

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach

3001 Bern

Zollikofen, 19. November 2010

**Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK:
Stellungnahme der Grünen Freien Liste GFL Zollikofen**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Grüne Freie Liste GFL Zollikofen nimmt zur Vorlage wie folgt Stellung:

Vorbemerkungen

Die GFL Zollikofen äussert sich in dieser Stellungnahme mit Fokus auf die Gemeinde Zollikofen. Sie trägt aber die grundsätzlichen Bemerkungen mit, welche die Grünen Orts- und Regionalparteien im Einzugsgebiet der Regionalkonferenz Bern-Mittelland mit Blick auf die ganze Region gemeinsam erarbeitet haben. Sie unterstützt in diesem Sinne die allgemeinere Stellungnahme der Grünen Mittelland-Nord, an der auch Vertreter der GFL Zollikofen aktiv mitgearbeitet haben.

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 kritisch 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?

X teilweise

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

X ja

Grüne Freie Liste Zollikofen

Bruno Vanoni, Präsident | Aarestrasse 60 | 3052 Zollikofen | Tel. u. FAX P 031 911 72 05
Tel. B. 031 350 11 54 | SMS: 079 405 65 52 | www.gfl-zollikofen.ch | info@gfl-zollikofen.ch

Die S-Bahn bildet das Rückgrat der gesamtheregionalen Entwicklung.

X ja

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

X ja

Bemerkungen: Die Planung darf sich nicht an den übertriebenen Prognosen orientieren, sondern soll das gewünschte Wachstum steuern. Die prognostizierte Verkehrszunahme um 25 Prozent in den nächsten 20 Jahren ist ökologisch nicht verantwortbar. Ob die dafür nötige Infrastruktur und Betriebskosten überhaupt finanzierbar wären, müsste erst noch gründlich abgeklärt werden. Die Region soll eine angebots- und nicht eine nachfrageorientierte Planung erarbeiten und umsetzen.

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

2. Bild und Struktur unserer Region

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

X ja

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

X teilweise

Sind die Landschaftsräume und die siedlungsprägenden Grünräume richtig erfasst?

X teilweise

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

X 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.

Das im Plan abgebildete Entwicklungsgebiet "Meielen" ist zu gross, ebenso die "Rütti" im nördlichen Teil (Landstuhl) und südlichen Teil (zwischen Molkereischule und Rütti).

Die Siedlungsbegrenzung im Raum Hubel halten wir für richtig.

3. Trends bis 2030 / Handlungsbedarf

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

X nein

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

X 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)?

X ja

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

X ja, aber...

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)?

X ja

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

X nein

Bemerkungen: Die Wachstumsprognose für den Verkehr ist zu hoch angesetzt und lässt eine mögliche Steuerung des Verkehrswachstums ausser acht. 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.

Damit der Langsamverkehr seine Stärken ausspielen kann, sind vielfältige Nutzungsangebote in den Zentren sowie kurze Wege Voraussetzung. Neue Einfamilienhausgebiete sind für uns tabu; vorhandene sind nach Möglichkeit aufzuzonen.

4. Siedlung und Landschaft: Strategie und Massnahmen

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

X ja

Entwicklung in der gut erschlossenen Kernagglomeration und in den Regionalzentren?

X ja

Verstärkte Siedlungsentwicklung nach innen (Nutzungsverdichtung an geeigneten Orten)

X ja

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

X ja

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

X ja

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

X ja

Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte

X teilweise

Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung

X teilweise

Potenzial für Siedlungsentwicklung nach innen

X ja

Kommunikation / Information

X ja, aber...

Schutz, Weiterentwicklung und Inwertsetzung der Landschaft

X ja

Bemerkungen: Die Frage stellt sich, ob in vom MIV überlasteten Gebieten wie Zollikofen weitere Bautätigkeiten forciert werden sollten. Unserer Meinung nach sollten zuerst Gebiete gefördert werden, die keine zusätzlichen MIV-Infrastrukturen bedingen.

Zudem sind die Möglichkeiten der Verdichtung vertieft zu prüfen. Dabei muss auch die Frage nach Aufzonungen gestellt werden, wenn es darum geht, alte E2- und W2-Quartiere zu modernisieren.

Eine Wohnbauentwicklung in den genannten Vorranggebieten Steinibachmatte und Rütli kommt erst in Frage, wenn das Potenzial der inneren Verdichtung und der bestehenden Bauzonen ausgeschöpft ist.

Bevor in Zollikofen die Einzonung neuer Flächen - genannt sind die Rütli, die Steinibachmatte und die Meielen - in Betracht gezogen wird, muss zudem eine Gesamtplanung (Richtplanung) festlegen, wie die Gemeinde diese Räume entwickeln will. Das vorhandene "Leitbild der Siedlungsentwicklung" aus dem Jahre 2002 ist in diesem Sinne zu überarbeiten. Sollten Teile der Rütli nördlich des Betriebs Rütli, die Meielen Ost oder die Steinibachmatte für eine Besiedlung in Betracht gezogen werden, ist dort zuvor aktiv festzulegen, inwiefern Landwirtschaft, Landschaft und Naherholung sichergestellt und aufgewertet werden sollen.

Die Verdichtung von Siedlungsflächen halten wir grundsätzlich für richtig. Gerade in dichten Gebieten muss aber mit Augenmass vorgegangen werden, um die Wohnqualität halten zu können. Nicht jede Fläche, die im Agglomerationskern und nahe einer öV-Haltestelle liegt, muss zwingend überbaut werden! Der Landstuhl in Zollikofen ist als historische Stätte zu erhalten und als naturnaher Obstgarten zu pflegen und aufzuwerten. Eine Überbauung niedriger Dichte an diesem landschaftlich sensiblen Ort erachten wir trotz der Nähe zur RBS-Haltestelle als unverhältnismässig.

Nutzungen soll nach Möglichkeit durchmischt sein, damit Arbeiten, Wohnen und Sich-Versorgen im selben Ort möglich sind. Grössere Wohn- und Arbeitsgebiete sollen daher im Grundsatz auch die andere Nutzung beinhalten. Die Mischung von Wohnen und Büronutzung ist von den Immissionen her betrachtet weitgehend konfliktfrei. Dennoch erachten wir die Einrichtung von Wohnnutzung im Gebiet Meielen Ost

aufgrund der Ferne zum Ortszentrum und der Lage "hinter den Gleisen" als ungünstig. Im Falle der Rütli und der Steinibachmatte sind, sobald die genannten Voraussetzungen erfüllt sind, jedoch gemischte Nutzungen anzustreben.

Im Bericht 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 erwähnten Richtplan definiert werden. Gerade bezüglich der Energieeffizienz ist die Ausformulierung des Begriffs der Nachhaltigkeit nötig. Ziel sollte die 2'000-Watt-Gesellschaft sein.

5. Verkehr: Strategie und Massnahmen

Sind Sie mit der strategischen Stossrichtung für den Verkehr einverstanden?

X teilweise

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

X ja

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.?

X 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?

X ja

Unterstützen Sie die vorgeschlagenen Massnahmen?

X teilweise

Unterstützen Sie die Massnahmen im öffentlichen Verkehr?

X ja

Unterstützen Sie die Massnahmen im Strassenverkehr?

X nein

Unterstützen Sie die Massnahmen im Fuss- und Veloverkehr

X ja, aber...

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

X 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. In Anlehnung an das Prinzip der gleichbleibenden Unterwegszeit (s. Pkt. 3) ist die Vermeidung von Mobilität unrealistisch. Es kann also nur um die Verlagerung der Mobilität weg von der motorisierten zur muskelkraftgestützten gehen.

Wir halten den Begriff der "Sicherung der Kapazität der Nationalstrassen" für missverständlich, wenn sogar irreführend. Denn die Kapazität ist ja grundsätzlich gegeben, und das Problem besteht weniger in der Kapazität als in der zu hohen Verkehrsmenge. 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.

Sowohl eine Entlastungsstrasse zwischen Zollikofen Nord und Ittigen als auch eine neue Autobahnzufahrt Grauholz würde die heutigen Probleme mit den 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.

Vor diesem Hintergrund begrüssen wir den Entscheid der Behördendelegation von Kanton, Region und Stadt Bern sowie Ittigen und Zollikofen, Vertiefungsstudien zu den Verkehrsproblemen auf der A1 in der Region Bern Nord in Auftrag zu geben (vgl. Mitteilung des Bundesamts für Strassen vom 2.9.2010). Dabei wird als "grundsätzliche Alternative" zum Autobahnausbau (entweder 8-spurige Grauholz-Autobahn oder ein 2,4 Milliarden teurer Tunnel unter der Aare hindurch...) eine Variante untersucht, die "von einem Verzicht auf den Ausbau der A1 im Raum Bern ausgeht. In dieser Variante wird analysiert, inwieweit Massnahmen des Verkehrsmanagements die Funktionsfähigkeit der Autobahn aufrechterhalten können, und welche Auswirkungen sich daraus auf das übrige Strassennetz und die Erreichbarkeit in der Region Bern ergeben". Solange diese Vertiefungsstudie nicht vorliegt, kann keine glaubwürdige Aussage zur Notwendigkeit und zum Nutzen eines A1-Ausbaus und eines Anschlusses Grauholz gemacht werden.

Aus unserer Sicht ist es nicht zulässig, den Anschluss Grauholz als Lösung für die Probleme auf der Bernstrasse anzupreisen, da er allerfrühestens in einem Jahrzehnt, eher aber erst in zwei Jahrzehnten zur Verfügung stehen würde. Die Situation auf der Bernstrasse muss rasch verbessert werden, durch verkehrslenkende Massnahmen sowohl für den Durchgangsverkehr als auch für die Belastung, die zu einem grossen Teil durch Zu- und Wegfahrten aus Zollikofen selber verursacht wird.

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 schwach und zu wenig konkret. Beispiele im europäischen Ausland zeigen, dass der Veloverkehr beträchtliche Modalsplit-Anteile erreichen kann (40 – 50 % in einigen Städten in Dänemark). 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 tangentiale sichere und attraktive Velo-Schnellverbindungen einzurichten, die die Konkurrenzfähigkeit des Velos auf Distanzen bis 5 bis 7 Kilometer erhöhen. Für Zollikofen sind dies die Achsen nach

- Bern-Henkerbrännli: weitgehend realisiert, betriebliche Verbesserungen bei den Kreiseln möglich
- Bern-Breitenrain: weitgehend realisiert, betriebliche Verbesserungen (Beleuchtung) möglich
- Kirchlindach: sanieren
- Münchenbuchsee: optimieren
- Mosseedorf: entweder Hauptstrasse sanieren oder Parallelverbindung optimieren.
- Ittigen: dringender Handlungsbedarf!

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.

Die Verbesserung des öV-Angebotes in Zollikofen wird begrüsst. Namentlich die Verdichtung der Kurse in Richtung Burgdorf, Bremgarten und Breitenrain bzw. die Einrichtung der Linie nach Ittigen. Um das Funktionieren des Busbetriebs sicherzustellen, muss die öV-Bevorzugung auf den Strassen kurzfristig und konsequent umgesetzt werden.

Die Kapazitätserweiterungen auf dem Strassennetz lehnen wir ab, namentlich die Entlastungsstrasse Bahnhof Zollikofen - Grauholz mit Autobahnzufahrt. Diese Tangentialverbindung ist dem heutigen Strassenstandard anzupassen, um ihre Funktion für den Bus und den Veloverkehr sicherzustellen. Kosmetische Verbesserungen in Form von gelber Farbe genügen angesichts der Bedeutung der Verbindung und der zu erwartenden Verkehrszunahme nicht. Die Verbreiterung der A1-Unterführung Länggasse ist unumgänglich und umgehend an die Hand zu nehmen.

Um den motorisierten Ziel- und Quellverkehr in Zollikofen zu verringern, ist eine Parkplatzbewirtschaftung einzuführen. Für den Veloverkehr sind die Abstellanlagen bei den öV-Haltestellen bedarfsgerecht auszubauen.

Weitere Bemerkungen

Bemerkungen zu einzelnen Massnahmenblättern

S7 Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung

Die in den Karten eingezeichneten überörtlichen Siedlungsbegrenzungen entsprechen nicht überall den geplanten Siedlungsvorhaben der kommunalen Ortsplanung, zum Beispiel Bereich Buschi.

V-NM 1 Verkehrsmanagement

Das Vorhaben des Pilotprojektes Region Bern Nord ab Mitte 2011 wird ausdrücklich unterstützt.

V-KM 2 B&R-Anlagen und Velostationen

Kombinierte Mobilität: Bike and Ride-Anlagen an ÖV-Stationen müssen auch in Zollikofen gefördert werden.

7. Absender

Grüne Freie Liste GFL Zollikofen
Bruno Vanoni, Präsident
Aarestrasse 60
3052 Zollikofen

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir bestens.

Freundliche Grüsse

GRÜNE FREIE LISTE GFL ZOLLIKOFEN



Bruno Vanoni
Präsident



Christoph Merkli
Mitglied der Planungskommission