



**Stadt Bern**  
Gemeinderat

Erlacherhof, Junkerngasse 47  
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 16  
stadtkanzlei@bern.ch  
www.bern.ch

Schweizerischer Städteverband

per E-Mail an [info@staedteverband.ch](mailto:info@staedteverband.ch)

Bern, 22. Januar 2025

### **Vernehmlassung PAV 6. Generation; Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Gemeinderat der Stadt Bern bedankt sich für die Möglichkeit, sich im Rahmen der Stellungnahme des Schweizerischen Städteverbands (SSV) zum Entwurf der Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) äussern zu können sowie für die in diesem Zusammenhang gewährte Fristverlängerung.

Das Abstimmungsergebnis vom November 2024 gegen den nächsten Ausbauschnitt der Nationalstrassen zeigt ein Umdenken innerhalb der Bevölkerung: Den verkehrlichen Herausforderungen kann und soll nicht mit einem weiteren Ausbau bestehender Autoinfrastrukturen begegnet werden. Vor diesem Hintergrund kommt den Beiträgen an Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs in Zukunft eine noch grössere Bedeutung zu. Der Gemeinderat der Stadt Bern ist überzeugt, dass insbesondere mit der Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs ein wesentlicher Beitrag zu einem nachhaltigen Gesamtverkehrssystem geleistet werden kann und muss.

Mit der in den Richtlinien vorgesehenen Senkung des administrativen Aufwands bei den Eingaben zum Agglomerationsprogramm wird insbesondere die Eingabe von Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs erleichtert; dies ist zu begrüßen. Mit einer gleichzeitigen (signifikanten) Erhöhung der Beiträge an ebensolche Massnahmen müsste aus Sicht des Gemeinderats jedoch künftig dem stattfindenden gesellschaftlichen Wandel konsequent Rechnung getragen werden. Der Gemeinderat bittet den Städteverband darum, diesem Aspekt in seiner Stellungnahme zuhanden des Bundes zentrales Gewicht zu geben.

Abgesehen von dieser zentralen Forderung sind die Anträge und Anpassungen der Richtlinien aus Sicht des Gemeinderats grundsätzlich zielführend und plausibel.

Insbesondere begrüsst der Gemeinderat die Reduktion des administrativen Aufwands bei Kleinmassnahmen in Form der neuen «konzeptionsbasierten Massnahmen» sowie die verstärkte Mitfinanzierung von «blauen» und «grünen» Elementen in der Verkehrsinfrastruktur.

### **Beantwortung des Fragenkataloges**

#### *Zu Frage 1*

Für den Gemeinderat ist zentral, dass künftig vermehrt Gewicht auf die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs gelegt wird und dafür entsprechend höhere Beiträge zur Verfügung gestellt werden (s. einleitende Bemerkungen). Ansonsten ist der Gemeinderat – abgesehen von den nachfolgenden Bemerkungen – mit den Grundzügen der Konsultationsvorlage einverstanden.

#### *Zu Frage 2*

Der Gemeinderat begrüsst den Ersatz der Pauschalmassnahmen durch konzeptionsbasierte Massnahmen – insbesondere aufgrund des Verzichts auf die Leistungseinheiten für die Mitfinanzierung von Kleinmassnahmen. Durch die Einführung konzeptionsbasierter Massnahmen entfällt die Notwendigkeit, standardisierte Kosten pro Massnahmenkategorie und Agglomerationsprogramm festzulegen, was zu einer Vereinfachung des Mitfinanzierungsprozesses führt. Zudem ist erfreulich, dass bei den konzeptionsbasierten Massnahmen Quadratmeter abgerechnet werden können (anstatt Laufmeter). Dies bringt in der Praxis die Flexibilität bei Fuss- und Velomassnahmen oder bei allfälligen Ersatzmassnahmen.

Mit der vorgeschlagenen Obergrenze der anrechenbaren Kosten für konzeptionsbasierte Massnahmen von drei Millionen Franken ist der Gemeinderat jedoch nicht einverstanden. Diese Obergrenze wird als zu tief erachtet, insbesondere angesichts der Tatsache, dass auch heute bereits Pauschalmassnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs häufig Kosten zwischen drei und fünf Millionen Franken aufweisen. Eine Begrenzung auf drei Millionen Franken könnte dazu führen, dass sinnvolle Projekte nicht angemessen gefördert werden, weil sie als Einzelmassnahmen zu klein dimensioniert erscheinen. Der Gemeinderat schlägt daher vor, die Obergrenze der anrechenbaren Kosten konzeptionsbasierter Massnahmen auf fünf Millionen Franken zu belassen, um den aktuellen finanziellen Anforderungen von Massnahmen im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs gerecht zu werden. Gleichzeitig ist nötig, dass die dafür zur Verfügung gestellten Mittel generell erhöht werden.

#### *Zu Frage 3*

Der Gemeinderat befürwortet die Reduktion des Erarbeitungsaufwandes durch möglich geographische und thematische Schwerpunktsetzungen und die Wiederverwendung gewisser Bausteine.

#### *Zu Frage 4*

Die Mitfinanzierbarkeit von «grünen» und «blauen» Elementen wird vom Gemeinderat ausdrücklich begrüsst. Dies fördert die Planung und Realisierung von «Schwammstadt-Elementen», konkret von Baumpflanzungen und Entsiegelungen.



Folgende Anmerkungen macht der Gemeinderat hierzu:

- In Kapitel 2.4.1 (S. 20 RPA-Entwurf) heisst es zum Aspekt der Mitfinanzierung: «Ebenso können allfällige grüne oder blaue Elemente mitgetragen werden, sofern sie integrierter Bestandteil einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme sind und die Auswirkungen dieser Massnahme auf den Verkehr nachgewiesen werden können.» Es stellt sich die Frage, wie messbare Auswirkungen von «grünen oder blauen» Massnahmen auf den Verkehr noch vor Umsetzung und Monitoring derselben sowie ohne beachtlichen Aufwand ermittelt werden sollen. Hierzu ist eine Klärung nötig.
- Der Gemeinderat sieht im Weiteren Anpassungsbedarf hinsichtlich der Konkretisierung der beiden erstgenannten Ziele in Kapitel 1.1 (S. 4 RPAV-Entwurf). Bezüglich des 1. Ziels «Verkehr und Siedlung Abstimmen» werden in Fussnote 2 für das Verständnis von Landschaft Referenzen genannt. Hier sollte auch das in Revision befindliche «Raumkonzept Schweiz» benannt werden.  
Zum 2. Ziel «Verkehrslösungen mitfinanzieren» heisst es in Fussnote 4: «Unter dem Begriff «Klimaanpassung» wird zum einen die Verminderung der Treibhausgasemissionen verstanden, (...)». Gerade dieser erstgenannte Aspekt fällt jedoch dezidiert in das Themenfeld Klimaschutz, der im Übrigen aus Sicht des Gemeinderats vorrangig zu verfolgen ist, um mittel- bis langfristig erst gar nicht auf aufwändige Klimaanpassung angewiesen zu sein.

#### Zu Frage 5

Der Gemeinderat ist mit den Präzisierungen bzgl. der Behandlung der Aspekte zum Thema Siedlung, insbesondere der flexibleren Handhabung der Siedlungsmassnahmen, im Grundsatz einverstanden.

Folgende Anmerkungen werden hierzu gemacht:

- Unter 2.3.2 «Situations- und Trendanalyse» (ab S.15 RPAV-Entwurf) werden hinsichtlich der Abhandlung von Kernfrage und Zweck die Berücksichtigung der Landschaft und der Umwelt vorgegeben. In den nachfolgenden Kapiteln 2.3.3 «Zukunftsbild», 2.3.4 «Handlungsbedarf», 2.3.5 «Teilstrategien» sowie 2.3.6 «Massnahmen und deren Priorisierung» ist nicht mehr von der Berücksichtigung der Umwelt die Rede. Der Gemeinderat sieht auch hier Bedarf, den Aspekt Umwelt in die Betrachtungen einzubeziehen.
- Unter dem Aspekt «Erwartete Inhalte / zu behandelnde Themen» ist im ersten Lemma die Rede vom «Handlungsraum des Raumkonzepts». Was ist hier mit Raumkonzept konkret gemeint (=> Begriffsüberschneidung mit «Raumkonzept Schweiz»)?

#### Zu Frage 6

- Generell regt der Gemeinderat an, in der Stellungnahme an das Bundesamt für Raumentwicklung aufzuführen, dass sich der Aufwand für die betroffenen Städte und Gemeinden generell deutlich reduzieren sollte.
- In Kapitel 3.4 «Wirkungskriterien» (ab S. 29 RPAV) wird als zweites Kriterium (WK2) «mehr Siedlungsentwicklung nach innen» aufgezeigt. Dieses Kriterium wird dann im Anhang 3 ab Seite 57 RPAV-Entwurf weiter konkretisiert. Insbesondere unter Berücksichtigung der dort dargelegten Präzisierungen müsste die Bezeichnung auf Seite 29 den Zusatz erhalten: «Mehr qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen».

Der Gemeinderat dankt für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse



Marieke Kruit  
Stadtpräsidentin



Dr. Claudia Mannhart  
Stadtschreiberin