

# POSITIONSPAPIER

*des VCS Regionalgruppe Bern sowie des Handels- und Industrieverein  
Sektion Bern*

## *Inhalt:*

EINLEITUNG.....	2
UNSERE POSITIONEN.....	3
1. Flanierzonen in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren.....	3
2. Verkehr beruhigen.....	3
3. Lebensqualität verbessern, Verweilen fördern und Klima schützen:.....	4
4. Auf stadtverträgliche Fahrzeuge umsatteln.....	5
5. Gemischte Zonen schaffen:.....	5
6. Anlieferung clever bündeln und Hauslieferdienste aufbauen:.....	6
7. Gewerbeverkehr bei der Parkierung bevorzugen:.....	6
8. Carsharing fördern:.....	7

# DIE VERKEHRSBERUHGTE UND GEWERBEFREUNDLICHE STADT: MEHR LEBENSQUALITÄT FÜR DIE BEVÖLKERUNG UND CHANCE FÜR DAS GEWERBE

---

## Einleitung

Der herkömmliche Autoverkehr in den Städten ist ein Auslaufmodell. Einerseits müssen die Emissionen des motorisierten Verkehrs drastisch reduziert werden, um die Klimaziele von Paris zu erreichen. Andererseits muss die Ressource «Boden» in den Städten effizienter genutzt werden. Fahrspuren und Abstellplätze für Autos schneiden bezüglich Flächenverbrauch sehr schlecht ab. Zudem ist eine multifunktionale Nutzung des öffentlichen Raums kaum möglich, wo die Nutzung von Autos dominiert.

Ziele einer zukunftsweisenden städtischen Verkehrspolitik sind deshalb:

1. Weniger Emissionen dank einer Verkehrsreduktion und der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte.
2. Mehr öffentlicher Raum dank weniger Verkehrs- und Parkierfläche.
3. Höhere Verkehrssicherheit durch Temporeduktion und gegenseitige Rücksichtnahme.

Von diesen Zielen profitiert auch die Wirtschaft. Denn nur wo sich Menschen begegnen können, ist auch ein wirtschaftlicher Austausch möglich. Dass vernünftige Verkehrsberuhigungen eine Chance für das Gewerbe sind, belegen zahlreiche, unten aufgeführte Beispiele.

Die Verlagerungspotentiale vom motorisierten Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsformen sind in Städten mit kurzen Distanzen beim Privatverkehr besonders gross. Im städtischen Privatverkehr kommen Autos häufig aus Bequemlichkeit oder reiner Gewohnheit zum Einsatz. Eine Reduktion des motorisierten Privatverkehrs in den Städten erhöht nicht nur die Lebensqualität, sondern entlastet auch den Wirtschaftsverkehr, der dadurch mehr Platz erhält. In der Stadt Bern sind die im Klimaschutz engagierten Unternehmen in der «Klimaplatform der Wirtschaft» vereinigt. Sie haben schon vieles erreicht. Nun gilt es, das vorhandene Potential bei allen Betrieben auszuschöpfen. Ein gewisser Anteil an Auto- und Lastwagenfahrten ist jedoch für eine funktionierende städtische Wirtschaft nötig. Die zunehmende Anzahl Stadtbewohnende ohne Auto haben ein grosses Interesse an gut funktionierenden Lieferketten bis in die Innenstadt und in die Quartiere. Der Wirtschaftsverkehr soll gegenüber dem Privatverkehr deshalb bevorzugt werden.

## Unsere Positionen

### 1. Flanierzonen in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren

Flanier- und Verweilzonen sind weltweit sehr beliebt. Die Anlieferung und Zufahrt für das Gewerbe bleiben gewährleistet (Mit «Zubringerdienst gestattet» statt baulichen Massnahmen). Der freigespielte Platz wird zu öffentlichem Raum und ermöglicht beispielsweise Aussenbestuhlungen.

Dies streben wir auch in der Berner Innenstadt an. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass ein gut ausgebaut und nahes öffentliches Verkehrs-Netz ein wesentlicher Faktor der hohen Lebensqualität ist. Insofern wird in der Innenstadt eine reine Flanierzonen nicht in allen Gassen umsetzbar sein, sondern es braucht einen massvollen Kompromiss, der Flanieren und öffentlicher Verkehr nicht als Konkurrenz, sondern als Ergänzung sieht.

*Beispiel: 2015 wurde in der Wiener Innenstadt die Mariahilfer Strasse zu einer grossen Flanierzone umgestaltet. Die Wirtschaftskammer war anfangs skeptisch, vollzog aber vor allem auch aufgrund des positiven wirtschaftlichen Effekts einen Kurswechsel. Die belebten Erdgeschosse lassen die Leute verweilen und steigern den Umsatz der Geschäfte. Das mediterrane Ambiente hebt die Innenstädte ab vom Onlinehandel und den Shoppingzentren am Stadtrand. Die Wirtschaftskammer Österreich fordert nun in ganz Österreich mehr Flanierzonen.*

### 2. Verkehr beruhigen

Verkehrsberuhigungen erhöhen die Verkehrssicherheit, senken den Lärm und sorgen für einen flüssigeren Verkehr. In Städten, wo wegen Kreuzungen und Lichtsignalanlagen ohnehin oft angehalten werden muss, führen Temporeduktionen zu keinen Zeitverlusten. Denn dank geringerem Tempo können Lichtsignalanlagen reduziert werden (unter Berücksichtigung von ÖV und Velopriorisierung und Fussgängersicherheit). Auch gegen Stau sind Temporeduktionen ein wirksames Mittel. Das Temporegime der Zukunft in Städten ist gemäss Empfehlung des Städteverbandes: Verkehrsberuhigung auf Tempo 30 auf Hauptachsen, welche durch Quartierzentren führen und wo viele publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen angesiedelt sind mit entsprechend grossem Fussgängeraufkommen und wo die Schulwegsicherheit es erfordert. Begegnungszonen mit Tempo 20 und Fussgängervortritt auf den Nebenachsen bzw. in den Quartieren.

*Beispiel: Norwegen setzte sich mit der «Vision zero» bereits 2002 zum Ziel, die Anzahl Verkehrstote auf Null zu reduzieren. Die Regierung empfiehlt in Wohngebieten, innerstädtischen Gebieten und Zonen mit viel Fuss- und Veloverkehr Tempo 30. Mit einer autofreien Innenstadt und einem Tempolimit von 30 km/h macht die Stadt Oslo gute Erfahrungen: 2019 gab es einen einzigen Toten im Autoverkehr und keine tödlichen Unfälle mit Fuss- und Velofahrer\*innen gegenüber 41 Verkehrstoten im Jahr 1975.*



Foto: Eddie Wren

### 3. Lebensqualität verbessern, Verweilen fördern und Klima schützen:

Periphere Einkaufszentren und der Onlinehandel setzen den Läden und Betrieben in den Innenstädten stark zu. Autofreie und verkehrsberuhigte Zonen schaffen mehr Lebensqualität und laden zum Verweilen ein. Dies sorgt für ein entspanntes Einkaufserlebnis. Die verkehrsberuhigten Zonen in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren sollen attraktiv gestaltet werden, damit sie zum Verweilen einladen (inkl. Sitzgelegenheiten). Davon profitiert das publikumsorientierte Gewerbe. Bei der Gestaltung ist auch auf den Aspekt der Klimaanpassung zu achten: Begrünung, Wasser und unversiegelte Flächen sorgen für ein kühleres Stadtklima und erhöhen die Aufenthaltsqualität.

*Beispiel: Eine umfassende Studie aus New York kommt anhand von 7 Fallbeispielen zum Schluss «better streets mean better business». Die Ergebnisse belegen, dass eine verbesserte Erreichbarkeit (direktere und sicherere Querungen) und ein freundlicheres Strassenumfeld (mehr Grünflächen und Sitzgelegenheiten) zu einer Steigerung der Einzelhandelsumsätze führen. Die Umsätze steigen um bis zu 48%.*



Foto: National Association of City Transportation Officials

#### 4. Auf stadtverträgliche Fahrzeuge umsatteln

Im Hinblick auf den Klimawandel und das beschränkte Platzangebot in den Städten sind die Fahrzeuge der Zukunft raum- und energieeffizient sowie lärm- und emissionsarm. Dies wird auch einen Einfluss auf die Fahrzeuge in den Städten haben, welche sich den neuen Bedürfnissen anpassen müssen. Das Gewerbe kann hier einen grossen Beitrag leisten. Lieferungen sollen wo immer möglich in E-Cargobikes oder kleinen Elektrofahrzeugen erfolgen. Für grössere und umfangreiche An- und Auslieferungen (z.B. Grossverteiler, Baumaterialien etc.) muss aber auch in Zukunft die Möglichkeit des Einsatzes von Transportern und Lieferwagen bestehen.

Kleinere Fahrzeuge haben den Vorteil, dass sie wendiger sind, die Parkplatzsuche in der Stadt einfacher ist sowie die Anschaffungs- und Betriebskosten geringer ausfallen. Das Motto für die Fahrzeugflotte von Betrieben soll sein: So klein wie möglich, so gross wie nötig. Aktuell sind viele neue Elektrogefährte in Entwicklung. Das Umsatteln von Gewerbebetrieben auf emissionsarme und platzsparende Fahrzeuge soll mit Anreizen gefördert werden.

*Beispiel: Das Berner Unternehmen Vogt.Cargo bietet neu den ECO CAR an: Ein Minitransporter ohne CO2-Ausstoss für Firmen, die im urbanen Bereich schnell, abgasfrei und sauber liefern wollen. Ebenfalls in der Fahrzeugflotte ist ein E-Cargo Mobile TRIPL, ein dreirädriges E-Cargo-Bike mit einem Ladevolumen von 750 Liter und bis 200 kg Zuladung.*

#### 5. Gemischte Zonen schaffen:

Das produzierende Gewerbe darf nicht aus den Städten verdrängt werden. In der Stadtplanung sollen gemischte Zonen (Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe) geschaffen werden. So können die Wege kurz gehalten werden. Zu einer guten Quartiersversorgung gehören nicht nur Restaurants und Läden, sondern auch Handwerker und andere Gewerbebetriebe. Alteingesessene Betriebe sollen nicht verdrängt, sondern in den Quartieren gehalten werden. Bei Neubauten sind durch geschickte Bauweise flexible Gewerbevolumen und Wohnungen nebeneinander anzusiedeln. Die Anliegen von Gewerbetreibenden müssen in Planungsprozessen frühzeitig einbezogen werden.

*Beispiel: Unter dem Titel «urbane Fabriken» siedeln sich in ganz Europa wieder vermehrt Fabriken in urbanen Gebieten an. Früher wurden diese häufig mit negativen Auswirkungen assoziiert. Heutzutage können jedoch veränderte Produktionsformen und technische Entwicklungen Emissionen verringern. Darüber hinaus kann die urbane Produktion positive Impulse für ihre Umgebung generieren und eine Grundlage für neue Geschäftsmodelle bilden.*



Bild: Fotolia



## 6. Anlieferung clever bündeln und Hauslieferdienste aufbauen:

Das Ziel einer umweltfreundlichen Logistik muss sein, die Fahrzeuge optimal auszulasten und so die Anzahl Liefer-Fahrten zu reduzieren. Hierfür braucht es verschiedene Logistikkonzepte, zugeschnitten auf die verschiedenen Bedürfnisse. Dies können sein: über City Hubs gebündelte Hauslieferdienste für Online-Shopping, branchenspezifische und gemeinsam organisierte Lieferdienste für kleinere Läden, Möglichkeiten von Grosslieferungen der Grossverteiler und Lieferkonzepte für die Bauwirtschaft. Auch sollen sich Kund:innen aus allen beteiligten Geschäften ihre Waren mit einem gesamtstädtischen Hauslieferdienst bequem vor die Haustüre liefern lassen können.

*Bispiel: In der Stadt Bern startet 2021 ein Pilotprojekt mit einem Mikro-Hub eines Paketdienstleisters. Dieser liefert die Pakete an einen zentral gelegenen Mikro-Hub, von wo aus die Ware mit kleineren, stadtverträglichen Verkehrsmitteln (z.B. Velokurier) den Geschäften oder Privaten zugestellt wird.*

*Die Stiftung Intact betreibt in Burgdorf seit 1997 erfolgreich einen Velohauslieferdienst. Einkäufe können für vier Franken nach Hause geliefert werden. Altglas, Blech und PET werden im Gegenzug mitgenommen.*



Foto: Stadt Burgdorf

## 7. Gewerbeverkehr bei der Parkierung bevorzugen:

Heute stehen viel zu viele parkierte Autos von Anwohner:innen auf den Strassen in der blauen Zone und verschwenden den wertvollen öffentlichen Raum. Der ruhende Verkehr von Anwohner:innen soll so weit wie möglich in Tiefgaragen verschoben werden. Dadurch entsteht auch Platz für oberirdische, gut zugängliche Gewerbeparkplätze. Der Gewerbeverkehr soll privilegierten Zugang zu Parkplätzen erhalten.

*Beispiel: Der Kanton Basel-Landschaft stellt Jahresgewerbeparkkarten aus. Damit können gewerblich genutzte Fahrzeuge erleichtert parkiert werden.*

Ergolzstrasse 1  
Postfach  
4414 Föllinsdorf  
T 061 552 00 33  
mfk\_ft@bl.ch  
www.mfk.bl.ch



BASEL  
LANDSCHAFT  
SICHERHEITSDIREKTION  
MOTORFAHRZEUGKONTROLLE

Gewerbeparkkarte (Halter-Nr.: 0000000 )

**G** Zone **BL/BS** Schild **BL 000000**  
Marke **CITROEN Berlingo1.6HDi 90**  
Gültig **25.01.XX - 24.01.XX**

Benutzungsbestimmungen siehe rückseitig

## 8. Carsharing fördern:

Wer ab und zu ein Auto benutzt, soll es teilen. Ein geteiltes Auto beansprucht weniger Platz. Mit der Förderung von Carsharing kann wiederum Platz freigespielt werden für den Gewerbeverkehr. Auch das Sharing von Gewerbefahrzeugen soll gefördert werden.

*Beispiel: Bei Mobility Schweiz nutzen über 5000 Unternehmen das Business-Angebot als Ergänzung zum eigenen Fahrzeugpark, als Ersatz der Firmen-Flotte oder als Alternative zu den Privatfahrzeugen der Mitarbeitenden.*



Foto: Mobility Schweiz

Eine verkehrsberuhigte und gewerbefreundliche Stadt steigert die Lebensqualität für die Bevölkerung und ist eine Chance für das Gewerbe. Deshalb setzen sich der VCS und der HIV dafür ein!

Datum: 02.06.2023