

# Reglement über eine nachhaltige städtische Mobilität

---

(Stadtratsbeschluss Nr. xy vom ..... 2016)

Der Stadtrat von Thun,

gestützt auf Art. 38 lit. a der Stadtverfassung vom 23. September 2001<sup>1</sup>,

beschliesst:

## Art. 1

Grundsatz

Die Stadt ist bestrebt, die Bevölkerung sowie Besucher und Besucherinnen der Stadt vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen. Das vorliegende Reglement bildet dafür die Grundlage.

## Art. 2

Gegenstand

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

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

## Art. 3

Mobilität

<sup>1</sup> Unter dem Begriff Mobilität wird das Bedürfnis des Menschen nach einer Ortsveränderung verstanden, das heisst der Wunsch danach, sich an einen anderen Ort zu begeben.

<sup>2</sup> Die Mobilität ist für die Stadt Thun als Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsort von zentraler Bedeutung und wirkt sich sowohl auf die Gesellschaft als auch auf die Wirtschaft und die Umwelt aus.

<sup>3</sup> 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

Mobilitätsmanagement

<sup>1</sup> Unter Mobilitätsmanagement wird die Lenkung und Koordination der Mobilität verstanden.

<sup>2</sup> Die Stadt fördert das Mobilitätsmanagement und sensibilisiert die Öffentlichkeit mit geeigneten Massnahmen für die Thematik der nachhaltigen Mobilität.

---

<sup>1</sup> SSG 101.1

**Art. 5**

Verkehrssysteme

<sup>1</sup> Träger der Mobilität sind Verkehrssysteme, welche ihrerseits Teil eines übergeordneten Gesamtsystems sind.

<sup>2</sup> Für die Verkehrssysteme steht in der Stadt ein begrenzter Raum zur Verfügung. Sie sind im Kontext verschiedener gleichrangiger und zum Teil gegensätzlicher Ansprüche aus Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt nachhaltig zu gestalten und zu entwickeln.

**Art. 6**Gesamtverkehrs-  
entwicklung

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

<sup>2</sup> Der sinnvollen Kombination der einzelnen Verkehrsarten ist bei der Planung besondere Beachtung zu schenken.

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

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

<sup>5</sup> Die Strategie für die einzelnen Verkehrsarten lässt sich den Bestimmungen dieses Reglements entnehmen. Sie orientiert sich an einer nachhaltigen Gesamtverkehrsentwicklung.

**Art. 7**

Fussverkehr

<sup>1</sup> Die Stadt sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fusswegnetz.

<sup>2</sup> Sie gewährleistet die Sicherheit für alle, die zu Fuss unterwegs sind.

**Art. 8**Rollender Verkehr  
1. Veloverkehr

<sup>1</sup> Die Stadt sorgt für sichere, attraktive und zusammenhängende Veloverkehrsverbindungen.

<sup>2</sup> Sie stellt sicher, dass private und öffentliche Veloabstellanlagen gut erreichbar und in genügender Zahl vorhanden sind.

<sup>3</sup> Sie gewährleistet die Sicherheit für alle, die mit dem Velo unterwegs sind.

**Art. 9**2. Öffentlicher  
Verkehr

<sup>1</sup> Die Stadt setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für attraktive Transportketten sowie eine bedarfsgerechte zeitliche und örtliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs für Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr ein.

<sup>2</sup> Gemäss den Grundsätzen der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraums priorisiert sie wo möglich den öffentlichen Verkehr.

#### **Art. 10**

3. Motorisierter Individualverkehr

<sup>1</sup> Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Strassennetz nicht weiter zunimmt. Mehrverkehr wird in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt.

<sup>2</sup> Netzausbauten dienen primär der Erschliessung, der Verkehrsentlastung, der Kapazitätserhaltung oder der Sicherheit.

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

<sup>4</sup> Die Stadt trifft sinnvolle Massnahmen zur Verkehrsverstetigung.

#### **Art. 11**

Ruhender Verkehr

<sup>1</sup> Der zur Verfügung stehende Parkraum und die Parkraumbewirtschaftung spielen bei der Erzeugung des Individualverkehrs eine entscheidende Rolle und beeinflussen dadurch die individuelle Wahl der Verkehrsmittel massgeblich.

<sup>2</sup> Ein Parkhausring entlastet den Strassenraum im innerstädtischen Bereich.

#### **Art. 12**

Modalsplit

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

#### **Art. 13**

Umsetzung

<sup>1</sup> Die Stadt erarbeitet aufgrund eines Gesamtverkehrskonzepts Vorgaben und Massnahmen und bestimmt die Zuständigkeiten und Art der Berichterstattung über die Erreichung der im Reglement aufgeführten Ziele.

<sup>2</sup> Sie geht dabei von einer Gesamtbetrachtung für die Agglomeration Thun aus.

**Art. 14**

Inkrafttreten

<sup>1</sup> Dieses Reglement tritt auf den 1. Januar 2017 in Kraft.

<sup>2</sup> Mit dem Inkrafttreten wird das Reglement über die Förderung des Veloverkehrs vom 25. April 1986<sup>1</sup> aufgehoben.

Thun, .....2016

Namens des Stadtrates

Der Stadtratspräsident: *Wiedmer*Der Vizestadtschreiber: *Berlinger*

Entwurf GR-Delegation 5.2.2016

---

<sup>1</sup> SSG 761.401