

SP Kanton Bern - Postfach 1096 - 3000 Bern 23

Amt für Gemeinden und Raumordnung  
Abteilung Kantonsplanung  
Nydegggasse 11/13  
3011 Bern  
[kpl.agr@jgk.be.ch](mailto:kpl.agr@jgk.be.ch)



Bern, 17. Dezember 2014

## **VERNEHMLASSUNGSANTWORT**

### **RICHTPLAN 2030**

Sehr geehrter Herr Justizdirektor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung zum Richtplan 2030. Gerne nimmt die Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern (SP Kanton Bern) dazu fristgerecht Stellung.

## **1 GRUNDSÄTZLICHES**

### **a) Grundsätzliche Zustimmung**

Die SP des Kantons Bern begrüsst grundsätzlich das mit dem Kantonalen Richtplan festgelegte Raumkonzept, sowie die Strategien und Zielsetzungen. Dies allerdings mit einem gewichtigen Vorbehalt: Der Regierungsrat hat aus nachvollziehbaren Gründen dem Richtplan ein optimistisches Wachstumsziel zu Grunde gelegt. Sollte das angestrebte Wachstum im schweizerischen Mittel nicht eintreten, sind zwingend und rechtzeitig Anpassungen am Richtplan (insbesondere beim maximalen Wachstum des Siedlungsgebiets im 25-Jahre und im 15-Jahre Horizont) vorzunehmen, damit die Siedlungsentwicklung auch bei geringerem Wachstum konzentriert und nach den Grundsätzen der Verdichtung nach Innen erfolgt.

Die im Folgenden unterbreiteten Vorschläge sind als Anregungen für weitere Optimierungen gedacht und stellen die grundsätzliche Zustimmung nicht in Frage.

### **b) Zersiedelung aufhalten**

Die neue Richtplanung bedeutet einen Paradigmawechsel in der Raumplanung, den die SP des Kantons Bern seit langem gefordert hat und deshalb ausdrücklich begrüsst. Die Siedlungsentwicklung nach Innen und die haushälterischen Nutzung des Bodens sind dabei

zentral. Diese Neuausrichtung der Raumpolitik ist eine direkte Folge des neuen eidgenössischen Raumplanungsgesetzes, das von der Berner Bevölkerung mit grossem Mehr angenommen wurde. Wir haben im Kanton Bern von der Bevölkerung den Auftrag erhalten, der Zersiedelung in unserem schönen Kanton entschieden entgegen zu treten und Gegensteuer zu geben. Der Regierungsrat ist deshalb auf dem richtigen Weg.

Der Boden ist ein wertvolles, nicht erneuerbares Gut. Die letzten drei Generationen in der Schweiz haben so viel Land verschwendet für ihr Wachstum, wie alle andern Generationen zuvor verbraucht haben. Das muss gestoppt werden. Jährlich wird in der Schweiz fast die Fläche des Brienzersees zubetoniert.

Wir müssen viel dichter bauen, das Siedlungswachstum entlang gut erschlossener Verkehrsachsen und an zentralen Lagen ermöglichen und die Aussenräume der Siedlungen in hoher Qualität und mit Sorgfalt ausgestalten. Das ist auch eine Frage der Kosten. Bei einer unkontrollierten Zersiedelung und wenn jede Gemeinde im ganzen Kanton einzonen kann und Einfamilienhäuser bauen kann, entstehen hohe Erschliessungskosten für den Staat, was sich letztlich negativ auf den Finanzhaushalt auswirkt und auf die Steuerzahlenden.

Die Zersiedelung ist im Kanton Bern wegen dem geringen Wachstum der letzten Jahrzehnte noch nicht derart fortgeschritten wie in andern Kantonen. Diese Trumpfkarte darf der Kanton jetzt nicht verspielen und muss seine noch intakten Landschaften und Grünräume im Interesse der Bevölkerung, der Landwirtschaft und auch des Tourismus rigoros schützen.

### **c) Zersiedelung vs. traditionelle Streusiedlungsgebiete**

Gemäss dem Raumplanungsbericht befinden sich 1/3 aller Gebäude ausserhalb der Bauzone; die Bauzone umfasst 26'000 ha und die landwirtschaftliche Nutzfläche 192'000 ha, also mehr als das Siebenfache. Die SP unterstützt das Anliegen, der weiteren Zersiedelung im Kanton Bern Einhalt zu gebieten. Sie hält aber fest, dass der Eindruck der Zersiedelung nicht allein aufgrund der Anordnung der Bauzone entstehen kann, macht doch die Bauzone lediglich rund 12% der gesamten „bebaubaren Fläche“ (Bauzone + landwirtschaftliche Nutzfläche) aus. Die Zersiedelung findet offensichtlich zu einem sehr wesentlichen Teil innerhalb der landwirtschaftlichen Nutzfläche statt. Der Kanton verstrickt sich in Widersprüche, wenn er einerseits der Zersiedelung Einhalt gebieten und andererseits die traditionellen Streusiedlungsgebiete weiterentwickeln will, denn mit Streusiedlungen wird die Zersiedelung gefördert. Eine wirksame Massnahme gegen die Zersiedelung ist deshalb auch, die Steuerung der Bautätigkeit ausserhalb der Bauzone.

### **d) Zersiedelung durch Bau von Verkehrsanlagen**

Die Zersiedelung hat verschiedene Ursachen. Die Siedlungsentwicklung in den Bauzonen ist nur eine davon. Die Verkehrsinfrastrukturen tragen indessen ebenfalls in einem beträchtlichen Ausmass zur Zubetonierung unseres Landes bei. Die Richtplanung des Kantons nimmt darauf noch zu wenig Rücksicht. Sie behandelt das Thema Verkehr nur unter dem Aspekt der Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Nach Auffassung der SP Kanton Bern fehlen Richtplaninhalte, die den Flächenkonsum durch den Bau von Verkehrsinfrastrukturen, einschliesslich Parkplätzen, begrenzen und reduzieren.

### e) Umsetzung des Ziels «den Boden haushälterisch nutzen und die Siedlungsentwicklung konzentrieren»

Die konkreten Massnahmen zur Umsetzung dieses zentralen Ziels für die Raumentwicklung im Kanton Bern gehen zu wenig weit und wirken insgesamt zu zaghaft. Die SP des Kantons Bern erachtet u.a. die angestrebten minimalen Dichten nach GFZo für die verschiedenen Raumtypen als zu tief. Gleiches gilt für die andere Kennzahl zur Lenkung der Innenverdichtung ("Raumnutzerdichte"). Auch die Einzonung von landwirtschaftlichen Nutzflächen und FFF darf nur in Ausnahmefällen und mit einer höheren Dichte von mindestens 0,8 GFZo erfolgen. Ein weiteres Beispiel: Bei der Berechnung des Baulandbedarfs für die Gemeinden soll gemäss Massnahmenblatt A\_01 und den Erläuterungen „Teil Siedlung“, Seite 7 das Verdichtungspotential innerhalb der überbauten Bauzone nur zu 1/3 abgezogen werden. Damit die Verdichtung nach Innen wirklich erfolgreich umgesetzt werden kann und entwicklungswillige Gemeinden mit der Innenverdichtung ernst machen (müssen), ist die Anrechnung auf 50% zu erhöhen.

### f) Preisgünstiger, familienfreundlicher und altersgerechter Wohnungsbau

Gemäss Artikel 30 der Kantonverfassung setzen sich Kanton und Gemeinden zum Ziel, dass alle zu tragbaren Bedingungen wohnen können. Gemäss dem überarbeiteten Leitfaden Richtplanung vom März 2014 des ARE müssen Kantone mit ausgewiesenem Handlungsbedarf als Mindestinhalt „Ziele und Massnahmen zur Sicherstellung eines Wohnraumangebots für alle Bedürfnisse, insbesondere zur Förderung von preisgünstigem, familienfreundlichem und altersgerechtem Wohnungsbau“ formulieren (vgl. S. 15). Die Richtplanung des Kantons Bern ignoriert diese Mindestanforderung. Die SP Kanton Bern fordert eine entsprechende Nachbesserung des Richtplans in diesem Punkt. In den urbanen Gebieten (Zentren und teilweise Agglomerationsgemeinden) besteht klar ein Handlungsbedarf, der als Folge der nun angestrebten haushälterischen Nutzung des Bodens tendenziell noch zunehmen wird. Am folgenden Beispiel des Kantons Zug kann aufgezeigt werden, wie ein solcher Richtplaninhalt aussehen könnte.

#### **Beispiel Kanton Zug**

*Im Teil "Siedlung" Kapitel "Preisgünstiger Wohnraum" steht:*

*Kanton und Gemeinden unterstützen die Schaffung und den Erhalt von Miet- und Eigentumswohnungen als preisgünstigen Wohnraum. Dazu unterstützen sie unter Berücksichtigung der Interessen der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer u.a.:*

- a. die Förderung des preisgünstigen Wohnraums bei Arrondierungen der Bauzonen;*
- b. die Verwendung von eigenen Grundstücken (Selbstverpflichtung);*
- c. das Fördern einer aktiven Landpolitik des Gemeinwesens;*
- d. das vorgängige Festlegen von Anteilen für preisgünstigen Wohnraum bei Umzonungen, welche eine Mehrnutzung zulassen;*
- e. den Verzicht auf Teile des vorgegebenen Gewerbeanteils zugunsten preisgünstigen Wohnraums in Mischzonen. (vgl. Anhang 2)*

### g) Reale Entwicklung messen

Aus Sicht der SP sollte sich die Politik in erster Linie dafür interessieren, ob die reale Entwicklung ihren Zielen tatsächlich entspricht. Die technischen Regelungen zur Erreichung der Ziele sollte die Politik den Fachleuten überlassen. Die SP empfiehlt deshalb, in Zukunft die reale Entwicklung im Kanton regelmässig zu erfassen und zu kommunizieren. Folgende Messgrössen schlagen wir vor:

- Ziel: Anstieg Einwohnerzahl im CH-Durchschnitt:  
Entwicklung der Einwohnerzahl pro Raumtyp und ausserhalb Bauzone
- Ziel: Siedlungsentwicklung nach Innen fördern  
Erteilte Baubewilligungen innerhalb Bauzone (Einheit: Bewilligte Geschossfläche) pro Raumtyp und unterteilt nach Geschossflächenziffer oberirdisch GFZo (geeignete Kategorien)
- Ziel: Ausdehnung der Bauzone begrenzen:  
Genehmigte Baulandeinzonungen pro Raumtyp, unterteilt nach minimaler GFZo (geeignete Kategorien)
- Ziel: Zersiedelung Einhalt gebieten  
Erteilte Baubewilligungen ausserhalb Bauzone (Einheit: Bewilligte Geschossfläche)

## 2 DETAILHINWEISE ZUM RICHTPLAN SIEDLUNG (STRATEGIEN KAPITEL A)

### a) S. 7 ff, A2 Grösse und Verteilung des Siedlungsgebietes

Die Aufteilung des Siedlungsgebietes auf die Raumtypen (S. 7) führt zu andern %-Zahlen als die Aufteilung der Bauzone (S. 9); die Unterschiede werden nicht erklärt und sind für uns nicht nachvollziehbar (z.B. ist bei den Hügel- und Berggebieten der Anteil der Bauzone deutlich grösser als der Anteil des Siedlungsgebietes?).

### b) S. 8, Zielsetzungen betreffend Wachstum

Ein Vergleich der Flächenanteile mit den zugeteilten Wachstumsraten zeigt, dass die Konzentration des Wachstums auf die Kerngebiete gar nicht so gross ist:

- |                              |                    |                    |
|------------------------------|--------------------|--------------------|
| ▪ Urbane K. + Agglo:         | Flächenanteil: 68% | Wachstumsrate: 75% |
| ▪ Ländliche Gebiete + Hügel: | Flächenanteil: 32% | Wachstumsrate: 25% |

Die Tatsache, dass die Kerngebiete dichter bebaut sind als die ländlichen Gebiete, schwächt die Konzentration des Wachstums pro Einwohner sogar noch weiter ab; das wird nur mit der Annahme kompensiert, dass die neuen Zonen in den Kerngebieten dichter überbaut werden als in den ländlichen Gebieten. Allerdings strebt die SP des Kantons Bern auch in den ländlichen Gebieten höhere Dichten an.

Die SP beantragt, den Wachstumsanteil für die urbanen Kerngebiete und Agglomerationen auf mindestens 80% zu erhöhen.

### c) S. 10/11, Zielsetzungen Wachstum in den Arbeitszonen

Das maximale Wachstum der Wohn-, Misch- und Kernzonen ist definiert: 62.5% von 840 ha = 525 ha. Das maximale Wachstum der Arbeitszonen ist jedoch nicht definiert, und deshalb ist nicht klar,

welches Ziel der Regierungsrat anstrebt: Ist das Wachstumsziel für die Arbeitszonen im Verhältnis kleiner als bei den Wohnzonen, weil es sich auf die ESP konzentriert? Oder ist es doch proportional zum Flächenanteil? Hier sind klare Aussagen zum maximalen Wachstum der Arbeitszonen zu machen.

#### **d) S.12, Bauen im ländlichen Raum**

Der Anteil der Gebäude ausserhalb der Bauzone wird im Raumplanungsbericht mit 1/3 angegeben, im Richtplan jedoch mit 1/4. Da im Raumplanungsbericht die Anzahl der Gebäude angegeben wird, gehen wir davon aus, dass 1/3 richtig ist.

#### **e) Massnahmenblatt A\_01: Minimale Geschossflächenziffern oberirdisch (GFZo)**

Es ist nicht eindeutig klar, was mit „minimaler GFZo“ gemeint ist: Ist es die GFZo, die von den Gemeinden im Minimum als Maximalmass festgelegt werden muss? Oder stellt es die Mindestausnutzung dar, die ein bewilligungsfähiges Bauprojekt erreichen muss? Die SP beantragt, bei allen Neueinzonungen eine Mindestausnutzung zu verlangen. Die Gemeinden sollen zusätzlich zur minimalen GFZo die maximale GFZo angeben und so den Bereich für die zulässige Ausnutzung festlegen.

In Ergänzung zum Antrag, den Wachstumsanteil der urbanen Kerngebiete und Agglomerationen zu erhöhen, beantragt die SP, die im Richtplan angegebenen „minimalen GFZo“ als Mindestausnutzungen zu verstehen und zudem zu erhöhen:

- |                                |            |          |
|--------------------------------|------------|----------|
| ▪ Urbanes Kerngebiet:          | statt 0.90 | neu 1.10 |
| ▪ Zentren 3. Und 4. Stufe:     | statt 0.60 | neu 0.80 |
| ▪ Agglomerationsgürtel:        | statt 0.55 | neu 0.75 |
| ▪ Zentrumsnahe ländl. Gebiete: | statt 0.45 | neu 0.65 |
| ▪ Hügel- und Berggebiete:      | statt 0.40 | neu 0.60 |

Entsprechend diesen höheren „minimalen GFZo“ sind die Zahlen bezüglich „Bevölkerungsentwicklung“ und die Richtwerte „Dichte“ pro Raumtyp zu erhöhen (siehe Erläuterungen Teil Siedlung Seite 6f). Entsprechend sind die Werte für das maximale Wachstum des Siedlungsgebiets im 25-Jahre und im 15-Jahre Horizont anzupassen.

#### **f) Massnahmenblatt A\_01: Verdichtungspotenziale**

Beim Festlegen der theoretischen Verdichtungspotenziale besteht ein Risiko: Die Gemeinden haben evtl. das Interesse, ein möglichst kleines Verdichtungspotenzial nachzuweisen, damit sie möglichst viel Land neu einzonen können. Die SP empfiehlt deshalb ein anderes Anreizsystem:

Gemeinden, die nachweisen, dass sie konkrete Projekte zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen realisiert haben, können Bauland einzonen; Gemeinden, welche die Siedlungsentwicklung nach Innen nicht umsetzen, können dagegen kein Bauland einzonen.

#### **g) Massnahmenblatt A\_01: Vorranggebiete gemäss RGSK**

Die Bestimmung, dass Einzonungen von Flächen grösser 2 ha vorab in den von den RGSK bezeichneten Vorranggebieten für Siedlungserweiterungen zugelassen werden, wird wenig Wirkung erzielen: Viele Gemeinden können wegen der Wachstumsbegrenzung ohnehin keine

Flächen grösser als 2 ha einzonen; zudem können grössere Kontingente in Etappen kleiner als 2 ha konsumiert werden.

Die SP beantragt, die Limite von 2 ha zu streichen, damit die Vorgaben der RGSK bei sämtlichen Baulandeinzonungen berücksichtigt werden müssen.

#### **h) Massnahmenblatt A\_01: Erschliessung**

Die Erschliessung mit dem ÖV ist als wichtiges Kriterium zwingend. Die auf dem Massnahmenblatt gewährten Ausnahmen sind zu grosszügig. Insbesondere muss das ÖV-Kriterium auch für Gemeinden des Raumtyps „Hügel- und Berggebiete“ gelten.

#### **i) Massnahmenblatt A\_01: Aufwand für Ortsplanungen**

Die im Massnahmenblatt A\_01 beschriebenen Berechnungskriterien scheinen recht kompliziert und aufwendig zu sein. Es stellt sich generell die Frage, welchen Aufwand sich in Zukunft Gemeinden mit einem kleinen Entwicklungspotenzial für ihre Ortsplanung leisten können und wollen.

Die SP Kanton Bern regt an, dass in Zukunft grundeigentümergebundene Planungen nur noch von Gemeinden oder aber Gemeindeverbänden mit mindestens 10'000 Einwohnerinnen und Einwohnern durchgeführt werden sollen.

#### **j) Massnahme A\_08: Prioritäre Siedlungsentwicklungen**

In diesem Massnahmenblatt wird das Vorgehen für das Bezeichnen von Verdichtungsgebieten beschrieben. Aus Sicht der SP muss das Verfahren so gewählt werden, dass die Grundeigentümer zwar fair behandelt werden, aber der planungsbedingte Mehrwert, soweit er nicht abgeschöpft wird, primär den Investoren zugutekommt.

Eine vorzeitige, verbindliche Zusicherung der höheren Nutzung erhöht sofort den Landwert; das hat keinen negativen Einfluss, falls die Grundeigentümer selber investieren wollen. Falls die Grundeigentümer aber das Land verkaufen wollen, erhöhen sie sofort den Preis, und den Kaufinteressenten entgeht ein zusätzlicher Anreiz. Zudem besteht das Risiko, dass die Grundeigentümer überhöhte Preisvorstellungen entwickeln und damit die bauliche Entwicklung blockieren.

### **3 BEMERKUNGEN ZUM RICHTPLAN 2030 (RICHTPLANANPASSUNGEN OHNE SIEDLUNG)**

#### **a) Einleitung**

Die SP des Kantons Bern äussert sich insgesamt kritisch zu den Änderungen, aber auch zu den unveränderten Inhalten des Richtplans. Wir greifen schwerpunktmässig das Kapitel B, z. T. mit Verweisen zu Massnahmenblättern, auf. Dabei beziehen wir uns auf die Seitenzahlen von „Strategien Kapitel B“.

#### **b) Gesamtverkehr, B1**

Im gesamten Abschnitt (S. 1) fehlt ein Hinweis auf die Grenzen des Wachstums des Motorisierten Individualverkehrs (MIV). In dicht bebauten Gebieten drängen sich solche Grenzen auf, etwa durch Lärm, Luft und fehlendem Platz, in peripheren Gebieten etwa durch den Energieverbrauch, bzw. CO<sub>2</sub>-Ausstoss und die Begrenzung der fossilen Ressourcen. Nicht zuletzt wäre auch hier (und nicht nur im Teil Siedlung) ein Hinweis auf die sonst viel genannte Verdichtung angebracht. Wir schätzen, dass etwa die Hälfte der Siedlungsfläche dem Verkehr gewidmet ist. Verdichtung würde also, auf den Verkehr bezogen, heissen - Verdünnung: Weniger Parkplätze erstellen, die Strassenflächen verkleinern, den Preis für die Strassenbenützung nach Weglänge bemessen (Road Pricing), usw.

Der auf S. 2 postulierten „Gleichwertigkeit“ von ÖV, MIV und Langsamverkehr können wir nicht zustimmen. Der MIV schneidet in Bezug auf alle Aspekte der Nachhaltigkeit (wirtschaftlich, sozial und ökologisch) deutlich schlechter ab als der ÖV und der Langsamverkehr: Insbesondere bei Sicherheit, Lärm, Luft, Platzverbrauch und externe Kosten. Die oft gepriesene „Wirtschaftlichkeit“ des MIV ist nur ein Schein, weil seine externen Kosten nicht internalisiert sind.

Wir sind ebenfalls der Meinung, dass das die „Beeinflussung des Verkehrsverhaltens geprüft und vorangetrieben“ werden soll. Was uns erstaunt, sind die beschränkten Mittel, die dafür vorgesehen sind: Im alten Richtplan wurde hier noch Road Pricing genannt, im aktuellen Richtplanentwurf fehlt dieses Mittel leider. Wir fordern, dass Road Pricing wieder aufgenommen wird. Zusätzlich beantragen wir, die Reduktion und die Verteuerung von Parkplätzen als zusätzliches Mittel zur Verminderung des MIV aufzunehmen. Als „alternative Finanzierungsinstrumente“ sehen wir in erster Linie Road Pricing und dann Mobility Pricing. Dabei geht es uns weniger um das Beschaffen von mehr Geld für den Strassenbau, als um die Verkehrsverminderung und -steuerung.

Die Zielsetzungen B16 unterstützen wir. Allerdings würden wir noch weiter gehen: Es müsste ein Attraktivitätsgefälle bei der Erschliessung geben. ÖV, Velo oder zu Fuss sollen attraktiver, der MIV dagegen soll weniger attraktiv werden. Das liesse sich insbesondere durch die Parkplatzpolitik steuern: Anzahl angebotene Parkplätze (PP) und Tarife für die Benützung der PP.

Im Weiteren fordern wir, dass die Talstationen von Bergbahnen obligatorisch mittels ÖV erschlossen werden.

Bei Neubauten gilt nach wie vor eine hohe Obergrenze der Bandbreite, was den Bau von PP betrifft. Diese Obergrenze müsste unbedingt gesenkt werden und zwar für Stadt und Land. In der Stadt Bern wird seit Jahren das Auto immer weniger benützt. Der Überhang an freien PP führt dazu, dass städtische PP, die für die Anwohnenden bewilligt wurden, an Auswärtige vermietet werden, was die erwähnten Probleme mit der Luftreinhaltung verschärft. Wir fordern eine gesetzliche Grundlage, damit die Städte eine derartige Umnutzung von PP verbieten könnten.

Bezüglich Fahrleistungsmodell bestreiten wir die Haltung, dass Massnahmen zur Begrenzung und Lenkung des Verkehrs nicht mehr generell als Luftreinhaltemassnahmen auf der Basis des Umweltrechts begründet werden. Aus den folgenden Gründen sind wir überzeugt, dass der Verkehr gerade auch wegen Luftreinhaltungsmassnahmen begrenzt werden muss.

Vor allem bei den für die Gesundheit der Menschen besonders gefährlichen Gift PM10 ist die Annahme, dass die heute noch überschrittenen Grenzwerte im Laufe der nächsten 15 Jahre eingehalten werden können, zu optimistisch. Die wiederholten Erfolgsmeldungen in Sachen Luftreinigung betreffen in der Regel etwa die letzten 25 Jahre. Wenn man dagegen nur die letzten 10 Jahre anschaut, sanken die PM10-Immissionen kaum mehr.

Dazu ein Zitat aus der NZZ (Internet) vom 10.12.2013: „Die im Fachjournal «The Lancet» erschienene Analyse aus 13 Ländern zeigt Folgendes: Bei einem über das Jahr gemittelten Anstieg der Feinstaubbelastung (PM2,5) um 5 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) steigt das Sterberisiko der Bevölkerung um 7 Prozent an. Die Auswirkungen von PM2,5 auf die Mortalität seien fast doppelt so gross, als frühere US-Studien hätten vermuten lassen, schreibt das Swiss TPH. Laut dem Institut entspricht ein Plus von 5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  Feinstaub dem Unterschied an Luftverschmutzung zwischen einem städtischen und einem ländlichen Wohnort.“

Feinstaub kann also schon weit unterhalb der gängigen Grenzwerte tödlich sein. Eigentlich ist der Begriff „Grenzwert“ falsch, da es bei Feinstaub gar keinen Grenzwert gibt, in dem Sinne, dass Menschen bei seiner Einhaltung sicher nicht geschädigt würden. Es ist zumindest wahrscheinlich, dass im Laufe der nächsten 15 Jahre in der Schweiz ein Grenzwert für PM2,5 eingeführt wird. Der zukünftige Grenzwert für PM2,5 kann mit grosser Wahrscheinlichkeit auch noch im Jahr 2030 nicht überall eingehalten werden.

Beim Fahrleistungsmodell ist die wichtigste Änderung das beabsichtigte Weglassen des Fahrtenkontingents, das heisst die Abschaffung einer oberen Grenze für die Anzahl Fahrten bei ViV. Die SP lehnt diese Änderung ab. Diese Obergrenze kann in manchen Fällen zu einer Verteuerung der PP führen, was tendenziell den MIV vermindert.

Sollten sich die Fahrtenkontingente aus Gründen des übergeordneten Rechts nicht halten können, verlangt die SP als Kompensation die Wiederaufnahme der früher praktizierten Beschränkung der PP-Erstellungspflicht bei Neubauten. Eine relativ einfache Massnahme wäre die schon erwähnte Senkung der Obergrenze der PP-Erstellung bei Neubauten in der BauV. Ein anderes von uns erwünschtes Instrument wäre eine generelle PP-Bewirtschaftungspflicht, etwa für Einkaufszentren. Dabei müsste der PP-Tarif ab der ersten Stunde deutlich spürbar sein.

### **c) Fuss- und Veloverkehr, insbesondere B2**

Der grösste Handlungsbedarf in den Städten und Agglomerationen liegt nicht auf der Hauptentwicklungsachsen, sondern beim Veloverkehr. Leider gibt es noch viele Lücken beim Velonetz. Wir verlangen, dass der Veloverkehr stärker gefördert wird. Das macht auch aus finanzieller Sicht Sinn, ist doch das Velo ein viel günstigeres Verkehrsmittel als das beispielsweise das Auto.

Bei Freizeit- und Tourismusverkehr fordern wir eine Präzisierung: Der Veloverkehr soll nicht nur ab den Endhaltestellen gefördert werden, sondern von allen Haltestellen aus. Zudem braucht es hier eine Differenzierung. Beim Velo sind die Haltestellen des schienenengebundenen, beim Fussverkehr auch jene des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs bedeutungsvoll.



Wir begrüssen, dass der Kanton in den Zielsetzungen B17 den Veloverkehr und die Wanderwege erwähnt. Zur konkreten Umsetzungen braucht es aber finanzielle Beteiligungen vom Kanton. Wir fordern klare Aussagen zur Finanzierung von Velo- und Wanderwegen.

Wir erwarten zudem, dass sich der Kanton klar zur Velobrücke Länggasse – Breitenrain bekennt und diese auch finanziell unterstützt.

Bei Fuss- und Veloverkehr (S. 6) Unterstützen wir alle Massnahmen mit Überzeugung. Wir befürchten jedoch, dass diese Massnahmen nicht genügen.

Die grosse Zahl aufgeführter Objekte verdeutlicht den grossen Nachholbedarf, welcher beim Veloverkehr nach wie vor besteht. Wir verlangen, dass der Kanton bei den aufgeführten Tabellen Prioritäten setzt.

#### **d) Öffentlicher Verkehr, B3 (ohne Luftverkehr und Langsamverkehr) S. 7/8, S. 10/11, B5 / B6 / B8: Änderungen des Richtplans**

Die SP nimmt mit Befriedigung zur Kenntnis, dass im Themenbereich Öffentlicher Verkehr nur wenige Richtplanänderungen vorgesehen sind. Den unveränderten Inhalten stimmen wir (weiterhin) zu.

Die vorgesehenen redaktionellen Änderungen im Kapitel B3 (Internationaler und nationaler Schienenverkehr, Öffentlicher Agglomerations- und Regionalverkehr) betrachten wir durchwegs als sinnvolle Aktualisierung und/oder Ergänzung.

Im Kapitel B8 (Planungsinstrumente) begrüssen wir die materiellen Ergänzungen bezüglich Agglomerationsprogramme und Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund.

Die Ergänzungen betreffend die Umgestaltung der kantonalen Planungsinstrumente im Rahmen der Bundesgesetzgebung zur Bahninfrastruktur (FABI) sind von wesentlicher Bedeutung. Auch uns erscheint wichtig, dass mit einer zu erarbeitenden ÖV-Langfristplanung der bisherige Mangel an einem langfristigen Planungsinstrument behoben wird und damit zudem die wesentliche Grundlage

- für die Vorgaben des Regierungsrates an die RGSK und
- für die interkantonale Planung des Ausbaus der Bahninfrastruktur

geschaffen wird.

Mit den neuen Richtplaninhalten und den vorgesehenen Aktualisierungen im Massnahmenteil (gemäss Übersicht über die vorgenommenen Änderungen) sowie mit dem für einzelne Massnahmenblätter neu formulierten Handlungsbedarf sind wir einverstanden.

#### **e) Motorisierter Individualverkehr, B4**

Wenn der Kanton auf sogenannte Kapazitätsengpässe reagiert, scheint uns dies oft eher nachfrageorientiert als angebotsorientiert. Leider gibt es dazu etliche Beispiele, wo neuer Strassenraum geschaffen wird/wurde: Bypass Thun, Umfahrungen Saanen und Wilderswil). Wir verlangen deshalb, dass Umlenkungen des MIV fahrbahnflächenneutral konzipiert werden.

Wie im Bericht auf Seite 9 erwähnt tragen Nationalstrassen zwar wesentlich zur Entlastung des untergeordneten Strassennetzes bei. Aber gleichzeitig ziehen sie auch Mehrverkehr an, da sie die Fahrzeiten verkürzen und das Autofahren attraktiver machen. Wir verlangen, dass diese negativen Auswirkungen von zusätzlichen Nationalstrassen ebenso aufgeführt werden.

Die SP stellt sich gegen den vom Astra geplanten Ausbau der Autobahn A1 zwischen Bern und Schönbühl auf acht Spuren. Auch ein Ausbau von vier auf sechs Spuren auf dem Teilstück Schönbühl und Kirchberg ist nicht erwünscht. Zudem verlangen wir, dass Pläne für die Autobahnzubringer Emmental und Oberaargau nicht mehr weiterverfolgt werden.

#### **f) Luftverkehr, B7**

Wir sind einverstanden damit, dass der Flughafen Bern-Belp europäische Zentren und internationalen Hubs mit dem öffentlichen Luftverkehr erschliesst, sofern diese mit der Bahn nicht vergleichbar attraktiv erschlossen sind. Allerdings erwarten wir, dass das auch konsequent umgesetzt wird. Eines der am besten mit dem Zug erschlossenen europäischen Zentren ist Paris. Trotzdem verteidigte die Regierung in ihrer Antwort auf die Interpellation 235/2009 eine Flugverbindung von Bern-Belp nach Paris.

Wir fordern die Regierung auf, alle Helikopterlandungen, die vor allem der Freizeitgestaltung von Kunden dienen, nach Möglichkeit einzudämmen. Insbesondere sind alle Landungen in BLN-Gebieten zu vermeiden.

Bei der Privatfliegerei muss die Bewilligungspraxis gegenüber heute noch wesentlich zurückhaltender werden.

Die SP wendet sich gegen jeglichen weiteren Ausbau des Flughafens Bern-Belp.

Wir bitten Sie, unsere Vernehmlassungsantwort wohlwollend zu berücksichtigen und danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern  
Parti socialiste du canton de Berne



Ursula Marti  
Parteipräsidentin



David Stampfli  
Geschäftsführender Parteisekretär