

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach 8623
3001 Bern



Bern, 19. November 2010

Mitwirkung zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der Mitwirkung zum «Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept» teilzunehmen.

Wir bitten Sie um wohlwollende Prüfung unserer Stellungnahme und hoffen, dass unsere Rückmeldungen in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüssen

Thomas Göttin
Co-Präsident

Leyla Gül
Parteisekretärin

**Sozialdemokratische Partei
Stadt Bern**

Monbijoustrasse 61
Postfach 1076 · 3000 Bern 23

Telefon 031 370 07 90
Telefax 031 370 07 81

bern@spbe.ch
www.spbern.ch



1 Grundsatz

Die SP der Stadt Bern teilt die Einschätzung der Studie, dass die zukünftige Entwicklung in der Region Bern, namentlich die weitere Zunahme der Verkehrsbelastung, für die öffentliche Hand, vor allem aber für die Bewohnerinnen und Bewohner eine grosse Herausforderung darstellt. Wir anerkennen deshalb das anvisierte Ziel des regionalen Siedlungs- und Verkehrskonzepts, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abzustimmen und damit die Lebensqualität in der Region auch in Zukunft zu gewährleisten.

Die SP der Stadt Bern begrüsst im Grundsatz einen Teil der strategischen Zielsetzungen für die Entwicklung der Region Bern-Mittelland, namentlich, dass sich das Wachstum an der regionalen Zentrenstruktur orientiert und sich an Orten konzentriert, die sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Ferner begrüssen wir, dass die Zersiedelung gebremst werden soll und siedlungsprägende Grünräume die Siedlungsflächen begrenzen und gliedern sollen.

1.1 Formales

Das RGSK soll Prioritäten erhalten; es soll vereinfacht, widerspruchsfrei und lesbarer/verständlicher werden. Der Berichtsentwurf (120 Seiten) und die Massnahmenblätter (140 Seiten) sind unpraktikabel, insbesondere, weil sie zahlreiche Wiederholungen enthalten: In den Kapiteln 1 bis 5 werden ohne Notwendigkeit immer wieder dieselben Argumente wiederholt, ohne dass die Widersprüche zwischen Leitplan (RGSK-Bericht S. 63 ff.) und Übersichtskarte beseitigt würden (z.B. erscheinen Grünkorridore im Leitplan und am selben Ort Vorranggebiete Wohnen und Arbeiten in der Karte).

Die Überlagerung der zahlreichen Informationen lässt zum Teil das Wesentliche verschwinden oder führt zu unverständlichen Aussagen (Beispiele aus der Karte: Grünräume werden mit Bauzonen überlagert, Erschliessungsgüteklassen erscheinen als «Höhenkurven» in Wäldern, usw.). Die Inhalte sind zu reduzieren oder darstellerisch zu vereinfachen.

In der Zielsetzung und der Strategie sind keine Prioritäten erkennbar, die Massnahmen werden addiert anstatt differenziert.

1.2 Schwergewichte und Ziele

Der Entwurf des RGSK ist nicht ausgewogen, Schwergewichte und Ziele sind unseres Erachtens zum Teil falsch, zum Teil richtig gesetzt. Verkehrsfragen sind dominierend, die Siedlungspolitik ist untergeordnet, betreffend Landschaft beinhaltet die Vorlage nur Grundsätzliches. Besonders deutlich zeigt sich das in den 75 Massnahmenblättern: Anzahl Verkehr: 66, Siedlung: 7, Landschaft: 2. Zwar wird für eine spätere Phase ein Bericht «Landschaft» in Aussicht gestellt. Für uns ist aber die sofortige Berücksichtigung dieses Bereichs notwendig, da sonst «Landschaft» und «Siedlung» nicht beurteilt werden können.



Die Trendentwicklungen Arbeitsplätze (+ 8.8 % bis 2030) und Bevölkerung (+ 6.1 % bis 2030) zeigen, dass das vor allem im Zentrum herrschende, extreme Übergewicht der Arbeitsplätze im Vergleich zum Wohnen sich ohne Massnahmen noch verstärken wird. Das Ziel, diesen Trend zugunsten des Wohnens umzukehren, fehlt leider. Wir verlangen die Aufnahme dieses Ziels.

Es geht nicht an, dass die Kernstadt noch mehr Arbeitsplätze beherbergen muss, während die Gemeinden der Agglomeration die Wohnsitze und damit die Steuererträge erhalten und sich gleichzeitig gegen einen Zentrumslastenausgleich stemmen. Zu beachten ist auch, dass die öffentliche Verwaltung als Wirtschaftsmotor der Region der Standortgemeinde keine Steuern zahlt, wohl aber grosse Verkehrskosten verursacht. Das RGSK blendet diese Zusammenhänge leider aus. Aus unserer Sicht gibt es aber keine gemeinsame Raumplanung ohne Blick auf die Verteilung der Kosten.

Der Bereich der Energie wird aus der Planung ausgeklammert, was für uns nicht nachvollziehbar ist. Wir verlangen, dass die Energieplanung im Bericht aufgenommen wird. Es muss für die Region Bern detailliert aufgezeigt werden, wie die geplante Siedlungs- und Verkehrsentwicklung mit dem Ziel eines reduzierten Energieverbrauchs kompatibel ist, bzw. welche Massnahmen dazu zu ergreifen sind.

2 Verfahren und Realisierung

Die Gemeindeautonomie in Bau- und Planungsfragen bleibt leider sakrosankt. Der Entwurf des RGSK hat in dieser Form deshalb wenige Chancen, verwirklicht zu werden. Die Organe der Region Bern-Mittelland riskieren mit dem Konzeptentwurf bereits zu Beginn ein Scheitern planerischer Massnahmen. Denn die an sich sinnvollen und notwendigen Hauptziele (u.a. die massvolle Siedlungserweiterung in zentralen Lagen) sind mit diesem Entwurf kaum durchsetzbar – zu gross sind die Widerstände in den Kerngemeinden und der Agglomeration gegen künftige Einzonungen. Die Annahme der Verantwortlichen, mit Grundsätzen zu Siedlung und Verkehr liessen sich die Widerstände und Unsicherheiten überwinden, wird von uns in Frage gestellt. Die Anliegen der betroffenen Bevölkerung müssen ernst genommen werden (vgl. Abschnitte 3 und 4).

Das Verfahren zum Erlass des RGSK muss so rasch wie möglich geändert resp. ergänzt werden: dem Landschaftsschutz muss Priorität gegenüber der Siedlungserweiterung eingeräumt werden. Unmittelbar nach Abschluss des laufenden Mitwirkungsverfahrens müssen die Themen Natur, Landschaft und Erholung in Zusammenarbeit mit den Gemeinden vertieft aufgearbeitet und in einen neuen, ergänzten Entwurf des RGSK integriert werden. Der Landschaftsschutz in der Agglomeration muss zu einem Qualitätsmerkmal aufgearbeitet werden. In einer zweiten (unverzöglichen) Mitwirkung soll sich die Bevölkerung in den Kerngemeinden und der Agglomeration mit diesen Kernanliegen auseinandersetzen und dadurch für wichtige Elemente des RGSK gewonnen werden. Dies auch aus taktisch-inhaltlichen Gründen: Mit dem verbindlichen Festlegen von Schutzgebieten, freizuhaltenden Grünräumen und Siedlungsgrenzen – gleichzusetzen mit einem Ausschlussverfahren bezüglich Bauzonen – werden die Chancen für künftige Einzonungen erhöht. Die bisher in der Region fehlgeschlagenen Einzonungen wurden nicht nur aus egoistischen Gründen von den direkten Nachbarn abgelehnt. Der Widerstand war auch Ausdruck eines berechtigten Unbehagens gegenüber einer raumplanerisch kaum gesteuerten, ungebremsten Siedlungsentwicklung, die nicht nur die natürlichen Le-



bensgrundlagen bedroht, sondern zu überproportionalem Verkehrswachstum und hohen Infrastrukturkosten führt. Diese Bedenken müssen ernst genommen werden. Wenn die Betroffenen spüren, dass die Behörden nicht nur bauen, sondern zugleich auch Erholungsräume sichern wollen, sind sie eher bereit, eine zusätzliche Bauzone zu akzeptieren.

3 Siedlung: Widersprüche und Mankos am Beispiel der Stadt Bern

Am Beispiel der Stadt Bern zeigen wir auf, welche Widersprüche und Mankos das RGSK beinhaltet und beantragen konkrete Änderungen:

Bereits die planerischen Grundlagen des Vereins Region Bern (VRB) enthielten einen «Grünkorridor Bärengaben–Bantiger», dazu wurden im Jahr 2007 einzelne Massnahmen erarbeitet und regionsinterne Anlässe durchgeführt. Im Bericht S. 63 wird nun sinnvollerweise ein «Grünsystem an den historischen Ausfallachsen im Raum Wankdorf» stipuliert. Hingegen enthält die Übersichtskarte:

- im Springgarten einen «Regionalen Wohnschwerpunkt»;
- im Raum Kaserne (inkl. der rechtsgültigen Freiflächen a*) eine sogenannte «überrige rechtsgültige Bauzone»;
- auf der Grossen Allmend einen VIV-Standort («Verkehrsintensives Vorhaben»), gemeint ist möglicherweise das Wankdorfcenter oder der gesamte ESP Wankdorf.

Die SP der Stadt Bern stellt in diesem Bereich folgende Anträge:

- Integrale Berücksichtigung der städtischen Planung «Aareraum» von 2008 und der regionalen Planung «Aareschlaufen» von 2009.
- Bei allen Siedlungserweiterungen ist eine gute Nutzungsdurchmischung anzustreben; dies dient auch der Sicherheit im öffentlichen Raum.
- Erhalten resp. Schaffen eines durchgehenden Grünraums vom Bärengaben bis zum Bantiger – zwar mit unterschiedlicher Breite und Ausprägung, aber als Grün- und Freiraum mit spezifischen Qualitäten erlebbar.
- Reduktion der überbaubaren Fläche im Springgarten zugunsten des Grünraums Bärengaben–Bantiger.
- Festsetzung der Allmenden als «siedlungsprägenden Grünraum», ohne andere Planeinträge.
- Das sogenannte «grüne Band» von der Aare im Gebiet Zopfen-Eichholz über Köniz bis ins Bottigenmoos–Gäbelbach bis wieder zur Aare ist vor den Beschlüssen zum Siedlungsgebiet zu bearbeiten und auszuscheiden.
- Das Gebiet «Bern-West» ist markant zu reduzieren. Gegen eine massvolle Siedlungserweiterung in den Gebieten «Winterhalen West» und «Rehhag Nord», welche schon bald durch die neuen Tramlinien sehr gut erschlossen sind, ist hingegen aus unserer Sicht nichts Grundsätzliches einzuwenden.
- Wir lehnen die Siedlungserweiterung im Bottigenmoos zum heutigen Zeitpunkt ab.



- Die Siedlungserweiterung Melchenbühl (Grünraum Richtung Ostermundigen) wird ebenfalls abgelehnt.
- Wir begrüßen die weiteren Planungen für die Standorte Viererfeld und Saali.

4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im Bericht auf Seite 30 steht, dass beim motorisierten Individualverkehr (MIV) in der Region Bern-Mittelland die Anzahl Fahrzeug-km bis 2030 um 24 % zunehmen wird (Referenzzustand 2030). Die Bevölkerung soll dagegen nur um 6.1 % wachsen.

Daraus ergibt sich für uns als wichtigstes verkehrspolitisches Ziel, diesen Zuwachs massiv zu reduzieren. Leider fehlt im Kapitel 3 «Ziele und Strategie» ein solches Ziel. Die SP Stadt Bern beantragt, ein solches Ziel einzuführen:

Das Wachstum des MIV bis 2030 soll 5 % nicht übersteigen.

Um solche Ziele zu erreichen, braucht es neue Mittel, wie Road-Pricing und/oder die neu vom Bundesamt für Verkehr diskutierte Pendlersteuer für Unternehmen. Letztere müsste freilich noch stärker an das Anliegen MIV-Vermindeung angepasst werden.

Ein weiteres, vom obigen Ziel abgeleitetes Ziel müsste sein, dass **die Arbeitskräfte wieder näher bei den Arbeitsplätzen wohnen.**

Wenn man die im RGSK getroffenen Massnahmen analysiert, kommt man zum Schluss, dass der Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen (privater **und** öffentlicher Verkehr) genau diesem Ziel entgegenwirkt. Wir müssen eingestehen, dass wir dieses raumplanerische Ziel **nicht** mit raumplanerischen Mitteln lösen können. Wie schon beim letzten Ziel (Road-Pricing, Pendlersteuer) wären steuerpolitische Massnahmen zu suchen. Beim «Durchscannen» der Steuerpolitik fällt auf, dass der Steuerabzug für die Arbeitswege unserem Ziel direkt entgegenwirkt. Gemäss Steuerverwaltung liegt der allein durch den Arbeitswegabzug bewirkte Steuerausfall im Kanton Bern bei 100 Mio Franken pro Jahr. Es ist paradox: Der Kanton «investiert» ca. 100 Mio Franken pro Jahr, um wichtigste Ziele der Raumplanung (Verkehr vermeiden, Pendlerdistanzen verkleinern) zu durchkreuzen. Es ist also dringend nötig, dass sich die Raumplanung, insbesondere bei Steuerfragen, kräftig in andere Politikbereiche «einmischt».

Bei der Argumentation zum MIV fällt folgendes auf: Es wird von «Kapazitätsengpässen» (RGSK-Bericht S. 39) gesprochen, die nach Ausbau rufen. Der Satz «Um das Verkehrssystem langfristig leistungsfähig zu halten, besteht ein grosser Handlungsbedarf in der Engpassbeseitigung der Nationalstrassen im Bereich der Kernagglomeration» illustriert das zusätzlich. Der MIV erzwingt durch seine schlechten Eigenschaften riesige Investitionen in diese Verkehrsart. Dadurch, dass auch noch die Busse des ÖV in allfälligen Staus stecken bleiben, kommt keine angebotsorientierte Verkehrspolitik zustande. Der MIV diktiert durch seine Nachfrage nach wie vor die Verkehrspolitik. Das RGSK kapituliert allzu stark vor diesen Sachzwängen. Immerhin wird versucht, durch Verkehrsdosierungen Ausbauten von Verkehrsanlagen zu vermeiden. Andererseits erscheint auf Seite 97 des Berichts unter dem Titel «4.3.6 Nachfrageorientierte Massnahmen» der Satz: «... die Erhöhung der Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem Auto (planbare Durchfahrtszeiten)...». Das scheint uns zu sehr auf die Erhöhung des Komforts für den MIV ausgerichtet. Auf diese Art kann



der MIV mit den bislang bekannten Instrumenten in seinem Wachstum nicht gebremst werden.

Die SP der Stadt Bern stellt in diesem Bereich folgende Anträge:

- Verzicht auf die Aufnahme von Viktoriastrasse/Viktoriarain in das regionale Netz der «wichtigen Gemeindestrassen». Begründung: Die AnwohnerInnen der Viktoriastrasse werden durch den Bau des Trams Region Bern zeitweise die gesamte Baumallee verlieren. Als Gegenleistung sollten sie eine Verkehrsabnahme erhalten. Im Weiteren zeigt ein Blick auf das «regionale Basisstrassennetz» (RGSK-Bericht S. 18), dass diese Verbindung unnötig ist.
- Auf den Ausbau der regionalen Verbindung Niederbottigen–Niederwangen ist zu verzichten. Erfahrungsgemäss generiert jede neue Strasse zusätzlichen Verkehr. Schon heute gibt es einen unerwünschten Schleichverkehr von AutopendlerInnen durch Bümpliz-Bethlehem. Dieser Trend würde verstärkt.

5 Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr LV)

Dem Fuss- und Veloverkehr kommt bei der Bewältigung der erwarteten Verkehrszunahme eine zentrale Bedeutung zu. Wir erwarten deshalb, dass die Massnahmen in diesem Bereich mit Vorrang behandelt werden. Beim Veloverkehr sind sichere Verbindungen anzubieten, d.h. im gesamten Planungsgebiet sind übergeordnete und wenn möglich vortrittsberechtigzte Velorouten auszuscheiden. Für FussgängerInnen sind durchgehende Trottoirs zu erstellen.



6 Stellungnahme und Bemerkungen zu einzelnen Massnahmenblättern

Im Folgenden nehmen wir zu einigen ausgewählten Massnahmenblättern Stellung:

Nr.	Seiten	Inhalt	Stellungnahme/Anträge
S2	16–17	Umsetzung Zielszenario	Vor der Behebung der eklatanten Mängel des RGSK ist eine ausgebauten Öffentlichkeitsarbeit nicht sinnvoll. Deshalb lehnen wir die Massnahme zum heutigen Zeitpunkt ab.
S3	18–19	Festlegung der Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	Für die Stadt Bern sind für Wohnen ca. 32 ha und für Arbeiten ca. 49 ha geplant. Dies ist ein grobes Missverhältnis und muss korrigiert werden. Im Springgarten (Wohnen 4 ha, Arbeiten 1 ha) ist der Flächenverbrauch so zu begrenzen, dass der Grünzug Rosengarten–Bantiger nicht beeinträchtigt wird.
S4	21–22	Vorranggebiete Siedlungserweiterung	s. unsere Bemerkungen in Abschnitt 3
S5	24–25	Siedlungsentwicklung verstärkt nach innen	wird unterstützt
S6	26–27	verkehrsintensive Vorhaben VIV	Zahlen und Areale müssen überprüft werden. Ein Kontingent für das von-Roll-Areal ist z.B. nicht nötig und wird von uns abgelehnt.
S7	28	Siedlungsbegrenzung	Die Siedlungsbegrenzungen sind zu vervollständigen, um damit Grünräume zu schützen. In Priorität A belassen.
L2	32–33	Natur, Landschaft: «...werden in 2. Priorität aufgearbeitet»	Priorität A ist notwendig. Unter «Sonstiges» ist der Regionale Richtplan Aareschlaufen zu ergänzen.
V-MIV 1c	40–41	Koordinierte Parkierungsmöglichkeiten im ländlichen Raum für den Freizeitverkehr	Leute vom Land zahlen Parkgebühren in der Stadt. Umgekehrt sollen auch die motorisierten StädterInnen auf dem Land solche Gebühren entrichten. Priorität A.
V-MIV 2a	42–43	Sanierung Bolligenstrasse	Wir können der Sanierung der Bolligenstrasse dann zustimmen, wenn diese dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem öV dient. Eine Kapazitätserweiterung zugunsten des MIV lehnen wir ab. In diesem Zusammenhang verlangen wir auch die Beibehaltung des Einbahnverkehrs am Schermenweg.
V-MIV 2b	44–45	Autobahnzubringer Zollikofen	Wir lehnen den Vorschlag ab, der die MIV-Kapazität erhöht.
V-MIV 2c	46–47	Korrektion Wangental	Wir unterstützen die vorgebrachten Ziele. Die Massnahmen sind aber nebulös und müssen konkretisiert werden. Eine Sanierung darf ausschliesslich dem Fuss- und Veloverkehr dienen.
V-MIV 3	48–52	Verträgliches Strassennetz	In diesem Massnahmenblatt fehlen Viktoriaplatz, Viktoriastrasse und Viktoriarain sowie zahlreiche Strassen im Stadtteil III. Bei der Wirkung muss es heissen: «...Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Komforts für den Langsamverkehr»
V-MIV 4a	53–54	Zufahrt Autobahnanschluss Bümpliz-Süd	wird unterstützt
V-MIV 4b	55–56	Thunstrasse Muri	wird unterstützt
V-MIV 4c	57–58	Regionale Verbindung Niederbottigen–Niederwangen	Die Verbesserungen für öV und Velo dienen als Alibi für den MIV-Ausbau: Die SP der Stadt Bern lehnt den Ausbau klar ab.
V-ÖV 5	78–79	Wendegleis Brünnen	Worin liegt der Sinn dieser Massnahme?



V-ÖV 10a	88–89	Verbesserungen Tram- und Busangebot Kernagglomeration	wird grundsätzlich unterstützt, das Massnahmenblatt ist aber veraltet (Tram Region Bern fehlt). Zur Innenstadt halten wir folgendes fest: Eine neue Tramlinienführung in der Innenstadt muss als Option für zukünftige Entwicklungen planerisch offengehalten werden. Für uns kommt eine Aufteilung der Linie 12 Länggasse–Zentrum-Paul-Klee und die Verknüpfung des Abschnittes Länggasse mit der Linie 20 zur Zeit nicht in Betracht.
V-ÖV 10a	88	Umsetzung Buskonzept	wird unterstützt
V-ÖV 11	92–93	Weiterentwicklung ÖV Netz: Überprüfung Erschliessung Wyler mit Tram	wird unterstützt
V-ÖV 11	92–93	Weiterentwicklung Netz im Agglomerationskern	Wir sind gegenüber neuen Netzideen grundsätzlich offen. Nach unseren bisherigen Erfahrungen mit Vorschlägen der Regionalkonferenz (Inselbus, Innenstadt) muss die Qualität der Ideen aber deutlich gesteigert werden.
V-ÖV 12	94–95	Zukunft Bahnhof Bern	Bei den zukünftigen neuen Zufahrten von Nordosten ist darauf zu achten, dass der Aareraum im Bereich Lorraine nicht beschädigt wird. Im Hauptbahnhof Bern müssen die Umsteigebeziehungen gesichert werden.
V-ÖV 13a	96–97	ÖV-Knotenpunkte: Ostermundigen	wird unterstützt
V-ÖV 13c	100–101	ÖV-Knotenpunkte: Bern-Weissenbühl	wird unterstützt
V-LV 1	112–113	Schliessen von Netzlücken: Veloverbindungen Wankdorf-Papiermühlestrasse	Hohe Priorität einräumen (geplant ab 2016, nach Wankdorfplatzerstellung)
V-LV 1b	112–113	Schliessen von Netzlücken: LV-Brücke Matte–Kirchenfeld	Vor der weiteren Planung soll das Bedürfnis nach dieser Verbindung nachgewiesen werden.
V-LV 1c	113	Schliessen von Netzlücken: LV-Brücke Wabern–Elfenau	Dafür besteht kein Bedürfnis; wir lehnen den Vorschlag ab.
V-LV 6	126–127	Schliessen von Netzlücken: Fuss- und Velobrücke Breitenrain–Länggasse	Dem Vorschlag soll hohe Priorität eingeräumt werden (Realisierung früher als 2015). Die neue Brücke verbindet ein grosses Einzugsgebiet mit vielen potentiellen BenutzerInnen.
fehlend	-	Netzlücke: Vertikalerschliessungen bei den Hochbrücken der Stadt Bern. Kornhausbrücke, Kirchenfeldbrücke, evtl. Nydeggbücke	Es handelt sich um Netzlücken, die sowohl dem ÖV wie auch dem LV zugeordnet werden könnten. Wir denken insbesondere an Lifte vom Kursaal auf das Aareneiveau und von der Kirchenfeldbrücke zum Schwellenmätteli.
fehlend	-	Netzlücke: Grosse Allmend–Schermen Brücke für Fuss- und Veloverkehr über die Autobahn	Im Agglomerationsprogramm V+S mit 12c bezeichnet. Als Netzlücke in den Bericht aufnehmen. Hohe Priorität einräumen.
fehlend	-	Strassenquerungen Fussverkehr	Strassenquerungen für den Fussverkehr sind durchgehend sicher und komfortabel zu gestalten.



V-KM 1a	130-131	Carterminal Neufeld	Bern soll an den «internationalen Buslinienverkehr» angeschlossen werden. Dafür ist der Standort Neufeld grundsätzlich geeignet. Ein Ausbau kommt aber für uns nur in Frage, falls der inoffizielle Carterminal Schützenmatte geschlossen wird.
V-KM 2a	134-135	Kombinierte Mobilität Velostation S-Bahnhaltestelle Wankdorf	Hohe Priorität einräumen, ESP Wankdorf weist starkes Wachstum auf (Realisierung früher als 2015)
fehlend	-	Parkierkonzept Veloverkehr	Für die S-Bahnstationen und ausgewählte Bushaltestellen ist ein Parkierkonzept für den Veloverkehr zu erstellen
V-NM 1	136-137	Verkehrsmanagement	Das Instrument soll nicht nur für die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems benützt werden, sondern zur Verkehrsverminderung zum Schutz der AnwohnerInnen. Die Planbarkeit der Durchfahrtszeiten hat für uns 2. Priorität.
V-NM 2	138-139	Parkplatzbewirtschaftung	In allen Einkaufs- und Freizeitzentren der Region Bern sollen von der ersten Stunde an nicht nur symbolische, sondern deutlich spürbare Parkiertarife erhoben werden.
V-NM 2	138-139	«Die Parkplatzbewirtschaftung erfolgt dort, wo konkrete Probleme bestehen»	Diesen Ansatz lehnen wir ab. Parkplatzbewirtschaftung hat möglichst überall zu erfolgen, mit abgestuften Tarifen entsprechend der Zentrumsnähe.