

Burgdorf, 11. März 2024 lg

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Stellungnahme Berner KMU zum Vernehmlassungsverfahren; Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2025 und Agglomerationsprogramm der 5. Generation

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 5. Dezember 2023 sind wir von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM eingeladen worden, zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2025 und Agglomerationsprogramm der 5. Generation Stellung zu nehmen. Gerne unterbreiten wir Ihnen fristgerecht nachstehende Eingabe.

Allgemeines

Mit dem RGSK werden Strategie und Massnahmen definiert, welche die optimale Abstimmung der Entwicklung von Siedlung und Verkehr im Berner Mittelland sicherstellen sollen. Wir begrüssen diese Strategie. Als Gewerbeverband legen wir bei der Beurteilung des vorliegenden RGSK das Augenmerk auf das Flächenangebot für Industrie und Gewerbe sowie auf die Verkehrswege. Funktionierende Wirtschaftsräume sind auf eine gute Anbindung an das ÖV- und Strassennetz angewiesen, sowie auf einen flüssigen Personen-, Güter- und Wirtschaftsverkehr. Dass der Begriff Motorisierter Individualverkehr (MIV) nicht zwischen Verkehrsbewegungen von Privaten und jenen von Wirtschaft und Gewerbe unterscheidet, ist aus unserer Sicht nicht optimal. Verkehrsdosierungen und Durchfahrtswiderstände für den MIV, besonders in der Stadt Bern, betreffen in hohem Masse den Wirtschaftsverkehr. Dies gilt im Besonderen in der Stadt Bern. Wir verweisen dazu auf die Stellungnahme des Gewerbeverbands Stadt Bern vom 31.01.2024, welche wir vollumfänglich teilen.

Die Verdrängung des Wirtschaftsverkehrs aus den Städten und Agglomerationen ist seit längerer Zeit im ganzen Mittelland festzustellen. Diese Entwicklung akzentuiert sich mit dem RGSK 2025 weiter. Dies ist sowohl aus ökonomischer als auch aus ökologischer Sicht nicht zielführend.

Kapitel 2.1.3, Verkehr

Die Strategie, den Fokus auf die bestehenden Massnahmen zu legen, hat sich bewährt. Ein Verzug bei der Einreichung der Projekte beim Bund, welche geringere Subventionsbeiträge bedeutet hätte, konnte verhindert werden. Dies ist positiv hervorzuheben.

Kapitel 5.3, 5.3.1, Siedlung

Fehlendes Flächenangebot / Reserven für Industrie und Gewerbe

Die Feststellungen sind zu unterstreichen. Ein zusätzliches Angebot an Flächen ist für die Weiterentwicklung oder die Neuansiedlung von Betrieben dringend nötig. Bei der Siedlungsentwicklung darf der Fokus nicht nur auf Wohnbauten gelegt werden.

Kapitel 5.3.5, Motorisierter Individualverkehr

Die Massnahme zur Umsetzung der übergeordneten Projekte (z.B. STEP-NS): BUGAW, PUN, Bypass Bern-Ost, 6-/8-Spur-Ausbau zw. Wankdorf–Kirchberg, Erweiterung Wankdorf– Weyermannshaus, ist zu unterstreichen. Funktion und Bestandteile des Basisstrassennetzes von Gemeinden, Kanton und Region müssen gemeinsam zu definiert werden. Es darf nicht sein, dass diese unterschiedliche Ansprüche an die Netzfunktion von Strassen stellen.

Kapitel 5.3.7, Nachfrageorientierte Mobilität

Schwächen und Handlungsbedarf, Tabelle, S. 77

Es fehlt eine regionale Managementstrategie für den Güter- und Wirtschaftsverkehr. Der Handlungsbedarf verbleibend ist ungenügend beschrieben. Der Handlungsbedarf ist gross, bereits heute bestehen Überlastungserscheinungen, welche vor allem in den Hauptverkehrsstunden am Morgen und Abend auftreten. Es braucht dazu noch weitergehende Massnahmen. Wir begrüssen die Prüfung und raumplanerische Sicherung möglicher Standorte für Logistik-Hubs in der Kernagglomeration. Jedoch ist es damit nicht getan, die Feinverteilung ab den Hubs wird immer noch in Staus enden.

Grundsätzlich braucht es unbedingt klarere Aussagen zu einem funktionierenden Güter- und Wirtschaftsverkehr.

Kapitel 6, Strategien

Die Aussagen zur Wirtschaft in der Spalte Strategieelement (S. 79) und die Aufzählung auf Seite 82, Attraktive Rahmenbedingungen für die Wirtschaft schaffen, unterstützen wir.

Strategiekarten

«Motorisierter Individualverkehr»

Beim Basisstrassennetz werden nur die Verbindungen der Siedlungszentren aufgezeigt. Die Verbindungen zu den möglichen Gewerbe- und Industriezonen fehlen gänzlich. Der Wirtschaftsverkehr fehlt komplett auf der Karte. Dieser muss aus Sicht Berner KMU zwingend Eingang in die Strategiekarte finden.

«Kombinierte Mobilität»

Wenn schon eine «Touristische Verkehrsdrehscheibe» oder «Potenzialgebiete Sharing (z.B. Bike, Trottinett)» definiert werden, gehört der Wirtschaftsverkehr ebenfalls hinein. Gerade wenn in Kapitel 5.3.7 festgestellt wird, dass beim Güter-/Wirtschaftsverkehr Handlungsbedarf besteht und Logistik-Hubs geplant werden sollen, müssten diese Standorte in die Karte einfliessen. Der Wirtschaftsverkehr fehlt komplett auf der Karte. Dieser muss aus Sicht Berner KMU zwingend Eingang in die Strategiekarte finden.

«Veloverkehr» und «Fussverkehr»

Wir stellen fest, dass viel Wert auf die Schliessung von Lücken im Langsamverkehrsnetz gelegt wurde. Das ergibt in dieser Region Sinn.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Berner KMU



Ernst Kühni
Präsident



Lars Guggisberg
Direktor

per E-Mail an
raumplanung@bernmittelland.ch

Kopie per E-Mail zur Orientierung an

- die Mitglieder des Leitenden Ausschusses
- die Mitglieder der Parlamentarischen Gruppe Wirtschaft des Grossen Rates