

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2. Generation RGSK II

Öffentliche Mitwirkung: Fragebogen

20. April bis 10. Juli 2015

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

Grundlagen:

- ▶ RGSK-Bericht
- ▶ RGSK-Übersichtskarte
- ▶ WebGIS (Übersichtskarte mit verorteten Massnahmenblättern) www.webgis-rkbm.ch
- ▶ Massnahmenblätter zu Siedlung, Landschaft und Verkehr

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

Grünes Bündnis Bern

Verantwortliche Person: Franziska Grossenbacher, Stadträtin und Co-Präsidentin Fraktion GB/JA!

Telefon für Rückfragen: 076 304 43 58

E-Mail-Adresse: fragroba@gmail.com, sekretariat@gbbern.ch

Fragen:

1. **Gesamteindruck:** Sind Aufbau des RGSK und das Vorgehen bei der Erarbeitung nachvollziehbar dargelegt (RGSK-Bericht)?
Ja Nein
 - Das Grüne Bündnis begrüsst das RGSK II grundsätzlich und stellt im Vergleich zum RGSK der ersten Generation Verbesserungen fest. Allerdings ist es zu lang, schwerfällig, teilweise redundant und damit noch wenig „benutzerfreundlich“. Eine Herausforderung besteht in der Struktur, die von Bund und Kanton vorgegeben ist. In zahlreichen Punkten bedarf es zudem der inhaltlichen Schärfung.
 - Es geht aus den Unterlagen nicht klar hervor, was verbindlich ist. Im RGSK I waren die verbindlichen Abschnitte markiert. Eine augenfällige Darstellung der verbindlichen Teile würde die Benutzerfreundlichkeit steigern. Wir stellen uns zudem die Frage, wozu Kapitel 5 „Massnahmen“ dient, da es zusätzlich die verbindlichen Massnahmenblätter gibt. Hier besteht eine Redundanz.
 - Beim Vorgehen bestehen wesentliche Lücken. Massgebende Grundlagen wie das STEK Bern, der Umgang mit den verkehrsintensiven Vorhaben (viV) im Zusammenhang mit der Anpassung des kantonalen Massnahmenplans Luftreinhaltung, das weitere Vorgehen nach dem Nein zum Tram Region Bern sowie die Ergebnisse der Korridorstudie Belp-Gürbental liegen noch nicht vor. Deren Inhalte sind für das RGSK II zentral. Eine Darstellung der verschiedenen Planungen und deren zeitlichen Horizonte und Fristen wäre sehr hilfreich. Weiter ist davon auszugehen, dass die eingeleitete Revision des kantonalen Baugesetzes zu strengeren Rahmenbedingungen für die künftige Siedlungsentwicklung führen wird. Strengere Anforderungen dürften sich auch aus dem kantonalen Richtplan ergeben, dessen Entwurf dem RGSK II zu Grunde gelegt wurde, aber vom Bund nicht akzeptiert worden ist. Somit besteht die Gefahr, dass das RGSK II die künftige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung auf bald überholten Grundlagen prägen wird. Es zeigt sich auch anderweitig, dass die parallele Bearbeitung verschiedener Planungsinstrumente (kant. RP, Massnahmenplan Luftreinhaltung, aber auch STEK) zu problematischen Situationen führt. Aus methodischer Sicht müssten die übergeordneten Vorgaben bereinigt sein (zB RP vom Bund genehmigt), bevor die nachgelagerten Instrumente angepasst werden. Wir verlangen, dass die Mitwirkung zu den heute fehlenden Inhalten des RGSK II zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt wird.
 - Wir kritisieren das mechanistische und eindimensionale Modell, das als Grundlage das ganze Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept prägt: Für die Region wird ein Bevölkerungswachstum und Arbeitsplatzwachstum festgelegt. Anschliessend berechnet ein Modell eine resultierenden Wohnraums- Arbeitsflächen- und Verkehrszunahmen. Schliesslich werden Massnahmen definiert, wie diese Zunahmen bewältigt werden kann. Die meisten der vorgeschlagenen Massnahmen zielen auf einen Ausbau von

Angebot und Kapazitäten sowie eine Beseitigung von Engpässen ab. Die Planung orientiert sich im vorgelegten Konzept einseitig auf aus unserer Sicht übertriebene Prognosen, statt das Wachstum zu steuern. Die Region Bern-Mittelland soll eine angebots- und nicht eine nachfrageorientierte Planung erarbeiten und umsetzen. Was im RGSK II fehlt sind grundlegende Visionen, Strategien, Trends und Steuerungsmöglichkeiten bezüglich Siedlungs- und Verkehrspolitik. Eine solche Vision wäre die ökologische Verkehrswende, die auf Verkehrsvermeidung, kurze Wege und energiesparende Verkehrsmittel setzt.

2. **Ist-Zustand, Referenzzustand 2030 und Handlungsbedarf:** Sind Sie mit dem Kapitel «Ist-Zustand, Referenzzustand 2030 und Handlungsbedarf» (RGSK-Bericht, Kapitel 3) einverstanden?

Ja Nein

- Das prognostizierte Bevölkerungswachstum erscheint uns plausibel. Wir fordern jedoch eine Entkoppelung des Verkehrswachstums und Flächenverbrauchs vom Bevölkerungswachstum. Die Region muss Strategien entwickeln, wie die Bevölkerung wachsen kann, ohne dabei mehr motorisierten Verkehr zu verursachen und neue Flächen zu überbauen.
- Das prognostizierte Wachstum beim MIV und öV ist massiv und für die Region nicht verträglich. Eine Zunahme des MIV in der Agglomeration ist unbedingt zu vermeiden, da zusätzliche Lärmbelastung, Luftverschmutzung, Klimaschädigung und Gefährdung der langsameren Verkehrsteilnehmenden nicht tolerierbar sind. Das gewünschte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum darf deshalb nur ohne Verkehrszunahme beim MIV geschehen.
- Wer in der Region arbeitet, soll auch hier wohnen: Wir sind mit diesem Grundsatz einverstanden, geben aber zu bedenken, dass es zur Umsetzung nicht bloss die Bereitstellung zusätzlichen Wohnraums bedarf, Es braucht vielmehr auch politische Massnahmen zur Beseitigung bestehender Fehlanreize zugunsten des Pendelns über weite Distanzen (beispielsweise massive Reduktion der Steuerabzugsmöglichkeiten, Ausgleich der Steuerbelastung, Verteuerung der Mobilität).
- Schon heute besteht in der Region Bern ein Mangel an Wohnraum und ein Überhang an Arbeitsplätzen. Im RGSK II ist ein weiteres Arbeitsplatzwachstum vorgesehen, was dieses Ungleichgewicht nochmals verschlechtern und zu zusätzlichem Pendelverkehr führen wird.
- Kapitel 3.2.2 Zustand 2030 Verkehr: In der Tabelle auf S. 43 stellt sich die Frage, ob in der zweiten Tabellenspalte "öV" bei der Zunahme nicht auch die Zug-km ergänzend zu den Pers-km angegeben werden sollten. Es ist durchaus möglich, dass die Zug-km tiefer sind, wenn man Massnahmen berücksichtigt, in einem einzelnen Zug mehr Personen zu transportieren. Z.B. durch Perronverlängerungen an Bahnhöfen, die längere Kompositionen ermöglichen. Oder das Anbieten von weniger Sitzplätzen in den Zügen, dafür mehr Stehplätzen. Der Bericht scheint davon auszugehen, dass auch 2030 möglichst jeder Passagier sitzen kann (siehe S. 51, Abschnitt c). In anderen Städten wie Paris und Zürich geht man bereits heute davon aus, dass 20-30 Minuten Stehen annehmbar sind. In einer Gesellschaft, in der sehr viele Menschen den Tag sitzend in einem Büro verbringen, ist dies nicht negativ zu sehen. Das Total der Zunahme im öV in Zug-km würde tiefer zu liegen kommen als die 44% Pers-km.
- In Kapitel 3.3.2. sind beim Handlungsbedarf Veloverkehr bei den Netzwideständen auch die Lichtsignale aufzunehmen. Weniger Lichtsignalanlagen bzw. eine Grüne Welle für Velofahrende würde die Attraktivität des Veloverkehrs massiv steigern.
- S. 24: Hier würde interessieren, wie viele Personen das vorhandene ÖV-Angebot wirklich auch für den Arbeitsweg nutzen. Erst in Verbindung mit dem Modalsplit wird klar, dass z.B. die Leute in Belp den ÖV gar nicht genügend nutzen.
- Die Entwicklung des Wohnflächenbedarfs pro Kopf in der Vergangenheit darf nicht linear weitergerechnet werden. Das RGSK II zeigt den Flächenbedarf nicht transparent und plausibel auf.
- Raumnutzer pro km² (S. 30): Bei der Berechnung des Baulandbedarfs wird von einer viel zu niedrigen Raumnutzerdichte ausgegangen. Wir begrüssen, dass anhand von Beispielen aufgezeigt wird, dass die Raumnutzerdichte heute schon höher ist als die kantonalen Vorgaben.

Statt von den zu tief angesetzten kantonalen Vorgaben auszugehen, muss die Region deshalb prüfen, wie hoch die Raumnutzerdichte in den verschiedenen Raumtypen bereits ist und sich für die zu entwickelnden Gebiete ambitionierte Ziele setzen.

- Verkehrsflächen nehmen im Verhältnis zur Wohn- (und Arbeits-)fläche zu grossen Raum ein. Sie müssen reduziert und plafoniert werden.

3. **Ziele und Strategie:** Sind Sie mit dem Kapitel «Ziele und Strategie» (RGSK-Bericht, Kapitel 4) und dessen Inhalte wie «übergeordnete Ziele», «Leitbild», «Ziele und Strategie Siedlung und Landschaft» sowie «Ziele und Strategie Verkehr» einverstanden?

Ja Nein

4.3.3. Strategie Siedlungsentwicklung:

- Das Grüne Bündnis begrüsst die übergeordnete Zielsetzung Siedlungsentwicklung, wonach die Flächen am richtigen Ort, in richtiger Qualität und in der Reihenfolge Innenentwicklungspotentiale, Bauzonenreserven, Siedlungserweiterung mobilisiert werden sollen. Absolute Priorität muss dabei die Innere Verdichtung (bei gleichzeitiger Wahrung einer hohen Siedlungsqualität) haben. Solange ihr Potenzial nicht ausgeschöpft ist, sollte es keine Neueinzonungen geben. Zudem müssen Siedlungserweiterungen an noch strengere Voraussetzungen und Auflagen gekoppelt werden (insbesondere bezüglich Dichte, öV-Klasse). Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Forderungen der hängigen Kulturlandinitiative und die Umsetzungsvorschläge des Initiativkomitees sowie auf die Stellungnahmen der Grünen Kanton Bern zur Revision von Baugesetz und Richtplan.
- Das Verdichtungspotential wird im RGSK II unterschätzt, was auf die angewendete Methodik zurück zu führen ist. Die Gemeinden wurden gefragt, wie hoch sie das Verdichtungspotential grösserer Flächen in ihrem Gebiet schätzen, was sicher zu einer vorsichtigen Prognose führte. Dass das Verdichtungspotenzial wirklich viel grösser ist und den Raumbedarf der bis 2030 erwarteten Bevölkerung und Beschäftigtenzahl abdecken könnte, geht beispielsweise aus dem kürzlich publizierten „Verdichtungsradar“ von Wüest & Partner hervor (Immo-Monitoring 2015 / 2).
- Verdichtungsmöglichkeiten sollten nicht bloss in den bezeichneten regionalen Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebieten, sondern flächendeckend gesucht und konsequent genutzt werden. Dies wird nur möglich sein, wenn die Gemeinden ihre Bemühungen intensivieren, das nötige Knowhow entwickeln und entsprechende personelle Ressourcen bereitstellen.
- Wir fordern deutlich höhere Dichten in Zentren und Subzentren, so dass viele erwogene Siedlungserweiterungen gar nicht mehr nötig sein sollten. Die Verdichtung muss noch konsequenter umgesetzt und durch die Region gefördert werden. Dazu könnte beispielsweise der Aufbau einer regionalen Beratungsstelle für Gemeinden und Private nach dem Vorbild der Energieberatungsstelle sinnvoll sein.
- Zudem verlangen wir die verbindliche Festlegung von Mindestdichten, die eine nachhaltige Siedlungsentwicklung ermöglichen und neue Einfamilienhaus-Siedlungen verunmöglichen. Diese Mindestdichten können gemäss den Raumtypen des kantonalen Richtplan-Entwurfes abgestuft festgelegt werden. Wir beantragen die Festlegung folgender Mindestdichten für Neueinzonungen und Umzonungen mittels Geschossflächenziffern (oberirdisch, kurz: GFZo):
 - urbanes Kerngebiet: 1,0
 - Zentren 3. und 4. Stufe: 0,8
 - Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: 0,7
 - zentrumnahe ländliche Gebiete: 0,65
 - Hügel- und Berggebiete: 0,5
- Die Arbeitsplatzzonen müssen unbedingt auch verdichtet werden. Es sind auch dafür minimale Geschossflächenziffern festzulegen. Besondere Bauten und Anlagen (wie Einkaufszentren, Fachmärkte, Lager) sollten nur noch zulässig sein, wenn sie mehrgeschossig gebaut werden und die Parkplätze in die Gebäude integriert werden.

- Wir fordern eine Konzentration der Arbeitsplatzzonen nach der Logik der Zentrumsstruktur. Die Region Thal in Solothurn hat ihre Gewerbebezonen gemeindeübergreifend geplant und dient als gutes Beispiel. Regionale Arbeitsplatzzonen setzen auch die Erarbeitung von Ausgleichsmodellen voraus, vgl. Modellvorhaben Ländlicher Raum des Bundes (ARE, 1. Serie 2008-2011).
- Für die Arbeitsplatzschwerpunkte Industrie und Gewerbe ist nur die ÖV-Güteklasse F gefordert. Das ist eine viel zu schlechte Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Wir fordern eine massive Erhöhung der geforderten Güteklasse mindestens auf das Niveau C (wie für Arbeitsschwerpunkte Dienstleistung).
- Fazit: Aufgrund unserer Bemerkungen beantragen wir eine Überprüfung des berechneten Baulandbedarfs fürs Wohnen und als Ergebnis erwarten wir eine massive Reduktion der benötigten Flächen für Siedlungserweiterungen. Die entsprechenden Flächen sind folglich neu zu priorisieren, und die Liste der Vorranggebiete (Massnahmenblatt S4) ist markant zu reduzieren (insbesondere um Vorranggebiete, die von den betroffenen Gemeinden bestritten werden oder lokal umstritten sind). Eine Reduktion ist auch bei den Vorranggebieten Arbeiten vorzunehmen, da gemäss RGSK-Bericht S. 8 die vorhandenen Bauzonenreserven die Nachfrage bis 2030 abdecken können.

4.4.1 und 4.4.2 Ziele und Strategie Verkehr:

- Jeglicher Ausbau des Verkehrsangebots – insbesondere der Ausbau der S-Bahn ausserhalb der Kernagglomeration – macht flächenverbrauchendes Wohnen und insbesondere das Einfamilienhaus auf dem Land attraktiver. Deshalb ist in erster Linie der Wohnraum in der Stadt und der Kernagglomeration kostengünstig, ressourcensparend und familienfreundlich zu gestalten.
- Wir stehen ganz klar hinter der Strategie „Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten“. Sie wurde jedoch schon lange postuliert und die Verkehrsströme sind trotzdem fast überall kontinuierlich gewachsen. Wenn die Strategie also mehr sein soll als ein frommer Wunsch, müssen konkrete Massnahmen zur Verkehrsvermeidung umgesetzt werden. Die Massnahmen müssen zudem priorisiert werden, so dass das Ziel „Verkehr vermeiden“ effektiv Priorität hat vor „verlagern“ und „verträglich gestalten“. Dies ist im vorliegenden Entwurf nicht der Fall. Massnahmen zur Verkehrsvermeidung sind kaum erkennbar.
- Auf S. 79 ist festgehalten, dass in Planungen alle Verkehrsarten gleichwertig betrachtet werden. Dies zeigt exemplarisch auf, dass das RGSK II die Prioritäten für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik noch nicht richtig gesetzt hat. Fuss- und Veloverkehr nehmen eine Schlüsselrolle ein bei einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik. Der öV ist eine wichtige Ergänzung für längere Strecken und besondere Bedürfnisse. Dementsprechend ist im urbanen Kerngebiet der Fuss- und Veloverkehr zu bevorzugen. Damit eine Umlagerung auf verträgliche Verkehrsmittel stattfindet, muss der MIV in der ganzen Region gegenüber dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem öV Priorität 3 erhalten. Der MIV darf den Fuss- und Veloverkehr sowie den öV nicht behindern.
- **S. 79 Abschnitt Fuss- und Veloverkehr:** Grundsätze zu Planungsprozessen, Ressourceneinsatz u. Kooperationen: „Es werden genügend finanzielle und personelle Ressourcen bereitgestellt, um die regionalen Aufgaben in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr bearbeiten zu können“
Zu diesem Thema wurde kein dezidiertes Massnahmenblatt aufgelegt!
Viele sinnvolle und erforderliche Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs scheitern alleine an fehlenden Datengrundlagen. Unter Bereitstellung „genügend finanzieller und personeller Ressourcen“ verstehen wir auch entsprechende Mittel für die Erhebung zusammenhängender, gebietsübergreifender und vor allem im Sinne der Fortschreibung *dauerhaft aktualisierter* Datengrundlagen auf dem Gebiet des Fuss- und Veloverkehrs. Hierdurch könnten bspw. hinsichtlich der Betrachtungen zum Modal-Split auch belastbare Aussagen im Hinblick auf die „schlecht quantifizierbaren Angaben für den Fuss- und Veloverkehr“ (vgl. S. 41) getroffen werden.
Forderung: In Analogie zur konsequent periodisch durchgeführten Erhebung vor allem von MIV-Daten (GVM/Mikrozensus) fordern wir ein eigenes Massnahmenblatt bzgl. der dauerhaften periodischen Erhebung zusammenhängender, gebietsübergreifender Velo- und Fussverkehrsdaten mit Quantifizierung

der hierfür bereitzustellenden Mittel. Nur hierdurch lassen sich verlässliche Massnahmen bzgl. dieser Verkehrsträger ableiten.¹

- **Abschnitt Verkehr verträglich gestalten:** „Den Verkehr und Veloverkehr in den Verkehrsablauf integrieren, unter anderem durch die Reduktion der Wartezeiten und eine verträgliche Gestaltung“. Für uns ist nicht nachvollziehbar, was unter „verträglicher Gestaltung“ zu verstehen ist.
- **Abschnitt Verkehrssicherheit:** „Neue Massnahmen sollen (...) stabil bezüglich (...) zukünftiger Entwicklungen sein“. Bezüglich dieser Aussage vermischen wir die konkrete prospektive Abhandlung des Themas *Zukunft der Mobilität*. Ohne, dass man sich nicht wenigstens im Ansatz mit Überlegungen zum Aspekt: „Wie sind wir übermorgen unterwegs?“ befasst (nicht nur im nationalen, sondern auch im internationalen Kontext), muss diese Zielsetzung eine reine Worthülse bleiben.
Forderung: Ergänzung des Grundlagenteils des RGSK II im Hinblick auf die Zukunft der Mobilität. Die Ergebnisse der betreffenden Untersuchung sind in die Massnahmenplanung einzubeziehen (z.B. e-Mobilität, Car-Sharing, Roadpricing/Citymaut, Folgen der zunehmenden Ressourcenknappheit bei immer weiter steigender Nachfrage, Stichwort: Ölpreisschock von 1973)
- Der weitere Ausbau der Hochleistungsstrassen und der Hauptverkehrsachsen führt bekanntermassen zu Engpässen auf andern Strassenabschnitten und letztlich zu Mehrverkehr. Verkehrsspitzen sollen nicht durch Kapazitätsausbau abgefangen werden, sondern durch eine Regulierung der Verkehrsströme/-menge. Engpässe beseitigen bedeutet Engpässe verschieben und Kapazität erhöhen. Das Grüne Bündnis lehnt diese Strategie entschieden ab. Stattdessen ist das Verkehrswachstum im MIV durch nachfragelenkende Massnahmen zu stoppen.
- Der Megatrend E-Bike wird im RGSK II viel zu stiefmütterlich behandelt. E-Bikes haben gerade für den Pendelverkehr in der Agglomeration ein riesiges Potential. Die Infrastruktur muss deshalb rasch ausgebaut werden (Velobahnen). Zudem sind auch die Konflikte zwischen E-Bikes und Velos sowie FussgängerInnen zu berücksichtigen.
- Der Freizeitverkehr macht einen sehr grossen Teil des Gesamtverkehrs aus. Er findet sowohl in Agglomerationen wie auch im ländlichen Raum statt und ist deshalb nicht einfach fassbar. Aufgrund der grossen Bedeutung, der Vielschichtigkeit und Komplexität des Freizeitverkehrs besteht Bedarf nach einer Gesamtsicht und einer daraus abgeleiteten Strategie. Leider wird der Freizeitverkehr im RGSK II nur marginal behandelt. Der Bericht ist mit einer Strategie Freizeitverkehr zu ergänzen.
- Güterlogistik in Verbindung von Schiene und Strasse: Im Bericht fehlt ein Planungskonzept zur Verteilung und zum Transport (Export) von Gütern und Produkten in der Agglomeration Bern. Auf der einen Seite steht dafür die Eisenbahn zur Verfügung und diese ist ökologisch besser als Lastwagentransporte. Auf der anderen Seite kann die Feinverteilung im Allgemeinen besser auf der Strasse gemacht werden. Die Regionalkonferenz sollte die Kombination von Schiene und Strasse gemeinsam mit SBB und BLS in den Grundsätzen und konkreten Massnahmen planen. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass die Agglomeration Bern direkten Anschluss an die Nord-Süd-Achse (Lötschberg) hat.
- Verkehrssicherheit ist angeblich ein Schwerpunkt des RGSK II. Es fehlen jedoch wirkungsvolle Strategien zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Wir regen an, in einem nächsten RGSK Fuss- und Veloverkehr separat zu betrachten, da die beiden Verkehrsträger unterschiedliche Potentiale und Bedürfnisse haben.

4.4.3: Leitsätze Verkehr

- **urbanes Kerngebiet:** Langsamverkehr und öV sind konsequent gegenüber dem MIV zu priorisieren (der vierte und fünfte Punkt widersprechen sich).
Velobahnen müssen rasch realisiert und nicht nur geprüft werden.
Den Punkt „Anschluss an den internationalen Verkehr“ verstehen wir nicht. Dringender Handlungsbedarf

¹ Die Mittelbereitstellung kann sich nicht reduzieren auf das „Einrichten einer Internetplattform mit den Netzen und Daten für ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr, Car-Sharing“ (vgl. KM-P-1, S. 353; KM-B-1, S. 356). Es geht auch um Art, Umfang und vor allem die Qualität der Daten.

besteht beim Anschluss an den internationalen Bahnverkehr. Einen weiteren Ausbau des Flugverkehrs in der Region Bern lehnen wir jedoch entschieden ab.

- **Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen sowie Zentren der 3. und 4. Stufe:** Mit E-Bikes besteht das Potential für schnelle Verbindungen ins Zentrum. Beim letzten Punkt fehlt gegenüber den zentrumsnahen ländlichen Gebieten sowie den Hügel- und Berggebieten die adäquate öV-Erschliessung sowie in beiden Raumtypen das Parkplatzmanagement für die Erholungs- und Freizeitnutzung.

4. **Massnahmen Siedlung:** Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der **Massnahmenblätter zum Thema Siedlung** (S1 bis S7, Massnahmenblätter oder WebGIS) einverstanden?

Ja Nein

- Wir begrüßen die Priorisierung (Listen A, B, C). Damit kann auch auf ev. sich ändernde Vorgaben von Bund und Kanton reagiert werden.
- **S1:** Mit der vorgeschlagenen Zentralitätsstruktur sind wir einverstanden. Nicht jedes Zentrum muss aber die gleichen Funktionen haben. Die Zentren müssen untereinander stärker funktional verbunden werden. Die Zentren der 4. Stufe Riggisberg und Oberdiessbach finden wir fraglich.
- **S2:** Als Instrument schlagen wir diverse Pools vor. Die Region sammelt Informationen zu Investoren, Grundeigentümern und Gemeinden. Sie vermittelt so Grundstücke aller Art (z.B. Umstrukturierungsgebiete) und kann diese so schnell an den Investor vermitteln (analog Wirtschaftsförderung, ev. zusammen mit beco).
- **S4:** Die Liste der Siedlungserweiterungen ist nicht kompatibel mit der Kulturlandinitiative der Grünen und muss deutlich reduziert werden. Insbesondere darf kein Vorranggebiet Siedlungserweiterung ausserhalb des Agglomerationsperimeters liegen. Zudem ist die Liste im Hinblick auf die Raumnutzerdichten zu überarbeiten (mit Instrument Planungszone).

Wir unterstützen strenge Anforderungen bezüglich öV-Güteklassen (für alle Kategorien mindestens C), fordern aber auch erhöhte Anforderungen bezüglich Ausnutzung (siehe konkrete Angaben oben, auf jeden Fall strengere Anforderungen als im Richtplan-Entwurf vorgesehen). Weil gemäss unseren Bemerkungen weiter oben von einem geringeren Baulandbedarf auszugehen ist, fordern wir eine Überprüfung und Reduktion der aufgelisteten Vorranggebiete. Es sind insbesondere Gebiete zu streichen, die von betroffenen Gemeinden bestritten werden; im Gegenzug sind diese Gemeinden zu konsequenten Bemühungen zur Inneren Verdichtung anzuhalten (Dies gilt insbesondere für die Steinibachmatte in der Gemeinde Zollikofen, die gemäss den Mitwirkungsergebnissen der laufenden Ortsplanung und eines entsprechenden Beschlusses des Gemeindeparlaments als Vorranggebiet gestrichen werden soll).

Die Feststellung, dass alle aufgelisteten Vorranggebieten, die fast durchwegs in Fruchtfolgeflächen (FFF) liegen, im übergeordneten öffentlichen Interesse liegen und folglich FFF beanspruchen dürfen, teilen wir nicht. Im Gegenteil: Wir fordern, dass im Rahmen der Überprüfung des Flächenbedarfs und der entsprechenden Vorranggebiete die Erhaltung von FFF höher gewichtet und bei der Festlegung der Eignung stärker berücksichtigt wird.

- **S6:** Das sehr wesentliche Massnahmenblatt zu den verkehrsintensiven Vorhaben liegt nicht in einer aktuellen Version vor. Damit kann dieser für die Mobilität zentrale Punkt nicht beurteilt werden.
- **S7:** Hier vermissen wir die Abstimmung mit L2. Gerade innerhalb des "Grünen Bandes" sollten die Siedlungen deutlich begrenzt werden. Dort ist der Druck gross auf die bestehenden Freiflächen gross. Wenn sie nicht wirkungsvoll geschützt werden, bleibt nichts mehr vom Grünen Band übrig (z.B. Gümligen).

Geforderte Ergänzungen von Massnahmenblättern:

- **Verdichtung:** Es fehlt ein Massnahmenblatt zur Förderung flächendeckender Bemühungen sowie mit möglichen finanziellen Anreizen zur Verdichtung. Wichtig sind zudem kommunikative Massnahmen. Die Region muss die Gemeinden unterstützen, aktiv auch kleinräumige Verdichtungsmöglichkeiten

anzugehen, Grundeigentümer zu Verdichtungen zu motivieren und möglichst auch gemeinsam mit Nachbarn anzugehen. Dazu ist benötigtes Wissen aufzubauen und allenfalls auch durch ein regionales Beratungsangebot zu verbreiten.

- **Förderung gemeinnütziger Wohnbauträger:** Nach dem Vorbild der Wohninitiative in der Stadt Bern soll die Region im Interesse eines sparsamen Umgangs mit dem Boden ein Instrument entwickeln zur Förderung von preisgünstigem Wohnraum und gemeinnützigen Wohnbauträgern.
- Zudem verlangen wir ein Massnahmenblatt zur **Förderung von autofreien und autoarmen Siedlungen**. Die Erleichterungen, die der Kanton kürzlich auf Verordnungsebene erlassen hat, sind bekannter zu machen und vermehrt zu nutzen.

5. **Massnahmen Siedlung S3, S4 und S5:** Geben die pro Gebiet aufgeführten Anteile «Wohnen, Arbeiten, Freiflächen» die Absichten der Gemeinde richtig wieder?

Ja Nein

- **S3:** Hier fehlt die Festlegung von minimalen Bebauungsdichten (siehe oben). Wenn Schwerpunkte noch in der Konzeptphase sind, wäre eine Verdichtung wohl möglich, ev. auch die Änderung der planerischen Vorgaben.
- **S4:** Wenn die angegebenen Anteile von Wohnen und Arbeiten sowie Freiflächen nicht verbindlich sind, so hat dieser Richtplan keine steuernde Funktion mehr und sein Zweck wird verfehlt. Die Anteile müssen ungefähr (+/- 5%) als verbindlich erklärt werden. Es fehlt die Festlegung einer minimalen Dichte, je nach vorhandener Siedlungsstruktur und Umgebung (siehe oben).
- **S5:** In den Umstrukturierungsgebieten fällt auf, dass z.T. sehr hohe Anteile an Arbeitsnutzung vorgesehen sind. Gerade in der Stadt Bern sollten höhere Anteile an Wohnnutzungen vorgesehen sein, da Wohnungen fehlen. Arbeitsplätze (v.a. Büros) gibt es im Überfluss. Die innere Verdichtung kann nicht alleine den Gemeinden überlassen werden, die haben z.T. gar kein Interesse daran. Die Region muss aktiv werden, bei einer Ortsplanungsrevision muss die innere Verdichtung zwingend angegangen werden. Für Investoren sollte ein Hilfsmittel bereitgestellt werden, ein "Baulandpool", wo sich Grundeigentümer und Bauwillige treffen können, siehe S2. Zudem soll multifunktionales Bauen gefördert werden, damit Bauten in Zukunft einfach anderen Nutzungen zugeführt werden können.

6. **Massnahmen Landschaft:** Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der **Massnahmenblätter zum Thema Landschaft** (L1 bis L8, Massnahmenblätter oder WebGIS) einverstanden?

Ja Nein

- Allgemein: Es bestehen Widersprüche zwischen dem Koordinationsstand, dem Zeithorizont und der Prioritätenliste. Eine Massnahme, die im 2018 realisiert werden soll, kann jetzt nicht nur als Vororientierung aufgenommen werden. Es ist öfters auch nicht klar, welche Voraussetzungen denn zur Aufnahme als Festsetzung noch fehlen, was abzuklären ist. Bitte überprüfen.
- Vorbemerkung: Die Massnahmen Landschaft dienen der Ökologie (Erhalt der Lebensraumvielfalt und der Vernetzung), der Erholung der Bevölkerung und der Identitätsstiftung für die Bevölkerung. In diesem Sinne erscheint eine thematische Trennung oft künstlich. Insbesondere L3 – L7 können funktional nur in Form weitestgehender Synergien zielführend umgesetzt werden.
- **L1:** Ziel und Zweck der Massnahme ist klar. Es müssen aber jetzt möglichst schnell die Schwerpunkte für Freizeitaktivitäten festgelegt werden. Es entstehen überall und ohne Koordination neue kleinere und grössere Anlagen. Das Problem darf nicht auf die lange Bank geschoben werden, deshalb: als Aufgabe für sofort festsetzen und terminieren.
- **L2:** Wir begrüssen die Grundidee des „Grünen Bandes“ als Abgrenzung des Agglomerationsraumes vom ländlichen Raum und beantragen, dieses noch konsequenter umzusetzen. Es wird an verschiedenen Orten durch Siedlungserweiterungsgebiete unterbrochen (rote Signatur), ohne dass Vorgaben zu deren Gestaltung gemacht werden. Deren Durchlässigkeit vor allem in ökologischer, aber auch in ästhetischer

Hinsicht zur Unterstützung der Identitätsfindung als „städtisch“ oder „ländlich“ erscheint uns wichtig. Damit kann auch der raumplanerische Grundsatz der Siedlungstrenngürtel besser umgesetzt werden, als dies mit dem vorliegenden Entwurf bloss in punktuellen Ansätzen geschieht. Es genügt zur Erreichung von L2 nicht, für jedes Siedlungserweiterungsgebiet nur mindestens einen Freiraum zu fordern (s. dazu Massnahme 5). Konkret ist dieser Forderung gerade auch dort Rechnung zu tragen, wo die offenen Räume des grünen Bandes heute noch erhalten sind (insb. Gebiete 3-6). Es fehlt auch eine Massnahme inhaltlicher Art zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Vernetzung der einzelnen Raumfenster (Durchlässigkeit).

Es stellt sich die Frage, ob dem Grundsatz der Siedlungstrennung mit dem „Grünen Band“ ausreichend Rechnung getragen wird. Dieses grenzt den Aggloraum gegen den Ländlichen Raum ab. Aber auch innerhalb des Siedlungsraumes sind Siedlungstrenngürtel erwünscht, damit die Gemeinden auch in räumlicher Hinsicht identifizierbar bleiben – solange eine grossräumigere Fusion und kernstädtische Entwicklung nicht erwünscht ist. Die Bevölkerung verschiedener Gemeinden hat Einzonungen abgelehnt, welche diese räumliche Identität in Frage stellen würden. Konkret geht es vorliegend um die Räume zwischen Kleinwabern und Kehrsatz, im Gebiet Saali-Dennigkofen und zwischen Unterer Zollgasse und Neuhaus-Bolligen.

- **L3:** Die Abstimmung mit L2 ist unklar und zu präzisieren. Zu dieser Massnahme fehlen konkretere qualitative, inhaltliche (Mindest-)Vorgaben, beispielsweise eine Mindestgrösse als Planungsrahmen, analog zu den Siedlungserweiterungen mit „> 2ha“. Siedlungsprägende Grünräume können sowohl innerhalb als auch ausserhalb des dichteren Siedlungsgebietes eine wichtige Rolle spielen. So sind etwa wie der Gurten auch der Ostermundigen- und Dentenberg von grosser naherholischer und ökologischer Bedeutung in Gebieten mit grossem Siedlungsdruck (die Achsen Ostermundigen-Saali-Rüfenacht oder das Worblental). Andere siedlungsprägende Grünräume im Innern, wie etwa der Grünzug Egelsee-Wyssloch-Schosshaldenwald oder Rosengarten-Springgarten, drohen durch bereits erfolgte, anstehende oder geplante Vorhaben beeinträchtigt zu werden und werden dadurch faktisch entwertet.
- **L4:** Mit Ausnahme einiger wertvoller Gewässerräume gibt es im Planungsraum kaum Naturlandschaften; es handelt sich weitestgehend um (allenfalls naturnahe) Kulturlandschaften. Insofern ist die Begriffsverwendung verwirrend, die Abstimmung mit L5 ist zu klären. Inhaltlich schlagen wir vor, auch grössere Waldgebiete mit ihren ökologisch wichtigen Randbereichen und Mosaiken aufzunehmen. Dazu gehören beispielsweise der Forst, der Bremgartenwald sowie die Höhenzüge des Ostermundigen- und Dentenberges. Damit soll auch ein Zeichen gesetzt werden gegen Tendenzen, den gerade im dichtgenutzten Mittelland wichtigen Schutz des Waldes aufzuweichen.
- **L5:** Die Begriffsklärung und inhaltliche Abstimmung mit L4 ist zu verbessern. Es fehlen transparente inhaltliche Kriterien und Leitlinien zur Auswahl der Gebiete. Aus landschaftlicher und ökologischer Sicht wichtige Räume fehlen (z. B. Allmendiger- und Vielbringer Moos, vgl. Debatte um die möglichen Standorte der neuen BLS-Werkstätte, deren Ansiedlung in diesem Raum landschaftlich und ökologisch eine Katastrophe wäre).
- **L6:** Wildtierkorridore können im dichtgenutzten Raum funktional nicht isoliert betrachtet werden. Sie sind mit den siedlungsprägenden Grünräumen (L3), den Vorranggebieten (L4 und L5) sowie den Siedlungstrenngürteln abzustimmen. L3 – L7 können funktional nur in Form weitestgehender Synergien zielführend umgesetzt werden. Die Liste der Wildtierkorridore erscheint in diesem Sinne lückenhaft und auf zu hoher (überregionaler) Flughöhe.
- **L7:** Die Abstimmung mit dem „Grünen Band“ ist zu verbessern und zu klären. Ein grosses Defizit erkennen wir hier insbesondere im Süden Berns (Gebiet Schliern). Während das Grüne Band radial ausgerichtet ist und der Abgrenzung des Aggloraumes dient, sind Siedlungstrenngürtel auch innerhalb des Kerngebietes konsequent als identitätsstiftende Elemente einzusetzen (s. vorstehend zu L3). Dazu können Synergien mit den siedlungsprägenden Grünräumen gesucht, gefunden und eingesetzt werden (zB Gebiete Saali, Muri-Mettlen-Elfenau, Bolligen-Zollgasse/Ostermundigen).
- **L8:** Die Beurteilung dieser Massnahme hängt von der Definition des „Schwerpunktes“ ab, ist aber primär aus lokaler Sicht zu beurteilen. Aus der lokalen, aber hinsichtlich der Lebensqualität einer grossen

Bevölkerung wichtiger Sicht der Stadt Bern wird die Bedeutung etlicher Gebiete unterschätzt (Grünzüge Egelsee-Wyssloch-Schosshaldenwald; Rosengarten-Springgarten-Allmend, Loryareal-Schloss Holligen). Im Zusammenhang mit den Erholungsschwerpunkten ist eine Strategie für den Freizeitverkehr zu entwickeln.

7. **Massnahmen MIV und NM:** Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der **Massnahmenblätter zum Thema motorisierter Individualverkehr MIV und nachfrageorientierte Massnahmen Verkehr NM** (Massnahmenblätter oder WebGIS) einverstanden?

Ja Nein

- Die Strategie „Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten“ muss sich auch bei Massnahmen widerspiegeln und Massnahmen sind entsprechend zu priorisieren.
- Obschon auf der Zielebene postuliert wird, dass das Verkehrswachstum durch nachfragelenkende Massnahmen zu bremsen sei (Bericht S. 74, 4.4.1 Ziele Verkehr) bzw. dass die Optimierung des Systems Vorrang vor dem Ausbau habe (Bericht S. 75, 4.4.2 Strategie Verkehr), umfasst der Massnahmenkatalog geschätzte 50 „Ausbaumassnahmen“ und eine einzige „Lenkungs- bzw. Optimierungs-Massnahme“ („Verkehrsmanagement Region Bern (NM-VM-1“). Dies steht ebenfalls im Widerspruch zu der folgenden Aussage in Kapitel 5, Massnahmen bezüglich MIV: „Grossräumige Kapazitätserweiterungen im Sinn von Umfahrungsstrassen, die Verkehrsprobleme primär nicht lösen, sondern v. a. verlagern würden, stehen in der Region Bern-Mittelland nicht im Vordergrund.“
- Verkehrsmanagement hat gemäss Bericht S. 96 eine sehr grosse Bedeutung. Das Ziel des Verkehrsmanagements ist jedoch nicht, wie im Bericht auf S. 109 postuliert, die verträgliche Abwicklung des Verkehrs, sondern eine Verkehrsreduktion und die Priorisierung des öV. Es ist eine griffige Massnahme, um Verkehr zu vermeiden. Das Verkehrsmanagement wird im RGSK II sowohl auf strategischer Ebene wie auch in den Massnahmenblättern nur kümmerlich behandelt. Das Pilotprojekt Bern-Nord muss endlich umgesetzt werden. Zudem braucht es Dosierungen an allen Siedlungsrändern. Wir fordern den Verzicht auf den Ausbau der Strassenkapazität, solange das Verkehrsmanagement Region Bern nicht abgeschlossen ist und seine lenkende Qualität hat aufzeigen können.
- Die Lärmbelastungen in Orten ist in folgender Priorität zu verringern: 1. Durchsetzen von Temporeduktionen, 2. Flüsterbeläge einsetzen, 3. weitere bauliche Massnahmen ergreifen.
- **MIV-E-4** „Münsigen, Entlastungsstrasse Nord“: Dieser Strassenausbau hat weitreichende Konsequenzen, da der MIV-Pendlerverkehr von Münsingen Richtung Bern (und darüber hinaus) gefördert wird. Der Kapazitätsausbau steht in direkter Konkurrenz zum geplanten Ausbau der Bahn (Infrastruktur und Angebot) zwischen Bern und Münsingen, fördert den MIV in einem Teil der Agglomeration, wo jegliches Verkehrswachstum zwingend mit dem öV aufgefangen werden muss, und hat zur Konsequenz, dass weitere Abschnitte („Autobahnzufahrt“ in Rubigen) auch ausgebaut werden müssen. Absurd wird es, wenn bei der Beurteilung (S. 85) betont wird, dass durch die unmittelbare Nähe zum Bahnhof ein sehr guter Modal-Split „entsteht“.
- **MIV-K-2**: „Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz“: Es ist nicht einsichtig, weshalb hier eine „Kapazitätserweiterung“ (siehe Titel des Massnahmenblattes) erfolgen soll.
- **MIV-K-4** „Belp, Optimierung Kreisel Linde / Busspur und Dosierung“: Eine weitere „erzwungene“ kapazitätssteigernde Massnahme: Zuerst baut der Kanton den neuen Flughafenzubringer, dann muss „logischerweise“ der Anschlussknoten ausgebaut werden. Details (Busspur?, Dosierung?) fehlen, eine Präzisierung soll im Sommer 2015 nach Abschluss der Korridorstudie Belp-Gürbetal erfolgen. Und zu welchen Inhalten soll nun Stellung bezogen werden? In der vorliegenden Form ist der Ausbau des Linden-Kreisels abzulehnen, da diese Massnahmen nur zu einer weiteren Verkehrszunahme führen wird. Das Argument, die in den Standards Kantonsstrassen festgelegte Verkehrsqualität müsse sichergestellt werden führt ins Leere: Wenn hier die „Qualität“ verbessert wird (= Reduktion der Wartezeiten), wird sich der Stau nur verlagern, was an einem nächsten Knoten zu „unerlaubten“ Wartezeiten führen wird.

- **MIV-K-5** „Rubigen, Korrektur Belpstrasse“: siehe Bemerkungen zu MIV-E-4. Defizite für Velo und Fussgänger sind vorhanden. Statt mit einer Fahrbahnverbreiterung und einem Kreiselausbau soll dies mit einem abgetrennten Fuss-/Veloweg gelöst werden.
- **MIV-K-6** „Kiesen, Kapazitätserweiterung Kreisel Bern-/Dorfstrasse“: eine weitere Kapazitätserhöhung, weil der bestehende Kreisel den „längerfristig erwarteten (?) Verkehrsmengen“ nicht genügt. Was heisst da „erwartet“? siehe Grundsatzkritik an den „Verkehrsprognosen“. Woher kommen die rund 2'500 zusätzlichen Fahrten auf der Bernstrasse? (DWV 2012: 18'800, DWV 2030: 21'300). Was macht der Kanton/die Region, damit eine solche Verkehrszunahme nicht eintritt?
- **MIV-O-1** „Bern, Helvetiaplatz“: Dass auf diesem „Platz“ etwas gehen muss, ist unbestritten. Siehe dazu z.B. die Vorschläge von „Läbige Stadt“. Sehr skeptisch sind wir bezüglich der Idee einer Tramwendschleife (auch wenn eine solche machbar sein sollte). Aus der Diskussion zum Viktoriaplatz ist bekannt, dass dies zu weitgehenden Einschränkungen bei der Platzgestaltung führt, da auch nur sehr selten genutzte Tramschienen „behindertengerecht“ gestaltet werden müssen (Dies ist keine Kritik der möglichst hindernisfreien Gestaltung der Zugänge zum öV).
- **MIV-W-1** „Zollikofen, konsolidierte Studie Autobahnzubringer“: Ein weiterer Versuch, den Autobahnanschluss Grauholz zu „retten“. Das Massnahmenblatt ist ersatzlos zu streichen.
- Wir fordern zusätzlich ein Massnahmenblatt zur Förderung von Elektromobilität und Hybrid-Fahrzeugen: Es soll ein Konzept für die Regionen erstellt werden mit dem Potential und Massnahmen zur Förderung von Elektro- und Hybridfahrzeugen.

8. **Massnahmen ÖV und KM:** Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der **Massnahmenblätter zum Thema öffentlicher Verkehr ÖV und kombinierte Mobilität KM** (ÖV und KMMassnahmenblätter oder WebGIS) einverstanden?

Ja Nein

- Zusammen mit dem Spurausbau 3. Gleis Gümligen Münsingen (ÖV-FV-3) und Doppelspurausbau Liebefeld-Köniz (ÖV-Reg-8c) ist die Erstellung von Velobahnen neben den Bahngleisen vorzusehen.
- Nach der Ablehnung des „Tram Region Bern“ ist das Projekt Doppelspur Liebefeld-Köniz (ÖV-Reg-8c) stärker zu priorisieren. Hier hat die Region eine führende Rolle.
- Der RBS-Tiefbahnhof ist als Chance zur Entlastung des HB und zur Schaffung neuer Durchmesserverbindungen zu sehen. Auch wenn das Projekt noch in ferner Zukunft liegt, muss zumindest ein Freihaltekorridor für die Zukunft gesichert werden.
- Tangentialverbindungen müssen gestärkt werden, trotz der gezwungenermassen zentralen Ausrichtung der S-Bahn (z.B. mit P+R).
- Den Ausbau des öV begrüessen wir grundsätzlich. Er bildet zusammen mit dem Fuss- und Veloverkehr das Fundament eines zukunftsfähigen Verkehrssystems in der Region. Wir fordern, den öV und den Fuss- und Veloverkehr zusammen auszubauen. Kapazitätsspitzen sind nicht alleine durch den Ausbau des öV zu decken, sondern zusammen mit dem Fuss- und Veloverkehr. Der 15'-Takt in der Region ist zusammen mit einem gut ausgebauten Netz von Velobahnen zu realisieren, die das Pendeln mit Velo und E-Bike attraktiv machen. Der Ausbau des Tram- und Busangebotes muss zudem immer einhergehen mit guten Lösungen für den Fuss- und Veloverkehr. Zudem muss das Angebot im Agglomerationskern (also z.B. bis Münsingen) spürbar attraktiver sein als im „zweiten Ring“. D.h. 15-Minuten-Takt bis Köniz ja, aber nicht bis Schwarzenburg. Alle „Eil-Bus-Konzepte“ gehen in die falsche Richtung, da damit das „Langdistanz-Pendeln“ gegenüber den kurzen Distanzen gefördert wird.
- Die kombinierte Mobilität wird im Bericht sowohl auf strategischer Ebene wie auch in den Massnahmenblättern zu wenig behandelt. Der Fokus liegt zu stark auf öV-öV-Verknüpfungen. Z.B. ist ein Mix der finanziellen Anreize zu prüfen. Die Leute sind nicht bereit, sowohl ein öV-Abo wie auch Autokosten zu tragen. Ideen für die Umsetzung: P+R je zentrumsnäher, je teurer und umgekehrt; Steuerabzüge anpassen. Zudem fordern wir in der Kernagglomeratin die Einführung eines

Veloverleihsystems. Die Stadt Bern hat einen Planungskredit gesprochen und wird das Veloverleihsystem demnächst öffentlich ausschreiben.

- Bei Massnahmen im Zusammenhang mit der Umgestaltung von ÖV-Knotenpunkten sind gute Lösungen für Bike & Ride zu realisieren. Dabei sind vor allem auch wirkungsvolle Massnahmen zur Prävention von Velodiebstählen zu ergreifen.
- **geforderte Ergänzung:** Bei den Massnahmen Tramprojekte fordern wir die Ausrichtung von Netz und Flotte auf Zweirichtungsfahrzeuge. Diese sind zwar teurer in der Beschaffung. Sie ersparen aber Wendeschlaufen an Endhaltestellen und auf der Strecke sowie "Dienstgeleise" zur Verbindung mehrerer Äste. Mit einer solchen Strategie hätten wesentliche Nachteile bzw. Kritikpunkte des Projektes „Tram Region Bern“ vermieden werden können.

9. Massnahmen LV: Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der Massnahmenblätter zum Thema

Langsamverkehr LV (Massnahmenblätter oder WebGIS) einverstanden?

Ja Nein

- In den Massnahmenblättern ist hinsichtlich des Kürzels LV von Fuss- und Veloverkehr die Rede. Wir begrüßen dies und gehen davon aus, dass hier die konsequente Unterscheidung dieser Fortbewegungsarten Programm ist. Aus Sicht des Grünen Bündnis ist generell auf die Subsummierung des Veloverkehrs unter der Bezeichnung „Langsamverkehr“ zu verzichten. Velos, erst recht e-Bikes, sind insbesondere in der Stadt nicht langsam, sondern gelten im Gegenteil als schnelles Fortbewegungsmittel.
- Velomassnahmen werden in der Regel nur an MIV-Projekte angehängt. Es braucht eigenständige, vom MIV unabhängige Projekte zur Förderung des LV.
- Zur Steigerung der Attraktivität des Veloverkehrs braucht es nicht nur genügend Abstellplätze an den öv-Knoten sondern auch ein gutes Angebot an den Zielorten.
- **LV-W-1-c:** Grundsätzlich ist diese Massnahme sehr zu begrüßen. Allerdings steht sie in engem Zusammenhang mit Massnahme ÖV-FV-3 (3. Gleis Gümligen-Münsingen) und lässt mit dem Realisierungsattribut „Vororientierung“ noch eine sehr lange Planungs-/Realisierungsphase erwarten.
Forderung: Um auf dieser stark MIV-pendlerfrequentierten Verbindung die dringend angezeigte Förderung des Umstiegs auf das Velo frühzeitiger voranzubringen, fordern wir im Sinne einer Zwischenlösung kurzfristige Massnahmen zur Erhöhung der Qualität und Sicherheit für Velofahrende auf diesem Streckenabschnitt. Hierdurch soll auch der auf Seite 74 Mitwirkungsbericht postulierten Maxime „Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagern“ besser Rechnung getragen werden.
- **LV-W-1-f:** Im Feld Massnahmenbeschrieb ist zunächst der bei allen Massnahmen betreffend „Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard“ gleichverwendete Textblock („Die Massnahme trägt ... Verkehrsmittels bei“) zur Zielsetzung (resp. Zweck) angeführt. Anschliessend wird nur gesagt, dass die Linienführung bereits besteht. Aus dem „Massnahmenbeschrieb“ geht, ausser der Initiierung einer Planungsstudie (inkl. Definition Ausbaustandards), nicht hervor, woraus die Massnahme effektiv besteht. Da laut Mitwirkungsbericht Seite 75 die Maxime „vorrangige Optimierung des Systems vor Ausbau“ gilt, lässt sich hier nicht beurteilen, ob und wie dieser Maxime Rechnung getragen wird.
- **LV-W-1-g:** In Bezug auf den langen Zeithorizont gilt hier analog das, was unter LV-W-c ausgeführt wurde. Vor allem im Hinblick auf den unlängst stark vorangetriebenen Wohnungsbau in Ostermundigen-Oberfeld (inkl. autofreie Siedlung) reklamieren wir hier wesentlich dringlicheren Handlungsbedarf. Die extrem MIV-überlastete Verbindung zwischen Ostermundigen und Bern bedarf seit Jahren, einmal mehr aufgrund der Ablehnung des Projektes Tram Region Bern, einer erheblich kurzfristigeren deutlichen Verbesserung. Hier kann nicht bis gegen Ende der 2020er Jahre gewartet werden.
Forderung: Für Massnahme LV-W-1-g fordern wir die Anhebung der Priorisierungsstufe auf A.
- **LV-W-1-h und LV-W-1-i:** Hier gelten analog die Ausführungen zu LV-W-1g
Forderung: Für die genannten Massnahmen fordern wir die Anhebung der Priorisierungsstufe auf A. Ungeachtet dessen, dass für uns das Primat der Verkehrsvermeidung gilt, soll hierdurch der auf Seite 74 Mitwirkungsbericht postulierten Maxime „Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagern“ besser

Rechnung getragen werden.

Wir weisen hierzu auch auf die im Hinblick auf die Einzelmassnahmen und die Umsetzungsbedingungen sehr begrüssenswerte Massnahme LV-W-1-k "Velorouten Stadt Bern" hin. Hier wird u.a. ausgeführt dass „eine hochwertige Infrastruktur (zu den) wichtigsten Voraussetzungen (gehört), um die Attraktivität des Veloverkehrs zu steigern. Ziel ist es, den Veloverkehrsanteil von heute 11 % auf 20 % zu erhöhen.“ Bezogen auf den Zeitraum des RGSK käme dies einer nahezu Verdoppelung des bisherigen Anteils an Velofahrenden gleich.

- **LV-W-2-a:** Die als Daueraufgabe deklarierte und bereits im Agglomerationsprogramm 1. Generation vorgesehene Massnahme „Reduktion Widerstände an LSA“ ist im Grundsatz zu begrüessen. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen bestehen jedoch Zweifel, ob sich diese Massnahme auch effektiv auswirkt. Im Hinblick auf die Mittelbereitstellung wird nicht klar, ob es sich bei den „ca. 50'000,- Fr.“ um einen jährlichen oder einen auf den Zeithorizont des RGSK hin taxierten Betrag handelt. Grundsätzlich erscheint uns dieser Betrag, auch wenn er als jährlicher Finanzierungsbeitrag gedacht ist, als erheblich zu niedrig für eine so umfassende Aufgabe dotiert. Als Beispiele für die postulierte Wirkungslosigkeit im stadtbernischen Bereich seien genannt:
 - Querung Eigerstrasse/Monbijoustrasse von West nach Ost
 - Fussgängerquerung Eigerstrasse auf westlichem Brückenkopf Monbijoubrücke (Höhe Zebrabox) und systembedingt auf allen weiteren Querungen dieser, bezogen auf den MIV hochfrequenten Strasse
 - Fussgängerquerung Thunplatz
 - Kreuzung Laubeggstrasse/Ostermundigenstrasse: Diagonal-Veloquerung von Nord nach Süd sowie Fussgängerquerung Laubeggstrasse an derselben Kreuzung in beiden Richtungen.
 - Querung Egelgasse (LSA für Velos) über Ostring in Richtung Buchserstrasse/Sonnenhoftunnel.

10. **WebGIS:** Sind Sie mit der Nutzung des WebGIS in Hinblick auf Funktionalität, Bedienung und Darstellung zufrieden?

Ja Nein

Zur Verortung von Korrekturen, Ergänzungen oder Anmerkungen zu einzelnen Objekten benutzen Sie vorzugsweise die Druckanwendung im [WebGIS](#) und lassen uns diese als Beilage zum Fragebogen zukommen.

Bitte senden Sie den Fragebogen und allfällige Beilagen **in elektronischer Form** bis **10. Juli 2015 an:**

raumplanung@bernmittelland.ch

oder

Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM

Bereich Raumplanung

Holzikofenweg 22, Postfach 8623

3001 Bern

Besten Dank für Ihre Mitarbeit!