auf die zunehmende Überlastung des öV hinweist, wird auch die Inbetriebnahme des Trams Bern West und das Projekt Tram Köniz-Ostermundigen thematisiert, sowie die damit verbundenen zusätzlichen Tramfrequenzen. Weiter wird die Problematik bezüglich Überlastung der Achse Spitalgasse-Marktgassee erläutert, nämlich dass in der Innenstadt eine „Tramwand“ entsteht, welche die Fussgänger behindert. Ausweichmöglichkeiten in der Innenstadt sind begrenzt, weshalb auch hierfür eine langfristige und nachhaltige Lösung notwendig ist. Als Lösungsvorschlag präsentiert die EB in dieser Studie die Tieferlegung des Tramverkehrs. Die Innenstadt wird vom Tramverkehr massiv entlastet und im Bereich Bubenbergrplatz / Trambahnhof entsteht ein öV-Knoten der BernMobil, RBS, SBB und S-Bahn zusammenführt. In der Doppel-Studie „Berner Innenstadt: Die Zukunft fordert eine

mutige Entscheidung!“ (2010) wird das Projekt umfassend beschrieben und in der darauffolgenden Studie „Die Berner Metro“ (2011) werden die finanziellen Aspekte dieser Idee behandelt.

Taxis als öV anerkennen

Ein weitere Gruppe, welche vernachlässigt wird, sind die Taxis in der Stadt Bern. Die Verdrängung des MIV stellt für Taxis vor allem ein finanzielles Problem dar. Angenommen ein Taxifahrer aus der Innenstadt muss via Bahnhofplatz einen Kunden beim Inselspital abholen, dann müsste er den deutlich längeren Weg über die Autobahn zurücklegen um ans Ziel zu kommen. Der volkswirtschaftliche Wert von Taxis wird vom Gemeinderat offensichtlich nicht erkannt, daher gehen diese in der Verkehrsplanung verloren. Taxis sind eine zentrale Ergänzung des öV und sollten deshalb Privilegien gegenüber dem MIV haben. Stecken Taxis in Staus fest, verliert der Kunde Zeit und muss auch noch mehr für den Transport bezahlen. Die EB forderte in ihrer Studie „Berner Taxis“ (2009) u.a., dass Taxis die Busspuren konsequent mitbenützen dürfen und Fahr- und Abbiegeverbote für Taxis auf ein absolutes Minimum reduziert werden sollen. Mit diesen Lösungen kann die Servicequalität von Taxis gewährleistet, bzw. gesteigert werden.

Gewerblicher Verkehr

Ebenfalls von der Verkehrspolitik vernachlässigt sind die gewerblichen Unternehmen. Im bereits erwähnten Strategiepapier des Gemeinderates steht u.a., dass der Gemeinderat „Bern als attraktive und moderne Wohn-, Verwaltungs- und Wirtschaftsstadt ausbauen möchte“. Eine gesunde Stadt hält auch einen gesunden Mix an Arbeitsplätzen, also sollte der Standort für gewerbliche Unternehmen in der Stadt sichergestellt sein. Diese Unternehmen benötigen für ihre Servicefahrzeuge genügend Parkplätze und müssen ohne Behinderung durch die Stadt fahren können um Aufträge auszuführen. Die Massnahmen des Gemeinderates ignorieren diese Bedürfnisse. Auch hier kann das Beispiel mit der Fahrt von der Innenstadt via Bahnhofplatz bis zum Inselspital wieder aufgegriffen werden: Angenommen ein Handwerker müsste eine Dienstleistung im Inselspital ausführen. Für diesen Auftrag müsste er über die Autobahn die deutlich längere

Strecke zurücklegen, wenn die Innenstadt komplett autofrei wäre. Solche Umwege belasten die Umwelt und führen zu höheren Betriebskosten, welche zu einem grossen Teil durch die Mieter von Wohnliegenschaften gedeckt werden müssen. Die höheren Kosten der Hauseigentümer werden entsprechend auf die Mieter überwälzt. Dies macht die Stadt Bern nicht mehr zu einer attraktiven und modernen Wohnstadt. Diese Prognose deckt sich nun mal nicht mit dem Ziel des Gemeinderates: „Bern soll eine Stadt mit höchster Lebensqualität und mit sicheren Arbeitsplätzen sein“.

Die Bilanz Der Entente Bernoise

- *Die Regierung der Stadt Bern betreibt eine reine Verdrängungspolitik gegen den MIV.*
- *Das Velo wird in der Verkehrsplanung bevorzugt, obwohl es den kleinsten Anteil am Gesamtverkehr ausmacht.*
- *Die Qualität des öV leidet.*
- *Taxis gehen in der Berner Verkehrsplanung völlig unter.*
- *Die Bedürfnisse des gewerblichen Verkehrs werden ignoriert.*

Die Entente Bernoise fordert die Stadt Bern auf, folgende Massnahmen zu ergreifen:

- *Objektive Analyse der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer, unabhängig von linken und grünen Ideologien.*
- *öV müssen politisch gefördert werden, bzw. saniert werden.*
- *Taxis müssen als öV anerkannt werden und die entsprechenden Fahrspuren mitbenützen dürfen.*
- *Für den gewerblichen Verkehr müssen Parkplätze und Durchfahrmöglichkeiten geschaffen werden.*

01/2017