

## **Mitwirkung zum Entwurf RGSK 2025 / AP 5 , insbesondere zu Mobilität und ÖV**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Arbeitsgruppe PSM Bern hat sich intensiv mit dem Entwurf der RGSK 2025 / AP 5 auseinandergesetzt und war gewillt, den Online-Mitwirkungsfragebogen auszufüllen. Leider mussten wir jedoch bald feststellen, dass die Fragestellungen sehr komplex und teils auch suggestiv ausgefallen sind, und der Mitwirkende kaum die Chance hat, mit kurzen Begründungen sein Anliegen vorzubringen.

**Die AG PSM Bern ist überzeugt, dass sehr viele potenzielle Mitwirkende aufgrund des komplizierten Mitwirkungsprozesses auf eine Mitwirkungseingabe verzichtet haben.**

Die PSM Bern hat sich entschlossen, den Online-Fragebogen nicht auszufüllen und stattdessen die Hauptkritiken, insbesondere zum Thema Mobilität/ÖV und Siedlung, frei zu formulieren.

Die PSM Bern kritisiert grundsätzlich, dass die genannten Grundlagenpapiere

**‘Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040’  
‘Netzstrategie ÖV 2040 Kernagglomeration Bern’**

im Gegensatz z.B. des Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern, nicht aktualisiert wurden und grundsätzlich von einem zu hohen Wachstum betreffend Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung ausgehen. Diese Tatsache führt zwangsläufig zu einem falschen Zielbild 2040 (Seite 21 des RGSK 2025 / AP5).

Die PSM Bern stört insbesondere die Tatsache, dass im vorliegenden Entwurf seitens der RKBM darauf hingewiesen wird, dass die Netzstrategie ÖV 2040 Kernagglomeration Bern lediglich ein Zielbild darstelle, welches weder betreffend Machbarkeit noch Zweckmässigkeit geprüft worden sei. Im Widerspruch zu dieser Aussage verweist das Papier an vielen Stellen jedoch auf das genannte Papier und unterstreicht, dass die ÖV-Linie XY unbedingt umgesetzt werden müsse.

Das RGSK 2025 / AP 5 zementiert dadurch die Aussagen der Netzstrategie ÖV 2040 Kernagglomeration Bern, obwohl zwischenzeitlich bereits Zweckmässigkeitsstudien existieren, die das Gegenteil aufzeigen (z.B. Inseltram, ÖV Entwicklung Köniz).

**Die PSM Bern fordert deshalb die RKBM auf, die genannten Papiere von Grund auf zu überarbeiten und alle aktuellen Erkenntnisse einfliessen zu lassen.**

Die AG PSM Bern ist überzeugt, dass die RGSK 2025 / AP 5 in weiten Teilen anders ausfällt, wenn die Grundlagenpapiere, insbesondere betreffend den aktuell prognostizierten Wachstumszahlen, überarbeitet sind. Es ist nicht einzusehen, dass dies beim Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern erfolgt ist, die RKBM es jedoch offenbar nicht für notwendig erachtet, dies bei ihren Studien auch zu tun.

**Zum Thema Siedlung haben wir folgende Anmerkungen:**

Das RGSK 2025 / AP5 erkennt die schwerwiegenden Mängel des Wohnschwerpunkts Viererfeld-Mittelfeld nicht. Wo das RGSK 2025 Mängel erkennt, z.B. bei der kompletten Negierung des Langsamverkehr-Velomasterplans im Gebiet und der fehlenden Integration der Anbindung der Stadtteile II und V gemäss dem Ziel der "Stadt der kurzen Wege", verlangt es weder Korrekturen noch eine grundlegende Überarbeitung der Invenstorenbaufelder-Fehlplanung Viererfeld-Mittelfeld. Damit drohen der Stadt Bern nicht nur unmittelbare Verluste von über 100 Millionen Franken aufgrund unterlassener Agglomerationsfonds-Infrastrukturprojekte der 5. Generation in harmonischer Verbindung mit einer besseren und urbanen Siedlungs- und Freiraumplanung in diesem Schwerpunkt, sondern auch Folgeschäden aufgrund des nicht zukunftsfähig belassenen und nicht nachhaltig ausgestalteten öffentlichen Strassennetzes nördlich des Stadtzentrums, welches für die zukünftige innerstädtische Mobilität unverzichtbar ist. Auf dieses gravierende strukturelle Risiko der Fehlplanung Viererfeld-Mittelfeld weisen wir hin und verlangen eine seriöse Überarbeitung.

**Konkret zum Viererfeld:**

Wenn schon Stadterweiterungen in bestehenden Grünraum hinein geplant werden, so muss sorgfältiger vorgegangen werden. Die aktuelle Planung weist schwerwiegende Mängel auf. Sie ist überholt, die Projektorganisation überfordert, das ganze Vorhaben würde auf eine irreversible Wertvernichtung hinauslaufen. Die Themen Freiraum, Siedlung und Mobilität gemäss den Vorgaben des Agglomerationsprogramms wurden nicht integral bearbeitet.

Siedlungsfläche und Freiraum sind falsch platziert, es fehlt ein mit dem **Stadtteil II und V** vernetztes urbanes Strassensystem. Zwingend einzuplanen ist die Viererfeld-Hochbrücke als innerstädtischer urbaner Ost-West Aare Querung von gesamtstädtischer Bedeutung. Durch diesen Mangel gehen dem Kanton und der Stadt Bern Agglomerationsfondsgelder der 5. Generation von über 100 Millionen Franken und eine zukunftstaugliche Mobilitäts-Netzstruktur der kurzen Wege verloren.

Die Anforderungen an die **Stadterweiterung NordWest** in der Länggasse wurden nicht vorgängig analysiert und erkannt. Es fehlt ein räumliches Entwicklungskonzept für den Gesamtbereich zwischen Länggasse und Autobahn inklusive Brückenkopfs mit WIFAG-Areal, dem sich eine mögliche Arealplanung Mittelfeld-/Neufeld einzupassen und unterzuordnen hätte. Dieses fachlich unhaltbare Defizit ist durch eine kurzsichtige, überhastete Lokalpolitik erzwungen worden. Eine integraler und nachhaltiger Stadterweiterungsplan NW wurde aus Zeitgründen nie erstellt. Es existieren noch nicht einmal Nutzungs-Potentialstudien für den Stadtteil, welche die Wertsteigerung und urbane Nutzungsentwicklung des Stadterweiterungsgebiets mit einer gebauten Viererfeldbrücke beschreiben und modellieren, welche das Randgebiet zur urbanen Mitte von 50'000 Einwohnern aufwerten würde. Diese Nutzungsstudien-Grundlage ist zu erstellen, bevor Landparzellen oder Baufelder verkauft werden.

**Fazit:**

Die vorliegende Fehlplanung verletzt vitale Interessen der Gesamtstadt. Das Potential in diesem Stadterweiterungsgebiet wurde nicht erkannt und in der immobilienfokussierten Arealplanung nicht berücksichtigt. Eine Ausführung der angedachten Arealverwertung würde unweigerlich zur Schädigung der Entwicklungsfähigkeit der Gesamtstadt führen und das städtebauliche Entwicklungspotential des Stadterweiterungsgebiets zwischen den Stadtteilen II und V zunichtemachen.