



Stadt Bern
Gemeinderat

Erlacherhof, Junkerngasse 47
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 00
Fax 031 321 60 10
stadtkanzlei@bern.ch
www.bern.ch

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RKBM
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Per Mail an:
info@bernmittelland.ch

Bern, 13. März 2024

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2025 und Agglomerationsprogramm 5. Generation; Stellungnahme der Stadt Bern im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Gemeinderat dankt der Regionalkonferenz Bern-Mittelland für die Möglichkeit, zum Entwurf Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2025 und Agglomerationsprogramm 5. Generation (AP5) im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung Stellung nehmen zu können. Weiter bedankt sich der Gemeinderat für die geleisteten sorgfältigen Arbeiten zum RGSK 2025/AP5. Die detaillierten Rückmeldungen zum Bericht und zu den Karten finden Sie im digitalen Fragebogen. Die Aktualisierungen der Massnahmenblätter erfolgt in den Excel-Listen Verkehr, Siedlung und Landschaft.

Im Folgenden möchte der Gemeinderat einige ihm wichtige Themen ausführlicher erläutern. Die Ausführungen sind im Fragebogen ebenfalls sinngemäss enthalten.

1. Zu den Massnahmen

1.1 Zu den Massnahmen Siedlung und Landschaft

Der Gemeinderat der Stadt Bern beantragt der RKBM diverse Anpassungen/Änderungen bezüglich des bisher gemeldeten Portfolios an Arealentwicklungen. Dies betrifft die Siedlungsmassnahmenblätter «Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete» und «Regionale Wohnschwerpunkte» sowie «Vorranggebiete Wohnen» (siehe Fragebogen, Kapitel 5.2, Teilmassnahmen Siedlung).

Gründe für die Änderungen der Portfolio-Zusammensetzung sind:

- veränderte Planungsinteressen der betroffenen Stakeholder (Grundeigentümer*innen, Vorhabenträger*innen etc.),
- veränderte Rahmenbedingungen betreffend der Arealplanungen (z.B. Flächenverfügbarkeit), die sich im Verlauf der letzten RGSK-Periode (RGSK 2021) ergeben haben,

- veränderte interregionale Planungsabsichten (Landschaftskammer Melchenbühl) oder
- abgeschlossene Arealentwicklungen.

Bedeutendere Modifikationen der Perimeterlage oder -abgrenzung ergaben sich insbesondere im Zuge der grossräumigen Projektentwicklungen «Bypass Bern Ost» bzw. «Chantiers Bern-Ost».

Den Massnahmen Landschaft kann mit ein paar kleineren Anpassungen zugestimmt werden (siehe Fragebogen, Kapitel 6 Massnahmen Landschaft und Beilage PDF Landschaftskammer Melchenbühl).

1.2 Zu den Massnahmen Verkehr

Die für die Stadt zentralen Vorhaben sind im RGSK enthalten. Alle Verkehrsmassnahmen wurden abgeglichen, aktualisiert und nochmals priorisiert. Sie werden mit Effort weiterbearbeitet. Fehlende Netzelemente des Veloverkehrs und Massnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Klimas werden als neue Massnahmen eingegeben.

Die Rückmeldungen zu den Massnahmenblättern, resp. den zugestellten Massnahmenlisten, erfolgt direkt in den Excel-Listen. Eine Zusammenstellung der neuen Massnahmen sowie der verbleibenden Massnahmen, von denen die Stadt Abstand nimmt, ist im Fragebogen unter Kapitel 7.3. aufgeführt.

Zu den wichtigsten Schwachstellen im regionalen Basisstrassennetz gehören die Thunstrasse und das Umfeld Ostring. Die Thunstrasse wird speziell auch für den Fuss- und Veloverkehr als Strecke mit hohen Belastungen und Konfliktsituationen erwähnt. Die Komplexität der Thunstrasse zeigt sich auch darin, dass bisher mit dem Projekt GTO keine annähernd befriedigende Lösung gefunden werden konnte, wodurch sich die Stadt Bern gezwungen sieht, von mehreren Massnahmen auf der Thunstrasse zum aktuellen Zeitpunkt Abstand zu nehmen. Den Umgang mit den dafür im AP1 reservierten Finanzmitteln wird die Stadt zusammen mit dem Kanton noch klären (Abstandnahme oder Ersatzmassnahme). Da der Handlungsbedarf weiterhin ausgewiesen ist, wird die Massnahme Thunstrasse im Zeithorizont B neu eingegeben (siehe Massnahmenliste Verkehr und Fragebogen, Kapitel 7.3).

Der Gemeinderat meldet zudem kleinere Massnahmen als Massnahmenpakete neu an, damit die erforderliche Flexibilität des Massnahmenaustauschs erhöht wird (zum Beispiel Einführung Tempo 30, Begegnungszonen und Superblocks sowie Sofortmassnahmen Fuss- und Veloverkehr). Den Aufwand, der bisherig für den Erhalt von Geldern für die Umsetzung von Kleinstmassnahmen betrieben werden muss, erachtet der Gemeinderat als überhöht. Er stellt deshalb für die Paketbildung von Massnahmen einen Antrag für eine bessere Umsetzbarkeit und höhere Flexibilität bei der Umsetzung (siehe Fragebogen, Kapitel 7.3).

2. Zum Bericht

2.1 Allgemeines

Der Gemeinderat anerkennt und schätzt die grosse Arbeit, die zur Entwicklung des RGSK 2025/AP 5 geleistet worden ist. Er ist gegenüber dem vorliegenden Entwurf positiv eingestellt und überzeugt, dass damit eine solide Grundlage für eine nachhaltige

Abstimmung der regionalen Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsplanung geschaffen werden kann. Der Gemeinderat unterstützt somit grundsätzlich auch das dargelegte Zukunftsbild und die diversen Strategien zur räumlichen Entwicklung.

Der Gemeinderat ist erfreut, dass die Anstrengungen der Stadt Bern, gute Voraussetzungen für eine nachhaltigere Mobilität zu schaffen (u.a. mit der Zunahme des Veloverkehrs in der Stadt) langsam Wirkung zeigen. Die positive Darstellung im Bericht des RGSK 2025 und auch die Aufforderungen des Bundes, sich weiterhin verstärkt für die nachhaltige Mobilität – insbesondere für den Veloverkehr – einzusetzen, nimmt der Gemeinderat als Aufgabe entgegen, alles daran zu setzen, dass die Veloinfrastruktur durchgängig verbessert wird, die Aufenthaltsqualität in vielen öffentlichen Räumen und an Haltestellen gesteigert wird und auch Massnahmen gegen die Klimaerwärmung umgesetzt werden.

Der Gemeinderat stellt fest, dass der Bearbeitungsstand des RGSK 2025 einen hohen Stand hat, gut abgestimmt ist und die Stadt deshalb im Rahmen der Mitwirkung grösstenteils nur kleinere Präzisierungsanträge hat, die im Fragebogen aufgelistet sind.

2.2 Verkehrsentwicklung und Absenkpfad

Bezogen auf den Modalsplit ist mit einem überdurchschnittlichen Wachstum des Veloverkehrs zu rechnen, insbesondere innerhalb der Stadt Bern und zwischen den Hauptkerngemeinden. Im Binnenverkehr der Stadt Bern wurden gemäss Bericht RGSK, Seite 12 zwischen 2018 und 2021 38 % der Wege mit dem Velo zurückgelegt, 32 % mit dem MIV und 30 % mit dem ÖV. Der Fussverkehr wird in dieser Berechnung leider nicht berücksichtigt.

Der Gemeinderat stellt fest, dass im RGSK 2025 primär vom Potenzial des Veloverkehrs her argumentiert wird und keine (oder kaum) Aussagen zu einer Reduktion des MIV gemacht werden. Die Stadt Bern ist daran, in ihrer Energie- und Klimastrategie 2035 den für das Erreichen der Klimaziele erforderlichen Absenkpfad inklusive Massnahmen zu definieren und stellt den Antrag, dass im RGSK 2025 ebenfalls messbare Ziele genannt werden. In Anbetracht der im Klimareglement der Stadt Bern sowie in der Verfassung des Kantons Bern verankerten Zielsetzung der territorialen Klimaneutralität bis spätestens 2045 (Stadt) bzw. 2050 (Kanton) ist dies aus Sicht des Gemeinderats unerlässlich. Immerhin ist der Verkehrssektor einer der gewichtigsten Erzeuger klimaschädlicher Gase (siehe Fragebogen, Kapitel 2.2).

Der Gemeinderat bittet die RKBM, zusammen mit dem Kanton beim Bund eine vertiefte Betrachtung der nationalen Verkehrsmassnahmen, welche Kapazitätserweiterungen für den MIV vorsehen (BM.MIV-Nat.1, 2, 5 und 6) einzufordern. Wie bei der Massnahme BM.MIV-Nat.1 (Erweiterung N1 Verzweigung Wankdorf – Schönbühl) dargelegt, ist gemäss Prognosen mit einer Zunahme des MIV-Aufkommens um 15 % bis 2040 zu rechnen. Dies läuft den Bestrebungen der Stadt, des Kantons und auch des Bundes zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2045 (Stadt) bzw. 2050 (Kanton und Bund) diametral entgegen. Die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte wird für die Klimazielerreichung nicht ausreichen. Das MIV-Aufkommen muss auch absolut abnehmen (siehe Fragebogen, Kapitel 7.2).

2.3 Basisstrassennetz Motorisierter Verkehr

Mit der Studie zur Überprüfung des Basisstrassennetzes wurde eine wichtige Grundlage für die weiteren Arbeiten erstellt. Durch die Vertretung der städtischen Verkehrsplanung

in der Begleitgruppe konnten die Anliegen der Stadt Bern während der Erarbeitung der Studie eingebracht werden. Die Stadt Bern unterstützt daher die vorliegende Aktualisierung des regionalen Basisstrassennetzes (siehe Mitwirkungseingabe zum Basisstrassennetz vom 31. Januar 2024).

Das regionale Basisstrassennetz ist behördenverbindlich in der «Strategiekarte Motorisierter Individualverkehr, Bern-Mittelland 2040» und im «Zukunftsbild Bern-Mittelland 2040» des Kartenbands dargestellt. Der Gemeinderat stellt fest, dass die Aktualisierung noch nicht in allen Punkten übernommen und damit falsch dargestellt wurde. In den übrigen Strategiekarten ist das Basisstrassennetz mit Stand RGSK 2021 als Orientierungsinhalt hinterlegt. Der Gemeinderat stellt den Antrag, das regionale Basisstrassennetz in den Unterlagen konsequent zu bereinigen (siehe Fragebogen, Kapitel 3.2, Strategie Karte MIV).

2.4 Fuss- und Veloverkehr

In der behördenverbindlichen Strategiekarte Zukunftsbild 2040 sind die Velohaupttrouten in der Stadt nicht abgebildet. Sie gehen in urbane strukturierende ÖV-Linien über. Hier bedarf es einer Korrektur im Legendenpunkt oder in der Darstellung (siehe Fragebogen, Kapitel 3.2, Strategie Karte Zukunftsbild).

Für den Fussverkehr soll jede Ortschaft mit mindestens einem kleinen Kreis als Fussverkehrsort sichtbar gemacht werden (in der Stadt Bern z.B. Oberbottigen/Riedbach). Auch im ländlichen Raum sind die Menschen zu Fuss unterwegs (siehe Fragebogen, Kapitel 3.2, Strategie Karte Fussverkehr).

2.5 Güter- und Wirtschaftsverkehr

In der Teilstrategie Nachfrageorientierte Mobilität ist festgehalten, dass keine spezifischen Aussagen im Zukunftsbild zum Güter-/Wirtschaftsverkehr gemacht werden. Dies ist angesichts des sich abzeichnenden starken Wachstums des Güterverkehrs (siehe «Verkehrsperspektiven 2050» des Bundesamts für Raumentwicklung) nicht nachvollziehbar. Der Gemeinderat empfiehlt die Aufnahme des Themas Güter-/Wirtschaftsverkehr in den Bericht mit im Minimum entsprechenden Zielsetzungen für den Agglomerationsperimeter und mit ersten Massnahmenentwürfen (siehe Fragebogen, Kapitel 2.5 Teilstrategie Kombinierte Mobilität).

Zusätzlich weist der Gemeinderat darauf hin, dass für die Beantragung von finanziellen Mitteln für Infrastrukturmassnahmen im Bereich des Wirtschaftsverkehrs das Vorhandensein eines Logistik- und Wirtschaftsverkehrskonzepts für den gesamten Agglomerationsperimeter Voraussetzung ist. Er bittet die RKBM daher, die Konzepterarbeitung (als Eigenleistung) in das RGSK aufzunehmen.

2.6 Verkehrsdrehscheiben

Im RGSK 2025 werden in der Stadt Bern fünf Verkehrsdrehscheiben verortet und in Massnahmenblättern beschrieben. Die Standorte entsprechen der RKBM-Studie Verkehrsdrehscheiben von 2023, zu welcher der Gemeinderat im Rahmen der Mitwirkung eine positive Stellungnahme verfasst hat. In Bezug auf das Massnahmenblatt zur Verkehrsdrehscheibe Brünnen beantragt der Gemeinderat, dass seine Vorbehalte gemäss der Stellungnahme vom 28. Juni 2023 zu berücksichtigen sind (kein P+R auf bestehenden Parkplätzen des Westside; Details siehe Fragebogen, Kapitel 7.1. BM.KM-Ü.1.1).

2.7 *Mobility as a Service (MaaS)*

Im Rahmen einer Städtekooperation Zürich, Bern und Basel wird der Aufbau und Betrieb einer gemeinsamen multimodalen MaaS-Plattform entwickelt. Mit einer städteübergreifenden MaaS-Lösung soll ein umfassender, einfacher und intuitiver digitaler Zugang zur nachhaltigen Mobilität ermöglicht werden. Der Gemeinderat beantragt, das Potential von MaaS in Bezug auf die Kombinierte Mobilität in das RGSK 2025 aufzunehmen und sich beim Bund für eine Mitfinanzierung einzusetzen, sowohl für die Entwicklung einer App als technische Infrastruktur wie auch für die physische Infrastruktur von Mobilitäts-Hubs (siehe Fragebogen, Kapitel 2.5 Teilstrategie Kombinierte Mobilität).

2.8 *Klima*

Zum Thema Klimaanpassung werden an verschiedenen Stellen Zielsetzungen definiert – dies sowohl im Bereich der Siedlungsentwicklung, der Grün- und Freiraumversorgung als auch im neuen Kapitel «Umwelt». Im Zentrum stehen dabei die Themen Hitzeminderung und Kaltluftversorgung sowie die Umsetzung von Schwammstadtelementen. Der Gemeinderat begrüsst den verstärkten Fokus auf das Thema Klimaanpassung. Er steht in Übereinstimmung zu den diesbezüglichen Bestrebungen der Stadt Bern. Allerdings sind die strategischen Ziele der Region aus Sicht der Stadt im RGSK 2025 noch zu präzisieren (siehe Fragebogen, Kapitel 2.5 Teilstrategie Umwelt).

Aus Sicht des Gemeinderats ist zudem eine Klärung herbeizuführen, ob im Rahmen von AP5-mitfinanzierten Massnahmen auch Beiträge zur Umsetzung von zusätzlichen Massnahmen zur Klimaanpassung gewährt werden. Dies wäre eine wichtige Voraussetzung dafür, dass entsprechende Massnahmen in der im RGSK vorgesehenen Intensität umgesetzt werden könnten (siehe Fragebogen, Kapitel 2.5 Teilstrategie Umwelt) wie auch für die Präzisierung der Kostenschätzung bis Ende 2024.

Der Gemeinderat stellt fest, dass nach wie vor Aussagen zu anderen klima- und umweltrelevanten Themen, z.B. Gesamtemissionen, Abgas, Lärm, Luftschadstoffe, CO₂ etc. fehlen. Die Stadt Bern hält in ihrem Klimareglement fest, dass spätestens ab 2045 auf dem ganzen Stadtgebiet weniger Treibhausgase freigesetzt werden sollen, als hier gebunden werden können. Es wird angestrebt, dass dieses Ziel bereits 2035 erreicht wird; insbesondere, wenn sich das regulatorische und technologische Umfeld, das ausserhalb des Einflussbereichs der Stadt liegt, günstig entwickelt. Der Gemeinderat erwartet, dass sich das RGSK 2025 dieser Thematik annimmt und in einem Handlungsplan mit entsprechenden Reduktionszielen darlegt, wie die Klimaneutralität in Übereinstimmung mit der Verfassung des Kantons Bern sowie – soweit die Stadt betreffend – dem Klimareglement der Stadt Bern erreicht werden soll (siehe Fragebogen, Kapitel 2.5 Teilstrategie Umwelt).

2.9 *Biodiversität*

Der Themenkomplex Biodiversität – Vernetzung – ökologische Infrastruktur wurde im RGSK 2025/AP 5 an verschiedenen Stellen ergänzt, was der Gemeinderat begrüsst. Allerdings stellt er fest, dass sowohl die Analyse, der daraus abgeleitete Handlungsbedarf als auch Strategien und Massnahmen im Vergleich zu den Themenbereichen Verkehr und Siedlung deutlich pauschaler ausfallen. Entsprechend fehlen konkrete Aussagen zu den angestrebten Zielen (z.B. Planungsaufträge an die Gemeinden, welche Massnahmen/Instrumente werden angewandt, inwiefern sind überkommunale Planungen nötig). Der Gemeinderat beantragt, die strategischen Ziele und Massnahmen für Erhalt und Förderung der Biodiversität sowie zur Gewährleistung der Ökologischen Infrastruktur im RGSK 2025/

AP5 zu schärfen; dies auch im Zusammenhang mit ihrer synergetischen Bedeutung betreffend Klimaanpassung insbesondere in urbanen Zentren. Vor diesem Hintergrund beantragt der Gemeinderat, die wichtigsten Naturwertflächen der Stadt Bern in die Strategiekarten aufzunehmen (siehe Fragebogen, Kapitel 2.5 Teilstrategie Umwelt).

3. Schlussbemerkungen

Der Gemeinderat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen. Er verweist zudem auf die detaillierten Rückmeldungen und Anträge im Fragebogen und insbesondere in der tabellarischen Rückmeldung zu den Massnahmenblättern.

Letzte Präzisierungen und Aktualisierungen zu einzelnen Massnahmen (inkl. zu Plandarstellungen in den Massnahmenblättern) werden die städtischen Fachämter auf der Basis des jeweiligen Projektfortschritts per Ende 2024 an die RKBM senden, damit diese bis im Frühjahr 2025 noch in die finalen AP5-Dokumente eingearbeitet werden können. Der Gemeinderat wird bis zu diesem Zeitpunkt bei einigen A- und B-Massnahmen noch Kostenüberprüfungen vornehmen, da diese Zahlen anschliessend in der Leistungsvereinbarung zum AP 5 fixiert werden, ohne Berücksichtigung der Ungenauigkeit der Kostenschätzung.

Abschliessend erlaubt sich der Gemeinderat eine kritische Äusserung zum gewählten Vorgehen: Da die Gemeinden nicht frühzeitig in die Erarbeitung des Hauptberichts zum RGSK 2025 mitebezogen wurden, musste der Bericht gleichzeitig mit der grossen Anzahl an städtischen Arealen und Verkehrsmassnahmen innerhalb einer knapp bemessenen Mitwirkungsfrist bearbeitet werden. Dieser unbefriedigende Umstand führte auch dazu, dass die städtischen Quartierorganisationen nicht wie üblich in den Mitwirkungsprozess einbezogen werden konnten, was einige in ihren Stellungnahmen bemängeln.

Der Gemeinderat dankt der RKBM, wenn dies bei der nächsten RGSK-Erarbeitung berücksichtigt wird.

Mit freundlichen Grüssen



Alec von Graffenried
Stadtpräsident



Dr. Claudia Mannhart
Stadtschreiberin

Beilagen:

- 231205 MW-Dossier RGSK2025 AP5 MW Fragen BE (digital)
- PDF Landschaftskammer Melchenbühl
- 231205 MW-Dossier RGSK2025 AP5 MW Siedlung BE (Excelliste)
- 231205 MW-Dossier RGSK2025 AP5 MW Landschaft BE (Excelliste)
- 231205 MW-Dossier RGSK2025 AP5 MW Verkehr BE (Excelliste)

Kopie z.K. an:

- DIALOG Nordquartier
- Quartierkommission Länggasse Engehalbinsel QLE
- Quartiermitwirkung Stadtteil 3 QM3
- Quartiervertretung Stadtteil IV Quav4
- Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB