

Region Oberaargau
Jurastrasse 29
Postfach 835
4901 Langenthal

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2021 Region Oberaargau

Mitwirkung

Bern, 10. April 2020

Sehr geehrte Damen und Herren

Zuerst bedanken wir uns für die Möglichkeit, im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Regionalem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept der Region Oberaargau Stellung beziehen zu können. Als Umweltverband im Bereich Verkehr beschränken wir uns in der Hauptsache auf die für den Verkehr (Langsamverkehr, ÖV und MiV) relevanten Teile des RGSK. Wir erlauben uns hier, ausserhalb des vorgegebenen Fragebogens unsere Gedanken zum RGSK zu erläutern.

Grundsätzliches

Beim RGSK 2021 handelt es sich im Eigentlichen um eine Aktualisierung des RGSK 2016 mit (punktuellen) Anpassungen in den Massnahmen. Aus diesem Grund wiederholen wir die schon bei der Mitwirkung zum RGSK 2016 geäusserte Kritik. Wir finden es falsch, dass im Rahmen des Fragebogens ausdrücklich nur Eingaben zu den Anpassungen gegenüber dem RGSK 2016 gemacht werden können. Dies umso mehr als die Anpassungen gegenüber dem RGSK II nicht hervorgehoben worden sind. Das dies möglich gewesen wäre, zeigt das RGSK Emmental, wo sämtliche Änderungen gegenüber dem RGSK 2016 hervorgehoben und auch die Änderungen in den Massnahmen auf einem separaten Dokument ausgewiesen worden sind. Ebenso sind grundsätzliche Fragen, die schon in unseren früheren Mitwirkungen zum RGSK angesprochen wurden, auch im RGSK 2020, teilweise noch akzentuierter, vorhanden.

Das RGSK soll für die Region eine nachhaltige Entwicklung garantieren. Ein an und für sich löbliches Vorhaben, das aber wie gehabt auf Wachstumsprognosen beruht, die in Frage zu stellen sind. In krassem Gegensatz zu diesem Ziel der nachhaltigen Entwicklung steht allerdings, gerade in dem uns betreffenden Themenumfeld Verkehr der Stand der Umsetzung der im RGSK 2016 aufgeführten Massnahmen. Wenn z.B. das Resultat von 14 Massnahmen im öffentlichen Verkehr darin besteht, dass 4 aufgegeben worden und die restlichen pendent sind, stellt sich die Frage, mit welchem Engagement in der Region die Vorgaben aus dem RGSK überhaupt umgesetzt werden. Dies vor allem auch im Hinblick darauf, dass die Region punkto Modalsplit gegenüber den anderen Regionen im Kanton extrem schlecht aufgestellt ist, ja sich dieser Modalsplit in der letzten Periode seit 2016 noch mehr zu Lasten der umweltverträglicheren Mobilität hin zum MiV verlagert hat. Dies obschon in der Region Oberaargau die zurückgelegte Tagesdistanz die kleinste aller Regionen ist. Dieser Verlagerung zum Trotz werden aber auch im RGSK 2021 wieder viele Massnahmen für Verbesserungen für den MiV eingestellt, die auch zu Kapazitätserweiterungen führen. So stehen die erwähnten Ortsdurchfahrtsanierungen zwar im Zeichen der Standards des Kantons, wie aber das jetzt aktuelle Beispiel Lotzwil zeigt, gelten die im Zweifelsfall wohl nur für den MiV und nicht für den Langsamverkehr. Massnahmen, die zielgerichtet zur Verlagerung beitragen, sind praktisch nicht ersichtlich. Es wird zwar festgehalten, dass die Region punkto verfügbarer Park- und Abstellplätze einen Spitzenplatz einnimmt und ein sehr hoher Anteil dieser Plätze gratis ist, aber Instrumente wie ein Mobilitätsmanagement und zur Bewirtschaftung von Parkplätzen fehlen vollständig. Auch wäre zu überlegen, ob es nicht sinnvoll ist, Vorgaben punkto Parkplatzzahl in neu zu erstellenden Siedlungen bereits im RGSK zu machen und so dem autofreien und -armen Wohnen zum Durchbruch zu verhelfen. Weiter muss auf das praktisch komplette Fehlen von Bezügen zur Klimaproblematik hingewiesen werden. Die gesamte Klimaproblematik findet sehr beschränkt Eingang in das RGSK, klimarelevante Massnahmen sind kaum ersichtlich. Positiv zu vermerken wäre eigentlich der Grundsatz im Bereich Verkehr, diesen nach dem Motto «Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich abwickeln» zu

behandeln. Allerdings fehlt hier ein viertes «V» für «vernetzen», wie es z.B. im Agglomerationsprogramm Biel Lyss definiert ist. Wenn schon davon die Rede ist, dass neue Infrastrukturen auch in Zukunft nötig sein werden, müssen diese auch gerade unter dem Begriff «vernetzen» geprüft werden.

Zu den einzelnen Kapiteln

2.2 Umsetzungsstand RGSK 2016; Verkehr

Die hier aufgeführten Daten sind nicht gerade erfreulich. Von den im RGSK 2016 definierten Massnahmen sind die allermeisten nach wie vor pendent. Besonders bedenklich ist die Situation im öffentlichen Verkehr: von den 14 festgehaltenen Massnahmen im RGSK 2014 wurden vier aufgegeben und die restlichen sind pendent. Es ist also keine einzige Massnahme umgesetzt worden. Auch im Bereich Langsamverkehr sieht es düster aus, 17 Massnahmen und eine umgesetzt. Einzig bei den Massnahmen zum MiV wurden mehrere Massnahmen realisiert. Es zeigt sich einmal mehr, dass die Gewichtung bei der Umsetzung von Massnahmen trotz eines sehr schlechten Modalsplits einmal mehr beim MiV liegt. Dies hat unserer Ansicht nach auch mit einer grundsätzlichen Fehlkonstruktion innerhalb der Massnahmen zu tun. Die allermeisten MiV-Massnahmen betreffen auch den ÖV und den Langsamverkehr. Gerade die Sanierungen der Ortsdurchfahrten, die alle als MiV-Massnahmen aufgeführt sind, sollten unter eine neue Kategorie mit Einbezug aller Verkehrsteilnehmer fallen. Es wird zwar bei den Massnahmen darauf hingewiesen, dass das Ziel der Sanierungen eine Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmer sein soll, aber im Zweifelsfall ist es immer der MiV, der an erster Stelle kommt. Als Beispiel soll hier die Sanierung der Ortsdurchfahrt Lotzwil dienen, die vor kurzem aufgelegt worden ist. Grundlage und Ziel der Sanierung sind die Standards für Kantonsstrassen, die sich der Kanton selbst gesetzt hat. Einmal mehr werden diese Standards für den MiV erreicht, für den Veloverkehr in Längsrichtung durch das ganze Dorf hindurch aber nicht. So erreicht man keine Änderung des Modalsplits. Zu denken gibt auch die Aussage bezüglich der Massnahmen im Bereich Park & Ride / Bike & Ride. Hier fragt sich, ob den Gemeinden bewusst ist, dass das RGSK und damit auch die Massnahmen behördenverbindlich sind.

3.1.4 Die Agglomeration Langenthal

Wir unterstützen die Ausdehnung des Agglomerationsprogramms Langenthal auf die umliegenden Gemeinden. Auch wenn die Agglomeration nach Definition des Bundes nur die Gemeinde Langenthal beschränkt ist, macht es Sinn, die Planungsgrundlagen auf die umliegenden Gemeinden auszuweiten. Gerade Verkehrsprobleme können nicht isoliert betrachtet werden, sie sind immer raumübergreifend.

3.1.5 Der ländliche Raum

Es ist sicher richtig, dass der ländliche Raum sowie die Hügel- und Berggebiete Anziehungskraft als geschätzter Wohnraum haben. Dies darf aber nicht dazu verleiten, hier ein unerwünschtes Wachstum zu generieren. Die immer stärkere Trennung von Wohn- und Arbeitsgebieten fördert nur den Pendlerverkehr und führt zu unerwünschtem Mehrverkehr. Hier müssen Entwicklungsmöglichkeiten sehr sorgfältig geplant werden und an strikte Bedingungen bezüglich Erschliessung mit ÖV (und auch Veloverkehr) geknüpft werden. Die beiden Massnahmen des 'innerregionalen Ausgleichs von Siedlungsflächen' sowie der 'Siedlungsentwicklung nach Innen' sind darum begrüssenswerte Instrumente, die aber nicht ausreichen.

3.2.1 Situationsanalyse Siedlung

- aktuelle Bevölkerungsentwicklung:

In der Analyse zeigt sich, dass das Bevölkerungswachstum vor allem in den Agglomerationsgürtel und den Entwicklungsachsen mit und ohne Zentralität stattgefunden hat. Trotz oder gerade wegen diesem Wachstum sind hier auch die Gemeinden mit einem exorbitant hohen Leerwohnungsbestand zu finden. Dieser über die ganze Region hohe Leerwohnungsbestand (Leerwohnungsziffer 4.24, mit Abstand die höchste im ganzen Kanton Bern und schweizweit der vierthöchste Wert) muss auch Berücksichtigung finden in den Massnahmen zur Siedlungsentwicklung.

- aktuelle Beschäftigtenentwicklung:

Die aktuelle Entwicklung zeigt hier einen Rückgang der Beschäftigtenzahlen in den Bereichen Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen ohne Zentralität, zentrumsnahe ländliche Gebiete und Hügel- und Berggebiete. Was auffällt ist, dass vor allem im ersten Bereich trotz allgemeiner Abnahme die Beschäftigtenzahl im 3. Sektor markant gewachsen ist. Könnte das ein Hinweis sein, dass vor allem der Ausbau der Kommunikationsinfrastruktur gefördert werden müsste und nicht die verkehrliche Infrastruktur? Z.B. mehr Glasfaser für Homeoffice und Co-Workingspace als Strassenausbau?

- Nutzungsreserven

Die heute vorhanden Nutzungsreserven sind vor allem im zentrumsnahen ländlichen Raum so gross,

dass sich die Frage stellen muss, ob hier noch Vorranggebiete Siedlungserweiterungen ausgeschlossen werden sollen.

3.4. Verkehr

Die in diesem Kapitel aufgezeigten Zahlen sind erschreckend. Ein Modalsplit, der sich seit 2010 hin zum MiV verlagert, ein Anteil Langsamverkehr, der immer schlechter wird, hier ist zwingend Handlungsbedarf. Umso mehr als die Region Oberaargau kantonsweit die Region mit den kürzesten zurückgelegten Tagesdistanzen ist. Hier zeigt sich ein grosses Potenzial an Verlagerung zum Langsamverkehr, dass unbedingt genutzt werden muss. Hier genügt es klar nicht, einfach auf den Sachplan Velo zu verweisen. Der Sachplan Velo ist eine Minimalvorgabe über den ganzen Kanton, innerhalb der Region sind weitergehende Massnahmen zwingend. Die Verlagerung im Modalsplit weg vom MiV muss in den Massnahmenplänen Niederschlag finden. Davon ist aber nicht viel zu sehen. Massnahmen, die wirklich zu einer Verlagerung des Verkehrs in Richtung Langsamverkehr führen, fehlen fast ganz. Es wird zwar z.B. darauf hingewiesen, dass der Oberaargau einen sehr hohen Anteil Parkplätze aufweist, die auch zumeist gratis nutzbar sind, eine Massnahme zu einem Mobilitäts- und Parkplatzmanagement resp. zu einer einheitlichen, regionalen Parkplatzbewirtschaftung ist aber nicht vorhanden. Es wäre ein zentral wichtiger Hebel, die Arbeitgeber in die Pflicht zu nehmen, und diese zu einem Mobilitätsmanagement gegenüber ihren Arbeitnehmenden zu verpflichten, das mindestens den Mehrkosten von Auto-Parkplätzen Rechnung trägt, zum Ziel aber hat, die Benutzung von ÖV und Langsamverkehr zu begünstigen.

Nicht einverstanden sind wir mit dem Fazit in 3.4.6. Die Realisierung der Verkehrssanierung Aarwangen – Langenthal – Nord führt mitnichten zu einer Entlastung der hoch belasteten Ortsdurchfahrten, einzig in Aarwangen wird eine gewisse Verbesserung spürbar sein. Andere Orte werden aber durch den generierten Mehrverkehr grösseren Belastungen ausgesetzt. Grundsätzlich führt aber die Umfahrung Aarwangen zu Mehrverkehr, z.B. durch eine Attraktivierung der Ausweichroute zur Umgehung der Staus auf der Autobahn. Diese Konzentration auf die Verkehrssanierung konterkariert auch die in Kapitel 4 festgehaltenen Zielsetzungen bezüglich des Verkehrs. Mit Kapazitätserweiterungen für den MiV ist es illusorisch, das prognostizierte, zusätzliche Verkehrsaufkommen mit dem Umweltverbund aufzufangen. Wir sind zwar einverstanden, dass verschiedenen Ortsdurchfahrten saniert werden müssen. Leider laufen aber diese Sanierungen alle als MiV-Massnahmen, was einmal mehr zeigt, wo das Hauptgewicht der Sanierungen liegt (wir haben schon weiter oben auf das Beispiel Lotzwil hingewiesen). Hier müsste man endlich zu einem Paradigmenwechsel kommen und diese Sanierungen konsequent unter dem Aspekt Verbesserungen für den Langsamverkehr durchführen, auch wenn dies zu einem erhöhten Durchfahrtswiderstand für den MiV führt.

5.1.3 Gesamtregionaler Handlungsbedarf Siedlung

Im Bereich Siedlung muss aus unserer Sicht auch die Förderung von autoarmen und -freien Siedlungen aufgenommen werden (die durchaus auch attraktive Siedlungen, wie sie gefördert werden sollen, sein können). Dies, zusammen mit mehr Mobilitätsmanagement, ist ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung des Modalsplits.

5.3.3 Handlungsbedarf Verkehr

Hier werden doch einige erstaunliche Aussagen gemacht. So steht hier lapidar «Für den motorisierten Individualverkehr besteht kein Handlungsbedarf». Die vorgesehenen Massnahmen im Bereich MiV genügen nicht, um Verbesserungen im Modalsplit zu erreichen, sie entsprechen auch nicht der Strategie der drei «V» vermeiden, verlagern, verträglich gestalten. Im Gegenteil, die teilweisen Kapazitätserhöhungen führen zu weiterem Mehrverkehr. Hier ist aus unserer Sicht sehr viel Handlungsbedarf vorhanden.

6.4 Teilstrategie Verkehr

Die hier aufgeführten Punkte können wir voll und ganz unterstützen. Auf diese behördenverbindliche Strategie sollte das gesamte RGSK mit den Massnahmen (und auch das Agglomerationsprogramm Langenthal) ausgerichtet sein, was leider aus unserer Sicht überhaupt nicht der Fall ist.

Fazit:

Als Fazit können wir hier nur unsere Forderungen aus der Mitwirkung zum RGSK 2016 wiederholen: «Was im RGSK fehlt, sind grundlegende Visionen, Strategien, konkrete Vorschläge für Steuerungsmöglichkeiten bezüglich Siedlung und Verkehr. Es ist nicht einmal ein Versuch erkennbar, den Verkehr zu reduzieren oder zumindest das Wachstum zu bremsen. Auch wenn Bevölkerung und Arbeitsplätze möglicherweise zunehmen werden, erachten wir es als falsch, daraus automatisch ein sogar überproportionales Verkehrswachstum abzuleiten und dieses einfach zu akzeptieren. Es muss im Gegenteil Aufgabe von Planung und Politik sein, das ungebremste Verkehrswachstum zu verhindern. Es ist gar nicht möglich, die vorhergesehenen Kapazitätsausbauten – auch im ÖV – zu realisieren. Das Verkehrsvolumen muss sich auch an die gegebene Infrastruktur anpassen. Diese

muss mittels geeigneter Massnahmen, z.B. Road-Pricing, Mobility-Pricing und Mobilitätsmanagement der Betriebe auch aktiv gelenkt werden, so dass die Spitzenbelastungen reduziert werden können. In aller Regel beschränkt sich die sogenannte Überlastung der Verkehrsinfrastruktur auf wenige Stunden pro Tag.“

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Eingabe.
Mit freundlichen Grüssen

VCS Regionalgruppe Oberaargau-Emmental

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'CW', with a stylized flourish at the end.

Christoph Waber
Geschäftsführer