

RGSK Rückmeldung

2.1 Gesamteindruck

Eher ja.

Die Web-GIS-Anwendung präsentiert sich äußerst positiv und benutzerfreundlich, was zweifellos einen Fortschritt darstellt. Zudem wurde der Bericht nun in kürzerer Form verfasst als im Vorjahr, was die Übersichtlichkeit verbessert. Zudem hilft die Hervorhebung der Veränderungen in rot beim Lesen.

Strategien und Massnahmen im Bereich Siedlung, Verkehr und Landschaft nicht untereinander abgestimmt sind und teilweise gegenläufig sind (Beispiel BM.L-Gr.1.15, und BM.S-VW.1.6). Der Massnahmenband wirkt daher eher wie ein Sammelband aller möglichen Projekte in der Region. Zudem werden kantonale Naturlandschaften teilweise nicht berücksichtigt. Ein Beispiel dafür ist das TWW Regionale Inventarobjekt 2277, das nicht Teil des Naturlandschaftsgebiets, des Grünen Bandes oder eines "Vorranggebiets siedlungsprägender Grünräume in der Agglomeration Bern" ist.

2.2 Situation s-und Trendanalyse

Eher nein.

Eine zielorientierte Planung wird bevorzugt gegenüber einer rein prognosebasierten Herangehensweise. Durch strategische Maßnahmen können Trends beeinflusst werden. Beispielsweise kann und sollte der Trend des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Richtung der Stadt Bern aktiv gesteuert werden, um den Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fahrradverkehrs (einschließlich E-Bikes) zu verändern. Die Verkehrspolitik der Stadt Bern zeigt deutlich, dass mit einer konsequent auf ökologische Verkehrsmittel ausgerichteten Verkehrsplanung und einer angebotsgesteuerten Planung der Modalsplit beeinflusst werden kann.

Das strikte Trennen von Wohn- und Arbeitszonen ist überholt. Der Technische Fortschritt wird die Mobilität stark beeinflussen. Digitalisierung und Homeoffice werden im Bericht zu wenig berücksichtigt. Wir gehen nicht davon aus, dass der Trend des ortsunabhängigen Arbeitens zurückgehen wird. Dies wird daher auch in Zukunft einen starken Einfluss auf das Verkehrsaufkommen haben.

Gemäss einer Studie der Uni Bern haben Städte bereits heute eine grössere Biodiversität im Vergleich zu Agrarland. Es ist zu erwarten, dass sich dieser Trend noch weiter verschärft. Die Stadt hat damit eine grosse Verantwortung zum Erhalt der Biodiversität. Diesem Trend ist Rechnung zu tragen und entsprechender Handlungsbedarf und Massnahmen in der Stadt (im Bereich Landschaft und Wohnen) sind auszuarbeiten.

Die Elektrifizierung wird zwar im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr (öV) diskutiert, jedoch nicht in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr (MIV). Dennoch werden sich auch hier neue Anforderungen an die Infrastruktur ergeben, was potenziell zu Herausforderungen führen kann. Die Chancen und Herausforderungen der Elektrifizierung des MIV sollten auch in die Analyse mit einbezogen werden.

Wir würdigen, dass das Potential von Fernbussen anerkannt wird und das Fernbusterminal als Handlungsbedarf aufgenommen wurde.

2.3 Zukunftsbild

Die Lenkung der Mobilität wird aber nicht berücksichtigt. Die Zukunft beinhaltet keinen reinen Kapazitätsausbau in ÖV und MIV sondern eine Lenkung (z.B. Mobility Pricing oder Umweltzonen). Gewisse Ansätze (z.B. Sharing-Konzepte wurden zwar erwähnt, konkreter Handlungsbedarf oder Massnahmen (abgesehen von B+R) fehlen aber in den darauffolgenden Kapiteln.

Wir bewerten es positiv, dass der Verkehr 2050 klimaneutral sein soll und dabei möglichst geringe Luft-, Lärm- und Lichtbelastungen verursacht sowie zu wie geringen Beeinträchtigungen der Biodiversität führt und möglichst wenig Boden beansprucht.

2.4 Handlungsbedarf

Aktuell ist bis 2040 kein Handlungsbedarf in der Stadt Bern bezüglich neuen Einzonungen vorhanden. Durch die geplanten Verdichtungen kann der Flächenbedarf gehalten werden. Der Handlungsbedarf im Bereich Landschaft ist unzureichend. Der Erhalt von Kultur- und Naturräumen als Zukunftsbild reicht nicht mehr aus, um der sinkenden Biodiversität zu begegnen. Es braucht zusätzliche Massnahmen um den bestehenden Grünraum in der Stadt Bern ökologisch wertvoller zu machen.

Wir begrüßen, dass das Neufeld als zentralen Knotenpunkt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) in der Kernagglomeration Bern zu etablieren. Die geplante Aufwertung des Fernbusterminals mit entsprechender Infrastruktur wie Halteplätzen und Warteräumen sowie die Verbesserung der Anbindung an städtische und regionale öffentliche Verkehrslinien wird von uns positiv unterstützt.

Die neue Tramlinie (BM.ÖV-Tram.05) hat keinen Mehrwert. Es braucht kein Tram in die Länggasse.

Wir sind klar gegen einen Ausbau der A1 auf Acht Spuren.

Es sollte auch die Möglichkeit der Beschattung mittels Solaranlagen in Betracht gezogen werden, was im Bericht bisher nicht erwähnt wurde (s.53, Hauptbericht)

Zur Tabelle 48: Fossil betriebene Fahrzeuge verzögern Klimaneutralität. Zukunftsbild und verbleibender Handlungsbedarf diesbezüglich sind aufzuzeigen. Beispielsweise mit Umweltzonen in der Stadt Bern.

2.5 Strategien

Landschaft: Die ökologisch wertvolle Landschaft wird geschützt und gepflegt und soll flächenmässig ausgebaut werden. Kulturlandschaft: Es ist auf jeden Fall eine ökologische Aufwertung vorzunehmen, um der schwindenden Biodiversität entgegenzuwirken. Mobilität: Keine Engpassbeseitigung durch Kapazitätsausbau. Zuerst sollen Strategien zur Lenkung der Mobilität umgesetzt werden (Mobility Pricing).

5.1 Thema Siedlung

Die Erweiterung von Siedlungen steht im Widerspruch zum Konzept des Grünen Bandes (BM.S-VW.1.6, BM.S-VW.1.5)

6.1 Thema Landschaft

BM.L-Schu.1: Kantonale Naturschutzgebiete werden nicht berücksichtigt. Beispiel TWW Regionales Inventarobjekt 2277 ist nicht teil des von Naturlandschaft, Grünen Bandes oder eines «Vorranggebiete siedlungsprägende Grünräume in der Agglomeration Bern»

U2 Grünes Band: siehe BM.L-Schu.1

6.1 Thema Verkehr

BM.MIV-Nat.7 Anschluss N1 Grauholz: Wir haben uns bereits kritisch zum Anschluss Grauholz geäußert und lehnen diesen weiterhin ab.

Erweiterung N1 Verzweigung- Wankdorf – Weyermannshaus: Wir sprechen uns klar gegen einen Ausbau der Autobahn aus.

BM.ÖV-Tram.05: Wir lehnen einen Tramanschluss in die Länggasse ab, da der Nutzen fraglich ist.

Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sollen Engpässe nicht durch eine Erweiterung der Kapazitäten beseitigt werden.

Wir halten es für sinnvoll zu prüfen, ob die RBS-Bahnlinie in Richtung Köniz verlängert werden könnte, wobei ein Halt bei der Insel eingerichtet würde.