

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Hinterkappelen, 19. November 2010

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK: Stellungnahme der Grünen Wohlen

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Grüne Wohlen nehmen zur im Titel erwähnten Vorlage wie folgt Stellung:

Vorbemerkungen

Die Grünen Wohlen äussern sich in dieser Stellungnahme mit Fokus auf die Gemeinde Wohlen bei Bern.

Die Stellungnahme ist nach dem von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland 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?

Nein

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

ja

Die S-Bahn bildet das Rückgrat der gesamtregionalen Entwicklung.

teilweise

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

ja

Bemerkungen:

Die Planung orientiert sich im vorgelegten Konzept einseitig an übertriebene Prognosen, dabei sollte sie das Wachstum steuern resp. nachhaltig eindämmen. Die Region Bern-Mittelland soll eine angebots- und nicht eine nachfrageorientierte Planung erarbeiten und umsetzen.

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

2. Bild und Struktur unserer Region

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

teilweise

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

teilweise

Sind die Landschaftsräume und die siedlungsprägenden Grünräume richtig erfasst?

teilweise

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

keine Stellungnahme

Bemerkungen:

Die Bereitstellung von zusätzlichen Siedlungsflächen innerhalb der Kernagglomeration kann nur unter der Voraussetzung erfolgen, dass gleich grosse Flächen ausserhalb der Kernagglomeration ausgezont werden.

Die im Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) abgebildeten Siedlungsentwicklungsgebiete in Hinterkappelen (H02 und H04), in Wohlen (W02, W03 und W05) und in Uetligen (U02, U03 und U05) sind aus dem REK der Einwohnergemeinde Wohlen zu entfernen, da die vorgesehene Flächen auch in Zukunft für die Landwirtschaft verfügbar bleiben müssen.

3. Trends bis 2030 / Handlungsbedarf

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

nein

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

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)?

teilweise

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

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)?

ja

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

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. Ein ungehemmtes Wachstum der motorisierten Mobilität würde zu einer massiven Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität, einem Verlust an Grünflächen und einer weiteren Schädigung der Umwelt führen. Wir erwarten die Erarbeitung von Szenarien, die ein aktives Abbremsen des Verkehrswachstums beinhalten.

Der Ausbau von Schienen- und Strassenkapazitäten führt unweigerlich zu Verkehrswachstum. Um die Lebensqualität zu erhöhen und die Umweltbelastung zu senken, soll nicht die Zahl zurücklegbarer Kilometer erhöht, sondern der Anteil LV und öV an der Unterwegszeit - die seit vielen Jahrzehnten bei etwa 90 Minuten pro Tag und Person liegt - erhöht werden. Das effizienteste Verkehrsmittel ist dabei das Velo; es ist daher mit besonderer Konsequenz zu fördern.

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 ein Mobility-Pricing ein zwingender Ansatz.

Damit der Langsamverkehr seine Stärken ausspielen kann, sind vielfältige Nutzungsangebote in den Zentren sowie kurze Wege Voraussetzung. Es dürfen keine neuen Einfamilienhausgebiete ein- oder umgezont werden; vorhandene sind nach Möglichkeit zu verdichten (z. B. Aufzonen).

4. Siedlung und Landschaft: Strategie und Massnahmen

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

teilweise

Entwicklung in der gut erschlossenen Kernagglomeration und in den Regionalzentren?

ja

Verstärkte Siedlungsentwicklung nach innen (Nutzungsverdichtung an geeigneten Orten)

ja

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

ja

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

ja

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

ja

Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte

teilweise

Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung

teilweise

Potenzial für Siedlungsentwicklung nach innen

ja

Kommunikation / Information

teilweise

Schutz, Weiterentwicklung und Inwertsetzung der Landschaft

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 Velo sind zu setzen. 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. Deshalb drängt sich eine bauliche Verdichtung auf. Die Verdichtung von Siedlungsflächen halten wir grundsätzlich für richtig. Nicht jede Fläche, die im Agglomerationskern und nahe einer öV-Haltestelle liegt, muss zwingend überbaut werden! Dabei muss auch die Frage nach Aufzonungen gestellt werden.

Angelehnt an die Landschaftsinitiative sind keine zusätzlichen Einzonungen vorzunehmen. Die Gemeinden der 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?

nein

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

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.?

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?

ja

Unterstützen Sie die vorgeschlagenen Massnahmen?

teilweise

Unterstützen Sie die Massnahmen im öffentlichen Verkehr?

ja

Unterstützen Sie die Massnahmen im Strassenverkehr?

nein

Unterstützen Sie die Massnahmen im Fuss- und Veloverkehr?

teilweise

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

ja

Bemerkungen:

Das Schlagwort "Verkehrsvermeidung" tönt gut und ist als Zielsetzung unbestritten. Massnahmen zur tatsächlichen Erreichung einer solchen finden sich im Bericht aber kaum. Allein raumplanerische Massnahmen genügen dazu bekanntlich nicht.

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.

Eine neue Autobahnzufahrt Grauholz würde die heutigen Probleme mit dem zu grossen Verkehrsmengen und Staus auf dem Hauptstrassennetz nicht lösen, sondern im besten Fall vorübergehend entschärfen. Mittel- bis langfristig würde die Gesamtverkehrsmenge zunehmen und auf den heute überlasteten Achsen die ursprüngliche Verkehrsmenge wieder erreicht. Staubildungen sind bis zu einem gewissen Grad zu akzeptieren, da sie tendenziell verkehrsmindernd wirken. Darüber hinaus sind sie mit verkehrslenkenden Massnahmen, namentlich Pfortneranlagen, aus den Ortszentren zu verlagern.

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. Der Veloverkehr müsste beträchtliche Modalsplit-Anteile erreichen (40 – 50). 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.

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.

V – LV 1 e: Ufer-Weg. Das neue Wegstück nördlich der Aare muss raschmöglichst realisiert werden. Der Baubeginn muss vor dem Jahr 2016 erfolgen.

V – LV 3b: Die Schulwegsicherung soll rasch möglichst realisiert werden.

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. die Auswirkungen eines zukünftigen Mobility-Pricings, Zentrumsbelastungsanalysen, Energierichtpläne, Naturschutzzonen.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir bestens.

7. Absender

Grüne Wohlen



Maria E. Iannino Gerber
Präsidentin

Postfach 351
3032 Hinterkappelen