



HANDELS- UND INDUSTRIEVEREIN DES KANTONS BERN

Berner Handelskammer

T 031 388 87 87 (Direktion)
T 031 388 70 70 (Export)
F 031 388 87 88

Kramgasse 2
Postfach 5464
3001 Bern

www.bern-cci.ch
info@bern-cci.ch

Amt für Gemeinden
und Raumordnung
Abteilung Kantonsplanung
Nydeggasse 11/13
3011 Bern

Bern, 10. Dezember 2010

Vernehmlassung zum Kantonalen Richtplan

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 14. September 2010 haben Sie den Handels- und Industrieverein des Kantons Bern (HIV) zur Stellungnahme zur Richtplananpassung eingeladen. Für die Möglichkeit, uns dazu zu äussern, danken wir Ihnen bestens.

Wir beschränken im Wesentlichen unsere Ausführungen auf die aus unserer Sicht wirtschaftspolitisch relevanten Bereiche Verkehr, Energie und Wasserstrategie.

Zur Massnahme B 02 (Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung)

Die Feststellung, wonach der Auftrag zur Erarbeitung einer Strategie Gesamtmobilität erfüllt worden sei, können wir nicht unterstützen. Aus unserer Sicht ist der Auftrag nach wie vor nicht erfüllt, weil eine vernünftige Strategie noch nicht auszumachen ist. Dies obwohl – oder vielleicht gerade weil – unzählige Berichte verfasst und der Mitwirkung zugeführt worden sind. So hat der HIV beispielsweise auch einige Vorbehalte gegenüber dem „Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern – Mittelland“ angebracht (s. dazu die Antworten zum entsprechenden Fragebogen der öffentlichen Mitwirkung).

Unsere Ausführungen im Rahmen der Mitwirkung zu den ZMB Berichten im Jahre 2008 haben nach wie vor Gültigkeit. Der HIV fasst hier nochmals seine Überlegungen zusammen und hält zu den vorliegenden Richtplananpassungen folgendes fest:

Die Zusammenhänge Siedlung – Verkehr – Umwelt etc. sind eigentlich hinreichend bekannt und wie gesagt in vielen Berichten dargelegt worden. Ob die für 2030 prognostizierten Wachstumswerte zutreffen, kann niemand zuverlässig voraussagen. Klar ist indes, dass eine grosse Mobilitätsnachfrage besteht und bestehen bleibt und dass die vorhandenen Infrastrukturen sowohl beim ÖV als auch beim MIV in Spitzenzeiten überlastet sind, weshalb der Handlungsbedarf gross ist.

Verkehrsteilnehmer, Umwelt und insbesondere auch die Wirtschaft leiden markant unter ständig wachsenden Verkehrsproblemen. Mit bloss verbalen Zielsetzungen bei der Siedlungs- und Arbeitsplatzplanung für die Entwicklung im Kanton Bern und mit der alleinigen Förderung des ÖV und des Langsamverkehrs kann und darf sich der Kanton Bern nicht begnügen. Der HIV be-

fürchtet weitere Nachteile für die Wirtschaftsentwicklung und damit Standortnachteile für den Kanton Bern.

Vermisst wird nach wie vor ein eigentlicher „**kantonaler Mobilitäts-Schwachstellen-Katalog**“, als Basis für konkrete Sanierungsprojekte. Es sind nochmals die bereits früher erwähnten Schwachstellen in Erinnerung zu rufen, die dringenden Handlungsbedarf bewirken:

- **Nationalstrassennetz im Raum Bern.** Die weiter zunehmende Mobilität wird in Zukunft noch vermehrt zu Problemen auf der A1, A12 und A6, und insbesondere den Schnittstellen zum regionalen und städtischen Hauptverkehrsstrassennetz führen. Entsprechend negative Auswirkungen auf den übrigen Verkehr, ÖV, aber auch auf Umwelt, Wirtschaft etc. werden stark zunehmen.
- Im Raum Bern bestehen nicht nur – wie in der Liste „A Massnahmen“ aufgezählt – beim Verkehrsknoten Papiermühle Ittigen und in Worb Probleme. Auf manchen **weiteren regionalen Hauptverkehrsachsen**, speziell bei den Einfahrtskorridoren zur Stadt Bern, bestehen ebenfalls erhebliche MIV und ÖV (namentlich Bus) Kapazitätsprobleme.
- **Neubauten/Ergänzungen des Strassennetzes**, wie z.B. eine Südumfahrung Bern (N1-N12-N6), Bethlehem/Bümpliz – Köniz – Kehrsatz/Belp (Gürbetal) inkl. Flughafenzufahrt – Rubigen/ Münsingen (Aaretal) sind unbedingt weiter zu konkretisieren. Dies insbesondere auch, um die stetig zunehmenden Probleme auf der städtischen Südtangente Eigerstr. – Monbijoubrücke – Kirchenfeldstr. – Thunstr. – Ostring – Muristr. besser bewältigen zu können, und weil leistungsfähige Querverbindungen für den MIV in der Region fehlen, z.B. Kehrsatz – Köniz u.a.m.
- **Nationalstrassenumfahrung Biel A5**, entsprechend einem der aufgestellten inhaltlichen Hauptziele, nämlich Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abzustimmen, ist eine gegenüber dem vorgesehenen Terminplan vorgezogene Fertigstellung der Nationalstrassen für Stadt und Agglomeration Biel von entscheidender Bedeutung.
- **Anschluss rechtes Thunerseeufer an die A6**, ist für Stadt und Agglomeration Thun von grosser Bedeutung.
- **Diverse weitere Schwachstellen im Jura, Emmental, Seeland, Oberland**

Der HIV ist ferner der Ansicht, dass unbedingt **Szenarien für verschiedene Entwicklungsmöglichkeiten** bis zum Planungshorizont im Jahre 2030 ausgearbeitet werden sollten. Aufgrund bisheriger Erfahrungen sind nämlich mittel- bis längerfristige Entwicklungen allein schon infolge der Gemeindeautonomie nur schwer abschätzbar.

Zur Massnahme B 05 (Strassenplan)

Der HIV begrüsst die Zielsetzung eines Strassenplanes. Wir verlangen jedoch, dass bei der Erarbeitung des Strassenplanes auch die vom HIV mehrfach erwähnten MIV Forderungen berücksichtigt werden.

Zur Massnahme B 11 (Verkehrsmanagement)

Der HIV begrüsst die erwähnten Zielsetzungen und Massnahmen eines Verkehrsmanagements.

Die **Stadt und Agglomeration Bern** brauchen dringend ein modernes Verkehrssystemmanagement, das die wichtigen Schnittstellenprobleme zwischen dem regionalen und städtischen Hauptverkehrsstrassennetz und insbesondere mit dem Autobahnnetz auf dem Gebiet der Stadt Bern löst.

Auf den Hochleistungsstrassen liegen die Hauptprobleme vor allem im Gebiet der **Anschlüsse**. Bei den Einfahrten sind die Beschleunigungsspuren und die Verflechtungsstrecken oft zu knapp bemessen. Bei den Ausfahrten sind es meist die Verzögerungsspuren und die Staustrecken selbst, die zu kurz sind und deshalb zu Rückstauproblemen auf den Autobahnen führen. Da diese Probleme auch abhängig sind von der jeweiligen Verkehrsbelastung auf der Autobahn selbst und von den Zu- und Wegfahrtsverkehrsmengen, muss auch bestimmt werden, ob Massnahmen dauernd oder nur temporär (je nach Verkehrsbelastung) eingeführt werden sollen. Aus Erfahrung ist heute bekannt, dass wesentliche Verbesserungen mit sog. Standspur- und Rampebewirtschaftungen erreicht werden können, wie dies bereits im Rahmen der Sanierungsarbeiten beim Felsenau-Viadukt mit Erfolg praktiziert wird.

Der HIV ist deshalb der Ansicht, dass weitere, analoge **VSM Massnahmen** im Raum Bern **möglichst bald** eingeführt werden sollten, und nicht erst wie vorgesehen nach einer Pilotphase in einigen Jahren. Koordinierend dazu erwartet der HIV auch Vorkehrungen im Bereich der Autobahnanschlüsse auf dem städtischen Strassennetz.

Damit stellt sich der HIV nicht gegen Pilotprojekte an sich. Der HIV ist jedoch der Ansicht, dass auch beim MIV aufgrund des ausgewiesenen Handlungsbedarf, wo immer möglich, Sofortmassnahmen realisiert werden sollten.

Nach Meinung des HIV existieren in der Stadt Bern, aber auch in Gemeinden der Agglomeration Bern bereits zahlreiche Unterlagen für Betriebskonzepte im Hinblick auf ein umfassendes integrales Verkehrsmanagement.

Mit lokalen Strassenanpassungen, sinnvoll situierten Zufahrtsdosierungen mit Pfortneranlagen und entsprechenden Betriebssystemen sind an verschiedenen Orten bereits heute wesentliche Verbesserungen beim MIV und ÖV Verkehrsfluss möglich.

Zur Massnahme C 14 (Abbaustandorte mit Koordinationsbedarf)

Der HIV betont die wirtschaftspolitische Bedeutung der Abbaustandorte und verweist auf die Stellungnahme von KSE Bern (Kantonaler Kies- und Betonverband).

Zur Massnahme C 18 (Energieerzeugungsanlagen von Kantonaler Bedeutung)

Der HIV begrüsst die Massnahme, nach welcher die bestehenden und künftig notwendigen Standorte von Energieerzeugungsanlagen von kantonalen Bedeutung und mit übergeordnetem Abstimmungsbedarf in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden sollen. Es ist wichtig, dass gute und verlässliche Rahmenbedingungen für eine hinreichende Energieversorgung im Kanton Bern gewährleistet sind. Anlagen mit wichtigem Energiepotenzial, welche einen wesentlichen Beitrag für die Energieversorgung und Versorgungssicherheit im Kanton leisten sowie Anlagen, die einer höheren Verbindlichkeit gegenüber dem Bund und Nachbarkantonen bedürfen, sollen in den Richtplan aufgenommen werden.

Wir gehen davon aus, dass das Ersatz-Kernkraftwerk Mühleberg bloss deshalb keine Erwähnung findet, weil dessen Realisierung in den Händen des Bundes liegt.

Zur Massnahme C 20 (Hochspannungsleitungen)

Die neuen Grundsätze der Elcom zur Anrechenbarkeit von Netzinvestitionen sind zu berücksichtigen.

Im Zusammenhang mit der Erdverlegung von Leitungen weisen wir sodann darauf hin, dass nicht nur hohe Kosten, sondern oft auch ökologische Argumente dagegen sprechen. Die heute von Bürgern und Politikern oft geäusserte Forderung, dass die elektrischen Energieübertragungssysteme dank der zur Verfügung stehenden, modernen Technik grundsätzlich in den Boden zu verlegen seien, hält nämlich einer genaueren Prüfung aller Aspekte nicht stand. Vielmehr

sind in jedem Fall neben der Wirtschaftlichkeit die Bereiche Umweltschonung (Beeinträchtigung von Landschaftsbild und Boden, Gewässerschutz etc.), Versorgungssicherheit (Verfahrensdauer, Bauzeit, Störanfälligkeit etc.) sowie die Kommunalen Interessen (Ortsbilschutz, Tourismus etc.) zu bewerten. Es darf nicht sein, dass z.B. für die Einrichtung einer erdverlegten Kabelverbindung ein Mehrfaches der Kosten einer normalen Freileitung bezahlt wird und dabei eine vielleicht unsichtbare, aber trotzdem nachhaltige Schädigung der Umwelt erfolgt.

Zur Massnahme C 24 (Wasserkraft in geeigneten Gewässern nutzen)

Der HIV befürwortet den Ausbau der Wasserkraftnutzung in dafür geeigneten Gewässern, jedoch spricht er sich klar gegen eine Verknüpfung der Wassernutzungsstrategie 2010 mit dem kantonalen Richtplan aus. Es sollen nicht gewisse Gewässerabschnitte aufgrund einer zu hohen „Flughöhe“ von vornherein behördenverbindlich von der Wassernutzung ausgeschlossen werden. Oft zeigt nämlich erst im Einzelfall, ob und in welcher Art und Weise ein Gewässer genutzt werden kann und soll. Auch kann aufgrund der Umsetzung von Auflagen ein zunächst als wenig geeignetes Gewässer derart ökologisch aufgewertet werden, dass die Realisierung eines entsprechenden Projektes durchaus als sinnvoll erscheint.

Massnahme D 06 Steuerung des Zweitwohnungsbaus

Dieses Thema kann den Gemeinden überlassen werden.

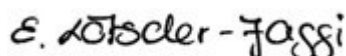
Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Handels- und Industrieverein des Kantons Bern



Dr. Adrian Haas
Direktor



Eva Lötscher-Jaggi
Juristische Sekretärin