

Gemeinde Münchenbuchsee
Bauabteilung
Bernstrasse 12
3053 Münchenbuchsee

per E-Mail:
bauabteilung@muenchenbuchsee.ch

Bern, 30.01.2019

Öffentliche Mitwirkungsaufgabe zur Ortsplanungsrevision OPR 2017+: Stellungnahme der Regionalgruppe Bern des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS)

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Gemeinde Münchenbuchsee gehört zur Region, für die innerhalb der VCS-Sektion Kanton Bern die Regionalgruppe Bern zuständig ist. Der Vorstand der VCS-Regionalgruppe Bern (nachfolgend VCS Region Bern genannt) hat mit Interesse von der öffentlichen Mitwirkungsaufgabe der Ortsplanungsrevision OPR 2017+ Kenntnis genommen. Die nachfolgende Stellungnahme beschränkt sich auf ausgewählte Fragen im Zusammenhang mit dem Verkehr. Wir erlauben uns deshalb, auf das Ausfüllen des vorgegebenen Fragebogens zu verzichten und unsere Bemerkungen wie folgt darzulegen.

1. Generelle Bemerkungen

Gemäss Statuten setzt sich der VCS Kanton und Region Bern ein für die «sparsame Verwendung von Energie, Raum und Rohstoffen», für «minimale Umweltbelastung», für die «Vermeidung von unnötigem Verkehrsaufkommen»; für «optimale Sicherheit und Gesundheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, namentlich für Kinder, ältere Menschen und Menschen mit einer Behinderung», für die «Begünstigung von Verkehrsmitteln mit optimalem Wirkungsgrad», für die «Förderung verkehrsarmer Raumordnungs- und Siedlungsstrukturen» sowie für den «Schutz der Natur und der Kulturgüter gegen Beeinträchtigung durch Verkehr». Der Vorstand der VCS-

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Regionalgruppe Bern (VCS RG Bern) anerkennt, dass die OPR Münchenbuchsee erfreulich stark in die gleiche Richtung zielt.

Wir begrüssen insbesondere die Ankündigung, bisher leider «noch nicht realisierte, aber weiterhin gewünschte und zielführende Massnahmen» aus dem «Richtplan Verkehr 1999» weiterzuverfolgen und in den neuen Richtplan Ortsentwicklung aufzunehmen. Dies gilt insbesondere für die Schaffung neuer **Fusswegverbindungen** und für die Verkehrsberuhigung in den Quartieren (**Tempo-30-Zonen, mögliche Begegnungszonen**).

Aus Sicht des VCS ist auch die hohe Priorität erfreulich, die in der OPR 2017+ der **Siedlungsentwicklung nach Innen** zugeschrieben wird. Mit Nachdruck unterstützen wir insbesondere die in diesem Zusammenhang formulierten Ziele, dass

- neue Wohnüberbauungen punkto Ressourceneffizienz, Bodenverbrauch, Energie und Mobilität «der nachhaltigen Entwicklung entsprechen» sollen und
- die Gemeinde eine Aufwertung von Strassen, Plätzen und weiterer öffentlich zugänglicher Aussenräumen zu attraktiven Freiräumen anstrebt.

Beide Ziele setzen eigentlich voraus, dass Mehrverkehr (insbesondere motorisierter Individualverkehr auf der Basis fossiler Energieträger) als Folge der Verdichtung vermieden und die Verkehrsbelastung möglichst noch reduziert wird. In dieser Hinsicht ist es folgerichtig, wenn insbesondere in den Richtplan-Massnahmenblättern immer wieder Bekenntnisse und Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, der kombinierten Mobilität, der Elektromobilität und der Sharing-Mobilität vorkommen. Ergänzend dazu sollten aber auch Massnahmen zur **Förderung autofreien oder zumindest autoarmen Wohnens und Arbeitens** vorgesehen werden. Der VCS Region Bern hat sich in den letzten Jahren vertieft mit den Möglichkeiten und konkreten Projekten von autofreien bzw. autoarmen Überbauungen auseinandergesetzt. Wir sind gerne bereit, unsere Vorstellungen dazu im Gespräch darzulegen oder auch weitere Informationen und Kontakte zu Autofrei-Fachleuten zu vermitteln.

2. **Bemerkungen zum Richtplan-Entwurf Ortsentwicklung, Teil A: Erläuterungen**

Im Entwurf für den **Richtplan Ortsentwicklung** werden aus Sicht des VCS im Kapitel 3.2 (Ziele Verkehr und Mobilität) weitere unterstützungswürdige Bekenntnisse und Ziele formuliert. Diese sollten dann allerdings in den Massnahmenblättern und in der Nutzungsplanung konsequenter

weiterverfolgt, konkretisiert und umgesetzt werden. In diesem Sinne unterstützen wir insbesondere eine Verstärkung der Aussagen betreffend

- Einsatz «für ein gutes öV-Netz» (gemäss Leitbild Münchenbuchsee) und für gute Rahmenbedingungen für den Fuss- und Veloverkehr
- Schaffen von Voraussetzungen für eine sichere und nachhaltige Mobilität
- Bekenntnis als «Gemeinde der kurzen Wege»
- aktive Förderung der kombinierten Mobilität.

Aus VCS-Sicht ist jedoch fraglich, ob eine konsequente Ausrichtung auf diese Ziele und eine glaubwürdige Weiterentwicklung in diese Richtung möglich und erreichbar sind, wenn gleichzeitig weiterhin «den unterschiedlichen Bedürfnissen» der bzw. aller Verkehrsteilnehmenden Rechnung getragen werden soll und wenn die verschiedenen Verkehrsmittel weiterhin «gemäss ihren Stärken und im Sinne der Koexistenz gezielt gefördert» werden. Diese «Grundsätze» im Richtplan Ortsentwicklung (S. 14) sollten unseres Erachtens im Hinblick auf **Zielkonflikte** überprüft werden. Aus Sicht des VCS ist (zumindest gebietsweise) eine Priorisierung und **Bevorzugung der nachhaltigeren Verkehrsmittel** geboten (Fuss- und Veloverkehr sowie öV).

Ausserdem sollte der Förderung der (mit erneuerbarer Energie zu betreibenden) **Elektromobilität** höhere Bedeutung beigemessen werden. Ein entsprechender Grundsatz sollte dazu im allgemeinen Teil des Richtplans (Teil A) verankert werden und nicht bloss in einzelnen Massnahmenblättern angedeutet werden. Ebenso sollte auch die Förderung von **Sharing-Mobilität** im allgemeinen Richtplan-Teil A erwähnt und betont werden.

3. Bemerkungen zu den Massnahmenblättern

3.1 Massnahmenblätter zur Siedlungsentwicklung

S 1 Zentrumsentwicklung

Das zentrale Ziel – öffentliche Strassenräume und Plätze als wichtige Begegnungsorte gestalten – setzt eigentlich eine Verkehrsberuhigung und eine Verminderung der Verkehrsbelastung voraus. Im Massnahmenblatt fehlen entsprechende Hinweise, wie dies erreicht werden soll.

S3 Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Münchenbuchsee

In diesem Gebiet wird mit einem grossen Verdichtungspotenzial gerechnet. Es werden «neue Impulse durch Neubauten» sowie (auf dem Landi-Areal) ein «zukunftsweisendes Ensemble mit verschiedenen Nutzungen» propagiert. Angesichts der ausgezeichneten Erschliessung (durch Bahnhof und Bushaltestellen) sollten aus Sicht des VCS alle Möglichkeiten für autoarme oder gar autofreie Überbauungen in Teilbereichen ausgeschöpft werden. Gleichzeitig ist auf einzelnen Strassenflächen dafür zu sorgen, dass – wie als Ziele bereits formuliert – die Erreichbarkeit des Bahnhofs insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr verbessert und die Umsteigemöglichkeiten auf den öV optimiert werden können.

S4 Verdichtungsgebiete: Zonen mit Planungspflicht

Die formulierte Zielsetzung – gute Verkehrserschliessung insbesondere für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen – ist zu ergänzen: Es sollen immer auch Möglichkeiten gesucht werden, um autoarme oder gar autofreie Überbauungen zu realisieren oder zumindest fossilbetriebenen Mehrverkehr als Folge der Verdichtung zu vermeiden. Es sind entsprechende Mobilitätskonzepte zu verlangen.

Im ZPP-Gebiet Buechlimatt ist mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen, dass die bei der Baurechtserteilung für das neue Verkehrsprüfzentrum des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt abgegebenen Versprechungen und Prognosen zur Verkehrsentwicklung und Verkehrsführung eingehalten werden (Zu- und Wegfahrt via Autobahn, Nutzung des öV). Der VCS fordert entsprechende Präzisierungen in den Massnahmenblättern S4 und M1.

S5 – S8 Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete

In all diesen Gebieten wird mit bedeutenden Verdichtungspotenzialen oder zumindest Möglichkeiten zu verdichteter Wohnnutzung gerechnet. Deshalb gilt es auch hier, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um zumindest fossilbetriebenen Mehrverkehr zu vermeiden: durch gute Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr, ein gutes öV-Angebot oder auch vorteilhafte Bedingungen fürs Mobility-Sharing.

S10 Eignungsgebiete Siedlungserweiterung

Solange die vorhandenen grossen Verdichtungspotentiale im Rahmen der Siedlungsentwicklung nach Innen nicht ausgeschöpft sind, steht der VCS Region Bern neuen Einzonungen kritisch bis ablehnend gegenüber. Dies gilt umso mehr, als dass die im Massnahmenblatt formulierte

Bedingung für die Einzonung von Kulturland betreffend Erschliessung mit öffentlichem Verkehr zu wenig streng ist (sie geht nur für Einzonungen von kleineren Arealen (bis max. 1ha über die Anforderungen der kantonalen Bauverordnung hinaus.).

3.2 Massnahmenblätter zum Motorisierten Individualverkehr (MIV)

M1 Umsetzung Verkehrsmanagement Region Bern Nord

Der VCS Region Bern unterstützt die seit langem überfällige Umsetzung des Verkehrsmanagements mit Nachdruck, inklusive die vorgesehenen Massnahmen gegen unerwünschten Ausweichverkehr auf Schleichrouten, dies auch in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden. Zudem sind auch Massnahmen hinsichtlich des Mehrverkehrs durch das neue Verkehrsprüfzentrum des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamts aufzunehmen (siehe auch Bemerkungen zum Massnahmenblatt S4).

M2a/b Aufwertung des Strassenraums im bzw. ausserhalb Zentrumbereich

Der VCS Region Bern unterstützt auch diese Massnahmen. Ein Fragezeichen ist jedoch zur Formulierung anzubringen, dass «den Bedürfnissen des Fuss- und Veloverkehrs» dabei «genauso Rechnung zu tragen sei» wie dem motorisierten Strassenberufsverkehr. Aus Sicht des VCS sollte im Zentrumbereich den Interessen des Fuss- und Veloverkehrs insbesondere bezüglich Sicherheit und Attraktivität erhöhte Bedeutung beigemessen werden. Bei der Gestaltung der Siedlungseingänge mit «Torwirkung» ist darauf zu achten, dass mit den geplanten Strassenverengungen der Fuss- und Veloverkehr nicht behindert oder gar zusätzlichen Gefahren ausgesetzt wird.

M3 Aufwertung und Verknüpfung Bahnhof Münchenbuchsee-Zentrum

Der VCS Region Bern begrüsst die formulierten Ziele: sichere und direkte Erreichbarkeit des Bahnhofs, Optimierung der Umsteigebeziehungen und Verbesserung der Führung des Fussverkehrs. Er unterstützt den vorgesehenen Schwerpunkt zur Förderung der kombinierten Mobilität. Neben den erwähnten Angeboten (Bike+Ride, Park+Ride, Kiss+Ride) sollten auch Angebote zum Car- und Bike-Sharing (inkl. spezielle Fahrzeuge wie elektrische Lastenvelos) einbezogen werden. Ausserdem sind gerade auch an diesem Knotenpunkt zur Förderung geeigneter Elektromobilität auch entsprechende Ladestationen (für Strom aus erneuerbaren Energiequellen) anzubieten.

Im Übrigen unterstützt der VCS Region Bern auch die Inhalte der folgenden Massnahmenblätter:

M4 Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren (mit zusätzlichen Tempo-30-Zonen und neu auch Tempo-20 Zonen auf Wunsch der betroffenen Quartiere)

M5 Laufende Überprüfung Verkehrssicherheit

M7a Parkierung im Zentrum (wobei neben der Elektromobilität (mit Strom aus erneuerbaren Quellen) auch die Sharing-Mobilität zu fördern ist)

M7b Parkraumbewirtschaftung (mit der gleichen Ergänzung wie bei M7a)

3.3 Massnahmen zum öffentlichen Verkehr und zur Kombinierten Mobilität

Der VCS Region Bern unterstützt mit Nachdruck folgende Massnahmenblätter

Ö1 Erschliessungsqualität sicherstellen (u.a. auch durch Ausweitung des öV-Angebots in den Randstunden)

Ö2a Aufwertung Bahnhof Münchenbuchsee (siehe Bemerkungen zu M3)

Ö2c Hindernisfreie Bushaltestellen

Ö3 Förderung der Kombinierten Mobilität (siehe Bemerkungen zu M3)

Ö2b Neue Buslinien / Buslinienführungen

Zu den Zielgebieten, wo neue Buslinien zu prüfen sind, machen wir folgende Bemerkungen:

Im Hinblick auf die erwogene Erschliessung des Gymnasiums Hofwil z.B. mit einem «Schülerbus» sollte auch geprüft werden, ob und wie allenfalls auch der Fuss- und Veloverkehr zwischen öV-Haltestellen und Gymnasium verbessert und attraktiver gemacht werden könnte.

Die Erschliessung des Sportzentrums Hirzenfeld (Freiluft-Schwimmbad und Kunsteisbahn) mit öV ist ein altes Anliegen, das in Zusammenarbeit mit der zweiten Trägergemeinde (Zollikofen) endlich vorangebracht werden sollte. Es gab schon einmal einen Zubringerbus, Ein öV-Angebot könnte auch die hohe Verkehrsbelastung mit Freizeitverkehr auf der Zufahrtsstrasse aus Zollikofen mindern und die Verkehrssicherheit verbessern. Der VCS Region Bern unterstützt die Initiative der Gemeinde Münchenbuchsee, die öV-Erschliessung des Sportzentrums und der benachbarten gemeindeeigenen Saal- und Freiheitsanlage anzupacken. Es sollte jedoch eine öV-Erschliessung aus beiden Trägergemeinden angestrebt werden.

3.4 Massnahmen zum Fuss- und Veloverkehr

Der VCS Region Bern unterstützt die Inhalte aller Massnahmenblätter und fordert für alle eine Umsetzung in 1. Priorität. Das gilt insbesondere auch für das Massnahmenblatt V1b.

V1b Regionale Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard

Aus Sicht des VCS ist eine schnelle, direkte und widerstandsfreie Velobahn insbesondere für Berufspendlerinnen und Berufspendler mit E-Bikes via Zollikofen nach Bern möglichst rasch zu realisieren. Dabei soll nicht nur Münchenbuchsee als Start- und Zielort im Blickfeld sein, sondern auch der Anschluss insbesondere aus dem Raum Moosseedorf / Urtenen-Schönbühl / Mattstetten / Jegenstorf, in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit den dort zuständigen Gemeinden.

4. Stellungnahme zum Entwurf des Gemeindebaureglements betr. Abstellplätze

Der VCS Region Bern begrüsst, dass im vorgeschlagenen Artikel 552 über Abstellplätze der folgende Grundsatz verankert werden bzw. bleiben soll: «Grundsätzlich ist so wenig motorisierter Verkehr zu generieren wie möglich.» Es ist deshalb nur logisch und folgerichtig, dass die zulässige Anzahl Abstellplätze gegenüber dem kantonalen Recht reduziert werden soll. Die vorgesehene Reduktion ist aus Sicht des VCS aber noch zu wenig ausreichend:

- Zum einen wird die Reduktion nur vorgesehen für «Neubauten in einem Gebiet, welches vollständig über eine öV-Gütekategorie A und B verfügt. Aus Sicht des VCS sollte eine reduzierte Abstellplatz-Zahl auch in weiteren Fällen möglich sein, beispielsweise bei Umnutzungen und Verdichtungen bzw. auch wenn nur die betroffene Parzelle eine der erwähnten Gütekategorien aufweist. (Hinweis zur Formulierung «A und B»: Im Erläuterungsbericht, S. 28, ist von «A oder B» die Rede; die Formulierung im Reglementsentwurf sollte wohl daran angepasst werden.)

- Zum andern führt die zulässige Bandbreite auch nach der vorgeschlagenen Reduktion immer noch zu viel zu grossen Abstellplatz-Zahlen (z.B. bis zu drei Abstellplätze für eine Wohnung). Die vorgesehenen Maximalzahlen für Neubauten mit 1 bis 5 Wohnungen sollten deshalb weiter reduziert werden. Für Neubauten ab 6 Wohnungen sollte angesichts der ausgezeichneten öV-Erschliessung die Bandbreite bei 0,3 bis 0,8 Abstellplätze pro Wohnung festgelegt werden.

Ergänzend zur vorgeschlagenen Bestimmung, dass bei neuen Überbauungen ab 10 Abstellplätzen für Motorfahrzeuge diese Abstellplätze unterirdisch in Einstellhallen zu erstellen sind, schlägt der VCS Region Bern zwei **zusätzliche Vorgaben zur Förderung der Elektromobilität und der Sharing-**

Mobilität vor. Bei solchen Neubauten ist mindestens ein Abstellplatz für Car-Sharing vorzusehen; zudem sind alle oder zumindest ein Grossteil der Abstellplätze mit der nötige Lade-Infrastruktur für Elektrofahrzeuge auszustatten.

5. **Abschliessende Bemerkungen**

Der Richtplan ist auf einen Planungshorizont von 15 bis 20 Jahren, also 2035 – 2040 ausgerichtet. In Bezug auf Verkehr und Mobilität vermischen wir darin eine Auseinandersetzung einerseits mit der technologischen Entwicklung im Zuge der Digitalisierung und andererseits mit den Auswirkungen, die geplante Ausbauten am regionalen Autobahnnetz auf die Verkehrsflüsse und die Verkehrsbelastung in Münchenbuchsee haben könnten. Dies gilt insbesondere für den Ausbau der Grauholz-Autobahn auf 8 Spuren und das Projekt eines Halbanschlusses Grauholz mit neuer Zubringerstrasse aus bzw. nach Zollikofen und dann auch weiter nach Münchenbuchsee. Der VCS Bern regt eine entsprechende Ergänzung an.

Wir danken für die offene Entgegennahme unserer Bemerkungen und freuen uns über die Weiterbearbeitung und Berücksichtigung unserer Anregungen. Für ergänzende Informationen, insbesondere zum autoarmen oder autofreien Wohnen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Jochen Faber
Co-Präsident VCS-Regionalgruppe Bern



Bruno Vanoni
Vorstandsmitglied VCS-Regionalgruppe Bern