

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
PF 8623
3001 Bern

Bern, 19. November 2010

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK: Stellungnahme Grünes Bündnis Stadt Bern

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Grüne Bündnis nimmt zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept wie folgt Stellung:

Vorbemerkungen

Die Stellungnahme ist nach dem von der Regionalkonferenz Bern vorgegebenen Fragebogen gegliedert. Die darin enthaltenen Fragen sind nachfolgend in kursiver Schrift dargestellt. Zu den Fragen ist zu bemerken, dass sie teilweise suggestiv wirken und zuweilen – weil Gegensätzliches in die gleiche Frage verpackt ist – keine freie und eindeutige Meinungsäusserung zulassen.

1. Zukunft der Region Bern-Mittelland

Teilen Sie die Zielsetzungen für die Entwicklung der Region Bern-Mittelland?

X teilweise

Das Wachstum soll sich an der regionalen Zentrenstruktur orientieren und an Orten konzentriert werden, die sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind.

X ja

Die S-Bahn bildet das Rückgrat der gesamtheregionalen Entwicklung.

X teilweise

Die Zersiedlung soll gebremst werden und die siedlungsprägenden Grünräume sollen die Siedlungsflächen begrenzen und gliedern.

X ja

Bemerkungen:

Die Planung orientiert sich im vorgelegten Konzept einseitig auf übertriebene Prognosen, statt das Wachstum zu steuern. Die Region Bern-Mittelland soll eine angebots- und nicht eine nachfrageorientierte Planung erarbeiten und umsetzen.

Eine Siedlungsentwicklung in der Kernagglomeration muss einher gehen mit Kompensationsmassnahmen (Verzicht auf Einzonung, Rückzonung) in Randgebieten und ländlichen Gemeinden. Solange entsprechende gesetzliche Voraussetzungen nicht geschaffen sind, sollten keine weiteren Flächen mehr eingezont werden.

2. Bild und Struktur unserer Region

Sind Sie mit dem skizzierten "Bild unserer Region" und dem "Leitbild Struktur" einverstanden?

X teilweise

Liegen im "Bild unserer Region" die baulichen Entwicklungsorte bzw. die Siedlungsbegrenzungen am richtigen Ort?

X teilweise

Sind die Landschaftsräume und die siedlungsprägenden Grünräume richtig erfasst?

X teilweise

Sind die Zentren, insbesondere die Zentren 4. Stufe, richtig abgebildet?

X keine Stellungnahme

Bemerkungen: keine

3. Trends bis 2030 / Handlungsbedarf

Teilen Sie die prognostizierten Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung bis 2030 und können Sie den daraus abgeleiteten Handlungsbedarf nachvollziehen?

X nein

Finden Sie es richtig, dass die Bevölkerung (bis 2030) gesamthaft um 6% wachsen soll?

X teilweise

Finden Sie es richtig, dass die Arbeitsplätze (bis 2030) um 8-9% wachsen sollen und dies an gut erreichbaren Orten (Dienstleistung/Büro -> öV; Industrie und Gewerbe -> alle Verkehrsträger)?

X teilweise

Finden Sie es richtig, dass mit dem Boden vermehrt haushälterisch umgegangen wird und an geeigneten Orten verdichtet wird?

X ja

Teilen Sie die Meinung, dass verstärkt auf dem öffentlichen Verkehr und auf den Langsamverkehr gesetzt werden soll und dort auch vermehrt Investitionen getätigt werden (Bahnhof Bern, Doppelspurausbauten, neue Netzelemente für den Fuss- und Veloverkehr)?

X teilweise

Teilen Sie die Meinung, dass die Leistungsfähigkeit des Hochleistungsstrassennetzes sichergestellt werden soll und dass bei Ausbauten hohe Anforderungen an die Verträglichkeit bestehen?

X nein

Bemerkungen:

Prognosen: Die Verknüpfung von Siedlung und Verkehr begrüssen wir. Dieser zentrale Leitsatz wird jedoch zu wenig verfolgt. So soll mit einer Bevölkerungsentwicklung von 6 Prozent eine Verkehrsprognose von 25 Prozent für den motorisierten Individualverkehr und 60 Prozent für den öffentlichen Verkehr einhergehen. Diese Prognosen tragen nicht zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und dürfen deshalb nicht als Basis für nächste Entwicklungsschritte hingenommen werden bzw. sollten Ansporn sein, Massnahmen zu ergreifen, welche eine nachhaltige Entwicklung ermöglichen. Jeglicher Ausbau des Mobilitätsangebots – insbesondere der Ausbau der S-Bahn – macht das Einfamilienhaus auf dem Land attraktiver. Deshalb ist in erster Linie der Wohnraum in der Stadt und der Agglomeration kostengünstig und familienfreundlich zu gestalten. Im Zentrum und in den Agglomerationen geht eine hohe Lebensqualität einher mit einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Der gezielte Ausbau der Hochleistungsstrassen und der Hauptverkehrsachsen führt lediglich zu Engpässen an andern Strassenabschnitten. Verkehrsspitzen sollen nicht durch Kapazitätsausbau abgefangen werden sondern durch eine Regulierung. Um dieses Ziel langfristig zu erreichen ist Road-Pricing ein zwingender Ansatz. Der Bericht hält jedoch fest, dass

dies vorerst nicht als geeignete Massnahme erachtet wird. Dabei müsste ein solcher Bericht zu langfristiger Planung sogar noch weiter gehen und die Einführung von Mobility-Pricing in Betracht ziehen.

Auch bei der Entwicklung des Wohnraumbedarfs wird im Bericht als Grundlage beobachtet, was war und wie sich Kennzahlen in den letzten Jahrzehnten entwickelt haben, dies wird dann in die Zukunft hochgerechnet. Es wird leider wenig behandelt, ob es Möglichkeiten gäbe, durch aktive Beeinflussungen Wirkungen zu erzielen, die vielleicht weniger Wohnungsbedarf oder weniger Verkehr hervorrufen könnten.

Nicht im Hinblick auf Prognosen ausbauen sondern neue Wachstumsziele formulieren, die über die bestehenden Infrastrukturen abgewickelt werden können. Dazu müssen neue Instrumente geschaffen werden, die die Pendlerspitzen brechen und das Verkehrsaufkommen (öV wie MiV) zeitlich besser verteilen. Um die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr voranzutreiben, ist ein moderater öV-Ausbau (Taktverdichtung und nicht zwingend Netzvergrösserung) vorzusehen

Strategien Freizeitverkehr: Der Freizeitverkehr macht insgesamt 41,0% aller Wege, 44,7% aller Distanzen und 51,5% der gesamten Wegzeit aus. Der Freizeitverkehr ist vielfältig und deshalb nicht einfach fassbar. Er findet sowohl in Agglomerationen wie im ländlichen Raum statt. Aufgrund der grossen Bedeutung, der Vielschichtigkeit und Komplexität des Freizeitverkehrs besteht Bedarf nach einer Gesamtsicht und einer daraus abgeleiteten Strategie im Freizeitverkehr. Leider wird der Freizeitverkehr im Bericht nur marginal behandelt. Der Bericht ist mit einer Strategie Freizeitverkehr zu ergänzen.

4. Siedlung und Landschaft: Strategie und Massnahmen

Sind Sie mit der strategischen Stossrichtung für Siedlung und Landschaft einverstanden?

X teilweise

Entwicklung in der gut erschlossenen Kernagglomeration und in den Regionalzentren?

X ja

Verstärkte Siedlungsentwicklung nach innen (Nutzungsverdichtung an geeigneten Orten)

X ja

Konsequente Trennung der Siedlung und Landschaft. Aufwertung der Grünstrukturen im Innern der Siedlung.

X ja

Angemessene Entwicklung des ländlichen Raumes: Sinnvolle Nutzung der Bausubstanz, Förderung der Schwerpunktbildung für die Naherholung und Schutz der erhaltenswerten Landschaft.

X ja

Unterstützen Sie die vorgeschlagenen Massnahmen für eine konzentrierte Siedlungsentwicklung nach innen?

X ja

Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte

X teilweise

Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung

X teilweise

Potenzial für Siedlungsentwicklung nach innen

X ja

Kommunikation / Information

X teilweise

Schutz, Weiterentwicklung und Inwertsetzung der Landschaft

X ja

Bemerkungen:

Siedlungsentwicklung über Mobilität bestimmen: Eine Zunahme des motorisierten individuellen Pendlerverkehrs in der Agglomeration ist unbedingt zu vermeiden, da zusätzliche Lärmbelastung, Luftverschmutzung und Gefährdung der langsameren Verkehrsteilnehmenden nicht tolerierbar sind. Die blossе Nähe zum ÖV ist dabei als Kriterium für Standorte für weiteren Wohnraum zwar notwendig aber nicht hinreichend. Weitere (auch ökonomische) Anreize zum Umsteigen auf den ÖV oder das Fahrrad sind zu setzen. Dabei ist aufgrund nachweislicher Wirkungen (z.B. Gesamterneuerung Stadttangente Bern) dem kombinierten Verkehr und dem Mobilitätsmanagement vermehrt oder überhaupt Beachtung zu schenken. Beide Bereiche tragen wirksam dazu bei, MIV zu verlagern und zu vermeiden. Sie sind wirkungsvolle Handlungsfelder, um den Druck auf kostspielige Investitionen in neue Verkehrsanlagen zu reduzieren.

Gebiete, in denen entsprechende Anstrengungen unternommen werden und eine Entwicklung weg vom MIV möglich ist und angestrebt wird, sind bei der Einteilung der Raumstruktur hervorzuheben.

Flächenbedarf jedes einzelnen steigt: Die sinkende Haushaltsgrösse muss nicht als gegebener Parameter für die Raumplanung angenommen werden. Der stetig wachsende Wohnraumbedarf pro Person ist schon länger bekannt, wird aber als Entwicklung resp. Trend einfach akzeptiert. Die Gründe sind aber vielfältig und müssen genau eruiert werden, denn eine genaue Analyse kann Handlungsspielraum eröffnen.

Es ist heute bekannt, dass es viele Lebensmodelle gibt, dabei haben sich die Einpersonenhaushalte zur stärksten Nachfragegruppe entwickelt. Weitere Phänomene, wie der Rückgang der Kinderzahlen, die steigenden Scheidungsraten, Halb- und Patchwork-Familien sowie die höhere Lebenserwartung drängen die klassische Familie zu einem Lebensmodell unter vielen ab. Diese heterogene Nachfragegruppe hat eines gemeinsam; sie alle suchen nicht Ruhe und Gemütlichkeit im Einfamilienhaus im Grünen, sondern ein aktives und attraktives Wohnumfeld. Dies kann ein urban geprägtes dichtes Ambiente bieten. In diesem Sinne ist die bauliche Verdichtung neu positiv zu besetzen. Wenn Dichte zur Erlebnisdichte wird, wirkt sie anziehend. Die Erlebnisdichte kann durch Durchmischung entstehen; eine attraktive Durchmischung entsteht jedoch erst dann, wenn sie sehr feinmaschig konzipiert ist.

Baulandbedarf: Die Zielgrösse für die demografische Entwicklung sollte auf einen realistischen Wert reduziert werden, der sich in etwa an den heute eingezonten Gebieten orientiert, oder dann auch eine Zielsetzung formuliert, um den zunehmenden Flächenbedarf pro Person zu begrenzen. Es hat höchste Priorität, gerade im Bereich der Raumplanung, dass auch künftigen Generationen noch Handlungsspielraum bleibt. Deswegen muss dies als wichtigster Grundsatz den anderen zugrunde liegen.

Angelehnt an die Landschaftsinitiative sind keine zusätzlichen Einzonungen vorzunehmen. Die Gemeinden des Region Bern-Mittelland können jedoch durch Anreizsysteme (Mehrwertsteuerabschöpfung) Baulandreserven umtauschen.

Energievorgaben: Es fehlt der Grundsatz zur qualitativen Bewertung der geplanten Siedlungsentwicklung. Nebst der Entscheidung wo eine Siedlung angelegt wird, spielt es auch eine Rolle wie diese Siedlung angelegt wird. So sollten autoarme oder autofreie Siedlungen gefördert werden. Slow-city und Niederflurgesellschaft sind Begriffe, die das Konzept prägen sollen. Entsprechende Handlungsfelder und Festsetzungen sollen im Richtplan definiert werden. Es findet sich häufiger der Begriff Nachhaltigkeit in Verbindung mit den vorgelegten Planungsunterlagen und einzelnen Zielsetzungen. Die Autoren verstehen wohl darunter eine ausgewogene Balance zwischen Ökologie, Ökonomie und Soziales. Was nötig wäre, um global nachhaltig zu sein, Stichwort 2'000 Watt-Gesellschaft, findet sich nicht, hier wäre eine Konkretisierung oder Quantifizierung des Begriffs Nachhaltigkeit unabdingbar. Würde konsequent die 2'000 Watt-Gesellschaft angesetzt, so wären Ziele mit Konsequenzen auf Landschaftsverbrauch oder auf Ressourcenschonung durch Verkehrsminderung erforderlich. Im Prinzip sind alle Bauten nach den Kriterien der 2000-Watt-Gesellschaft zu erstellen.

5. Verkehr: Strategie und Massnahmen

Sind Sie mit der strategischen Stossrichtung für den Verkehr einverstanden?

X nein

Sind Sie mit der Strategie "Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten" einverstanden?

X teilweise

Teilen Sie die Strategie für die Agglomeration: Behebung Kapazitätsengpässe Schiene, Verknüpfung S-Bahn - Bus/Tram, Bevorzugung Bus auf Strasse, Sicherung der Kapazität des Nationalstrassennetzes, Netzausbau Fuss- und Veloverkehr u.a.?

X teilweise

Beurteilen Sie die Strategie für den ländlichen Raum als richtig: Sicherung eines guten öV-Angebotes auch im ländlichen Raum, gute Anbindung an die Zentren, Ausbau P+R/B+R?

X teilweise

Unterstützen Sie die vorgeschlagenen Massnahmen?

X teilweise

Unterstützen Sie die Massnahmen im öffentlichen Verkehr?

X ja

Unterstützen Sie die Massnahmen im Strassenverkehr?

X nein

Unterstützen Sie die Massnahmen im Fuss- und Veloverkehr

X teilweise

Unterstützen Sie die Massnahmen im im Bereich P+R/B+R?

X ja

Bemerkungen:

Es werden Kapazitätsengpässe beim Strassennetz diagnostiziert, schwindende oder fehlende Reserven. Daraus abgeleitet wird ein Bedarf an Strassenprojekten. Jede

Massnahme zu einer Kapazitätsverbesserung führte und führt wohl auch zukünftig in der Regel zu einer Nachfragsteigerung. Keine Strasse ist dauerhaft zu mehr als 100% ausgelastet. Das Problem besteht weniger in der Kapazität als in der zu hohen Verkehrsmenge. Eine Kapazitätserweiterung wäre kontraproduktiv, weil damit das System MIV als solches attraktiver würde. Vielmehr gilt es, mit betrieblichen Massnahmen einerseits und mit dem Ausbau alternativer Angebote (öV, LV) andererseits die Verkehrsmengen so zu steuern, dass die heutigen Kapazitäten für das dortige Verkehrsaufkommen genügen.

Die Rahmenbedingungen für den Fuss- und Veloverkehr sind durch betriebliche und bauliche Massnahmen systematisch zu verbessern. Insgesamt sind die Massnahmen im Langsamverkehrsbereich und im Speziellen beim Veloverkehr zu klein und zu wenig konkret. Beispiele im europäischen Ausland zeigen, dass der Veloverkehr beträchtliche Modalsplit-Anteile erreichen kann (40 – 50 % in einigen Städten in Dänemark). Wir fordern, dass in der Kernagglomeration ein Modalsplit für den Veloverkehr von mindestens 30% angestrebt wird und im gesamten Gebiet von 15%. Zwischen den Zentren der Kernagglomeration sind radiale und tangential sichere und attraktive Velo-Schnellverbindungen einzurichten, die die Konkurrenzfähigkeit des Velos auf Distanzen bis 5 bis 7 Kilometer erhöhen.

Die Einrichtung von P+R-Anlagen ist grundsätzlich richtig, sofern diese am Rande der Agglomeration angeboten werden, damit der Verkehr dorthin nicht dicht besiedelte Gebiete belastet.

Es müssten zusätzliche Massnahmen entwickelt, geprüft und umgesetzt werden, die die Ziele wie Verkehr vermeiden vor verlagern vor verträglich gestalten besser umsetzen. Vorzusehen sind:

Die Preise sollten in Zukunft unnötige Mobilität verhindern. Deshalb ist auch die Möglichkeiten von Mobility-Pricing genau zu prüfen. Zudem sollen Fehlanreize, wie die heute praktizierten Steuerabzüge für Pendler abgeschafft werden.

Parkraumbewirtschaftung wie es in der Stadt Bern gemacht wird auch in anderen Zentren und Kerngemeinden einführen.

Verlagerung von MIV fördern durch Maschenlösungen zwischen allen Verbindungsstrassen.

Schaffung von sicheren, aber dennoch kostengünstigen Velo-Parkmöglichkeiten (am Bahnhof Bern gäbe es da Verbesserungspotential, z.B. kostet die Jahresgebühr für ein Stellplatz 150 CHF, in Zürich bekommt man diesen aktuell für 60 CHF).

Förderung für verträgliche dichtere Bebauung, statt Reihen- oder Einzelhäusern aufgelockerte 3 – 5 stöckige Wohnbauten, wie sie in den letzten Jahren bei einzelnen Neubebauungen beispielsweise in Bern oder in Köniz entstanden sind (dies durchaus auch als Ersatz gedacht, z.B. bei älteren sanierungsbedürftigen niedrigen Bauten).

Förderung einer Regionalisierung wie das Beispiel Vertragslandwirtschaft mit Lebensmittelversorgung aus der Region, kurzen Versorgungswegen und auch kurze Wege beim Abholen.

Weitere Bemerkungen

Bemerkungen zu einzelnen Massnahmenblättern

- S6: VIV mit durchschnittlichen Fahrtenlängen > 4 km sollten in der Regel nicht zulässig sein, da sie voraussichtlich im Schwerpunkt zusätzlichen MIV generieren.
- V MIV 2b: Die Massnahme neuer Autobahnzubringer für Zollikofen wird abgelehnt, da hierdurch eher mehr Verkehr generiert wird.
- V MIV 4c: Mit dieser von uns ebenfalls abgelehnten Massnahme wird sehr schön aufgezeigt, wie die Ausweisung neuer Siedlungsflächen am Rand von (Kern)Gemeinden Strassenbaumassnahmen nach sich ziehen und umgekehrt.

Weiterführende Massnahmen: Der Bericht kann nicht allein als Grundlage beigezogen werden um finanzrelevante Entscheide zu fällen. Auch die Belange vom Naturschutz finden bislang keine Beachtung; dies betrifft beispielsweise eine Vermeidung von Versiegelungsflächen, Erhalt und Aufwertung von Natur- oder naturnahen Flächen zum Erhalt bzw. Verbesserung der Biodiversität. Es müssen deshalb weitere Grundlagen erarbeitet bzw. vorhandene einbezogen werden. So z.B. Auswirkungen eines zukünftigen Mobility-Pricings, Zentrumsbelastungsanalysen, Energierichtpläne, Naturschutzzonen.

7. Absender

Grünes Bündnis Bern

Postfach 6411

3001 Bern

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir bestens.

Freundliche Grüsse

Grünes Bündnis Bern

Thomas Schmidt, GB-Mitglied

Stéphanie Penher, GB-Stadträtin