

## EBBN-Forum

### Bericht zum EBBN-Forum vom 27. Mai 2024

(Vérsion française suit ci-dessous)

#### Teilnehmende

Gruppierungen: Peter Bohnenblust (TCS), Catherine Duttweiler (Westast so nicht), Lorenz Fritschi (ProNatura Seeland), Anton Lienhard (Vingelz Leist), Denis Rossel (LQV), Hanspeter Schlegel (Pro Velo Biel/Bienne), Urs Scheuss (VCS), Alfred Steinmann (Verein Gruppe S), Ivo Thalmann (Berner Heimatschutz), Cécile Wendling (HIV Kt. Bern, Sekt. Biel/Bienne – Seeland – Berner Jura)

Behördendelegation: Erich Fehr (Stadtpräsident Biel, Vorsitzender Behördendelegation), Sandra Friedli (Nidau), Franz Kölliker (Gemeindepräsident Brügg)

PKO: Thomas Berz (Verein seeland.biel/bienne), Claudia Christiani (Kanton Bern), Manuela Jennings (Stadt Nidau), Gabriele Leonardi (Stadt Biel), Stefan Studer (Kanton Bern),

Projektkoordination/Fachexperten: Philippe Hirsiger (TBF), Fritz Kobi (Fachexperte Verkehr), Sarah Märki (TBF) Jana Neuenschwander (Team Kommunikation), Hansjörg Ryser (Team Kommunikation, Leitung Forum)

Gäste: Tobias Arnold (Interface), Christian Hänggi (Transitec), Salome Christiani

Entschuldigt: Bernhard Bachmann (Gemeindepräsident Ipsach), Mirjam Bieri (TBF), Adrian Jakob (Verein Netzwerk Bielersee), Matthias Gebel (Komitee Pro A5-Westast), Sandra Hess (Stadtpräsidentin Nidau), Gilbert Hürsch (WIBS, Berner KMU), RR Christoph Neuhaus (BHD), Raimund Rodewald (Stiftung Landschaftsschutz Schweiz), Florence Schmoll (Stadt Biel), Anna Steuri (Stadt Nidau), Anne-Käthi Zweidler (N5 Bielersee so nicht).

#### Einleitung

Trotz einiger Abwesenheiten konnte ein sehr lebhaftes und gut besuchtes EBBN-Forum durchgeführt werden. Die lösungsorientierten und wertschätzenden Diskussionen zu den EBBN-Arbeiten werden von Seiten der EBBN-Vertreter, -Vertreterinnen wie auch den Vertreterinnen und Vertretern der Gruppierungen zunehmend geschätzt.

Die integralen und interdisziplinären Überlegungen über die unterschiedlichen politischen Interessenlagen hinweg dürften sich positiv auf die anstehende Projekt zur verkehrlichen und städtebaulichen Planung auch nach EBBN auswirken. Auch entsteht durch dies Gespräche eine wichtige Vertrauensbasis zwischen den Gruppierungen und den Behörden.

#### Ablauf

Zur **Einleitung** werden vom Forumsleiter die Stellungnahmen der Gruppierungen zum Bericht «Übersicht Empfehlungen Dialogprozess» verdankt. Er teilt mit, dass die Stellungnahmen zusammen mit dem Bericht auf der Internetseite von EBBN veröffentlicht worden sind. Zudem sind die Stellungnahmen den Behörden der EBBN-Partner wie auch dem Astra zur Kenntnisnahme und weiteren Bearbeitung zugeschickt worden.

Einige Vertreter, Vertreterinnen wünschen, dass die Fragestellungen zum Workshopteil jeweils mit dem Verand der Einladung bekannt gegeben werden. So könnten sich die Gruppierungen darauf vorbereiten. Der Forumsleiter erklärt, dass die Diskussionen in den Workshops möglichst offen und spontan sein sollen. Würden die Fragen vorab bekanntgegeben, würde die Qualität der Gespräche

darunter leiden, da dann vorwiegend Stellungnahmen ausgetauscht und Positionen vertreten werden. Er stellt jedoch in Aussicht, dass künftig auf die Stossrichtung des Workshops hingewiesen wird.

Im **zweiten Teil** zeigt Gabriele Leonardi den Stand des Konzepts für das Verkehrsmonitoring und Controlling auf. Die Präsentation ist dem Bericht beigelegt.

Interessiert hat die Teilnehmenden vor allem die Anzahl an Messstellen und die Messungen des Velo- und Fussverkehrs. Gabriele Leonardi erklärt dazu, dass bereits verschiedene Erhebungen bestehen und mit zusätzlichen Messpunkten Lücken geschlossen werden sollen. Die erste Datenerhebung im September 2024 wird teilweise noch mit temporären Messstellen erfolgen.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass gemäss Bundesamt für Statistik 2022 90.9 Mrd. Personenkilometer auf den privaten, motorisierten Strassenverkehr 23.5 Mrd. Personenkilometer auf den Öffentlichen Verkehr auf Schiene und Strassen 7.8 Mrd. Personenkilometer auf den Langsamverkehr (zu Fuss und mit Velo) entfallen sind. Für ihn zeigen diese Zahlen, dass sich Veränderungen nur langsam herausbilden und nicht zu einseitig argumentiert werden sollte.

Eine weitere Frage bezieht sich auf die Referenzwerte. Laut Gabriele Leonardi dienen die Messungen nach der Eröffnung des Ostasts Ende 2018 als Referenz. Massnahmen zur Erreichung der behördenverbindlichen Ziele unter anderem bezüglich Plafonierung des MIV würden laufend geplant und umgesetzt. Dies bestätigen auch die beiden Gemeindevertreter aus Nidau und Brügg.

Bei den Informationen zum Studienauftrag «Rue de caractères» wird die Frage nach Kostenschätzungen aufgeworfen. Das sei derzeit noch nicht möglich, zeigt Claudia Christiani auf. Solche Schätzungen würden erst mit der weiteren Konkretisierung der Studie möglich. Zur Frage der Koordination unter den einzelnen Strasseneigentümern insbesondere auch mit dem Astra, verweist die Projektleiterin auf die enge Zusammenarbeit im Projektteam und den regelmässigen Austausch des Kantons mit den Projektverantwortlichen beim Astra. Stefan Studer unterstreicht, dass die Eigentumsverhältnisse der Strassen nicht zur Diskussion stünden.

Ob und wie die Netzlücke im Nationalstrassennetz geschlossen werden soll ist Aufgabe der Gesamtmobilitätsstudie, welche im **dritten Teil** des Forums besprochen wird.

Verschiedene Fragen und Bemerkungen gibt es zum Modalsplit. Einige Teilnehmende weisen darauf hin, dass dieser zwar in Ost/West-Richtung etwas besser ausfalle als in Richtung Nord/Süd, allerdings durch das deutlich höhere Verkehrsaufkommen absolut stärker ins Gewicht falle. Insbesondere interessiert sodann ein Vergleich mit anderen Städten. Gemäss Fritz Kobi, Fachexperte Verkehr, beträgt der Anteil MIV in Basel noch 30 und in Zürich 26 Prozent. Am Wankdorfplatz in Bern ist er von 50 Prozent 2008 auf noch 35 Prozent gefallen. Laut Christian Hänggi, Mitautor der Gesamtmobilitätsstudie bieten sich in Biel trotz vergleichbaren Grössen insbesondere im innerstädtischen Bereich und beim Anteil des ÖV noch Verbesserungspotenzial.

Welche möglichen Lösungsansätze zu einer Verbesserung beitragen können, wird im anschliessenden Workshop diskutiert. In drei Gruppen, wurde insbesondere auch die Frage nach dem Beitrag möglicher Lösungsansätze zu den Mobilitätszielen der Agglomeration diskutiert.

	Lösungsansätze	Zielbeitrag
Linkes Bielerseeufer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo 30 (kontrovers)</li> <li>• Begegnungszonen (z.B. Vingelz – Twann)</li> <li>• Fussgängerstreifen, Fusswege, Sicherheit</li> <li>• ÖV: <ul style="list-style-type: none"> <li>Abstimmung auf Intercity</li> <li>Takt, Verlässlichkeit</li> </ul> </li> <li>• Veloinfrastruktur: <ul style="list-style-type: none"> <li>Service</li> <li>Topografische Verhältnisse</li> <li>Pendler (direkt, schnell)</li> </ul> </li> <li>• Transitverbot für Schwerverkehr – Umsetzbar?</li> <li>• Lieferzeiten für Zielverkehr</li> <li>• Hubs vom Jura her</li> <li>• Mitfahrgelegenheiten</li> <li>• Attraktivierung durch Grünräume (mehr Grünräume)</li> <li>• Mobility Pricing</li> <li>• Einzug BSG (Schiffahrt) – Eignung für Massen?</li> <li>• Alfermée - Auskragerender Veloweg - kein Spielraum</li> </ul>	<p>2, 3,4,5,</p> <p>1</p> <p>8</p> <p>6</p>
Rechtes Bielerseeufer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ÖV-Angebot verbessern (Regiotram, Takt, Betrieb)</li> <li>• PP-Konzept (Zielorte) – P&amp;R Hubs, PP-Bewirtschaftung</li> <li>• Velo-Routen attraktiver realisieren, keine Umwege</li> <li>• Aus-/Liefersdienstleistungen, gebündelte Auslieferung</li> <li>• Mentalitätswandel: gesellschaftliche Aspekte</li> <li>• Sharing-Angebote/Mitfahrgelegenheiten (Info-Angebot, Organisation)</li> <li>• Wassertaxi</li> <li>• Freizeitverkehr – bessere Erschliessung See</li> <li>• Verkehrsberuhigung (T30) auf Ortsdurchfahrten</li> <li>• Mobilitätskonzept (Wohnen/Arbeiten) – Baureglemente</li> <li>• MIV-Dosierung, Verkehrsmanagement Region/Stadt, gesamtheitliches Konzept</li> <li>• Roadpricing</li> </ul>	
Zentrum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrszwecke ermitteln (Arbeit/Einkauf/Schule...) – richtige Ansätze finden</li> <li>• Gute Fusswege, Begegnungszonen</li> <li>• Geschwindigkeit</li> <li>• Reisezeitverkürzung ÖV – Direktlinien, Tangentiallinien, Bhf umfahren</li> <li>• Mikromobilität – Trotinett</li> <li>• Transitverbot für Schwerverkehr</li> </ul>	<p>7</p> <p>2,(3),5</p> <p>3,4</p> <p>6</p> <p>5</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zentrum autofrei</li> <li>• Sharing – weniger Autobesitz mehr Multimodal</li> <li>• Hauslieferdienst (Velo)</li> <li>• Mobilitätsmanagement in Unternehmen</li> <li>• Lieferzeiten für Geschäfte/Handwerker</li> <li>• Mobilitätskonzepte für Neubauten/Areale</li> <li>• 1 – 2 zusätzliche Parkhäuser (auf Einfahrachsten mit Umstieg auf ÖV)</li> <li>• Parkplatzreduktion – Gebühren (Laternenparkierung)</li> <li>• Verlagerung in Parkhäuser</li> <li>• Parkleitsystem</li> <li>• Attraktivierung öffentlicher Raum – Sauberkeit, Belebung</li> <li>• Roadpricing (Mobilitypricing)</li> <li>• Einfacher Velounterhalt – Duschen für Velofahrer</li> <li>• PP für Lastenvelos</li> <li>• ÖV-Tickets für Mitarbeitende</li> <li>• Kammersystem – Dosierung (Überprüfen ohne Westast)</li> </ul>	<p>6</p> <p>8</p> <p>5,8</p> <p>4</p> <p>6</p> <p>4</p> <p>4</p> <p>2,3,4</p> <p>3,4,5,6</p>
--	--

### Abschluss

Die Beiträge aus dem Workshop werden nun durch die Studienautoren ausgewertet. Im Rahmen des EBBN-Forums sollen die Gruppierungen die Gesamtmobilitätsstudie weiterhin begleiten können und aus erster Hand informiert werden. Eine nächste Diskussionsrunde zur Gesamtmobilitätsstudie ist am Forum vom 4. September geplant. Die konkreten Themen werden frühzeitig mitgeteilt.

Das Komitee «N5 Bielersee so nicht» war am Forum nicht vertreten. Ihre Lösungsvorschläge haben sie per Mail eingereicht: Verbot von LKW-Transitfahrten zwischen Luterbach und Le Landeron sowie durchgehend Tempo 50 auf der N5 am linken Bielerseeufer.

### Fazit des Moderators

Die Diskussionen im Workshop-Teil haben sich für die Studienautoren als sehr wertvoll erwiesen, haben sie doch einige Hinweise zu den nun anstehenden Abklärungen der Lösungsansätze erhalten. Allerdings bietet die Wahl und die Strukturierung der Lösungsansätze im Rahmen der Möglichkeiten dieser Studien noch einige Herausforderungen.

### Weitere Termine

- 4.9.2024: EBBN-Forum zur Gesamtmobilitätsstudie. 16'00 – 19'00 Uhr in der Aula Schulhaus Weidteile Nidau.
- 10.9.2024: Information der Gemeinden im Betrachtungsperimeter zur Gesamtmobilitätsstudie.
- 17.9.2024: Sitzung Behördendelegation EBBN.
- 1.11.2024: EBBN-Forum zu «rue de caractères». 16'00 – max. 19'00 Uhr in der Aula Schulhaus Weidteile Nidau.
- 17.12.2024: Sitzung Behördendelegation EBBN.

### Beilagen

- Präsentation Stand der Arbeiten (separat als pdf)
- Programm «Rue de Caractères» (separat als pdf)
- Fotoprotokoll Workshop (siehe unten)

Hansjörg Ryser, 30.5.2024

## Forum EBBN

# Rapport sur le forum du 27. mai 2024

### Introduction

Malgré quelques absences, un forum EBBN très animé et bien fréquenté a pu être organisé. Les discussions sur les travaux de l'EBBN, orientées vers la recherche de solutions et empreintes d'estime, sont de plus en plus appréciées par les représentants de l'EBBN ainsi que par les représentants des groupements.

Les réflexions intégrales et interdisciplinaires, qui dépassent les différents intérêts politiques, devraient avoir un effet positif sur le projet de planification des transports et de l'urbanisme à venir, même après l'EBBN. Ces discussions créent également une base de confiance importante entre les groupements et les autorités.

### Déroulement

En guise **d'introduction**, le modérateur du forum remercie les groupes pour leurs prises de position sur le rapport "Aperçu des recommandations du processus de dialogue". Il informe que les prises de position ont été publiées avec le rapport sur le site Internet de l'EBBN. En outre, les prises de position ont été envoyées aux autorités des partenaires d'EBBN ainsi qu'à l'OFROU pour information et traitement ultérieur.

Certains représentants souhaitent que les questions relatives à la partie atelier soient communiquées avec l'envoi de l'invitation. Les groupes pourraient ainsi s'y préparer. Le président du forum explique que les discussions dans les ateliers doivent être aussi ouvertes et spontanées que possible. Si les questions étaient annoncées à l'avance, la qualité des discussions en pâtirait, car ce sont alors surtout des prises de position qui sont échangées et des positions qui sont défendues. Il laisse toutefois entrevoir qu'à l'avenir, l'orientation de l'atelier sera indiquée.

Dans **la deuxième partie**, Gabriele Leonardi présente l'état d'avancement du concept de monitoring et de controlling du trafic. La présentation est jointe au rapport.

Les participants se sont surtout intéressés au nombre de points de mesure et aux mesures du trafic cycliste et piéton. Gabriele Leonardi explique à ce sujet qu'il existe déjà différents types de relevés et que des points de mesure supplémentaires doivent permettre de combler les lacunes. La première collecte de données en septembre 2024 se fera encore en partie avec des points de mesure temporaires.

Un participant fait remarquer que selon l'Office fédéral de la statistique, en 2022

90.9 milliards de personnes-kilomètres sont imputables au trafic routier motorisé privé

23.5 milliards de personnes-kilomètres pour les transports publics sur rail et sur route

7.8 milliards de personnes-kilomètres pour la mobilité douce (à pied et à vélo).

ont été attribués à la mobilité douce. Pour lui, ces chiffres montrent que les changements ne se font que lentement et qu'il ne faut pas raisonner de manière trop unilatérale.

Une autre question porte sur les valeurs de référence. Selon Gabriele Leonardi, les mesures

effectuées après l'ouverture de la branche Est fin 2018 serviront de référence. Des mesures visant à

atteindre les objectifs contraignants pour les autorités, notamment en ce qui concerne le

plafonnement du TIM, seraient planifiées et mises en œuvre en permanence. Les deux représentants des communes de Nidau et de Brügg le confirment également.

Lors des informations sur le mandat d'étude "Rue de caractères", la question des estimations de coûts est soulevée. Pour l'instant, cela n'est pas encore possible, montre Claudia Christiani. De telles estimations ne seraient possibles qu'avec la concrétisation ultérieure de l'étude. En ce qui concerne la question de la coordination entre les différents propriétaires de routes, en particulier avec l'OFROU, la responsable du projet renvoie à l'étroite collaboration au sein de l'équipe de projet et aux échanges réguliers entre le canton et les responsables du projet à l'OFROU. Stefan Studer souligne que les rapports de propriété des routes ne sont pas à discuter.

La question de savoir si et comment combler les lacunes du réseau des routes nationales relève de l'étude globale sur la mobilité, qui sera abordée dans **la troisième partie** du forum.

La répartition modale fait l'objet de diverses questions et remarques. Certains participants font remarquer que la répartition modale est certes un peu meilleure dans le sens est/ouest que dans le sens nord/sud, mais qu'elle pèse plus lourd en valeur absolue en raison du volume de trafic nettement plus élevé. Une comparaison avec d'autres villes est particulièrement intéressante. Selon Fritz Kobi, expert en transports, la part du TIM est encore de 30 % à Bâle et de 26 % à Zurich. Sur la place du Wankdorf à Berne, elle est passée de 50 % en 2008 à 35 % aujourd'hui. Selon Christian Hänggi, co-auteur de l'étude globale sur la mobilité, il existe encore un potentiel d'amélioration à Bienne, malgré des chiffres comparables, en particulier dans le centre-ville et pour la part des transports publics.

Les solutions possibles qui pourraient contribuer à une amélioration seront discutées dans l'atelier qui suivra. La question de la contribution des solutions possibles aux objectifs de mobilité de l'agglomération a notamment été discutée en trois groupes.

	Solutions possibles	Contribution cible
Rive gauche du lac de Bienne	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vitesse 30 (controversé)</li> <li>• Zones de rencontre (par ex. Vingelz - Douanne)</li> <li>• Passages piétons, chemins piétons, sécurité</li> <li>• TRANSPORTS PUBLICS :</li> <li>• Coordination avec Intercity</li> <li>• cadence, fiabilité</li> <li>• Infrastructure pour vélos :</li> <li>• Service</li> <li>• Conditions topographiques</li> <li>• Pendulaires (directs, rapides)</li> <li>• Interdiction de transit pour les poids lourds - réalisable ?</li> <li>• Heures de livraison pour le trafic de destination</li> <li>• Hubs à partir du Jura</li> <li>• Covoiturage</li> <li>• Attractivité par les espaces verts (plus d'espaces verts)</li> <li>• Tarification de la mobilité</li> <li>• Retrait de la BSG (navigation) - adéquation avec les masses ?</li> </ul>	<p>2, 3,4,5,</p> <p>1</p> <p>8</p> <p>6</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alfermée - Piste cyclable en porte-à-faux - pas de marge de manœuvre</li> </ul>	
Rive droite du lac de Biemme	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer l'offre de transports publics (Regiotram, cadence, exploitation)</li> <li>• Concept PP (destinations) - P&amp;R Hubs, gestion des PP</li> <li>• Réaliser des itinéraires cyclables plus attrayants, pas de détours</li> <li>• Services de sortie/livraison, livraison groupée</li> <li>• Changement de mentalité : aspects sociaux</li> <li>• Offres de partage/covoiturage (offre d'information, organisation)</li> <li>• Taxi sur l'eau</li> <li>• Trafic de loisirs - meilleure desserte du lac</li> <li>• Modération du trafic (T30) sur les routes traversant les localités</li> <li>• Concept de mobilité (habitat/travail) - Règlements de construction</li> <li>• Dosage du TIM, gestion du trafic région/ville, concept global</li> <li>• - Péage routier</li> </ul>	
Centre	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déterminer les motifs de déplacement (travail/achats/école...) - trouver les bonnes approches</li> <li>• Bonnes voies piétonnes, zones de rencontre</li> <li>• Vitesse de déplacement</li> <li>• Réduction du temps de trajet TP - lignes directes, lignes tangentielles, contourner les gares</li> <li>• Micromobilité - trottinette</li> <li>• Interdiction de transit pour les poids lourds</li> <li>• Centre sans voitures</li> <li>• Partage - moins de possession de voiture plus de multimodalité</li> <li>• Service de livraison à domicile (vélo)</li> <li>• Gestion de la mobilité dans les entreprises</li> <li>• Heures de livraison pour les magasins/artisans</li> <li>• Concepts de mobilité pour les nouveaux bâtiments/terrains</li> <li>• 1 - 2 parkings supplémentaires (sur des axes uniques avec transfert vers les TP)</li> <li>• Réduction des places de stationnement - taxes (stationnement aux lampadaires)</li> <li>• Transfert vers les parkings couverts</li> <li>• Système de guidage de stationnement</li> </ul>	<p>7</p> <p>2,(3),5</p> <p>3,4</p> <p>6</p> <p>5</p> <p>6</p> <p>8</p> <p>5,8</p> <p>4</p> <p>6</p> <p>4</p> <p>4</p> <p>2,3,4</p>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attractivité de l'espace public - propreté, animation</li> <li>• Roadpricing (tarification de la mobilité)</li> <li>• Entretien facile des vélos - Douches pour les cyclistes</li> <li>• PP pour vélos-cargos</li> <li>• Tickets de transports publics pour les collaborateurs</li> <li>• Système de chambres - dosage (vérifier sans branche ouest)</li> </ul>	3,4,5,6
--	--	---------

### Clôture

Les contributions de l'atelier vont maintenant être évaluées par les auteurs de l'étude. Dans le cadre du forum EBBN, les groupements doivent pouvoir continuer à suivre l'étude de mobilité globale et recevoir des informations de première main. Une prochaine table ronde sur l'étude globale de la mobilité est prévue lors du forum du 4 septembre. Les thèmes concrets seront communiqués en temps utile.

Le comité "N5 Lac de Bienne pas comme ça" n'était pas représenté au forum. Ils ont envoyé leurs propositions par mail : interdiction du transit des camions entre Luterbach et Le Landeron et limitation de la vitesse à 50 km/h en continu sur la N5 sur la rive gauche du lac de Bienne.

### Conclusion du modérateur

Les discussions de la partie atelier se sont révélées très précieuses pour les auteurs de l'étude, qui ont obtenu des indications sur les solutions à clarifier maintenant. Toutefois, le choix et la structuration des solutions dans le cadre des possibilités de ces études présentent encore quelques défis.

### Autres échanges

- 4.9.2024 : Forum EBBN sur l'étude globale de la mobilité. 16'00 - 19'00 heures dans l'aula de l'école Weidteile Nidau.
- 10.9.2024 : Information des communes du périmètre d'étude sur l'étude de mobilité globale.
- 17.9.2024 : Réunion de la délégation des autorités EBBN.
- 1.11.2024 : Forum EBBN sur la "rue de caractères". 16'00 - max. 19'00 heures dans l'aula de l'école Weidteile Nidau.
- 17.12.2024 : Réunion de la délégation des autorités EBBN.

### Annexes

- Présentation de l'état des travaux (séparé en pdf)
- Programme "Rue de Caractères" (séparé en pdf)
- Protocole photo de l'atelier (voir ci-dessous)

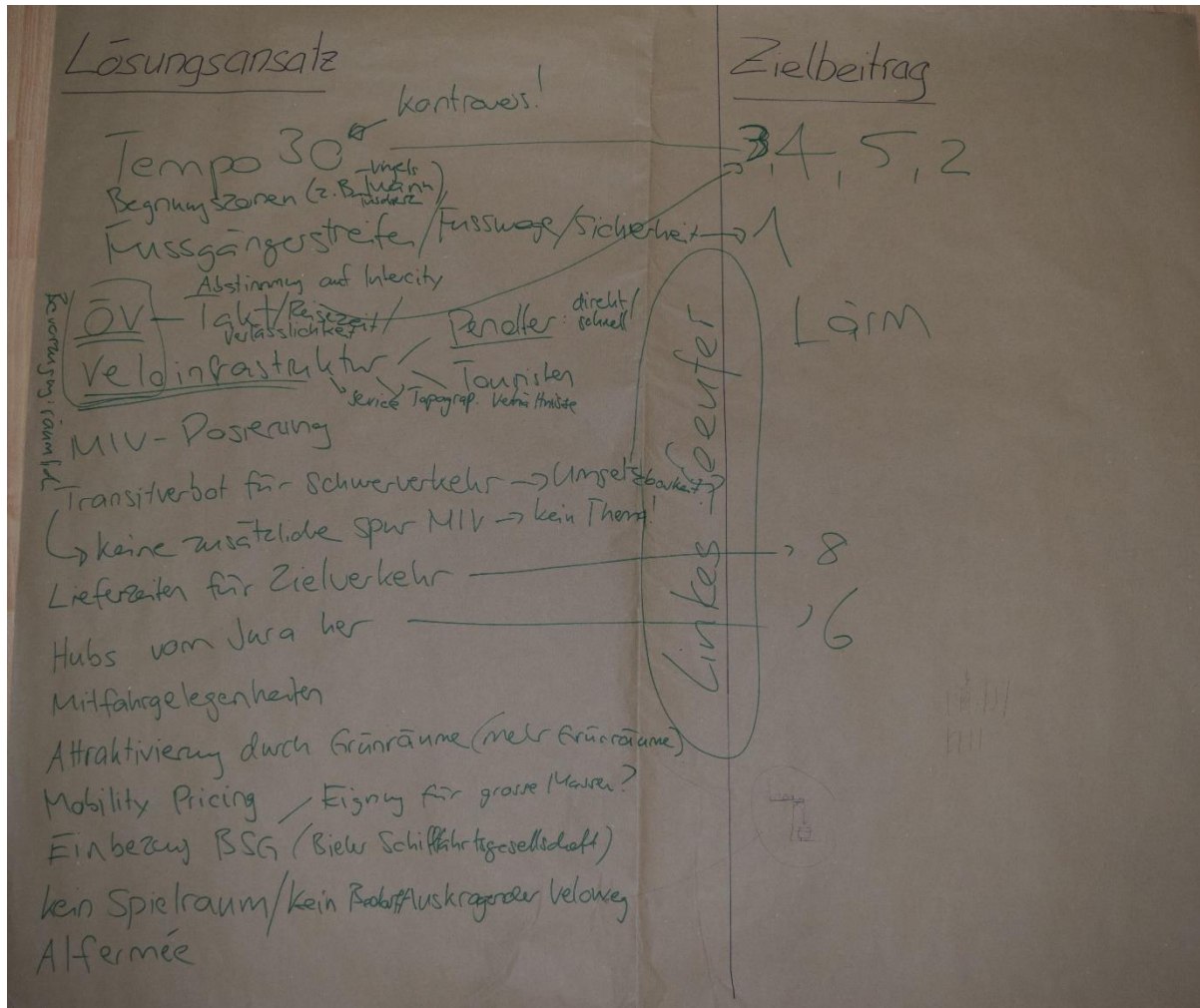
Traduit avec DeepL.com (version gratuite)

Hansjörg Ryser, 30.6.2023

## Anhang – Annexe

Zusammenstellung aus dem Forum vom 27.5.2024 - Compilation du forum du 27.5.2024

### Linkes Seeufer



Rechtes Seeufer

Lösungsansatz	Zielbeitrag
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ÖV-Angebot verbessern               <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ Regiotram</li> <li>↳ Takt</li> <li>↳ Betrieb</li> </ul> </li> </ul>	<p>2/4</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• PP-Konzept (Zielort)               <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ an</li> <li>↳ Pf R / Hubs</li> <li>↳ PP-Bewirtsch.</li> </ul> </li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Velo - ("Autobahn" Route)               <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ Aktivieren realisieren</li> <li>↳ keine Umwege</li> </ul> </li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <sup>Ans.</sup> Lieferdienstleistungen (gebündelte Auslieferung, ...)</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mentalitätswandel: gesellschaftliche Aspekte</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Stärkung Angebote / Mitfahrgelegenheit</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Info Angebot</li> <li>- Organisation</li> </ul> </li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wasser taxi</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freizeitverkehr / → bessere Erschl. See Tourismus</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsberuhigung (Tso/...) auf Ortsdurchfahrts</li> </ul>	<p>2/5</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitätskonzept (Wohnen / Arbeiten)               <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ Baugemeinschaft</li> </ul> </li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIV-Dosierung (Regl Stadt)               <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ VM (gesamtheitliches Konzept)</li> </ul> </li> <li>• Roadpricing</li> </ul>	

Rechtes Seeufer

Zentrum

