



## Vision Mobilitätskonzept 2030

1. Öffentlicher Raum ist ein kostbares Gut. Bei der Aufteilung des Verkehrsraumes werden alle Verkehrsarten gleichberechtigt berücksichtigt.
2. Gegenseitige Rücksichtnahme und das Verständnis für andere Verkehrsteilnehmer sind im Bewusstsein der Bernauer Bevölkerung fest verankert.
3. Bernau zeichnet sich durch kurze Wege zwischen Arbeit, Wohnen, Bildung und Freizeit aus. Die Nahversorgung ist zu Fuß bzw. mit dem Rad gut erreichbar. Bernau ist eine „Stadt der kurzen Wege“.
4. Der MIV hat in der Altstadt lediglich eine untergeordnete Bedeutung. Stadtverträgliche Verkehrsmittel werden besonders gefördert.
5. Die Ortsteile, die Altstadt und das restliche Kernstadtgebiet sind untereinander sowie in der Region gut vernetzt und damit ein attraktiver Wirtschafts- und Wohnstandort.
6. Die Schulen, Kitas und Freizeiteinrichtungen sind sicher zu Fuß, mit dem Rad sowie dem Bus erreichbar.
7. Klimaschutz und Umweltverträglichkeit spielen im Mobilitätsbereich Bernaus eine tragende Rolle.



# 1.

## Bernau bewegt sich sicher

- » Vision Zero – Keine tödlichen Unfälle
- » Unfälle mit schweren Personenschäden sinken bis 2030 um etwa 30%
- » Die Wege zur Schule und in die Kita werden vermehrt zu Fuß und mit dem Fahrrad zurück gelegt, deren Anteil steigt bis 2030 um 1/4.
- » systematische Berücksichtigung des Design für Alle bei der Straßenraumgestaltung

# 2.

## Bernau bewegt sich menschengerecht

- » Erhöhung der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität der innerstädtischen Straßenräume
- » Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖV) um 5% bis 2030
- » Insbesondere bei Strecken < 3 km soll der MIV-Anteil halbiert werden
- » Einhaltung bzw. Umsetzung der im Luftreinhalteplan beschlossenen Ziele und Maßnahmen
- » Einhaltung bzw. Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen Ziele und Maßnahmen



### 3.

## Bernau steigt in Bus und Bahn

- » Ausbau wichtiger Schnittstellen zu intermodalen Knotenpunkten
- » attraktive Stadt-Umland-Verbindungen
- » attraktives ÖPNV Angebot, auch in den Abendstunden sowie am Wochenende und an Feiertagen
- » ÖPNV ist in allen bebauten Gebieten fußläufig 300 m gut erreichbar
- » Verbesserte Erreichbarkeit öffentlicher Einrichtungen
- » Umsetzung der im Nahverkehrsplan beschlossenen Ziele und Maßnahmen zur Barrierefreiheit
- » Veränderung der Priorisierung bei der Finanzierung zugunsten des ÖPNV

### 4.

## Bernau und der MIV

- » Sicherung der Funktionen des Straßennetzes für den Kfz-Verkehr
- » Entlastung der Innenstadt - unter anderem durch sinnvolle Netzergänzungen
- » intelligente Steuerung des fließenden und des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt
- » zukunftsorientierte Dimensionierung der P+R Flächen im Bereich der intermodalen Verknüpfungspunkte



## 5.

### Bernau steigt aufs Fahrrad

- » Schaffung einer Kultur des Radfahrens
- » Anforderungen aller Nutzergruppen im Radverkehr werden berücksichtigt (Alltag, Freizeit und Tourismus)
- » möglichst direkte Verbindungen zwischen den Quellen und Zielen des Radverkehrs (insbesondere zwischen der Kernstadt und den Ortsteilen sowie den Ortsteilen untereinander)
- » Schaffung eines eigenen, geschützten Raums für den Radverkehr auf wichtigen Hauptverkehrsverbindungen
- » kleinteilige, bequeme und sichere Radabstellmöglichkeiten sind flächendeckend vorhanden

## 6.

### Bernau geht zu Fuß

- » lückenloses Gehwegenetz (in Anliegerstraßen nur sofern es die Kfz-Verkehrsaufkommen, die Funktion bzw. die Schulwegsicherung erfordern)
- » ausreichend breite und gut begehbbare Gehwege
- » Hauptverkehrsstraßen verfügen an allen wichtigen Schnittpunkten mit Gehwegeverbindungen über eine sichere Querungsstelle
- » möglichst direkte Wegeverbindungen zwischen den Quellen und Zielen des Fußverkehrs
- » Sicherung der Grundversorgung in fußläufiger Entfernung



## 7.

## Bernau und die Wirtschaft

- » Stärkung der Funktion als Mittelzentrum
- » Konzentration der Gewerbeentwicklung im direkten Umfeld der Autobahnanschlussstellen
- » Bei Ansiedlungen werden attraktive Anschlüsse für den Umweltverbund geschaffen