

Mitwirkungsantwort

Thema	Richtplan Kanton Bern - Richtplananpassungen '18
Für Rückfragen	Luca Alberucci (Grossrat), Tel. 078 659 75 26
Absender	Grünliberale Partei Kanton Bern, Postfach 2436, 3001 Bern E-Mail: be@grunliberale.ch , www.be.grunliberale.ch
Datum	29. November 2018

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin,
sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit, im Rahmen der Mitwirkung zu den Richtplananpassungen '18 Stellung nehmen zu können.

Wir teilen die «Hauptziele für die Raumentwicklung im Kanton Bern» (Ziele A-F), welche im Richtplan definiert sind. Es fehlen jedoch Massnahmen zur *Reduktion des Verkehrsaufkommens*. Gerade im Hinblick auf die Klimaziele ist es wichtig, dass der Kanton auch Anreize zur Reduktion des Verkehrsaufkommens schafft und damit einen nachhaltigen Beitrag zur Schonung der Ressourcen leistet. Wir schlagen entsprechend vor, folgendes neues Unterziel hinzunehmen:

Der Kanton leitet Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens ein. Massnahmen in den Bereichen Mobilitymanagement, Langsamverkehr, Raumplanung, ÖV, Shared Mobility und Anreize (Mobility Pricing) sind zu verfolgen.

Grundsätzlich stehen wir der *Vollendung des Nationalstrassennetzes* kritisch gegenüber. Die Grünliberalen sind klar der Auffassung, dass der Kapazitätsausbau nicht beliebig fortgesetzt werden kann, auch wenn die Mobilitätsnachfrage weiter steigt. Vielmehr ist eine Strategie zu entwickeln, wie die Funktionalität der Nationalstrassen auch in Überlastungsphasen gewährleistet werden kann.

Bei Nationalstrassenabschnitten, die aus der Agglomeration radial in Richtung Stadtzentrum führen und insbesondere stark durch Pendlerverkehr geprägt sind, stellt sich die Frage, ob der zusätzliche Verkehr vom städtischen Strassennetz übernommen werden kann. Es ist erforderlich, den Verkehr der Nationalstrasse auf die Kapazitäten des städtischen Strassennetzes abzustimmen. Anstelle von Kapazitätsausbauten auf diesen Nationalstrassenabschnitten, zumindest Richtung Kernstadt, sind vermehrt Dosierungskonzepte und generell Parkings für Car-Sharing bei den Autobahneinfahrten in Richtung Stadt zu realisieren.

Insbesondere das Projekt A5 «Westast Biel» ist in der aktuellen Form nicht tragbar und steht im eklatanten Widerspruch zu den im Richtplan definierten Raumplanungs- und Verkehrsentwicklungszielen. Ein Autobahnanschluss im Zentrum der Stadt Biel widerspricht der vom Kanton angestrebten Siedlungsentwicklung nach innen und würde mit Sicherheit mehr motorisierten Individualverkehr in der Stadt zur Folge haben.

Hingegen begrüßen wir das Projekt Bypass Ost in Bern. Dies sofern die heutige Autobahn merklich rückgebaut und als städtische Strasse gestaltet wird und damit die langersehnte Stadtreparatur im Bereich Ostring erfolgt.

Zu den einzelnen Zielen:

Wir beantragen dem Regierungsrat die folgenden Zielsetzungen wie folgt anzupassen.

Zielsetzung B71

Der Kanton unterstützt den Flughafen Bern in seiner Funktion als Regionalflughafen. Der Flughafen Bern stellt die Infrastruktur für den Linien- und Charterverkehr zur Verfügung, um die Anbindung des Wirtschaftsstandortes Bern und der Hauptstadtregion Schweiz an den internationalen Linienverkehr und an die wichtigsten europäischen Zentren zu sichern, sofern diese mit dem Zug ungenügend erreichbar sind. Die Entwicklung des Flughafens soll sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftfahrtleistungen richten.

Begründung:

Flugverkehr über kurze Distanzen zu Destinationen, welche mit dem Zug erschlossen sind, ist ökologisch und ökonomisch nicht sinnvoll und muss nicht durch den Regionalflughafen Bern sichergestellt werden.

Zielsetzung B71

Der Kanton unterstützt den Flughafen Bern in seiner Funktion als Regionalflughafen. Der Flughafen Bern stellt die Infrastruktur für den Linien- und Charterverkehr zur Verfügung, um die Anbindung des Wirtschaftsstandortes Bern und der Hauptstadtregion Schweiz an den internationalen Linienverkehr und an die wichtigsten europäischen Zentren zu sichern. Die Entwicklung des Flughafens soll sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftfahrtleistungen richten. Der Flughafen sowie der Betrieb der Fluglinien muss wirtschaftlich eigenständig sein. Insbesondere sind Ausbauprojekte nur dann ins Auge zu fassen, wenn deren Wirtschaftlichkeit gut begründet ist und sie lärmverträglich sind.

Begründung:

Der Flugverkehr weist schon jetzt viele Externalitäten auf, für die er kostenmässig nicht aufkommen muss. Die volkswirtschaftlichen Kosten sind also weitaus höher, als sie betriebswirtschaftlich bei den Fluggesellschaften und beim Flughafen anfallen. Es soll zumindest sichergestellt werden, dass der Kanton Bern hier nicht zusätzlich noch für betriebswirtschaftliche Kosten aufkommt und somit auch eine diesbezüglich unrentable Branche subventioniert.

Zielsetzung B41

~~Der Kanton sorgt für die Fertigstellung des laufenden, vom Bund beschlossenen Nationalstrassenprojekts A5.~~ Auf die Fertigstellung des vom Bund beschlossenen Nationalstrassenprojekts A5 ist zu verzichten, sofern diese einen Anschluss im Zentrum der Stadt Biel vorsieht. Bei der Festlegung von Er-

weiterungen des Strassennetzes von nationaler Bedeutung (Engpassbeseitigung und Netzerweiterung) bringt der Kanton seine auf den Gesamtverkehr abgestimmten Interessen und Zielsetzungen rechtzeitig und wirkungsvoll ein und wirkt gegenüber dem Bund als verlässlicher Partner.

Begründung:

Das aktuelle Projekt A5 steht im eklatanten Widerspruch zu den im Richtplan definierten Raumplanungs- und Verkehrsentwicklungszielen. Ein Autobahnanschluss im Zentrum der Stadt Biel widerspricht der vom Kanton angestrebten Siedlungsentwicklung nach innen und würde mit Sicherheit mehr motorisierten Individualverkehr in der Stadt zur Folge haben.

Zielsetzung D16

Der Kanton strebt ein ausreichendes Angebot an preisgünstigem Wohnraum an. Gemeinden und Städte, die an einem Mangel an preisgünstigem Wohnraum leiden, prüfen ihre Situation und ergreifen entsprechende Massnahmen. Günstiger Wohnraum ist vornehmlich durch intelligente Planung, verdichtetes Bauen und einfachen Ausbau anzustreben. Öffentlich subventionierter günstiger Wohnraum steht grundsätzlich nur finanziell benachteiligten Haushalten zur Verfügung

Begründung:

Im Sinne einer Präzisierung wird klargestellt, dass die öffentliche Hand nur finanziell benachteiligten Haushalten bezüglich Wohnraum zu Hilfe kommen soll. Eine Vergünstigung von Wohnraum von zahlungskräftigen Haushalten soll klar von dieser Zielsetzung ausgenommen werden. Zudem sind auch in diesem Bereich Verdichtungsvorgaben im Sinne der «Siedlungsentwicklung nach Innen» konsequent umzusetzen.

Zu den einzelnen Massnahmen

Zu den Massnahmen haben wir folgende Anträge:

Massnahmenblatt B_01:

Auf eine Erhöhung der Fahrtenzahl für das Einkaufs- und Freizeitzentrum Westside ist zu verzichten.

Begründung:

Verkehrsentensive Vorhaben haben erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt- und Verkehrsbelastungen. Um diese Belastungen zu begrenzen wurden Limiten mittels Fahrtenkontingente festgelegt. Es ist somit Aufgabe der Betreiber mittels planerischer Massnahmen diese Grenzen zu respektieren und dafür zu sorgen, dass sie nicht überschritten werden. Dies wurde im Westside missachtet. Der Mehrverkehr belastet die bestehenden Engpässe der Nationalstrassen und das städtische Strassennetz zusätzlich, was unerwünscht ist. Insbesondere mit der Wahl von Nutzungsarten, die weniger Verkehr erzeugen, ist es möglich das Verkehrsaufkommen des motorisierten Verkehrs zu reduzieren.

Massnahmenblatt B_04: Rückseite / Antrag:

Die Priorität «Tram Länggasse (ZMB Wyler-Länggasse)» ist durch «Kapazitätserhöhung ÖV Länggasse» zu ersetzen.

Begründung:

Inwiefern es zur Kapazitätserhöhung des ÖVs in die Länggasse die Tramlösung optimal ist, muss überprüft werden. Die beantragte Formulierung lässt Spielraum für weitere Varianten offen. Im Übrigen ist der prognostizierten erhöhten Verkehrsnachfrage im Länggass-Quartier in erster Linie mittels Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zu begegnen.

Besten Dank für die Kenntnisnahme und freundliche Grüsse

Luca Alberucci
Grossrat

Casimir von Arx
Präsident Grünliberale Kanton Bern