

Stadtberner Verkehrspolitik: Partizipation und kombinierte Mobilität



Bernhard Eicher

Vizepräsident HEV Bern und Umgebung
Präsident Vortritt Fussgänger

Wer die stadtbernerische Verkehrspolitik der letzten Jahre Revue passieren lässt, erhält den Eindruck, es bestehe ein ständiger Interessenkonflikt zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Aus politischem Kalkül werden die verschiedenen Teilnehmer bewusst gegeneinander ausgespielt. Der Bau neuer Velohaupttrouten beispielsweise geht angeblich nicht ohne Fahrspurreduktion des privaten Autoverkehrs. Auch der Ausbau des öffentlichen Verkehrs scheint kaum möglich, ohne dass der private Autoverkehr zusätzlich eingeschränkt wird. Und in Berns Innenstadt werden einseitig neue Veloparkplätze geschaffen, dies teilweise ohne Rücksprache mit den ansässigen Hauseigentümern und zulasten der Fussgänger. Nachhaltige Verkehrspolitik sieht anders aus. Erstens sind bei neuen Verkehrsregimes stets auch die ansässigen

Hauseigentümer und Bewohner einzubeziehen. Partizipation heisst nicht, nur ein paar ausgewählte, politisch genehme Lobbyorganisationen zu befragen, sondern alle Betroffenen mitwirken zu lassen. Nur so kann gewährleistet werden, dass eine Neuordnung des Verkehrs im entsprechenden Stadtteil breit akzeptiert wird. Zweitens sollte Berns Stadtregierung zur Kenntnis nehmen, dass viele Menschen nicht ausschliesslich ein Verkehrsmittel benützen, sondern eine Kombination davon. Wer den öffentlichen Verkehr benützt, ist in der Regel davor und anschliessend Hunderte von Metern zu Fuss unterwegs. Autofahrer legen vor und nach der Fahrt ebenfalls Wege zu Fuss zurück oder steigen inmitten der Reise auf öffentliche Verkehrsmittel um (Park and Ride). Entsprechend sollte nicht einseitig ein Verkehrsmittel gefördert werden, sondern Fussgänger, öffentlicher Verkehr, privater Verkehr und Velofahrer gleichbehandelt werden. Weiter ist darauf zu achten, dass die Menschen möglichst einfach und unkompliziert von einem Verkehrsmittel auf ein nächstes umsteigen können.

Die aktuelle städtische Verkehrspolitik wirkt deshalb wie aus vergangenen Zeiten. Es mag sein, dass es in den 70er- und 80er-Jahren ausreichend war, einseitig und teilweise gegen den Willen der ansässigen Hauseigentümer und Bewohner den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr zu fördern. Im 21. Jahr-

hundert reicht diese Art der Verkehrspolitik definitiv nicht mehr aus. Was es braucht, ist erstens ein intelligentes Management der Verkehrsschnittstellen in der ganzen Stadt. Dies will beispielsweise heissen: Es braucht genügend Sitzmöglichkeiten an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Weiter braucht es genügend Park-and-Ride-Angebote zu bezahlbaren Preisen rund um Bern, die Anlieferung in der Innenstadt muss selbstverständlich weiterhin gewährleistet bleiben. Und es brauchte einen neuen Parkplatzkompromiss. Statt immer mehr dezentrale Veloabstellplätze zu schaffen, sind diese aufzuheben und im Gegenzug dafür unterirdische Veloparkplätze – auch diese zu bezahlbaren Preisen – zu schaffen. Kurz: Berns Verkehrspolitik braucht mehr Partizipation – da gehören auch die Hauseigentümer dazu – und mehr kombinierte Mobilität. ■

Bernhard Eicher ist nicht nur Vizepräsident des HEV Bern und Umgebung, sondern auch Präsident des Vereins Vortritt Fussgänger. Der Verein ist der Auffassung, dass nur ein konstruktives Nebeneinander von Fussgängern, öffentlichem Verkehr, Autos und Velos inkl. geeigneter Schnittstellen zukunftsfähig ist. Weitere Informationen: www.vortritt-fussgaenger.ch, Mitgliederbeitrag: CHF 30.– jährlich.

