Was zu tun ist

Planungsgrundlagen vervollständigen

Zahlreiche Planungen befassen sich mit dem Verkehr in der Stadt und Region Bern, so das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, das Stadtentwicklungskonzept Bern (STEK), Quartierplanungen, der Verkehrsbericht der Stadt Bern und der Richtplan Veloverkehr. Sie bilden zusammen eine wertvolle Basis, behandeln aber nur Teilgebiete. Was fehlt, ist eine in die Zukunft gerichtete Gesamtkonzeption für den öffentlichen, den motorisierten Individual- und den Langsamverkehr in der Stadt und Region Bern, mit konkreten Lösungsvorschlägen.

Eine der wachsenden Mobilität laufend angepasste Verkehrsinfrastruktur gehört zu den Grundbedürfnissen unserer Gesellschaft und Wirtschaft. In Anbetracht knapper finanzieller Mittel sind Verkehrsprojekte nach ihrem volkswirtschaftlichen Nutzen zu priorisieren. Dazu bedarf es einer verlässlichen Datengrundlage. Für die Stadt und Region Bern fehlen grundlegende Informationen zu den Verkehrsabläufen, zur Verkehrsnachfrage («wer will von wo nach wo?»), zur Verkehrsbelastung beim öffentlichen, motorisierten Individual- und Langsamverkehr, zum Auslastungsgrad von Achsen und Knoten sowie zur Parkplatznachfrage und -belegung. Als erstes ist deshalb die Datenlage zu verbessern und transparent zu machen.

Mobilität bedingt ständig unterhaltene und erweiterte Infrastrukturen.

Zehn Forderungen der Wirtschaft

1. Für die Stadt und Agglomeration Bern sei ein Gesamtverkehrskonzept aufgrund einer verlässlichen Datengrundlage zu erstellen, mit dem Ziel, die Mobilität bei den zu erwartenden Verkehrszunahmen gemäss Regionalem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept zu erhalten.

2. Zur Gewährleistung der Mobilität auf mittlere bis längere Frist seien sowohl für den öffentlichen als auch für den motorisierten Individualverkehr und den Langsamverkehr Szenarien, Perspektiven und Lösungen zu entwickeln.

3. Die Kapazität des Basisnetzes für den motorisierten Individualverkehr sei zu erhalten und zu steigern.

4. Die Planung der fehlenden Südverbindung sei an die Hand zu nehmen.

5. Die Kapazität der innerstädtischen Verbindungsachse für den motorisierten Individualverkehr zwischen Hirschengraben und Bollwerk sei zu erhalten.

6. Wo bauliche Massnahmen in absehbarer Zeit nicht machbar sind, sei der Verkehrsfluss mittels Verkehrssystem-Management und – auf der Autobahn – mittels Pannenstreifen-Umnutzung zu gewährleisten.

7. Zur Förderung der kombinierten Mobilität seien planerisch und baulich bessere Voraussetzungen zu schaffen.

8. Zur Sicherstellung des Güterverkehrs auf lokaler Ebene seien kommunale Güterverkehrskonzepte zu erstellen.

9. Zur baldigen Entlastung des öV-Knotens Bahnhof Bern seien Übergangslösungen – baulich und Netzorganisation – zu entwickeln, aber auch die Netzstruktur des öffentlichen Verkehrs sei vorbehaltlos zu hinterfragen.

10. Zwecks Sicherung der Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs seien bei konzeptionellen und planerischen Arbeiten Vertreter der Wirtschaft zu konsultieren und beizuziehen.

HANDELS- UND INDUSTRIEVEREIN DES KANTONS BERN
Sektion Bern

Kramgasse 2, Postfach 5464, 3001 Bern
Telefon 031 388 87 87, Telefax 031 388 87 88
www.bern-cci.ch, info@bern-cci.ch

3000/9-2013 www.designstudios.ch

Lebensadern offenhalten!

Berns Verkehrssystem stösst an Grenzen.

Die Region Bern wächst weiter. Mehr Einwohner und mehr Arbeitsplätze bedeuten mehr Verkehr. Um die Mobilität der Bevölkerung in der Region weiterhin zu gewährleisten, muss die Funktionsfähigkeit der Verkehrsnetze verbessert werden.

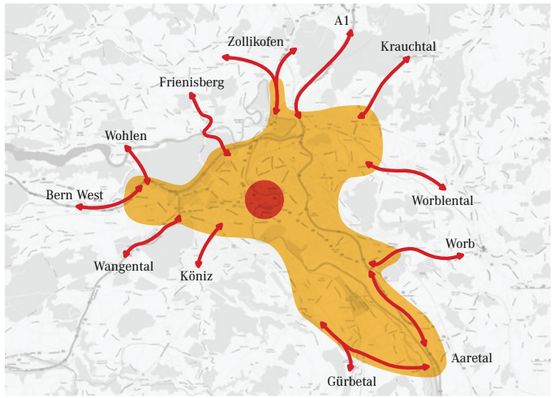
HANDELS- UND INDUSTRIEVEREIN DES KANTONS BERN
Sektion Bern

Strassenverkehr: der tägliche Stau

Morgen für Morgen staut sich auf den Zufahrtsachsen zur Stadt Bern der motorisierte Verkehr.

Und am Abend staut er sich wieder – in umgekehrter Richtung!

Die Zufahrtsachsen zur Stadt Bern und von dieser weg sind überlastet. Zu gewissen Tageszeiten ist es schwierig, in die Stadt zu gelangen oder diese zügig zu verlassen. Das mindert die Attraktivität von Bern als Arbeitsort, beeinträchtigt die Lebensqualität entlang der Hauptachsen und schränkt die Zuverlässigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs ein. Rund 20 000 Fahrzeuge wälzen sich täglich durch jede der Hauptachsen der Vororte – mehr als durch den Gotthardtunnel! In Bern spricht man von «Rückbau von nicht benötigtem Strassenraum» und «Kapazitätsreduktion». Dabei hat der Verkehr in der Stadt Bern in den vergangenen Jahrzehnten abgenommen – dies als Folge einer Umlenkung der Verkehrsströme auf die Autobahn. Dort ist die Verkehrsbelastung entsprechend angestiegen, mit der Folge von immer mehr Staus.



Die zur Stadt führenden und von dieser wegführenden Hauptachsen sind überlastet.

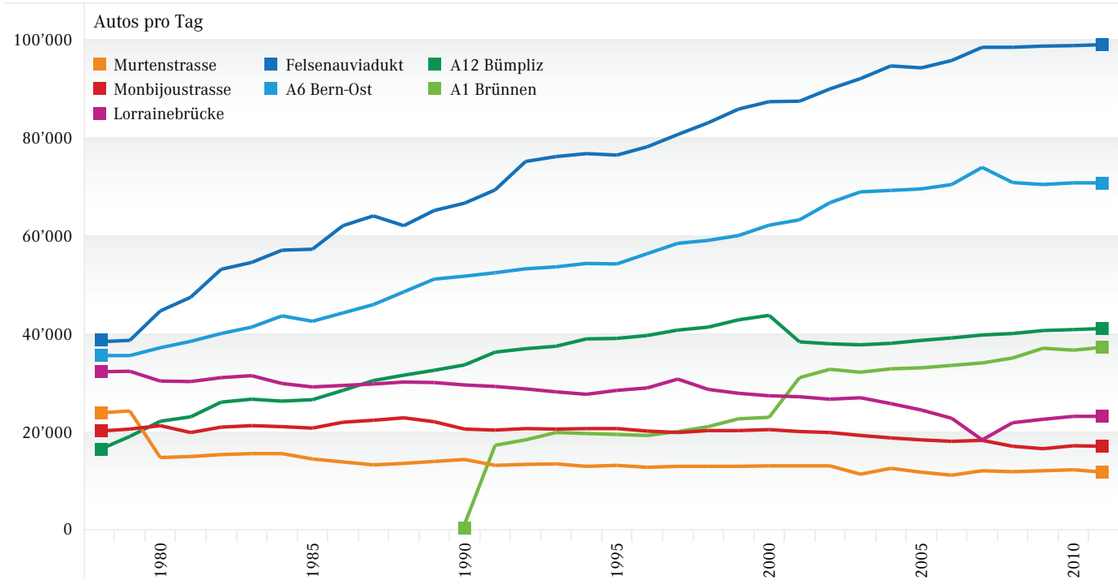
Gestern…
Im Bericht «Umwelt, Stadt und Verkehr» von 1983 legte die Stadt Bern nach mehrjähriger Arbeit die Grundlagen ihrer künftigen Verkehrspolitik fest. Nicht mehr «Leistungsfähigkeit und Komfort» standen im Vordergrund, sondern «die Möglichkeiten zur Verminderung der negativen Auswirkungen des heutigen Verkehrs» und das Gewährleisten der Mobilität auf einem leistungsfähigen Basisnetz. Die daraus abgeleiteten Massnahmen zeitigten Erfolge: Die Quartiere konnten von Durchgangsverkehr entlastet, dieser auf einem Basisnetz «kanalisiert» und dank weitgehender Umlenkung auf die Autobahnen «plafoniert» und sogar «reduziert» werden. Die nach wie vor gültige Devise «Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten» sei denn auch nicht bestritten.

…und heute
Da sich dank technischer Fortschritte die mit dem Autoverkehr verbundenen Nachteile wie Luft- und Lärmbelastung in den letzten Jahren entschärft haben, stellen sich heute neue Fragen:

- Wie kann der Verkehrsfluss auf dem Hauptverkehrsnetz angesichts wachsender Verkehrsströme sichergestellt werden, ohne den erreichten Schutz der Quartiere zu gefährden?

- Wie ist das Verkehrssystem zu erweitern und zu organisieren, damit der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr einander nicht behindern – dies bei wachsendem Platzbedarf für alle Verkehrsarten?

- Mit welchen baulichen und andern Massnahmen wird dem prognostizierten Verkehrszuwachs auf der Strasse um 25 Prozent in der Region Bern bis 2030 Rechnung getragen?



Während auf den Strassen der Stadt Bern der Verkehr in den letzten 20 Jahren abgenommen hat, ist er auf der Autobahn stark angestiegen.

Öffentlicher Verkehr: es wird eng

Bern als überschaubare Stadt verfügt über entsprechend bemessene Anlagen für den öffentlichen Verkehr.

Den wachsenden Pendlerströmen genügen sie je länger desto weniger. Ihr Ausbau ist dringend nötig.

Der öffentliche Verkehr (öV) in der Region Bern ist grundsätzlich gut organisiert und funktioniert normalerweise reibungslos. Bei insgesamt wachsendem Verkehrsvolumen hat sich der Anteil des öV von 2005 bis 2010 auf 27 Prozent erhöht (Modalsplit). Die mit dem öV zurückgelegte tägliche Distanz hat um 40 Prozent zugenommen, diejenige mit dem Auto hat sich stabilisiert.

Angesichts der prognostizierten Zunahme des öffentlichen Verkehrs in der Region Bern um 60 Prozent bis ins Jahr 2030 stellt sich die Frage:

- Ist der öV überhaupt in der Lage, diesen Zuwachs aufzufangen? Mit welchen baulichen und finanziellen Folgen für den erforderlichen Ausbau ist zu rechnen?

Der Bahnhof Bern wird täglich von 160 000 Personen frequentiert. Er ist damit der zweitwichtigste öV-Haltepunkt der Schweiz. Schon heute platzt er aus allen Nähten. Und erst morgen?

Das Gesamtkonzept «Zukunft Bahnhof Bern» sieht einen schrittweisen Ausbau zwischen 2016 und 2035 vor. Wie wird sichergestellt, dass bis dann der Bahnhof seine Funktion als wichtiger Ankunfts- und Abfahrtsort erfüllen kann?

Mit dem vorgesehenen Ausbau des Bahnhofs, der Erweiterung des Tramnetzes und der Schaffung zusätzlicher Umsteigepunkte sind wichtige Projekte zur weiteren Attraktivierung des öV in der Region Bern in die Wege geleitet. Doch dauert es Jahre bis zu ihrer Verwirklichung.

- Wie werden zwischenzeitlich die wachsenden Passagierströme aufgefangen?

- Welche Lösungen zur Beseitigung des öV-Flaschenhalses Berner Innenstadt sind technisch, politisch und finanziell machbar?

- Wieweit verträgt sich die Linienführung einer eventuellen zweiten Tramachse mit dem Anliefer-, Zubringer- und Veloverkehr, den Zufahrten zum Metro- und Rathausparking und der notwendigen Kapazität der wichtigen Bahnhofachse?

- Ist nicht das Projekt «Kleine Westtangente» erneut zu erwägen, um den Fussgängern auf dem Bahnhofplatz mehr Raum zu verschaffen?

- Das Tramnetz entstand, als die Region Bern viel kleiner war; seit je führen die meisten Linien durch die Innenstadt. Mit Blick auf heute und morgen muss die Netzstruktur entsprechend der Siedlungsentwicklung und in Verbindung mit neuen S-Bahn-Umsteigemöglichkeiten zur Entlastung des Hauptbahnhofs und der Innenstadt überprüft und angepasst werden.

Die 1965 eröffnete Endstation des Regionalverkehrs Bern-Solothurn (RBS) unter dem Berner Hauptbahnhof wurde für 16 000 Fahrgäste täglich bemessen. Heute benutzen sie bis zu 60 000. (Bild: RBS)

Problembereiche und Handlungsfelder

Mobilität ermöglicht Arbeit und Wohlstand

Die Freiheit, sich jederzeit ungehindert bewegen zu können, war, ist und bleibt ein Grundbedürfnis von Wirtschaft und Gesellschaft. Gut funktionierende Verkehrswege sind eine zentrale Standortqualität.
Die Stadt Bern und ihre Nachbargemeinden bilden ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet von rund 230 000 Einwohnern und 200 000 Beschäftigten. Ein weiteres Wachstum ist absehbar und gewollt. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland rechnet in ihrem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept aus dem Jahre 2012 beim motorisierten Individualverkehr mit einer Zunahme um 25 Prozent und beim öffentlichen Verkehr um 60 Prozent bis ins Jahr 2030.
Da die Unternehmen und ihre Mitarbeitenden auf gut funktionierende Verkehrswege angewiesen sind, stellt sich die Frage: Vermögen die heutigen Verkehrsnetze den Anforderungen der Wirtschaft auch bei weiter zunehmender Mobilität noch zu genügen?
In der Vergangenheit wurden Verkehrsprognosen von der Realität stets übertroffen. Die für die Region Bern vorausgesagte Verkehrsentwicklung ist deshalb ernst zu nehmen. Sollen nachteilige Folgen für Wirtschaft und Gesellschaft ausgeschlossen werden, ist den weiter wachsenden Mobilitätsbedürfnissen mit einem gezielten Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen Rechnung zu tragen.
In den letzten Jahren wurde viel getan, um die mit dem Verkehr verbundenen negativen Erscheinungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Unfallgefahren einzudämmen. Heute müssen die Anstrengungen wieder vermehrt darauf ausgerichtet werden, den Verkehrsfluss auf der Strasse und der Schiene aufrechtzuerhalten.

Wohnen und Arbeiten bedingen Mobilität: Rund 80 Prozent des Verkehrs auf den Autobahnen rund um Bern sind Regional- und Lokalverkehr.

Besonderheiten des Wirtschaftsverkehrs

Für die Unternehmen ist eine gute Erreichbarkeit von grösster Bedeutung. Verschlechtert sie sich, werden Standorte verlagert.
Einerseits sind Unternehmen darauf angewiesen, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihren Arbeitsplatz problemlos erreichen. Andererseits benötigen sowohl das produzierende Gewerbe wie auch der Detailhandel lastwagengängige Zu- und Wegfahrmöglichkeiten.
Im Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept für die Region Bern wird dem Wirtschaftsverkehr wenig Beachtung geschenkt. Doch besteht in Ortszentren oftmals Handlungsbedarf: Entweder fehlt es an Anlieferungs- und Umschlagplätzen, oder Zeitverluste bei der Anlieferung wegen Staus und Wartezeiten verzögern den Warenumschlag.
Oftmals sind die Probleme lokalspezifisch, was darauf hindeutet, dass dem Güterverkehr in der kommunalen Verkehrsplanung nicht die nötige Beachtung geschenkt wird.
Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit besteht die Tendenz, für den Warenverkehr immer grössere Fahrzeuge einzusetzen. Bei der teilweisen Enge unserer über lange Zeit gewachsenen Siedlungen, besonders in der Berner Innenstadt, führt das zu Konflikten.
Für Anlieferungen ab 800 – 1000 kg muss der Warenumschlag aus Gründen der Kostenoptimierung mittels zeitlich begrenzter Reservation von Ablade- und Ladezonen in der Berner Innenstadt besser organisiert werden.

Der Warenumschlag in der Berner Innenstadt ist nicht überall problemlos.

Siedlung und Verkehr

Die grössten Verkehrsprobleme sind in den Gemeinden rund um Bern zu erwarten.
Siedlungen wachsen und verändern sich. Wo einst gearbeitet wurde, wird heute gewohnt. Wo gestern Landwirtschaft betrieben wurde, entstehen morgen Wohnungen und Arbeitsplätze. Neue Arbeitsstätten und neuer Wohnraum entstanden in letzter Zeit grossenteils ausserhalb der Stadtgrenzen von Bern. Das zieht neuen Verkehr nach sich: sowohl zwischen der Stadt und den Vororten als auch rund um die Stadt. Ein Teil der Überlastung der Strassen rund um Bern und Richtung Kernstadt erklärt sich durch dieses Wachstum.
Auch weiterhin wird sich das Siedlungsgebiet rund um Bern stärker entwickeln als innerhalb der Stadt. Die grössten Verkehrsprobleme sind deshalb vermehrt in den Gemeinden rund um Bern zu erwarten. Sie lassen sich nur im Zusammenspiel zwischen den Gemeinden und dem Kanton als Eigentümer wichtiger Strassen lösen.

Begegnungszonen sollen nur isoliert markiert werden.

Quartiere: Verkehrsberuhigung mit Mass!

Die mit den Konzepten «Umwelt, Stadt, Verkehr» von 1983 und folgenden beabsichtigte Entlastung der Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr ist mit dessen Bündelung auf einem Basisnetz weitgehend gelungen. Neue Tendenzen zur Verkehrsverminderung auf eben diesem Basisnetz haben zur Folge, dass sich der private Motorfahrzeugverkehr vermehrt wieder den Weg durch Wohnquartiere sucht.
Tempo-30-Zonen sind geeignet, in Wohnquartieren den Verkehr zu beruhigen. Zunehmend wird versucht, den Autoverkehr mittels zahlreicher Begegnungszonen mit Tempo 20 und Fussgängervortritt zu schikanieren. Diese Zonen waren ursprünglich gedacht als Insellösungen für kurze und schwach befahrene Quartierstrassen, nicht aber als Teile von grossflächig vernetzten Verkehrsberuhigungszonen. Dort, wo Quartierstrassen auch von gewerblichem Verkehr durchfahren werden müssen, haben Begegnungszonen nichts zu suchen. Der beste Schutz von Quartieren ist – neben Tempo 30 – eine Verflüssigung des Verkehrs auf dem Basisnetz.

Stadttangente repariert: wie weiter?

Das Autobahnnetz rund um die Stadt ist für Bern von eminenter Bedeutung. In den letzten Jahrzehnten hat es mehr und mehr die Funktion einer Stadttangente übernommen. Von den täglich 100 000 Fahrzeugen auf dem Felsenauviadukt sind rund 80 Prozent dem Lokal- und Regionalverkehr und nur etwa 20 Prozent dem Transitverkehr zuzurechnen.
Mit der Erneuerung und teilweisen Erweiterung des Teilstücks zwischen der Verzweigung Wankdorf und den Anschlüssen Bümpliz bzw. Bethlehem sind die Engpässe für einige Zeit mehr oder weniger behoben. Was jedoch fehlt, ist eine längerfristige Perspektive zur Kapazitätserhöhung dieser für die Region Bern äusserst wichtigen Verbindung. Deren engste Stelle bildet nach wie vor der 1975 in Betrieb genommene und seither nie erweiterte Felsenauviadukt.

Trotz Erneuerung bleibt der Felsenauviadukt ein Flaschenhals.

Die Südverbindung ist wichtig – bessere Lösungen sind gesucht.

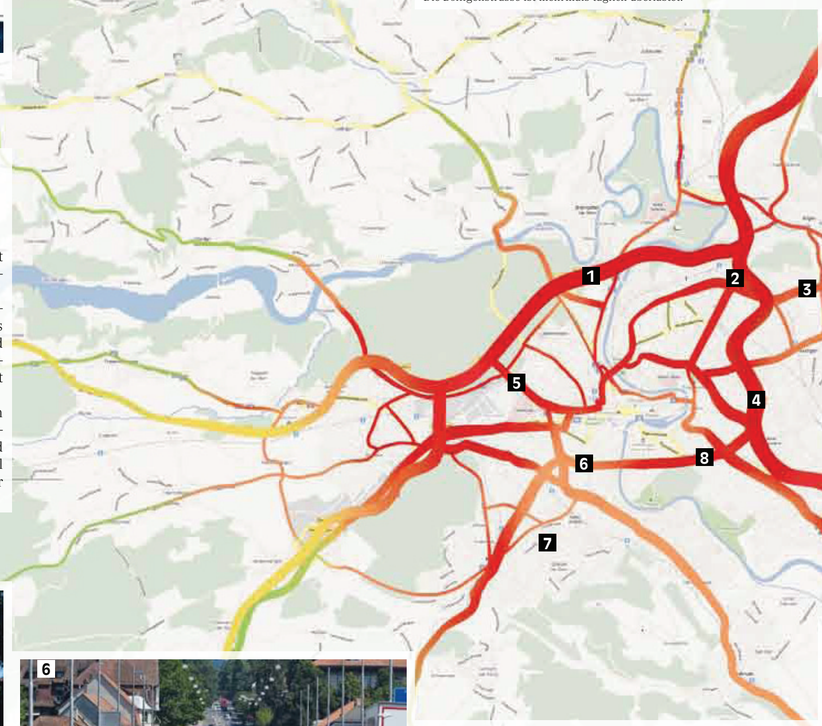
Südverbindung: Weitsichtige Lösung gesucht

Die einst als südliche Umfahrung von Bern und Köniz vorgesehene Verbindung zwischen der A12 und der A6 wurde nie erstellt. Als teilweiser und unvollkommener Ersatz dient heute die Strecke Weissensteinstrasse – Eigerplatz – Thunplatz – Burgernziel – Ostring, mit häufiger Überlastung der Strecke Thunplatz – Burgernziel.
Nur mit einer weitsichtigen Lösung lassen sich auf Dauer die unverzichtbare Kapazität dieses wichtigen Teils des Basisnetzes für den MIV erhalten, der Tram- und der Strassenverkehr entflechten sowie die Quartiere entlasten. Als Varianten zu prüfen wären eine Tieferlegung des Trams zwischen Thunplatz und Ostring oder des MIV zwischen unterer Kirchenfeldstrasse und Ostring oder eine zweispurige, regionale Südumfahrung für den Ziel- und Quellverkehr.

Beispielhafte Weitsicht im Wankdorf

Der neu gestaltete Wankdorfplatz mit dem unterirdischen Kreisel, seine Zufahrten und die zusätzlichen Autobahnein- und -ausfahrten am Schermenweg zeugen von einer weitsichtigen und nachhaltigen Verkehrsplanung, mit Blick auch auf die so genannte Testplanung Wankdorf und den hoffentlich bald zu erstellenden Bypass Ost. Sie sollte wegweisend sein für die Sanierung anderer problematischer Bereiche im Verkehrsnetz der Stadt und Region Bern.

Der unterirdische Kreisel als Teil des Wankdorfplatzes ist beispielhaft.



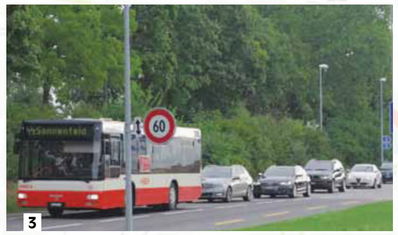
Das Tram Region Bern soll den Strassenverkehr möglichst wenig behindern. (Bild: zvg)

Tram Köniz-Ostermundigen: Teuer, aber wohl nötig

Die von Köniz und Ostermundigen in die Stadt Bern führenden Buslinien sind massiv überlastet und werden ihre Funktion wegen neuer Wohn- und Arbeitsgebiete nicht mehr wirtschaftlich und kundenfreundlich erfüllen können. Ihr Ersatz durch eine effizientere und leistungsfähigere Tramlinie ist nötig. Allerdings ergeben sich Konfliktpunkte mit dem Strassenverkehr. Die Linienführung und die Haltestellen sind so zu konzipieren, dass der Verkehr auf dem wichtigen Basisnetz möglichst wenig beeinträchtigt wird.

Überlastete Zu- und Wegfahrkorridore

Über die Zu- und Wegfahrkorridore im Osten und Westen, Süden und Norden von Bern ergiesst sich Morgen für Morgen ein Verkehrsstrom vom Umland via Wabern, Köniz, das Wangental, Bümpliz und Bethlehem, Hinterkappelen/Wohlen, Herrenschwanden/Kirchlindach, Zollikofen, Ittigen, Bolligen, Ostermundigen, Gümligen, Rüfenacht/Worb und Muri in die Kernstadt, und am späten Nachmittag wieder aus ihr heraus. Über diese Achsen bewegen sich ebenfalls zahlreiche Linienbusse und Postautos, die im Stossverkehr Mühe bekunden, den Fahrplan einzuhalten.



Die Bolligenstrasse ist mehrmals täglich überlastet.

Bypass Ost vertagt?

Der Abschnitt zwischen Bern-Wankdorf und Muri der Autobahn A6 stellt einen Engpass im Verkehrssystem der Region Bern dar. Mehr als 70 000 Fahrzeuge verkehren täglich auf diesem Teilstück, das während der Pendlerspitzen am Morgen und am Abend stark überlastet ist. In Zukunft wird sich die Problematik noch verschärfen. Nach Prüfung mehrerer Varianten durch den Bund, den Kanton und die betroffenen Gemeinden verblieb eine Bypass-Lösung mit neuer, unterirdischer Streckenführung und teilweisem Rückbau der heutigen Autobahn in eine Stadtstrasse. Es muss alles unternommen werden, damit dieses wichtige Projekt bald realisiert werden kann. Als Übergangslösung ist die Umnutzung der Pannenstreifen, gekoppelt mit einem Verkehrsmanagement, zu begrüssen. Ein VSM als Sofortlösung erübrigt jedoch keineswegs eine bauliche Beseitigung des Engpasses.

Ein Bypass Ost würde das Ostringquartier aufwerten.

Das Tram Region Bern soll den Strassenverkehr möglichst wenig behindern. (Bild: zvg)

Eine Spurverengung auf der Thunstrasse ist zu vermeiden!

Thunstrasse: Kapazität erhalten!

Die Thunstrasse ist eine stark befahrene und wichtige Strecke des städtischen Basisnetzes. Sie dient sowohl als Zu- und Wegfahrtskorridor zum Stadtzentrum wie sie auch Teil der Südverbindung ist, die sich als Folge der nie verwirklichten Südumfahrung herausgebildet hat. Im Rahmen der Quartierplanung IV sieht die Stadt Bern vor, die Kapazität der Thunstrasse mittels Spurreduktion für den motorisierten Individualverkehr um 10 Prozent und des Knotens Burgernziel mittels Umbau in eine lichtsignalgeregelte Kreuzung gar um 15 Prozent zu reduzieren. Dieser an der Realität vorbeizielende Vorschlag hätte zur Folge, dass der Verkehr sich vermehrt Richtung Muri und Freudenbergerplatz staut und wie früher den Weg durch Wohnquartiere sucht. Solange keine Alternative – beispielsweise als Südumfahrung oder mittels Tieflegung – zur Verfügung steht, darf die Kapazität dieser Achse, auch mit Blick auf die künftigen Mobilitätsbedürfnisse, nicht reduziert werden.

Verkehrsmittel kombinieren

Das Umsteigen vom Auto oder Zweirad auf den Bus oder die Bahn entlastet die Strasse. Dazu sind besondere Parkplätze nötig.
«Wohnen im Grünen» und fernab der Stadt ist bei jungen Familien beliebt oder aber aus finanziellen Gründen notwendig. Für die Arbeit, das Einkaufen und die Freizeit bleibt dann das Auto meistens ein unverzichtbares Verkehrsmittel. Was aber, wenn am Arbeitsort kein Parkplatz zur Verfügung steht oder das Auto für die Fahrt Richtung Stadt aus andern Gründen nicht in Frage kommt? Besteht bei der öV-Haltestelle eine Abstellmöglichkeit, muss das Auto, Motorrad oder Fahrrad nur für einen Teil des Weges benutzt werden. Das Strassennetz wird so entlastet.
Damit die kombinierte Mobilität funktioniert, müssen die bei öV-Haltestellen ausserhalb der Stadt angeordneten Park+Ride- oder Bike+Ride-Anlagen über genügend Plätze und gute Zufahrten verfügen. Das öffentliche Verkehrsmittel muss einen attraktiven Fahrplan und genügend Beförderungskapazität aufweisen. Die Parkgebühren sollten zwar kostendeckend, aber auch nicht abschreckend sein.
P+R und B+R sind auch eine Antwort auf die Forderung nach einer Buserschliessung entlegener Gebiete, was in der Regel teuer und ineffizient ist. Doch noch will P+R nicht richtig Fuss fassen in der Region Bern. Fehlt es an geeigneten Terrains? Oder an der Finanzierbarkeit? Oder am politischen Willen?

Das Auto ausserhalb stehen zu lassen entlastet die Stadt und ihre Zufahrten.

Verkehrsmanagement sofort

Der Ausbau des Strassennetzes folgt dem wachsenden Verkehr nicht. Als Sofortlösung bietet sich Verkehrsmanagement an.
Neue Verkehrsanlagen benötigen eine lange Planungszeit und eine noch längere Zeit der politischen Entscheidfindung. Als vorübergehende Lösung bietet sich die Optimierung des Verkehrsflusses mittels betrieblicher Mittel wie zentral rechnergesteuerter Lichtsignalanlagen, Dosierungsanlagen und variierbaren Tempovorgaben an. Ein solches Verkehrsmanagement bedarf umfassender Abklärungen und Vorarbeiten, lässt sich aber als organisatorisch-polizeiliche Sofortmassnahme verhältnismässig rasch und kostengünstig einführen.
Im Interesse einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem städtischen und regionalen Strassennetz sind die Vorbereitungen für ein Verkehrssystem-Management zügig voranzutreiben und unter den verschiedenen Strasseneigentümern – Bund, Kanton und Gemeinden – sowie den verschiedenen Verkehrsträgern – motorisierter Individualverkehr, Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr – abzustimmen.

Pannenstreifen als Fahrspur

Eine kurzfristig machbare Lösung zur Kapazitätserhöhung einer Autobahn ist die Nutzung des Pannenstreifens als Fahrspur.
Der Erweiterung des Strassenraums sind platzmässige und finanzielle Grenzen gesetzt. Andererseits wird der Pannenstreifen der Autobahn selten benötigt. Wird seine Benutzung als Fahrspur ermöglicht, ergibt sich ohne grosse bauliche Investitionen eine beträchtliche Kapazitätserweiterung.
Die Verkehrsregelnverordnung verbietet das Befahren des Pannenstreifens, ausser für einen Nothalt. Damit dieser als Fahrstreifen genutzt werden kann, sind signalisationstechnische Massnahmen und das Erstellen von Haltebuchten für Nothalte erforderlich. Entsprechende ausführungsreife Projekte werden auf der A6 die dringend nötige Verflüssigung des Verkehrs zu Spitzenzeiten bringen.

Den Pannenstreifen als Fahrspur nutzen!