

**Erziehungsdirektion
des Kantons Bern**

**Direction de
l'instruction publique
du canton de Berne**

Mittelschul- und
Berufsbildungsamt

Office de l'enseignement
secondaire du 2^e degré et de
la formation professionnelle

Kasernenstrasse 27
Postfach
3000 Bern 22
Telefon +41 31 633 87 00
Telefax +41 31 633 87 29
www.erz.be.ch
mba@erz.be.ch

Mario Battaglia
Direktwahl
Mail direkt



Verkehrsspitzen glätten im Ausbil- dungsverkehr

Abschlussbericht

Bearbeitungs-Datum	10.04.2018
Version	1.0
Dokument Status	abgenommen
Klassifizierung	Nicht klassifiziert
Autor	Battaglia Mario, ERZ-MBA-AMS
Dateiname	#809422v4

Inhaltsverzeichnis

1	Management Summary	3
2	Ausgangslage und Vorprojekt.....	4
2.1	Ausgangslage.....	4
2.2	Fiktiver 9-Uhr-Stundenplan	4
2.3	Umfrage zur Akzeptanz und zum Mobilitätsverhalten	4
2.4	Medienarbeit.....	5
3	Hauptprojekt	6
3.1	Projektauftrag	6
3.2	Stundenplan: Steckbriefe und Prüfaufträge	6
3.3	Sensibilisierung: mobXpert und Unterricht	7
3.4	Mobilitätsmanagement: Infrastruktur-Check und Langsamverkehr.....	7
3.5	Medienarbeit.....	8
4	Weiterführende Arbeiten.....	9
4.1	Handlungsfeld Stundenplan.....	9
4.2	Handlungsfeld Sensibilisierung	9
4.3	Handlungsfeld Mobilitätsmanagement	9
4.4	Reporting.....	11
5	Beilagen	12

1 Management Summary

Zu den Spitzenzeiten, wenn Schülerinnen und Schüler sowie Berufspendlerinnen und -pendler unterwegs sind, platzen viele ÖV-Linien im Raum Bern aus allen Nähten. Das ÖV-System wird zwar stetig weiterentwickelt, jeder Ausbau ist allerdings teuer. Im Rahmen des Projekts «Verkehrsspitzen glätten im Ausbildungsverkehr» wurde geprüft, welche Beiträge die Schulen der Sekundarstufe II der Region leisten können, um den ÖV in den Spitzenzeiten zu entlasten. Unter der Leitung des Mittelschul- und Berufsbildungsamts MBA der Erziehungsdirektion ERZ in Zusammenarbeit mit dem Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion BVE wurde die Problemstellung angegangen.

Im Rahmen eines Vorprojektes wurde an einem Gymnasium ein fiktiver Stundenplan erstellt, gemäss welchem der Schulbeginn auf 9 Uhr festgelegt wurde. Abgestützt auf diesen fiktiven Stundenplan wurde mit einer Umfrage insbesondere die Akzeptanz eines späteren Schulbeginns erfragt. Das Vorprojekt zeigte, dass ein 9-Uhr-Stundenplan möglich wäre, allerdings dies nicht durch Verdichtungen erreicht werden kann, sondern durch einen späteren Schulschluss oder eine Reduktion der unterrichtsfreien Halbtage. Die Umfrage zeigte auf, dass ein solch radikaler Wechsel wenig Akzeptanz findet, da ein er die ausserschulische Tätigkeit der Schülerinnen und Schüler, z.B. in den Bereichen Sport und Musik, beeinträchtigen würde.

Ausgehend von den Ergebnissen der Umfrage wurde ein Projektauftrag formuliert. Am Projekt beteiligten sich alle Schulen der Sekundarstufe II der engeren Agglomeration Bern. Das Projekt beinhaltet drei Handlungsfelder: stundenplanerische Massnahmen, Mobilitätsmanagement und Sensibilisierung. Zu allen Handlungsfeldern prüften die Schulen, welche Beiträge sie künftig für eine Reduktion der Verkehrsspitzen leisten können.

Bezüglich den Stundenplänen sehen alle Schulen Massnahmen vor, mit welchen 10 % der Schülerinnen und Schüler weniger bereits in der ersten Lektion in der Schule sind als bisher. Im Vordergrund stehen dabei insbesondere die gezielte vereinzelte spätere Ansetzung des Unterrichts oder die Platzierung von Lektionen, an welchen nicht alle Schülerinnen und Schüler einer Klasse teilnehmen, in der ersten Morgenlektion. Von stundenplanerischen Massnahmen ausgenommen wurden nur Schulen, deren Lernende sich in Gegenlastrichtung bewegen. Im Ganzen werden täglich ca. 700 Schülerinnen und Schüler weniger bereits in der ersten Lektion zur Schule gehen. In Bezug auf das Mobilitätsmanagement war die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs im Zentrum. Die Prüfung der Infrastruktur der Schulen war ein Bestandteil davon. Es wurden zahlreiche Massnahmen geprüft und dann wo sinnvoll auch die Umsetzung beschlossen. Im Vordergrund stehen Massnahmen zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur wie Abstellplätze und Reparaturmöglichkeiten sowie Verbesserungen bei den Zufahrtsmöglichkeiten zu den Schulen.

Bei der Sensibilisierung haben die Schulen verschiedene Projekte gestartet, um die Schülerinnen und Schüler zu einem bewussteren Umgang mit Mobilität zu bewegen. Ein wichtiges Element dabei spielt das neu den Schulen zur Verfügung gestellte Informatik-Tool mobXpert, mit welchem die Lernenden ihr Verkehrsverhalten reflektieren können und in welches auch direkt einsetzbares Unterrichtsmaterial integriert ist.

Nach dem Projektabschluss wird periodisch geprüft werden, ob die stundenplanerischen Massnahmen weiterhin umgesetzt werden. Im Bereich des Mobilitätsmanagements werden einige Massnahmen in Zusammenarbeit der Schulen, des kantonalen Amtes für Grundstücke und Gebäude sowie der Stadt Bern noch umgesetzt werden müssen. Bzgl. der Sensibilisierung werden die Schulen periodisch aufgefordert, die Frage der Mobilität – z.B. im Rahmen der Bildung für eine nachhaltige Entwicklung – weiterhin zu thematisieren. AÖV und MBA werden im Frühjahr 2020 ein Monitoring zur Umsetzung der eingeleiteten Massnahmen durchführen.

2 Ausgangslage und Vorprojekt

2.1 Ausgangslage

Zu den Spitzenzeiten, wenn Schülerinnen und Schüler sowie Berufspendlerinnen und -pendler unterwegs sind, platzen viele ÖV-Linien im Raum Bern aus allen Nähten. Busse und S-Bahnen sind überfüllt, Fahrgäste stehen dicht gedrängt, an neuralgischen Haltestellen wird das Ein- und Aussteigen fast unmöglich. Diese Spitzenbelastung dauert jeweils nur kurz an. Dazwischen sind die Kapazitäten weniger ausgelastet. Das ÖV-System wird stetig weiterentwickelt. Jedoch ist der Ausbau sehr teuer. Es ist deshalb richtig zu prüfen, wie die Spitzenstunden entlastet werden können.

Durch die Motion Wasserfallen (Motion 095-2011), welche als Postulat überwiesen wurde, wurde der Regierungsrat beauftragt, Massnahmen zu prüfen, um die Pendlerspitzen im öffentlichen Verkehr abzdämpfen und das Pendleraufkommen besser zu verteilen. Laut Motion wäre eine Stundenplananpassung für Schülerinnen und Schüler ab der Sekundarstufe II eine sinnvolle Massnahme, um die bestehende Infrastruktur im ÖV optimal auszunutzen.

Beilage 1: Motion Wasserfallen 095-2011 mit Antwort des Regierungsrates

Ausgehend von dieser Motion haben das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion und das Mittelschul- und Berufsbildungsamt MBA der Erziehungsdirektion Vorbereitungen getroffen, wie der Beitrag, welchen die Schulen zur Verringerung der morgendlichen Verkehrsspitze leisten können, geprüft werden kann.

2.2 Fiktiver 9-Uhr-Stundenplan

Ausgehend von der auch öffentlich diskutierten Idee, dass die morgendliche Verkehrsspitze relativ einfach reduziert werden kann, indem die Schulen mit dem Unterricht eine Lektion später beginnen, wurde beschlossen, dass das Gymnasium Neufeld einen fiktiven 9-Uhr-Stundenplan erstellt. Die Arbeiten haben gezeigt, dass ein solcher machbar ist, dass im Gegenzug aber 58 % der Schülerinnen und Schüler bis 17 Uhr und sogar 20 % bis 18 Uhr Unterricht haben würden. Parallel zur Erstellung des 9-Uhr-Stundenplans wurde dessen Einfluss auf den ÖV abgeschätzt. Dazu wurden insbesondere die Nutzerzahlen in normalen Wochen mit denen der Frühlingsferien verglichen. Die Frühlingsferien sind deshalb für eine solche Untersuchung geeignet, da während diesen Ferien wenig Überschneidungen mit anderen Ferienabwesenheiten anzunehmen sind und die Reduktion also weitgehend auf den Ausbildungsverkehr zurückzuführen ist. Die Analyse hat gezeigt, dass der Anteil Schülerinnen und Schüler in den entsprechenden Linien der Nahverteiler erheblich sind.

Die Resultate der Untersuchungen zum 9-Uhr-Stundenplan und zur Belastung des ÖV durch den Ausbildungsverkehr wurden in einem Zwischenbericht zusammengefasst.

Beilage 2: Weniger Verkehrsüberlastung dank späterem Schulbeginn – Zwischenbericht vom 3. Dezember 2014

2.3 Umfrage zur Akzeptanz und zum Mobilitätsverhalten

Nachdem die Auswirkungen des Ausbildungsverkehrs auf die Auslastung des ÖV in den Spitzenzeiten aufgezeigt war und die Machbarkeit eines 9-Uhr-Stundenplans inklusive der Auswirkungen auf die Ausdehnung des Unterrichts in den späten Nachmittag oder Abend hinein dargelegt wurden, wurde in einer Umfrage an den drei Gymnasien Kirchenfeld, Lerbermatt und Neufeld die Akzeptanz eines so neu gestalteten Stundenplans erfragt. Es zeigte sich, dass ca. vier Fünftel sowohl der Schülerinnen und Schüler wie auch der Lehrpersonen und der Eltern einen 9-Uhr-Stundenplan grundsätzlich ablehnen. Gleichzeitig zeigte die Umfrage aber auch, dass 53 bis 62 % der Befragten eine moderatere Anpassung des Stundenplans akzeptieren würden. Die detaillierten Resultate wurden in einem Bericht zusammengefasst.

In der Befragung wurde neben der Akzeptanz eines allfälligen 9-Uhr-Stundenplans auch die Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg erfragt. Bei der Wahl des ÖV zeigte sich, dass die ersten Einschätzungen deutlich unter der Realität lagen – nicht 50 sondern 70% der Schülerinnen und Schüler benutzen öffentliche Verkehrsmittel. Auch der relativ hohe Anteil an Fahrradfahrenden war mit rund einem Fünftel der Wege eher überraschend. Diese beiden Resultate zeigten auf, dass es sinnvoll ist, die Schülerinnen und Schüler für die Thematik der Verkehrsspitzen zu sensibilisieren und den Langsamverkehr als Alternative zum ÖV aufzuzeigen. Die Thematisierung der Verkehrsmittelwahl und des Schulbeginns eignet sich zudem ideal für eine Auseinandersetzung mit Fragestellungen der nachhaltigen Entwicklung, da bei dieser Thematik der Konflikt zwischen den individuellen Interessen, zwischen den Interessen eines wirtschaftlichen Umgangs mit den finanziellen Mitteln und dem schonenden Umgang mit den natürlichen Ressourcen aufgezeigt und Lösungsansätze diskutiert werden können. Ausgehend von den Resultaten der Umfrage und der aufgeführten Überlegungen wurde entschieden, neben den stundenplanerischen Massnahmen auch die Sensibilisierung für die Fragestellung der Verkehrsspitzen sowie das Mobilitätsmanagement im weiteren Verlauf des Projekts in den Blick zu nehmen.

Beilage 3: Verkehrsspitzen glätten mit späterem Schulbeginn – Abschlussbericht vom 14. September 2015

2.4 Medienarbeit

Die Resultate der Vorprojektphase wurden am Berner Verkehrstag 2015 zum Thema «Tägliche Verkehrsüberlastungen zu Spitzenzeiten – wie weiter?» vorgestellt.

Der Verkehrstag ist dokumentiert unter www.bve.be.ch/bve/de/index/mobilitaet/mobilitaet_verkehr/mobilitaet/berner_verkehrstag/archiv_verkehrstageseit2000.asse-tref/dam/documents/BVE/AoeV/de/AOEV%20VK%20Tagungsdokumentation%20BVT%202015%20DE.pdf.

3 Hauptprojekt

3.1 Projektauftrag

Ausgehend von den Ergebnissen des Vorprojekts wurde entschieden, im Rahmen eines Projektes die Möglichkeiten weiter zu prüfen, mit welchen die Schulen mithelfen können, die Verkehrsspitzen am Morgen zu glätten. Es wurden dabei drei Handlungsfelder in den Fokus genommen:

- Stundenplanerische Massnahmen
- Sensibilisierung der Schülerinnen und Schüler für die Problematik der Verkehrsspitzen
- Mobilitätsmanagementmassnahmen für die Förderung alternativer Verkehrsmittel

Am Projekt beteiligten sich alle Schulen mit Standort in der Gemeinde Bern oder direkt an der Gemeindegrenze. Es sind dies die Gymnasien Kirchenfeld, Lerbermatt und Neufeld, die Gewerblich-Industrielle Berufsschule Bern GIBB, die Schule für Gestaltung Bern und Biel SFGB-B, die Technische Fachschule Bern TFB, das Bildungszentrum für Wirtschaft und Dienstleistung bwd, die Wirtschafts- und Kaderschule KV Bern WKS, die Berufsfachschule des Detailhandels bsd und die Berufs-, Fach- und Fortbildungsschule Bern BFF. Der Steuerungsausschuss bestand aus den Leitern des Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination AÖV und des Mittelschul- und Berufsbildungsamts MBA sowie je einem Schulleiter einer Berufsfachschule und eines Gymnasiums. In der Projektgruppe war jede beteiligte Schule und zudem das AÖV sowie die Abteilung Berufsfachschulen ABS und die Abteilung Mittelschulen AMS des MBA vertreten.

Beilage 4: Projektauftrag vom 20. Oktober 2016

Die Projektarbeit dauerte bis zum ersten Quartal des Jahres 2018.

3.2 Stundenplan: Steckbriefe und Prüfaufträge

Für die Arbeit im Rahmen des Handlungsfelds «stundenplanerische Massnahmen» wurden vor der Auftragserteilung an die Schulen umfangreiche Abklärungen mit den Transportunternehmungen der Region Bern gemacht. Es ging dabei darum, die Schulen nur dann mit der Prüfung von stundenplanerische Massnahmen zu beauftragen, wenn diese aus Sicht der Transportunternehmungen auch sinnvoll sind. Insbesondere können stundenplanerische Massnahmen dann nicht sinnvoll sein, wenn im ÖV genügend Kapazitäten vorhanden sind, weil sich die Lernenden gegen die Hauptlastrichtung bewegen oder wenn bei Durchmesserlinien die Schülerinnen und Schüler den weniger frequentierten Ast benutzen. Für die entsprechenden Abklärungen wurde für jeden Schulstandort ein Steckbrief erstellt, welcher Kennzahlen zu den Schulen sowie Kommentare und Lösungsansätze aus Sicht der Transportunternehmungen enthielt. Aus diesen Steckbriefen wurden vom Steuerungsausschuss dann für jede Schule ein Prüfauftrag bezüglich stundenplanerische Massnahmen formuliert.

Beilage 5: Steckbriefe Schulstandorte vom 28. April 2017

Beilage 6: Prüfaufträge an die Schulen vom 26. Juni 2017

Alle Schulen, für welche es aus Sicht der Verkehrsbetriebe Sinn macht, wurden beauftragt zu prüfen, wie die Anzahl Schülerinnen und Schüler, welche bereits in der ersten Lektion in der Schule sind, im Durchschnitt der fünf Wochentage um 10 % des gesamten Lernendenbestands der Schule gesenkt werden kann. Dadurch können die regionalen, auf die Stadt Bern gerichteten ÖV-Angebote entlastet werden, ohne dass sich bei den lokalen ÖV-Angeboten, in welchen sich die Lernenden häufig gegen die Lastrichtung bewegen, die Belastung aus dem Bereich des verdichteten Fahrplans hinaus verschiebt. Die Schulen haben ihr Prüfergebnis in Massnahmenblättern zusammengestellt:

Beilage 7: Massnahmenblätter der Schulen, Spalte stundenplanerische Massnahmen

Die Schulen konnten auf ihre Rahmenbedingungen zugeschnittene Massnahmen formulieren, wobei etwa die Hälfte der Massnahmen bereits auf das Schuljahr 2017/18 umgesetzt wurden. Für vier Schulstandorte (Lerbermatt, Steigerhubel, Bethlehem und Felsenau) hat der Steuerungsausschuss beschlossen, dass auf stundenplanerische Massnahmen aus den weiter oben genannten Gründen verzichtet werden soll.

Durch die umgesetzten Massnahmen sind bereits im Schuljahr 2017/18 ca. 400 Schülerinnen und Schüler weniger während der morgendlichen Verkehrsspitze auf dem Schulweg als ohne diese Massnahmen. Für das nächste Schuljahr werden es zusätzlich noch einmal 300 sein. Bei der Postautohaltestelle Lindenhof, bei welcher wenig Überlagerungen mit anderen Entwicklungen zu vermuten sind, konnte ein klarer Rückgang der Anzahl Aussteigenden beobachtet werden – dies obwohl die Gesamtzahl der Schülerinnen und Schüler des danebenliegenden Gymnasiums Neufeld gestiegen ist. Eine Schule hat zudem angekündigt, grundsätzlich in den nächsten Jahren schrittweise auf einen um eine Lektion späteren Unterrichtsbeginn umzustellen. Eine andere Schule wird prüfen, ob durch ein neues Stundenplankonzept der Unterrichtsbeginn ca. eine halbe Stunde nach hinten gerückt werden kann, sobald die Schulraumsituation dies in Folge des im Rahmen von Sparmassnahmen beschlossenen Lektionenabbaus erlaubt.

3.3 Sensibilisierung: mobXpert und Unterricht

Die Schulen der Sekundarstufe II sind Bildungsinstitutionen. Deshalb wurde als ein Handlungsfeld die Sensibilisierung der Schülerinnen und Schüler für die Problematik der Verkehrsspitzen festgelegt. Die jungen Erwachsenen, welche die Mittelschulen und Berufsfachschulen verlassen, sollen in Selbstverantwortung die Auswirkungen ihres Handelns reflektieren können. Dazu gehört, dass sie sich auch damit auseinandersetzen, dass beim öffentlichen Verkehr kein unbegrenztes Wachstum möglich ist.

Um die Schulen bei der Sensibilisierung für Verkehrsfragen zu unterstützen, wurde ihnen das Informatik-Tool mobXpert zur Verfügung gestellt. Es handelt dabei um ein Tool, welches freundlicherweise von der Stadt Zürich und vom Zürcher Verkehrsverbund zur Anpassung an die Berner Bedürfnisse zur Verfügung gestellt wurde. Die Anpassungen wurden durch die Firma LerNetz und dem Büro für Mobilität vorgenommen. Mit dem Tool können die Lernenden ihr wöchentliches Verkehrsverhalten mit dem ihrer Kolleginnen und Kollegen und mit Durchschnittswerten vergleichen. Diese gleichzeitig aktive wie spielerische Auseinandersetzung mit dem Thema soll den Jugendlichen die Problemstellung näherbringen. mobXpert enthält aber auch zehn Themendossiers, welche die Lehrpersonen bei der Behandlung der verschiedenen Fragen zum Verkehr unterstützen. Ein Dossier behandelt zum Beispiel die Umweltauswirkungen des Verkehrs, ein anderes behandelt explizit das Thema Verkehrsspitzen. Dieses Angebot wurde von den Schulen sehr positiv aufgenommen.

Das Tool kann eingesehen werden unter www.mobxpert-be.ch.

Die Schulen haben darüber hinaus im Bereich der Sensibilisierung weitere Initiativen ergriffen, wie zum Beispiele Fuss- und Veloangebote am Sporttag, Velofahrkurse für Fahrradungewohnte oder Aktionen wie «wer zu Fuss oder per Velo zur Schule kommt, ist fit für den Unterricht» Weitere Angaben finden sich wiederum in den Massnahmenblättern der Schule:

Beilage 7: Massnahmenblätter der Schulen, Spalte Sensibilisierung

3.4 Mobilitätsmanagement: Infrastruktur-Check und Langsamverkehr

Das dritte Handlungsfeld widmete sich der Frage, wie die Lernenden den öffentlichen Verkehr zu den Spitzenstunden entlasten und dennoch umweltfreundlich auf dem Schulweg unterwegs sein

können. Die Schulen haben sich aktiv auch mit diesem Handlungsfeld befasst. So zeigen sie neu in ihren Informationen und Publikationen auch zur Nutzung des ÖV alternative Wege zur Schule auf. Sie machen bewusst, dass kurze Strecken zu Fuss auch positive Auswirkungen auf die Gesundheit haben. Ebenfalls zu diesem Handlungsfeld finden sich Angaben in den Massnahmenblättern der Schule:

Beilage 7: Massnahmenblätter der Schulen, Spalte Mobilitätsmanagement

Es wurde den interessierten Schulen zudem ermöglicht, mit einer externen Stelle einen Infrastrukturcheck zu machen. Vier grosse Schulen (Technische Fachschule Bern, Berufs-, Fach- und Fortbildungsschule Bern, Gymnasien Kirchenfeld und Neufeld) haben davon Gebrauch gemacht. Aus den Analysen wurden Vorschläge erarbeitet, welche zusammen mit dem kantonalen Amt für Grundstücke und Gebäude AGG und der Stadt Bern bezüglich Umsetzbarkeit und Priorität beurteilt wurden. Es wurden oder werden beispielsweise die Verbesserung der Fahrradzufahrten zu den Schulen oder Duschmöglichkeiten an den Schulen wie auch die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur (z.B. Pumpstationen, Reparaturmöglichkeiten) weiterverfolgt. Der gesamte Katalog der geprüften Massnahmen findet sich in einer Zusammenstellung und soll in den nächsten Monaten und Jahren von den Schulen zusammen mit dem AGG und der Fachstelle der Stadt Bern umgesetzt werden:

Beilage 8: Infrastruktur-Check bei Schulen vom 22. September 2017

3.5 Medienarbeit

Die Resultate des Hauptprojekts wurden im Dezember 2017 den Medien vorgestellt.

Die Medienkonferenz ist dokumentiert unter www.be.ch/portal/de/index/mediencenter/medienmitteilungen/suche.archiv.meldungNeu.html/portal/de/meldungen/mm/2017/12/20171208_1126_tram_bus_und_zugindenspitzenzeitenentlasten.html .

4 Weiterführende Arbeiten

Das Projekt wurde im April 2018 abgeschlossen, die Folgearbeiten wurden an die Linie übergeben. Es sind im Weiteren folgende Arbeiten zu erledigen.

4.1 Handlungsfeld Stundenplan

Was	Wann	Wer
Aufnahme in die Leistungsvereinbarung, der Schulen mit dem MBA, dass die Massnahmen gemäss Massnahmenblätter nachhaltig umgesetzt werden	2018, dann alle 4 Jahre	MBA: ABS, AMS
Prüfung der Einhaltung der Vorgaben gemäss Leistungsvereinbarung	2019, dann alle 4 Jahre im Reporting-Controlling-Gespräch	MBA: ABS, AMS
Messung der Belegung der Auslastung des ÖV auf vom Ausbildungsverkehr besonders betroffenen Linien (Zeitfenster zwischen Sommer- und Herbstferien, nach Möglichkeit Daten bis Mitte Oktober)	2019, dann alle 4 Jahre	AÖV & Transportunternehmen

4.2 Handlungsfeld Sensibilierung

Was	Wann	Wer
Didaktischer Leitfaden anpassen	Sommer 18	MBA: AMS
Bezahlung der Wartungsgebühr mobXpert, Kontakt betr. Nutzung und Neuerungen mit LernNetz	2018, dann alle Jahre	MBA: AMS
Besprechen der Thematisierung der Verkehrsspitzenproblematik und Evaluation Nutzung von mobXpert im Unterricht	2019, dann alle 4 Jahre im Reporting-Controlling-Gespräch mit den Schulen	MBA: ABS, AMS

4.3 Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

Was	Wann	Wer
Velopumpstationen an Schulen anschaffen und montieren	2018	MBA: ABS, AMS zusammen mit AGG

Wartung der Velopumpstationen durch Stadt Bern aufgleisen	2018	AÖV, MBA
Brief an die Stadt Bern zu den verschiedenen abgesprochenen kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen	2. Quartal 2018	AÖV, MBA
Besprechung mit Stadt Bern zu <ul style="list-style-type: none"> - Veloabstellplätze Kappellenstrasse - Querung Bremgartenstrasse bei Neufeld - Zufahrt Süd mit Velo bei Neufeld - Lichtsignal P+R Neufeld für Fussgänge - Sicherung Ausfahrt Veloeinstellhalle Kirchenfeld - Fussgänger-Querung Lorrainestrasse - Velo-Querung Lorrainestrasse – Viktoria-rain - Velosicherheit Lorrainebrücke - Sichtweiten bei Schulausfahrt GIBB/TFB zu Lorrainestrasse - Zufahrt zu Standort Felsenau sichern (z.B. Tempo 30 bei Haltestelle) 	2018	MBA: AMS, ABS und AÖV
Besprechung mit AGG zu <ul style="list-style-type: none"> - Signaletik BFF - Anschliessmöglichkeiten BFF, TFB und Kirchenfeld - Duschmöglichkeiten Hauptgebäude Kirchenfeld - Sicherung Ausfahrt Veloeinstellhalle Kirchenfeld - Verbreiterung Gehbereich Zugang TFB 	2018	MBA: ABS, AMS
Besprechung mit BFF zu <ul style="list-style-type: none"> - Zugang Veloabstellplätze Innenhof - Bewirtschaftung Schülerkästchen 	2018	MBA: ABS
Besprechung mit Stadt Bern zu <ul style="list-style-type: none"> - Öffnung Schwanengasse/Sulgeneckstrasse gegen Einbahnrichtung - Sicherung Fussgängerstreifen 	2019	MBA: AMS und AÖV
Langfristige Massnahmen Kirchenfeld <ul style="list-style-type: none"> - Längsparkieren Helvetiastrasse aufheben - Velo-Querung Kirchenfeldstrasse auf Höhe Bernastrasse - Optimierung Helvetiaplatz für Velo - Fussgänger-Querung Haltestelle Aegerntenstrasse 	Wenn aktuell	Themenhüter: Gymnasium Kirchenfeld gelangt an Stadt Bern

- Trottoirverbreiterung bei Gebäude Bernastrasse 43		
Langfristige Massnahmen GIBB/TFB - Verbesserung an der Lorrainestrasse	Wenn aktuell	Themenhüter: GIBB/TFB gelangen an die Stadt Bern
Langfristige Massnahme Lerbermatt - Sicherheit Morillonstrasse	Wenn aktuell	Themenhüter: Gymnasium Lerbermatt gelangt an Stadt Bern

4.4 Reporting

Abgestützt auf die Ergebnisse der Reporting-Controlling-Gespräche und der Erhebung der Transportunternehmungen in der zweiten Hälfte des Jahres 2019 werden AÖV und MBA anfangs 2020 ein kurzes Reporting ablegen.

5 Beilagen

Beilage 1: Motion Wasserfallen mit Antwort des Regierungsrates

Beilage 2: Weniger Verkehrsüberlastung dank späterem Schulbeginn – Zwischenbericht vom 3. Dezember 2014

Beilage 3: Verkehrsspitzen glätten mit späterem Schulbeginn – Abschlussbericht vom 14. September 2015

Beilage 4: Projektauftrag vom 20. Oktober 2016

Beilage 5: Steckbriefe Schulstandorte vom 28. April 2017

Beilage 6: Prüfaufträge an die Schulen vom 26. Juni 2017

Beilage 7: Massnahmenblätter der Schulen, Spalte Mobilitätsmanagement

Beilage 8: Infrastruktur-Check bei Schulen vom 22. September 2017

Mario Battaglia, ERZ-MBA-AMS

4816.100.100.192/2015 / #808422v4