



Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM
Bereich Raumplanung
Holzikofenweg 22
Postfach 8623
3001 Bern

Bern, 30. Juni 2015

**Mitwirkung zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
2. Generation (RGSK II)**

Sozialdemokratische Partei
Stadt Bern

Monbijoustrasse 61
Postfach 1096 · 3000 Bern 23

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der Mitwirkung zum «Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2. Generation» teilzunehmen.

Telefon 031 370 07 90
Telefax 031 370 07 81

Wir bitten Sie um wohlwollende Prüfung unserer Stellungnahme und gehen davon aus, dass unsere Rückmeldungen in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt werden.

bern@spbe.ch
www.spbern.ch

Freundliche Grüsse

Sozialdemokratische Partei der Stadt Bern

Stefan Jordi
Co-Präsident

Michael Sutter
Parteisekretär



1 Grundsatz

Die SP Stadt Bern teilt die Einschätzung der Studie, dass die zukünftige Entwicklung in der Region Bern, namentlich die weitere Zunahme der Verkehrsbelastung, für die öffentliche Hand, aber vor allem für die Bewohnerinnen und Bewohner, eine grosse Herausforderung darstellt. Wir anerkennen deshalb das anvisierte Ziel des Regionalen Siedlungs- und Verkehrskonzepts, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abzustimmen und damit die Lebensqualität in der Region auch in Zukunft zu gewährleisten.

Die SP Stadt Bern begrüsst deshalb im Grundsatz einen Teil der strategischen Zielsetzungen für die Entwicklung der Region Bern-Mittelland, namentlich dass sich das Wachstum an der regionalen Zentrenstruktur orientiert und sich an Orten konzentriert, die sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden, ferner dass die Zersiedelung gebremst werden soll und siedlungsprägende Grünräume die Siedlungsflächen begrenzen und gliedern sollen.

Wir anerkennen, dass seit dem RGSK I deutliche Verbesserungen an der Planung vorgenommen wurden. So beinhaltet das RGSK II nun auch den Bereich der Landschaft. Auch die Prioritätensetzung ist ausgewogener als noch im ersten Papier. Andererseits vermissen wir einige der von uns eingebrachten Verbesserungen bzw. die Streichung unsinniger Vorhaben.

Der Planungshorizont 2030 ist grundsätzlich angemessen. Die Aktualisierung alle vier Jahre ist anspruchsvoll.

2 Verfahren und Realisierung

Ob die Regionalkonferenz demokratiepolitisch genügend legitimiert ist, ist umstritten. Die Gemeindeautonomie in Bau- und Planungsfragen jedoch bleibt leider sakrosankt. Der Entwurf des RGSK II hat in dieser Form deshalb immer noch wenig Chancen, sinnvoll verwirklicht zu werden und wirklich lenkend einzugreifen. Die an sich sinnvollen und notwendigen Hauptziele (u.a. die massvolle Siedlungserweiterung in zentralen Lagen) sind mit diesem Entwurf kaum durchsetzbar – zu gross sind die Widerstände in den Kerngemeinden und der Agglomeration gegen künftige Ein- und Auszonungen. Es ist aus unserer Sicht langsam Zeit, dass auch gemeindeübergreifende Planungen verbindlich angegangen und dass dafür zielführende Instrumente bereitgestellt werden. Als Beispiel dafür kann die geplante Siedlungserweiterung im Osten der Stadt Bern dienen. Es darf nicht sein, dass auf dieser Fläche jede Gemeinde für sich autonom und unkoordiniert zu bauen beginnt.



3 Ziele und Strategie

Die SP Stadt Bern unterstützt die übergeordneten Ziele grundsätzlich. Wachstum ist für uns weder negativ noch positiv. Entscheidend ist, wie dieses gestaltet wird. Das Wachstum muss die Lebensqualität der bereits ansässigen Bevölkerung und der zuziehenden Personen verbessern. Ein wichtiges Thema sind die in der Vergangenheit extrem angestiegenen Mietpreise. **Wir fordern deshalb, dass bei Neubaugebieten Minimalanteile für gemeinnützige Wohnbauträger regional festgelegt werden.**

Uns fehlen zudem Strategien, die beim Wohnflächenverbrauch ansetzen. Die sozialen Aspekte werden nicht thematisiert; Verdrängungseffekte bleiben unerwähnt; öffentliche Räume sind kein Thema. Diese Themen müssen aufgenommen werden, um auch die Chancen des Wachstums für die Region aufzuzeigen. Eine breite Akzeptanz für ein positives Wachstum ist die Grundlage, dass die einzelnen Gemeinden tatsächlich die vorgesehenen Gebiete zur Überbauung freigeben.

Die Prognosen für das MIV-Wachstum sind hingegen völlig überrissen und führen zu einem negativen Wachstum. Die Bevölkerung wird damit Lebensqualität einbüßen. Mit einem gezielten Ausbau des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie mit einer besseren Balance zwischen Wohnen und Arbeiten kann ein Bevölkerungswachstum ohne grossen MIV-Zuwachs erreicht werden.

Wichtigstes verkehrspolitisches Ziel muss also sein, den prognostizierten Zuwachs des MIV massiv zu reduzieren: **In der Stadt Bern soll der MIV weiter kontinuierlich reduziert werden. Für die Verwaltungsregion Bern-Mittelland soll das Wachstum des MIV bis 2030 5 % nicht übersteigen.**

Um solche Ziele zu erreichen, braucht es neue Mittel, wie Road-Pricing und etwa eine konsequente Parkplatzbewirtschaftung. Weitere Instrumente sollen gezielt entwickelt werden.

Der Vergleich der Trendentwicklungen Arbeitsplätze und Bevölkerung zeigt, dass sich das (vor allem im Zentrum) herrschende extreme Übergewicht der Arbeitsplätze im Vergleich zum Wohnen (ohne Massnahmen) nach wie vor verstärken würde. Das Ziel, diesen Trend zugunsten des Wohnens umzukehren, fehlt leider auch im Papier der 2. Generation. Wir verlangen die Aufnahme dieses Ziels.

Es geht nach wie vor nicht an, dass die Kernstadt noch mehr Arbeitsplätze beherbergen muss, während die Gemeinden der Agglomeration die Wohnsitze und damit die Steuererträge erhalten und sich gleichzeitig gegen einen Zentrumslastenausgleich stemmen. Auch das RGSK II blendet diese Zusammenhänge leider aus. Aus unserer Sicht gibt es aber keine gemeinsame Raumplanung ohne Blick auf die Verteilung der Kosten.

Der weitgehend fehlende Zentrumslastenausgleich schmälert die Bereitschaft der Stadtbevölkerung, weiteres Arbeitsplatzwachstum auf sich zu nehmen, entscheidend. Die Stadt ist aus finanzpolitischen Gründen gezwungen, exklusiv auf Wohnungen und ein wohnfreundliches Umfeld zu setzen, auch wenn dies raumplanerisch vielleicht nicht immer zielkonform ist.

Die Agglomeration Bern muss polyzentraler werden. Das Netz des öffentlichen Verkehrs ist zu stark auf den Hauptbahnhof ausgerichtet. Die verschiedenen Quartiere und Gemeinden müssen besser mit Tangentiallinien vernetzt werden. Neue Zentren erhöhen die Lebensqualität in den Quartieren. Der Ausbau des sehr guten S-Bahnnetzes bietet diesbezüglich einmalige Chancen. Wir fordern, dass die Prüfung von Tangentiallinien im öffentlichen Verkehr als Ziel aufgenommen wird, damit der Anteil MIV verringert werden kann.



4 Massnahmen Siedlung und Landschaft

Wir haben unsere Vorschläge zum Bereich Landschaft in unserer Stellungnahme vom 25. September 2014 dargelegt und verweisen auf die dortigen Ausführungen.

5 Massnahmen Verkehr

5.1 *Motorisierter Individualverkehr (MIV)*

Wir sind grundsätzlich gegen die anvisierten Kapazitätserweiterungen, die in verschiedenen Massnahmen auftauchen.

5.2 *Fuss- und Veloverkehr*

Dem Fuss- und Veloverkehr kommt bei der Bewältigung der erwarteten Verkehrszunahme eine zentrale Bedeutung zu. Wir erwarten deshalb, dass die Massnahmen in diesem Bereich mit Vorrang behandelt werden. Beim Veloverkehr sind sichere und komfortable Verbindungen anzubieten, d.h. im gesamten Planungsgebiet sind übergeordnete und wenn möglich vortrittsberechtigzte Velorouten auszuscheiden. Für FussgängerInnen sind durchgehende Trottoirs zu erstellen. Die Schulwege sind zu sichern.



6 Stellungnahme und Bemerkungen zu einzelnen Massnahmenblättern

Im Folgenden nehmen wir zu einigen ausgewählten Massnahmenblättern Stellung:

| Nr. | Seiten | Inhalt | Stellungnahme/Anträge |
|---------|--------|---|---|
| S2 | 14ff. | Umsetzung Zielszenario | Wir bezweifeln, dass sich allein durch Kommunikationsmassnahmen die Umsetzung erreichen lässt. Wichtig wären verbindliche, gemeindeübergreifende Planungsinstrumente. |
| S4 | 22ff. | Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung | Die «Waldstadt» ist aus der Planung (und den Plänen) zu entfernen. Bevor nicht gemeindeübergreifende Planungsinstrumente bestehen und die A6 unterirdisch geführt werden kann, können wir die Planung Saali/Dennigkofen (S-4-03) nicht unterstützen. Der vorgesehene Arbeitsplatzanteil ist ausserdem viel zu hoch. |
| S5 | 28ff. | Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete | Im Springgarten (S-5-10) ist ein angemessener Anteil Schutzzone vorzusehen, um den Grünkorridor Rosengarten – Allmend sicherzustellen. Eine in Richtplänen vorgesehene Fusswegverbindung quer zum Grünkorridor ist in hoher Qualität zu sichern. In den Umstrukturierungsgebieten Arbeiten ist der Wohnanteil zu erhöhen. |
| S6 | 33ff. | Verkehrsintensive Vorhaben | Es sollen offenbar VIV-Areale auf Vorrat geschaffen werden. Zahlen und Areale müssen überprüft werden. Ein Fahrleistungskontingent für das von-Roll-Areal ist z.B. nicht nötig und wird von uns abgelehnt, auch dessen Verschiebung nach Ausserholligen. Auch wenn die Fahrleistungskontingente dereinst wegfallen sollten, müssen die VIV-Areale sorgfältig auf ihre Konsequenzen überprüft und der städtebaulichen Integration mehr Beachtung als bisher geschenkt werden. |
| S7 | 36ff. | Siedlungsbegrenzung von regionaler Bedeutung | Die Siedlungsbegrenzungen sind zu vervollständigen, um damit Grünräume zu schützen. |
| L2 | 42ff. | Grünes Band | Das «Grüne Band» ist uns zu wenig konkret; es muss gesichert werden. Ausserdem fehlen die «Grünen Korridore», z.B. Bärengaben-Bantiger, und müssen ergänzt werden. |
| MIV-K | 76 | Korrektion Bolligenstrasse | Wir lehnen diese Massnahme ab. |
| MIV-K-1 | 87ff. | Verkehrsoptimierung Turnierstrasse | Die Massnahmen sind nebulös und müssten konkretisiert werden. Eine Sanierung darf ausschliesslich dem Fuss- und Veloverkehr dienen. Die vorgesehene Kapazitätserweiterung für den MIV lehnen wir ab. |
| MIV-O-1 | 100ff. | Helvetiaplatz | Wir begrüssen die Massnahmen, soweit sie tatsächlich der Aufwertung des Helvetiaplatzes dienen und die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr verbessern. Eine Tramwendeschleife auf dem Helvetiaplatz ist für uns in jedem Fall inakzeptabel. |



| | | | |
|-----------|--------|---|--|
| MIV-O-6 | 112ff. | Weissensteinstrasse | Noch ist unklar, welche Massnahmen genau erfolgen sollen. Dienen diese tatsächlich ausschliesslich dem Fuss- und Veloverkehr, können wir sie unterstützen. |
| MIV-W-1 | 145ff. | Autobahnzubringer Zollikofen | Wir lehnen den Vorschlag ab, der die MIV-Kapazität erhöht. Die Planung ist einzustellen. |
| ÖV-Reg-9 | 199ff. | Wendegleis Brünnen | Worin liegt der Sinn dieser Massnahme? Die angestrebten Verbesserungen sollten sich auch ohne Wendegleis realisieren lassen. |
| ÖV-Tram-2 | 208ff. | 2. Tramachse | Nach der Ablehnung von Tram Region Bern kann auf diese Massnahme verzichtet werden. Die Planung ist auszusetzen. |
| ÖV-W-2a | 214ff. | Verbesserungen Tram- und Busangebot Kernagglomeration | Wir unterstützen die Bestrebungen. Insbesondere Tangentiallinien sollten (auch in der Region) vermehrt gefördert werden. Das konsequente Festhalten am bestehenden Liniennetz verursacht hohe Investitionskosten rund um den Bahnhof Bern und verhindert eine polyzentrale Stadtentwicklung. Wir fordern als zusätzliche Massnahme, dass die Buslinie 30 (Bern Bahnhof - Marzillstrasse - Bern Bahnhof) auch tagsüber mindestens im 15-Minuten-Takt verkehren soll. |
| ÖV-W-3 | 218ff. | ZMB Wyler/Länggasse/Güterbahnhof | Wir unterstützen die Massnahmen, sind aber der Meinung, dass die Verbesserungen bereits im nächsten Angebotsbeschluss eingebracht werden müssen. |
| LV-N-3 | 232ff. | Knoten Bolligenstrasse | Wir lehnen den Umbau im Zusammenhang mit der MIV-Kapazitätserweiterung ab. |
| LV-N-8 | 243ff. | LV-Brücke Matte-Kirchenfeld | Vor der weiteren Planung soll das Bedürfnis nach dieser Verbindung nachgewiesen werden. |
| LV-S-3 | 255ff. | Regionale Verbindung Niederbottigen-Niederwangen | Die Verbesserungen für ÖV und Velo dienen als Alibi für den MIV-Ausbau: Die SP der Stadt Bern lehnt den Ausbau deshalb ab. |
| LV-W-1-k | 329ff. | Velorouten Stadt Bern | Wir unterstützen die Massnahmen. Sie entsprechen einem klaren Bedürfnis. |
| LV-W-3-f | 347ff. | Routenumlegungen SchweizMobil | Wir stehen den Routenumlegungen im Aareraum sehr kritisch gegenüber. |
| fehlend | - | Netzlücke: Vertikalerschliessungen bei den Hochbrücken der Stadt Bern. Kornhausbrücke, Kirchenfeldbrücke, evtl. Nydeggbücke | Es handelt sich um Netzlücken, die sowohl dem ÖV wie auch dem Fuss- und Veloverkehr zugeordnet werden könnten. Wir denken insbesondere an Lifte vom Kursaal auf das Areniveau und von der Kirchenfeldbrücke zum Schwellenmätteli. |
| fehlend | - | Strassenquerungen Fussverkehr | Strassenquerungen für den Fussverkehr sind durchgehend sicher und komfortabel zu gestalten. |