



T 031 311 87 01
sekretariat@gruenebern.ch
www.gruenebern.ch
www.twitter.com/gruenebern

Amt für Gemeinden und Raumordnung
Abteilung Kantonsplanung
Nydegasse 11/13
3011 Bern

Per Mail an: kpl.agr@jgk.be.ch

27. November 2018

STELLUNGNAHME ZU DEN RICHTPLANANPASSUNGEN 18

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin Allemann

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur vorliegenden Vernehmlassung betreffend Richtplananpassungen 18 Stellung nehmen zu dürfen.

Der generelle Eindruck der Richtplananpassungen 18 ist, dass dieser ohne grundlegende Änderung der bisherigen Entwicklung ausgeht. Das Verkehrswachstum und die Auswirkungen auf den Klimawandel werden nicht hinterfragt. Für die Grünen Kanton Bern ist 2018 klar: «gäng wie gäng» gibt's nicht mehr. Wenn wir das Ziel einer maximalen globalen Klimaerwärmung von 1.5°C vom Pariser Klimaübereinkunft erreichen wollen – d.h. eine katastrophale Klimaveränderung verhindern, ist ein Ausbaustopp beim Verkehr notwendig. Dies ist die Prämisse aus der die Richtplananpassungen anzuschauen ist.

MiV / Autobahnen

Zwar wird in Massnahme B4 weiterhin das Prinzip der angebotsorientierten Verkehrsplanung als Ziel definiert. Bei den Ausbaumassnahmen ist davon aber kaum etwas zu spüren. Die zur Erfüllung des Pariser Klimaabkommens notwendige Senkung der CO₂-Emissionen auf Null bis 2050 sind mit einem Wachstum des Verkehrs nicht kompatibel (selbst bei einer raschen Elektrifizierung des Verkehrs).

Die Grünen fordern deshalb, die Zielsetzung B41 folgendermassen anzupassen:



B41 (neu): Der Kanton sorgt für die Fertigstellung des laufenden Nationalstrassenprojekts A5 nur in reduziertem Umfang mit einem zweispurigen Tunnel und ohne Anschlüsse im Stadtzentrum. Zusätzliche Erweiterungen des Strassennetzes - mit Ausnahme von einzelnen zur Stadtreparatur dienenden Projekten - werden abgelehnt.

Massnahmenblatt B_07 – Massnahme 19:

Neuplanung auf Basis Vorschlag Westast so besser (2-Spuriger Tunnel)

Massnahmenblatt B_13: Anpassung der Massnahmen:

Damit die im Raum Bern besonders zahlreichen kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (Massnahme C_04) und Entwicklungsgebiete Wohnen (Massnahme A_08) sowie die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen (Massnahme A_07) entsprechend dem Raumkonzept des Kantons Bern fortschreiten kann, müssen die Kapazitäten beim öV- und Langsamverkehr rechtzeitig bereitgestellt werden. Auf einen Ausbau der MiV-Kapazitäten wird verzichtet. Die Nationalstrassen sind zudem in das Verkehrsmanagement Bern (Massnahme B_11) optimal zu integrieren und die Chancen von Netzausbauten für die Stadtreparatur und den Veloverkehr (Massnahme B_12) sind zu nutzen.

Begründung:

- Das Verkehrswachstum, das die Verdichtungsgebiete auslösen ist mit öffentlichem Verkehr und mit Langsamverkehr vollständig aufzufangen. Die konzentrierte Entwicklung wurde auch aus verkehrlichen Gründen gefördert (neben der Eindämmung der Zersiedelung). Der öV und Langsamverkehr ist dort besonders effizient ausbaubar.
- Die Platz- und Effizienzgewinne die durch die Digitalisierung ausgelöst werden, müssen insofern ausgenützt werden, dass ausserhalb der Wohngebiete kein Kapazitätsausbau des Strassenverkehrs geschieht, sowie innerorts durch Umwidmung zu Langsamverkehrsachsen und Begegnungszonen.

Einzelne Massnahmen:

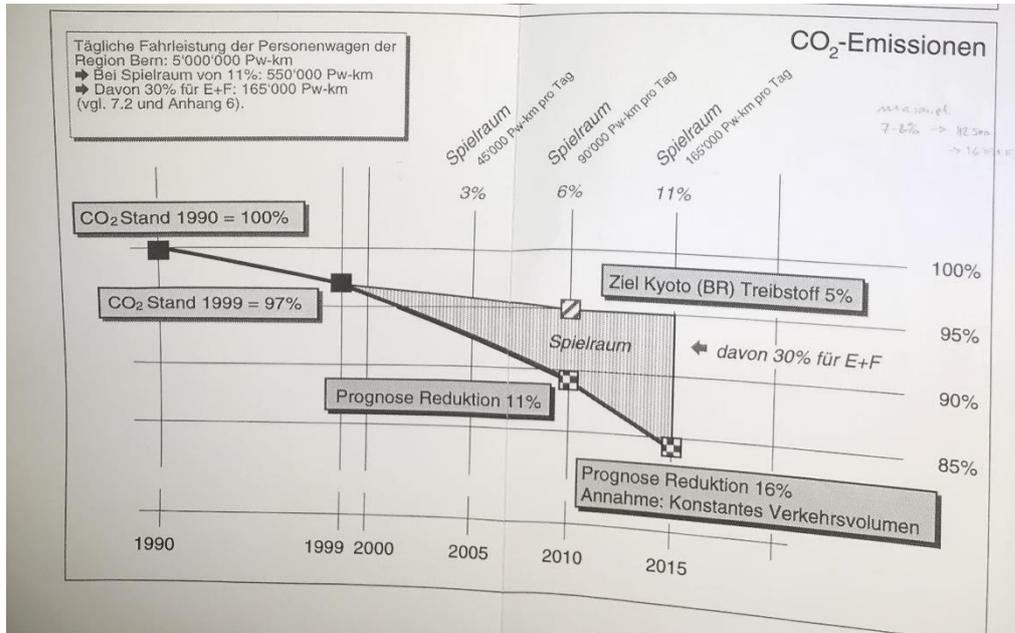
Alle Ausbaumassnahmen für eine Kapazitätsausweitung des MiV, aber insb. der Ausbau A1 Wankdorf-Schönbühl sowie der Halbinschluss Zollikofen lehnen die Grünen ab

Massnahme 7 Wankdorf-Muri wird nur unterstützt, falls damit die Stadt im Bereich Freudenbergplatz repariert werden kann. Das bedeutet, dass die oberirdische Strasse auf ein stadtverträgliches Mass von max. 20'000 DTV zurückgebaut werden muss.

Fahrleistungsmodell

Den Grünen Kanton Bern ist klar, dass das Fahrleistungsmodell bereits mit der Anpassung der Bauverordnung 2016 aufgehoben wurde. Trotzdem möchten wir hier nochmals darauf hinweisen, dass die damalige und heutige Situation eine Aufhebung nicht rechtfertigen und falsch ist. Die damaligen Kontingente wurden auf Grund der prognostizierten CO2-Emissionen berechnet. Diese wurden auf Grund der (den Vorgaben nicht entsprechenden) Motoren aber auch der zu hohen Fahrleistung bei weitem überschritten.

Folgende Abbildung zeigt die geplante Senkung und die darauf basierende Kontingente (Quelle: Plan-team Bern, 1999. Einkaufs- und Freizeitstandorte in der Region Bern. Studie vom 3. August 1999.).



Tatsächlich hat der CO₂-Ausstoss zwischen 1990 und 2015 um 5% zugenommen (Quelle: BAFU) statt um 16% abgenommen.

Die Nachfolgelösung ist aus Sicht der Grünen zu unklar formuliert und kaum dazu geeignet den CO₂-Ausstoss auf null zu senken bis 2050.

Forderungen:

Die Nachfolgelösung des Fahrleistungsmodells muss so angepasst werden, dass dieses mit dem Pariser Klimaabkommen kompatibel ist.

Aus Sicht der Grünen dezidiert abzulehnen ist die Anpassung der maximalen Fahrtenzahl ViV Brünnen Westside von 6'000 auf 8'000 Fahrten. Die Fahrtenzahl wurde im Gesamtbauentscheid auf 6'000 Fahrten begrenzt. Die Tatsache, dass die bisher getroffenen Massnahmen noch nicht zu einer Reduktion der Fahrten unter das ursprüngliche Fahrtenkontingent geführt haben, sollte zum Anlass genommen werden, weitergehenden Massnahmen zu treffen. Es ist insbesondere anzunehmen, dass eine stärkere Bewirtschaftung der Parkflächen zu einer weiteren Reduktion der Fahrten führen würde. Dass nun stattdessen nachträglich die maximale Fahrtenzahl angehoben werden soll ist sachlich falsch und ein schlechtes Signal für andere Projekte.

B7: Luftverkehr

Luftverkehr ist wegen seiner grossen CO₂-Emissionen eine der schädlichsten Mobilitätsformen für das Klima. Ausserdem führt die Lärmbelastung zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Natur, insbesondere in BLN-Gebieten. Die Grünen Kanton Bern fordern folgende Anpassungen (in rot):

Spannungsfeld der Bedürfnisse zum Flughafen Bern berücksichtigen (Seite 12)



Der Flughafen Bern steht im Spannungsfeld verschiedener Bedürfnisse, namentlich Wirtschaft, Regionalpolitik, Umwelt, Gesundheit und Siedlungsentwicklung. Für den Linienverkehr ist im Kanton einzig der Flughafen Bern – als Regionalflughafen der Hauptstadtregion – massgebend. Das Angebot wird von verschiedenen Fluggesellschaften privatwirtschaftlich und nachfrageorientiert **ohne finanzielle Unterstützung des Kantons** erbracht. Der Flughafen Bern dient weiter den Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflügen und soweit als **möglich nötig** der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport. Er bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion entspricht. Der Kanton engagiert sich für eine darauf ausgerichtete Zusammenarbeit und Koordination unter den Partnern der Hauptstadtregion. Konflikte aus dem Nebeneinander von Flughafen, Siedlungsgebiet und Umwelt sind frühzeitig anzugehen.

Massnahme C_23, Touristische Entwicklung räumlich steuern.

Die Grünen Kanton Bern schlagen folgende Anpassung der kantonalen Grundsätze für die touristische Entwicklung vor:

Die Erweiterung und Verbindung von Intensiverholungsgebieten ist **möglich** bei ausgewiesener touristischem Potenzial und **sofern keine Konflikte mit Natur und Landschaft bestehen, unter der Bedingung der Schonung von Natur und Landschaft sowie von angemessenen Kompensationsmassnahmen möglich**. Sie erfordert eine Anpassung des kantonalen Richtplans.

Bestehende Ausflugsziele und Ausgangspunkte ausserhalb der Intensiverholungsgebiete können **bei guter Einordnung in Natur/Landschaft und bei genügender Erschliessung und sofern keine Konflikte mit Natur und Landschaft bestehen** massvoll erweitert werden.

Antrag: Die Intensiverholungsgebiete dürfen erst festgesetzt werden, wenn das kantonale Landschaftsentwicklungskonzept (Massnahmenblatt E_08) erarbeitet wurde.

Begründung:

Die Intensiverholungsgebiete wurden von den Berner Oberländer Regionalkonferenzen vorgeschlagen und werden nun in den Kantonalen Richtplan übernommen ohne dass Konflikte mit Naturschutz und Landschaft abgewogen wurden. Eine intakte Natur und vielfältige Landschaft sind das wichtigste Kapital des Tourismus. Touristische Entwicklungen müssen deshalb in Einklang mit Natur und Landschaft geplant werden. Der Kanton Bern verfügt aktuell über kein aktuelles kantonales Landschaftsentwicklungskonzept und keine kohärente Landschaftspolitik. Die Intensiverholungsgebiete dürfen deshalb erst dann ausgeschieden werden, wenn diese Grundlage gemäss Massnahmenblatt E_08 vorliegt.

Wohnen: Wohnbaupolitische Themen (Kapitel D).

Zahlen des Bundesamts für Wohnungswesen BWO zeigen, dass über 40 Prozent der Gemeinden im Kanton Bern einen Leerwohnungsbestand von unter einem Prozent aufweisen. Vor allem in Städten und deren Agglomerationen herrscht grosse Wohnungsnot. Es braucht rasch mehr und vor allem mehr bezahlbaren Wohnraum, wobei auch der Kanton in der Verantwortung steht. Beispiele für einen tiefen Leerwohnungsbestand sind folgende Gemeinden: Bern 0.44, Köniz 0.47, Thun 0.21, Spiez 0.62, Frutigen 0.34, Nidau 0.31, Langnau 0.55.



Die Grünen fordern eine kantonale Wohnbauförderung, die gezielt die Probleme auf dem Wohnungsmarkt entschärft. Aussagen zur Förderung von preisgünstigem Wohnraum – wie es der Bund verlangt – fehlen bis anhin im kantonalen Richtplan 2030, was die Grünen wiederholt kritisiert haben. Es ist Aufgabe des Kantons, den regional abgestimmten Rahmen für Fördermassnahmen vorzugeben. Die Grünen unterstützen die Bestrebungen des Kantons, diesen Mangel unter dem Kapitel D «Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten und gestalten» zu beheben; und die Förderung von preisgünstigem Wohnraum in den Richtplan aufzunehmen. Die Zielsetzung D16 wird daher ausdrücklich begrüsst, ebenso die Feststellung, dass im gemeinnützigen Wohnungsbau generell ein geringerer Pro-Kopf-Flächenverbrauch verzeichnet wird, was verschiedene raumplanerische Hauptziele unterstützt. Es ist folgende Präzisierung notwendig.

Erstens soll die Zielsetzung klarstellen, welche Aufgaben im Zusammenhang mit der Zielerreichung dem Kanton zukommen – auch wenn die Ortsplanung primär Sache der Gemeinden ist, reicht es nicht aus, diese darauf zu verpflichten, ihre Situation zu überprüfen und die erforderlichen Massnahmen zu ergreifen. Der Richtplan sollte zeigen, wie der Kanton mit den Gemeinden zusammenarbeitet, und er sollte wirksame kantonale Massnahmen für Gemeinden vorsehen, die trotz Wohnungsnot untätig bleiben.

Zweitens sollte die Zielsetzung D16 nicht nur allgemein von preisgünstigem Wohnungsbau sprechen, sondern den gemeinnützigen, insbesondere den genossenschaftlichen Wohnungsbau explizit als wichtigen Akteur anerkennen. Es ist abgesehen von gemeindeeigenen Objekten in erster Linie der gemeinnützige Wohnungsbau, welcher zu langfristig preisgünstigen und stabilen Mieten beiträgt.

In diesem Sinne stellen die Grünen folgenden **Antrag zur Abänderung der Zielsetzung D16**:

Der Kanton strebt ein ausreichendes Angebot an preisgünstigem Wohnraum an, dies insbesondere über eine Erhöhung des Anteils an gemeinnützigem (insb. genossenschaftlichem) Wohnungsbau. Gemeinden und Städte mit Wohnungsknappheit oder Wohnungsnot prüfen ihre Situation und ergreifen entsprechende Massnahmen. Der Kanton unterstützt die Gemeinden in der Förderung von preisgünstigem Wohnraum, und er ergreift die erforderlichen Massnahmen gegenüber untätigen Gemeinden.



Diverse positive Punkte:

Neben vielen kritischen Punkten begrüßen die Grünen Kanton Bern folgende Anpassungen:

- Die Weiterverfolgung von Massnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs im Verkehr (B20)
- Ein verkehrsträgerübergreifendes Güterverkehrs- und Logistikkonzept (B61)
- Die explizite Erwähnung von Velorouten (B83)
- Die Förderung von preisgünstigem Wohnraum (D16)
- Die neu geschaffene Massnahme zur Erhaltung, Aufwertung und Entwicklung der Ortsbilder (D 10)

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme im Rahmen der weiteren politischen Diskussion und stehen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Jessica Fuchs
Geschäftsführerin Grüne Kanton Bern

Kilian Baumann
Grossrat Grüne Kanton Bern