

RGSK 2021 / AP 4

Fragebogen zur öffentlichen Mitwirkung

31. Januar bis 4. April 2020

Den Fragebogen in elektronischer Form finden Sie auf unserer Website «www.bernmittelland.ch».

Mitwirkungsunterlagen:

- ▶ Lesehilfe RGSK 2021 / AP 4
- ▶ Formular für die Mitwirkungseingaben
- ▶ Umfrageliste Siedlung (*geht nur an RKBM-Gemeinden*)
- ▶ Bericht RGSK 2021 / AP 4
- ▶ Kartenband RGSK 2021 / AP 4
- ▶ Massnahmenband RGSK 2021 / AP 4
- ▶ Massnahmenkarten pro Sektor

Absender (Gemeinde, Verband, Verein, Partei, Nachbarregion, Firma, Privatperson u. a. m.):

VCS Regionalgruppe Bern

Verantwortliche Person: Benjamin Zumbühl, Geschäftsleiter

Telefon für Rückfragen: 031 318 54 40

E-Mail-Adresse: regionbern@vcs-be.ch

Fragen:

1. **Gesamteindruck:** Sind Aufbau und Inhalt des RGSK 2021 / AP 4 nachvollziehbar? (Bericht RGSK 2021 / AP 4)?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte kurz begründen:

Grundsätzliches: Der Umfang der Unterlagen ist enorm und für die zur Mitwirkung eingeladenen Organisationen kaum bewältigbar. Wir haben grosse Zweifel, ob hier noch eine stufengerechte Planung vorliegt. Insbesondere das Fehlen einer GIS-Plangrundlage macht es sehr schwer, einzelne Massnahmen und Festlegungen des RGSK räumlich gut verortet nachvollziehen zu können. Die Gemeinden waren schon in den Prozess der Erarbeitung einbezogen. Die Verbände, Parteien usw. erhalten die 600 Seiten nun zur Mitwirkung. Für ehrenamtlich Arbeitende ist das eine Zumutung. Das Bedürfnis, sich zu äussern, ist aber gross, da es sich um ein wichtiges Planungsinstrument handelt. Die 600 Seiten sind zudem unübersichtlich und sehr redundant. In Zukunft muss unbedingt eine geeignetere Form für die Mitwirkung gefunden werden.

Behördenverbindlichkeit: Bisher waren neben der RGSK-Karte und den Massnahmenblättern nur wenige Abschnitte des Erläuterungsberichts behördenverbindlich; neu sollen gemäss Lesehilfe RGSK die ganzen Kapitel 4, 5 und 6 (Zukunftsbild, Handlungsbedarf und Strategie) behördenverbindlich werden; im Bericht RGSK ist dagegen nur von Kapitel 4 und 6 als behördenverbindlich die Regel: Was gilt nun?

Planungsverständnis: Wir kritisieren das mechanistische und eindimensionale Modell hinter dem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept: Für die Region wird ein Bevölkerungswachstum und Arbeitsplatzwachstum festgelegt. Anschliessend rechnet ein Modell die resultierenden Verkehrszunahmen. Schliesslich werden Massnahmen definiert, wie die Verkehrszunahme und das Bevölkerungswachstum bewältigt werden können. Wir stellen einen interessanten Unterschied zwischen der Herangehensweise für den Baulandbedarf gegenüber den nötigen Massnahmen im Bereich Verkehr fest: Auf S. 71 wird erläutert, dass der Baulandbedarf Wohnen und Arbeiten nicht auf Grundlagen der Prognosen berechnet, sondern aufgrund von regionalen Zielen festgelegt wird. Beim Verkehr dagegen fehlt diese zielorientierte Planung vollständig. Stattdessen wird eine rein nachfrageorientierte Planung betrieben. In dieser nachfrageorientierten

Logik wird der Verkehr als Naturgesetz angeschaut. In Anbetracht des Klimanotstandes und des begrenzten Platzes in der Agglomeration Bern plädieren wir für einen neuen Ansatz: Der Verkehr muss sich primär an Belastbarkeitsgrenzen orientieren: Belastung für die Bevölkerung durch Lärm, Luftschadstoffe, Belastung des Klimas, Belastung des Raums. Die grundlegenden Fragen müssen beispielsweise sein: Wie viel CO₂ darf der Verkehr in der Region Bern 2040 noch verursachen, damit die Klimaziele des Pariser Abkommens erreicht werden können? Wieviel Verkehr verträgt die Agglomeration? Welche Qualitäten wollen wir im Strassenraum erreichen? So kommt man zu einer sinnvollen, angebotsorientierten Verkehrsplanung. Das RGSK 2021 ist zu wenig konsequent auf die Klimaziele ausgerichtet. Regionalflugplatz Bern-Belp: Die Region Bern verfügt mit Zürich-Kloten, Basel Mulhouse und Genève über drei Flughäfen, die in Pendeldistanz erreichbar sind. Auf den Regionalflugplatz Belp ist die Region nicht angewiesen. Er ist deshalb aus allen Plänen, Textstellen und Massnahmenblättern des RGSK zu streichen. Langsamverkehr: Im RGSK taucht der Begriff zur Umschreibung von Fuss- und Veloverkehr einige Male auf. Wir fordern, die Terminologie anzupassen und konsequent von Fuss- und Veloverkehr zu sprechen. Denn dieser ist in der Agglomeration oft schneller als die anderen Verkehrsträger!

2. **Stand der Umsetzung:** Sind Sie mit den Ausführungen im Kapitel «Stand der Umsetzung» (Bericht RGSK 2021 / AP 4, Kapitel 2) einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte kurz begründen:

- S. 44: Für die Region wurden Konzepte zur Parkplatzbewirtschaftung, Tempo-30-Zonen und Freizeitparkplätze erarbeitet. Die Gemeinden sind an der Umsetzung. Wir merken wenig davon.

3. **Situations- und Trendanalyse:** Sind Sie mit den Ausführungen im Kapitel «Situations- und Trendanalyse» (Bericht RGSK 2021 / AP 4, Kapitel 3) einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte kurz begründen:

- Bemerkung zu der auf S. 65 prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und Beschäftigtenentwicklung in zentrumsnahen ländlichen Gebieten sowie Hügel und Berggebieten: Der Bericht erläutert, dass diese Entwicklungen tendenziell überschätzt würden. Die Wachstumsziele sind grundlegend im RGSK, denn daraus resultieren die nötigen Massnahmen. Wir finden es falsch, gerade in peripheren Gebieten von einem zu grossen Wachstum auszugehen. Das führt zu Infrastrukturen, die später schlecht ausgelastet sein werden, zu unerwünschtem Mehrverkehr und zu Einzonungen an peripheren Lagen. Wir fordern deshalb, die Entwicklungen in ländlichen Gebieten im RGSK gegen unten anzupassen.
- S. 74: Die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung in der Region Bern wohnt und arbeitet dort, wo der ÖV gut ist. Das zeigt das grosse Potential für eine grosse Verlagerung vom MIV auf den ÖV. Diese wird für uns im RGSK aber viel zu wenig konsequent vorangetrieben.
- S. 83: Hier wird das Verkehrsaufkommen für das Jahr 2040 für die verschiedenen Raumtypen prognostiziert mit Hilfe des GVM Bern. Mit Blick auf andere Städte und Agglomerationen in Europa, die eine starke Veloförderung betrieben haben, sind die Prognosen für das Velo sehr zurückhaltend. Das Velo und E-Bike haben ein viel grösseres Potential. Wir fordern, dass die Planung auf Zielen beruht und nicht auf vorsichtigen Prognosen.
- S. 91 Der Binnenverkehr MIV hat in der Stadt Bern abgenommen, und im STEK hat sich die Stadt Bern eine weitere Reduktion des MIV zum Ziel gesetzt. Die Prognosen des GVM Bern stimmen aber nicht mit den STEK-Zielen der Stadt Bern überein. Dieser Widerspruch muss gelöst werden. Wir fordern eine Anpassung an die Ziele der Stadt Bern.
- S. 95: Als Fazit wird gezogen, dass in der Stadt Bern die MIV-Dominanz abnehmen wird, aber in der übrigen Region nicht. Die Entwicklung des MIV folgt jedoch keinem Naturgesetz. Die Stadt Bern hat sich zum Ziel gesetzt, den MIV zu reduzieren. Nun muss die Region nachziehen und sich ebenfalls ambitionierte Ziele zur MIV-Reduktion setzen.
- S. 101 und 128: Der städtische Binnen-Pendlerverkehr mittels Velo ist zwischen 2000 und 2015 stark gewachsen Das belegt die Wirkung der Velooffensive.
- S. 124: Die RKBM muss sich beim Kanton dafür einsetzen, dass die rechtlichen Grundlagen angepasst werden, damit der Kanton auch Nachtangebote bestellen kann und somit in der Region Bern in der Nacht auch S-Bahnen verkehren dürfen.

- S. 127: Die Daten des Mikrozensus Verkehr belegen das riesige Potential des E-Bikes in der Region Bern: Mit der durchschnittlichen und mit E-Bike gut bewältigbaren Distanz von 5.4 km sind die Einzugsgebiete der regionalen Zentren abgedeckt.
- S. 130: Die geplanten Velohaupttrouten erachten wir als sehr sinnvoll und wichtig. Aber der Umsetzungshorizont 2027 ist zu spät. Sie müssen rascher umgesetzt werden (Die Umlagerung von MIV und ÖV auf E-Bike ist ökologisch und ökonomisch sinnvoll!).
- S. 138: Der Vorteil von zielorientierter statt prognosebasierter Planung wird im Bericht selber erwähnt: *«Was den Modal Split betrifft, fällt auf, dass bei Wegen mit Ziel Stadt Bern der ÖV-Anteil und der Anteil des Veloverkehrs im Vergleich zu den übrigen Zielgebieten viel höher ausfällt. Bis 2040 steigt der Anteil des ÖV und des Veloverkehrs in der Stadt Bern zudem markant an. Wenn also die Infrastruktur für den Veloverkehr im Vergleich zu den Annahmen im GVM BE weiter ausgebaut würde oder neue Angebote im ÖV aufgebaut würden oder die Zugänglichkeit für den MIV reduziert würde, könnte der klare Trend Richtung ÖV und Veloverkehr noch deutlich stärker ausfallen. Genau so könnten umgekehrt eine bessere MIV-Zugänglichkeit oder technische Fortschritte im MIV (Stichwort E- Mobilität) den MIV auch wieder attraktiver machen und in der Folge zu einem weniger starken Rückgang des MIV führen. Diese Diskussion zeigt, dass auch die Ausgestaltung der kommunalen und kantonalen Verkehrspolitik einen wesentlichen Einfluss auf die zukünftige Attraktivität der einzelnen Verkehrsmodi und damit auf den Modal Split haben wird.»* Ja genau! Deshalb ist es ja so wichtig, nach politischen Zielsetzungen zu planen und nicht nach Prognosen, welche die vergangene Entwicklung in die Zukunft projizieren.

4. **Zukunftsbild:** Sind Sie mit den Zielen im Kapitel «Zukunftsbild» (Bericht RGSK 2021 / AP 4, Kapitel 4) einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein x Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte kurz begründen:

- Positiv zu erwähnen ist, dass sich die Siedlungs- und Landschaftsentwicklung tendenziell an angebotsorientierten Entwicklungszielen orientiert.
- Im Gegensatz dazu lehnen wir das stark nachfrageorientierte Zielbild Verkehr des RGSK ab. Hier muss aus unserer Sicht zwingend eine Strategieänderung zugunsten einer angebotsorientierten Planung erfolgen.
- Die Verkehrspolitik der Stadt Bern zeigt deutlich, dass mit einer konsequent auf ökologische Verkehrsmittel ausgerichteten Verkehrsplanung und einer angebotsgesteuerten Planung des motorisierten Individualverkehrs der Anteil des MIV nicht nur im Modal-Split, sondern auch volumenmässig reduziert werden kann.
- Die überzogenen Wachstumsprognosen in den ländlichen Teilen der Region schlagen sich auch in einem steigenden MIV-Volumen nieder. Diese Entwicklung muss zwingend gestoppt und umgekehrt werden.
- Das Zukunftsbild im Bereich Verkehr teilen wir nicht. Gefordert wird ein leistungsfähiges Netz, das gut ausgelastet, aber nicht überlastet ist. Wir wollen dagegen eine klare Priorisierung der umweltfreundlichen Verkehrsträger ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr.
- Wir begrüßen die stärkere Förderung der Tangentialverbindungen im ÖV und Veloverkehr. Dies hilft, das Zentrum zu entlasten und die Ausnutzung der Infrastruktur besser zu verteilen.
- S. 160: Abstimmung Siedlung-Landschaft und Verkehrsentwicklung: Was hier fehlt, ist die Förderung von autoarmem Wohnen. Wer kein Auto hat, belastet auch die Infrastruktur nicht!
- Im Zukunftsbild fehlen eigene Aussagen zum Fussverkehr. Der Fussverkehr wird immer zusammen mit dem Veloverkehr genannt, obschon die beiden Verkehrsarten sehr unterschiedliche Potentiale haben und sich andere Herausforderungen stellen. Der Fussverkehr wird im ganzen RGSK zu Unrecht völlig marginalisiert. Wir fordern eine regionale Fussverkehrsplanung. Die Region soll den Gemeinden auch in diesem Bereich Handlungsanweisungen geben.
- S. 161: MOCA-Indikator 1 Modal Split. Wir fordern für 2040 einen Zielwert des Anteils MIV, der mit den Klimazielen kompatibel ist und sich an den Belastbarkeitsgrenzen der Region orientiert (Belastung für die Bevölkerung durch Lärm, Luftschadstoffe, Belastung des Klimas, Belastung des Raums.).

- S. 162: MOCA-Indikator 3 Einwohner*innen nach ÖV-Güteklasse: Da der Anteil an Einwohnenden in den Güteklassen A - C schon hoch ist, werden die Zielwerte 2030 aus dem letzten AP 3 übernommen. Wir fordern aber eine weitere Erhöhung der Zielwerte im Sinne einer Verlagerungspolitik von MIV auf ÖV.

5. **Handlungsbedarf:** Sind Sie mit den Aussagen im Kapitel «Handlungsbedarf» (Bericht RGSK 2021 / AP 4, Kapitel 5) einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte kurz begründen:

- Wir vermissen eine klare Benennung des Handlungsbedarfs im Bereich Klimaschutz und Klimaanpassung.
- S. 179: Nationalstrassennetz: Wir wollen KEINE Engpassbeseitigung. Der Stau ist ein willkommenes Verkehrshindernis, der kombiniert mit anderen Massnahmen die Leute zu einer Verhaltensänderung bringen wird. Ein Ausbau wird dagegen zu Mehrverkehr führen.
- S. 185: In der Tabelle wird der marginale Stellenwert des Fussverkehrs klar: Gemäss dieser Tabelle besteht beim Fussverkehr nur Handlungsbedarf in der Stadt Bern. Dabei gibt es Mängel und Handlungsbedarf in der ganzen Region. Diese müssen im RGSK auch thematisiert werden.

6. **Strategien:** Sind Sie mit den Stossrichtungen im Kapitel «Strategien» (Bericht RGSK / AP 4, Kapitel 6) einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte kurz begründen:

- S. 192/199: Siedlungsentwicklung nach Innen / Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete: Was fehlt: Die Verdichtung muss auch zu einer höheren Nutzungsdichte führen, nicht nur zu einer höheren baulichen Dichte. D.h. der Raum muss effizienter genutzt werden, indem mehr Menschen pro m² wohnen und kurze Wege gefördert werden.
- S. 200: Entwicklungsgebiete sind zu stark nach Wohnen und Arbeiten getrennt. In der Agglo wären gemischte Zonen auch wichtig. Kombination Wohnen/Arbeiten reduziert Pendlerverkehr.
- S. 202: In der Teilstrategie Landschaft begrüssen wir, dass auch das Siedlungsgrün zur Landschaft zählt. Dies ist nicht nur für das städtische Klima zu Zeiten des Klimawandels zentral, sondern auch im Sinne der Förderung von kurzen Wegen (Naherholung im unmittelbaren Wohnumfeld).
- S 207: Teilstrategie Gesamtverkehr: Der Fokus muss hier ganz klar auf die Strategie «Verkehr vermeiden» gelegt werden. Das ist aber nicht der Fall. Entlarvend ist die Übersichtstabelle auf S. 225. Da gibt es nur gerade 4 Elemente mit «Verkehr vermeiden» als Ziel.
- S. 209: Teilstrategie MIV: Auch hier fordern wir, dass «MIV vermeiden und verlagern» die wichtigsten Ziele sind. Es muss die Vision sein, den MIV in der gesamten Agglomeration zu reduzieren und nicht nur in der Stadt Bern. Die Teilstrategie MIV fokussiert für uns viel zu stark auf die Zielsetzung des «verträglich gestalten».
- S. 216: Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr: Aus ökologischen und volkswirtschaftlichen Gründen muss in der Agglomeration Bern der Fuss- und Veloverkehr prioritär betrachtet und gefördert werden. Zum Fussverkehr sind nur Strategieelemente für ÖV-Umsteigepunkte enthalten. Fussverkehr ist aber auch im Kontext von Aufenthaltsqualität in Ortszentren, Schulwegsicherheit, Spaziergänge/Naherholung usw. ein wichtiges Thema, das einer regionalen Strategie bedarf.
- S. 228: Strategien in den Fokusräumen: Der Raum Insel soll erst im nächsten Agglomerationsprogramm ein Fokusraum werden. Als grösster Arbeitgeber im Kanton ist der Raum Insel sehr relevant. Die Arbeiten müssen zügiger gestartet werden (z.B. Verlängerung RBS-Linie).

7. Massnahmen Siedlung, Landschaft und Verkehr: Gibt es konkrete Massnahmen oder Themen, mit denen Sie grundsätzlich nicht einverstanden sind?

Ja Nein

Falls Ja: Bitte geben Sie die Massnahmennummer an und begründen Sie Ihr Anliegen:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

8. **Massnahmen Siedlung:** Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der **Massnahmenblätter zum Thema Siedlung** (S-1 bis S-7, Massnahmenblätter) einverstanden? Hier wird nicht nach dem Einverständnis zu einzelnen Gebieten gefragt; siehe dazu Frage 9.

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte pro Massnahmenblatt begründen:

- Die Massnahmen im Bereich Siedlung trennen zu stark zwischen Wohnen und Arbeiten. Wir fordern eine stärkere Berücksichtigung von Mischzonen.
- BMS3a regionale Wohnschwerpunkte und Verdichtungs- sowie Umstrukturierungsgebiete: Für diese Gebiete sollen folgende Anforderungen gelten: mindestens ÖV-Güteklasse B (statt C), autoarmes Wohnen, hohe Nutzungsdichte.
- BMS4a: Siedlungserweiterung Wohnen: gleiche Ziele wie BMS3a und erst realisieren, wenn alle Innenentwicklungs- und Umstrukturierungspotentiale ausgeschöpft sind (z.B. Stadterweiterung Bern West streichen).
- Für die Massnahmen BMS3a sowie BMS4a schlagen wir vor, die Anzahl zulässiger Parkplätze an die ÖV-Güteklasse zu knüpfen. D.h. die gemäss kantonalen Vorgaben zulässigen Anzahl Parkplätze sollen nach unten angepasst werden in der Logik, je besser die ÖV-Erschliessung ist, desto weniger PP sollen zulässig sein. Bei Güteklasse D ist es 1 PP/Wohnung, bei C 0.7 PP/Wohnung, bei B 0.5 PP / Wohnung und bei A 0.2 PP/ Wohnung. In diesen Gebieten wird in den nächsten Jahren viel Wohnraum entstehen. Als Massnahme des Mobilitätsmanagements ist es äusserst wirksam, die PP-Zahl zu verringern. Wer kein Auto hat, verursacht keinen MIV.
- BMS6: In Zeiten des Klimanotstandes verträgt es keine neuen Verkehrsintensiven Vorhaben (ViV) mehr. Diese Anlagen müssen auch mit ÖV erreichbar sein. Das Beispiel Bauhaus zeigt: Die in einer Vereinbarung mit dem VCS beschlossenen Massnahmen wurden von Bauhaus nicht eingehalten. Es darf nicht sein, dass die zulässigen Fahrten für Bauhaus nun erhöht werden und damit fehlbares Verhalten belohnt wird.

Die Fragen 9, 10 und 11 richten sich ausschliesslich an die RKBM-Gemeinden.

9. **Massnahmen Siedlung S-3, S-4 und S-5:** Geben die Listen der Massnahmenblätter die Absichten der Gemeinde wieder?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bei welchen Gebieten bestehen Abweichungen? Bitte in der beiliegenden **Umfrageliste Siedlung** eintragen. Bitte prüfen Sie die blau hinterlegten Felder (zur Anleitung siehe **Leitfaden Siedlung**) und ergänzen Sie bitte die gefragte Beschreibung in den pink hinterlegten Feldern (Beschreibung nötig gemäss neuen Bundesrichtlinien für Agglomerationsprogramme).

10. **Massnahmen Siedlung S-3 und S-5:** Haben Sie uns alle Schwerpunkte (S-3) und Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (S-5) > 1 ha beantragt, für die Sie eine Aufnahme ins RGSK 2021 / AP 4 wünschen?

Ja Nein

Falls Nein: Sie haben bis 4. April noch die Möglichkeit dazu. Bitte legen Sie uns einen Plan mit Lage und Grösse bei und ergänzen Sie für diese Gebiete unsere **Umfrageliste Siedlung** mit Ihren neuen Gebieten.

11. **Massnahmen Siedlung S-3-, S-5- und (bereits auf den Massnahmenkarten eingezeichnete) S-4-Gebiete:** Haben Sie Gebiete mit Unterstützungsbedarf im Rahmen des neuen RKBM-Beratungsangebots SEin (Unterstützung bei Prozessfragen und bei der Mobilisierung)?

Ja Nein

Falls Ja: Bitte pro Gebiet Art der gewünschten Unterstützung beschreiben:

S-3-xx: Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

S-4-xx: Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

S-5-xx: Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

12. **Massnahmen Landschaft:** Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der **Massnahmenblätter zum Thema Landschaft** – L-1 bis L-8, Massnahmenblätter – einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte pro Massnahmenblatt begründen:

- BML1: Regionaler Naturpark Gantrisch
Die Mobilität, insbesondere die Reduktion des Freizeitverkehrs, erachten wir als sehr wichtiges Thema.
- BML2: Das Grüne Band muss aus der Planungsphase hinauskommen. Die Konzepte müssen umgesetzt werden und die Idee des Grünen Bandes muss auch bekannt gemacht werden. In Bern ist das Gebiet im Grünen Band für den Fuss- und Veloverkehr sehr schlecht erschlossen. Was es braucht, ist ein attraktives Fuss- und Velowegnetz und Orte mit hoher Aufenthaltsqualität. So hat das Grüne Band die Chance, zu einem attraktiven Naherholungsgebiet zu werden. Das wäre auch wichtig zur Reduktion des Freizeitverkehrs.
- BML3 Vorranggebiete Siedlungsprägende Grünräume: SG 14 Niederbottigen muss aufgewertet werden.. Insbesondere braucht es gute Fuss- und Velowege.
- BML8 Erholungsschwerpunkte: Diese müssen mit dem ÖV gut erreichbar sein. Es braucht eine PP-Bewirtschaftung und darüber hinausgehende Massnahmen, um MIV zu reduzieren. Der Freizeitverkehr macht einen sehr grossen Anteil am Gesamtverkehr aus. Hier fehlen griffige Massnahmen!

13. **Massnahmen Landschaft:** Sind Sie mit den einzelnen Gebieten der Landschaftsmassnahmen – L-1 bis L-8, Massnahmenblätter – einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bei welchen Gebieten bestehen Abweichungen? Bitte pro Gebiet begründen.

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

14. **Massnahmen MIV:** Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der **Massnahmenblätter zum Thema motorisierter Individualverkehr (MIV)** einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte begründen; bei mehreren Einwänden pro Massnahmenblatt begründen:
MIV:

- Im Bericht wird festgehalten, dass der Freizeitverkehr einen gewichtigen Anteil im Verkehrsaufkommen ausmacht. Ausser beim Naturpark Gantrisch und teilweise beim Grünen Band und den Erholungsschwerpunkten wird dem Freizeitverkehr keine besondere Beachtung geschenkt. Aus unserer Sicht braucht es spezifische Massnahmen dazu.
- Von Arbeitgebern in der Agglomeration sind zwingend Mobilitätskonzepte einzufordern, um den MIV-Pendelverkehr zu reduzieren.
- Der Bahnhofplatz ist im Basisnetz, d.h. er kann nicht autofrei werden. Die Entlastung des Bahnhofplatzes vom MIV ist jedoch für den Ausbau des Bahnhofs und die Innenstadt zentral. Die Studie zur Überprüfung des Basisnetzes muss deshalb möglichst rasch ausgelöst werden.
- Wir vermissen im RGSK eine klare Priorisierung der Verkehrsträger zu Gunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Die Reduktion von MIV ist für uns schon in den Zielen zu wenig prominent enthalten, und es fehlen dementsprechend auch Massnahmen dazu. Wir fordern eine konsequente Reduktion der zur Verfügung gestellten Flächen für den MIV und eine Umlagerung dieser Flächen an die umweltfreundlichen Verkehrsträger (ÖV, Fuss- und Veloverkehr). Zudem sollen innerorts die Aufenthaltsqualität und das Klima im Siedlungsraum verbessert werden durch die frei werdenden Flächen.
- BM MiV-Auf4 – 6 Sicherheit Strassenraum: Wir fordern auf all diesen Abschnitten Tempo 30 als wirkungsvollste Massnahme zum gleichberechtigten Nebeneinander und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- BMMIV-K2 Umfahrung Belp: Wir lehnen die Umfahrung ab. Sie wird nur zu Mehrverkehr führen und verschleisst Kulturland.
- BMMIVÜ13 Studie Verkehrsberuhigte Zonen: Diese Studie ist wichtig und muss deshalb prioritär ausgelöst werden.

15. **Massnahmen ÖV:** Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der **Massnahmenblätter zum Thema öffentlicher Verkehr (ÖV)** einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte begründen; bei mehreren Einwänden pro Massnahmenblatt begründen:
ÖV:

- Ein grosses Problem ist der starke Zupendelverkehr von ausserhalb der Region. Mit dem im RGSK postulierten Arbeitsplatzwachstum insbesondere in den Kernagglomerationsgemeinden rund um Bern wird dieses Problem noch weiter akzentuiert. Die wichtigen Drehscheiben des öffentlichen Verkehrs wie das Wankdorf und der Europaplatz müssten deshalb zwingend zu Schnellzughaltestellen des Fernverkehrs aufgewertet werden. Dies würde das Zentrum Bern und den Hauptbahnhof entlasten sowie die öV-Reisezeiten in die Agglomerationsgemeinden gegenüber den MIV-Reisezeiten deutlich verbessern.
- Die City-Schiene muss bis nach Niederwangen und ggf. auch nach Brünnen verlängert werden. Im STEK der Stadt Bern ist das so vorgesehen.
- BMÖV-Tram5: Wir sind von der Notwendigkeit eines Trams in die Länggasse nicht überzeugt. Deshalb ist das Vorhaben zurückzustufen, von «Festsetzung» zur «Vororientierung».
- BMÖVÜ12: Studie Verkehrsinfrastruktur für E-Busse: Diese Studie ist wichtig, um den ÖV fossilfrei zu machen. Sie soll deshalb nicht erst 2024 starten, sondern früher.

16. **Massnahmen LV:** Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der **Massnahmenblätter zum Thema Fuss- und Veloverkehr (LV)** einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte begründen; bei mehreren Einwänden pro Massnahmenblatt begründen:
LV:

- Die Stadt hat mit dem Masterplan Veloinfrastruktur eine gute Grundlage erarbeitet. Dessen Standards sollen auf die gesamte Agglomeration ausgedehnt werden.
- Im RGSK gibt es eine grosse Zahl von Abweichungen in den Routen gegenüber dem Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern, insbesondere bei den Anschlüssen an der Grenze zwischen der Stadt Bern und den angrenzenden Gemeinden. Die regionale Planung soll besser abgestimmt werden.
- Der im RGSK postulierte Ausbau der schnellen und direkten Velohaupttrouten wird begrüsst und könnte aus unserer Sicht noch stärker forciert werden. Im Bericht wird auf S. 185 festgestellt, dass die zentrale Herausforderung bei der Planung und Realisierung der Velohaupttrouten die überkommunale Zusammenarbeit ist. Indem im RGSK keine klaren Zuständigkeiten und Prozesse formuliert werden, geht die Planung in diesem Bereich unserer Meinung nach zu wenig weit. Die Regionalkonferenz kann die Rolle einnehmen, diese überkommunale Planung voranzutreiben und abzustimmen. Sonst drohen die Velohaupttrouten zu «Planungsleichen» zu verkommen. In Analogie zu den Kantonsstrassen und nationalen Strassen wäre es auch beim Veloverkehr naheliegend, die übergeordneten Routen in die Kompetenz einer höheren Planungsebene zu geben.
- Insbesondere fordern wir eine rasche Realisierung der Routen im Aaretal. So könnten rasch Entlastungskapazitäten geschaffen werden, die während der Bauarbeiten an der Bahnlinie genutzt werden könnten.
- In der Agglomeration (ausser Köniz und Bern) sind kaum Massnahmen für zu Fuss Gehende vorgesehen. Dabei besteht überall Handlungsbedarf. Diese Massnahmen sind zu ergänzen.
- BMLVÜ24.1 Studie Leitbild Fuss- und Veloverkehr. Nicht erst 2024 starten, sondern früher.
- LV-Ü.21.11 und LV-Ü.21.35: In diesen Massnahmenblättern (wie auch auf der Strategiekarte Fuss- und Veloverkehr) ist ab Halenbrücke nur der Ast Richtung Uettiligen eingezeichnet. Diese Veloroute ist aber auch Richtung Herrschwanden-Niederlindach-Zollikofen/Kirchlindach viel benutzt. Dies sollte ergänzt werden. Ferner fehlt bezüglich Verkehrssicherheit ein Hinweis auf die Einmündung der Halenstrasse in die Brüggbodenstrasse. Die Sicherheit ist zu Stosszeiten v.a. im Winter völlig ungenügend und zudem mit langen Wartezeiten für die Velofahrenden verbunden.

17. **Massnahmen NM:** Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der **Massnahmenblätter zum Thema nachfrageorientierte Massnahmen (NM)** einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte begründen; bei mehreren Einwänden pro Massnahmenblatt begründen:

NM: NM: Ü.1 und Ü.1.2:

- Die Ziele und Massnahmen in diesem Bereich sehen wir sehr kritisch, da sie viel zu stark MIV-zentriert sind. Es kann nicht nur darum gehen, den MIV flüssig abzuwickeln. Das Ziel muss sein, den MIV zu reduzieren durch geeignete Massnahmen wie beispielsweise die Förderung von autoarmem Wohnen oder auch die Möglichkeit von Road Pricing in der Stadt oder Kernagglomeration Bern. Die Regionalkonferenz könnte darauf hinwirken, dass der Bund in Bern ein Pilotprojekt macht.
- Es ist völlig unzureichend, dass zum Thema Mobilitätsmanagement nur Studien vorgesehen sind. Es gibt durchaus akuten Handlungsbedarf, z.B. im Rahmen des regionalen Verkehrsmanagements Nord oder bei Ortplanungsrevisionen. Die Gemeinden sollten aufgefordert werden, wo sinnvoll zusammen mit Nachbargemeinden, Konzepte für die Mikromobilität und das Mobilitätsmanagement in ihrem Gebiet zu entwickeln und zusammen mit den Nutzern (Betriebe, Freizeitanlagen, Ausbildungsstätten, etc.) umzusetzen.

18. **Massnahmen KM:** Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der **Massnahmenblätter zum Thema kombinierte Mobilität (KM)** einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte begründen; bei mehreren Einwänden pro Massnahmenblatt begründen:

KM:

- Mobilitätshubs müssen möglichst weit ausserhalb der Zentren gebaut werden, und der Modal-Split darf sich nicht negativ verändern. Es darf kein Anreiz geben, mit dem Auto möglichst ins Stadtzentrum zu fahren.

19. Weitere Bemerkungen zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2021 / AP 4:
Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Bitte senden Sie das Formular und allfällige Beilagen **in elektronischer Form** bis zum **4. April 2020** an:

raumplanung@bernmittelland.ch

Vielen Dank für Ihre wertvolle Mitarbeit!