

Reglement über eine nachhaltige städtische Mobilität (Mobilitätsreglement)

(Stadtratsbeschluss Nr. 62 vom 27. Oktober 2016)¹

Der Stadtrat von Thun,

gestützt auf Art. 38 lit. a der Stadtverfassung vom 23. September 2001²,

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. Dabei soll unnötiger Verkehr vermieden, auf ressourcenschonende Verkehrsmittel verlagert und umweltverträglich gestaltet werden.

³ Sie ergreift dafür die notwendigen Massnahmen im Rahmen ihrer Möglichkeiten und setzt sich bei Partnern und Dritten für diese Zielsetzung ein.

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.

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

¹ Mit Revision vom 21.03.2024 (StRB Nr. 32), in Kraft seit 01.10.2024 (GRB Nr. 625 vom 28.08.2024)

² SSG 101.1

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 möglichst direkte, sichere, attraktive und zusammenhängende Veloverkehrsverbindungen.

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

³ Die Stadt realisiert bis spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmung ein mindestens 25 km langes Velohaupttroutennetz. Dieses besteht aus sternförmigen sowie tangentialen Velohaupttrouten, die nach Möglichkeit von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr getrennt geführt werden. Die Velohaupttrouten werden als Radwege, Velostrassen oder in Ausnahmen auf Radstreifen geführt. Der Gemeinderat informiert bis zum Erreichen dieses Ziels jährlich in geeigneter Form über den

Zwischenstand.¹

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 trifft sinnvolle Massnahmen für eine flüssige Verkehrsabwicklung.

² Sie sorgt dafür, dass der Durchgangsverkehr auf dem Hauptverkehrsnetz stattfindet und Wohnquartiere vom Verkehr entlastet werden.

³ Netzausbauten dienen primär der Erschliessung, der Verkehrsentlastung sowie der Sicherheit.

Art. 11

Ruhender Verkehr

¹ Die Stadt stellt sicher, dass öffentlich zugängliche Veloabstellanlagen gut erreichbar und in genügender Zahl vorhanden sind.

² Ein Parkhausring entlastet den Strassenraum im innerstädtischen Bereich.

³ Die Stadt sorgt für ein angemessenes Angebot an Parkraum für den motorisierten Individualverkehr und stellt sicher, dass genügend zentrumsnahe und dezentrale Güterumschlagsplätze zur Verfügung stehen.

Art. 12

Modalsplit

Eine allfällige Steigerung des Gesamtverkehrsaufkommens ist primär über den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und den Veloverkehr abzuwickeln.

Art. 13

Umsetzung

¹ Der Gemeinderat erarbeitet im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts Zielvorgaben und Massnahmen und bestimmt die Zuständigkeiten und Art der Berichterstattung über die Erreichung der im Reglement aufgeführten Grundsätze 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 jährlich einen kurzen Bericht über die Umsetzung der Massnahmen und die damit verbundenen Kosten zu

¹ Eingefügt am 21.03.2024

Gunsten des Fussverkehrs, des Veloverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs.

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 vom 25. April 1986¹ über die Förderung des Veloverkehrs aufgehoben.

Thun, 27. Oktober 2016

Namens des Stadtrates

Der Stadtratspräsident: *Wiedmer*

Der Vizestadtschreiber: *Berlinger*

¹ SSG 761.401