

Reglement über eine nachhaltige städtische Mobilität (Mobilitätsreglement)

(Stadtratsbeschluss Nr. xy vom 2016)

Der Stadtrat von Thun,

gestützt auf Art. 38 Bst. a der Stadtverfassung vom 23. September 2001¹,

beschliesst:

Art. 1

Grundsatz

¹ Die Stadt strebt auf ihrem Gebiet eine sichere, ökonomische und für Mensch und Umwelt verträgliche Abwicklung der Verkehrsbedürfnisse an. **Sie berücksichtigt dabei den Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel.**

² Die Stadt ist bestrebt, die Bevölkerung sowie Besucherinnen und Besucher der Stadt vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen.

³ Sie ergreift dafür die notwendigen Massnahmen im Rahmen ihrer Möglichkeiten.

Art. 2

Gegenstand

¹ Das Reglement zeigt auf, wie die Stadt mit Fragen der Mobilität auf strategischer Ebene umgeht.

² Dabei sind die unterschiedlichen Bedürfnisse und Zuständigkeiten der Akteure sowie die gesetzlichen und planerischen Grundlagen zu berücksichtigen.

Art. 3

Mobilität

¹ Unter dem Begriff Mobilität wird das Bedürfnis des Menschen nach einer Ortsveränderung verstanden, das heisst der Wunsch oder die Notwendigkeit, sich an einen anderen Ort zu begeben.

² Die Mobilität ist für die Stadt Thun von zentraler Bedeutung und wirkt sich sowohl auf die Gesellschaft als auch auf die Wirtschaft und die Umwelt aus.

¹ SSG 101.1

³ Sie bestimmt massgeblich das Zusammenleben der Menschen in der Stadt, unabhängig davon, ob diese sich in der Stadt dauernd oder nur vorübergehend aufhalten.

Art. 4

Mobilitäts-
management

¹ Unter Mobilitätsmanagement wird die Lenkung und Koordination der Mobilität verstanden.

² Die Stadt fördert das Mobilitätsmanagement und sensibilisiert die Öffentlichkeit mit verhältnismässigen Massnahmen für die Thematik der nachhaltigen Mobilität.

Art. 5

Verkehrssysteme

¹ Träger der Mobilität sind Verkehrssysteme, welche ihrerseits Teil eines übergeordneten Gesamtsystems sind.

² Für die Verkehrssysteme steht in der Stadt ein begrenzter Raum zur Verfügung. Sie sind im Kontext verschiedener Ansprüche aus Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt nachhaltig zu gestalten und zu entwickeln.

Art. 6

Gesamtverkehrs-
entwicklung

¹ Das Gesamtverkehrssystem setzt sich aus den Verkehrsarten Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr sowie ruhender Verkehr zusammen.

² Der sinnvollen Kombination der einzelnen Verkehrsarten ist bei der Planung besondere Beachtung zu schenken.

³ In dicht besiedelten Stadträumen übernehmen nachhaltige und flächensparende Verkehrsarten wie der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr einen bedeutenden Teil des Gesamtverkehrs.

⁴ Die verschiedenen Ansprüche, welche an den öffentlichen Raum gestellt werden, bedingen eine sorgfältige Interessenabwägung zwischen Verkehrskapazität, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Aufenthaltsqualität.

⁵ Die Strategie für die einzelnen Verkehrsarten orientiert sich an einer nachhaltigen Gesamtverkehrsentwicklung.

Art. 7

Fussverkehr

¹ Die Stadt sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fusswegnetz.

² Sie strebt Sicherheit für alle an, die zu Fuss unterwegs sind.

Art. 8

Rollender Verkehr
1. Veloverkehr

¹ Die Stadt sorgt für sichere, attraktive und zusammenhängende Veloverkehrsverbindungen.

² Sie strebt Sicherheit für alle an, die mit dem Velo unterwegs sind.

Art. 9

2. Öffentlicher Verkehr

¹ Die Stadt setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für attraktive Transportketten sowie eine bedarfsgerechte zeitliche und örtliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs ein.

² Gemäss den Grundsätzen der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraums priorisiert sie den öffentlichen Verkehr, wo dies sinnvoll und möglich ist.

Art. 10

3. Motorisierter Individualverkehr

¹ Die Stadt setzt sich dafür ein, dass allfälliger Mehrverkehr in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt wird.

² Netzausbauten dienen primär der Erschliessung, der Verkehrsentlastung, der Kapazitätserhaltung oder der Sicherheit.

³ Die Stadt sorgt dafür, dass der Durchgangsverkehr auf dem Hauptverkehrsnetz stattfindet und Wohnquartiere vom Verkehr entlastet werden.

⁴ Sie trifft sinnvolle Massnahmen für eine flüssige Verkehrsabwicklung.

Art. 11

Ruhender Verkehr

¹ Die Stadt sorgt für ein angemessenes Angebot an Parkraum für den motorisierten Individualverkehr.

² Ein Parkhausring entlastet den Strassenraum im innerstädtischen Bereich.

³ Die Stadt stellt sicher, dass genügend zentrumsnahe und dezentrale Güterumschlagsplätze zur Verfügung stehen.

⁴ Sie stellt sicher, dass öffentlich zugängliche Veloabstellanlagen gut erreichbar und in genügender Zahl vorhanden sind.

Art. 12

Modalsplit

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird stetig erhöht.

Art. 13

Umsetzung ¹ Der Gemeinderat erarbeitet im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts Vorgaben und Massnahmen und bestimmt die Zuständigkeiten und Art der Berichterstattung über die Erreichung der im Reglement aufgeführten Ziele und über die dafür aufgewendeten Mittel.

² Er geht dabei von einer Gesamtbetrachtung für die Agglomeration Thun aus.

Art. 14

Berichterstattung und Evaluation ¹ **Der Gemeinderat erstattet im Rahmen des Jahresberichts jährlich Bericht über die Umsetzung dieses Reglements.**

² Der Gemeinderat legt dem Stadtrat im Jahr 2027 einen Bericht über die Wirksamkeit dieses Reglements vor.

Art. 15

Inkrafttreten ¹ Dieses Reglement tritt auf den 1. Januar 2017 in Kraft.

² Mit dem Inkrafttreten wird das Reglement über die Förderung des Veloverkehrs vom 25. April 1986¹ aufgehoben.

Thun,2016

Namens des Stadtrates

Der Stadtratspräsident: *Wiedmer*

Der Vizestadtschreiber: *Berlinger*

¹ SSG 761.401