

RGSK 2021 / AP 4 Bern-Mittelland

Auswertung der Mitwirkung

Anhang 3: Detailauswertung Mitwirkungseingaben Organisationen und Institutionen inkl. Transportunternehmen

Inhaltsverzeichnis

1.	Gesamteindruck	2
2.	Stand der Umsetzung	10
3.	Situations- und Trendanalyse	14
4.	Zukunftsbild	30
5.	Handlungsbedarf	46
6.	Strategien	59
7.	Massnahmen Siedlung, Landschaft und Verkehr	72
8.	Massnahmen Siedlung	81
9.	Massnahmen Siedlung S-3, S-4 und S-5	89
10.	Massnahmen Siedlung S-3 und S-5	89
11.	Gesamteindruck Massnahmen Siedlung S-3-, S-5- und S-4-Gebiete	89
12.	Massnahmen Landschaft: Ziele und Inhalte	90
13.	Massnahmen Landschaft: Gebiete	102
14.	Massnahmen MIV	107
15.	Massnahmen ÖV	114
16.	Massnahmen LV	121
17.	Massnahmen NM	132
18.	Massnahmen KM	136
19.	Weitere Bemerkungen	140

1. Gesamteindruck

Sind Aufbau und Inhalt des RGSK 2021 / AP 4 nachvollziehbar? (Bericht RGSK 2021 / AP 4)?

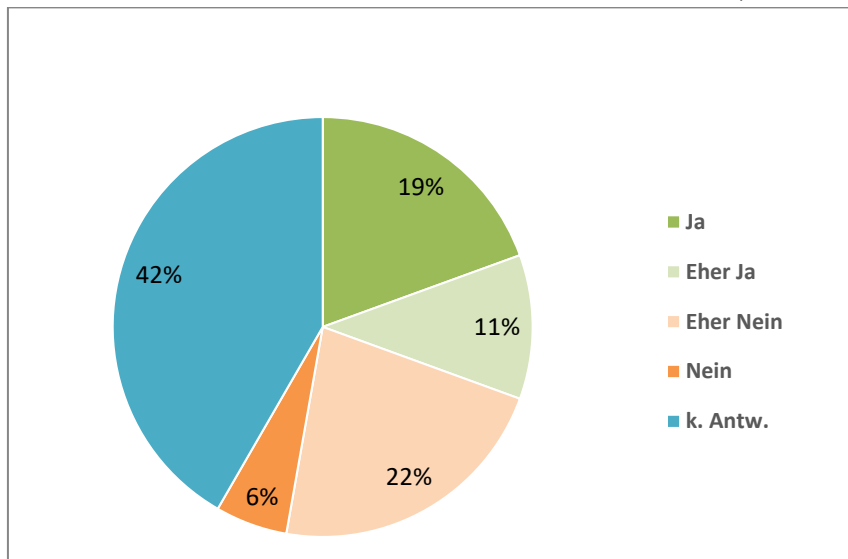


Diagramm: Frage 1 Gesamteindruck

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
APW – Arbeits-gruppe für Planungsfragen im Wangental	Eher Ja	▶ Der Bericht ist ein umfangreiches, umfassendes Werk, welches eine gute Grundlage für die Planung und Umsetzung von Weiterentwicklungsmassnahmen für die nächsten Jahre bietet. Unsere Institution hat die Betrachtung der Unterlagen mit Blick auf das Wangental erstellt. Wir beschränken uns mit unseren Stellungnahmen auf diese Teilaspekte.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Bernmobil	Ja	▶ Allgemein: Bei der Planung und Ausführung der Massnahmen gilt es, eine optimale Abwägung zwischen den Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (öV, Langsamverkehr und MIV) vorzunehmen. Bei Massnahmen, welche Auswirkungen auf das Liniennetz von BERNMOBIL haben, ist BERNMOBIL bei der Aus-	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der weiteren Projekte berücksichtigt.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		arbeitung der Projekte unbedingt frühzeitig einzubeziehen.		
Décroissance Bern	Eher Nein	► Schwierige Struktur. Enorm aufwendige Studien und Vergleiche nötig.	4	► Wird zur Kenntnis genommen. Der Aufbau richtet sich grundsätzlich nach den Vorgaben von Bund und Kanton.
Gewerbeverband KMU Stadt Bern	Eher Nein	► Vgl. dazu detaillierte Begründungen zu den einzelnen Kapiteln. Wir gehen davon aus, dass das RGSK 2021 / AP 4 unter Berücksichtigung der eingebrachten Kritikpunkte nochmals eingehend überarbeitet wird.	4	► Wird zur Kenntnis genommen. Das RGSK wird soweit sinnvoll, berechtigt sowie aufgrund von Ressourcen und Terminen möglich überarbeitet.
Handels- und Industrieverein Kanton Bern, Sektion Bern	Eher Nein	► Vgl. dazu detaillierte Begründungen zu den einzelnen Kapiteln. Wir gehen davon aus, dass das RGSK 2021 / AP 4 unter Berücksichtigung der eingebrachten Kritikpunkte nochmals eingehend überarbeitet wird.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
HEV Bern und Umgebung	Eher Nein	► Vgl. dazu detaillierte Begründungen zu den einzelnen Kapiteln. Wir gehen davon aus, dass das RGSK 2021 / AP 4 unter Berücksichtigung der eingebrachten Kritikpunkte nochmals eingehend überarbeitet wird.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
IGÖV Bern	Eher Ja			
MV Bern	Eher Ja	► Detail: Fehlende Nummerierung bei den Massnahmenblättern!	5	► Wird geprüft.
Naturpark Gantrisch	Ja	► Mit der 4. Generation des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts RGSK legt die Regionalkonferenz Bern Mittelland RKBM eine umfassende Überarbeitung der Planung zur Mitwirkung vor. ► Das Richtplanwerk hat eine beeindruckende Präzision und ist sehr sorgfältig erarbeitet worden. Die Region Gantrisch und der Regionale Naturpark finden sich in den Unterlagen wieder und stellen fest, dass dank den stattgefundenen Gesprächen regionale Anliegen und parkspezifischen Zielsetzungen des Parks gut verankert sind.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
Pro Velo Bern	Ja	► Der Umfang der Mitwirkungsunterlagen verunmöglicht die eigentlich notwendige differenzierte Auseinanderset-	4	► Wird zur Kenntnis genommen.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		zung mit dem Bericht. Selbst bei einer Beschränkung auf die Mobilitätsthematik.		
		▶ Bezüglich der Prognosen im Bereich Verkehr fehlt die Zielsetzung. Beispielsweise die Substitution des MIV durch Veloverkehr oder ein Wert für den maximalen CO2-Ausstosses durch den Verkehr.	2	▶ Als Zielsetzung gelten die MOCA-Indikatoren (Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung) gemäss Bund sowie die regionale Mobilitätsstrategie 2040.
Pro Velo Münsingen	Nein	▶ Der Umfang der Unterlagen ist enorm und für die zur Mitwirkung Eingeladenen kaum bewältigbar. Das Fehlen einer GIS-Plangrundlage macht es sehr schwer, einzelne Massnahmen und Festlegungen des RGSK räumlich gut verortet nachvollziehen zu können. ▶ Das Planungskonzept Verkehr ist ausschliesslich nachfrageorientiert und es fehlen konkrete Zielsetzungen.	2	▶ Wird entgegengenommen. Ab dem nächsten RGSK wird wieder ein WebGIS zur Verfügung stehen. ▶ Als Zielsetzung gelten die MOCA-Indikatoren (Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung) gemäss Bund sowie die regionale Mobilitätsstrategie 2040.
RBS	Ja			
sia Sektion Bern	Ja			
Stiftung Landschaftsschutz Schweiz	Eher Nein	▶ Der Umfang der Unterlagen ist enorm. Die Massnahmen sind kaum überblickbar. Das Ganze sprengt den Rahmen einer Mitwirkung. ▶ Ein GIS-Tool würde zumindest die Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit der Massnahmen wesentlich vereinfachen. ▶ Das RGSK ist viel zu wenig konsequent auf die Klimaziele und die Biodiversitätsstrategie ausgerichtet.	5 1 1	▶ Wird zur Kenntnis genommen. Für die nächste Überarbeitung werden Optimierungen geprüft. ▶ Wird entgegengenommen. Ab dem nächsten RGSK wird wieder ein WebGIS zur Verfügung stehen. ▶ Das Thema Landschaft wurde in der letzten Generation des RGSK umfangreich adressiert. Die Themen Klima und Biodiversität sind in den Massnahmenblättern berücksichtigt, zum Beispiel indem die Ausweisung von Landschaftsschutzgebieten (in «Vorranggebiete Kulturlandschaft») gefordert wird. Der besondere Handlungsbedarf wird aber als Auftrag entgegengenommen: Die RKBM wird eine Regionale Klimastrategie (neues Massnahmenblatt im RGSK) erarbeiten. Der Start ist 2021

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
Stiftung SchweizMobil	Ja			geplant.
VBBG Verband Berner Bürgergemeinden und bürgerlicher Korporationen	-	<p>► Der Verband der bernischen Bürgergemeinden und bürgerlichen Korporationen vertritt die Interessen seiner 220 Mitglieder. Ein Teil dieser Bürgergemeinden liegen im Gebiet der Regionalkonferenz Mittelland und sind als Grundeigentümerinnen vom Konzept betroffen. Häufig sind sie im ländlicheren Teil der Region zu finden. Die Entwicklungsmöglichkeiten der Region sind im Konzept vor allem auf die Zentrumsregionen fokussiert. Es kann jedoch nicht sein, dass in den peripheren Gegenden keine Entwicklung mehr möglich ist.</p> <p>► Im Bereich Landschaft besteht eine ungenügende Abstimmung mit den bestehenden Planungsinstrumenten. Für den Wald besteht mit den regionalen Waldplänen ein raumwirksames Planungsinstrument, welches die öffentlichen Interessen am Wald behördenverbindlich regelt. Die Festlegung von Zielen, Strategien und Massnahmen im Wald ohne gesetzliche Grundlage und ohne Einbezug der Grundeigentümer im Rahmen eines Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzeptes ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar und wird abgelehnt. Die Richtplanung für den Wald hat sich an den raumwirksamen Ergebnissen der forstlichen Planung auszurichten (vgl. Art. 18 Abs. 4 WaG) und ist nicht Aufgabe des RGSK. Planungen bis auf Grundstückebene ohne Einbezug der Grundeigentümer sehen wir als unzulässigen Eingriff ins Eigentum.</p>		<p>► Die RKBM teilt die Einschätzung, dass auch in nicht zentralen Raumtypen eine Entwicklung möglich sein soll. Das RGSK verhindert eine solche Entwicklung nicht. Für Innenentwicklung in Frage kommende Gebiete im ländlichen Raum erreichen jedoch nicht die erforderliche Grösse (1ha) und Lage, um als regional bedeutsam eingestuft werden zu können. Die RKBM bietet aber Gemeinden auf Anfrage Unterstützungsmöglichkeiten bei der Mobilisierung von Innenentwicklungspotenzialen (zum Beispiel bei der Umnutzung wertvoller Bausubstanz in Dorfkernen, s. auch Fallstudie Golaten im Projekt «Innenentwicklung – Potenziale aktivieren!»).</p> <p>► Die RKBM teilt die Einschätzung nicht. Seit 2012 existieren in verschiedenen Berner RGSKs Massnahmen zur Waldnutzung. In den Landschaftsmassnahmen wird in den Grundlagen ausserdem auf die regionalen Waldpläne verwiesen. Die RKBM beurteilt die Inhalte im RGSK zum Wald als stufengerecht.</p>
VCS Regionalgruppe Bern	Eher	► Grundsätzliches: Der Umfang der Unterlagen ist enorm	4	► Wird zur Kenntnis genommen.

Name	Antwort Kernaussagen	Nr Antworten der RKBM
	<p>Nein 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird entgegengenommen. Ab dem nächsten RGSK wird wieder ein WebGIS zur Verfügung stehen. <p>1 ▶ Behördenverbindlich sind die Kapitel 4 und 6 (Zukunftsbild und Strategie) inkl. der dazugehörigen Karten sowie die Massnahmenblätter und die Übersichtskarte. Dies wird im Bericht noch verdeutlicht.</p> <p>2 ▶ Die verkehrlichen Massnahmen beruhen auf Prognosen gemäss dem Gesamtverkehrsmodell GVM. Die Prognosen dienen als Basis, um die (maximalen) Verkehrsentwicklungen und die Verträglichkeit abzuschätzen und steuernde Massnahmen zu erarbeiten. Grundlage für die verkehrlichen Massnahmen ist die regionale Mobilitätsstrategie 2040.</p>

Name	Antwort Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>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.</p>		
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das RGSK 2021 ist zu wenig konsequent auf die Klimaziele ausgerichtet. 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Thema Landschaft und wurde in der letzten Generation des RGSK umfangreich adressiert. Die Themen Klima und Biodiversität sind in den Massnahmenblättern berücksichtigt. Der besondere Handlungsbedarf ist aber erkannt: Die RKBM gibt sich selbst den Auftrag für die Erarbeitung einer Regionalen Klimastrategie (neues Massnahmenblatt im RGSK). Der Start ist 2021 geplant.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Regionalflugplatz Bern-Belp: Die Region Bern verfügt mit Zürich-Kloten, Basel Mulhouse und Genève über 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Name	Antwort	Nr	Kernaussagen	Antworten der RKBM
	<p>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.</p> <p>► 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!</p>	3	<p>► Das Anliegen kann nicht berücksichtigt werden. Langsamverkehr ist ein etablierter Begriff in der Verkehrsplanung, welcher auch auf Stufe Kanton und Bund verwendet wird. Er umfasst alle Fortbewegungsarten mit eigener Muskelkraft. Im Rahmen der Erarbeitung des Regionalen Leitbildes Langsamverkehr wird die Thematik aber aufgegriffen.</p>	
<p>Verband Berner Waldbesitzer</p>	<p>Nein</p> <p>► Im Bereich Landschaft besteht eine ungenügende Abstimmung mit den bestehenden Planungsinstrumenten. Für den Wald besteht mit den regionalen Waldplänen ein raumwirksames Planungsinstrument, welches die öffentlichen Interessen am Wald behördenverbindlich regelt. Die Festlegung von Zielen, Strategien und Massnahmen im Wald ohne gesetzliche Grundlage und ohne Einbezug der Grundeigentümer im Rahmen eines Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzeptes ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar und wird abgelehnt. Offensichtlich liegt hier ein falsches Rollenverständnis vor. Die Richtplanung für den Wald hat sich an den raumwirksamen Ergebnissen der forstlichen Planung auszurichten (vgl. Art. 18 Abs. 4 WaG) und ist nicht Aufgabe des RGSK. Planungen bis auf Grundstückebene ohne Einbezug der Grundeigentümer sehen wir als unzulässigen Eingriff ins Eigentum. Der Wald ist daher vollständig aus dem Konzept zu entfernen.</p>	3	<p>► Die RKBM teilt die Einschätzung nicht. Seit 2012 existieren in verschiedenen Berner RGSKs Massnahmen zur Waldnutzung. In den Landschaftsmassnahmen wird in den Grundlagen ausserdem auf die regionalen Waldpläne verwiesen. Die RKBM beurteilt die Inhalte im RGSK zum Wald als stufengerecht.</p>	

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
Verein Läubigi Stadt	Eher Nein	► Das RGSK mit AP ist für Mitwirkende kaum zu bewältigen. Es ist klar, dass es für die RKBM schwierig ist, ein sinnvolles Mitwirkungsverfahren zu entwickeln. In der jetzigen Form ist es aber wirklich schwierig.	4	► Wird zur Kenntnis genommen. Ab der nächsten Version wird wieder ein WebGIS zur Verfügung stehen.
Verein Landwirtschaft Bern-Mittelland	-	► Aus unserer Sicht ist das Dossier viel zu umfangreich und die ausgearbeiteten Konzepte sind oft zu detailliert. Das RGSK 2021 mit dem Agglomerationsprogramm hat einen unangemessenen Eingriff in die Planungsautonomie der Gemeinden zur Folge.	3	► Die Einschätzung wird nicht geteilt. Das RGSK enthält stufengerechte Aussagen gemäss den gesetzlichen Anforderungen an das Planungsinstrument. Es dient dazu, Siedlung und Verkehr über die Gemeindegrenzen hinweg abzustimmen. Die Gemeinden haben weiterhin genügend Entwicklungsspielräume.
Verein Spurwechsel	Eher Nein	► Der Umfang der Unterlagen ist erdrückend, schlecht strukturiert und redundant.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
Vortritt Fussgänger	Eher Ja			
Wohnbaugenossenschaften Schweiz, Regionalverband Bern-Solothurn	Ja			

2. Stand der Umsetzung

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

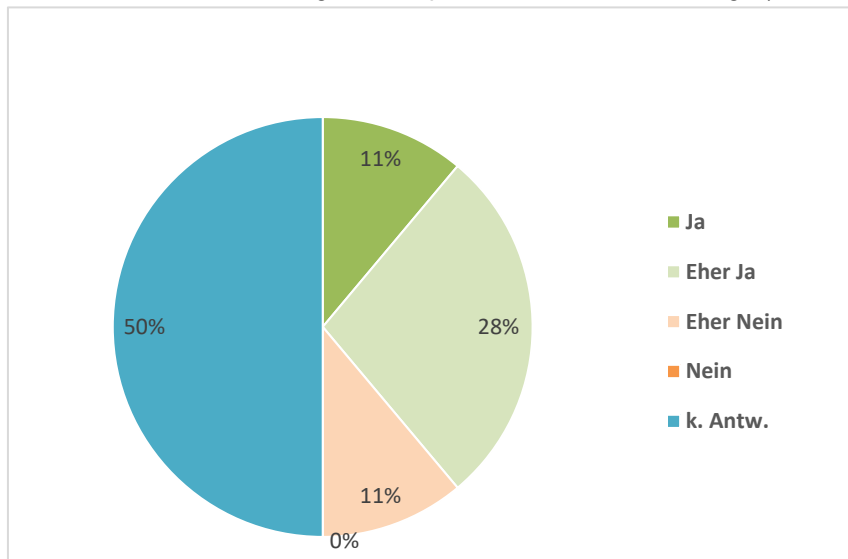


Diagramm: Frage 2 Stand der Umsetzung

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
APW	Eher Ja	▶ Positiv: Die Tangential-Buslinie 22 Wabern-Brünnen wurde eingeführt, die Bahnanschlüsse im ÖV Knotenpunkt Niederwangen sind ungenügend und müssen noch optimiert werden, damit das grosse Potential auch entsprechend erreicht werden kann resp. das ö.V.-Angebot eine Alternative zum MIV bieten kann.	2	▶ Ist bereits berücksichtigt und als Strategie erfasst.
Bernmobil	Ja			
Décroissance Bern	Eher Nein	▶ Weil wir schon mit den beiden vorangehenden RGSK nicht einverstanden waren.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
	Nein	▶ Gegenfrage: Warum kann die Problematik der Fruchtfolgefleichen nicht auf regionaler Ebene gelöst werden? „Nicht ausschliesslich“ wäre nachvollziehbar, aber mit dieser Aussage wird eine grosse Verantwortung einfach	1	▶ Wird als Auftrag entgegengenommen. Die RKBM gibt sich den Auftrag, ein Regionales Kompensationsmodell Fruchtfolgefleichen (FFF) zu entwickeln.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		abgelehnt und abgeschoben.		
Fussverkehr Kanton Bern	-	► Der Aufbau an und für sich ist nachvollziehbar. Für Fussverkehr Kanton Bern – wie auch für andere Organisationen, mit denen wir in Kontakt stehen – ist der grosse Umfang der Vernehmlassungsunterlagen zu RGSK 2021 und AP 4 aber kaum zu bewältigen. Wir äussern uns daher nur allgemein oder punktuell. Die Sachlage, dass der Umfang der Unterlagen zu gross ist, bereitet uns ein gewisses Unbehagen. Wir halten daher fest: wenn wir uns nicht zu allem äussern, was im RGSK 2021 oder im AP 4 enthalten ist und später teils sogar behördenverbindlich wird, ist das nicht mit einer schweigenden Zustimmung gleichzusetzen.	2	► Wird zur Kenntnis genommen. Aufbau und Inhalte des RGSK richten sich nach den Vorgaben von Bund und Kanton.
Gewerbeverband KMU Stadt Bern	Eher Ja	► Es wurde keine eingehende Prüfung des Kapitels «Stand der Umsetzung» vorgenommen	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
Handels- und Industrieverein Kanton Bern, Sektion Bern	Eher Ja	► Es wurde keine eingehende Prüfung des Kapitels «Stand der Umsetzung» vorgenommen.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
HEV Bern und Umgebung	Eher Ja	► Es wurde keine eingehende Prüfung des Kapitels «Stand der Umsetzung» vorgenommen	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
IGÖV Bern	Eher Ja			
MV Bern	Eher Nein	► Unklar bleibt teilweise welche Priorität das Vermeidungsziel und die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr hat. Inwiefern wurde durch Siedlungsentwicklung Verkehr vermieden. Inwiefern wurden die Vorgaben der «Siedlungsentwicklung nach innen» und «durchmischte Siedlungsstruktur» erreicht. Was sind die relevanten Indikatoren einer durchmischten Siedlungsstruktur. Wie werden Ghettoisierung und Gentrifizierung beim Wohnen vermieden?	2	► Die RKBM geht mit der Forderung von ÖV-Güteklasse C für regional bedeutsame Erweiterungsgebiete über die kantonalen Anforderungen hinaus. Durch Siedlungsentwicklung an diesen Orten wird die Benutzung des ÖV gefördert. Erweiterungen, Schwerpunkte und Verdichtungsgebiete Wohnen und Arbeiten sind zum überwiegenden Teil Mischnutzungsgebiete. ► Vermeidung von Ghettoisierung und Gentrifizierung: Die RKBM kann dieses Ziel nachvollziehen. Entschärfung von Wohnungsnot und Wohnungsmangel liegt nach dem Aufgabenverständnis

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
				nis der RKBM hauptsächlich in der Kompetenz der betroffenen Gemeinden, welche auch bereits Massnahmen ergreifen. Die RKBM steht Gemeinden aber bereits beratend zur Seite, zum Beispiel mit dem Q-Team des Hochhauskonzepts: Der erforderliche Nachweis des Mehrwehrt dieser Bauform kann zum Beispiel durch Bereitstellung von preisgünstigem Wohnraum erbracht werden.
Naturpark Gantrisch	Eher Ja	► Einige Gemeinden aus der Region Gantrisch sind der Meinung, dass es mehr finanzielle Unterstützung von Bund und Kanton benötigt um die Massnahmen umzusetzen.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
Pro Velo Bern	Eher Ja			
RBS	Ja			
sia Sektion Bern	Ja			
Stiftung Landschaftsschutz Schweiz	Ja			
VBBG	Eher Ja	► Sie sprechen bei der Umsetzung von «von Teilstrategien früherer Generationen», beim Rhythmus der Überarbeitung und den regelmässigen Neuvorlagen ist ein «Denken in Generationen» schwierig. Die Auswirkungen der Massnahmen können ja zum Teil noch gar nicht beurteilt werden.	4	► Die terminlichen Vorgaben richten sich nach dem Bund. Die Kohärenz zwischen den Berichtsgenerationen gilt es sicherzustellen.
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Nein	► 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.	4	► Der RKBM sind verschiedene Bestrebungen/Projekte aus den Gemeinden in ihrem Perimeter bekannt (aktuell z .B. aus Bärswil).
Verein Läubigi Stadt	Eher Ja			
Verein Spurwechsel	Eher Ja	► Auf Seite 51 wird als «realisiert» bezeichnet: «351.3.032 Zollikofen, konsolidierte Studie Autobahnzubringer - Die Studie wird durch das ASTRA bis Februar 2020 durch-	4	► Die Kommission Verkehr der RKBM hat entschieden, dass der Halbanschluss Grauholz weiterbearbeitet wird. Die RKBM startet dazu 2021

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		geführt.» Nach unseren Informationen wurde die Erarbeitung dieser Studie durch das Astra zurückgestellt; jedenfalls liegen öffentlich keine Informationen über den Abschluss vor.		eine Studie zur weiteren Vertiefung.
Wohnbaugenossenschaften Schweiz, Regionalverband Bern-Solothurn	Eher Nein	► Neben den von uns unterstützten allgemeinen Bemühungen um die «Siedlungsentwicklung nach innen» vermissen wir die Fokussierung auf ein differenziertes Wohnungsangebot im Rahmen der Innenverdichtung. Um eine gut «durchmischte Siedlungsstruktur» zu erreichen, braucht es in allen Gemeinden, unabhängig von den aktuellen politischen Mehrheitsverhältnissen, gezielte Bemühungen zur Förderung von preisgünstigen Neubau-Wohnungen. Sonst besteht die Gefahr der Gentrifizierung, was wiederum verständliche Widerstände in der Bevölkerung gegen die raumplanerisch notwendige Innenverdichtung hervorruft und damit die Zielerreichung blockiert.	4	► Das Problem wird anerkannt, betrifft allerdings nicht alle Gemeinden gleichermaßen. Wohnungsnot und Wohnungsmangel bestehen gemäss Statistischem Atlas der Schweiz vor allem in den Kerngemeinden, die bereits Massnahmen treffen. Daher wird ein regionales Engagement bei der Wohnungsfrage als weniger dringend erachtet als bei den von der RKBM als Selbstaufträge angenommenen Anliegen aus der Mitwirkung. Weitere Projekte wären mit einer Erhöhung der Gemeindebeiträge an die RKBM verbunden, was angesichts der absehbaren, coronabedingten Steuerausfälle der Gemeinden nicht realistisch erscheint.

3. Situations- und Trendanalyse

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

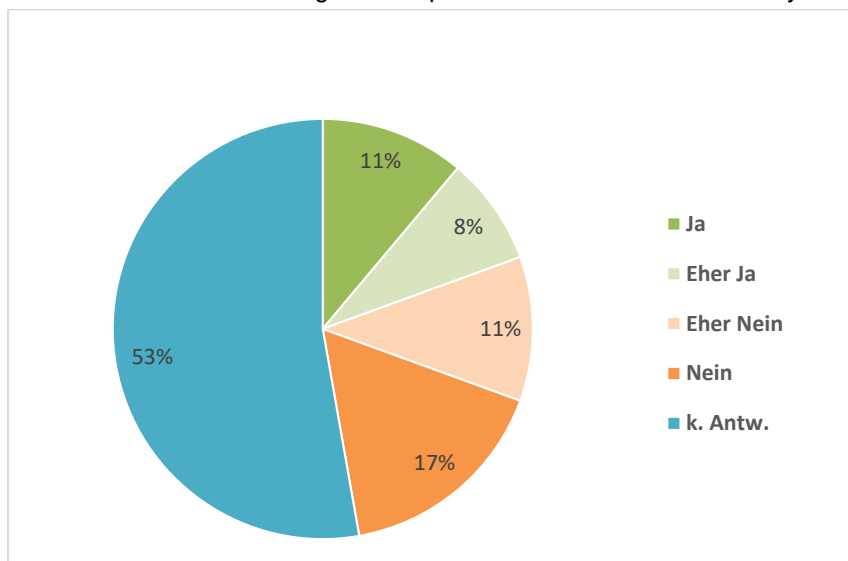


Diagramm: Frage 3 Situations- und Trendanalyse

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
APW	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Raum Wangental, ÖV, Umsteigemöglichkeiten für Pendler aus dem westlichen Einzugsgebiet: Der ÖV ist zu wenig attraktiv, weil mit dem Umweg über Bern die Fahrzeiten gegenüber dem MIV wesentlich länger sind. Die Aufwertung des Knotenpunkts Europaplatz ist nötig und richtig, bringt aber aus Sicht des Gewerbe-gürtels Köniz-Niederwangen-Brünnen wenig. Die RE-Züge sollten auch in dem Knotenpunkten anhalten. Mit fahrplangerechten Anschlüssen wird eine schnelle Verbindung geschaffen (z.B. Tangentenbuslinie 22 mit optimalen Anschlüssen). ▶ Die Analyse der Verkehrsdaten (ÖV+MIV) ist sehr umfangreich, sogar kurze Streckenabschnitte wurden be- 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die RKBM ist bestrebt, an Vorstadtbahnhöfen RE-Halte einzuführen. Der Entscheid obliegt indes dem Kanton und den Transportunternehmen.
			4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Indikatoren richten sich grundsätzlich nach den Vorgaben des Bundes (MOCA-Indikatoren,

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>trachtet. Es fehlen jedoch die aussagekräftigsten Datenerhebungen über den Weg vom Wohnort zum Arbeitsort. Diese könnten bei den grössten Arbeitgebern einfach anonym mit Postleitzahlen erhoben werden und wären für eine optimale Angebotsplanung von grossem Nutzen.</p>		<p>Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung). Solche Pendler-Untersuchungen sind interessant, sprengen indes den Rahmen des RGSK. Der Kanton hat das GVM (Gesamtverkehrsmodell) welche solche Auswertungen zu lässt. Es wird weiter verwiesen auf die Studie zur Thematik Mobilitätshubs, welche 2021 startet und voraussichtlich entsprechende Aussagen beinhalten wird.</p>
Bernmobil	Ja			
Décroissance Bern	Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Wachstumsprognosen sind zu hoch, deren Herkunft intransparent. Offenbar entspringt das immer noch mehrheitlich Wunschdenken der politischen Führer und weniger der Realität. In Europa sind die Geburtenraten bei 1.5. So veranschlagtes Wachstum insb. bei der Bevölkerung kann also nur auf Kosten von sog. Randgebieten oder von Nationen, die Einwanderer „zur Verfügung stellen“, bewerkstelligt werden. Das ist höchst unethisch und das pure Gegenteil von Nachhaltigkeit; andere Regionen und Nationen hätten wenn schon die gleichen Ansprüche und Rechte. ▶ Die vordergründigen Bekenntnisse zum Klimaschutz im Bericht scheinen nur Dekoration zu sein. Denn sie stehen vielerorts im eklatanten Widerspruch zu vielen Zielen des RGSK und bereits verfolgten Strategien! Beispiele: - Einseitige, veraltete und rücksichtslose Planungen von Tram-Linien: Ostermundigen: 1km ökologisch und stadtklimatisch wertvolle Alleen sollen der Tramlinie weichen; Kleinwabern: Unnötige und sinnlos grosse Wendeschleifen auf den Grünen Wiese (Endstation und Sandrain); mit der Umstellung auf Zweirichtungstrams (wie fast alle Städte Europas) könnte diesem 	<p>4</p> <p>2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Daten entstammen den Grundlagen von Bund und Kanton. Es handelt sich um Modellrechnungen und Prognosen, welche stets mit einer gewisser Unsicherheit behaftet sind. ▶ Für das Bevölkerungswachstum in der Schweiz spielen die Migration und Überalterung eine grössere Rolle als die Geburtenrate. ▶ Den Projekten lagen Interessensabwägungen zugrunde. Es gilt jeweils sowohl Mobilitätsbedürfnisse als auch die verschiedenen Ansprüche im Siedlungs- und Landschaftsraum zu berücksichtigen. Das Ziel ist, die Verkehrsträger aufeinander und mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen, um insgesamt den Verkehr möglichst verträglich abwickeln zu können.

Name	Antwort Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>Frevel Einhalt geboten werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autobahnanschluss Wankdorf: auch hier sollen 800m Allee einer Autobahnverbreiterung weichen. - Zerstörung des Hirschenparks Bern für den Bau des neuen RBS-Tunnels; - Zerstörung der Parkanlage Hirschengraben für eine unterirdische Velostation, die genauso gut bzw. sogar mit städtebaulichen Synergie und Aufwertung (Abbruch Bubenbergplatz 8, statt nur 12 und 10) gescheiter dort realisiert würde; - Autobahn-„Bypass“ Ostring: Das Verkehrswachstum wird dem Volk mit angeblicher „Stadtreparatur“ verkauft. Davon wird nicht viel übrigbleiben, wenn man die Anschlusskapazität auch nur erhalten will; die angebliche normale Stadtstrasse droht schlicht zum Autobahnzubringer und Stauraum zu werden. - „Engpassbeseitigung“ sollte zum Unwort des Jahrhunderts gekürt werden. Das gibt es nicht! Alle diese Kapazitätsausbauten werden nur eines bringen: mehr Verkehr. „Engpässe“ sind natürliche Dosierstellen; - Geradezu grotesk wirken die Ausführungen zum Flughafen Bern-Belp. Hier sollte man sich für ein Ende mit Schrecken statt eines ewigen Schreckens ohne Ende und unverschämter Forderungen nach öffentlichen Subventionen entscheiden. 		
Fussverkehr Kanton Bern	<p>-</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Begriff «Langsamverkehr», mit dem im Wesentlichen Fuss- und Veloverkehr gemeint sind, reduziert diese beiden Verkehrsformen auf die Geschwindigkeit, unter Verwendung des eher negativ konnotierten Begriffs «langsam». Wir bitten Sie, künftig den neutralen Ausdruck «Fuss- und Veloverkehr» zu verwenden, oder alternativ den französischen Begriff «mobilité 	3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Anliegen kann nicht berücksichtigt werden. Langsamverkehr ist ein etablierter Begriff in der Verkehrsplanung, welcher auch auf Stufe Kanton und Bund verwendet wird. Er umfasst alle Fortbewegungsarten mit eigener Muskelkraft. Im Rahmen der Erarbeitung des Regionalen Leitbildes Langsamverkehr wird die Thematik aber

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		douce» (sanfte Mobilität). In der Stadt und teils auch in der Agglomeration ist der Begriff «Langsamverkehr» im Übrigen irreführend, da hier das Velo zu den schnellen Fortbewegungsmitteln gehört und man teils auch zu Fuss schneller ist als mit den nicht zum sog. Langsamverkehr zählenden Verkehrsmitteln.		aufgegriffen.
Gewerbeverband KMU Stadt Bern	Nein	<p>► Die Situations- und Trendanalyse entspricht in gewissen Teilen (insbes. Zunahme Arbeitsplätze, Veränderungen Modalsplit in der Stadt Bern) eher politisch motiviertem Wunschenken denn einer zuverlässigen Prognose für das Jahr 2040. Weiter werden in den Prognosen gewisse Entwicklungen kaum oder nicht berücksichtigt (insbes. kombinierte Mobilität, E-Mobilität/alternative Motoren, Flugverkehr). Und schliesslich werden gewisse Einzelaktionen der Stadt Bern (insbes. Parkierungskonzept) und dessen Auswirkungen auf die gesamte Region nicht gewürdigt. Entsprechend verfügt das Dokument auch in den Folgekapiteln nur über beschränkte Aussagekraft. Details vgl. Zusatzdokument.</p>	2	<p>► Für die Situations- und Trendanalyse wurden die Datengrundlagen von Bund und Kanton verwendet. Soweit möglich wurden die genannten Entwicklungen berücksichtigt. Noch nicht abschätzbare Auswirkungen konnten in den Modellrechnungen nicht berücksichtigt werden.</p>
Handels- und Industrieverein Kanton Bern, Sektion Bern	Nein	<p>► 1. Ziff. 3.2.4 (s. 68)</p> <p>Die für die Stadt Bern bis 2040 prognostizierte, unterdurchschnittliche Arbeitsplatzzunahme von total 2.3 % (Annahme bei urbanen Kerngebieten: 18.1 %), begründet mit einem angestrebten Abbau des Ungleichgewichts zwischen Einwohnern und Arbeitsplätzen, wird bestritten. Die Stadt Bern verfügt über drei ESP (Wankdorf, Ausserholligen, Hauptbahnhof), an welchen in den kommenden Jahren viele Arbeitsplätze entstehen werden. Weiter sind grosse Arbeitgeber wie das Inselspital Bern die CSL Behring oder die Universität Bern im Ausbau begriffen. Schliesslich zeigt sich in der lokalpolitischen Diskussion, dass wieder vermehrt</p>	2	<p>► Die RKBM teilt die Einschätzung, dass die Stadt Bern weiterhin ein wichtiger Wirtschaftsmotor für die gesamte Region bleiben wird. Es handelt sich um eine Prognose gemäss den Grundlagen des Kantons; Prognosen sind naturgemäss mit einer gewissen Unsicherheit behaftet.</p>

Name	Antwort Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>die Erhaltung oder Neuplanung von Gewerbeflächen gefordert wird. Die Stadt Bern wird deshalb auch künftig ihre Rolle als wichtiger Wirtschaftsmotor der ganzen Region behalten, entsprechend ist mit einer wesentlich stärkeren Arbeitsplatzzunahme zu rechnen.</p> <p>► 2. Ziff. 3.3.5 (S. 80)</p> <p>Es wird auf den Widerspruch der im städtischen STEK 2016 formulierten Zielsetzung «Verkürzung von Pendlerdistanzen» und dem bereits oben erwähnten, angestrebten Abbau des Ungleichgewichts zwischen Einwohnern und Arbeitsplätzen hingewiesen. Auch ist festzustellen, dass für die im STEK 2016 formulierte Zielsetzung gemäss RGSK 21, AP4 zu wenig Arbeits- und Gewerbeflächen vorgesehen sind (vgl. Ziff. 3.2.5, S. 70)</p> <p>► 3. Ziff. 3.4.2 (S. 86).</p> <p>Die bis 2040 prognostizierte Veränderung des Modalsplits der Stadt Bern (insbes. Reduktion MIV von 43 % im 2016 auf 29 % im 2040 sowie Steigerung Veloverkehr (VIV) von 24 % im 2016 auf 29 % im 2040) weicht stark von jener des restlichen Berichtsgebiets ab. Eine schlüssige Begründung hierfür wird nicht geliefert. Die Verfassenden selbst schreiben hierzu lediglich: «Zu beachten dabei ist, dass diese Prognose auf den im GVM BE getroffenen Annahmen beruht». Entsprechend ist davon auszugehen, dass es sich hierbei primär um eine politisch motivierte Prognose handelt. Diese ist zu hinterfragen, zumindest wären auch Alternativszenarien zu berücksichtigen.</p> <p>► 4. Ziff. 3.4.5 (S. 113)</p> <p>Zwar wird im Bericht auf das Parkierungskonzept MIV der Stadt Bern und dessen Einfluss auf die ganze Re-</p>	<p>3</p> <p>2</p> <p>1</p>	<p>► Ziel des RGSK ist die Erarbeitung einer regional abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, nicht die Abbildung einzelner kommunaler Planungen.</p> <p>► Die Prognosen basieren auf dem Gesamtverkehrsmodell GVM, in welches Trends eingeflossen sind. Es handelt sich nicht um Zielsetzungen, sondern um Grundlagen und Annahmen, auf deren Basis verkehrliche Massnahmen entwickelt werden.</p> <p>► Wird berücksichtigt. Entsprechende Präzisierungen werden im Bericht vorgenommen.</p>

Name	Antwort	Nr	Antworten der RKBM
	<p>gion hingewiesen, dies insbesondere mit der Aussage: «Die Parkplatzstrategie im Zentrum der Region Bern hat das Potenzial, die gesamte regionale Mobilität zu beeinflussen. Hierzu zählt u. a. die Lenkung zu den öffentlichen Parkhäusern, der Umgang mit Car-Parkplätzen sowie die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze im Strassenraum». Allfällige Auswirkungen des Konzepts auf das gesamte Berichtsgebiet werden aber – dies im Gegensatz zu anderen Themenfeldern – nicht erläutert.</p> <p>► 5. Ziff. 3.4.10 (S. 137)</p> <p>Um im Bereich Verkehr eine zuverlässige Situations- und Trend-analyse vornehmen zu können, bräuchte es auch für den Flughafen Bern Airport Prognosen für das Jahr 2040. Hierzu werden aber keine Aussagen gemacht.</p> <p>► Fazit:</p> <p>Die Situations- und Trendanalyse entspricht in gewissen Teilen (insbes. Zunahme Arbeitsplätze, Veränderungen Modalsplit in der Stadt Bern) eher politisch motiviertem Wunschdenken denn einer zuverlässigen Prognose für das Jahr 2040. Weiter werden in den Prognosen gewisse Entwicklungen kaum oder nicht berücksichtigt (insbes. kombinierte Mobilität, E-Mobilität/alternative Motoren, Flugverkehr). Und schliesslich werden gewisse Einzelaktionen der Stadt Bern (insbes. Parkierungskonzept) und dessen Auswirkungen auf die gesamte Region nicht gewürdigt. Entsprechend verfügt das Dokument auch in den Folgekapiteln nur über beschränkte Aussagekraft</p>		
HEV Bern und Umgebung	<p>► Aus unserer Sicht wurden unter Kapitel 3 «Situations- und Trend-analyse» diverse Aussagen gemacht, welche nicht in dieser Form zutreffen. Untenstehend sind</p>	<p>2</p> <p>4</p>	<p>► Es können keine zuverlässigen Prognosen für die Entwicklung des Flughafens Bern 2040 gemacht werden. Auch ohne diese Aussagen weist die Situations- und Trendanalyse jedoch eine genügend hohe Aussagekraft auf.</p> <p>► Wird zur Kenntnis genommen. Vgl. Antworten zu den spezifischen Anliegen.</p>

Name	Antwort Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>diese aufgeführt:</p> <p>► Ziff. 3.2.4 (S. 68): Die für die Stadt Bern bis 2040 prognostizierte, unterdurchschnittliche Arbeitsplatzzunahme von total 2.3 % (Annahme bei urbanen Kerngebieten: 18.1 %), begründet mit einem angestrebten Abbau des Ungleichgewichts zwischen Einwohnern und Arbeitsplätzen, wird bestritten. Die Stadt Bern verfügt über drei ESP (Wankdorf, Ausserholligen, Hauptbahnhof), an welchen in den kommenden Jahren viele Arbeitsplätze entstehen werden. Weiter sind grosse Arbeitgeber wie das Inselspital Bern die CSL Behring oder die Universität Bern im Ausbau begriffen. Schliesslich zeigt sich in der lokalpolitischen Diskussion, dass wieder vermehrt die Erhaltung oder Neuplanung von Gewerbeflächen gefordert wird. Die Stadt Bern wird deshalb auch künftig ihre Rolle als wichtiger Wirtschaftsmotor der ganzen Region behalten, entsprechend ist mit einer wesentlich stärkeren Arbeitsplatzzunahme zu rechnen.</p> <p>► Ziff. 3.3.5 (S. 80): Es wird auf den Widerspruch der im städtischen STEK 2016 formulierten Zielsetzung «Verkürzung von Pendlerdistanzen» und dem bereits oben erwähnten, angestrebten Abbau des Ungleichgewichts zwischen Einwohnern und Arbeitsplätzen hingewiesen. Auch ist festzustellen, dass für die im STEK 2016 formulierte Zielsetzung gemäss RGSK 21, AP4 zu wenig Arbeits- und Gewerbeflächen vorgesehen sind (vgl. Ziff. 3.2.5, S. 70).</p> <p>► Ziff. 3.4.2 (S. 86): Die bis 2040 prognostizierte Veränderung des Modalsplits der Stadt Bern (insbes. Reduktion MIV von 43</p>	2	<p>► Die RKBM teilt die Einschätzung, dass die Stadt Bern weiterhin ein wichtiger Wirtschaftsmotor für die gesamte Region bleiben wird. Es handelt sich um eine Prognose gemäss den Grundlagen des Kantons; Prognosen sind naturgemäss mit einer gewissen Unsicherheit behaftet.</p>
		3	<p>► Ziel des RGSK ist die Erarbeitung einer regional abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, nicht die Abbildung einzelner kommunaler Planungen.</p>
		2	<p>► Die Prognosen basieren auf dem Gesamtverkehrsmodell GVM, in welches Trends eingeflossen</p>

Name	Antwort Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>% im 2016 auf 29 % im 2040 sowie Steigerung Veloverkehr (VIV) von 24 % im 2016 auf 29 % im 2040) weicht stark von jener des restlichen Berichtsgebiets ab. Eine schlüssige Begründung hierfür wird nicht geliefert. Die Verfassenden selbst schreiben hierzu lediglich: «Zu beachten dabei ist, dass diese Prognose auf den im GVM BE getroffenen Annahmen beruht». Entsprechend ist davon auszugehen, dass es sich hierbei primär um eine politisch motivierte Prognose handelt. Diese ist zu hinterfragen, zumindest wären auch Alternativszenarien zu berücksichtigen.</p>		<p>sind. Es handelt sich nicht um Zielsetzungen, sondern um Grundlagen und Annahmen, auf deren Basis verkehrliche Massnahmen entwickelt werden.</p>
	<p>► Ziff. 3.4.5 (S. 113):</p> <p>Zwar wird im Bericht auf das Parkierungskonzept MIV der Stadt Bern und dessen Einfluss auf die ganze Region hingewiesen, dies insbesondere mit der Aussage: «Die Parkplatzstrategie im Zentrum der Region Bern hat das Potenzial, die gesamte regionale Mobilität zu beeinflussen. Hierzu zählt u. a. die Lenkung zu den öffentlichen Parkhäusern, der Umgang mit Car-Parkplätzen sowie die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze im Strassenraum». Allfällige Auswirkungen des Konzepts auf das gesamte Berichtsgebiet werden aber – dies im Gegensatz zu anderen Themenfeldern – nicht erläutert.</p>	1	<p>► Wird berücksichtigt. Entsprechende Präzisierungen werden im Bericht vorgenommen.</p>
	<p>► Ziff. 3.4.10 (S. 137):</p> <p>Um im Bereich Verkehr eine zuverlässige Situations- und Trendanalyse vornehmen zu können, bräuchte es auch für den Flughafen Bern Airport Prognosen für das Jahr 2040. Hierzu werden aber keine Aussagen gemacht.</p>	2	<p>► Es können keine zuverlässigen Prognosen für die Entwicklung des Flughafens Bern 2040 gemacht werden. Auch ohne diese Aussagen weist die Situations- und Trendanalyse jedoch eine genügend hohe Aussagekraft auf.</p>
	<p>► Fazit:</p> <p>Die Situations- und Trendanalyse entspricht in gewissen Teilen (insbes. Zunahme Arbeitsplätze, Verände-</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. Vgl. Antworten zu den spezifischen Anliegen.</p>

Name	Antwort	Nr	Kernaussagen Antworten der RKBM
			<p>rungen Modalsplit in der Stadt Bern) eher politisch motiviertem Wunschdenken denn einer zuverlässigen Prognose für das Jahr 2040. Weiter werden in den Prognosen gewisse Entwicklungen kaum oder nicht berücksichtigt (insbes. kombinierte Mobilität, E-Mobilität/alternative Motoren, Flugverkehr). Und schliesslich werden gewisse Einzelaktionen der Stadt Bern (insbes. Parkierungskonzept) und dessen Auswirkungen auf die gesamte Region nicht gewürdigt. Entsprechend verfügt das Dokument auch in den Folgekapiteln nur über beschränkte Aussagekraft.</p>
MV Bern	<p>Eher Nein</p> <p>► Der Zusammenhang und das Zusammenwirken von Siedlung und Verkehr bleibt offen. Auf welchen Annahmen des Flächenverbrauchs / Kopf basiert die angenommene Steigerung der Bevölkerung von + 64'340 Personen im Jahr 2040?</p>	2	<p>► Gemäss dem Grundsatz «Verkehr vernetzen» aus der regionalen 4V-Strategie ist es ein erklärtes Ziel, die Verkehrsträger untereinander zu vernetzen und Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abzustimmen.</p> <p>► Die Prognosen basieren auf den Grundlagen von Bund und Kanton.</p>
Naturpark Ganttrisch	Ja		
Pro Velo Bern	<p>Eher Nein</p> <p>► Unter Punkt 3.4.11 (Fazit zur Situations- und Trendanalyse im Verkehr) wird davon gesprochen, dass «das prognostizierte bedeutende Verkehrswachstum» grossmehrheitlich auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr fallen werde. Dies widerspricht der in Kapitel 3 gemachten Aussage, wonach «gemäss der Trendanalyse des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Bern ist in der Region bis 2040 mit einer weiteren Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu rechnen (siehe Kapitel 3.4.1)». Bei der Verkehrsentwicklung wird also von einem starken Wachstum des MIV ausgegangen. Deshalb soll die Kapazität der Strassen ausgebaut werden. Vielmehr benötigt es Massnahmen, die dieses</p>	1	<p>► Wird im Bericht präzisiert. Die Prognosen zur Verkehrsentwicklung dienen als Basis für die Erarbeitung von Massnahmen. Insgesamt soll das Zusammenspiel zwischen den Verkehrsträgern optimiert werden und das Verkehrsaufkommen auf platzsparendere Verkehrsträger (LV und ÖV) verlagert werden, um damit den Verkehr verträglicher abzuwickeln.</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Wachstum verhindern.</p> <p>► Damit der MIV auch in der Region abnimmt (analog zur Stadt Bern) muss dies auch als Ziel formuliert und mit den entsprechenden Massnahmen umgesetzt werden. Die genannten Massnahmen zum Ausbau der Veloinfrastruktur und insbesondere der kantonale Sachplan Veloverkehr müssen deshalb vorrangig behandelt werden. Die Umsetzung muss vor 2027 stattfinden.</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. Der Sachplan Veloverkehr liegt in der Zuständigkeit des kantonalen Tiefbauamtes.</p> <p>Die RKBM setzt sich dafür ein, prioritäre Vorhaben möglichst rasch in die Umsetzungsphase zu führen. Dabei ist zu beachten, dass die Umsetzung der meisten Massnahmen abgänglich von verschiedenen Rahmenbedingungen abhängig ist. So beeinflussen vor allem die übergeordneten Planungen von Bund und Kanton die Umsetzung der Massnahmen stark. Zudem sind die Ressourcen beschränkt, und die Projekte werden daher mit den kantonalen Ämtern priorisiert.</p>
Pro Velo Münsingen	Eher Nein	<p>► Es gibt einen Widerspruch in den Ausführungen. Während man sich bei der Diskussion der Inneren Verdichtung darauf beruft, dass das Szenario des Kantons zu hohe zukünftige Bevölkerungszahlen aufweist, wird im Bereich Verkehr, insbesondere MIV, in der Region auf ebendiese Zahlen verwiesen.</p> <p>► Kapitel 3.4.1: Bei der Verkehrsentwicklung wird von einem starken Wachstum des MIV ausgegangen und argumentiert, dass deshalb die Kapazität der Strassen ausgebaut werden soll. Es benötigt aber im Gegenteil Massnahmen, die dieses Wachstum verhindern. Damit der MIV auch in der Region abnimmt (analog zur Stadt Bern) muss dies auch als Ziel formuliert und mit den entsprechenden Massnahmen umgesetzt werden. Die genannten Massnahmen zum Ausbau der Veloinfrastruktur und insbesondere der kantonale Sachplan Veloverkehr müssen deshalb vorrangig behandelt und rasch umgesetzt werden.</p>	1 4	<p>► Wird berücksichtigt und im Bericht präzisiert. Die Prognosen sind mit einer gewissen Unsicherheit behaftet.</p> <p>► Im RGSK werden das Gesamtverkehrssystem analysiert und Massnahmen für die verschiedenen Verkehrsträger und deren Abstimmung erarbeitet. Als Grundlage dient die regionale Mobilitätsstrategie 2040.</p> <p>► Der Sachplan Veloverkehr liegt in der Zuständigkeit des kantonalen Tiefbauamtes.</p> <p>Die RKBM setzt sich dafür ein, prioritäre Vorhaben möglichst rasch in die Umsetzungsphase zu führen. Dabei ist zu beachten, dass die Umsetzung der meisten Massnahmen von verschiedenen Rahmenbedingungen abhängig ist. So beeinflusst</p>

Name	Antwort Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
RBS	<p>Eher Ja</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Die auf Seite 116 dargelegten Nachfragezahlen im Regional- und Fernverkehr können teilweise missverständlich interpretiert werden. Auch scheint der Datenstand unterschiedlich zu sein. ▶ In der Abb. 39 auf Seite 120 fehlen die Meterspurlinien und damit u.a. die beiden stärkst belasteten Linien der S-Bahn Bern. Auch erscheint das Meterspursystem im nachfolgenden Text trotz seiner Bedeutung und seiner Ausbauprojekte nicht (z.B. Viertelstundentakt im Städteverkehr Bern-Solothurn, 7½'-Takt innerhalb der Kernagglomeration (S7, S8)). ▶ Seite 122f: Der aktuelle Stand der Erarbeitung der Netzstrategie wird sehr gut dargelegt. Zu wenig klar hingewiesen wird u.E. jedoch auf die aus der Netzstrategie folgenden Erkenntnis, dass aufgrund der starken Entwicklung im ausgesprochen grossen ESP Wankdorf ein massiver Ausbau des Tramnetzes erforderlich wird. Dieser lässt insbes. im Raum Bubenberplatz-Bollwerk/Innenstadt bzgl. Stadtverträglichkeit sehr grosse Herausforderungen erwarten. 	1	<p>sen vor allem die übergeordneten Planungen von Bund und Kanton die Umsetzung der Massnahmen stark. Zudem sind die Ressourcen beschränkt, und die Projekte werden daher mit den kantonalen Ämtern priorisiert.</p> <p>▶ Die Eingaben werden berücksichtigt und der Bericht entsprechend ergänzt und präzisiert.</p>
SBB	<p>-</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentlicher Verkehr (Kapitel 3.4.6 / S 121) <p>Eine zusätzliche, langfristig stark erwünschte Qualität und entsprechend zu prüfen ist ein Halt von Interregio-Zügen, RE-Zügen und beschleunigten S-Bahnen an den beiden Bahnhöfen Wankdorf und Europaplatz. Der Entscheid eines Halts wird im Rahmen der ordentlichen Angebotsplanung unter Berücksichtigung der</p>	1	<p>▶ Wird berücksichtigt und ergänzt.</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		Machbarkeit und Verhältnismässigkeit der erforderlichen Infrastrukturanpassungen gefällt. Auf diese angebotsseitige Zielsetzung und Formulierung haben sich Kanton Bern, Stadt Bern, SBB und BLS im Rahmen des gemeinsamen Projekts Mobilitätshubs (durchgeführt unter dem Dach der «Hauptstadtregion») geeinigt.		
sia Sektion Bern	Ja			
Stiftung SchweizMobil	Ja			
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Nein	<p>► 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.</p> <p>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.</p> <p>► 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 Ve-</p>	3	<p>► Die Einschätzung wird nicht geteilt. Der Bericht (S. 65 ff.) stellt die erwartete Verortung des Wachstums ohne Lenkungsmassnahmen dar. Ab S.158 wird dargestellt, wohin das angenommene Wachstum gelenkt wird. Durch Lenkung der Siedlungsentwicklung auf zentrale, gut mit dem ÖV erschlossene Orte werden Zersiedelung und schlecht ausgelastete Infrastrukturen vermieden.</p>
			3	<p>► Die Einschätzung wird nicht geteilt. Die Förderung des LV ist in der Region von grosser Bedeutung. Mehr als die Hälfte der Kosten für Massnahmen im A-Horizont entfallen auf den Langsamverkehr.</p>

Name	Antwort Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>loförderung 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.</p>		
	<p>► 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.</p>	3	<p>► Die Verhandlung der Zielsetzung obliegen Stadt und Kanton Bern in ihren jeweiligen Bereichen.</p>
	<p>► 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.</p>	4	<p>► Die regionale Zielsetzung in Bezug auf den MIV-Verkehr ist über 77 Gemeinden abzustimmen. Basis für die regionale Zielsetzung ist die regionale Mobilitätsstrategie 2040.</p>
	<p>► S. 101 und 128: Der städtische Binnen-Pendlerverkehr mittels Velo ist zwischen 2000 und 2015 stark gewachsen Das belegt die Wirkung der Velooffensive.</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
	<p>► 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.</p>	4	<p>► Die RKBM bearbeitet das Thema Nachtangebot bereits. Entsprechende Studien werden durchgeführt.</p>
	<p>► 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.</p>	3	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. Das RGSK/AP umfasst zahlreiche LV-Massnahmen, welche auch E-Bikes berücksichtigen.</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>► 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!).</p> <p>► S. 138: Der Vorteil von zielorientierter statt prognosebasierter Planung wird im Bericht selber erwähnt: <i>«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.»</i> 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.</p>	4	<p>► Die Planungsprozesse richten sich nach den eidgenössischen und kantonalen Vorgaben und umfassen vielfältige Abstimmungen und Abklärungen. Die Umsetzungen müssen aufgrund der Ressourcen priorisiert werden.</p> <p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Verein Läubigi Stadt	Nein	<p>► 1. Für den MIV ist anstelle eines Wachstums eine signifikante Reduktion anzustreben, insbesondere in der</p>	2	<p>► Es handelt sich um Prognosen gemäss den Modelldaten des Kantons, nicht um Zielsetzungen.</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Stadt und Kernagglomeration Bern.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 2. Das Verkehrswachstum soll mittels Ausbau und Förderung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr einzig über diese Verkehrsträger erfolgen. ▶ 3. Es sind griffige Massnahmen festzulegen, um das erwähnte «grosse unausgeschöpfte Potenzial» des Veloverkehrs auszuschöpfen. 		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die regionale Zielsetzung über alle Verkehrsträger basiert auf der regionalen Mobilitätsstrategie 2040. Die Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger und die Förderung von LV und ÖV sind wichtige regionale Zielsetzungen. Mehr als die Hälfte der Massnahmenkosten im A-Horizont des RGSK 2021 / AP 4 sind für LV-Massnahmen vorgesehen (rund 227 Mio. CHF).
Verein Spurwechsel	Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Man geht bei der Verkehrsentwicklung von einem massiven Zuwachs des MIV aus. Dabei werden die negativen Auswirkungen des MIV auf die Gesundheit - (Lärm, Schadstoffe), Klima und Landschaft – ausgeklammert. Es sollten vielmehr Massnahmen ergriffen werden, um ein Wachstum des MIV zu verhindern. Bei den Prognosen für die gesamte Region geht die RGSK von einem Wachstum des MIV aus, die weit über dem Bevölkerungswachstum liegt. Dafür gibt es keinerlei Begründung. Wir fordern, dass das Verkehrswachstum durch den Ausbau und die Förderung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr einzig über diese Verkehrsträger erfolgt und beim MIV nicht nur kein Wachstum, sondern (zumindest in der Stadt und der Kernagglomeration) eine signifikante Reduktion angestrebt wird. ▶ Das prognostizierte MIV-Wachstum wird durch den Kapazitätsausbau auf den Autobahnen überhaupt erst ermöglicht. Die Regionalkonferenz hat sich deshalb klar gegen die als «Engpassbeseitigung» bezeichneten Kapazitätsausbauten auf dem Nationalstrassennetz einzusetzen. Auch das Projekt «Bypass A6» soll keinen Kapazitätsausbau der Autobahn mit sich bringen und muss eine vollständige Stadtreparatur und einen wirksamen 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Handlungsbedarf im Bereich Klima wird als Auftrag entgegengenommen: Die Verringerung von negativen Auswirkungen (Schadstoff- und Lärmimmissionen, etc.) erfordern zunächst eine regionale Klimaanalyse nach Herkunft (Verkehr, Landwirtschaft, Gebäudepark, Energieträger etc.). Die RKBM gibt sich den Auftrag, eine Regionale Klimastrategie zu erarbeiten (neues Massnahmenblatt im RGSK).
			2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ist bereits berücksichtigt. Das Projekt «Bypass A6» stellt ein grosses Potenzial zur «Stadtreparatur» und eine Siedlungserweiterung im Osten Berns dar. Hauptziel ist es, den Verkehr insgesamt verträglicher zu gestalten, nicht Mehrverkehr zu generieren. Eine Verlagerung auf das übergeordnete Nationalstrassennetz kann die Stadtquartiere entlasten.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Schutz der Wohnquartiere vor Mehrverkehr beinhalten.</p> <p>► Im Bereich des Veloverkehrs wird lediglich erwähnt, dass dieser über ein «grosses unausgeschöpftes Potenzial» verfüge, es fehlen aber griffige Massnahmen, um dieses Potenzial auszuschöpfen.</p>	4	<p>► Das RGSK 2021 / AP 4 umfasst zahlreiche Massnahmen für den Veloverkehr. Mehr als die Hälfte der Massnahmenkosten im A-Horizont des RGSK 2021 / AP 4 sind für LV-Massnahmen vorgesehen (rund 227 Mio. CHF).</p>
Wohnbaugenossenschaften Schweiz, Regionalverband Bern-Solothurn	Eher Ja			

4. Zukunftsbild

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

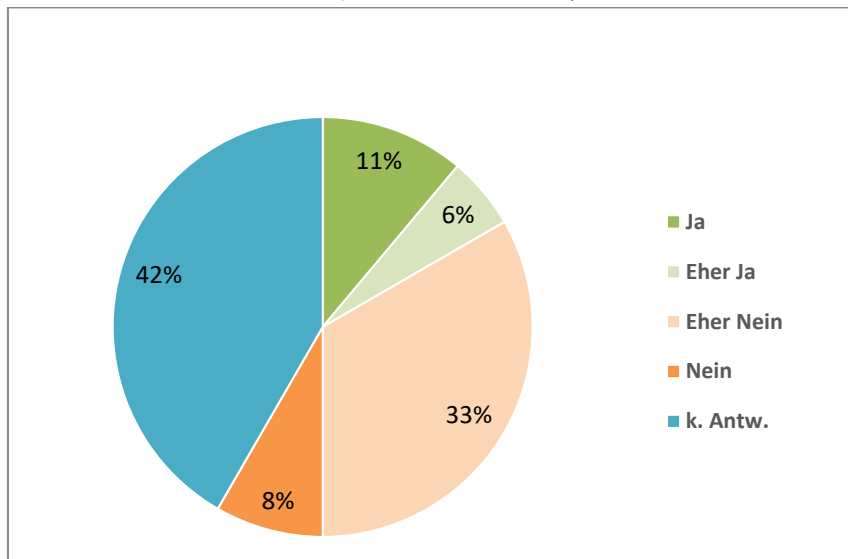


Diagramm: Frage 4 Zukunftsbild

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
APW	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der S-Bahn ¼ Stunden-Takt in der Agglomeration ist Pflicht und sollte bis spätestens 2025 durchgehend realisiert werden, um die grosse Mobilitätszunahme durch das Bevölkerungswachstum aufzufangen zu können (Bevölkerung in der Schweiz steigt innert 10 Jahren um eine Mio! Der dadurch erzeugte Mehrverkehr muss umweltfreundlich mit einem erhöhten, verbesserten Angebot aufgefangen werden. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Prozess erfolgt auf Ebene Bund und Kanton. Das AP unterstreicht diese Zielsetzung, um möglichst rasch in diese Richtung zu gehen.
Bernmobil	Ja			
Décroissance Bern	Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bern soll und kann nicht „im Durchschnitt“ der anderen Kantone wachsen. ▶ Die Grün- und Landschaftsräume sind zu gering 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
Fussverkehr Kanton Bern	Eher	<p>veranschlagt.</p> <p>► Wir haben den Eindruck, dass dem Fussverkehr im Zukunftsbild noch nicht die gebührende Rolle zugesprochen wird. Vielmehr wird der Fussverkehr jeweils einfach mit anderen Verkehrsarten zusammen subsumiert. Auch wenn das Zukunftsbild für den Fussverkehr wünschenswerte Ziele enthält, muss das Potenzial des Fussverkehrs konkreter aufgezeigt und der Fussverkehr klar als eigenständige Mobilitätsform berücksichtigt werden. Dies gilt besonders, wenn Zukunftsbilder gezeichnet werden, denn der Fussverkehr ist zukunftsfähig: Die Verbreitung des Arbeitens im Home-Office bspw., welche in der Coronakrise eine Beschleunigung erfuhr, vergrössert die Bedeutung des Fussverkehrs, weil Arbeitnehmende – und auch Auszubildende – dadurch mehr Erledigungen in einem kleineren Umkreis um ihre Wohnung verrichten und dabei vermehrt ohne Fahrzeug unterwegs sind. Im Weiteren kann der Fussverkehr wesentliche Beiträge zu grossen Herausforderungen der Zukunft leisten, sei es im Bereich der Gesundheit oder bei der Bekämpfung des Klimawandels – welche im Übrigen noch zu wenig ambitioniert und konsequent angegangen wird.</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. Wir teilen die Einschätzung, dass der Fussverkehr eine wichtige Bedeutung im Gesamtverkehrsnetz hat.</p> <p>► Die Planung des Fusswegnetzes obliegt den Gemeinden. Die RKBM berücksichtigt bei der Umsetzung der Massnahmen den Fussverkehr z. B. bei der Koordination zwischen Gemeinden, erstellt dazu aber keine separaten Massnahmenblätter.</p> <p>► Eine Aktualisierung des Regionalen Leitbildes Langsamverkehr ist im Arbeitsprogramm 2021 vorgesehen.</p>
	Nein	<p>► Wir stellen indes erfreut fest, dass im Zukunftsbild, wie auch im ganzen Bericht, Elektrokleinstfahrzeuge (z. B. E-Trottinetts) keine Rolle spielen. Diese Fahrzeuge verschärfen unnötig die ohnehin anspruchsvolle Platzknappheit auf den Verkehrsflächen, weisen ökologische Nachteile auf und werfen Sicherheitsfragen auf. Sie stehen für eine fragwürdige Tendenz, auch für jede noch so kurze Strecke ein motorisiertes Fahrzeug zu verwenden.</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. Wir teilen die Einschätzung, dass der Einsatz von Elektrokleinstfahrzeugen sorgfältig zu prüfen ist. Es obliegt schlussendlich den Gemeinden, ob und welche Mobilitätsdienstleister zugelassen werden.</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
Gewerbeverband KMU Stadt Bern	Eher Nein	<p>► Die genannten Zielsetzungen sind aus unserer Sicht ungenügend. Erstens gilt es die Wirtschaftlichkeit (Optimierung Investition/Nutzen sowie langfristige finanzielle Tragbarkeit) klarer zu positionieren. Zweitens soll im Bereich Verkehr klar zwischen Freizeit- und Wirtschaftsverkehr unterschieden werden. Drittens sind gewisse Zielsetzungen realistischer zu formulieren (insbesondere Arbeitsplatzwachstum Stadt Bern, Modalsplit). Und viertens ist beim Veloverkehr die Entwicklung der E-Mobilität zu berücksichtigen. Details vgl. Zusatzdokument.</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Die Aussagen in Bezug auf E-Mobilität stützen sich auf die im Moment verfügbaren Grundlagen, welche noch nicht im gewünschten Umfang vorhanden sind.</p>
Handels- und Industrieverein Kanton Bern, Sektion Bern	Eher Nein	<p>► 1. Einleitend Unter den Oberzielen (S. 157) wird die Wirtschaftlichkeit aller geplanten Massnahmen zwar pro forma erwähnt, diese in den späteren, detaillierten Zielsetzungen aber vollständig ausgeblendet. Aus unserer Sicht muss die Erfüllung sämtlicher später genannten Zielsetzungen immer wirtschaftlich sein. Hierbei ist unter Wirtschaftlichkeit nicht nur die Optimierung zwischen Investition/Nutzen zu verstehen, sondern auch die langfristige finanzielle Tragbarkeit sämtlicher initiierteter Massnahmen.</p> <p>► 2. Ziff. 4.3 (S. 147) Hier zeigen sich erstmals die Schwächen der aus unserer Sicht unbefriedigend vorgenommenen «Situations- und Trendanalyse» unter Kap. 3: Das Ziel «Alle Korridore verfügen über schnelle, sichere und direkte Velohaupttrouten, die die Gemeinden untereinander und mit dem Agglomerationszentrum verbinden» ist nur unter der Annahme, dass der nicht-motorisierte Veloverkehr massiv ansteigt, sinnvoll. Unter Annahme einer stark ansteigenden E-</p>	2 2	<p>► Wird bereits berücksichtigt. Die Wirtschaftlichkeit ist Teil der MOCA-Indikatoren (Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung) des Bundes. Das RGSK stützt sich auf diese ab. In den Massnahmenblättern wird detaillierter darauf eingegangen.</p> <p>► Die RKBM ist daran, verschiedene Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard zu planen. Diese berücksichtigen auch die Bedürfnisse der E-Bikes und leisten einen Beitrag dazu, dass die Attraktivität für den Langsamverkehr insgesamt gesteigert werden kann.</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Mobilität, insbesondere E-Bikes, erscheint das Ziel kaum mehr sinnvoll</p> <p>► 3. Ziff. 4.3.1 (S. 153)</p> <p>Auch das korrigierte, angestrebte Arbeitsplatzwachstum von 2.9 % für die Stadt Bern wird als zu gering eingestuft. Weiter fällt auf, dass in der gesamten Ziffer zwar der öffentliche Verkehr, der Fussverkehr sowie der Veloverkehr erläutert werden, der motorisierte Individualverkehr und insbesondere der Wirtschaftsverkehr aber mit keinem Wort erwähnt werden.</p>	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
		<p>► 4. Ziff. 4.3.3 (S. 156 ff)</p> <p>Neu soll eine Unterscheidung zwischen Freizeit- und Wirtschaftsverkehr vorgenommen werden. Dies würde ermöglichen, verstärkt auf die Bedürfnisse von KMU einzugehen, insbesondere auch betreffend motorisiertem Individualverkehr (z. B. Anlieferung, Warenlieferungen an Kunden). Weiter fehlt unter den Oberzielen (S. 157) die freie Wahl des Verkehrsmittels als wichtiger Pfeiler in der Kategorie Gesellschaft.</p>	5	<p>► Die detailliertere Unterscheidung zwischen dem Verkehrszwecken (dazu gehört auch der Pendlerverkehr) wird für das nächste RGSK berücksichtigt, wenn weitere Grundlagen dazu vorliegen werden.</p> <p>► Die freie Verkehrsmittelwahl ist implizit in den Zielsetzungen der Region enthalten.</p>
		<p>► 5. Ziff. 4.4 (S. 161)</p> <p>Die Reduktion des Modalsplits MIV von 54.2 % im 2015 auf 37.9 % im 2040 erachten wir als unrealistisch. Einmal mehr wird auch darauf hingewiesen, dass es unbedingt eine Unterscheidung zwischen Freizeit- und Wirtschaftsverkehr braucht. So mag eine Reduktion des MIV beim Freizeitverkehr durch geeignete bauliche Massnahmen möglich sein, eine Reduktion des MIV beim Wirtschaftsverkehr ist hingegen z. T. kaum möglich (z. B. Anlieferung, Warenlieferungen an Kunden).</p>	2	► Die Annahmen zum Verkehrswachstum basieren auf der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern und des Bundes. Der Wirtschaftsverkehr wird bei den Massnahmen berücksichtigt. Anlieferungen, Kundenlieferungen und die Befahrbarkeit durch Notfallfahrzeuge müssen weiterhin möglich sein.
		► Fazit	5	► Siehe dazu die vorherigen Antworten zur vorlie-

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Die genannten Zielsetzungen sind aus unserer Sicht ungenügend. Erstens gilt es die Wirtschaftlichkeit (Optimierung Investition/Nutzen sowie langfristige finanzielle Tragbarkeit) klarer zu positionieren. Zweitens soll im Bereich Verkehr klar zwischen Freizeit- und Wirtschaftsverkehr unterschieden werden. Drittens sind gewisse Zielsetzungen realistischer zu formulieren (insbesondere Arbeitsplatzwachstum Stadt Bern, Modalsplit). Und viertens ist beim Veloverkehr die Entwicklung der E-Mobilität zu berücksichtigen.</p>		<p>genden Frage.</p>
HEV Bern und Umgebung		<p>► Einleitend: Unter den Oberzielen (S. 157) wird die Wirtschaftlichkeit aller geplanten Massnahmen zwar pro forma erwähnt, diese in den späteren, detaillierten Zielsetzungen aber vollständig ausgeblendet. Aus unserer Sicht muss die Erfüllung sämtlicher später genannten Zielsetzungen immer wirtschaftlich sein. Hierbei ist unter Wirtschaftlichkeit nicht nur die Optimierung zwischen Investition/Nutzen zu verstehen, sondern auch die langfristige finanzielle Tragbarkeit sämtlicher initiierteter Massnahmen.</p> <p>► Ziff. 4.3 (S. 147): Hier zeigen sich erstmals die Schwächen der aus unserer Sicht unbefriedigend vorgenommenen «Situations- und Trendanalyse» unter Kap. 3: Das Ziel «Alle Korridore verfügen über schnelle, sichere und direkte Velohaupttrouten, die die Gemeinden untereinander und mit dem Agglomerationszentrum verbinden» ist nur unter der Annahme, dass der nicht-motorisierte Veloverkehr massiv ansteigt, sinnvoll. Unter Annahme einer stark ansteigenden E-</p>	2	<p>► Wird bereits berücksichtigt. Die Wirtschaftlichkeit ist Teil der MOCA-Indikatoren (Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung) des Bundes. Das RGSK stützt sich auf diese ab. In den Massnahmenblättern wird detaillierter darauf eingegangen.</p>
			2	<p>► Die RKBM ist daran, verschiedene Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard zu planen. Diese berücksichtigen auch die Bedürfnisse der E-Bikes und leisten einen Beitrag dazu, dass die Attraktivität für den Langsamverkehr insgesamt gesteigert werden kann.</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Mobilität, insbesondere E-Bikes, erscheint das Ziel kaum mehr sinnvoll.</p> <p>► Ziff. 4.3.1 (S. 153): Auch das korrigierte, angestrebte Arbeitsplatzwachstum von 2.9 % für die Stadt Bern wird als zu gering eingestuft. Weiter fällt auf, dass in der gesamten Ziffer zwar der öffentliche Verkehr, der Fussverkehr sowie der Veloverkehr erläutert werden, der motorisierte Individualverkehr und insbesondere der Wirtschaftsverkehr aber mit keinem Wort erwähnt werden.</p> <p>► Ziff. 4.3.3 (S. 156 ff.): Neu soll eine Unterscheidung zwischen Freizeit- und Wirtschaftsverkehr vorgenommen werden. Dies würde ermöglichen, verstärkt auf die Bedürfnisse von KMU einzugehen, insbesondere auch betreffend motorisiertem Individualverkehr (z. B. Anlieferung, Warenlieferungen an Kunden). Weiter fehlt unter den Oberzielen (S. 157) die freie Wahl des Verkehrsmittels als wichtiger Pfeiler in der Kategorie Gesellschaft.</p> <p>► Ziff. 4.4 (S. 161): Die Reduktion des Modalsplits MIV von 54.2 % im 2015 auf 37.9 % im 2040 erachten wir als unrealistisch. Einmal mehr wird auch darauf hingewiesen, dass es unbedingt eine Unterscheidung zwischen Freizeit- und Wirtschaftsverkehr braucht. So mag eine Reduktion des MIV beim Freizeitverkehr durch geeignete bauliche Massnahmen möglich sein, eine Reduktion des MIV beim Wirtschaftsverkehr ist hingegen z. T. kaum möglich (z. B. Anlieferung, Warenlieferungen an Kunden).</p> <p>► Fazit:</p>	<p>4</p> <p>5</p> <p>2</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Die detailliertere Unterscheidung zwischen dem Verkehrszwecken (dazu gehört auch der Pendlerverkehr) wird für das nächste RGSK berücksichtigt, wenn weitere Grundlagen dazu vorliegen werden.</p> <p>► Die freie Verkehrsmittelwahl ist implizit in den Zielsetzungen der Region enthalten.</p> <p>► Die Annahmen zum Verkehrswachstum basieren auf der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern und des Bundes.</p> <p>► Der Wirtschaftsverkehr wird bei den Massnahmen berücksichtigt. Anlieferungen, Kundenlieferungen und die Befahrbarkeit durch Notfallfahrzeuge müssen weiterhin möglich sein.</p> <p>► Siehe dazu die vorherigen Antworten zur vorlie-</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Die genannten Zielsetzungen sind aus unserer Sicht ungenügend. Erstens gilt es die Wirtschaftlichkeit (Optimierung Investition/Nutzen sowie langfristige finanzielle Tragbarkeit) klarer zu positionieren. Zweitens soll im Bereich Verkehr klar zwischen Freizeit- und Wirtschaftsverkehr unterschieden werden. Drittens sind gewisse Zielsetzungen realistischer zu formulieren (insbesondere Arbeitsplatzwachstum Stadt Bern, Modalsplit). Und viertens ist beim Veloverkehr die Entwicklung der E-Mobilität zu berücksichtigen.</p>	5	<p>genden Frage.</p>
MV Bern	Nein	<p>► Es fehlen Zielvorgaben und Instrumente für die Förderung des bezahlbaren Wohnraums. Es braucht dringend eine regional abgestimmte Wohnraumstrategie, wie dies die BWO-Studie 2018 fordert. (Auszug Seiten i und ii): Die für ein Engagement zur Förderung des preisgünstigen Wohnraums im Verbund mehrerer Gemeinden erarbeiteten Ansätze und die daraus abgeleiteten Empfehlungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:</p> <p>► Das Bewusstsein, dass es regional abgestimmte Wohnraumstrategien braucht, ist bei den Gemeinden und den Regionen (Regionalplanungsverbände, Regionalentwicklungsträger, usw.) zu stärken. Auf Bundesebene und kantonaler Ebene werden entsprechende Anforderungen in den Planungsinstrumenten formuliert, im Vollzug wird diesem Anliegen bis anhin noch wenig Nachdruck verliehen. Die Hürden einer gemeindeübergreifenden Zusammen-</p>	4	<p>► Das Problem wird anerkannt, betrifft allerdings nicht alle Gemeinden gleichermassen. Wohnungsnot und Wohnungsmangel bestehen gemäss Statistischem Atlas der Schweiz vor allem in den Kerngemeinden, die bereits Massnahmen treffen. Daher wird ein regionales Engagement bei der Wohnungsfrage als weniger dringend erachtet als bei den von der RKBM als Selbstaufträge angenommenen Anliegen aus der Mitwirkung. Weitere Projekte wären mit einer Erhöhung der Gemeindebeiträge an die RKBM verbunden, was angesichts der absehbaren, coronabedingten Steuerausfälle der Gemeinden nicht realistisch erscheint.</p> <p>► Die Einschätzung wird nicht geteilt. Die angeregte Stärkung des Bewusstseins für die Notwendigkeit einer regionalen Wohnraumstrategie ist kein Tätigkeitsfeld der RKBM, sondern eine zentrale Aufgabe von Parteien und Verbänden. Sobald eidgenössische oder kantonale Abstimmungen dazu durchgeführt wurden, beteiligt</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>arbeit werden einfacher zu meistern sein, wenn hierzu ein klarer Auftrag an die Gemeinden besteht.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Der zuvor genannte Punkt schafft Rahmenbedingungen, welche für private, regional tätige gemeinnützige Wohnbauträger förderlich sind. Mit ihren kommunalen Instrumenten (Landabgabe, Darlehen, Anreize oder Vorschriften in den Bauordnungen, usw.) können die Gemeinden diese privaten Wohnbauträger unterstützen. ▶ Ein weiterreichendes Engagement der Gemeinden im regionalen Verbund empfiehlt sich für die Bereitstellung eines klar umrissenen Wohnraumangebots für ausgewählte Zielgruppen. Beispielhaft hierfür steht der gemeinsame Bau von Alterswohnungen. Dies wird heute bereits in verschiedenen Rechtsformen (Genossenschaft, Gemeindezweckverband, gemeinnützige AG) praktiziert. ▶ Ein Engagement der öffentlichen Hand auf gemeindeübergreifender, regionaler Ebene kann auch im Bereich der Vermittlung von preisgünstigem Wohnraum an Haushalte, welche darauf angewiesen sind, empfohlen werden. Mit dem (langfristigen) Anmieten von bestehenden preisgünstigen Wohnungen und der gezielten Vermietung an die entsprechende Zielgruppe kann ein Beitrag zur Erhaltung von preisgünstigem Wohnraum geleistet werden. Diese Aufgabe lässt sich gut auf regionaler Ebene wahrnehmen, da es dabei nicht um grosse finanzielle Engagements der Gemeinden geht und sich damit auch die Frage nach der Verteilung von Nutzen und Lasten weniger stellt. ▶ Für umfassende Ansätze zur Förderung des preisgünstigen Wohnraums auf regionaler Ebene, bei 	4	<p>sich die RKBM als Lösungsbeitrag gerne an raumplanerischen Massnahmen.</p> <p>▶ Danke für den Hinweis. Regionale Wohnraumförderung steht aus erwähnten Gründen zur Zeit nicht im Vordergrund. Das Thema und die Entwicklung wird jedoch weiterverfolgt. Allenfalls ergibt sich im Rahmen des nächsten RGSKs eine Neubewertung.</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>welchen die Gemeinden grössere finanzielle Engagements leisten und im Verbund in der wirtschaftlichen Verantwortung stehen, sind das Problembewusstsein und der Handlungsdruck seitens der einzelnen Gemeinden (noch) zu gering. Es empfiehlt sich deshalb, mit kleinen Schritten zu beginnen, damit Vertrauen zu schaffen und die Aufgaben auf regionaler Ebene schrittweise und bedarfsgerecht weiter zu entwickeln. Ausgangspunkt für ein solch pragmatisches Vorgehen könnte eine gemeindeübergreifend organisierte Verwaltung der gemeindeeigenen Liegenschaften im Sinne des preisgünstigen Wohnraumangebots sein. Diese Tätigkeit könnte dann beispielsweise schrittweise durch das Anmieten weiterer preisgünstiger Wohnungen ausgeweitet werden. In einem weiteren Schritt könnten dann auch Liegenschaften im Nutzungsrecht übernommen oder Beratungen der Gemeinden in wohnungspolitischen Fragen geleistet werden.</p> <p><i>Hochschule Luzern – Wirtschaft (2018). Regionale Ansätze zur Förderung des preisgünstigen Wohnraums. Bundesamt für Wohnungswesen, Grenchen.</i></p> <p><i>Bundesamt für Wohnungswesen BWO (2013). Preisgünstiger Wohnraum – Ein Baukasten für Städte und Gemeinden. Grenchen.</i></p>		
Naturpark Gantrisch	Ja			
Pro Velo Bern	Eher Nein	<p>► Die «Vernetzung» der unterschiedlichen Transportmittel erachten wir als sinnvoll, wenn es dadurch zur Verlagerung auf umweltfreundliche und flächensparende Verkehrsmittel kommt. Damit dies gelingt muss die Infrastruktur so ausgestaltet werden, dass der Umstieg / der Wechsel des Transportmittels</p>	4	► Wird zur Kenntnis genommen.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		möglichst nahtlos funktioniert. ▶ Noch begrüssenswerter als die Schaffung von Mobilitätshubs wären Zielsetzungen und Priorisierungen im Bereich Pendelverkehr zugunsten des ÖV und des Veloverkehrs. Um das MIV-Aufkommen zu senken benötigt es beispielsweise flächendeckend Velohauptrouuten.	4	▶ Die Vernetzungs- und Verlagerungseffekte vom MIV auf andere Verkehrsträger wird im Rahmen der Studie zur Thematik Mobilitätshubs (Massnahme KM-Mu.1.1) u.a. betrachtet. Die RKBM plant zudem verschiedene Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard.
Pro Velo Münsingen	Eher Nein	▶ Mit dem Zukunftsbild Mobilität sind wir nicht einverstanden. Es wird ein nachfrageorientiertes Bild gezeichnet, dies im Gegensatz zur Siedlungsentwicklung. Hier ist aus unserer Sicht eine klare Strategieänderung notwendig, mit klaren Steuerungszielen. Diese müssen sich hauptsächlich nach dem (v.a. ökologisch) Möglichen und nicht dem (v.a. individuell) Erwünschten richten. Es fehlt die Zielsetzung im Bereich Verkehr wie die Substitution des MIV durch den Veloverkehr oder ein maximaler Wert für den CO ₂ -Ausstosses in Übereinstimmung mit den Klimazielen des Bundesrates. ▶ Die «Vernetzung» der unterschiedlichen Transportmittel erachten wir als sinnvoll, wenn es dadurch zur Verlagerung auf umweltfreundliche und flächensparende Verkehrsmittel kommt. Damit dies gelingt muss die Infrastruktur so ausgestaltet werden, dass der Umstieg / der Wechsel des Transportmittels möglichst nahtlos funktioniert. Noch begrüssenswerter als die Schaffung von Mobilitätshubs wären Zielsetzungen und Priorisierungen im Bereich Pendelverkehr zugunsten des ÖV und des Veloverkehrs. Um das MIV-Aufkommen zu senken benötigt es beispielsweise flächendeckend Velohauptrouuten.	4 2	▶ Das RGSK stützt sich auf die übergeordneten Vorgaben und Zielsetzungen des Bundes. Auch wenn die genannten Aspekte relevant sind, können sie aufgrund der begrenzten Ressourcen nicht detaillierter untersucht werden. ▶ Die Vernetzungs- und Verlagerungseffekte vom MIV auf andere Verkehrsträger wird im Rahmen der Studie Mobilitätshubs (Massnahme KM-Mu.1.1) u.a. betrachtet. Die RKBM plant zudem verschiedene Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard.
RBS	Eher Ja	▶ In den Karten sind mehrere Fehler enthalten. So fehlt konsequent in allen Karten die S-Bahnstrecke	1	▶ Wird berücksichtigt und angepasst.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>nach Unterzollikofen (!), wohingegen die Tramstrecke zwischen Gümligen und Worb Dorf als S-Bahnlinie ausgezeichnet ist. In einzelnen Karten fehlen zudem die S-Bahnstationen Papiermühle (resp. Ittigen?), Urtenen und Worbboden. Fehlerhaft ist schliesslich die Auszeichnung des Bahnkorridors Bern-Worblaufen als «S-Bahnlinie 15'-Takt».</p>		
		<p>► Es wird der Begriff «Mobilitätszentrum/Umsteigehub» eingeführt. Als «Mobilitätszentrum» werden die Bahnhöfe Bern, Europaplatz, Kőniz, Ostermundigen, Wankdorf und Zollikofen vermerkt, als «Umsteigehubs» u.a. die Bahnhöfe Shoppyland und «Muri b. Bern» (ev. ist hier Gümligen gemeint?). Es stellt sich uns die Frage, wie diese Auswahl von Bahnhöfen zu Stande gekommen ist und warum beispielsweise seit Jahrzehnten etablierte und ausgesprochen nachfragestarke «Hubs» wie Worblaufen oder Papiermühle nicht berücksichtigt sind.</p>	1	► Wird berücksichtigt und angepasst.
		<p>► Als «zentrales Element» wird die «City-Schiene» (= dichter S-Bahn-Takt < 15') bezeichnet, welche von Bern Wankdorf aus bis nach Ostermundigen resp. Zollikofen verlängert werden soll. Diesen Ansatz unterstützen wir sehr, vermissen aber die seit Jahrzehnten etablierte «City-Schiene Nord» zwischen Bern, Worblaufen und Bolligen/Deisswil resp. Zollikofen, wo im Horizont STEP AS 2030/35 ein integraler 7½'- resp. 3¾'-Takt angeboten werden soll. Diese «City-Schiene Nord» wäre schliesslich das bereits bestehende Pendant zu der in der Karte vermerkten «City-Schiene» zwischen Bern und Kőniz</p>	1	► Neben der City-Schiene Bern Europaplatz–Bern Bahnhof–Bern Wankdorf sind gemäss regionaler Zielsetzung Erweiterungen auf bestehenden Schieneninfrastrukturen zu prüfen. Dies wird im Bericht nochmals deutlicher hervorgehoben. Zudem erarbeitet das kantonale Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination derzeit die Studie S-Bahn Bern 2040; dies wäre das geeignete Gefäss für die Formulierung des Anliegens.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
sia Sektion Bern	Ja			
Stiftung Landschaftsschutz Schweiz	Eher Nein	▶ Was uns im Zielbild Kulturlandschaft fehlt ist die nachhaltige Bewirtschaftung des Kulturlandes (Pestizidfrei, Ressourcenschonend, Standortangepasst.	2	▶ In den Massnahmen ist das Anliegen bereits berücksichtigt: «Vorranggebieten Kulturlandschaft» sind Gemeinden aufgefordert Landschaftsschutzgebiete und -schongebiete auszuscheiden. Landschaftsschutzgebiete haben eine ökologische, biodiversitätsbezogene Zielsetzung (Schutz von Lebensräumen).
Stiftung SchweizMobil	Ja			
VBBG	Eher Nein	▶ «Die grossen, zusammenhängenden Landschaften des ländlichen Raums sind neben den Wäldern das prägende Element und vielerorts für die heute vorhandene hohe Landschaftsqualität der Region verantwortlich. Die landwirtschaftliche Nutzung prägt das Landschaftsbild und ist identitätsstiftend. Im Einklang mit einer vielfältigen Landwirtschaft sind im ländlichen Raum auch extensive Erholungsnutzungen wie Velofahren oder Wandern möglich.» Der Druck der Erholung kann nicht einfach – besitzergreifend – auf die Landwirtschaftsflächen und den Wald übertragen werden.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen. Es bedarf der Berücksichtigung der verschiedenen Interessen. Neben der Bewirtschaftung muss auch eine extensive Erholung möglich sein.
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Nein	▶ 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	4 4 4	▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		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.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
	▶	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.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen. Der Anteil an den Gesamtkosten der verkehrlichen Massnahmen beträgt für den LV sowie den ÖV rund 2/3.
	▶	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.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
	▶	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!	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen. Insgesamt umfasst das RGSK verschiedene Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr.
	▶	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	1 2	▶ Wird berücksichtigt und präzisiert. ▶ Die Planung des Fusswegnetzes obliegt den Gemeinden. Die RKBM berücksichtigt bei der Umsetzung der Massnahmen den Fussverkehr, erstellt aber keine separaten Massnahmenblätter. Eine Aktualisierung des Regionalen Leitbildes Langsamverkehr ist im Arbeitsprogramm 2021 vorgesehen. Darin werden entsprechende Aus-

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		gen geben. <ul style="list-style-type: none"> ▶ 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-Gütekategorie: 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 3	sagen für den Fussverkehr erarbeitet werden. <ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Handlungsbedarf im Bereich Klima wird als Auftrag entgegengenommen: Die Verringerung von negativen Auswirkungen (Schadstoff- und Lärmimmissionen, etc.) erfordern zunächst eine regionale Klimaanalyse nach Herkunft (Verkehr, Landwirtschaft, Gebäudepark, Energieträger etc.). Die RKBM gibt sich den Auftrag, eine regionale Klimastrategie zu erarbeiten (neues Massnahmenblatt im RGSK). ▶ Die Zielwerte müssen über die gesamte Region abgestimmt sein. Während die ÖV-Gütekategorie in der Kernagglomeration tendenziell hoch ist, ist dies in ländlicheren Räumen oft nicht der Fall.
Verband Berner Waldbesitzer	Nein	▶ Siehe Frage 1.	4	▶ Siehe Antwort zu Frage 1.
Verein Läubigen Stadt	Eher Nein	▶ Mobilität: Es fehlt an einer klaren Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr gegenüber dem MIV. Die Handlungsgrundsätze Vermeiden und Verlagern gemäss Mobilitätsstrategie 2040 müssen beim MIV im Zentrum stehen.	4	▶ Die Einschätzung wird nicht geteilt. Mehr als die Hälfte der Gesamtkosten der Massnahmen im A-Horizont fliessen in die Förderung von Langsamverkehr, ÖV sowie kombinierter Mobilität.
Verein Spurwechsel	Eher Nein	▶ Die Verkehrspolitik der Stadt Bern zeigt deutlich, dass mit einer konsequent auf ökologische Verkehrsmittel orientierte Verkehrsplanung und einer angebotsgesteuerten Planung des MIV deren Anteil nicht nur im Modal-Split, sondern auch volumenmässig reduziert werden kann. <ul style="list-style-type: none"> ▶ Mobilität: es fehlt an einer klaren Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr gegenüber dem MIV. Die Handlungsgrundsätze Vermeiden und Verlagern 	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Region hat bei den Zielsetzungen und Massnahmen die heterogenen Bedürfnisse aller Gemeinden zu berücksichtigen. <ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Einschätzung wird nicht geteilt. Mehr als die Hälfte der Gesamtkosten der Massnahmen im A-Horizont fliessen in die Förderung von Lang-

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		gemäss Mobilitätsstrategie 2040 müssen beim MIV im Zentrum stehen.		samverkehr, ÖV sowie kombinierter Mobilität.
Wohnbaugenossenschaften Schweiz, Regionalverband Bern-Solothurn	Eher	<p>► Es fehlen Zielvorgaben und Instrumente für die Förderung des bezahlbaren Wohnraums. Der Regionalverband Bern-Solothurn erwartet eine regional koordinierte Wohnbaustrategie, die nicht nur die räumliche Verdichtung im Fokus hat, sondern die Probleme auf dem Wohnungsmarkt mit planerischen und bodenpolitischen Massnahmen gezielt entschärft. Im Rahmen der räumlichen Konzentration und Verdichtung sind planerische Eingriffe in den Boden- und Wohnungsmarkt nötig. Der angespannte Markt befriedigt nicht alle Wohnbedürfnisse einer breiten Bevölkerung. Dabei geht es allgemein um den preisgünstigen Wohnungsbau, es soll aber insbesondere ein Fokus auf den gemeinnützigen Wohnungsbau gelegt werden und diesen explizit als wichtigen Akteur für dieses Wohnungssegment anerkennen. Es ist abgesehen vom subventionierten Wohnungsbau von Gemeinden und Städten in erster Linie dieser Sektor, welcher zu langfristig gesicherten preisgünstigen Mieten beiträgt. Mit kommunalen Instrumenten (Landabgabe, Darlehen, Anreize oder Vorschriften in den Bauordnungen, usw.) können die Gemeinden gemeinnützige Wohnbauträger unterstützen.</p> <p>► Nur wenn die Bevölkerung sieht, dass nicht einfach nur räumlich verdichtet wird, sondern mit gezielten Massnahmen damit qualitativ bessere, lebendige und vielfältige Quartiere entstehen mit einer guten Mischung aus verschiedenen Wohnangeboten zu-</p>	4	<p>► Das Problem wird anerkannt, betrifft allerdings nicht alle Gemeinden gleichermassen. Wohnungsnot und Wohnungsmangel bestehen gemäss Statistischem Atlas der Schweiz vor allem in den Kerngemeinden, die bereits Massnahmen treffen. Daher wird ein regionales Engagement bei der Wohnungsfrage als weniger dringend erachtet als bei den von der RKBM als Selbstaufträge angenommenen Anliegen aus der Mitwirkung. Weitere Projekte wären mit einer Erhöhung der Gemeindebeiträge an die RKBM verbunden, was angesichts der absehbaren, coronabedingten Steuerausfälle der Gemeinden nicht realistisch erscheint.</p>
	Nein		4	

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		gunsten einer sozialen Durchmischung , wird sie von der Notwendigkeit der inneren Verdichtung auch vor der eigenen Haustüre zu überzeugen sein. Die festgestellte teilweise noch fehlende Akzeptanz hängt mit der Skepsis gegenüber reiner Hardware-Verdichtung zusammen.		ter Innenentwicklung das Pilotprojekt « Innenentwicklung- Potenziale aktivieren! » gestartet und baut auf der Basis der Erkenntnisse eines Wissensplattform und ständige Gemeindeberatung für Gemeinden auf.

5. Handlungsbedarf

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

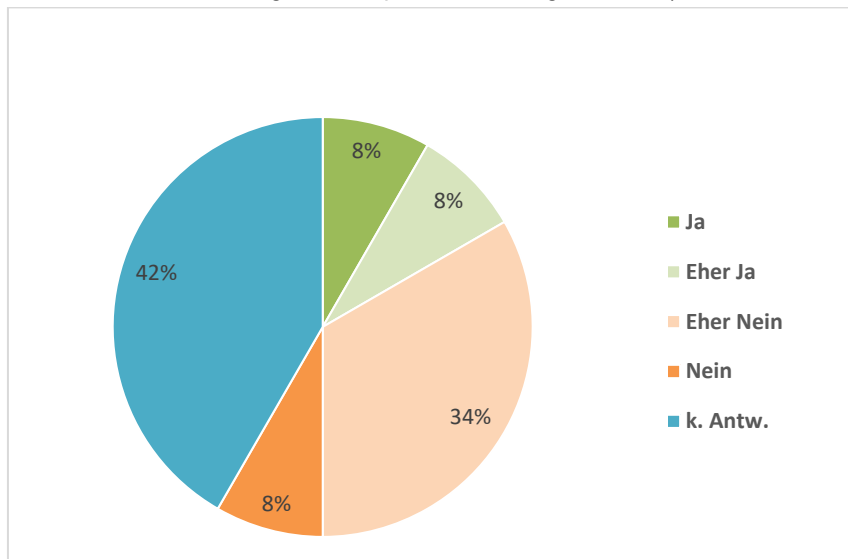


Diagramm: Frage 5 Handlungsbedarf

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
APW	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> Wir sind erfreut, dass die Erkenntnis vorhanden ist, dass auch im Knoten Niederwangen noch Optimierungsbedarf besteht. Mehr Schnittstellen zwischen Fern- und Regionalverkehr wären enorm wichtig. Neben Wankdorf und Europaplatz sollte aber auch Niederwangen nicht vergessen werden (RE-Halt und bessere Busanbindungen). 	4	<ul style="list-style-type: none"> Wird zur Kenntnis genommen.
Bernmobil	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> Kapitel 5.3.2., Öffentlicher Verkehr, b) Kapazitätsengpässe und Schwachstellen Tramnetz Mit dem prognostizierten Verkehrswachstum und den geplanten Tramlinien wird die Achse Kocherpark – Hirschengraben – Bahnhofplatz – Zytglogge an die Grenze der Belastbarkeit gelangen. Kritisch ist insbe- 	2	<ul style="list-style-type: none"> Die Einschätzung wird geteilt. Die regionale Netzstrategie ÖV zeigt diesbezüglich Lösungsansätze auf.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		sondere der Haltestellenbereich Hirschengraben, da mit dem neuen Bahnhofszugang Bubenberg die Anzahl Ein- und Aussteiger und damit auch die Fahrgastwechselzeit dort zunehmen werden.		
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kapitel 5.3.2., Öffentlicher Verkehr, c) Überlastete ÖV-Linien <ul style="list-style-type: none"> - Bei der Linie 40 handelt es sich um eine RBS-Linie und nicht um eine BERNMOBIL-Linie. - Linie 11 Bern Bahnhof-Neufeld P+R: ist nicht überlastet. - Linie 21: ergänzen mit <u>Bern</u> Bahnhof-Bremgarten. 	1	▶ Wird berücksichtigt und angepasst.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kapitel 5.3.2., Öffentlicher Verkehr, d) Behinderungen des strassengebundenen ÖV treten auf folgenden Streckenabschnitten auf (hauptsächlich in den Spitzenstunden) <u>bitte ergänzen bzw. anpassen</u> <ul style="list-style-type: none"> - Bern: Effingerstrasse (Hirschengraben–Kocherpark) (<u>Linien 3, 6, 7, 8, 17</u>) - Köniz: Schwarzenburgstrasse (Stationsstrasse–Köniz Zentrum) (<u>Linien 10, 22</u>) - Bern: Ostermundigenstrasse (Laubegg–Pulverweg) (<u>Linie 10</u>) - Bern: Länggassstrasse und Grosser Muristalden (<u>Linien 12, 20</u>) - Bern: Laupen- und Länggassstrasse (<u>Linien 12, 20, 100–106</u>) - Bern: Belpstrasse (Schwarztorstrasse–Effingerstrasse) (<u>Linie 17</u>) - Bern: Ostring (Burgernziel–Buchserstrasse), Kirchenfeldstrasse, Eigerstrasse/Sulgenau, Giacomettistrasse (<u>Linien 28, 31</u>) - Münsingen: Bernstrasse (Schwand–Münsingen <u>☒</u>), KnotenThunstrasse/Alte Bahnhofstrasse, Tägertschistrasse (Ortseinfahrt Münsingen) (<u>Linie 160</u>) 	1	▶ Wird berücksichtigt und angepasst.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>- Belp: Wendeschleife Bahnhof (<u>Linien 160, 331, 332</u>) Zudem wird der strassengebundene ÖV bei Bahnübergängen beeinträchtigt, zum Beispiel bei der <u>Morillonstrasse, Waldeggstrasse und Könizstrasse in Köniz, bei der Brünnenstrasse in Bern</u>, bei der Hohlestrasse in Belp sowie in Kehrsatz und Neuenegg/Flamatt.</p> <p>► Kapitel 5.3.2., Öffentlicher Verkehr, e) Verknüpfungen Bahn- mit Bus- und Tramnetz: <u>ergänzen mit Köniz Bahnhof</u></p>	1	► Wird berücksichtigt und angepasst.
Décroissance Bern	Nein	<p>► Wieder wird u.a. das „zu erwartende und angestrebte Bevölkerungswachstum angeführt. Die Bevölkerung strebt das nicht an! Deshalb sind Massnahmen dagegen zu treffen.</p> <p>► Veraltete Projekte sind nun endlich zu hinterfragen: - So die ganze Autobahn“logik“ aus den 60er-Jahren mit ihren „Engpassbeseitigungen“. - Weiter die ÖV-Planung Richtung Ostermundigen. Deren Datenbasis wird bei Baubeginn 15- bis 20jährig sein. Es ist doch einfach grotesk, das leistungsfähige Tram über fast 600m dem unbewohnten Friedhof entlang zu führen, während man das Industrie- und Gewerbegebiet Galgenfeld/Zentweg weiterhin „links“ liegen lässt.</p>	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
		<p>► Veraltete Projekte sind nun endlich zu hinterfragen: - So die ganze Autobahn“logik“ aus den 60er-Jahren mit ihren „Engpassbeseitigungen“. - Weiter die ÖV-Planung Richtung Ostermundigen. Deren Datenbasis wird bei Baubeginn 15- bis 20jährig sein. Es ist doch einfach grotesk, das leistungsfähige Tram über fast 600m dem unbewohnten Friedhof entlang zu führen, während man das Industrie- und Gewerbegebiet Galgenfeld/Zentweg weiterhin „links“ liegen lässt.</p>	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
Fussverkehr Kanton Bern	Eher Nein	<p>► Wir verweisen auf unseren Kommentar zum Zukunftsbild.</p> <p>► S. 185: Hier könnte der Eindruck entstehen, die Hauptfunktion des Fussverkehrs bestehe im Zugang zu Bahnhöfen oder in der Abwicklung des Umsteigens. Man kann auch längere Strecken zu Fuss gehen. Ob das stattfindet, hängt unter anderem davon ab, ob die Fussverkehrsverbindungen sicher und attraktiv sind und wie der öffentliche Raum gestaltet ist. Ebenfalls</p>	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
		<p>► S. 185: Hier könnte der Eindruck entstehen, die Hauptfunktion des Fussverkehrs bestehe im Zugang zu Bahnhöfen oder in der Abwicklung des Umsteigens. Man kann auch längere Strecken zu Fuss gehen. Ob das stattfindet, hängt unter anderem davon ab, ob die Fussverkehrsverbindungen sicher und attraktiv sind und wie der öffentliche Raum gestaltet ist. Ebenfalls</p>	2	► Die Planung des Fusswegnetzes obliegt den Gemeinden. Die RKBM berücksichtigt bei der Umsetzung der Massnahmen den Fussverkehr z. B. bei der Koordination zwischen Gemeinden, erstellt dazu aber keine separaten Massnahmenblätter. Eine Aktualisierung des Regionalen Leitbildes Langsamverkehr ist im Arbeitsprogramm 2021

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		dürfte relevant sein, dass insb. MIV und ÖV gemessen an ihren Vollkosten zu günstig genutzt werden können – ganz im Gegensatz zum Fussverkehr, der positive externe Kosten aufweist. Einzelne Gemeinden haben sich in letzter Zeit verstärkt um den Fussverkehr bemüht und entsprechende Planungsinstrumente verabschiedet. Dem sollten die Region und ihre übrigen Gemeinden folgen, insb. durch die Verabschiedung von Fusswegnetzplänen. Der Fussverkehr ist nicht nur etwas für die Kernstädte.		vorgesehen.
Gewerbeverband KMU Stadt Bern	Eher Nein	► Unter den Handlungsempfehlungen fehlt die Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses sowie der langfristigen finanziellen Tragbarkeit. Zudem fehlt der Ruf nach einer besseren Koordination zwischen der Stadt Bern und den umliegenden Gemeinden bei wichtigen Verkehrsmassnahmen. Schliesslich soll bei der Planung einer allfälligen zweiten Tramachse in der Stadt Bern das betroffene Gewerbe frühzeitig einbezogen werden. Details vgl. Zusatzdokument.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
Handels- und Industrieverein Kanton Bern, Sektion Bern	Eher Nein	► 1. Einleitend Generell fehlen unter den Handlungsempfehlungen die Einhaltung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses sowie die Berücksichtigung der langfristigen, wirtschaftlichen Tragbarkeit. ► 2. Ziff. 5.12 (S. 171) Es braucht nicht nur die Sicherung bestehender Arbeitsflächen, es braucht auch die Schaffung neuer Arbeits- und Gewerbebezonen. ► 3. Ziff. 5.3.2 (S. 178 ff) Bei der Aufzählung der Schwächen im Bereich Verkehr fehlt die mangelhafte Abstimmung insbesondere der	4 1 4	► Wird zur Kenntnis genommen. Es geht aus der Eingabe nicht ganz klar hervor, auf welche Massnahmen, Kapitel oder Seiten sich der Hinweis auf «Kosten-Nutzen-Verhältnis» und «langfristige wirtschaftliche Tragbarkeit» beziehen. ► Die Einschätzung wird geteilt und wird im Bericht ab S.174 adressiert. Die RKBM gibt sich zusätzlich den Auftrag, regionale Gewerbebezonen zu fördern (neues Massnahmenblatt im RGSK). ► Wird zur Kenntnis genommen. Die wichtigen Verkehrsmassnahmen werden regional koordiniert. Die Kommission Verkehr der RKBM stellt dies si-

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Stadt Bern mit den umliegenden Gemeinden (vgl. z. B. Parkierungskonzept). Wesentliche Veränderungen des Verkehrsregimes sollen künftig in Abstimmung mit den umliegenden Gemeinden erfolgen, da die Veränderungen meist regionale Auswirkungen haben. Bei der Umsetzung des Verkehrsmanagements Region Bern wird darauf zu achten sein, dass alle Verkehrsteilnehmenden gleichwertig behandelt werden und der Wirtschaftsverkehr nicht vergessen geht.</p> <p>► 4. Ziff. 5.3.2 (S. 182) Bei der Planung einer allfälligen zweiten Tramachse in der Stadt Bern ist das betroffene Gewerbe frühzeitig einzubeziehen.</p> <p>► Fazit Unter den Handlungsempfehlungen fehlt die Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses sowie der langfristigen finanziellen Tragbarkeit. Zudem fehlt der Ruf nach einer besseren Koordination zwischen der Stadt Bern und den umliegenden Gemeinden bei wichtigen Verkehrsmassnahmen. Schliesslich soll bei der Planung einer allfälligen zweiten Tramachse in der Stadt Bern das betroffene Gewerbe frühzeitig einbezogen werden</p>		<p>cher.</p> <p>4 ► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>4 ► Wird zur Kenntnis genommen. Die wichtigen Verkehrsmassnahmen werden regional koordiniert. Die Kommission Verkehr der RKBM stellt dies sicher.</p>
HEV Bern und Umgebung	Eher Nein	<p>► Einleitend: Generell fehlt unter den Handlungsempfehlungen die Einhaltung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses sowie die Berücksichtigung der langfristigen, wirtschaftlichen Tragbarkeit.</p> <p>► Ziff. 5.1.2 (S. 171): Es braucht nicht nur die Sicherung bestehender Arbeitsflächen, es braucht auch die Schaffung neuer Arbeits- und Gewerbebezonen.</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. Es geht aus der Eingabe nicht ganz klar hervor, auf welche Massnahmen, Kapitel oder Seiten sich der Hinweis auf «Kosten-Nutzen-Verhältnis» und «langfristige wirtschaftliche Tragbarkeit» beziehen.</p>
			1	<p>► Die Einschätzung wird geteilt und wird im Bericht ab S. 174 adressiert. Die RKBM gibt sich zusätzlich den Auftrag, regionale Gewerbebezonen zu fördern.</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ziff. 5.3.2 (S. 178 ff.): Bei der Aufzählung der Schwächen im Bereich Verkehr fehlt die mangelhafte Abstimmung insbesondere der Stadt Bern mit den umliegenden Gemeinden (vgl. z. B. Parkierungskonzept). Wesentliche Veränderungen des Verkehrsregimes sollen künftig in Abstimmung mit den umliegenden Gemeinden erfolgen, da die Veränderungen meist regionale Auswirkungen haben. Bei der Umsetzung des Verkehrsmanagements Region Bern wird darauf zu achten sein, dass alle Verkehrsteilnehmenden gleichwertig behandelt werden und der Wirtschaftsverkehr nicht vergessen geht. ▶ Ziff. 5.3.2 (S. 182): Bei der Planung einer allfälligen zweiten Tramachse in der Stadt Bern ist das betroffene Gewerbe frühzeitig einzubeziehen. ▶ Fazit: Unter den Handlungsempfehlungen fehlt die Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses sowie der langfristigen finanziellen Tragbarkeit. Zudem fehlt der Ruf nach einer besseren Koordination zwischen der Stadt Bern und den umliegenden Gemeinden bei wichtigen Verkehrsmassnahmen. Schliesslich soll bei der Planung einer allfälligen zweiten Tramachse in der Stadt Bern das betroffene Gewerbe frühzeitig einbezogen werden. 	4	<p>dem (neues Massnahmenblatt im RGSK).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die wichtigen Verkehrsmassnahmen werden regional koordiniert. Die Kommission Verkehr der RKBM stellt dies sicher.
			4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
			4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die wichtigen Verkehrsmassnahmen werden regional koordiniert. Die Kommission Verkehr der RKBM stellt dies sicher.
MV Bern	Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Es fehlen Zielvorgaben und Instrumente für die Förderung des bezahlbaren Wohnraums. Es braucht dringend eine regional abgestimmte Wohnraumstrategie, wie dies die BWO-Studie 2018 fordert. Siehe unter Frage 4. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Problem wird anerkannt, betrifft allerdings nicht alle Gemeinden gleichermassen. Wohnungsnot und Wohnungsmangel bestehen gemäss Statistischem Atlas der Schweiz vor allem in den Kerngemeinden, die bereits Massnahmen treffen. Daher wird ein regionales Engagement bei

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
				der Wohnungsfrage als weniger dringend erachtet als bei den von der RKBM als Selbstaufträge angenommenen Anliegen aus der Mitwirkung. Weitere Projekte wären mit einer Erhöhung der Gemeindebeiträge an die RKBM verbunden, was angesichts der absehbaren, coronabedingten Steuerausfälle der Gemeinden nicht realistisch erscheint.
Naturpark Gantrisch	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Es ist positiv, dass die Verbindungsachse Freiburg – Gürbetal (bzw. Schwarzenburg – Riggisberg) als Handlungsbedarf aufgenommen wurde. ▶ Nicht einverstanden sind wir mit der Aussage "Reduktion MIV-Anteil bei Freizeit-Hotspots" (z.B. Naturpark Gantrisch) – S. 186. Dies kann nur mit Begleitmassnahmen wie Ausbau ÖV oder anderen Mitteln wie Ruf Bus erfolgen. Der Handlungsbedarf ist entsprechend zu ergänzen resp. zu korrigieren. 	4 1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Wird im Bericht entsprechend präzisiert.
Pro Natura Bern	Ja	▶ Bezieht sich auf 5.2	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Pro Velo Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wir teilen die Meinung, dass Handlungsbedarf besteht bezüglich der Velonutzung und der Etablierung einer Veloregion Bern-Mittelland. Und wir begrüßen die Schaffung neuer Linien im Velohaupttroutennetz. ▶ Mit geeigneten Massnahmen muss die Verkehrsmenge insgesamt reduziert werden. Das Konzept der «Engpassbeseitigung» führt im Endeffekt zu mehr Verkehr. Staus können auch zu einem Umdenken bewegen oder ein Wechsel des Transportmittels begünstigen. Falls durch den "Bypass-Ost" die heutige Autobahn zurückgebaut wird, muss die Konzeption einer allfälligen Stadtstrasse vom Langsamverkehr ausgehen. Der "Bypass-Ost" darf nur gebaut werden, wenn er nicht insgesamt zu Mehrverkehr führt. 	4 4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Mit dem Projekt sollen die negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung insgesamt reduziert werden. Für detailliertere Aussagen zum Projekt wird auf die Planungsunterlagen des Bundesamts für Strassen ASTRA verwiesen, welches die Federführung hat.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Im Bereich Veloverkehr ist die rasche Planung eines durchgehenden Netzes von direkten und sicheren Radial- und Tangentialrouten in der ganzen Region prioritär zu behandeln. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Verschiedene regionale Veloverkehrs-Planungen sind bereits im Gang.
Pro Velo Münsingen	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wir teilen die Meinung, dass bezüglich der Velonutzung und der Etablierung einer Veloregion Bern-Mittelland akuter Handlungsbedarf besteht. Wir begrüßen die Schaffung neuer Linien im Velohaupttrou-tennetz. Die rasche Planung eines durchgehenden Netzes von direkten und sicheren Radial- und Tangentialrouten in der ganzen Region ist prioritär zu behandeln. ▶ Mit geeigneten Massnahmen muss die Verkehrsmen-ge insgesamt reduziert werden. Das Konzept der «Engpassbeseitigung» führt im Endeffekt zu mehr Verkehr. Staus können auch zu einem Umdenken be-wegen oder ein Wechsel des Transportmittels begün-stigen. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Verschiedene regi-onale Veloverkehrs-Planungen sind bereits im Gang.
RBS	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Weiterentwicklung von der bewährten «3V-» zur «4V-Strategie» erachten wir als richtig und zweckmäs-sig. Hinsichtlich der «siedlungsverträglichen Abwick-lung des Verkehrsaufkommens» empfehlen wir, vermehrt einen iterativen Planungsprozess zwischen Siedlungsentwicklung/Verdichtung und bestehen-der/künftiger Verkehrsinfrastruktur zu etablieren: Ins-besondere flächige Verdichtungen abseits hochleis-tungsfähiger Bahnsystem erfordern rasch neue Infra-strukturen, welche rechtzeitig und entsprechend abge-stimmt zu entwickeln sind (Bsp. ESP Wankdorf). Dies dürfte im urbanen Kontext nicht immer einfach sein. Siehe hierzu auch unsere Bemerkungen zu Kap. 3! ▶ Bzgl. Handlungsbedarf (Kap. 5.3.2; S. 181) möchten wir ergänzen, dass auf der Buslinie 36 auch der stadt- 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Mit dem Projekt sollen die negativen Auswirkungen auf die Bevöl-kerung insgesamt reduziert werden. Für detaillier-tere Aussagen zum Projekt wird auf die Planungs-unterlagen des Bundesamts für Strassen ASTRA verwiesen, welches die Federführung hat.
			1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird berücksichtigt und ergänzt.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>seitige Abschnitt (Worblaufen – Breitenrain) insbes. entlang der Worblaufenstrasse stark behindert wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Im Kap. 5.4 vermissen wir den «Fokusraum Insel», welcher als Gesundheits- und Wissenschaftsstandort eine starke Entwicklung haben soll. 	1	▶ Wird berücksichtigt und ergänzt.
sia Sektion Bern	Ja			
Stiftung Landschaftsschutz Schweiz	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wir vermissen eine klare Benennung des Handlungsbedarfs im Bereich Klimaschutz, Klimaanpassung sowie Biodiversität. ▶ Das Grüne Band ist ein gutes Konzept. Nun muss es aber über die Konzeptphase hinauskommen. Es handelt sich grösstenteils um ausgeräumte Landschaften und um ein Gebiet, das für den Langsamverkehr schlecht erschlossen ist. Der Handlungsbedarf und das Aufwertungspotential sind deshalb gross. Landschaftliche Aufwertungen müssen angegangen werden. Und es braucht ein attraktives Fuss- und Velowegnetz sowie Orte mit hoher Aufenthaltsqualität. So hat das Grüne Band die Chance, zu einem attraktiven Naherholungsgebiet zu werden. Das wäre wichtig zur Reduktion des Freizeitverkehrs. ▶ Auch in der Region Bern ist das Kulturland zunehmend unter Druck. So drängen z.B. auch Sportinfrastrukturen in Gebiete ausserhalb der Siedlungen vor. Uns sind solche Ausbaupläne in der Gemeinde Kirchlindach be- 	1	▶ Wird berücksichtigt. Handlungsbedarf wird ergänzt. In den Massnahmen sind seit dem RGSK II griffige Massnahmen zur Förderung der Biodiversität (Ausweisung von Landschaftsschutzgebieten in «Vorranggebiete Kulturlandschaften», Zielsetzung Biodiversität unter «Siedlungsprägende Grünräume») enthalten. Die RKBM wird eine Regionale Klimastrategie erarbeiten (neues Massnahmenblatt im RGSK als Selbstauftrag).
			2	▶ Das Grüne Band wurde als Modellvorhaben des Bundes Nachhaltige Raumentwicklung 2020-2024 eingegeben und vom Bund angenommen. Es wird derzeit unter Federführung der Gemeinde Köniz und Beteiligung der betroffenen Gemeinden und RKBM konkretisiert und weiterentwickelt.
			1	▶ Wird berücksichtigt. Die RKBM wird eine regionale Sportstättenplanung durchführen.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>kannt. In der Stadt Bern erfolgte vor einigen Jahren bereits eine Einzonung von bestem Kulturland in Oberbottigen für Freizeitnutzungen. Fussballfelder mit Einzäunungen, Beleuchtung und Garderobengebäude sind zwar keine Hochbauten, haben aber als Inselbauzonen im Kulturland nichts zu suchen. Gleichzeitig ist es aber sinnvoll, die Sportinfrastruktur überkommunal zu planen. Wir erwarten von der Regionalkonferenz, dass sie sich für regionale Planung von Sportinfrastruktur einsetzt. Diese darf aber nicht auf Kosten von Kulturland gehen, sondern muss im Siedlungsgebiet realisiert werden.</p>		
Stiftung Schweiz-Mobil	Ja			
VBBG	-	<p>► Der Handlungsbedarf Landschaft richtet sich stark an den steigenden Erholungsbedürfnissen der Bevölkerung aus. Die Nutzung des Waldes und des Kulturlands zur Erholung darf aber nicht zu Lasten der restlichen Funktionen fallen. Bereits heute ist durch die steigende Erholungsnutzung in einigen Wäldern die nachhaltige Erfüllung der Waldfunktionen gefährdet. Ein weiterer Ausbau der Zugänglichkeit zu Naherholungsgebieten im Wald wird in Abwesenheit grundeigentümergehöriger Lösungen und unter Missachtung des eidg. Waldgesetzes vorgenommen und wird deshalb nicht unterstützt.</p>	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Nein	<p>► Wir vermissen eine klare Benennung des Handlungsbedarfs im Bereich Klimaschutz und Klimaanpassung.</p> <p>► S. 179: Nationalstrassennetz: Wir wollen KEINE Engpassbeseitigung. Der Stau ist ein willkommenes Verkehrshindernis, der kombiniert mit anderen Massnah-</p>	4	► Wird berücksichtigt. Handlungsbedarf wird ergänzt. Die RKBM wird eine Regionale Klimastrategie erarbeiten (neues Massnahmenblatt im RGSK als Selbstauftrag).
			4	► Wird zur Kenntnis genommen. Die Federführung des Projektes liegt beim Bundesamt für Strassen ASTRA. Insgesamt sollen die negativen Auswir-

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>men die Leute zu einer Verhaltensänderung bringen wird. Ein Ausbau wird dagegen zu Mehrverkehr führen.</p> <p>► 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.</p>	1	<p>kungen auf die Bevölkerung durch das Projekt reduziert werden.</p> <p>► Wird berücksichtigt und präzisiert.</p>
Verband Berner Waldbesitzer	Nein	<p>► Der Handlungsbedarf Landschaft richtet sich stark an den steigenden Erholungsbedürfnissen der Bevölkerung aus. Die Nutzung des Waldes zur Erholung darf aber nicht zu Lasten der restlichen Waldfunktionen fallen. Bereits heute ist durch die steigende Erholungsnutzung in einigen Wäldern die nachhaltige Erfüllung der Waldfunktionen gefährdet. Ein weiterer Ausbau der Zugänglichkeit zu Naherholungsgebieten im Wald wird in Abwesenheit grundeigentümergehöriger Lösungen und unter Missachtung des eidg. Waldgesetzes vorgenommen und wird deshalb nicht unterstützt.</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Verein Läubli Stadt	Eher Nein	<p>► Mobilität: es fehlt an einer klaren Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr gegenüber dem MIV. Die Handlungsgrundsätze Vermeiden und Verlagern gemäss Mobilitätsstrategie müssen beim MIV im Zentrum stehen. Kapazitätsausbauten auf dem Nationalstrassennetz sind abzulehnen, da sie unweigerlich zu mehr Verkehr auf dem Strassennetz der Stadt Bern führen werden. Das Projekt «Bypass A6» soll daher keinen Kapazitätsausbau der Autobahn mit sich bringen.</p> <p>► Im Bereich Veloverkehr ist die rasche Planung eines durchgehenden Netzes von direkten und sicheren Radial- und Tangentialrouten in der ganzen Region eine</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. Die Federführung für das Nationalstrassennetz liegt beim Bundesamt für Strassen ASTRA.</p>
			4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. Verschiedene Veloverkehrs-Planungen sind im Gang. Sie werden in enger Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tief-</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		Priorität.		bauamt erarbeitet. Aufgrund der begrenzten Ressourcen müssen Priorisierungen vorgenommen werden.
Verein Spurwechsel	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Mobilität: es fehlt an einer klaren Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr gegenüber dem MIV. Die Handlungsgrundsätze Vermeiden und Verlagern gemäss Mobilitätsstrategie müssen beim MIV im Zentrum stehen. Kapazitätsausbauten auf dem Nationalstrassennetz führen unweigerlich auch zu Mehrverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz, insbesondere in der Stadt Bern. Diese sind daher klar abzulehnen. Das Projekt «Bypass A6» soll daher keinen Kapazitätsausbau der Autobahn mit sich bringen. ▶ S. 179 Nationalstrassennetz: Wir wollen keine Engpassbeseitigung. Der Stau ist ein willkommenes Verkehrshindernis, welcher gekoppelt an andere Massnahmen zu einer Verhaltensänderung bei der Bevölkerung führen wird. Der Ausbau wird dagegen zu Mehrverkehr führen. Der Verein Spurwechsel stellt mit Befriedigung fest, dass der früher geforderte A1-Halbanschluss Grauholz mit den zugehörigen Zubringerstrassen aus Ittigen und Zollikofen im RGSK 2021 / AP 4 keine Erwähnung mehr findet. 	<p>4</p> <p>3</p>	<p>▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Federführung für das Nationalstrassennetz und seine Engpassbeseitigungen liegt beim Bundesamt für Strassen ASTRA. Hauptziel ist es grundsätzlich, den Verkehr verträglicher zu gestalten und die Stadtstrassen nicht zusätzlich zu belasten.</p> <p>Die Kommission Verkehr hat beschlossen, dass die RKBM den Halbanschluss Grauholz mit Planungen weiter vorantreiben soll und dieser nachträglich noch ins RGSK aufgenommen wird.</p>
Wohnbaugenossenschaften Schweiz, Regionalverband Bern-Solothurn	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Es fehlen Zielvorgaben und Instrumente für die Förderung von bezahlbarem Wohnraum. Es braucht eine regional abgestimmte Wohnraumstrategie, wie dies die BWO-Studie «Regionale Ansätze zur Förderung des preisgünstigen Wohnraums» von 2018 fordert. Siehe unter Frage 4. 	3	<p>▶ Das Problem wird anerkannt, betrifft allerdings nicht alle Gemeinden gleichermassen. Wohnungsnot und Wohnungsmangel bestehen gemäss Statistischem Atlas der Schweiz vor allem in den Kerngemeinden, die bereits Massnahmen treffen. Daher wird ein regionales Engagement bei der Wohnungsfrage als weniger dringend erachtet als bei den von der RKBM als Selbstaufträge angenommenen Anliegen aus der Mitwirkung. Weitere Projekte wären mit einer Erhöhung der Ge-</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
				meindebeiträge an die RKBM verbunden, was angesichts der absehbaren, coronabedingten Steuerausfälle der Gemeinden nicht realistisch erscheint.

6. Strategien

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

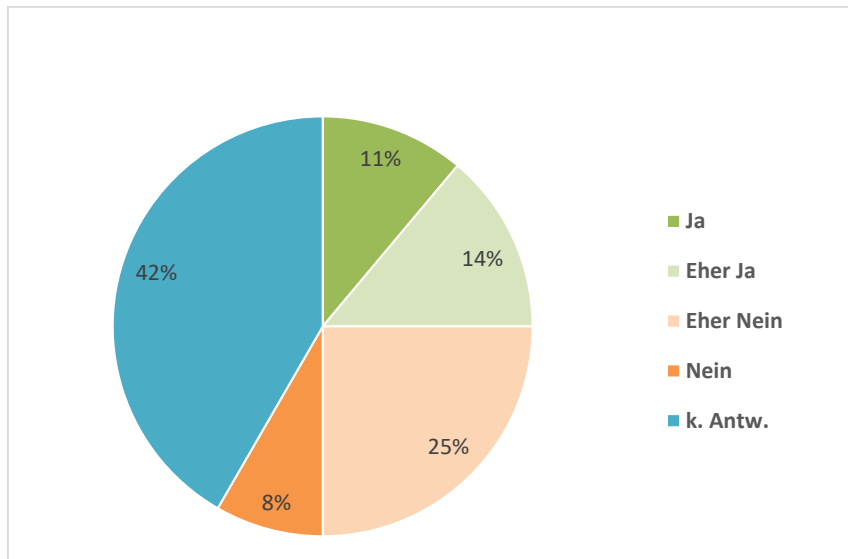


Diagramm: Frage 6 Strategien

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
APW	Eher Ja			
Bernmobil	Ja			
Décroissance Bern	Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das STEK ist uns zuwenig „grün“, immer noch werden wertvolle Frei- oder Grünräume geopfert. Auch die ESP-Strategie führt sich zum Teil selber ad absurdum. Beispiele: ▶ Vom ESP Kleinwabern bleibt momentan nicht viel übrig, nachdem viele Investoren abgesprungen sind. Trotzdem soll dort ein völlig überdimensionierter und unnötiger ÖV-Knoten in die Grüne Landschaft gepflanzt werden, inkl. Landverschwendung durch die technisch nicht notwendige Tramwendschleife (und einer Betriebswendschleife am Sandrain, ebenfalls im Grünraum). 	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
			4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Strassenverkehrsamt muss sein verkehrsentensives Verkehrsprüfzentrum aus dem bestens erschlossenen ESP Wankdorf auf die Grüne Wiese in Münchenbuchsee umziehen! Wohl nur, damit „wertvollere“ Investoren ins gemachte Nest im Wankdorf sitzen können. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
ERT	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auf der Strategiekarte Landschaft wird im Bereich der Gemeinde Linden über die Regionsgrenzen hinweg ein Erlebnis- und Naherholungsraum für die intensive / extensive Freizeitnutzung festgehalten. Dieses Gebiet befindet sich grösstenteils auf der Perimeterseite des ERT. Der ERT hat auf seinem Gebiet in der Gemeinde Buchholterberg kein solches Erholungsgebiet oder Gebiet für die Freizeitnutzung definiert. Je nach Absicht der zu verfolgenden Strategie, ist das Gebiet entweder zu bereinigen oder mit dem ERT zu koordinieren, damit er allenfalls die Aufnahme ein solches Gebiet prüfen könnte. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Vielen Dank für diesen Hinweis.
Gewerbeverband KMU Stadt Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Generell fehlt in der erläuterten 4V-Strategie die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Wirtschaft. Weiter werden das Verkehrsmanagement sowie das geplante Mobilitätsmanagement infrage gestellt. Betreffend City-Logistik ist darauf zu achten, dass eine allfällige Realisierung den tatsächlichen Bedürfnissen von Grossverteilern und lokalen Gewerbebetreibenden entspricht. Schliesslich ist anzumerken, dass das Kapitel 6 auf den vorherigen, durch uns kritisch beurteilten Kapiteln aufbaut und somit nur teilweise unterstützt werden kann. Details vgl. Zusatzdokument. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Handels- und Industrieverein Kanton Bern, Sektion Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 1. Einleitend Die in Kapitel 6 erläuterten Teilstrategien bauen auf den vorangehenden Kapiteln auf. Da wir diese z. T. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Name	Antwort Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>sehr kritisch beurteilen, sehen wir auch die Teilstrategien relativ kritisch. Nachfolgend wird nicht die ganze Kritik aus den vorangehenden Kapiteln wiederholt, sondern vereinzelt auf wichtige Aspekte eingegangen.</p> <p>► 2. Ziff. 6.4.1 (S. 206) Die 4V-Strategie (Vernetzen, Vermeiden, Verlagern, verträglich gestalten) wird grundsätzlich unterstützt. Allerdings fehlt unter «verträglich gestalten» die Verträglichkeit mit den Bedürfnissen der Wirtschaft gänzlich. Weiter fehlt neben der Finanzierbarkeit der Infrastruktur erneut die langfristige finanzielle Tragbarkeit der getätigten Massnahmen (vgl. auch Erläuterungen zur Wirtschaftlichkeit). Und schliesslich wird der Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels vermisst.</p> <p>► 3. Ziff. 6.4.2 (S. 208) In der Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr soll neu eine Unterscheidung zwischen Freizeit- und Wirtschaftsverkehr vorgenommen werden.</p> <p>► 4. Ziff. 6.4.4 (S. 219) Für die geplanten Velohaupttrouten erscheint eine Breite von 1.80 Metern als realistisch, die angestrebte Breite von 2.50 Metern als unrealistisch. Dies insbesondere, weil der Strassenraum in der Stadt Bern sowie der Agglomeration Bern bereits heute durch die bestehenden Verkehrsteilnehmer (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Fussgänger) stark beansprucht wird.</p> <p>► 5. Ziff. 6.4.6 (S. 223 ff) Die mittels Verkehrsmanagement vorgesehene Dosierung des motorisierten Individualverkehrs punktuell im Kerngebiet und schwergewichtig am Rand des Planungsperimeters wird bestritten. Letzten Endes werden dadurch keine Warte- und Stauzeiten reduziert,</p>	<p>4</p> <p>3</p> <p>4</p> <p>4</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. In der regionalen Mobilitätsstrategie 2040 wird der Wirtschaftsverkehr berücksichtigt.</p> <p>► Das Anliegen kann nicht berücksichtigt werden. Die Strategien beziehen sich auf das Strassennetz.</p> <p>► Wird zur Kenntnis genommen. Die Normalprofile sind grundsätzlich situativ zu beurteilen. Aussagen zu den Standards werden unter anderem im Rahmen des Regionalen Leitbildes Langsamverkehr gemacht, welches ab 2021 erarbeitet wird.</p> <p>► Zu den Zielen des Verkehrsmanagements gehört, den Verkehrsfluss innerhalb des Siedlungsgebietes flüssiger und sicherer zu machen. Der Verkehr wird deshalb bei den Ortseingängen zurückgehalten und die negativen verkehrlichen Auswirkungen innerhalb der Ortskerne reduziert.</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>sondern diese werden nur verlagert. Es ist aber kaum im Sinne einer überregionalen Zusammenarbeit, Probleme einfach in andere Gebiete zu verlagern. Auch das erwähnte Mobilitätsmanagement wird kritisch beurteilt. Primäre Aufgabe der öffentlichen Hand und damit der Planungsbehörden ist es, unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit genügend Kapazität für die vorhandenen Mobilitätsbedürfnisse bereitzustellen und allenfalls Alternativen zu fördern. Ein aktives Mobilitätsmanagement ist nicht Aufgabe der öffentlichen Hand. Schliesslich ist betreffend angestrebter City-Logistik anzumerken, dass deren Ausgestaltung primär durch die Grossverteiler sowie die lokalen Gewerbetreibenden zu bestimmen ist. Nur so kann sichergestellt werden, dass allfällige Logistikzentren auch tatsächlich benutzt werden und einen entsprechenden Mehrwert schaffen.</p> <p>► Fazit</p> <p>Generell fehlt in der erläuterten 4V-Strategie die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Wirtschaft. Weiter werden das Verkehrsmanagement sowie das geplante Mobilitätsmanagement infrage gestellt. Betreffend City-Logistik ist darauf zu achten, dass eine allfällige Realisierung den tatsächlichen Bedürfnissen von Grossverteilern und lokalen Gewerbebetreibenden entspricht. Schliesslich ist anzumerken, dass das Kapitel 6 auf den vorherigen, durch uns kritisch beurteilten Kapiteln aufbaut und somit nur teilweise unterstützt werden kann.</p>		<p>► Die RKBM erarbeitet Grundlagen, Richtlinien und Planungen für eine gut abgestimmte, effiziente und verträgliche Verkehrsabwicklung im Gesamtnetz. Dazu gehören auch Elemente wie das Mobilitätsmanagement oder die City-Logistik.</p>
HEV Bern und Umgebung	Eher Nein	<p>► Einleitend: Die in Kapitel 6 erläuterten Teilstrategien bauen auf den vorangehenden Kapiteln auf. Da wir diese z.T.</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Name	Antwort Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>sehr kritisch beurteilen, sehen wir auch die Teilstrategien relativ kritisch. Nachfolgend wird nicht die ganze Kritik aus den vorangehenden Kapiteln wiederholt, sondern vereinzelt auf wichtige Aspekte eingegangen.</p>		
	<p>► Ziff. 6.4.1 (S. 206): Die 4V-Strategie (Vernetzen, Vermeiden, Verlagern, verträglich gestalten) wird grundsätzlich unterstützt. Allerdings fehlt unter «verträglich gestalten» die Verträglichkeit mit den Bedürfnissen der Wirtschaft gänzlich. Weiter fehlt neben der Finanzierbarkeit der Infrastruktur erneut die langfristige finanzielle Tragbarkeit der getätigten Massnahmen (vgl. auch Erläuterungen zur Wirtschaftlichkeit). Und schliesslich wird der Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels vermisst.</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. In der regionalen Mobilitätsstrategie 2040 wird der Wirtschaftsverkehr berücksichtigt.</p>
	<p>► Ziff. 6.4.2 (S. 208): In der Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr soll neu eine Unterscheidung zwischen Freizeit- und Wirtschaftsverkehr vorgenommen werden.</p>	3	<p>► Das Anliegen kann nicht berücksichtigt werden. Die Strategien beziehen sich auf das Strassennetz.</p>
	<p>► Ziff. 6.4.3 (S. 212): Künftig sollen Mischverkehrsflächen öffentlicher Verkehr/privater Verkehr vermieden werden. Deren Nachteile – insbesondere für den öffentlichen Verkehr – werden in vorderen Teilen des Berichts erläutert, konsequenterweise müsste dann die konsequente Trennung des Verkehrs auch Eingang in die Teilstrategie «Öffentliche Verkehr» finden.</p>	3	<p>► Ob die Verkehrsführung im Mischverkehr oder nach Verkehrsträgern getrennt erfolgen soll, ist situativ zu beurteilen. Innerhalb von Siedlungskernen ist aufgrund der knappen Flächen eine Verkehrstrennung oft nicht möglich.</p>
	<p>► Ziff. 6.4.4 (S. 219): Für die geplanten Velohaupttrouten erscheint eine Breite von 1.80 Metern als realistisch, die angestrebte Breite von 2.50 Metern als unrealistisch. Dies insbesondere, weil der Strassenraum in der Stadt Bern sowie der Agglomeration Bern bereits heute durch die bestehenden Verkehrsteilnehmer (motorisierter Indivi-</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. Die Normalprofile sind grundsätzlich situativ zu beurteilen. Aussagen zu den Standards werden unter anderem im Rahmen des Regionalen Leitbildes Langsamverkehr gemacht, welches ab 2021 erarbeitet wird.</p>

Name	Antwort Kernaussagen	Nr Antworten der RKBM
	<p>dualverkehr, öffentlicher Verkehr, Fussgänger) stark beansprucht wird.</p> <p>► Ziff. 6.4.6 (S. 223 ff.): Die mittels Verkehrsmanagement vorgesehene Dosierung des motorisierten Individualverkehrs punktuell im Kerngebiet und schwergewichtig am Rand des Planungsperrimeters wird bestritten. Letzten Endes werden dadurch keine Warte- und Stauzeiten reduziert, sondern diese werden nur verlagert. Es ist aber kaum im Sinne einer überregionalen Zusammenarbeit, Probleme einfach in andere Gebiete zu verlagern. Auch das erwähnte Mobilitätsmanagement wird kritisch beurteilt. Primäre Aufgabe der öffentlichen Hand und damit der Planungsbehörden ist es, unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit genügend Kapazität für die vorhandenen Mobilitätsbedürfnisse bereitzustellen und allenfalls Alternativen zu fördern. Ein aktives Mobilitätsmanagement ist nicht Aufgabe der öffentlichen Hand. Schliesslich ist betreffend angestrebter City-Logistik anzumerken, dass deren Ausgestaltung primär durch die Grossverteiler sowie die lokalen Gewerbetreibenden zu bestimmen ist. Nur so kann sichergestellt werden, dass allfällige Logistikzentren auch tatsächlich benutzt werden und einen entsprechenden Mehrwert schaffen.</p>	<p>4 ► Zu den Zielen des Verkehrsmanagements gehört, den Verkehrsfluss innerhalb des Siedlungsgebietes flüssiger und sicherer zu machen. Der Verkehr wird deshalb bei den Ortseingängen zurückgehalten und die negativen verkehrlichen Auswirkungen innerhalb der Ortskerne reduziert. Die RKBM erarbeitet Grundlagen, Richtlinien und Planungen für eine gut abgestimmte, effiziente und verträgliche Verkehrsabwicklung im Gesamtnetz. Dazu gehören auch Elemente wie das Mobilitätsmanagement oder die City-Logistik.</p>
	<p>► Fazit: Generell fehlt in der erläuterten 4V-Strategie die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Wirtschaft. Weiter werden das Verkehrsmanagement sowie das geplante Mobilitätsmanagement infrage gestellt. Betreffend City-Logistik ist darauf zu achten, dass eine allfällige Reali-</p>	<p>4 ► Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		sierung den tatsächlichen Bedürfnissen von Grossverteilern und lokalen Gewerbebetreibenden entspricht. Schliesslich ist anzumerken, dass das Kapitel 6 auf den vorherigen, durch uns kritisch beurteilten Kapiteln aufbaut und somit nur teilweise unterstützt werden kann.		
MV Bern	Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Es fehlen Zielvorgaben und Instrumente für die Förderung des bezahlbaren Wohnraums. Es braucht dringend eine regional abgestimmte Wohnraumstrategie, wie dies die BWO-Studie 2018 fordert. Siehe unter Frage 4. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Problem wird anerkannt, betrifft allerdings nicht alle Gemeinden gleichermassen. Wohnungsnot und Wohnungsmangel bestehen gemäss Statistischem Atlas der Schweiz vor allem in den Kerngemeinden, die bereits Massnahmen treffen. Daher wird ein regionales Engagement bei der Wohnungsfrage als weniger dringend erachtet als bei den von der RKBM als Selbstaufträge angenommenen Anliegen aus der Mitwirkung. Weitere Projekte wären mit einer Erhöhung der Gemeindebeiträge an die RKBM verbunden, was angesichts der absehbaren, coronabedingten Steuerausfälle der Gemeinden nicht realistisch erscheint
Naturpark Gantrisch	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Riggisberg soll als Entwicklungsgebiet für Wohnung und Arbeiten aufgenommen werden. ▶ Seite 220: vgl. Bemerkung zu Punkt 5 betreffend Reduktion. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Entwicklungsgebiete müssen mit der Standortgemeinde koordiniert werden und es braucht zur Aufnahme einen Perimeter.
Pro Natura Bern	Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bezieht sich auf 6.3 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Pro Velo Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die aus unserer Sicht wichtigsten Stossrichtungen in der 4V-Strategie sind Vermeiden und Verlagern. Dies gilt insbesondere im Bereich MIV. Die genannten Veränderungen hin zu Elektro- oder Wasserstofffahrzeugen gehen jedoch in Richtung "verträglich gestalten". ▶ Zur Erreichung von Klimazielen ist es wichtig, dass nicht alle Verkehrsarten bei der Planung als gleichwertig betrachtet werden. Wo immer möglich sollten flä- 	4 3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dies wird im Bericht bereits entsprechend berücksichtigt. ▶ Die Zielsetzung richtet sich nach der regional konsolidierten Mobilitätsstrategie 2040. Das RGSK umfasst zahlreiche Massnahmen zur Förderung

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>chensparende und umweltschonende Transportmittel bei der Planung an erster Stelle stehen. Wir fordern die Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr gegenüber dem MIV.</p>		flächensparender Verkehrsmittel.
Pro Velo Münsingen	Eher Nein	<p>► Die aus unserer Sicht wichtigsten Stossrichtungen in der 4V-Strategie sind Vermeiden und Verlagern. Dies gilt insbesondere im Bereich MIV. Die genannten Veränderungen hin zu Elektro- oder Wasserstofffahrzeugen gehen jedoch in Richtung "verträglich gestalten".</p> <p>► Zur Erreichung von Klimazielen ist es wichtig, dass nicht alle Verkehrsarten bei der Planung als gleichwertig betrachtet werden. Wo immer möglich sollten flächensparende und umweltschonende Transportmittel bei der Planung an erster Stelle stehen. Wir fordern die Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr gegenüber dem MIV.</p>	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
RBS	Eher Ja	<p>► Uns fehlt in der Teilstrategie Öffentlicher Verkehr (Kap. 6.4.3; Tab. 68) der Gedanke der Resilienz und Redundanz des ÖV-Netzes. Das heutige Netz zeigt in einzelnen Abschnitten diesbezüglich deutliche Probleme (insbes. Raum Wankdorf). Mit zunehmender Nachfrage und weiterer Vernetzung können sich diese Probleme ausweiten, sofern bei der Ausgestaltung nicht auch auf Netzredundanzen und resiliente Systeme geachtet wird.</p>	1	► Wird berücksichtigt. Der Bericht wird entsprechend ergänzt.
sia Sektion Bern	Ja			
Stiftung Landschaftsschutz Schweiz	Eher Ja	<p>► 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).</p>	4	► Wird zur Kenntnis genommen.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ S. 204 Teilstrategien Landschaft Grünes Band: Das grüne Band muss auch ökologisch und landschaftlich aufgewertet werden. Und auch die Potentiale für Direktvermarktung, Verbindung Konsumenten Produzenten sollen ausgeschöpft werden. ▶ S. 204 Teilstrategien Landschaft Kulturlandschaft: Die Kulturlandschaften von regionaler Bedeutung müssen auch aufgewertet werden, da es sich oft um ausgeräumte Landschaften handelt. Die Aufwertungs-Massnahmen (Anlegen von Hecken, Pflanzen von Einzelbäumen, extensivere Bewirtschaftung) sind über Direktzahlungen finanzierbar (Biodiversität und Landschaftsqualität) und deshalb für die Bauern attraktiv. Die RKBM muss zusammen mit den Gemeinden solche Planungen vorantreiben. ▶ Das Bauen ausserhalb der Bauzone muss in der Strategie Landschaft ebenfalls thematisiert werden: Wohin gehören Bauten und in welcher Qualität? 	1 2 1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird berücksichtigt. ▶ Ist bereits berücksichtigt. Gemeinden sind im Massnahmenblatt «Vorranggebiete Kulturlandschaft» gehalten Landschaftsschutzgebiete auszuweisen. In diesen die die Förderung von Biodiversität im Fokus. ▶ Wird berücksichtigt.
Stiftung SchweizMobil	Ja			
VBBG	-	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Teilstrategie Landschaft: Die Bewirtschaftung der Wälder obliegt gem. kantonalem Waldgesetz den Waldeigentümerinnen und Waldeigentümer. Das Festlegen von Zielen, Strategien und Massnahmen ist folglich Sache der Waldeigentümer unter Berücksichtigung des geltenden Waldgesetzes. Die öffentlichen Interessen am Wald werden bereits behördenverbindlich über die regionalen Waldpläne koordiniert und sind von der RGSK vollständig auszunehmen. Es steht einer Gemeinde frei auf Basis obligatorischer Vereinbarungen mit den Grundeigentümerin Erholungsleistungen zu verhandeln und zu sichern. 	3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die RKBM teilt die Einschätzung nicht. Seit 2012 existieren in verschiedenen Berner RGSKs Massnahmen zur Waldnutzung. In den Landschaftsmassnahmen wird in den Grundlagen ausserdem auf die regionalen Waldpläne verwiesen. Die RKBM beurteilt die Inhalte im RGSK zum Wald als stufengerecht.
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ S. 192/199: Siedlungsentwicklung nach Innen / Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete: Was fehlt: 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Einschätzung wird geteilt. Nutzungsdichte ist zentral. Entsprechende Überlegungen sind bereits

Name	Antwort Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>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.</p>		<p>Teil des RGSK. Die RKBM nimmt bei der Berechnung des Wohnbaulandbedarfs (WBB) höhere Raumnutzerdichten an als der Kanton und kommt deshalb mit sehr wenigen Einzonungen aus (188 ha bis ins Jahr 2040 im RKBM-Perimeter gegenüber 525 im gesamten Kanton bis 2030)</p>
	<p>► S. 200: Entwicklungsgebiete sind zu stark nach Wohnen und Arbeiten getrennt. In der Agglo wären gemischte Zonen auch wichtig. Kombination Wohnen/Arbeiten reduziert Pendlerverkehr.</p>	2	<p>► Diese Trennung ist faktisch nicht vorhanden. Bei der Mehrheit der Gebiete handelt es sich um Mischnutzungen. Sie sind lediglich unter der jeweils dominanten Nutzung eingeordnet.</p>
	<p>► 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).</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
	<p>► 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.</p>	4	<p>► Die Strategie «Verkehr vermeiden» ist ein wichtiger Pfeiler der regionalen Mobilitätsstrategie 2040. Gleichzeitig gilt es, mit Massnahmen die weiterhin hohen Mobilitätsbedürfnisse zu berücksichtigen und mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen.</p>
	<p>► 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».</p>	3	<p>► Die Einschätzung wird nicht geteilt. Das RGSK umfasst zahlreiche Massnahmen zur Vermeidung und Verlagerung des MIV.</p>
	<p>► 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 Fuss-</p>	2	<p>► Ist bereits berücksichtigt. Das RGSK umfasst zahlreiche Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zur Schliessung von Netzlücken und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität.</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>verkehr 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.</p> <p>► 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).</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. Die Planungen sind in Erarbeitung.</p>
Verband Berner Waldbesitzer	Nein	<p>► Teilstrategie Landschaft: Die Bewirtschaftung der Wälder obliegt gem. kantonalem Waldgesetz den Waldeigentümerinnen und Waldeigentümer. Das Festlegen von Zielen, Strategien und Massnahmen ist folglich Sache der Waldeigentümer unter Berücksichtigung des geltenden Waldgesetzes. Die öffentlichen Interessen am Wald werden bereits behördenverbindlich über die regionalen Waldpläne koordiniert und sind von der RGSK vollständig auszunehmen. Es steht einer Gemeinde frei auf Basis obligatorischer Vereinbarungen mit den Grundeigentümerin Erholungsleistungen zu verhandeln und zu sichern.</p>	3	<p>► Die RKBM teilt die Einschätzung nicht. Seit 2012 existieren in verschiedenen Berner RGSKs Massnahmen zur Waldnutzung. In den Landschaftsmassnahmen wird in den Grundlagen ausserdem auf die regionalen Waldpläne verwiesen. Die RKBM beurteilt die Inhalte im RGSK zum Wald als stufengerecht.</p>
Verein Läubigi Stadt	Eher Nein	<p>► Die Teilstrategie MIV sollte das Schwergewicht auf die Handlungsgrundsätzen 'Vermeiden' und 'Verlagern' legen und nicht auf 'verträglich gestalten'.</p> <p>► Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr: Aus ökologischen und volkswirtschaftlichen Gründen muss in der Agglomeration Bern der Fuss- und Veloverkehr prioritär betrachtet und gefördert werden.</p> <p>► Zum Fussverkehr sind nur Strategieelemente für ÖV Umsteigepunkte enthalten. Fussverkehr ist aber auch</p>	4 2	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Ist bereits berücksichtigt. Das RGSK umfasst zahlreiche Massnahmen für den Fussverkehr zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zur Schliessung von Netzlücken und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität.</p>

Name	Antwort	Nr	Kernaussagen		Antworten der RKBM
			im Kontext von Aufenthaltsqualität in Ortszentren, Schulwegsicherheit, Spaziergänge/Naherholung usw. ein wichtiges Thema, welches einer regionalen Strategie bedarf.		
Verein Spurwechsel	Eher Nein	2 3 4	<p>► S. 200 Entwicklungsgebiete sind zu stark nach Wohnen und Arbeiten getrennt. In der Agglomeration wären gemischte Zonen genauso wichtig. Die Kombination von Wohnen und Arbeiten am selben Ort führt zu weniger Pendlerverkehr.</p> <p>► Die Teilstrategie für den MIV konzentriert sich vor allem darauf, den Verkehr siedlungsverträglich zu gestalten. Es fehlt an einer klaren Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr gegenüber dem MIV. Die Handlungsgrundsätze «Vermeiden» und «Verlagern» gemäss Mobilitätsstrategie müssen beim MIV jedoch im Zentrum stehen. Die als «Engpassbeseitigung» bezeichneten Kapazitätsausbauten auf dem Nationalstrassennetz führen unweigerlich auch zu Mehrverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz, insbesondere in der Stadt Bern. Diese sind daher klar abzulehnen.</p> <p>► Wir sehen ein Potenzial in Verkehrsmanagement-Massnahmen. Diese müssen aber immer dazu dienen, den MIV ausserhalb des Siedlungsgebiets aufzuhalten und den Verkehrsfluss des ÖV sicherzustellen. Die Massnahmen sollen grundsätzlich zu einer Verlängerung der Reisezeit des MIV in den Stosszeiten führen und damit auch eine Verhaltensänderung bei der Verkehrsmittelwahl hin zu ÖV und Velo bewirken.</p>		<p>► Diese Trennung ist faktisch nicht vorhanden. Bei fast allen Gebieten handelt es sich um Mischnutzungen. Sie sind unter der jeweils dominanten Nutzung eingeordnet.</p> <p>► Die Einschätzung wird nicht geteilt. Mehr als die Hälfte der Gesamtkosten der Massnahmen gemäss RGSK sind für den Langsamverkehr und den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen.</p> <p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Wohnbaugenossenschaften Schweiz, Regionalverband Bern-Solothurn	Eher Nein	3	<p>► Es fehlen Zielvorgaben und Instrumente für die Förderung von bezahlbarem Wohnraum. Es braucht eine regional abgestimmte Wohnraumstrategie, wie dies die</p>		<p>► Das Problem wird anerkannt, betrifft allerdings nicht alle Gemeinden gleichermassen. Wohnungsnot und Wohnungsmangel bestehen ge-</p>

Name	Antwort Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	BWO-Studie «Regionale Ansätze zur Förderung des preisgünstigen Wohnraums» von 2018 fordert. Siehe unter Frage 4.		mäss Statistischem Atlas der Schweiz vor allem in den Kerngemeinden, die bereits Massnahmen treffen. Daher wird ein regionales Engagement bei der Wohnungsfrage als weniger dringend erachtet als bei den von der RKBM als Selbstaufträge angenommenen Anliegen aus der Mitwirkung. Weitere Projekte wären mit einer Erhöhung der Gemeindebeiträge an die RKBM verbunden, was angesichts der absehbaren, coronabedingten Steuerausfälle der Gemeinden nicht realistisch erscheint.

7. Massnahmen Siedlung, Landschaft und Verkehr

Gibt es konkrete Massnahmen oder Themen, mit denen Sie grundsätzlich nicht einverstanden sind?

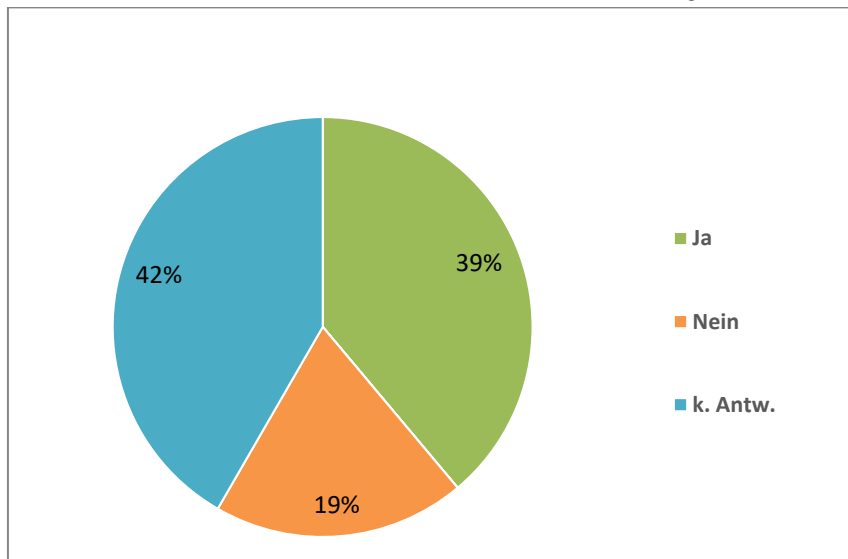


Diagramm: Frage 7 Massnahmen Siedlung, Landschaft und Verkehr

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
APW	Nein			
Berner Heimatschutz	-	<ul style="list-style-type: none"> Im Massnahmenkatalog werden viele bestehende Wohnsiedlungen als Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete deklariert. Dies gilt für die Siedlungen Meienegg, Bethlehemacker, Hohliebi, Innere Höhe, Melchenbühl, Stapfenacker, Wankdorf, Weissenstein, Wittigkofen, Wylerfeldstrasse, etc., Diese Siedlungen haben ganz oder in Teilen einen hohen denkmalpflegerischen Wert. Im Fall der Meienegg hat die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege 2015 deren Rang als Denkmal von nationaler Bedeutung bereits anerkannt. Die Regionalgruppe Bern Mittelland wehrt sich gegen die ohne jeden Vorbehalt bezüglich Erhaltung und Schutz vorgenommene Aufnahme dieser Siedlungen als Verdichtungs- und 	3	<ul style="list-style-type: none"> Die RKBM kann das Anliegen des Schutzes dieser Siedlungen nachvollziehen. Eine Streichung kann aber nicht berücksichtigt werden. Die RKBM kann sich nicht mittels Richtplänen über die kommunal gefällten Entscheide (der Stadt Bern in diesem Fall) hinwegsetzen. Insbesondere hat sie keine Legitimation, mittels Richtplan Vorgaben zur Schutzwürdigkeit von Siedlungen zu machen, zumal es beim vorliegenden Instrument um das Ziel Abstimmung von Siedlung und Verkehr geht. Die RKBM engagiert sich in anderem Rahmen für qualitätsvolle identitätserhaltende Innenentwicklung.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Umstrukturierungsgebiete. Sie beantragt die Streichung sämtlicher Objekte und der entsprechenden Massnahmennummern die den Konflikt mit den Bauinventaren aufweisen.</p> <p>► Anders liegt die Problematik beim neu in den Entwurf aufgenommenen Umstrukturierungsgebiet Aebimatte (Nr. S-5-150). Es geht um Bahnareal der SBB. Hier steht u.a. ein Unterhaltungszentrum für Lokomotiven und Fahrzeuge, das zurzeit von der BLS verwendet wird. Gemäss den Vorstellungen der Stadt Bern soll dieses Areal offenbar in Bauland für andere Zwecke transformiert werden. Das ist unakzeptabel, weil für Nutzungen, wie sie jetzt in der Aebimatte betrieben werden, unbedingt Standorte im Siedlungsgebiet erhalten bleiben müssen. Es kann nicht angehen, dass eine notwendige und wichtige betriebliche Nutzung aus dem Stadtgebiet verdrängt wird mit der Folge, dass Ersatzstandorte für Werkstätten anderswo (Chliforst) geschaffen werden müssen, womöglich mit dem Anspruch, dafür Land ausserhalb der Bauzone verwenden zu können. Die Absicht der Stadt läuft nicht zuletzt auf eine unannehmbare Grundstücksspekulation hinaus: Bahnareal, das keinen Marktwert aufweist, solange es an Bahnzwecke gebunden bleibt, soll in wertvolles Bauland umgewandelt werden, mit einem enormen Grundstücksgewinn für die SBB und indirekt auch für die Stadt Bern.</p> <p>Die Regionalgruppe beantragt die Streichung dieses Objekts als Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiet und des vorgesehenen Gebiets für die neue BLS Werkstätte im Chliforst!</p>	4	<p>(siehe «Innenentwicklung– Potenziale aktivieren!»).</p> <p>► Wird zur Kenntnis genommen. Die Einschätzung kann nachvollzogen werden. Die RKBM hat den Standort Chliforst bisher nicht aufgenommen.</p>
Bernmobil	Nein			
Décroissance Bern	Ja	<p>► Die Reserveräume für Siedlungserweiterung sind zu reduzieren.</p> <p>► Wir lehnen es als undemokratisch ab, wenn die Behörden Volksentscheide zum Schutz von Gebieten auszuhebeln versuchen (z.B. Wittigkofen Bern), oder ohne demokratische Pro-</p>	2 3	<p>► Das RGSK hat bereits strenge Kriterien für Einzonungen. Aus der Eingabe geht nicht klar hervor, was mit «Reserveräume» gemeint ist.</p> <p>► Die Einschätzung wird nicht geteilt. Die RKBM kann nicht Planungen im Widerspruch zu politischen Entscheiden von betroffenen Gemeinden</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		zesse Verdichtungszonen auf Kosten von Grünraum definieren (z.B. Schermen im Wankdorf).		realisieren: Gebiete werden ins RGSK aufgenommen, wenn sie aus regionaler Perspektive als raumplanerisch geeignet und regional bedeutsam eingestuft werden (siehe Bedingungen im Kap. 1.7). Das heisst aber nicht, dass Gemeinden sich öffentliche Auflage und Abstimmungen zu Teilrevisionen ihrer Ortsplanung ersparen können.
Fussverkehr Kanton Bern	Ja	<ul style="list-style-type: none"> ► Wir sind mit der Massnahme BM.ÖV-Tram.5 Stadt Bern, Tram Länggasse nicht einverstanden. Wie schon in der Mitwirkung zur ZMB Wyler-Länggasse festgehalten, sind das Länggassquartier und im Speziellen die von Studierenden und Schülerinnen und Schülern zurückgelegten Wege (auf welche das prognostizierte Verkehrswachstum zurückgeht) prädestiniert fürs Zu-Fuss-Gehen und fürs Velofahren. Man kann es mit dem ÖV-Ausbau auch übertreiben, nämlich dann, wenn man dadurch nachhaltigere Verkehrsformen wie den Fussverkehr unnötig marginalisiert. Dies gilt umso mehr angesichts der sehr hohen Kosten für ein Länggasstram. Zweifellos könnte man mit einem Bruchteil dieses Geldes substanzielle infrastrukturelle Verbesserungen für den Fuss- und den Veloverkehr im Länggassquartier erzielen. Auch die wiederkehrenden Folgekosten wären geringer. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ► Wird zur Kenntnis genommen. Die RKBM ist sich dieser Schwierigkeiten bewusst. Die genannten Aspekte werden im Rahmen der weiteren Planungsschritte nochmals geprüft.
Gewerbeverband KMU Stadt Bern	Ja	<ul style="list-style-type: none"> ► BM S2: Umsetzung des Zielszenarios: Vgl. Erläuterungen zu Ziff. 4.3. ► Restliche Massnahmen: Es wird davon ausgegangen, dass sämtliche Massnahmen mit Blick auf die ausführlich eingebrachte Kritik optimiert werden 	4	<ul style="list-style-type: none"> ► Wird zur Kenntnis genommen.
Handels- und Industrieverein Kanton Bern, Sektion Bern	Ja	<ul style="list-style-type: none"> ► BM S2: Umsetzung des Zielszenarios: Vgl. Erläuterungen zu Ziff. 4.3. ► Restliche Massnahmen: Es wird davon ausgegangen, dass sämtliche Massnahmen mit Blick auf die ausführlich eingebrachte Kritik optimiert werden. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ► Wird zur Kenntnis genommen.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
Helvetia Nostra	-	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das aufgelegte Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2021 und das Agglomerationsprogramm der 4. Generation (AP 4) sei dahingehend zu ergänzen, dass das Gebiet Chline Forst-Chliforst-Minnenried-Spil-Riedbach-Buech-Oberbottigen / Gäbelbachtal als Schutzgebiet im Sinne von Artikel 6 Abs. 2 lit. B und von Artikel 17 des Bundesgesetzes über Raumplanung (RPG) festgelegt wird. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Es geht aus der Eingabe nicht ganz klar hervor, welche Schutzwürdigkeit geltend gemacht wird.
HEV Bern und Umgebung	Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ BM S2: Umsetzung des Zielszenarios: Vgl. Erläuterungen zu Ziff. 4.3. ▶ Restliche Massnahmen: Es wird davon ausgegangen, dass sämtliche Massnahmen mit Blick auf die ausführlich eingebrachte Kritik optimiert werden. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
MV Bern	Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Massnahme BM S.2 Umsetzung Zielszenario ▶ Massnahme BM.S. 3a Regionale Wohnschwerpunkte ▶ Massnahme BM S 4a Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen ▶ Es fehlen Massnahmen zur Sicherstellung von bezahlbarem Wohnraum, wie beispielsweise Wohnzonen für bezahlbaren Wohnraum. 		<ul style="list-style-type: none"> ▶
Naturpark Gant-risch	Nein			
NVM	Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Im Gebiet zwischen Bahnhof Zollikofen und Moosseedorf besteht ein hohes Konfliktpotential zwischen einerseits der Offenhaltung der Landschaft zugunsten überregionaler Wildtierquerungen (L.2.-W-6), dem Grünen Band (L.6.-WT-2) und dem Erhalt von Fruchtfolgeflächen, und andererseits der geplanten Siedlungserweiterung (S-4-27, S-4-82, S-4-104, total 13 Hektaren), durch welche die heute noch funktionierende Durchgängigkeit für Wildtiere für immer verbaut und wertvolles Ackerland verloren gehen würde. Der NVM Münchenbuchsee schlägt vor, die drei vorgesehenen Siedlungserweiterungen (S-4-82, 104 und 27) in diesem Gebiet entweder zu streichen 	5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Durchgängigkeit für Wildtiere ist im genannten Gebiet Zollikofen nicht mehr gegeben, dafür könnte neu der Golfpark Moossee als Wildtierkorridor in Frage kommen. Die Ebene Wildtierkorridore wird aus dem RGSK entfernt und Antrag an den Kanton Bern gestellt, L6-WT-2 zu entfernen und den Golfpark (und weitere) aufzunehmen.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		oder aber zurückzustellen, bis der Kanton die Anpassung des Wildtierkorridors W-6 im Sachplan Biodiversität geprüft hat und die Gemeinde Moosseedorf die Landschaftsplanung und die Gemeinde Münchenbuchsee die ESP-Planung (in welcher der Wildtierkorridor behandelt wird) überprüft bzw. angepasst haben.		
Pro Natura Bern	Ja	<p>► Im Gebiet zwischen Bahnhof Zollikofen und Moosseedorf besteht ein hohes Konfliktpotential zwischen einerseits der Offenhaltung der Landschaft zugunsten überregionaler Wildtierquerungen (L.2.-W-6), dem Grünen Band (L.6.-WT-2) und dem Erhalt von Fruchtfolgeflächen, und andererseits der geplanten Siedlungserweiterung (S-4-27, S-4-82, S-4-104, total 13 Hektaren), durch welche die heute noch funktionierende Durchgängigkeit für Wildtiere für immer verbaut und wertvolles Ackerland verloren gehen würde. Wir schlagen vor, die drei vorgesehenen Siedlungserweiterungen (S-4-82, 104 und 27) in diesem Gebiet entweder zu streichen oder aber zurückzustellen, bis der Kanton die Anpassung des Wildtierkorridors W-6 im Sachplan Biodiversität geprüft hat und die Gemeinde Moosseedorf die Landschaftsplanung und die Gemeinde Münchenbuchsee die ESP-Planung (in welcher der Wildtierkorridor behandelt wird) überprüft bzw. angepasst haben.</p>	5	<p>► Die Durchgängigkeit für Wildtiere ist im genannten Gebiet Zollikofen nicht mehr gegeben, dafür könnte neu der Golfpark Moossee als Wildtierkorridor in Frage kommen. Die Ebene Wildtierkorridore wird aus dem RGSK entfernt und Antrag an den Kanton Bern gestellt, L6-WT-2 zu entfernen und den Golfpark (und weitere) aufzunehmen.</p>
Pro Velo Bern	Nein			
Pro Velo Münsingen	Ja	<p>► KM-Mu.1 & Mu.1.1 und NM-Ü.1 & Ü.1.2: Bei der Mobilität liegt das Schwergewicht der Massnahmen auf der multimodalen Mobilität bzw. der Koppelung von MIV/Veloverkehr und öV. Neue Angebotskonzepte der kombinierten Mobilität, welche den ÖV ergänzen und damit stärken, haben einen geringen Stellenwert bzw. verharren im Bereich von Studien. Es gibt aber schon eine Reihe von öV-ergänzenden Mobilitätsangeboten, welche lokal oder regional weiterentwickelt und vernetzt werden sollten. Die Ansätze Mobilitätshub (Mu.1) und Mobili-</p>	4	<p>► Die Gemeinden haben die Möglichkeit, konkrete Projekte als Massnahmen in das RGSK einzugeben.</p> <p>► Die Studien (u. a. zu Mobilitätshubs, Mobilitätsmanagement etc.) stellen die regional koordinierte Grundlage für die anschliessende Erarbeitung konkreter Umsetzungsprojekte dar.</p> <p>► Die Massnahmen im RGSK berücksichtigen den Freizeitverkehr.</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		tätsmanagement (Ü.1) sollten gestärkt und vernetzt werden. Eine Umsetzung könnte auch mit dem geplanten Mobilitätszentrum am Bahnhof Münsingen umgesetzt werden. Im RGSK sollten deshalb neben Studien auch Umsetzungsprojekte oder Reallabore unterstützt werden. Die multimodale und kombinierte Mobilität benötigt Infrastrukturanlagen an zentralen Standorten (Velowege, Abstellplätze, Stützpunkte für Leihfahrzeuge, etc.). Dieser Platzbedarf wird im RGSK nur punktuell thematisiert, regional aber noch kaum reflektiert bzw. in den Siedlungserweiterungs-Konzepten thematisiert. Dazu besteht Nachholbedarf. Das RGSK stellt fest, 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.		
RBS	Nein			
sia Sektion Bern	Nein			
Stiftung Landschaftsschutz Schweiz	Nein			
VBBG	-	► Bauliches Verdichten muss auch in den peripheren Regionen möglich sein.	2	► Die Einschätzung wird geteilt. In peripheren Räumen gibt es häufig Siedlungslücken oder altrechtliche Landwirtschaftszonen, die sich aber mitten im Siedungsgebiet befinden. Hier sollten Umnutzungen der bestehenden wertvollen und identitätsstiftenden Bausubstanz in grösserem Umfang ermöglicht werden. Die betroffenen Gebiete erreichen allerdings fast nie die für einen RGSK-Eintrag erforderliche Mindestgrösse von 1 ha. Die RKBM engagiert sich deshalb unabhängig von RGSK-Einträgen für eine qualitätsvolle Umnutzung von erhaltenswerten Gebäuden. (s. Beispiel Golaten im RKBM-Projekt « Innenentwicklung – Potenziale

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>► «Für Freizeit- und Erlebnisangebote sind Ruheräume und Aussichtspunkte sowie gezielte Bewegungsräume wie Velo- oder Wanderwege zu schaffen und mit den land- und forstwirtschaftlichen Nutzungen sowie den Schutzinteressen von Natur und Landschaft abzustimmen.»</p> <p>Für uns wäre es unabdingbar, dass eine land- und forstwirtschaftliche Produktion – selbstverständlich mit allen ökologischen Vorgaben – Vorrang hat</p> <p>► L1-L8: Gem. Art. 8 Abs. 1 KWaG ist die Bewirtschaftung der Wälder Sache ihrer Eigentümerinnen und Eigentümer. Die öffentlichen Interessen am Wald werden über die regionalen Waldpläne koordiniert. Gem. Art. 18 Abs. 4 WaG hat sich die Richtplanung für den Wald an den raumwirksamen Ergebnissen der forstlichen Planung auszurichten. Das Festlegen von Bewirtschaftungsaufgaben bis auf Stufe Grundstück durch richtplanerische Instrumente ist ein unzulässiger Eingriff ins Grundeigentum und kommt einer Enteignung nahe. Nutzungen, welche über das gesetzliche Betretungsrecht ausgehen (z.Bsp. das Festlegen von Wanderwegen und Velorouten) bedürfen der Zustimmung der Grundeigentümer.</p>	<p>4</p> <p>3</p>	<p>aktivieren!»).</p> <p>► Wird zur Kenntnis genommen. Das Ziel der Massnahmen ist eine verträgliche Nutzung im Einklang mit der land- und forstwirtschaftlichen Produktion.</p> <p>► Die RKBM teilt die Einschätzung nicht. Seit 2012 existieren in verschiedenen Berner RGSKs Massnahmen zur Waldnutzung. In den Landschaftsmassnahmen wird in den Grundlagen ausserdem auf die regionalen Waldpläne verwiesen. Die RKBM beurteilt die Inhalte im RGSK zum Wald als stufengerecht.</p>
<p>Verband Berner Waldbesitzer</p>	<p>Ja</p>	<p>► L1-L8: Gem. Art. 8 Abs. 1 KWaG ist die Bewirtschaftung der Wälder Sache ihrer Eigentümerinnen und Eigentümer. Die öffentlichen Interessen am Wald werden über die regionalen Waldpläne koordiniert. Gem. Art. 18 Abs. 4 WaG hat sich die Richtplanung für den Wald an den raumwirksamen Ergebnissen der forstlichen Planung auszurichten. Für eine raumwirksame Planung im Wald im Rahmen des RGSK besteht keine gesetzliche Grundlage, weshalb die Waldfläche vollständig von der RGSK auszunehmen ist. Das Festlegen von Bewirtschaftungsaufgaben bis auf Stufe Grundstück durch richtplanerische Instrumente ist ein unzulässiger Eingriff ins Grundei-</p>	<p>3</p>	<p>► Die RKBM teilt die Einschätzung nicht. Seit 2012 existieren in verschiedenen Berner RGSKs Massnahmen zur Waldnutzung. In den Landschaftsmassnahmen wird in den Grundlagen ausserdem auf die regionalen Waldpläne verwiesen. Die RKBM beurteilt die Inhalte im RGSK zum Wald als stufengerecht.</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		gentum und kommt einer Enteignung nahe. Nutzungen, welche über das gesetzliche Betretungsrecht ausgehen (z.Bsp. das Festlegen von Wanderwegen und Velorouten) gelten als gesteigerter Gemeingebrauch und bedürfen der Zustimmung der Grundeigentümer. Die gesamte Waldfläche ist daher vom Massnahmenpaket Landschaft auszunehmen.		
Verein BuchsiMobil	Ja	<p>► KM-Mu.1 & Mu.1.1 und NM-Ü.1 & Ü.1.2: Bei der Mobilität liegt das Schwergewicht der Massnahmen auf der multimodalen Mobilität bzw. der Koppelung von MIV/Veloverkehr und öV. Neue Angebotskonzepte der kombinierten Mobilität, welche den ÖV ergänzen und damit stärken, haben einen geringen Stellenwert bzw. verharren im Bereich von Studien. Es gibt aber schon eine Reihe von öV-ergänzenden Mobilitätsangeboten, welche lokal oder regional weiterentwickelt und vernetzt werden sollten. Die Ansätze Mobilitätshub (Mu.1) und Mobilitätsmanagement (Ü.1) sollten gestärkt und vernetzt werden. Ein Ansatz dazu wird im Moment mit dem Mobilitätszentrum am Bahnhof Münchenbuchsee durch eine private Trägerschaft (Velogeschäft und Verein BuchsiMobil) entwickelt und soll 2021 in einer Testphase umgesetzt werden. Im RGSK sollten deshalb neben Studien auch Umsetzungsprojekte oder Real-labore vorgesehen werden.</p> <p>► Ein weiterer Punkt ist, dass auch multimodale und kombinierte Mobilität flächendeckend auf Infrastrukturanlagen an zentralen Standorten (Velowege, Abstellplätze, Stützpunkte für Leihfahrzeuge, etc.) angewiesen sein wird. Dieser Platzbedarf wird im RGSK nur punktuell thematisiert, regional aber noch kaum reflektiert bzw. in den Siedlungserweiterungs-Konzepten thematisiert. Dazu besteht Nachholbedarf.</p>	4	Die Gemeinden haben die Möglichkeit, konkrete Projekte als Massnahmen in das RGSK einzugeben. Die Studien (u. a. zu Mobilitätshubs, Mobilitätsmanagement etc.) stellen die regional koordinierte Grundlage für die anschliessende Erarbeitung konkreter Umsetzungsprojekte dar. Die Massnahmen im RGSK berücksichtigen den Freizeitverkehr.
			2	► Die RKBM ist sich dieser Thematik bewusst. Die regionale Studie zu Mobilitätshubs wird diese aufgreifen.
Verein Läubigi Stadt	Ja	<p>► Die Schaffung von zusätzlichen entsiegelten (Grün)flächen wird im Siedlungsraum der Stadt Bern aber auch der Agglomeration im Hinblick auf ein verträgliches Stadtklima an Relevanz gewinnen. Dieser Umstand ist im RGSK kaum abgebil-</p>	1	► Im Zuge der Mitwirkung wurden sehr viele neue Grünflächen aufgenommen.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
Verein Spurwechsel	Ja	<p>det.</p> <p>► Es fehlt ein Abgleich zu den offiziellen Klima- und Biodiversitätsstrategien. Das Verharren in veralteten Denkmustern bei der RGSK ist heute nicht mehr zeitgemäss. Um der Klimaveränderung entgegenzuwirken, braucht es deutlich mehr grüne und unversiegelte Flächen auch im Siedlungsraum der Agglomeration Bern. Dem wird im RGSK-Bericht kaum Rechnung getragen.</p>	3	<p>► Einschätzung wird nicht geteilt: Bereits im RGSK wurden umfangreiche und wirkungsstarke Landschaftsmassnahmen mit Förderung der Biodiversität erarbeitet. In den «Vorranggebieten Kulturlandschaft» sind die Gemeinden zum Beispiel aufgefordert Landschaftsschutzgebiete auszuweisen und auch in den «Siedlungsprägenden Grünräumen» sind die Gemeinden aufgefordert, die Biodiversität zu erhöhen.</p>
Vortritt Fussgänger	Ja	<p>► Massnahmenkategorie LV (Langsamverkehr; Fuss- und Veloverkehr):</p> <p>Vortritt Fussgänger möchte das Konfliktpotenzial zwischen Velo- und Fussverkehr mindern. Aus diesem Grund setzt sich der Verein für eine Trennung dieser zwei Verkehrsmittel ein. Kommt es aus Platzgründen trotzdem zu einem gemeinsamen Verkehrsweg und zu einem Konflikt, so sollen die physisch schwächeren Fussgänger bevorzugt werden. Diese möglichst konsequente Trennung des Langsamverkehrs und die Bevorzugung im Streitfall soll in den Massnahmen festgehalten werden.</p> <p>Ein besonderes Augenmerk ist auf E-Bikes und E-Trottinets zu richten. Beide Kategorien verfügen über eine hohe Geschwindigkeit, die zu Konflikten mit Fussgängern führen kann. Zusammenstösse können zu schlimmen Verletzungen führen. Es ist dafür zu sorgen, dass auf Fusswegen keine E-Bikes und E-Trottinets verkehren. Sollten Mischflächen Fussverkehr/Velos geschaffen werden, dürfen auf diesen keine E-Bikes und E-Trottinets zugelassen werden.</p>	4	<p>► Im Rahmen des Arbeitsprogrammes 2021 ist eine entsprechende Studie (Regionales Leitbild Langsamverkehr) vorgesehen, welche als Leitfaden für alle Gemeinden dient.</p>

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.

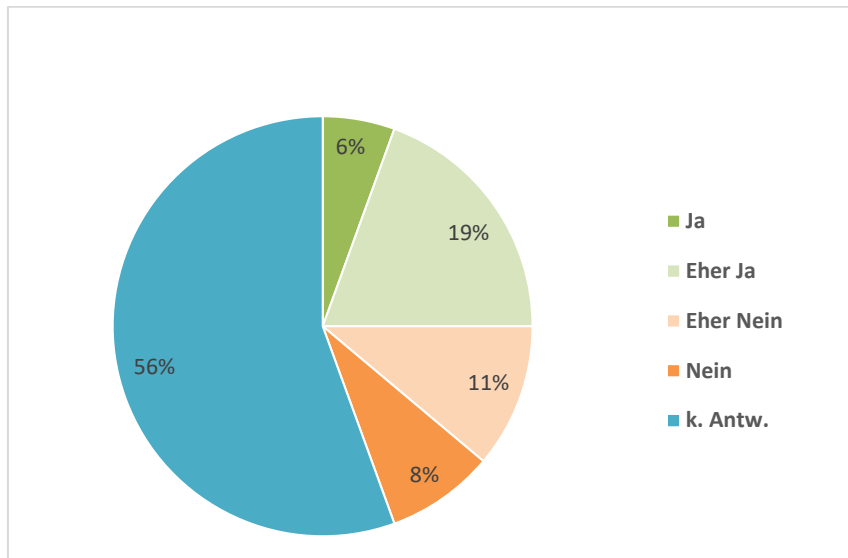


Diagramm: Frage 8 Massnahmen Siedlung

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
APW	Eher Ja			
Bermobil	Ja			
Décroissance Bern	Nein	Gründe vorgeannt.	4	► Wird zur Kenntnis genommen
Gewerbeverband KMU Stadt Bern	Eher Nein	Vgl. dazu vorangehende Erläuterungen.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
Handels- und Industrieverein Kanton Bern, Sektion Bern	Eher Nein	Vgl. dazu vorangehende Erläuterungen.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
HEV Bern und Umgebung	Eher Nein	Vgl. dazu vorangehende Erläuterungen.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
MV Bern	Nein	Siehe Antwort 7.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
Naturpark Gantrisch	Eher Ja	► Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung	1	► Wird berücksichtigt.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Wohnen: Der Regionale Naturpark Gantrisch begrüsst die geplante Entwicklungsmöglichkeit zur Stärkung der regionalen Siedlungen. Als Region mit Modellfunktion begrüssen wir die Entwicklung mittels qualifizierten Verfahren und des dafür notwendigen Dialoges. Der Regionale Naturpark soll auch Aufmerksamkeit erwecken durch innovative Wohn- und Siedlungskonzepte. Die ausserordentlich gute Wohnqualität in der Region stellt eine grosse Chance für das Wohnen für Familien, Pensionierte und standortungebundene Arbeitsformen dar.</p>		
		<p>In Abschnitt 2, wo die Verfahren aufgezeigt werden, sollte auch das kommunale Richtplanverfahren aufgenommen werden, ähnlich wie dies in der Gemeinde Seftigen oder Gerzensee umgesetzt worden ist (potenzielle Siedlungsgebiete werden erst dann eingezont, wenn ein schlüssiges und qualitativ hochwertiges Projekt vorliegt).</p>		
		<p>► Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Arbeiten</p>	1	Wird im Genehmigungsdossier präzisiert.
		<p>Der Regionale Naturpark Gantrisch begrüsst die Aufnahme der Gebiete Gurnigelbad und Belp in die Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Arbeiten. Für den Regionalen Naturpark Gantrisch ist das Gurnigelbad ein wichtiger touristischer Ausgangspunkt und Hotspot. Im Richtplan Moorlandschaft wird ebenfalls auf diesen, zur Entwicklung vorgesehenen Standort, hingewiesen.</p>		
		<p>In Absatz 2 wird das Verfahren festgelegt. Dieses</p>		

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		ist im selben Wortlaut verfasst wie bei der Siedlungserweiterung Wohnen. Für die Wirtschaft gelten jedoch andere Kriterien und Verfahren als für das Wohnen, wo die Gesellschaft stärker einzubinden ist. Für die Wirtschaft muss Innovation, Wirtschaftlichkeit usw. Massstab für die Entwicklung sein. Der Text ist zu Überarbeiten und auf die Bedürfnisse der Wirtschaft hin zu formulieren.		
Pro Velo Bern	Eher Ja			
RBS	Ja			
SBB	-	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bern Aebimatte: Fläche ist in zwei Teilareale unterteilt. Ein Teilareal soll für eine Entwicklung nutzbar gemacht werden (geleisgeometrisch nicht erschliessbar), das zweite Gebiet wird für Abstellung genutzt. In der Karte ist die ganze Fläche ausgewiesen – wir bitten um entsprechende Präzisierung. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die RKBM bittet darum das Anliegen mit der Standortgemeinde zu koordinieren.
sia Sektion Bern	Eher Ja			
Stiftung Landschaftsschutz Schweiz	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ein wichtiges Thema neben der Siedlungsbegrenzung sind die harten, abrupten Übergänge zwischen der Siedlung und der offenen Landschaft. Wir fordern ein Massnahmenblatt, wie diese Übergänge besser gestaltet werden können. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Danke für diesen Hinweis. Das Anliegen kann nachvollzogen werden. Angesichts der gegebenen Ressourcen und der Priorisierung anderer Themen (Klimastrategie, Fruchtfolgefächenausgleich etc.) kann es leider vorerst nicht bearbeitet werden.
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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 	2 3 2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Einschätzung wird nicht geteilt. Es ist faktisch keine Trennung vorhanden. Sehr viele Gebiete sind schon jetzt Mischgebiete. ▶ Kann nicht berücksichtigt werden. Mit der ÖV-Güteklasse C für regionale Vorranggebiete geht die RKBM schon heute über die Mindestanforderungen des Kantons hinaus. ▶ Die Siedlungserweiterungsgebiete haben gröss-

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Ziele wie BMS3a und erst realisieren, wenn alle Innenentwicklungs- und Umstrukturierungspotentiale ausgeschöpft sind (z.B. Stadterweiterung Bern West streichen).</p> <p>► Für die Massnahmen BMS3a sowie BMS4a schlagen wir vor, die Anzahl zulässiger Parkplätze an die ÖV-Gütekategorie 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.</p> <p>► 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.</p>	<p>4</p> <p>5</p>	<p>tenteils einen sehr weiten Realisierungshorizont (C) da der Koordinationsstand noch nicht weit fortgeschritten ist (Vororientierung). Ihre Realisierung wird deshalb ohnehin später erfolgen.</p> <p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Die RKBM wird eine Regionale Klimastrategie erarbeiten. Der Emissionsanteil des MIV in der RKBM wird darin untersucht, ebenso wie Landwirtschaft, Gebäudepark etc.)</p>
Verein Läubli Stadt	Eher Ja			
Verein Landwirtschaft Bern-Mittelland	-	<p>► Massnahme S-7: Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung: Manche Siedlungsbegren-</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. Die regionalen Siedlungsbegrenzungslinien sind nicht parzellen-</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		zungslinien gehen in der Planung über bestehende Gebäude hinüber. Dies sind meist landwirtschaftliche Betriebe. Es ist unbedingt festzuhalten, dass die Gemeinde bei der Umsetzung die Perimeter so anpassen muss, dass sie keine landwirtschaftlichen Betriebe tangieren. Dabei ist nicht in erster Linie die entsprechende Parzelle zu berücksichtigen sondern die entsprechende Bewirtschaftungseinheit. Dies ist in den entsprechenden Grundlagen festzuhalten.		scharf. Die Gemeinden konkretisieren die Siedlungsbegrenzungslinien grundeigentümergebunden.
Verein Spurwechsel	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aufgrund zunehmender Verdichtung aber auch aus ökologischen Gesichtspunkten wird u. a. die Berücksichtigung sozialräumlicher Aspekte zunehmend wichtiger. Dies ist nicht nur Aufgabe der Stadt, sondern geht weit über die Stadtgrenzen hinaus. Sozialräumliche Aspekte werden aber im RGSK kaum vertieft thematisiert. Fragen zur Schulraumplanung oder zu den Zielgruppen, für welche Wohnraum geplant ist, kommen nicht vor, was wir als Versäumnis sehen. ▶ Wegen des Klimanotstands sollten keine neuen verkehrsintensiven Vorhaben geplant werden. Neue Anlagen müssen zwingend mit ÖV erreichbar sein. ▶ Es fehlt zudem ein Massnahmenkatalog zum Thema autoarmes Wohnen und Arbeiten. 	4 5 4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die RKBM wählt bei neuen Projekten nach Wichtigkeit und Dringlichkeit für die Gemeinden aus. Die genannten Themen werden als etwas weniger drängend betrachtet bzw. liegen nach dem Aufgabenverständnis der RKBM in der Kompetenz der Gemeinden. ▶ Die RKBM wird eine Regionale Klimastrategie erarbeiten. Der Emissionsanteil des MIV in der RKBM wird darin untersucht, ebenso wie Landwirtschaft, Gebäudepark etc.) ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Wabern Leist	-	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Morillongut, 12 ha (S-3-21) 85% Wohnen / 15% Arbeiten / 20% Grünfläche (Ersatz der Büronutzungs-zentrierten Überbauungsordnung durch ZPP / Zone mit Planungspflicht vorgesehen) -> Umnutzung sinnvoll (da Nachfrage nach Wohnraum auf längere Sicht viel grösser als jene 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Es geht aus der Eingabe nicht ganz klar hervor, in welchem Verhältnis diese Angaben zur politisch abgestimmten Haltung der Gemeinde stehen. Letztere ist für die RKBM relevant.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>nach Büroraum)</p> <p>-> prioritär an diesem zentrumsnahen, gut erschlossenen Standort bauen (erst sekundär am Siedlungsrand in Kleinwabern)</p> <p>► Nesslerenweg/METAS, 2.4 ha (S-3-18)</p> <p>100% Wohnen (aktuell noch Zone für öff. Nutzungen: für Fussballplatz reserviert)</p> <p>-> Umnutzung sinnvoll (sehr attraktive Wohnlage; bedingt aber Sicherstellung Ersatzstandort für Fussballplatz)</p> <p>-> allerdings erst sekundär am Siedlungsrand bauen -> gehört in B-Horizont (prioritär im Morillongut bauen)</p> <p>► Balsigergut, 8 ha (S-4-21)</p> <p>30% Wohnen / 70% Arbeiten / 40% Freifläche (aktuell noch Landwirtschaftszone / Fruchtfolgefläche)</p> <p>-> Einzonung grundsätzlich sinnvoll. Allerdings Baustart vor 2028 illusorisch, da sehr teures Bauland wegen Archäologie und da im Raum Bern auf längere Sicht Überangebot an Büroraum und in Wabern sehr grosse Wohnraumreserven bestehen (s. oben: Morillongut und Nesslerenweg/Metas) -> A-Horizont unrealistisch, gehört in B-Horizont.</p> <p>-> im Sinne des Siegerprojektes beim Ideenwettbewerb 2013 (das im Gegenzug neu Wohnnutzung auf der Baulandreserve zw. Nesslerenweg/METAS vorsieht – s. oben) nebst Freifläche (für den seit Jahrzehnten versprochenen Fussballplatz in Kleinwabern und fürs Abstandsgrün zur geschützten Hofgruppe) voll auf dichte Ar-</p>		

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>beitsnutzung setzen (auch weil wenig attraktive Wohnlage) → 100% Arbeiten (nebst Freifläche)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Bächtelen, 1.2. ha (S-5-131) 70% Wohnen / 30% Arbeiten -> sinnvoll ▶ Areal Station Wabern, 1.7 ha (S-5-36) 75% Wohnen / 25% Arbeiten -> grundsätzlich sinnvoll (demnächst Volksabstimmung) -> noch deutlicher auf Wohnnutzung setzen, da im Raum Bern auf längere Sicht ein Überangebot an Büroflächen besteht → 85 % Wohnen / 15% Arbeiten (analog Morillongut – s. oben) ▶ Bundesareal METAS, 4.4. ha (S-5-29) 15% Wohnen / 85% Arbeiten -> sinnvoll ▶ Klein Wabern, 3.8 ha (zw. Bächtelenpark und Lindenweg) (S-5-133) 80% Wohnen / 20% Arbeiten -> Verdichtung zumindest der extensiv genutzten Migros-Parzelle dringend erwünscht → gehört in A-Horizont 		
Wohnbaugenossenschaften Schweiz, Regionalverband Bern-Solothurn	Ja	▶ Es fehlen Massnahmen/ Instrumente zur Förderung und Sicherstellung von preisgünstigem und gemeinnützigem Wohnungsbau.		▶ Das Problem wird anerkannt, betrifft allerdings nicht alle Gemeinden gleichermassen. Wohnungsnot und Wohnungsmangel bestehen gemäss Statistischem Atlas der Schweiz vor allem in den Kerngemeinden, die bereits Massnahmen treffen. Daher wird ein regionales Engagement bei der Wohnungsfrage als weniger dringend erachtet als bei den von der RKBM als Selbstaufträge angenommenen Anliegen aus der Mitwirkung. Weitere Projekte wären mit einer Erhöhung der Gemeindebeiträge an die RKBM verbunden, was an-

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
				gesichts der absehbaren, coronabedingten Steuerausfälle der Gemeinden nicht realistisch erscheint.

9. Massnahmen Siedlung S-3, S-4 und S-5

Geben die Listen der Massnahmenblätter die Absichten der Gemeinde wieder?

Diese Frage richtet sich ausschliesslich an die RKBM-Gemeinden.

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?

Diese Frage richtet sich ausschliesslich an die RKBM-Gemeinden.

11. Gesamteindruck Massnahmen Siedlung S-3-, S-5- und S-4-Gebiete

Haben Sie Gebiete mit Unterstützungsbedarf im Rahmen des neuen RKBM-Beratungsangebots SEin (Unterstützung bei Prozessfragen und bei der Mobilisierung)?

Diese Frage richtet sich ausschliesslich an die RKBM-Gemeinden.

12. Massnahmen Landschaft: Ziele und Inhalte

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

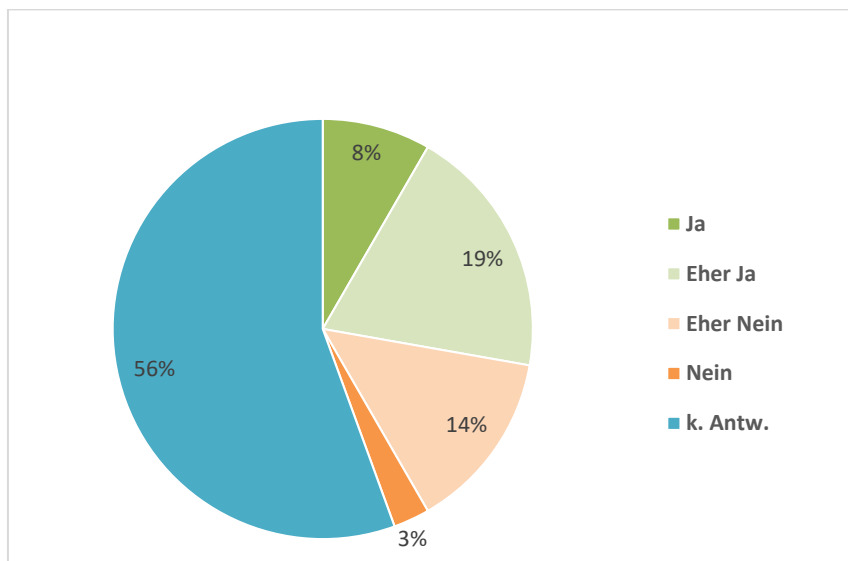


Diagramm: Frage 12 Massnahmen Landschaft. Ziele und Inhalte

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
APW	Eher Ja ▶			▶
Bauernverband Region Fraubrunnen	-	▶ Die Massnahmen im Bereich Landschaft haben massive Auswirkungen auf die Landwirtschaftsbetriebe und deren unternehmerischen Freiheiten, insbesondere auf die Planung und Realisierung von landwirtschaftlichen Bauten. Selbstverständlich ist es im Interesse der Landwirtschaft, dass Naturraum und Fruchtfolgeflächen geschützt sind. Dies ist aber mit den bestehenden Mitteln bereits gegeben. Die flächige Ausscheidung von Landschaftsschutz- und -schongebieten führt zu einer Übersteuerung und beeinträchtigt die landwirtschaftlichen Betriebe in einer zeitgemässen Weiterentwicklung übermässig. Grundsätzlich lehnen wir alle Massnahmen ab, bei welchen auf Stufe Ortsplanung Landschaftsschutz- oder Landschaftsschon-	3	▶ Kann nicht berücksichtigt werden. Die Massnahme «Vorranggebiete Kulturlandschaft» besteht seit dem RGSK II. Die darin getroffene Aussage «in der Regel sind «Schutzgebiete und Schongebiete auszuweisen» lässt nach Einschätzung der RKBM genügend Spielräume. Sofern auf andere Art die Biodiversitätsförderung nachgewiesen werden kann als durch Schutzgebiete, ist dies möglich.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>gebiete zur Folge haben. Insbesondere sind aus unserer Sicht folgende Punkte problematisch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L-5: Vorranggebiete Kulturlandschaften: Mit dieser Umsetzung werden die landwirtschaftlichen Betriebe wie oben beschrieben übermässig in einer zeitgemässen Weiterentwicklung beeinträchtigt. - L-5 KL-12 und KL-13: Die Perimeter des Vorranggebietes Kulturlandschaften sind ersatzlos zu streichen. Das Ziel der Planung wird durch die aktuell laufende landwirtschaftliche Planung in der Gemeinde Fraubrunnen erfüllt. Dazu wurde von der Gemeinde Fraubrunnen die Eingabe bereits gemacht, wir erwarten, dass dies in dem Plan aufgenommen wird. <p>Wir lehnen klar die Ausscheidung von Vorranggebieten Kultur- und Naturlandschaften ab, welche die Ausscheidung von Landschaftsschutz- oder Landschaftsschongebiet auf Stufe Ortsplanung zur Folge hat. Nur unter der Voraussetzung, dass diese Massnahmen gestrichen werden, können wir dem RGSK 2021 zustimmen.</p>		
Bernmobil	Ja			
ERT	Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ BM.L.1 Regionaler Naturpark Gantrisch: keine Widersprüche zum RGSK TOW 2021, wo der Naturpark Gantrisch im Massnahmenblatt TOW.L-Ü.4 festgesetzt ist. Der ERT weist jedoch darauf hin, dass er im RGSK TOW keine Kulturlandschaften festlegt. ▶ BM.L.4 Vorranggebiete Naturlandschaften / Gewässer: Die folgenden Naturlandschaften im Grenzgebiet zum ERT wurden genauer betrachtet. Dabei wurden keine Widersprüche zum RGSK TOW 2021 entdeckt. ▶ NL-5 Moorlandschaft Gurnigel/Gantrisch: Das Vorranggebiet angrenzend an den Perimeter des ERT verursacht keine Konflikte mit dem RGSK TOW. ▶ NL-6 Aare: Wie im RGSK BM 2021 wird im RGSK TOW 2021 unter der Massnahme TOW.L-Ü.2 Flussufer die Aarelandschaft 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Vielen Dank für diese Hinweise.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>als Flusslandschaft aufgeführt, die eine Abstimmung von Erholungs- und Schutzansprüchen benötigt. Die Ufer werden durchgehend zugänglich gemacht und qualitativ und ökologisch aufgewertet.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ NL-11 Rotache: Die Aufführung der Rotache als Gewässerraum von regionaler Bedeutung wird begrüsst. Auch im RGSK TOW 2021 ist das Landschaftsschutzgebiet Rotachegraben (LS13) als Vor-ranggebiet Natur und Landschaft bezeichnet (Massnahme TOW.L-Schu.1) sowie als aufzuwertendes Flussufergebiet festgehalten (Massnahmenblatt TOW.L-Ü.2). Wie im RGSK BM 2021 wird im RGSK TOW 2021 unter der Massnahme TOW.L-Ü.2 die Aarelandschaft als Flusslandschaft aufgeführt, die eine Abstimmung von Erholungs- und Schutzansprüchen benötigt. Die Ufer werden durchgehend zugänglich gemacht und qualitativ und ökologisch aufgewertet. ▶ NL-12 Gürbe: Wie im RGSK BM 2021 wird im RGSK TOW 2021 unter der Massnahme TOW.L-Ü.2 Flussufer die Gürbe als Flusslandschaft aufgeführt, die eine Abstimmung von Erholungs- und Schutzansprüchen benötigt. Die Ufer werden durchgehend zugänglich gemacht und qualitativ und ökologisch aufgewertet. ▶ BM.L.8 Erholungsschwerpunkte: Die regionalen Erholungsschwerpunkte an der Grenze zum ERT Perimeter häufen sich im Raum des Naturparks Gantrisch und sind vorwiegend Erholungsschwerpunkte aus dem Bereich Natur und Landschaft. Widersprüche oder Konflikte mit dem RGSK TOW 2021 wurden nicht entdeckt. 		
Gewerbeverband KMU Stadt Bern	Eher Nein	▶ Vgl. dazu vorangehende Erläuterungen.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen
Handels- und In- dustrieverein Kan- ton Bern, Sektion	Eher Nein	▶ Vgl. dazu vorangehende Erläuterungen.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
Bern				
HEV Bern und Umgebung	Eher Nein	► Vgl. dazu vorangehende Erläuterungen.	4	► Vgl. vorangehende Antworten.
Naturpark Ganttrisch	Eher Ja	<p>► Naturpark Ganttrisch: Der Regionale Naturpark Ganttrisch ist im RGSK sehr gut verankert. Wir anerkennen und verdanken die diesbezüglichen Arbeiten der Regionalkonferenz Bern-Mittelland. In Absatz 1 wird auf das REK Ganttrisch verwiesen. Dieses wurde als gesamt Dokument nicht mehr aktualisiert Die Themen konnten aber in Einzelkonzepten aufgenommen werden und das REK dient noch heute in der Abstimmung mit den räumlichen Entwicklungsabsichten und strategischen Zielen des Parks eine wichtige Grundlage. Die aufgeführten Themen Freizeit und Erholung, Mobilität, Stellenwert der Moorlandschaftsplanung (Schutzplan und Richtplan) sowie touristische Infrastruktur sind aktuell und behalten ihre Gültigkeit.</p> <p>Wir bitten Sie um folgende Ergänzung: - Absatz 1, Charta des Parks erwähnen - In Absatz 3 wird richtig festgestellt, dass räumliche und funktionelle Festlegungen im Bereich der Schnittstellen zu den Agglomerationen Bern, Thun und Freiburg erarbeitet werden müssen.</p> <p>► Grünes Band: Das Grüne Band bildet an der nördlichen Grenze des Parkperimeters die Schnittstelle zur Agglomeration Bern. Auf die Erschliessung des Naturpark Ganttrisch wird hingewiesen. Im Massnahmenblatt Grünes Band ist zu verankern, mit welchen Massnahmen (räumlich, funktional, kommunikativ) die RKBM beabsichtigt, das Grüne Band mit dem Naturpark funktional verbindet und wie die Schnittstelle zwischen Stadt und Land gefördert werden soll.</p> <p>► Absatz 7 verweist auf die 'Regionalen Waldpläne'. Hier hat die RKBM eine wichtige Verantwortung und kann diese nicht den</p>	1	► Charta des Parks wird ergänzt.
			1	► Mit der Aufnahme des Grünen Bands als Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung 2020-2024 werden verschiedene Konkretisierungen verbunden sein. Das Anliegen wird als Pendeuz für das Genehmigungsdossier entgegengenommen.
			4	► Wird zur Kenntnis genommen. Es wird davon ausgegangen, dass die sich derzeit in Überarbeitung

Name	Antwort Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>Waldabteilungen überlassen. Im Typ Wald müssen die Regionalnalkonferenz oder die Gemeinden die Waldentwicklung im Sinne der Zielsetzungen des Grünen Bandes mitgestalten können. Mit anderen Worten: Im Typ Wald sind die Regionalen Waldpläne mit den Zielen des Grünen Bandes abzustimmen.</p> <p>► Vorranggebiete Naturlandschaft/Gewässer</p> <p>Die Vorranggebiete Naturlandschaft umfassen im Gebiet des Regionalen Naturparks Gantrisch das Naturschutzgebiet Sense-Schwarzwasser, die Auengebiete entlang der Aare und die Moorlandschaft. Die im Massnahmenblatt beschriebene Nutzung stimmt für die Gewässer. Da die Moorlandschaft ökologisch und flächig eine bedeutende Rolle einnimmt, sollte diese erwähnt und mit einem entsprechenden Absatz ergänzt werden:</p> <p>► Absatz 6: In der Moorlandschaft Nr. 163 Gurnigel-Gantrisch gilt die rechtskräftige Moorlandschaftsplanung. In der traditionellen Kulturlandschaft, geprägt von der Wald- und Alpwirtschaft sowie naturnaher Lebensräume für Pflanzen und Tiere, sind die traditionelle Alpwirtschaft zu fördern, Gebiete offen zu halten, Lebensräume für Pflanzen und Tiere zu schützen und die Wasserrückhaltung zu fördern. Die Naherholung und touristische Nutzung im Gebiet sind aktiv zu gestalten und zu lenken.</p> <p>► Das Thema Erhalt und Schutz der natürlichen Nachtlandschaft ist ein wichtiges Thema im Naturpark Gantrisch, welches aber auch im sämtliche Beleuchtungsinfrastruktur im Kanton entlang der Verkehrslinien betrifft. Um dem Schutz der Nacht Sorge zu tragen, schlagen wir folgende Ergänzung vor: Beleuchtungsinfrastrukturen insbesondere Entlang von Gewässern sind nur wo wirklich nötig und entsprechend der SIA-Norm 491 auszugestalten.</p> <p>► Weiter ist zu überlegen ob in den Passagen, in denen die Reduktion der Lärmimmissionen genannt wird, nicht auch eine Reduktion der Lichtemissionen nach SIA 491 sinnvoll wäre.</p>		<p>befindlichen Regionalen Waldpläne die Ziele des RGSK mitberücksichtigen. Eine Aussage dazu wird im Rahmen der kantonalen Vorprüfung erwartet.</p> <p>1 ► Wird berücksichtigt.</p> <p>1 ► Wird berücksichtigt.</p> <p>1 ► Wird berücksichtigt.</p> <p>4 Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Name	Antwort Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>► Vorranggebiet Kulturlandschaft:</p> <p>Die Region Gantrisch ist mehrheitlich dem Vorranggebiet Kulturlandschaft zugewiesen. Das entspricht unseren Parkzielen. Im Interesse einer regionalen und produzierenden Landwirtschaft können wir den Absatz Nutzung voll und ganz unterzeichnen. Artikel 2 der Massnahmen widerspricht jedoch den Nutzungszielen.</p> <p>Landschaftsschutzgebiete nach Musterbaureglement des Kantons Bern haben eine ökologische, biodiversitätsbezogene Zielsetzung (Schutz von Lebensräumen). Landschaftsschongebiete bezwecken die Erhaltung des Landschaftsbildes (Ästhetik) und dienen der Stärkung der Landschaftsqualität. Das Gebiet der Region Gantrisch ist land- und forstwirtschaftlich genutzt. Die Entwicklung der Bewirtschaftung hat deshalb höchste Priorität, selbstverständlich nach den geltenden Bestimmungen. Auch befinden wir uns in einem Strukturwandel, welcher gerade in Bezug auf das landwirtschaftliche Bauen eine grosse Herausforderung darstellt. Absatz 2 der Massnahmen ist deshalb wie folgt umzuschreiben:</p> <p>Absatz 2: Bei der Überarbeitung der Ortsplanungen soll innerhalb der Vorranggebiete Kulturlandschaft aufgezeigt werden, wie die land- und forstwirtschaftliche Nutzung der Gebiete sich entwickeln resp. gesichert werden soll. Dabei ist auf agrarpolitische wie auch produktions- und betriebsbedingte Bedürfnisse Rücksicht zu nehmen. Land- und forstwirtschaftliche Bauten und Anlagen haben sich sorgfältig ins Landschaftsbild zu integrieren. Gemeinden sorgen für eine diesbezügliche Qualitätssicherung. Intensivlandwirtschaftszonen können im Perimeter des Regionalen Naturparks Gantrisch nicht ausgeschlossen sein, insbesondere betrifft dies Intensivlandwirtschaftszonen für den Pflanzenbau. Jedoch muss auch hier gemäss kantonalen Vorgaben eine sorgfältige Planung erfolgen und einen Standort entsprechend begründet werden. Im 'Vorranggebiete Kulturlandschaft' hat ins-</p>	3	<p>Kann nicht berücksichtigt werden. Die Massnahme «Vorranggebiete Kulturlandschaften» wurde bereits im RGSK II erarbeitet. Gemäss Bundesamt für Umwelt BAFU sind die Hauptgründe für den Biodiversitätsverlust neben Zersiedelung «die intensive Nutzung von Böden und Gewässern, die Ausbreitung invasiver gebietsfremder Arten sowie der hohen Pestizid- und Stickstoffeinträge aus der Landwirtschaft». Die Situation zur Biodiversität hat sich seit Genehmigung des RGSK II nicht entschärft, weshalb kein Anlass zur Entfernung der Massnahme besteht.</p>

Name	Antwort Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>besondere die Landwirtschaft eine tragende Aufgabe zum Erhalt dieser Landschaften. Aus der Kulturgeschichte der Region ist uns bekannt, wie die heutige Kulturlandschaft der Natur abgerungen wurde. So stellt beispielsweise die Gürbetaler Ebene eine dieser wertvollen Landschaften dar. Es gilt, für die Zukunft diese Landschaften auf die neuen Herausforderungen hin zu erhalten und zu gestalten, sei es betreffend die Sicherstellung der Bodenqualität, die Erhaltung von Fruchtfolgeflächen, die Bewässerung oder Entwässerung oder die Erhaltung und Aufwertung von historischen und landschaftsprägenden Elementen usw.</p>		
	<p>► Neuer Absatz 7: In Vorranggebieten Kulturlandschaften sind in gemeindeübergreifenden Geländekammern (z.B. Gürbetaler Ebene, Hügelland des Schwarzenburgerlandes, Belpberg-Gerzensee, usw.) Projekte zur nachhaltigen Erhaltung und Entwicklung des Produktions- und Kulturgutes Landschaft zu fördern. (Beispielsweise Landschaftsentwicklungskonzepte, landwirtschaftliche Planungen, nachhaltige Meliorationen).</p>	1	► Wird berücksichtigt.
	<p>► Neuer Absatz 8: In Vorranggebieten Kulturlandschaft wird Verkehrsinfrastruktur in die bestehenden Siedlungen und Landschaften besonders sorgfältig integriert. Insbesondere gilt es, gewachsene typische Ortsbilder, Strassenräume oder Landschaftsräume nicht zu beeinträchtigen.</p>	1	► Wird berücksichtigt.
	<p>► Erholungsschwerpunkte Für die Region Gantrisch und den Regionalen Naturpark Gantrisch ist das Angebot an Naherholungsmöglichkeiten für die örtliche Bevölkerung wie auch für die Agglomerationen von Bern, Thun und Freiburg eine verankerte Aufgabe. Die Erholungsschwerpunkte sind deshalb von besonderer Bedeutung und sind mit den folgenden Punkten zu ergänzen (vgl. auch Konzept 'Baden an der Gürbe, des Planungsvereins Gürbetal): Freizeitanlagen:</p>	4	► Freizeitanlagen, Touristische Infrastruktur, Allgemein: Es fehlt eine Lokalisierung der Anträge. Die RKBM verfügt nicht über die Ressourcen, bei jeder Mitwirkungseingabe eine Georeferenzierung zu ergänzen. Sie bittet um Eingabe einer Karte.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> - Thurnen: Lohnstorfsammler - Rüscheegg: Seilpark Gantrisch und dazugehöriger Familien- und Themenweg, Bad Eywald Touristische Infrastruktur: - Guggisberg, Rüeggisberg, Rüscheegg: Langlaufloipen Infrastruktur - Rüeggisberg: Panzerplatte (Stierenhütte), Wasserscheide, Delta und Gleitschirmstartplatz Zigerhubel, Taveldenkmal, Oberer Panzerplatte - Riggisberg: Gleitschirmstartplatz Oberer Gurnigel, Motocross Schwarzenberg - Rüscheegg: Untere Gantrischhütte, Gäggersteg, Untere Panzerplatte, Blockhaus - Langlaufzentrum Gantrisch und Schutzhütte Verkehrsverein Rüscheegg - Guggisberg: Riffenmatt mit Weidenpark, Guggershörnli, Delta- und Gleitschirmstartplatz Pfyffe Allgemein: Skilifte, Schlittel Pisten und Parkplätze, Mountainbike-Routen, Campingplätze. Falls sich das Projekt «Bärenpark» weiter konkretisiert, ist auch dieses einzubeziehen (Gemeinde Schwarzenburg oder Riggisberg). 		
NVM	Eher Nein	<p>► Wir begrüßen die Berücksichtigung wichtiger Wildtierkorridore und den vorgesehenen Abgleich mit dem Kantonalen Sachplan Biodiversität. Die aktuelle Sachlage sollte aber neu überprüft werden, da die Grundlagen zur Ausscheidung der überregionalen Korridore mehr als 20 Jahre zurück liegen, so auch beim Korridor L.2.-W-6. Bei der Ausscheidung gab es den Golfpark Moossee noch nicht. Dieser ist heute ein wichtiges Gebiet für die ökologische Vernetzung wie auch potenzielles Querungsgebiet für Wildtiere vom Grauholz in Richtung Schwanden – Schüpberg. Die Wildtierkorridore sollten zudem unter die Obhut des kantonalen Sachplans Biodiversität gestellt werden, um so Interessenabwägungen in Bezug auf die Biodiversität zu ermög-</p>	1	<p>► Die Wildtierkorridore werden aus dem RGSK entfernt. Gleichzeitig wird an den Kanton der Antrag gestellt, im Zuge der nächsten Teilrevision des Sachplans Biodiversität den Wildtierkorridor im Raum Zollikofen zu entfernen und den Golfplatz Moosseedorf aufzunehmen.</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		lichen (siehe Beilagen).		
Pro Velo Bern	Eher Ja			
Pro Velo Münsingen	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Es muss das Ziel sein, dass alle Erholungsschwerpunkte / Naherholungsgebiete der Region optimal mit dem öV und für den Velo- und Fussverkehr erschlossen sind. 	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
SBB	-	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel + Vorranggebiete Wildtierkorridor + Grünes Band <p>Die ausgeschiedenen Flächen befinden sich teilweise im Perimeter von Bahnanlagen. Die SBB erwarten, dass sich daraus keine Nachteile für Bau, Betrieb, Erhalt und Erweiterung der Bahnanlagen ergeben. Dadurch wird gesichert, dass sich die Bahn als Schlüsselinfrastruktur für eine gezielte Siedlungs- und Raumentwicklung (nicht zuletzt auch zu Gunsten der ausgeschiedenen Gebiete) entsprechend entwickeln kann.</p>	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
sia Sektion Bern	Ja			
Stiftung Landschaftsschutz Schweiz	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ BML1: Regionaler Naturpark Gantrisch <p>Die Mobilität, insbesondere die Reduktion des Freizeitverkehrs, erachten wir als sehr wichtiges Thema. Aber auch das Bauen in der Landschaft und die Raumplanung wären wichtige Themen, die in diesem Massnahmenblatt angesprochen werden müssten. Der Naturpark trägt eine besondere Verantwortung für die Landschaft.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ BML2: Das Grüne Band muss aus der Planungsphase herauskommen. Die Konzepte müssen umgesetzt werden und die Idee des Grünen Bandes muss auch bekannt gemacht werden. <ul style="list-style-type: none"> ▶ BML5 Vorranggebiete Kulturlandschaft: Wir begrüßen die geforderte sorgfältige bauliche Entwicklung. Aus unserer Erfahrung wissen wir aber, dass es in diesem Bereich Beratung und Unterstützung der Gemeinden braucht. Gerne machen wir Sie in 	5	▶ Wird zur Kenntnis genommen und mit dem Naturpark Gantrisch im Zuge der Bereinigung überprüft.
			2	▶ Das Grüne Band wurde als Modellvorhaben des Bundes Nachhaltige Raumentwicklung 2020-2024 eingegeben und vom Bund angenommen. Es wird derzeit unter Federführung der Gemeinde Köniz und Beteiligung der betroffenen Gemeinden und RKBM konkretisiert und weiterentwickelt.
			4	▶ Wird zur Kenntnis genommen. Vielen Dank für diesen Hinweis.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>diesem Zusammenhang auf unseren neuen Leitfaden aufmerksam («Landschaftsverträgliche Ställe»), den Sie unter folgendem Link herunterladen können: ww.sl-fp.ch/positionsapiere</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ BML7 Siedlungstrenngürtel: Es handelt sich hierbei um ein nicht-Baugebiet. Falls ausnahmsweise dennoch Gebäude entstehen, sind eine hohe bauliche Qualität und die Einbettung in die Landschaft besonders wichtig. ▶ Wir fordern eine Klimaaanalyse für den gesamten Perimeter oder zumindest für die Kernagglomeration Bern. Auf S. 80 im Bericht ist erwähnt, dass die Stadt Bern aktuell eine Klimaaanalyse prüft und darauf aufbauend ein Massnahmenplan zur Anpassung an den Klimawandel. Das Problem der Erhitzung im Siedlungsgebiet stellt sich sicher stärker in der Kernagglomeration als im ländlichen Gebiet. Dennoch fordern wir eine Ausdehnung dieser Analyse auf dem Perimeter der RKBM. Erst mit erhobenen Grundlegendaten lassen sich dann später auch entsprechende Massnahmen formulieren, die dann wiederum in den Siedlungs- und Landschaftsplanungen der betroffenen Gemeinden Eingang finden können. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Einschätzung wird geteilt, es handelt sich um ein Nicht-Baugebiet. Die Siedlungstrenngürtel im RGSK sind nicht parzellenscharf. Die Gemeinden konkretisieren sie im Rahmen ihrer Ortsplanungen.
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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 	5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird im Zuge der weiteren Planungen überprüft.
			2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Grüne Band wurde als Modellvorhaben des Bundes Nachhaltige Raumentwicklung 2020-2024 eingegeben und vom Bund angenommen. Es wird derzeit unter Federführung der Gemeinde Köniz und Beteiligung der betroffenen Gemeinden und RKBM konkretisiert und weiterentwickelt.
			5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird im Zuge der Konkretisierung Grünes Band überprüft.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>es gute Fuss- und Velowege.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 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! 	5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird im Zuge der weiteren Planungen überprüft.
Verband Berner Waldbesitzer	Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ L1-L8: Gem. Art. 8 Abs.1 KWaG ist die Bewirtschaftung der Wälder Sache ihrer Eigentümerinnen und Eigentümer. Die öffentlichen Interessen am Wald werden über die regionalen Waldpläne koordiniert. Gem. Art. 18 Abs. 4 WaG hat sich die Richtplanung für den Wald an den raumwirksamen Ergebnissen der forstlichen Planung auszurichten. Für eine raumwirksame Planung im Wald im Rahmen des RGSK besteht keine gesetzliche Grundlage. Die Waldfläche ist daher vollständig von der RGSK auszunehmen. Das Festlegen von Bewirtschaftungsaufgaben bis auf Stufe Grundstück durch richtplanerische Instrumente ist ein unzulässiger Eingriff ins Grundeigentum und kommt einer Enteignung nahe. Wandern und Velofahren auf Waldstrassen ist bereits heute im Rahmen des gesetzlichen Betretungsrecht (Art. 699 ZGB) möglich. Nutzungen, welche über das gesetzliche Betretungsrecht ausgehen (z.Bsp. das Festlegen von Wanderwegen und Velorouten) gelten als gesteigerter Gemeingebrauch und bedürfen der Zustimmung der Grundeigentümer. Die gesamte Waldfläche ist daher vom Massnahmenpaket Landschaft auszunehmen. 	3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die RKBM teilt die Einschätzung nicht. Seit 2012 existieren in verschiedenen Berner RGSKs Massnahmen zur Waldnutzung. In den Landschaftsmassnahmen wird in den Grundlagen ausserdem auf die regionalen Waldpläne verwiesen. Die RKBM beurteilt die Inhalte im RGSK zum Wald als stufengerecht.
Verein Läubigi Stadt	Eher Ja			
Verein Landwirtschaft Bern-Mittelland	-	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Selbstverständlich ist es im Interesse der Landwirtschaft, dass Naturraum und Fruchtfolgeflächen geschützt sind. Dies ist aber mit den bestehenden Mitteln bereits gegeben. Die Ausscheidung von Landschaftsschutz- und -schongebieten führt zu einer Übersteuerung und beeinträchtigt die landwirtschaftlichen Be- 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Bereits im RGSK II wurden diverse Bereinigungsgespräche mit Landwirtschaftsverbänden durchgeführt, in deren Folge Einigungen erzielt wurden und deren Ergebnis die vorliegenden Massnahmenblätter sind.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>triebe in einer zeitgemässen Weiterentwicklung übermässig.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Eine so grossflächige Ausscheidung von Kultur- und Naturlandschaften, welche behördenverbindlich auf Stufe Ortsplanung als Landschaftsschutz- und -schongebiete ausgeschieden werden sollen, ist weder zielgerichtet noch sinnvoll. Zudem ist diese Art der Planung auch nicht mehr zeitgemäss. In der Region Bern-Mittelland wurden in zwei Gemeinden in Absprache mit dem AGR alternative Planungsansätze entwickelt. Auf diese wurde hingewiesen. Leider wurde dies nicht im RGSK 2021 aufgenommen. ▶ Grundsätzlich lehnen wir die Ausscheidung von Vorranggebieten Kultur- und Naturlandschaften ab und alle anderen Massnahmen, wie das Grüne Band, welche die Ausscheidung von Landschaftsschutz- oder Landschaftsschongebiet auf Stufe Ortsplanung zur Folge haben. 	3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Eine Entfernung der Massnahme «Vorranggebiete Kulturlandschaften» kann nicht berücksichtigt werden. In diesen Massnahmenblättern werden die Gemeinden aufgefordert in den Vorranggebieten «in der Regel» Landschaftsschutzgebiete und -schongebiete auszuweisen. Das bietet nach Einschätzung der RKBM auch Raum für alternative Planungsansätze, sofern auch mit diesen eine Förderung der Biodiversität erreicht wird.
Verein Spurwechsel	Eher Ja			

13. Massnahmen Landschaft: Gebiete

Sind Sie mit den einzelnen Gebieten der Landschaftsmassnahmen – L-1 bis L-8, Massnahmenblätter – einverstanden?

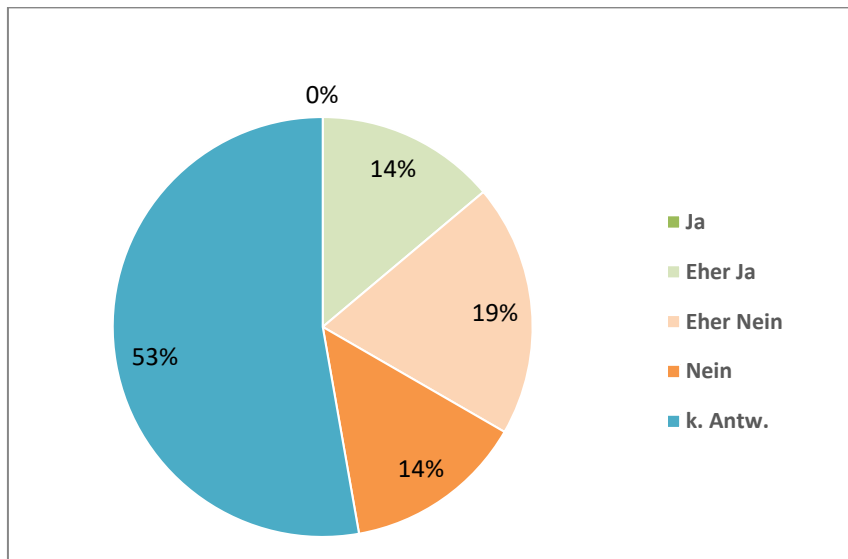


Diagramm: Frage 13 Massnahmen Landschaft: Gebiete

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
APW	Ja			
Bernmobil	Ja			
Décroissance Bern	Eher Ja			
ERT	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ BM.L.5. Vorranggebiete Kulturlandschaften: Die folgenden Kulturlandschaften im Grenzgebiet zum ERT wurden genauer betrachtet. Der ERT legt im RGSK TOW 2021 keine Kulturlandschaften fest. ▶ KL 11 Gürbetal: Die Kulturlandschaft Gürbetal definiert sich vom Perimeter her bis nach Seftigen im Raum des ERT und grenzt da an die Siedlungsbegrenzungslinien und bestehenden Bauzonen. Da der ERT keine Kulturlandschaft definiert, ist dies zu überprüfen. 	1	▶ Die Schnittstellen werden im Genehmigungsdossier überprüft.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
Gewerbeverband KMU Stadt Bern	Eher Ja	Vgl. dazu vorangehende Erläuterungen.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
Handels- und In- dustrieverein Kan- ton Bern, Sektion Bern	Eher Ja	Vgl. dazu vorangehende Erläuterungen.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
HEV Bern und Umgebung	Eher Ja	Vgl. dazu vorangehende Erläuterungen.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
Naturpark Gant- risch	Eher Ja	Vgl. Antwort Frage 12.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
NVM	Eher Nein	► Gebiet L.2-W-6: Eine Beurteilung des überregionalen Wildtierkorridors im Gebiet zwischen Bahnhof Zollikofen und Moosseedorf durch den Verein Natur- und Vogelschutz Münchenbuchsee und Umgebung unter Beisein des Jagdinspektorates ergab, dass hier der Kantonale Sachplan Biodiversität anzupassen wäre (siehe auch Punkt 12 und Beilagen). Die Gründe dazu sind, dass a) im Gebiet Loupenacher die Durchgängigkeit für Wildtiere noch gegeben ist, dass b) seit der Ausscheidung des Korridors W-6 in den 1990-er Jahren mit dem Golfpark ein für Wildtiere attraktiver Korridor entstand, und dass c) die Durchgängigkeit und ökologische Vernetzung in den Gebieten Loupenacher und Lochacher durch geeignete Massnahmen deutlich verbessert werden könnte (siehe Beilagen).	1	► Die Wildtierkorridore werden aus dem RGSK entfernt und ein Antrag an den Kanton zur Überprüfung verschiedener Korridore aus dem Sachplan Biodiversität gestellt. (Streichung L2-W-6, Neuaufnahme Golfplatz Moossee, Prüfung Loupenacher und Lochacher gemäss Ihren Beilagen) Vielen Dank für den Hinweis und die Beilagen.
Pro Velo Bern	Eher Ja			
sia Sektion Bern	Ja			
Stiftung Land- schaftsschutz Schweiz	Ja			
VBBG	Eher Nein	► Es fehlt uns hier der Bezug zu den Grundeigentümern. Viele unserer Verbandsmitglieder sind solche. Das Festlegen von Bewirtschaftungsaufgaben bis auf Stufe Grundstück durch richtplanerische Instrumente ist ein sehr starker Eingriff ins	4	► Wird zur Kenntnis genommen.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Grundeigentum und kommt einer Enteignung nahe. Deswegen stellen wir die Massnahmen in den Natur- und Kulturlandschaften zu einem grossen Teil in Frage.</p> <p>► Das RGSK zeigt die Wildkorridore für die einheimischen Wildtiere auf. Kein Eingang findet die Tatsache, dass sich diese Wildtiere auch in einem möglichst ungestörten Lebensraum aufhalten müssen. Normalerweise sind dies Wälder, die vorzugsweise nicht hochgradig durch Erholungssuchende frequentiert werden.</p> <p>► Das Konzept ist bezüglich der urbanen anthropozentrischen Bedürfnisse ausführlich. Bezüglich der Wechselwirkungen zur Bewirtschaftung und den spezifischen Naturlebensraumanforderungen fehlt unserer Meinung nach die Erkenntnis zu wesentlichen Zusammenhängen.</p> <p>► L1-L8: Gem. Art. 8 Abs.1 KWaG ist die Bewirtschaftung der Wälder Sache ihrer Eigentümerinnen und Eigentümer. Die öffentlichen Interessen am Wald werden über die regionalen Waldpläne koordiniert. Gem. Art. 18 Abs. 4 WaG hat sich die Richtplanung für den Wald an den raumwirksamen Ergebnissen der forstlichen Planung auszurichten. Das Festlegen von Bewirtschaftungsauflagen bis auf Stufe Grundstück durch richtplanerische Instrumente ist ein unzulässiger Eingriff ins Grundeigentum und kommt einer Enteignung nahe. Wandern und Velofahren auf Waldstrassen ist bereits heute im Rahmen des gesetzlichen Betretungsrecht (Art. 699 ZGB) möglich. Nutzungen, welche über das gesetzliche Betretungsrecht ausgehen (z.Bsp. das Festlegen von Wanderwegen und Velorouten) bedürfen der Zustimmung der Grundeigentümer.</p>	4	► Wird zur Kenntnis genommen. Die Wildtierkorridore werden aus dem RGSK entfernt und ein Antrag an den Kanton zur Überprüfung verschiedener Korridore aus dem Sachplan Biodiversität gestellt.
			4	► Wird zur Kenntnis genommen.
			4	► Wird zur Kenntnis genommen.
Verband Berner Waldbesitzer	Nein	► Wie in Pkt. 12 dargelegt ist die Waldfläche vollständig von der RGSK auszunehmen.	3	► Die RKBM teilt die Einschätzung nicht. Seit 2012 existieren in verschiedenen Berner RGSKs Massnahmen zur Waldnutzung. In den Landschaftsmassnahmen wird in den Grundlagen ausserdem

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
				auf die regionalen Waldpläne verwiesen. Die RKBM beurteilt die Inhalte im RGSK zum Wald als stufengerecht.
Verein Läubigi Stadt	Ja			
Verein Landwirtschaft Bern-Mittelland		<ul style="list-style-type: none"> ▶ L-1 Regionaler Naturpark Gantrisch: Der Naturpark ist praktisch flächendeckend als Vorranggebiet Naturlandschaft und Vorranggebiet Kulturlandschaft ausgeschieden. Dies zeugt von einer undifferenzierten Planung. Hier sind Präzisierungen in Rücksprache mit den regionalen Verantwortlichen zwingen vorzunehmen. ▶ L-2: Grünes Band: Besonders stossend empfinden wir es, dass die Landwirtschaft als wichtigste Anspruchsgruppe als Grundeigentümerin und Bewirtschafterin bezüglich der Plattform nicht erwähnt wird. Der Wert dieser Lebensräume ist im Wesentlichen durch die landwirtschaftliche Bewirtschaftung bedingt. Dies muss zwingend noch ergänzt werden. ▶ L-4: Vorranggebiete Naturlandschaften / Gewässer: Aussagen und Vorgaben zur Art der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung sind in einem Raumplanungsinstrument unnötig. Entweder bestehen bereits Bewirtschaftungsauflagen mit Bewirtschaftungsverträgen, wie dies zum Beispiel in Inventarflächen der Fall ist, oder die Bewirtschaftung ist über die landwirtschaftliche Gesetzgebung geregelt. Eine entsprechende Vorgabe zusätzlich via RGSK zu regeln ist unnötig. Jegliche Vorgaben oder Angaben zur bewirtschaftungsform sind zu streichen. ▶ L-5: Vorranggebiete Kulturlandschaften: Mit dieser Umsetzung werden die landwirtschaftlichen Betriebe wie oben beschrieben übermässig in einer zeitgemässen Weiterentwicklung beeinträchtigt. Bei der Nutzung muss unbedingt klar festgehalten werden, dass zonenkonforme Bauten gemäss Auflagen der Landwirtschaftszone erlaubt sind. Die Wörter und Begriffe „betriebsnotwendig“ und „in der Regel“ sind in Bezug auf das Er- 	<p>4</p> <p>4</p> <p>4</p> <p>4</p>	<p>▶ Die Vorranggebiete Kulturlandschaften wurden bereits im RGSK II nach einheitlichen Kriterien ausgewählt.</p> <p>▶ Aufgrund der Behördenverbindlichkeit des Instruments RGSK werden unter «Beteiligte» nur Behörden aufgeführt.</p> <p>▶ Es wird aus der Eingabe nicht ganz klar, was der Antrag ist. In Absatz 4, der die Hinweise auf die bestehenden Bestimmungen enthält, geht es vor allem um die überkommunale Koordination.</p> <p>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>stellen von landwirtschaftlichen Bauten zu streichen. Weiter sind Aussagen zur Art der Bewirtschaftung zu streichen, denn die landwirtschaftliche Gesetzgebung bildet dazu die Grundlage. Eine entsprechende Regelung über die Raumplanung führt zu einer Übersteuerung und zu Widersprüchen.</p> <p>► L-5 KL-12 und KL-13: Die Perimeter des Vorranggebietes Kulturlandschaften in der Gemeinde Fraubrunnen sind ersatzlos zu streichen. Das Ziel der Planung wird beispielhaft durch die aktuell laufende landwirtschaftliche Planung in der Gemeinde Fraubrunnen erfüllt. Weiter wurden die Eingaben und Rückmeldungen der Gemeinde Fraubrunnen diesbezüglich in die Planung nicht aufgenommen.</p>		<p>► Die Massnahme «Vorranggebiete Kulturlandschaft» besteht seit dem RGSK II. Die darin getroffene Aussage «in der Regel sind «Schutzgebiete und Schongebiete auszuweisen» lässt nach Einschätzung der RKBM genügend Spielräume. Sofern auf andere Art die Biodiversitätsförderung nachgewiesen werden kann als durch Schutzgebiete, ist dies möglich.</p>
Verein Spurwechsel	Ja			
Wabern Leist	-	<p>► Gurten, Grünes Band (Nr. SG-6) -> sinnvoll</p> <p>► Kehrsatz Breitenacher / Nessleren, Grünes Band (Nr. SG-7) -> grundsätzlich sinnvoll, aber unlogisch, dass das Wabernseitig anschliessende Gebiet Nessleren nicht eingeschlossen ist -> Ausdehnung des Grünen Band bis ans Nesslerenholz heran (betrifft also auch Gem. Köniz)</p>	4 4	<p>► Wir zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Die RKBM bittet um Koordination dieses Anliegens mit der Standortgemeinde.</p>

14. Massnahmen MIV

Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der Massnahmenblätter zum Thema motorisierter Individualverkehr (MIV) einverstanden?

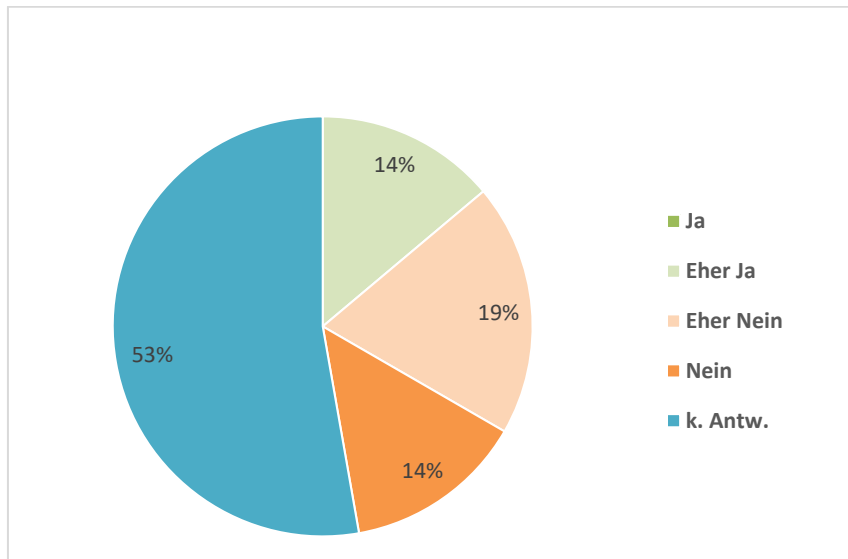


Diagramm: Frage 14 Massnahmen MIV

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
APW	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auflage 4.3: Im Bereich Wangenbrüggli, (höhe Kreisel Schwendstutz – Riedmossbrücke) ist auf der Freiburgstrasse eine Beschränkung auf Tempo 30 nötig. (Einkaufsbereich auf beiden Seiten der Freiburgstrasse). 	3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Planungshoheit liegt bei der Gemeinde Köniz und dem Kanton Bern.
Bernmobil	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ BM MIV-Auf.4.4: Köniz, Verlegung Schwarzenburgstrasse Richtung Liebefeld Park 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird berücksichtigt und entsprechend ergänzt.
		<ul style="list-style-type: none"> Beibehaltung bzw. nach Möglichkeit Verlängerung der Busspur. ▶ MIV: Wir sind grundsätzlich einverstanden, möchten aber, dass wir in folgendem Massnahmenblatt bei den Zuständigkeiten unter „Weitere Beteiligte“ aufgeführt werden: <ul style="list-style-type: none"> - BM.MIV-Auf.4.1: Köniz, Sanierung Seftigenstrasse, Tramwendeschlaufe Kleinwabern bis Kreisel Kehrsatz Nord - BM.MIV-Auf.4.3: Köniz, Sanierung Freiburgstrasse, Niederwangen 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird berücksichtigt und entsprechend ergänzt.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		- BM.MIV-Auf.5.8: Konolfingen, Umgestaltung Kreuzplatz - BM.MIV-K.1: Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz - BM.MIV-K.3.1: Kiesen, Kapazitätserweiterung Emmentalkreis		
Décroissance Bern	Nein	▶ Siehe Bemerkungen Frage 19 und Antwort Frage 3.	4	▶ Siehe Antworten Frage 19 und Frage 3.
Gewerbeverband KMU Stadt Bern	Eher Nein	▶ Vgl. dazu vorangehende Erläuterungen.	4	▶ Vgl. vorangehende Erläuterungen.
Handels- und In- dustrieverein Kan- ton Bern, Sektion Bern	Eher Nein	▶ Vgl. dazu vorangehende Erläuterungen.	4	▶ Vgl. vorangehende Erläuterungen.
HEV Bern und Umgebung	Eher Nein	▶ Vgl. dazu vorangehende Erläuterungen.	4	▶ Vgl. vorangehende Erläuterungen.
Naturpark Gant- risch	Eher Ja	▶ Thurnen, Mühlethurnen; Punktuelle Erhöhung Verkehrssicherheit auf Kantonsstrasse In der Vergangenheit wurde durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur an Ortsbildern Schaden angerichtet. Gerade Mühlethurnen und Lohnstorf sind vom strassenbaulichen Eingriff verschont worden. Noch prägen dort sehr schöne Ortsbilder den Siedlungsraum. Dagegen führen durch Kirchenthurnen und Toffen uncharakteristische Strassenräume, welche das dörfliche Leben nicht fördern. Dies darf in den noch weitgehend intakten Ortsbildern wie beispielsweise Mühlethurnen nicht passieren. Die Massnahme ist deshalb auf die gesamte Strecke durchs Gürbetal auszuweiten und mit dem Ziel der qualitativen Verbesserung hinsichtlich Ortsbildes, Wirtschafts- und Menschenfreundlichkeit, Lebensqualität, Verlangsamung und Rückhaltung, zu ergänzen (vgl. dazu Massnahmen des regionalen REK sowie der strategischen Skizzen)	1	▶ Wird berücksichtigt und entsprechend angepasst.
Pro Velo Bern	Nein	▶ Wir begrüssen Massnahmen zu Erhöhung der Verkehrssicherheit - insbesondere Temporeduktionen, die möglichst flächen-	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>deckend umzusetzen sind. Sämtliche Massnahmen, die eine Kapazitätserhöhung bewirken, lehnen wir kategorisch ab.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Es fehlen Massnahmen, die zu einer zur Reduktion der MIV-Kapazität führen. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Einschätzung wird nicht geteilt. Das RGSK umfasst zahlreiche Massnahmen zur Förderung von Langsamverkehr, ÖV und kombinierter Mobilität. Mehr als die Hälfte der Massnahmenkosten im A-Horizont des RGSK 2021 / AP 4 sind für LV-Massnahmen vorgesehen (rund 227 Mio. CHF).
Pro Velo Münsingen	Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wir begrüssen Massnahmen zu Erhöhung der Verkehrssicherheit – insbesondere Temporeduktionen, die möglichst flächendeckend umzusetzen sind. ▶ Es fehlen Massnahmen, die zu einer zur Reduktion der MIV-Kapazität führen. Wir lehnen das stark nachfrageorientierte Zielbild Verkehr des RGSK ab. Hier muss eine Strategieänderung zugunsten einer angebotsorientierten Planung erfolgen. 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. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
			2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Diese Einschätzung wird nicht geteilt. Das RGSK umfasst zahlreiche Massnahmen zur Förderung von Langsamverkehr, ÖV und kombinierter Mobilität. Mehr als die Hälfte der Massnahmenkosten im A-Horizont des RGSK 2021 / AP 4 sind für LV-Massnahmen vorgesehen (rund 227 Mio. CHF).
RBS	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ «BM.ÖV-Tram.1 Doppelspur Melchenbühl-Gümligen»: Dieses Projekt läuft unter STEP AS 2030/35 und somit unter dem Lead BAV (nicht AÖV) mit Finanzierung aus dem BIF (nicht NAF). Das Vorprojekt ist für 2023/24 vorgesehen, die Umsetzung 2028/29 (Inbetriebnahme 2029). ▶ «BM.ÖV-Ort.2 ÖV-Knotenpunkt Deisswil»: Was sind die Ziele dieser Massnahme? Ein Ausbau des Bahnhofs auf zwei Gleise ist im Rahmen STEP AS 2030/35 geplant (Lead BAV, Finanzierung via BIF). ▶ «BM.ÖV-Ort.3 ÖV-Knotenpunkt Stettlen»: Was sind die Ziele dieser Massnahme? ▶ «BM.ÖV-Str.5.1 ÖV-Spur Papiermühlestrasse»: Für diese Massnahme sollte – nicht zuletzt aufgrund der Erkenntnisse aus der Netzstrategie – eine beschleunigte Umsetzung geprüft werden. 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Eingaben werden berücksichtigt und die Unterlagen entsprechend angepasst bzw. ergänzt.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Eine Inbetriebnahme 2032 erscheint uns ob der aktuellen fast täglichen Verkehrskalamitäten deutlich zu spät!</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ «BM.ÖV-E.1 Elektrifizierung Buslinien 19, 21, 28»: Auch der RBS verfolgt im Raum Bern eine Elektrifizierung seiner Buslinien, wobei sog. Nachtlader im Vordergrund stehen. Kann der RBS bauliche Massnahmen für die Ladeinfrastruktur ebenfalls im RGSK anmelden? ▶ «BM.Ü.1.2 Studie Verkehrsinfrastrukturen für E-Busse»: Einen Abschluss 2027 erachten wir als ausgesprochen spät, die Resultate sollten früher vorliegen! 		
sia Sektion Bern	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Massnahmen MIV oder Mobilität > häufig Einzelmassnahmen, eine Gesamtwirkung wird nicht betrachtet. Die Stadt Bern hat eine laufende Studie, um diese übergeordneten Abstimmungen, kombiniert mit VM-Massnahmen zu optimieren. 	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Stiftung Landschaftsschutz Schweiz	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Fokus liegt zu stark auf dem Ausbau der Infrastruktur statt einer Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr. Da der Ausbau für den MIV häufig zu Lasten von Kulturland geht, lehnen wir diese Strategie klar ab. 	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
TCS Bern-Mittelland	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ MIV: Es ist wesentlich, dass alle Verkehrsträger gleich behandelt werden und langfristige, gleichberechtigte Lösungen für alle Verkehrsteilnehmenden angestrebt werden. Es ist wenig sinnvoll, einzelne Verkehrsgruppen zu bevorzugen. Auch stellen wir fest, dass der Verkehr als Übel angesehen wird, dessen volkswirtschaftlicher Nutzen jedoch ausgeklammert wird. Entsprechend findet der Wirtschaftsverkehr, namentlich Schwer- und Zulieferverkehr, nach wie vor ungenügend Beachtung im RGSK III. Es ist wesentlich, Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsachsen als solche zu erhalten, da diese massgeblich zur Entlastung des nachgelagerten Netzes und den Quartieren beitragen. Von einer flächendeckenden Temporeduktion ist deshalb unbedingt abzusehen. Zumal Temporeduktionen in Bezug auf 	2	▶ Das Anliegen wird bereits berücksichtigt. Die Zielsetzungen und Massnahmen im RGSK berücksichtigen alle Verkehrsträger. Die für die Massnahmen vorgesehenen Kosten von rund 430 Mio. CHF entfallen zu rund 19% auf den MIV, zu 17% auf den ÖV, zu 53% auf den Langsamverkehr, zu 3% auf die kombinierte Mobilität und zu 8% auf die nachfrageorientierte Mobilität.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		die Verkehrssicherheit problematische Situationen schaffen können, wenn Motorfahrzeuge plötzlich von Velos und e-Bikes rechts und links überholt werden, die sich (noch) nicht an die Tempovorgaben halten müssen. Auch verwirrende Signalisationen können zu gefährlichen Situationen führen, wenn beispielsweise Unklarheit bezüglich des geltenden Vortrittsrechts bestehen.		
VBBG	Eher Nein	▶ Aus der Sicht unseres Verbandes müssen der Individual- und der Öffentliche-Verkehr im Rahmen eines Gesamtkonzepts die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft erfüllen.	2	▶ Im RGSK werden alle Verkehrsträger berücksichtigt. Für die Verteilung der Kosten siehe vorangehende Antwort.
VCS Regional- gruppe Bern	Nein	<p>▶ 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.</p> <p>▶ Von Arbeitgebern in der Agglomeration sind zwingend Mobilitätskonzepte einzufordern, um den MIV-Pendelverkehr zu reduzieren.</p> <p>▶ 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.</p> <p>▶ 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</p>	2	▶ Im Rahmen einer Studie werden von der RKBM im 2021 entsprechende Grundlagen dazu erarbeitet, welche als Grundlage für das Agglomerationsprogramm der 5. Generation dienen können.
			3	▶ Das Einfordern solcher Mobilitätskonzepte obliegt dem Kanton und den Gemeinden.
			2	▶ Die ZBB Zukunft Bahnhof Bern erfordert eine Reduktion des motorisierten Verkehrs um rund 35%, was nicht autofrei bedeutet. Dieses Anliegen wird von der RKBM geteilt. Die Überprüfung des regionalen Basisnetzes MIV ist für 2021 vorgesehen.
			2	▶ Gemäss der regionalen 4V-Strategie werden alle Verkehrsträger berücksichtigt. Auch die Verlagerung auf platzsparendere Verkehrsträger ist Teil der Strategie. Das RGSK 2021 / AP 4 enthält somit auch zahlreiche Massnahmen für den Langsamverkehr. Insgesamt entfallen rund 53% der

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Aufenthaltsqualität und das Klima im Siedlungsraum verbessert werden durch die frei werdenden Flächen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 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. 	4	<p>Massnahmen-Kosten von insgesamt 430 Mio. CHF auf den Langsamverkehr.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Verein Läubigi Stadt	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 1. Die Studie zur Überprüfung des Basisnetzes muss so schnell wie möglich ausgelöst werden. Gerade im Hinblick auf die Entlastung des Bahnhofplatzes vom MIV ist diese Studie von zentraler Bedeutung. ▶ 2. Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere Temporeduktionen sind möglichst rasch und flächendeckend umzusetzen. ▶ 3. Es fehlen Massnahmen zur effektiven Reduktion des MIV, insbesondere mittels Dosierung. ▶ 4. Die Flächen für den MIV sollen konsequent reduziert werden und diese Flächen an die umweltfreundlichen Verkehrsträger (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) umgelagert werden. Zudem soll Innerorts die Aufenthaltsqualität und das Klima im Siedlungsraum verbessert werden durch die freiwerdenden Flächen. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Überprüfung des regionalen Basisnetzes ist für 2021 vorgesehen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2. Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere Temporeduktionen sind möglichst rasch und flächendeckend umzusetzen. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 3. Es fehlen Massnahmen zur effektiven Reduktion des MIV, insbesondere mittels Dosierung. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das RGSK 2021 / AP 4 enthält zahlreiche Massnahmen zur Förderung anderer Verkehrsträger.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 4. Die Flächen für den MIV sollen konsequent reduziert werden und diese Flächen an die umweltfreundlichen Verkehrsträger (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) umgelagert werden. Zudem soll Innerorts die Aufenthaltsqualität und das Klima im Siedlungsraum verbessert werden durch die freiwerdenden Flächen. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Verein Spurwechsel	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit begrüssen wir, insbesondere Temporeduktionen sind rasch umzusetzen. ▶ Sämtliche Massnahmen, die eine Kapazitätserhöhung mit sich bringen, lehnen wir kategorisch ab. ▶ Leider fehlen Massnahmen zur Reduktion der MIV-Kapazität und insbesondere einer systematischen Dosierung des MIV in der Region auf ein bevölkerungs- und klimaverträgliches Mass. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sämtliche Massnahmen, die eine Kapazitätserhöhung mit sich bringen, lehnen wir kategorisch ab. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Es sind keine Massnahmen zur Kapazitätserhöhung per se vorgesehen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Leider fehlen Massnahmen zur Reduktion der MIV-Kapazität und insbesondere einer systematischen Dosierung des MIV in der Region auf ein bevölkerungs- und klimaverträgliches Mass. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Es sind zahlreiche Massnahmen zur Förderung und Schaffung von Anreizen für die Nutzung anderer Verkehrsträger vorgesehen. Gleichzeitig sind die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse zu be-

Name	Antwort Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auch Temporeduktionen sind möglichst flächendeckend umzusetzen. ▶ Die in Aussicht gestellte Studie zur Überprüfung des Basisnetzes sollte so schnell wie möglich in Auftrag gegeben werden. 	4 2	<p>rücksichtigen und die Erreichbarkeit sicherzustellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Die Überprüfung des regionalen Basisnetzes ist für 2021 vorgesehen.
Wabern Leist	<p>-</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Sanierung Seftigenstrasse zw. Kreisel Lindenweg und Kreisel Kehrsatz Nord (MIV-Auf.4.1) -> Umwandlung von einer Ausserortsstrasse zu einer innerörtlichen Hauptstrasse grundsätzlich sehr sinnvoll -> allerdings widersprechen die bestehenden Pläne unmittelbar südlich des Lindenweg-Kreisels (komplizierte Lösung bez. Tramlinie / Tramhaltestelle) dem Charakter 'innerörtlichen Hauptstrasse' diametral -> Überarbeitung der geplanten Strassenumgestaltung anstreben. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Eingabe wird dem kantonalen Tiefbauamt zugestellt, welches die Federführung des Projektes innehat.

15. Massnahmen ÖV

Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der Massnahmenblätter zum Thema öffentlicher Verkehr (ÖV) einverstanden?

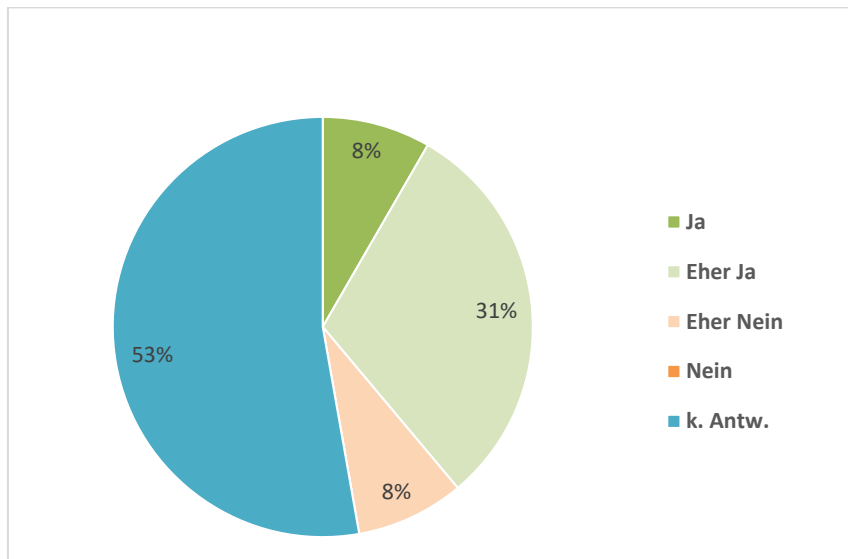


Diagramm: Frage 15 Massnahmen ÖV

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
APW	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ÖV im Wangental: Im RGSK 2021 ist für alle Agglomerationen ein ¼ Stundentakt vorgesehen. Der wirklich echte ¼ Stundentakt Linie S1 Freiburg - Bern und S2 Laupen - Bern sollte schon lange eingeführt sein. Rein technisch und ohne neue Investitionen könnte das schon heute Realität sein. Erst recht gilt das jetzt in der neuen Planungs- und Ausführungsphase. Zu beachten ist, dass das grösste im Westen von Bern planerisch bewilligte und im Bau befindliche Wohnbaugebiet Papillon-Ried in Niederwangen mit ca. 3000 zusätzlichen Einwohnern liegt. Zudem wird auch der ESP A 'Juch-Hallmatt' massiv überbaut mit der 'Neue Polizeizentrale', mit ca. 1400 Arbeitsplätzen und geplanter Neugestaltung des Zentrums von Niederwangen. Dies wird 	4	Wird zur Kenntnis genommen. Die S-Bahn-Planung liegt in der Zuständigkeit des Kantons.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		sichts der starken Belastung des Agglomerationszentrums, insbesondere des Bahnhofs Bern durch ÖV-Bewegungen sind Massnahmen zu dessen Entlastung dringlich. Die IGÖV Bern hat deshalb 2019 vorgeschlagen, direkt Züge zwischen Biel und Thun mit Halt in Lyss, Zollikofen, Ostermündigen, Gümligen und Münsingen einzuführen. Damit könnte gleichzeitig auf dem sehr stark MIV-belasteten Verkehrskorridor Nordost-Südost eine erhebliche Modalsplitverlagerung erreicht werden, da diese Direktverbindung eine starke Reisezeitverkürzung zwischen den genannten Relationen bewirken würde. Eine entsprechende Motion ist vom Grossen Rat am 27.11.2019 grossmehrheitlich überwiesen worden. Die IGöV Bern beantragt, diese Massnahme zusätzlich ins RGSK aufzunehmen.		stützt, kann er im Rahmen der Vorprüfung das Vorhaben gerne als Massnahme bei der RKBM eingeben.
Naturpark Gant-risch	Eher Ja	► Vgl. Bemerkung zu Punkt 5 betreffend Reduktion.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
Pro Velo Bern	Eher Ja			
Quartierkommission Länggasse-Engelhalbinsel	-	► Insbesondere möchten wir aber zur Frage der Erschliessung der Engelhalbinsel mit dem öffentlichen Verkehr Stellung nehmen: Wir stimmen Ihrer Einschätzung der schlechten Erschliessung der Engelhalbinsel zu. Wir sind aber irritiert, dass diese Massnahmen unter dem Titel «Mehr Komfort» gehandelt wird. Wie wir bereits in mehreren Mitwirkungen u.a. zum STEK 2016 im gleichen Jahr gegenüber der Stadt Bern und der Mitwirkung ZMB (2019) gegenüber den Kanton Bern ausgeführt haben. ist eine öV-Verbindung insbesondere aus folgenden Gründen zwingend notwendig und hat nichts mit «Komfort», den vielmehr mit einer Ermöglichung der Zugänglichkeit des Gebiets und damit auch der sozialen Teilhabe zu tun. Denn: - das Quartier Rossfeld gilt nach Aussagen des Gemeinderats der Stadt Bern als eines der an den schlechtesten er-	2	► Die Studie zur Erschliessung des Quartieres Rosseld wurde Anfang 2020 gestartet, Ergebnisse sind bis 2021 zu erwarten.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>geschlossenen Quartieren der Stadt Bern. Und dies ungeachtet dessen, dass mit der Stiftung Rossfeld und dem Wohnheim Rossfeld zwei Institutionen hier für Personen mit körperlicher Beeinträchtigung (oft auf Rollstühlen angewiesen) erstellt worden sind.</p> <p>- die auch im Bericht angesprochenen Höhendifferenzen zwischen Rossfeld und Tiefenau lassen es derzeit nicht zu, dass gewisse Bevölkerungsgruppen (v.a. ältere bzw. nicht mobile Personen) an Quartierangeboten der Engehalbinsel (z.B. Mittagstisch für QuartierbewohnerInnen) teilnehmen können. Sie müssten, um die Höhendifferenz zwischen Tiefenau und Rossfeld überwinden zu können z.B. von der Tiefenau mit der S-Bahn 9 erst in die Stadt fahren, dort den 21er Bus zurück ins Rossfeld nehmen, um dann in einem 1km Fussmarsch den Mittagstisch im Rossfeld erreichen zu können.</p> <p>- das auf Gerontologie spezialisiert Spital Tiefenau verfügt über keine direkte Anbindung. Derzeit werden Besucherinnen und Besucher von Mo bis Fr durch Freiwillige in einem vom Spital zur Verfügung gestellten Elektromobil von der S-Bahn Station Tiefenau zum Spital und zurückgefahren.</p> <p>- last but not least, stellt die Länggasse das Angebotszentrum unseres Stadtteils Länggasse-Engehalbinsel dar, ohne dass aber der grössere Teil der Bevölkerung der Engehalbinsel eine Anbindung an die Länggasse und deren Quartierangebote (z.B. Bibliothek, Läden, Gesundheitsversorgung. etc.) hat.</p> <p>Wir bitten Sie deshalb die öV-Verbindungen der Engehalbinsel seriös zu prüfen und unter den oben genannten Prämissen auch zu bewerten und bitten Sie vom irreführenden Begriff der «Komfortsteigerung» Abstand zu nehmen.</p>		
RBS	Ja	<p>► BM-ÖV-E.2: Es wird eine Massnahme für die Elektrifizierung der Buslinien 38, 41, 44, 46 und 47 gewünscht.</p>	2	<p>► Eine entsprechende Studie zu den Buslinien ist vorgesehen.</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
SBB	-	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Stadt Bern, Tram Länggasse <p>Die geplante Linienführung über die Schanzenbrücke tangiert Eigentum SBB. Die SBB gehen davon aus, dass für allfällige Ersatzmassnahmen an der Schanzenbrücke das Verursacherprinzip gilt (gem. EBG) und die entsprechenden Kosten berücksichtigt sind.</p>	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Es wird davon ausgegangen, dass dies den an der Planung beteiligten Stellen klar ist.
sia Sektion Bern	Ja			
Stiftung Landschaftsschutz Schweiz	Eher Ja			
TCS Bern-Mittelland	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ÖV: Einen Ausbau des ÖV-Angebotes begrüssen wir grundsätzlich. Hier gilt es zu beachten, dass das ÖV-Angebot nicht rund um die Uhr in gleichem Masse gewährleistet ist. Entsprechend ist es wichtig, z.B. in der Nacht Alternativangebote zum ÖV zu gewährleisten. Dies wäre beispielsweise möglich, indem öffentlicher Parkraum in der Nacht kostenlos zur Verfügung gestellt wird, anstatt im Gegenteil immer mehr Parkplätze permanent kostenpflichtig zu machen. 	3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dies würde falsche Anreize setzen: Private Parkierung wäre kostenpflichtig, während Parkieren auf dem öffentlichen Grund gratis wäre.
VBBG	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aus der Sicht unseres Verbandes müssen Individual- und öffentlicher Verkehr im Rahmen eines Gesamtkonzepts die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft erfüllen. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft sind in der regionalen Mobilitätsstrategie 2040 sowie in den Teilstrategien des RGSK 2021 / AP 4 berücksichtigt.
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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- 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Diskussionen und Planungen zu dieser Thematik sind bereits seit längerem im Gang.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		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.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen. Das Thema City-Schiene wird im Bericht ausführlicher erläutert werden.
		▶ BMÖV-Tram5: Wir sind von der Notwendigkeit eines Trams in die Länggasse nicht überzeugt. Deshalb ist das Vorhaben zurückzustufen, von «Festsetzung» zur «Vororientierung».	5	▶ Es handelt sich hierbei um eine kantonale Planung. Das Anliegen wird den kantonalen Stellen gerne weitergeleitet.
		▶ 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.	3	▶ Aufgrund der knappen Ressourcen ist ein früherer Beginn der Studie leider nicht möglich.
Verein Läbige Stadt	Ja			
Verein Spurwechsel	Ja			
Wabern Leist	-	<p>▶ Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (ÖV-Ort.4.2) -> Die Gestaltung eines attraktiven öffentlichen Bereichs ("Bahnhofplatz") an diesem derzeit noch sehr peripheren Standort ist abhängig von der effektiven Realisierbarkeit der angestrebten Gesamtentwicklung des Areals. Fragen der Zonierung wie auch betreffend der effektiven Nachfrage sowie Widerstände der Grundeigentümer sind zuerst zu klären.</p> <p>-> Die Verlängerung der Tramlinie 9 bis Kleinwabern ist eminent wichtig und soll ohne zeitlichen Verzug erfolgen. Im Hinblick auf die weitere Entwicklung hin zu einem auch tatsächlich ausreichend genutzten Knotenpunkt sind aber noch diverse Fragen zu klären (siehe oben). Es ist daher zu prüfen, ob die Endhaltstellensituation des Trams in einer ersten Phase redimensioniert erfolgen könnte (z.B. Endpunkt unmittelbar südlich des Lindenweg-Kreisels), mit Option eines späteren Ausbaus abgestimmt auf die effektive langfristige Arealentwicklung Balsigermatte.</p>	2	<p>▶ Die Verhandlung zwischen Kanton, Gemeinde und Leist sind bereits im Gang.</p> <p>▶ Die Verknüpfung des Bahnhofs Kleinwabern mit der Tramlinie 9 schafft einen zukunftsgerichteten Umsteigeknoten.</p>

16. Massnahmen LV

Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der Massnahmenblätter zum Thema Fuss- und Veloverkehr (LV) einverstanden?

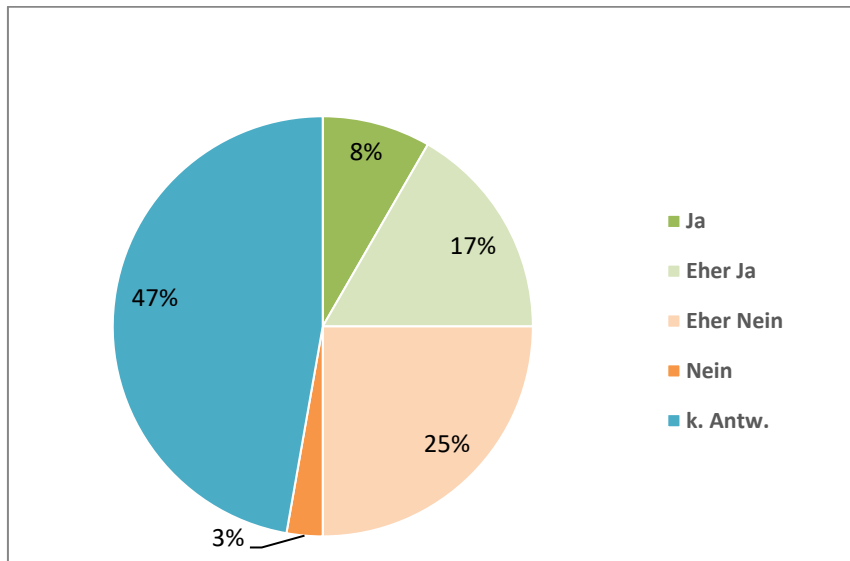


Diagramm: Frage 16 Massnahmen LV

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
APW	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ BM.LV-Ü10: Das Lastwagenverbot auf der Riedmoosstrasse muss aufrechterhalten werden um den Lastwagenverkehr zwischen Niederwangen und Brünnen zu unterbinden. (Gehört eigentlich eher zum MIV). ▶ BM.LV-Ü11: Diese Verbindung von der Riedmoosbrücke zum ESP A Juch/Hallmatt ist wichtig und muss unbedingt ausgeführt werden. Es fehlt die in der ÜO der ESP A Juch/Hallmatt vorgesehene Fussgängerverbindung/Passerelle über die Eisenbahn und Freiburgstrasse ins Wohngebiet Ried/Papillon. ▶ LV-Ü15: Fuss-/Veloverbindung Breitenrain – Länggasse ist überregional betrachtet sehr wichtig und sollte entsprechend höchste Priorität erhalten. Alle Veloverbindungen West / Süd – Nord / Ost sollten entsprechend auf diese Verbindung optimiert werden. 	4 1 4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Das Anliegen wird der Gemeinde Köniz gerne weiterleitet. ▶ Wird berücksichtigt und ergänzt. ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Name	Antwort Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
Bernmobil	<p>Eher Ja</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ BM.LV-F.1: Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Hodlerstrasse Bei dieser Massnahme muss das Projekt 2. Tramachse berücksichtigt werden. ▶ BM.LV-Ü.2: Stadt Bern, BGK Eigerstrasse–Kirchenfeldstrasse Ziele der Massnahme: - Behindertengerechte Ausgestaltung des öffentlichen Raums <u>inkl. der Haltestellen Sulgenau, Monbijoubücke, Aegertenstrasse, Thunplatz (Richtung Eigerplatz) der Linien 28 und 31.</u> ▶ BM.LV-Ü.3: Stadt Bern, BGK Murtenstrasse Bezug und Abgrenzung zu anderen Massnahmen: Ist mit dem Projekt ZMP Insel zu koordinieren. ▶ BM.LV-Ü.10: Stadt Bern, Köniz; Niederbottigen/Niederwangen: Regionale Verbindung Riedmoosstrasse – Moosweg Zweckmässigkeit: Im Regionalen Angebotskonzept 2022-2025 der Region Bern-Mittelland wird dem Kanton die Aufnahme der ÖV-Verbindung Niederwangen-Brünnen (Linie 22) ins Grundangebot beantragt. Die Fahrgastzahlen sind bereits nach dem ersten Betriebsjahr so hoch, dass eine Weiterführung des Betriebs gerechtfertigt ist. ▶ LV: Wir sind grundsätzlich einverstanden, möchten aber, dass wir in folgendem Massnahmenblatt bei den Zuständigkeiten unter „Weitere Beteiligte“ aufgeführt werden: <ul style="list-style-type: none"> - BM.LV-F.1: Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Hodlerstrasse - BM.LV-Ü.4: Stadt Bern, Fuss- und Velounterführung Ausserholligen - BM.LV-Ü.11: Gemeinde Köniz, Fuss-/Veloverbindung Juch/Hallmatt-Rehag (UF/ÜF) - BM.LV-Ü.21.4 Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Schauplatzgasse / Gurtengasse 	1	▶ Die Anliegen werden berücksichtigt. Die Unterlagen werden entsprechend angepasst.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		- BM.LV-Ü.21.22: Worb, Rubigenstrasse, Sicherheit des Veloverkehrs - BM.LV-Ü.21.26: Münsingen, Ortsdurchfahrt Tägertschi		
BLS Infrastruktur	-	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bericht S. 115: Basisnetz öV, Ferenbalm-Gurbrü sollte gelöscht werden (seit Ende 2018 nicht mehr bedient) ▶ Bericht S. 121: "Bahnhof Weissenbühl: Es ist zu prüfen, wie die Anbindung des Bahnhofs Weissenbühl an den Feinverteiler verbessert werden kann. Noch offen ist die Art der Optimierung (bessere Fussweganbindung, Taktverdichtung, Verschiebung Bahnhof)." Bitte Verschiebung streichen. Ist zurzeit kein Thema und die BLS arbeitet an einem Perronverlängerungsprojekt! Was wäre die grundsätzliche Idee (Verschiebung wohin)? ▶ Massnahmenband S. 129, BM.ÖV-Ort.4.3 Köniz, ÖV-Knoten Liebefeld: Ist die Massnahme mit dem Doppelspurausbau und Neubau der Haltestelle Liebefeld koordiniert? Bei anderen Massnahmen in diesem Streckenabschnitt wird explizit darauf hingewiesen, dass diese Abstimmung zu erfolgen hat. ▶ Bahnmassnahmen generell: Ich mag mich erinnern, dass ich vor gut einem Jahr zu verschiedenen BLS-Massnahmen eine Liste überarbeitet habe. Diese Massnahmen sind im RGSK nicht zu finden. Ich nehme an bewusst, aber warum? 	1 1 1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird berücksichtigt und ergänzt. ▶ Wird berücksichtigt und ergänzt. ▶ Wird berücksichtigt und ergänzt. ▶ Massnahmen werden geprüft und ergänzt.
Décroissance Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Förderung und Tendenz ist grundsätzlich richtig. Sie muss jedoch mit einer klaren Reduktions- und Substitutionsstrategie beim MIV einhergehen. Dies ist viel zu wenig der Fall. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das RGSK 2021 / AP 4 umfasst zahlreiche Massnahmen, welche der Förderung des Langsamverkehrs, des öffentlichen Verkehrs sowie der kombinierten Mobilität und Multimodalität dienen.
ERT	Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ BM.LV-Ü.25.1 Region Bern-Mittelland, Studie Velohauptroute Münsingen-Thun: Die Massnahme trägt zur Weiterentwicklung des Velohaupttroutennetzes für den Veloverkehr bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Velohaupttrouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden. Der ERT 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Zusammenarbeit und Koordination mit dem Entwicklungsraum Thun (ERT) ist im Rahmen der Studie vorgesehen.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>begrüssst und unterstützt die Stossrichtung und die Idee dahinter, das Potenzial von Velos und E-Bikes besser auszuschöpfen, um das Strassennetz zu entlasten, die Sicherheit zu erhöhen oder den Modal-Split-Anteil des Velos weiter zu fördern. Die Planung des Velohaupttroutennetzes mit hohem Standard (Velobahnen) und deren Definition sowie die Planung der geeigneten Linienführung ist mit dem ERT zu koordinieren. Der ERT ist in die drei Projektschritte miteinzubeziehen oder es bleibt zumindest abzuklären, in welcher Weise der ERT miteinzubeziehen ist: Das betrifft die Bestimmung der am besten geeigneten Linienführung zwischen Münsingen und Thun, die Durchführung einer Planungsstudie zur Ermittlung des Massnahmenkonzeptes und einer Bestvariante sowie die Ausarbeitung eines Vorprojektes. Der ERT regt an, die Velohauptroute im Zusammenhang der kantonalen Vorrangrouten zu prüfen. Solche hält der ERT in seiner Karte für den Handlungsbedarf fest.</p> <p>► BM.LV-Ü.21.30 Umsetzung Velohauptroute Korridor Gürbetal: Sobald die Linienführung bekannt ist und sich zeigen würde, dass Gemeinden des ERT tangiert sind, ist die Koordination mit dem ERT sicherzustellen und er in die Planung miteinzubeziehen.</p>		
		► BM.LV-Ü.21.30 Umsetzung Velohauptroute Korridor Gürbetal: Sobald die Linienführung bekannt ist und sich zeigen würde, dass Gemeinden des ERT tangiert sind, ist die Koordination mit dem ERT sicherzustellen und er in die Planung miteinzubeziehen.	4	► Die Koordination mit dem Entwicklungsraum Thun (ERT) ist sichergestellt.
Gewerbeverband KMU Stadt Bern	Eher Nein	► Vgl. dazu vorangehende Erläuterungen.	4	► Vgl. vorangehende Antworten.
Handels- und In- dustrieverein Kan- ton Bern, Sektion Bern	Eher Nein	► Vgl. dazu vorangehende Erläuterungen.	4	► Vgl. vorangehende Antworten.
HEV Bern und Umgebung	Eher Nein	► Vgl. dazu vorangehende Erläuterungen.	4	► Vgl. vorangehende Antworten.
Naturpark Gant- risch	Eher Ja	► Region Bern-Mittelland Studie Tangentialverbindung Schwarzenburg–Kirchdorf. Die Studie soll auch die Erreichbarkeit von	2	► Die Planung der Verbindung erfolgt im Rahmen des Regionalen Angebotskonzepts ÖV.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		Schwarzenburg an Bern und weitergehende Orte ab Schwarzenburg einschliessen. Und zwar bis Guggisberg und bis Mittelhäusern. Begründung: Diese Verbindungen sind sehr wichtig, um im Perimeter des Naturparks Gantrisch durchgehende Langsamverkehrsrouten anzubieten. Diese Routen sind sowohl für Alltags- wie auch Freizeitverkehr wichtig.		
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die geplante Studie zu Velodrehscheiben muss zwingend auch auf die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs ausgerichtet werden, da diese Verkehrsart in Zukunft stark zunehmen wird. Dies insbesondere, weil sich der Naturpark Gantrisch noch mehr mit Langsamverkehr (zu Fuss und Velo) positionieren will. ▶ Grundsätzlich ist der Naturpark Gantrisch bestrebt, die Stadt Bern und ihre Agglomeration via Langsamverkehrsrouten (Mountain-Bike und Fahrradrouten) zu erschliessen. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird im Rahmen der Studie berücksichtigt.
Pro Velo Bern	-	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die genannten Massnahmen reichen aus unserer Sicht nicht. Insbesondere, da viele der Massnahmen auf die Stadt Bern beschränkt sind. ▶ Um den Anteil des Veloverkehrs massgeblich zu erhöhen, ist die rasche Planung und Umsetzung eines durchgehenden Netzes von Velohaupttrouten in der ganzen Region nötig. Die Massnahmen müssen zudem aufeinander abgestimmt sein, damit kein Flickenteppich entsteht. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Einschätzung wird nicht geteilt. Für die gesamte Region ist ein Netz verschiedener, aufeinander abgestimmter Alltagsvelorouten geplant.
			4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Es sind verschiedene, aufeinander abgestimmte Planungen im Gange.
Pro Velo Münsingen	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Begriff Langsamverkehr ist irreführend. Mit der Zunahme von schnellen E-Bikes wandeln sich auch die Bedürfnisse und Anforderungen an geteilte Verkehrsflächen. Der Velo- und Fussverkehr ist gemeinsam zu planen, bei Bedarf aber zu entbündeln (Massnahme 7.4.3.). ▶ Der im RGSK postulierte Ausbau der schnellen und direkten Velohaupttrouten wird begrüsst und könnte noch stärker forciert werden. Insbesondere wird eine rasche Realisierung der Routen im Aaretal gefordert. So könnten rasch Entlastungskapazitäten geschaffen werden, die während der Bauarbeiten an 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Begriff Langsamverkehr ist ein etablierter Fachbegriff. Eine entsprechende Studie (Regionales Leitbild Langsamverkehr) zur genannten Thematik (Mischverkehr vs. Entflechtung) ist geplant.
			4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die entsprechenden Planungen in Koordination mit den beteiligten Stellen sind bereits im Gang.

Name	Antwort Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>der Bahnlinie genutzt werden könnten. Die Netzlücke Münsingen – Konolfingen ist mit Priorität A zu schliessen (Massnahmen 21.26 22.18).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Um den Anteil des Veloverkehrs massgeblich zu erhöhen, reichen die genannten Massnahmen, die zudem mehrheitlich auf die Stadt Bern beschränkt sind, nicht aus. Es braucht die rasche Planung und Umsetzung eines durchgehenden Netzes von Velohaupttrouten in der ganzen Region. Die Massnahmen müssen aufeinander abgestimmt sein, damit kein Stückwerk entsteht. Der Fussverkehr ist oft einfach mitgemeint, aber kaum Kern der Planung. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Einschätzung wird nicht geteilt. Für die gesamte Region ist ein Netz verschiedener, aufeinander abgestimmter Alltagsvelorouten geplant. ▶ Die Massnahmen berücksichtigen auch die Anliegen des Fussverkehrs.
RBS	Eher Ja ▶		▶
SBB	<p>-</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern A- und B-Horizont Die SBB weist darauf hin, dass eine Doppelsubventionierung via Mittel SBB Infrastruktur und Agglomerationsfond nicht zulässig ist. Der Finanzierungsschlüssel ist entsprechend anzupassen. ▶ Stadt Bern, Bümpliz Süd, Fuss- / Veloverbindung Freiburgerstrasse – Lagerhausweg/Wangenstrasse Die vorgesehene neue Unterführung für Fuss- und Veloverkehr kann nicht mit dem Projekt SBB «AS25 Bern Bümpliz Abstellanlage» konkretisiert / realisiert werden. Die Realisierung der Abstellanlage muss als eigenständiges Projekt prioritär umgesetzt werden, um die weiteren leistungssteigernden Projekte rund um den Bahnknoten Bern realisieren zu können. Unter anderem aufgrund der unterschiedlichen Projektstände und Ausführungszeiträume (SBB Bau Jan 2021 – Mai 2022, Stadt Bau 2022 – 2025) ist eine gemeinsame Realisierung ohne Verzögerung des SBB-Projektes nicht möglich. Die SBB steht einer neuen Fuss- und Veloverbindung grundsätzlich offen gegenüber. Die Planung und Projektierung einer 	1	▶ Wird berücksichtigt und entsprechend angepasst.
		1	▶ Wird berücksichtigt und entsprechend angepasst.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>neuen / angepassten Fuss- und Veloquerung muss jedoch zwingend als eigenständiges Projekt durch die Stadt geführt werden. Die SBB ist adäquat in die Planung einzubeziehen, damit die Anschlüsse im Bereich in einem Endzustand aber auch im Bauzustand funktionieren. Notwendige Fachdienstleistungen SBB sind zu entschädigen (keine Doppelsubventionierung von Massnahmen via Agglomerationsprogramm und via BIF).</p> <p>► Münsingen, Entwicklung um den Bahnhof Beim Bahnhof Münsingen fehlen aus unserer Sicht notwendige Infrastrukturmassnahmen im Zusammenhang mit dem anstehenden SBB Projekt. Wir bitten um Prüfung, ob folgende Elemente nicht aufgeführt werden sollen / müssen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - PU Nord: Verbreiterung der bestehenden Unterführung - PU Süd: neue Unterführung mit Aufgang Mittelperron - Aussenperron: Bahnhofzugang mit neuem AP West - Entlastungsstrasse Nord 	1	<p>► Wird berücksichtigt und entsprechend angepasst.</p>
sia Sektion Bern	Eher Ja	<p>► Bei der Planung sind gemäss RGSK 2021 die diversen Verkehrsträger gleich zu behandeln. Diesbezüglich ist zu überlegen, ob nicht trotzdem, in einer Netzsicht, eine Priorisierung anzugehen wäre (weg von der Idee, dass immer alle auf den gleichen Strassen sind > Separierungen und damit Stärkung des Veloverkehrs).</p>	4	<p>► Die Bedürfnisse aller Verkehrsträger sind zu berücksichtigen. Als Grundlage dient die regionale Mobilitätsstrategie 2040.</p> <p>► Für den Veloverkehr sind u. a. abgesetzte Velorouten mit erhöhtem Standard geplant.</p>
Stiftung Landschaftsschutz Schweiz	Eher Ja	<p>► In der Agglomeration (ausser Köniz und Bern) sind kaum Massnahmen für zu Fuss gehende vorgesehen. Dabei besteht überall Handlungsbedarf. Diese Massnahmen sind zu ergänzen.</p>	2	<p>► Die Eingabe von Fussverkehrsmassnahmen erfolgt durch die Gemeinden. In den Projekten ist der Fussverkehr jedoch mitberücksichtigt. Zudem ist für 2021 eine entsprechende Langsamverkehrs-Studie vorgesehen.</p>
Stiftung Schweiz-Mobil	Ja	<p>► Wichtig ist, dass im Rahmen der Massnahmen Velonetz, Velohauptrouen und Tangentialverbindungen auch das Velo-Freizeit-Routennetz (Veloland Schweiz) mitberücksichtigt wird. Auch auf den bestehenden Veloland-Routen gibt es Optimierungspotential (Veloland 2030-Massnahmen).</p>	4	<p>► Entsprechende konkrete Anliegen werden gerne berücksichtigt.</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
TCS Bern-Mittelland	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wir empfinden die Massnahmen zu Fuss- und Veloverkehr als zu einseitig. Eine Entflechtung des Verkehrs ist sinnvoll und der Verkehrssicherheit zuträglich. Es geht jedoch nicht an, dass diese gewohnheitsmässig zulasten des MIV erfolgt. 	2	▶ Dies wurde im Rahmen des AP 4 berücksichtigt.
VBBG	-	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Für uns ist es äusserst wichtig, dass die Burgergemeinden und burgerlichen Korporationen bei der Festlegung von Wander- und Velorouten, bei Ausbauten von bestehenden Velowegen sowie bei der Platzierung von jeglichen Signalisations-elementen als Grundeigentümerinnen von Beginn an einbezogen werden. ▶ Auf Waldstrassen ist Wandern und Velofahren bereits heute im Rahmen des geltenden Waldgesetzes gestattet. Das Festlegen von Wanderwegen und Velorouten im Wald ist als gesteigerter Gemeingebrauch zu betrachten und ist mit dem Grundeigentümer zu vereinbaren. Bei Bauvorhaben in Waldesnähe gilt ein gesetzlicher Waldabstand von 15m bzw. 30m. Sollte eine Unterschreitung des gesetzlichen Waldabstandes unumgänglich sein, ist Haftung und Unterhalt dem Werkeigentümer zu übertragen. 	2 2	▶ Wird berücksichtigt. ▶ Bei den Planungen werden die Gesetzgebung und übergeordneten Vorschriften berücksichtigt.
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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 	4 4 5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Standards sind regional zu konsolidieren. Wird im Regionalen Leitbild Langsamverkehr aufgenommen, das ab 2021 erarbeitet wird. ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Es obliegt der Stadt Bern, die kommunalen Massnahmen in das RGSK 2021 / AP 4 einzugeben. ▶ Aktuell sind 6 regionale Planungsstudien zu Alltagsvelorouten im Gang. Die gegebenen Ressourcen der RKBM beeinflussen die Anzahl der möglichen Veloplanungsprojekte. Ohne zusätzliche

Name	Antwort Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>und 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.</p>		<p>Ressourcen für die Geschäftsstelle der RKBM ist kein wesentlich grösserer Umfang an Velo-Planungen zu erwarten.</p>
	<p>► Die Regionalkonferenz kann die Rolle einnehmen, diese überkommunale Planung voranzutreiben und abzustimmen. Sonst drohen die Velohaupttrouten zu «Planungsleichen» zu verkommen.</p>	2	<p>► Für die überkommunalen Planungsstudien hat die RKBM die Federführung inne. Für die Umsetzung ist in der Regel das kantonale Tiefbauamt zuständig.</p>
	<p>► 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.</p>	5	<p>► Die RKBM setzt sich dafür ein, prioritäre Vorhaben möglichst rasch in die Umsetzungsphase zu führen. Dabei ist zu beachten, dass die Umsetzung der meisten Massnahmen abgänglich ist von verschiedenen Rahmenbedingungen. So beeinflussen vor allem die übergeordneten Planungen von Bund und Kanton die Umsetzung der Massnahmen stark. Zudem sind die Ressourcen beschränkt, und die Projekte werden mit den kantonalen Ämtern priorisiert. Die Prozesse und Rollen bei Veloplanungen werden im Bericht verdeutlicht.</p>
	<p>► 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.</p>	5	<p>► Die Planungsstudie zur Veloroute Münsingen–Thun wird 2021 gestartet. Für den Abschnitt Bern–Münsingen bestehen Abhängigkeiten zum Realisierungshorizont des 3. Gleises durch die SBB.</p>
	<p>► In der Agglomeration (ausser Köniz und Bern) sind kaum Massnahmen für zu Fuss Gehende vorgesehen. Dabei besteht überall Handlungsbedarf. Diese Massnahmen sind zu ergänzen.</p>	2	<p>► Bei verschiedenen Massnahmenblättern sind auch Massnahmen für den Fussverkehr vorgesehen (z. B. Verkehrssicherheit, Platzsituationen etc.).</p>
	<p>► BMLVÜ24.1 Studie Leitbild Fuss- und Veloverkehr. Nicht erst 2024 starten, sondern früher.</p>	4	<p>► Die Planung für die Studie Regionales Leitbild Langsamverkehr wird 2021 gestartet.</p>
	<p>► 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 Uetligen eingezeichnet.</p>	1	<p>► Das Anliegen wird berücksichtigt und die Unterlagen werden entsprechend ergänzt.</p>

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		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.		
Verband Berner Waldbesitzer	Nein	► Auf Waldstrassen ist Wandern und Velofahren bereits heute im Rahmen des geltenden Waldgesetzes gestattet. Das Festlegen von Wanderwegen und Velorouten im Wald ist als gesteigerter Gemeingebrauch zu betrachten und ist mit dem Grundeigentümer zu vereinbaren. Bei Bauvorhaben in Waldesnähe gilt ein gesetzlicher Waldabstand von 15m bzw. 30m. Sollte eine Unterschreitung des gesetzlichen Waldabstandes unumgänglich sein, ist Haftung und Unterhalt dem Werkeigentümer (mehrwertbegünstigter Nutzniesser) zu übertragen. Angesichts fehlender nachhaltiger und eigentumsverträglicher Lösungen im Wald fordern wir auf einen Verzicht jeglicher Neuanlage von Langsamverkehrsrouten entlang von Wäldern und erwarten die Einhaltung der ordentlichen gesetzlichen Waldabstände oder nachhaltige Lösungen für Betrieb und Unterhalt sowie die Bewirtschaftung des angrenzenden Waldes.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
Verein Läubigi Stadt	Eher Nein	► Um den Anteil des Veloverkehrs zu erhöhen, sollte die rasche Planung eines durchgehenden Netzes von direkten und sicheren Radial- und Tangentialrouten in der ganzen Region prioritär behandelt werden. Auf den Vorrang- bzw. Hauptrouten sollte der Veloverkehr Vorrang vor dem MIV haben.	2	► Verschiedene Planungen zur Stärkung des Veloroutennetzes mit erhöhtem Standard im gesamten RKBM-Perimeter sind bereits im Gang.
Verein Spurwechsel	Eher Nein	► Die Massnahmen sind zwar insgesamt zu begrüessen, reichen jedoch nicht aus. Insbesondere die A-Massnahmen sind grösstenteils in der Stadt Bern vorgesehen.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
Vortritt Fussgänger	Eher Nein	► BM.LV-Ü.15 Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Breitenrain – Länggasse	4	► Wird zur Kenntnis genommen.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Vortritt Fussgänger hat zu dieser Massnahme bereits eine Medienmitteilung veröffentlicht (6. Juni 2018; siehe Anhang). Die bisher vorgestellte Velobrücke Breitenrain – Länggasse ist für Fussgänger nicht akzeptabel. Entsprechend wurde beschlossen, beim nächsten fälligen Kredit das Referendum dagegen zu ergreifen. Sollte das bisherige Projekt grundlegend und im Sinne einer Brücke für alle Verkehrsteilnehmenden überarbeitet werden, wird der Verein dieses nochmals prüfen.</p>		
Wabern Leist	-	<p>► Sanierung Seftigenstrasse zw. Sandrain und Kreuzung Morillonstrasse (LV-Ü-9) sinnvoll (mehr Sicherheit für Veloverkehr sehr dringend, Baubeginn möglichst nicht erst im 2026 ansetzen)</p> <p>► Velohaupttrouten: Uferweg zw. Schönausteg und Eichholz (LV-Ü.22.10) "schnelle, direkte, widerstandsfreie und sichere Veloroute" ist in diesem Uferwegabschnitt weder machbar noch erwünscht und wurde vom Könizer Parlament bereits im 2017 abgelehnt → Streichung aus dem RGSK resp. stattdessen Massnahme "Leichte Verbreiterung des Uferwegs, Signalisierung Fussweg mit ergänzendem Hinweis 'Velos im Schritttempo zugelassen'"</p> <p>► Fuss-/Veloverbindung Weyergut (LV-Ü.22.15) Durchschneidung der Landwirtschaftszone Weyergut (Schliessung der Lücke in der Viktoriastrasse) durch einen normgerechten Fuss-/Veloweg (ca. 5m Breite) sowie Kosten von 0.8 Mio stehen in sehr schlechtem Verhältnis zum Nutzen (als kantonale Veloroute unbrauchbar, da keine Fortsetzung östlich Maygut besteht) → Reduktion der Massnahme auf lokale Fusswegverbindung (schmalere Feldweg mit Naturbelag).</p>	2	<p>► Die Projektleitung obliegt dem kantonalen Tiefbauamt. Das Anliegen wird im Rahmen des Projekts Seftigenstrasse bearbeitet.</p>
			5	<p>► Das Anliegen muss mit der Stadt Bern geprüft werden.</p>
			5	<p>► Die Aufnahme der Massnahme wurde von der Gemeinde Köniz beantragt.</p>

17. Massnahmen NM

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

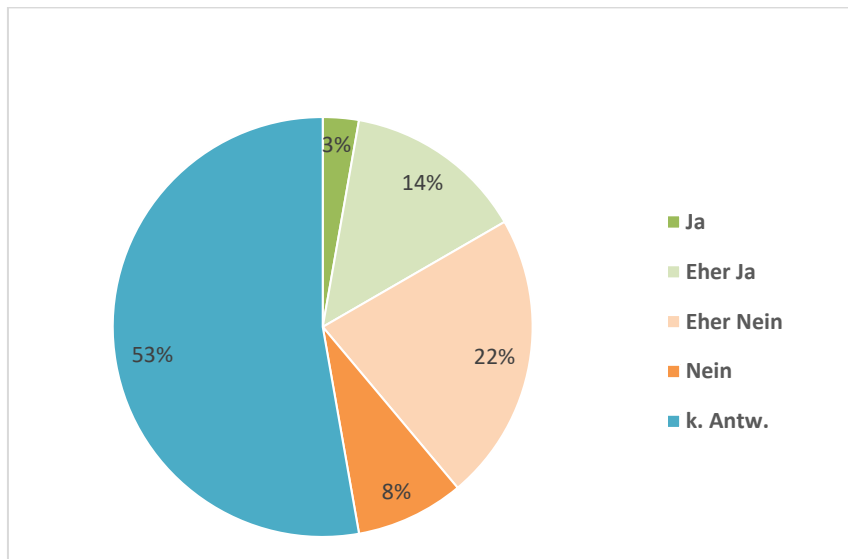


Diagramm: Frage 17 Massnahmen NM

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
APW	Eher Ja			
Bernmobil	Eher Ja	► Wir sind grundsätzlich einverstanden, möchten aber, dass wir in folgendem Massnahmenblatt bei den Zuständigkeiten unter „Weitere Beteiligte“ aufgeführt werden: - BM.NM-Ü.1.1: Belp, Studie Verkehrsmanagement Belp - BM.NM-Ü.1.3: Stadt Bern, Studie City-Logistik (Hubs)	1	► Wird berücksichtigt und entsprechend ergänzt.
Décroissance Bern	Nein	► „Nachfrageorientiert“ ist für uns ein falscher Begriff. Sich beim MIV an der Nachfrage zu orientieren, ist grundsätzlich falsch. Zumal es schwierig ist, Nachfrage zu messen, die meist erst entsteht, wenn die Angebote vergrössert werden. Hier muss man zu einer angebotsorientierten Planung übergehen: Das bestehende Angebot an Verkehrskorridoren ist einzufrieren, der MIV hat sich daran zu orientieren und wird dies auch. Kein	4	► Wird zur Kenntnis genommen.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		Stau wächst unendlich, die Verkehrsteilnehmer passen sich sehr bald an und weichen auf ÖV und LV aus.		
Gewerbeverband KMU Stadt Bern	Eher Nein	► Vgl. dazu vorangehende Erläuterungen.	4	► Vgl. vorangehende Antworten.
Handels- und In- dustrieverein Kan- ton Bern, Sektion Bern	Eher Nein	► Vgl. dazu vorangehende Erläuterungen.	4	► Vgl. vorangehende Antworten.
HEV Bern und Umgebung	Eher Nein	► Vgl. dazu vorangehende Erläuterungen.	4	► Vgl. vorangehende Antworten.
Naturpark Gant- risch	Ja			
Pro Velo Bern	Eher Nein	► Die geplanten Massnahmen bewirken zu wenig, damit es wirklich zu einem Umstieg aufs Velo – weg vom MIV – kommt.	4	► Es sind zahlreiche Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs vorgesehen. Mehr als die Hälfte der Massnahmenkosten im A-Horizont des RGSK 2021 / AP 4 sind für LV-Massnahmen vorgesehen (rund 227 Mio. CHF).
Pro Velo Münsin- gen	Eher Nein	<p>► Wir lehnen das stark nachfrageorientierte Zielbild Verkehr des RGSK ab. Hier muss zwingend eine Strategieänderung zugunsten einer angebotsorientierten Planung erfolgen.</p> <p>► Ü.1 und Ü.1.2: Es ist schade, dass zum Thema Mobilitätsmanagement nur Studien vorgesehen sind. Es gibt durchaus akuten Handlungsbedarf, z.B. im Rahmen des regionalen Verkehrsmanagements 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. Die geplanten Massnahmen bewirken zu wenig, damit es wirklich zu einem Umstieg – weg vom MIV – kommt.</p>	2 2	<p>► Mit den zahlreichen Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs werden im RGSK bereits wichtige Anreize für die vermehrte Nutzung von LV, ÖV sowie der kombinierten Mobilität geschaffen.</p> <p>► Die Studie soll die regionalen Grundlagen zum Mobilitätsmanagement schaffen. Daraus können anschliessend konkrete (Umsetzungs-) Massnahmen zuhanden des Agglomerationsprogramms der 5. Generation abgeleitet werden.</p>
RBS	Eher Ja			
sia Sektion Bern	Eher Ja			

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
Stiftung Landschaftsschutz Schweiz	Nein		4	► Wird zur Kenntnis genommen.
TCS Bern-Mittelland	Eher Nein	► Wesentlich ist, alle Massnahmen im Kontext eines Gesamtverkehrskonzepts zu betrachten und entsprechend zu planen. Nachfrageorientierte Massnahmen wie Dosiersysteme können nebst der lokalen Entlastung auch zu Mehrbelastungen an anderen Orten führen, wenn der Verkehr nicht mehr abfliessen kann. Es muss unbedingt vermieden werden, dass die Agglomerationen zum Leidtragenden der städtischen Verkehrspolitik werden.	4	► Grundlage für das regionale Gesamtverkehrskonzept ist die regional konsolidierte Mobilitätsstrategie 2040. Diese fliesst in das Zielbild und in die Teilstrategien des RGSK ein.
VCS Regionalgruppe Bern	Nein	► 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.	4 2	► Das RGSK umfasst Massnahmen für alle Verkehrsträger. ► Gemäss dem Entscheid der Kommission Verkehr der RKBM wird aufgrund beschränkter Ressourcen derzeit auf eine regionale Pilotstudie Mobility Pricing verzichtet. ► Die Studie soll die regionalen Grundlagen zum Mobilitätsmanagement schaffen. Daraus können anschliessend konkrete (Umsetzungs-) Massnahmen zuhanden des Agglomerationsprogramms der 5. Generation abgeleitet werden.
Verein BuchsiMobil	Eher Nein	► Ü.1 und Ü.1.2: Es ist schade, dass zum Thema Mobilitätsmanagement nur Studien vorgesehen sind. Es gibt durchaus akuten Handlungsbedarf, z.B. im Rahmen des regionalen Verkehrsmanagements -Nord oder bei Ortplanungsrevisionen.	2	► Die Studie soll die regionalen Grundlagen zum Mobilitätsmanagement schaffen. Daraus können anschliessend konkrete (Umsetzungs-) Massnahmen zuhanden des Agglomerationsprogramms der

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		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.		5. Generation abgeleitet werden.
Verein Läubigi Stadt	Eher Nein	► Die Ziele und Massnahmen sind zu stark auf den MIV fokussiert. Der MIV sollte reduziert werden, Verkehrsmanagement-Massnahmen sollten nur dazu dienen, den MIV ausserhalb des Siedlungsgebiets zurückzuhalten und den Verkehrsfluss des ÖVs sicherzustellen. Zudem sollten die Gemeinden aufgefordert werden, mit Nachbargemeinden zusammenzuarbeiten und gemeinsame Konzepte für das Mobilitätsmanagement zu entwickeln.	2	► Die Massnahmen berücksichtigen alle Verkehrsträger. Mehr als die Hälfte der Massnahmenkosten im A-Horizont des RGSK 2021 / AP 4 sind für LV-Massnahmen vorgesehen (rund 227 Mio. CHF).
Verein Spurwechsel	Eher Ja	► Wir sehen ein gewisses Potenzial bei den Verkehrsmanagement-Massnahmen. Diese müssen aber immer dazu dienen, den MIV ausserhalb des Siedlungsgebiets aufzuhalten und den Verkehrsfluss des ÖV sicherzustellen. Die Massnahmen sollen grundsätzlich zu einer Verlängerung der Reisezeit des MIV in den Stosszeiten führen und damit auch eine Verhaltensänderung bei der Verkehrsmittelwahl hin zu ÖV und Velo bewirken. Dementsprechend begrüssen wir Verkehrsmanagement-Massnahmen, die dem Verkehrsfluss des ÖV zugutekommen. Solche, mit denen «die Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem Auto verbessert werden» sollen, beurteilen wir dagegen kritisch.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
Wabern Leist	-	► Verkehrsmanagement Köniz Wabern – Bern Süd (NM-VM.3) Weiterausbau des bestehenden VM ist sinnvoll.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.

18. Massnahmen KM

Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der Massnahmenblätter zum Thema kombinierte Mobilität (KM) einverstanden?

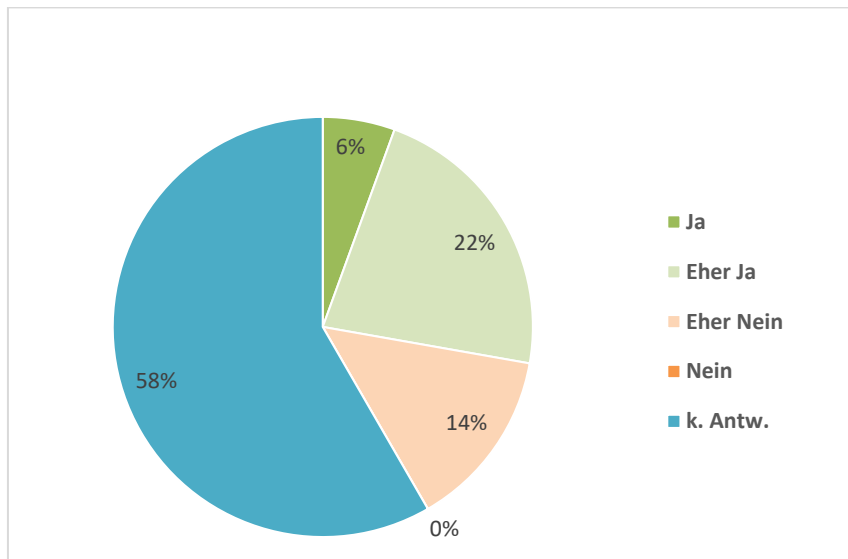


Diagramm: Frage 18 Massnahmen KM

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
APW	Eher Ja			▶
Bermobil	Eher Ja	▶ Wir sind grundsätzlich einverstanden, möchten aber, dass wir in folgendem Massnahmenblatt bei den Zuständigkeiten unter „Weitere Beteiligte“ aufgeführt werden: - BM.KM-B.5.2: Stadt Bern, Veloparkierung S-Bahnstation Bümpliz Nord - BM.KM-B.5.3: Agglomeration Bern, B+R Anlagen - BM.KM-B.1 Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A-Horizont - BM.KM-Mu.1.1: Region Bern-Mittelland, Studie Mobilitätshubs	1	▶ Wird berücksichtigt und entsprechend ergänzt.
Gewerbeverband KMU Stadt Bern	Eher Ja	▶ Vgl. dazu vorangehende Erläuterungen.	4	▶ Vgl. vorangehende Antworten.
Handels- und In-	Eher Ja	▶ Vgl. dazu vorangehende Erläuterungen.	4	▶ Vgl. vorangehende Antworten.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
dustrieverein Kan- ton Bern, Sektion Bern				
HEV Bern und Umgebung	Eher Ja	► Vgl. dazu vorangehende Erläuterungen.	4	► Vgl. vorangehende Antworten.
Naturpark Gant- risch	Ja			
Pro Velo Bern	Eher Nein	► Zentral, dass es zu einer Verlagerung hin zu flächensparenden Verkehrsmitteln kommt. Damit dies gelingt, müssen die genannten Hubs richtig positioniert werden und es müssen gleichzeitig Massnahmen getroffen werden, die den Umstieg weg vom MIV fördern. Beispielsweise die Reduktion des Parkplatzangebots in der Stadt Bern.	2	► Die Einschätzung wird von der RKBM geteilt. Es handelt sich um wichtige Ziele der zu erarbeitenden regionalen Studie Mobilitätshubs.
Pro Velo Münsin- gen	Eher Nein	► Es wird begrüsst, dass die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel optimiert werden soll. Die Bemühungen, die kombinierte Mobilität zu fördern, sind auszuweiten und mit dem klaren Ziel den MIV zu reduzieren umzusetzen. ► Das Umsteigepotential auf den öV und das Velo ist auch ausserhalb der Stadt Bern gross, wird aber heute nicht ausgeschöpft. Hier muss das RGSK den Umstieg auf ökologische Verkehrsmittel stärker fördern.	4 2	► Zu dieser Zielsetzung sind verschiedene Massnahmen vorgesehen. ► Diese verkehrlichen Verlagerungen werden unter anderem mit dem Ausbau von B+R- und P+R-Anlagen unterstützt.
RBS	Eher Ja			
sia Sektion Bern	Ja			
Stiftung Land- schaftsschutz Schweiz	Eher Ja			
TCS Bern- Mittelland	Eher Ja	► KM: Wir begrüssen den Ausbau von Park & Ride Möglichkeiten. Denn zur Strategie «Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten» gehört aus unserer Sicht auch, dass positive Anreize geschaffen werden, unterschiedliche Verkehrsträger zu nutzen. Denn verlagert kann Verkehr nur werden, wenn probate Alternativen zur Erfüllung des Mobilitätsbedürfnisses geboten werden. Die aktuell vorherrschende Restriktionspolitik ist weder nachhal-		► Wird zur Kenntnis genommen.

Name	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>tig noch effektiv. Der Öffentlicher Individualverkehr (ÖIV) ist eine wichtige Möglichkeit zur effektiven Mobilität. Hier sollte an Verkehrsknotenpunkten unbedingt Möglichkeiten geschaffen werden, um Fahrzeuge kostengünstig abzustellen, um private Sharing-Angebote zu nützen.</p>		
VCS Regionalgruppe Bern	-	<p>► 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.</p>	4	<p>► Diese Punkte werden im Rahmen der regionalen Studie Mobilitätshubs ab 2021 aufgenommen.</p>
Verein BuchsiMobil	Eher Nein	<p>► Mu.1 und Mu.1.1: Die vorgesehenen Hubs sind sicher geeignet, die Potenziale der kombinierten Mobilität besser auszuschöpfen. Die Abklärungen, wo Hubs sinnvoll und effizient sein können, sollten breit geführt werden, auch in der Agglomeration. Das geplante Mobilitätszentrum am Bahnhof Münchenbuchsee sollte in diese Abklärungen einbezogen werden. Von der Region Mittelland sollten zudem auch Hub-Umsetzungsprojekte unterstützt werden können, wenn dies für eine finanzielle Beteiligung von Kanton oder Bund nötig ist.</p>	2	<p>► Im Rahmen der regionalen Studie Mobilitätshubs wird der gesamte RKBM-Perimeter untersucht. Die Studie soll die Grundlage für konkrete Hub-Umsetzungsprojekte schaffen.</p>
Verein Läbige Stadt	Eher Nein	<p>► Es braucht ein Gesamtkonzept im Hinblick auf die Mobilitätszentren und Umsteigehubs. So sollen z.B. Parkplätze im Stadtzentrum um die Zahl reduziert werden, um welche zusätzliche Parkplätze in den Umsteigehubs geschaffen werden.</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. Es wird auf die regionale Studie Mobilitätshubs verwiesen, welche ab 2021 bearbeitet wird (Massnahme KM-Mu.1.1).</p>
Verein Spurwechsel	Eher Nein	<p>► Es muss im Hinblick auf multimodale Drehscheiben mit Mobilitätszentren und Umsteigehubs ein Gesamtkonzept entwickelt werden. Insbesondere für den städtischen Raum ist eine flächeneffiziente Mobilität von grosser Bedeutung und der Aspekt der Verlagerung zentral. Ebenso die Frage, wie nahe am Stadtzentrum diese Umsteigehubs gebaut werden sollen. Entsprechende Studien sind eine wichtige Ausgangslage im Hinblick auf ein Gesamtkonzept. Werden in Hubs am Stadtrand oder in Vorortsgemeinden zusätzliche Parkplätze für die MIV geschaffen, muss das Angebot in der Stadt (Parkhäuser) um mindes-</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. Es wird auf die regionale Studie Mobilitätshubs verwiesen, welche ab 2021 bearbeitet wird (Massnahme KM-Mu.1.1).</p>

Name **Antwort** **Kernaussagen**

Nr **Antworten der RKBM**

tens dieselbe Kapazität reduziert werden.

19. Weitere Bemerkungen

Weitere Bemerkungen zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2021 / AP 4:

Name	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
APW	<p>► Herzlichen Dank für die Gelegenheit, dazu eine Stellungnahme abzugeben zu dürfen. Das Werk ist sehr umfangreich und eine seriöse Studie aller Unterlagen fast unmöglich. Wir haben uns auf Teilaspekte für den raum Wangental beschränken müssen, obwohl auch die andern Massnahmen eine grossen Einfluss auf „unseren Perimeter“ haben werden.</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Berner Heimatschutz	<p>► In den Organen der Regionalkonferenz nehmen im Wesentlichen Exekutivmitglieder Einsitz. Das zur Mitwirkung stehende Konzept ist entsprechend durch eine ausgeprägte Exekutiv-sicht geprägt. Die in den Mitwirkungsentwurf aufgenommen Planvorstellungen haben bisher keine demokratischen Bestätigung erhalten; die Stimmberechtigten oder die Gemeindeparlamente bleiben von der Entscheidbildung ausgeschlossen. So geht das Konzept etwa von bestimmten Annahmen zur Bevölkerung- und Arbeitsplatzentwicklung aus und trifft auf dieser Grundlage dann Festlegungen zu den Orten, wo diese Entwicklung aufgefangen werden soll, ohne dass die Bevölkerung oder die Parlamente und deren Fachgremien, bei diesen Annahmen und Festlegungen verbindlich hätten mitentscheiden können.</p> <p>Dem RGSK kommt nur eine beschränkte Behördenverbindlichkeit zu. Das RGSK kann keine verbindlichen Entscheidungen in Bereichen treffen, die in der Zuständigkeit der Stimmberechtigten oder der Gemeindeparlamente liegen. Festlegungen, die in Nutzungspläne umgesetzt werden müssen, erlangen erst mit dieser Umsetzung allgemeinverbindliche Wirkung und unterliegen einer Rechtsschutzkontrolle.</p> <p>Die Regionalgruppe beobachtet mit Besorgnis, wie heute in richtplanähnlichen Instrumenten wie im RGSK oder, wie beispielsweise bezogen auf die Stadt Bern, in einem Stadtentwicklungskonzept, versucht wird, mit Festlegungen präjudizierende Vorentscheide zu treffen. Diese beeinträchtigen die Entscheidungsfreiheit der Organe, welche später für die Umsetzung in einem demokratisch legitimierten Verfahren zuständig sind. Eine besondere Gefahr dieses Vorgehen liegt darin, dass gestützt auf die Festlegungen in</p>	3	<p>► Die Einschätzung wird nicht geteilt. Das RGSK hat einen rechtverbindlichen Charakter als Regionaler Richtplan. Es ist abgestimmt auf den Kantonalen Richtplan Bern und zielt seit dem RGSK II auf die Siedlungsentwicklung nach innen, für die sich 2013 73% der Bevölkerung der Region ausgesprochen haben.</p> <p>Nach Einschätzung der RKBM ist der Einbezug und die Information von Beteiligten für ein behördenverbindliches Instrument stufengerecht.</p>

Name	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>den Richtplänen immer häufiger weitreichende Folgearbeiten ausgelöst werden, die dann zu (behaupteten) Sachzwängen führen und so die Entscheidungsautonomie der Parlamente und der Stimmberechtigten beschneiden. Der Regionalkonferenz muss bewusst sein, dass sie mit der Verabschiedung des RGSK einen Beschluss von beschränkter Wirksamkeit trifft. Die in der Regionalkonferenz zusammengeschlossenen Gemeinden stehen in der Verantwortung, bei ihrem raumwirksamen Handeln die geltende Zuständigkeitsordnung zu respektieren. Dies bedeutet, dass den Stimmberechtigten und den Gemeindeparlamenten die ihnen zustehende Entscheidungsfreiheit gewährleistet bleibt. Wir erachten diesen Prozess als sehr problematisch und sehen im Verfahren selber einen Reformbedarf.</p> <p>► Dies wird ersichtlich in der Art und Weise wie das RGSK den Siedlungsbestand behandelt. Im Besonderen müssen wir bedauerlicherweise feststellen, dass im Konzept den Aspekt der Baukultur völlig negiert wird. Es gehört zur Aufgabe des RGSK, bei der Festlegung von Verdichtungs-, Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebieten die zu erwartenden Konflikte mit dem vorhandenen Baubestand und dessen Geschichte aufzuarbeiten und zu behandeln. Nichts davon ist geschehen.</p> <p>Noch und noch stösst man bei den Verdichtungs-, Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebieten des RKSK-Entwurfs auf solche, die innerhalb ihres Perimeters oder in der unmittelbaren Umgebung schützenswerte oder erhaltenswerte Bauten und Baugruppen aufweisen. Dieser Umstand findet keine Erwähnung. Es fehlt im Entwurf jede Auseinandersetzung mit der baukulturellen Geschichte. Wie mit dem wertvollen Baubestand rücksichtsvoll und in Beachtung der einschlägigen Gesetzgebung umgegangen werden soll, gilt es dann auf Gemeindeebene zu klären. Die Vorgaben die im RGSK gemacht werden, fördern die Begehrlichkeiten von potentiellen Investoren und Bauträgern. Der Preis ist die Zerstörung des baukulturellen Erbes, was mit Sicherheit kein gangbarer Weg sein kann.</p> <p>Es fällt schwer nachzuvollziehen, insbesondere bei den sogenannten Verdichtungsgebieten, mit welcher Intention diese auserkoren wurden und welche Bedeutung ihnen zukommen soll. Was wird unter Verdichtung verstanden? Mehr Personen pro m2 Fläche oder mehr m2 Fläche für gleichviele</p>	3	<p>► Einschätzung wird nicht geteilt. Auf Stufe RGSK werden qualifizierte Verfahren gefordert (bei Einzonungen) und empfohlen (bei Umstrukturierungen). Weitergehende Vorschriften hält die RKBM für nicht stufengerecht und erfolgversprechend hinsichtlich der Baukultur.</p>

Name	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>oder weniger Personen?</p> <p>Obschon bereits in der letzten Ausgabe des RGSK teilweise vorhanden, ist aus unserer Sicht der RGSK für den Bereich der Siedlung, in der vorliegenden Qualität wenig sinnvoll und in der Praxis nicht brauchbar. Wir beantragen eine Überarbeitung.</p>		
<p>Décroissance Bern</p>	<p>► Die Begründungen unserer vielen Neins und Eher-Neins fussen auch oder mehrheitlich auf dieser Grundsatzkritik:</p> <p>„Entwicklung“ scheint auch hier primär Synonym für Wachstum. Dies steht in gewissem Widerspruch zur vorgeschobenen Nachhaltigkeit, auch wenn zum Teil Kompensationsmassnahmen möglich sein sollten.</p> <p>Leider wird der ganzen zukünftigen Entwicklung immer noch das Szenario eines fulminanten Wachstums zugrundegelegt. Gemäss unserer Analyse verhindert dies wahrhaft zukunftsfähige Perspektiven und setzt Prozesse in Gang, die sich nicht rückgängig machen lassen und sich nicht mit dem (erklärten) Ziel nachhaltigen Wirtschaftens und nachhaltiger Entwicklung vereinbaren lassen. Damit wird die Bevölkerung letztlich getäuscht.</p> <p>Wir haben den Eindruck, dass die künftige Entwicklung primär anhand von Prozessen aus der Vergangenheit einerseits und eines reinen Wachstumsmodells andererseits geplant werden soll. Dieses Modell muss dann natürlich als zu bewältigende Herausforderung und nicht als zu vermeidendes oder möglichst verträglich zu gestaltendes Übel dargestellt werden.</p> <p>Entsprechend sind viele Massnahmen falsch, und werden die Lebensqualität nicht erhöhen, im Gegenteil.</p> <p>Die Bevölkerung will diese Zunahme in allen Bereichen eigentlich nicht. Somit wäre es die primäre Aufgabe regionaler Instanzen, die Qualität des heutigen Zusammenlebens im umfassenden Sinn hervorzuheben und die gesamthhaft negativen Folgen eines weiteren Aufblähens von Siedlungsflächen und Verkehrsinfrastruktur darzulegen.</p> <p>► Der Prozess wird von der Regionalkonferenz gesteuert und angetrieben. Für uns entsteht der Eindruck, dass hier die Gemeinde-Exekutiven viel zu dominant sind, und teilweise um die demokratische Diskussion herumkommen. Immer wieder zeigt sich im Volksabstimmungen, also bei den Direktbetroffen-</p>	<p>4</p> <p>3</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Die Einschätzung wird nicht geteilt. Beispiel Vorangebiete: Auch wenn sie im RGSK aus raumplanerischen Gründen aufgenommen werden, erspart der Gemeinde nicht die kommunalen Ab-</p>

Name	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>nen, viel grössere Skepsis und Zurückhaltung, z.B. bei Einzonungen (diverse Gemeinden) oder Überbauungen (Viererfeld wurde vom betroffenen Quartier abgelehnt).</p> <p>Die Region, die Gemeinden und der Kanton müssen sich nun endlich neu besinnen. Denn längst nimmt die Lebensqualität durch die Wachstumsbestrebungen nicht mehr zu.</p>		<p>stimmungen über Teilrevisionen der Ortsplanung o.ä.</p>
ERT	<p>► Die Geschäftsstelle des ERT hat die Inhalte des RGSK Bern-Mittelland 2021 mit den Inhalten aus dem eigenen RGSK Thun-Oberland West (TOW) 2021 überprüft und dabei keine wesentlichen Widersprüche oder Konflikte entdeckt. Der ERT beschränkt sich deshalb auf eine Stellungnahme zu den Massnahmen in den an unsere Region angrenzenden Räumen (Beantwortung der Fragen 6, 12, 13, 16).</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
NVM	<p>► Der Mitwirkung sind folgenden Beilagen angefügt:</p> <p>1 Zusammenfassung / Bericht zur Begehung des überregionalen Wildtierkorridors Grauholz – Schüpberg (BE 6) im Bereich Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Zollikofen und Moosseedorf vom 5.7.2019</p> <p>2 Plan Ersatzkorridor BE 6</p> <p>3 Plan vorgeschlagene Anpassung Perimeter BE 6 im Kantonalen Sachplan Biodiversität (2019)</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. Vielen Dank für diese Hinweise.</p>
Pro Velo Münsingen	<p>► Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die sorgfältige Prüfung unserer Anliegen.</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
SBB	<p>► Es sind mehrere Vorhaben gelistet, die die Anlagen SBB tangieren / beeinflussen bzw. auch die Funktionalen Anforderungen der Bahnanlagen beeinflussen / steuern. Wir erwarten hier einen stufengerechten und zeitgerechten Einbezug um eine koordinierte Projektentwicklung zu ermöglichen. Insbesondere ist die Abstimmung mit den über den BIF geplanten Massnahmen für Ausbau und Substanzerhalt der Bahnanlagen zu suchen. Im Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die Entwicklung der Publikumsanlagen der Bahn den Umfeldentwicklungen Rechnung tragen müssen und hier eine frühzeitige Abstimmung daher zwingend ist.</p> <p>► Die SBB erarbeiten zusammen mit Partnern Entwicklungszonenpläne (Bps. Wankdorf). Wir regen an, diese für die Entwicklung von multimodalen Verkehrs-Drehscheiben gedachten Planungsergebnisse kontinuierlich auch in</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
		2	<p>► Mit der Erarbeitung der regionalen Studie Mobilitätshubs (Verkehrsdrehscheiben) sowie den verschiedenen laufenden Projekten können die</p>

Name	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>das RGSK aufzunehmen.</p> <p>► Bereits in einer frühen Phase der Projekte ist ein solides Finanzierungskonzept zu erstellen. Wir weisen insbesondere darauf hin, dass eine Doppelsubventionierung via BIF und Agglofonds ausgeschlossen ist.</p>	4	<p>Grundlagen für Massnahmen zuhanden des Agglomerationsprogramms der 5. Generation geschaffen werden.</p> <p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
sia Sektion Bern	<p>► Siedlung: Die Realisierung von hohen Baudichten ist heute unumgänglich, damit auch der Erhaltung des Kulturlandes und der offenen Landschaften Rechnung getragen werden kann. Hohe Baudichten stellen indessen auch grosse Anforderungen an eine qualitätsvolle Entwicklung. Die sia Sektion Bern begrüsst daher die Empfehlungen an die Gemeinden, die dafür geschaffenen qualifizierten Verfahren gemäss SIA 142 und 143 anzuwenden. Die sia Sektion Bern wäre auch bereit, die Gemeinden bei Fragen zu Wettbewerbsverfahren zu beraten.</p> <p>► Verkehrsentwicklung: Es wird festgestellt, dass in den letzten 15 Jahren der Verkehr von/nach Bern überregional / ausserhalb Kanton stark zugenommen hat (stärker als die übrigen Ziel-/Quell-Verkehre). Es wird jedoch nicht hinterfragt, warum (> müsste man nicht diese Frage stellen aus Sicht Raum-/Siedlung um dem entgegenwirken zu können? Z.B. durch Zentralisierung von Aufgaben im Wankdorf – wie SBB, etc.).</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. Vielen Dank für dieses Angebot.</p>
		1	<p>► Einschätzung wird geteilt. Der Bericht wird in dieser Hinsicht geschärft.</p>
Stiftung Schweiz Mobil	<p>► Die Stiftung SchweizMobil ist die nationale Fachorganisation für den Veloverkehr Freizeit und Tourismus (inkl. Mountainbike). Die Bewertungen beschränken sich immer auf den Teil Langsamverkehr (insbesondere Velo).</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
TCS Bern-Mittelland	<p>► Wir fordern: Gleichbehandlung aller Verkehrsträger ohne Benachteiligung des MIV; keine weitere Kapazitätsreduktion auf dem städtischen Basisnetz für den MIV; schnelle Realisierung des Projektes «Bypass Ost»; rasche Lösungen zur Kapazitätserweiterung auf dem Hochleistungsnetz; bessere Einbindung der Stadt Bern in die regionale Planung; Es darf nicht sein, dass die Verkehrspolitik der Stadt die Verkehrsprobleme der Region vergrössert!</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
VBBG	<p>► Betont wird immer der starke Einbezug der Gemeinden. Gar nicht einbezogen werden die Grundeigentümerinnen und -eigentümer. Sie werden mit ablehnender Haltung bei einigen Projekte erwähnt. Der Einbezug der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern bei der Erarbeitung von Konzepten und Planungen ist für uns zwingend.</p>	3	<p>► Der Einbezug erfolgte aus Sicht der RKBM stufengerecht.</p> <p>Die RKBM kann lediglich behördenverbindliche Inhalte festlegen. Die grundeigentümerverbindliche Konkretisierung erfolgt auf Stufe der Gemeinde.</p>

Name	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
VCS Regionalgruppe Bern	<p>► Aus Sicht des VCS Region Bern sind Anpassungen aufgrund der Erfahrungen der Coronakrise in der Tat dringend geboten. Allerdings nicht bloss Anpassungen an bereits eingereichten Mitwirkungen, sondern grundlegende Änderungen an den allgemeinen Aussagen des RGSK- und AP-Entwurfs wie auch bei einzelnen Massnahmen. Konkret hat die Coronakrise die Vorzüge des Fuss- und Veloverkehrs vielen eindrücklich aufgezeigt und diese auch neu erleben und erfahren lassen. Erste statistische Erhebungen zeigen, dass kurze Strecken vermehrt zu Fuss zurückgelegt werden und der Veloverkehr auch für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen und in der Freizeit zugelegt hat. Die Coronakrise hat mit anderen Worten aufgezeigt, dass gut und für die körperliche Gesundheit vorteilhaft möglich ist, was auch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland grundsätzlich seit langem anstrebt: eine Verlagerung der Mobilität auf den umwelt- und klimaschonenden, platzsparenden und gesundheitsfördernden Fuss- und Veloverkehr.</p>	4	<p>► Die Coronakrise hat den Verkehr stark beeinflusst. Wie lange diese Effekte anhalten ist derzeit schwierig abzuschätzen. Es können daher noch keine belastbaren Aussagen bezüglich der längerfristigen Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten gemacht werden. Der erreichte Modalsplit vor allem im Bereich des ÖV soll nicht gefährdet werden. Fuss- und Veloverkehrsnetze werden von Seiten der RKBM stark vorangetrieben; dazu sind aktuell 6 Planungsstudien im Gang.</p>
	<p>► Die Coronakrise hat auch bestätigt, dass zentrale Forderungen der VCS Mitwirkung mehr als berechtigt sind: Es ist aufgrund der gemachten Erfahrungen wirklich dringend und zwingend, die Priorität auf die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zu setzen und entsprechende Massnahmen auf regionaler Ebene und in den einzelnen Gemeinden mit erhöhtem Tempo voranzutreiben. Dies gilt insbesondere für die in Planung befindlichen oder zumindest angedachten Velohaupttrouten.</p>	5	<p>► Es sind zahlreiche Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs vorgesehen. Mehr als die Hälfte der Massnahmenkosten im A-Horizont des RGSK 2021 / AP 4 sind für LV-Massnahmen vorgesehen (rund 227 Mio. CHF).</p>
	<p>► Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland wird deshalb dazu aufgerufen, die Planung und die Realisierung der vorgesehenen Velohaupttrouten zu beschleunigen. Wir bitten Sie, sehr geehrter Herr Präsident und Mitglieder der RKBM, die dafür nötigen Schritte in die Wege zu leiten und unsere Forderungen auch direkt an die fürs RKBM und AP zuständigen Stellen und Gremien innerhalb der RKBM und die beauftragten externen Fachleute weiterzuleiten. Wir sind, sicherlich auch mit andern Organisationen des Fuss- und Veloverkehrs, bei Bedarf gerne bereit, unserer Vorstellungen im direkten Gespräch zu erläutern.</p> <p>Es ist uns bewusst, dass die gebotene Änderung, ja Umkehrung der Prioritäten in den Entwürfen des RGSK und AP angesichts des vorgesehenen Zeitplans eine grosse Herausforderung sein wird. Wir sind aber auch der Mei-</p>	2	<p>► Ein Impulsprogramm im vorgeschlagenen Sinn sprengt die finanziellen und personellen Möglichkeiten der RKBM und müsste vorab politisch abgestützt werden. Im Weiteren sind die Auswirkungen der Coronakrise längerfristig zu betrachten. Die RKBM wird sich in den nächsten Monaten damit befassen.</p>

Name	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>nung, dass die wirklich ausserordentliche, historisch einzigartige Erfahrung der Coronakrise auch eine Verzögerung bei der Fertigstellung und Verabschiedung der beiden zukunftsweisenden Instrumente rechtfertigen würden, damit die Lehren aus dieser einmaligen Situation auch wirklich gebührend gezogen und eingearbeitet werden können. Insbesondere für den Fall, dass die zeitlichen Vorgaben von Kanton und Bund die geforderte Priorisierung des Fuss- und Veloverkehrs und eine beschleunigte Umsetzung konkreter Massnahmen nicht erlauben sollten, schlägt der VCS Region Bern ein regionales Impulsprogramm vor, damit die Regionalkonferenz Bern-Mittelland und die Gemeinden in ihrem Perimeter ihren Handlungsspielraum zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs nun rasch und konsequent ausnutzen</p>		
Verein Landwirtschaft Bern-Mittelland	<p>► Wie bereits bei der letzten Überarbeitung des RGSK wurde das Projekt ohne die Mitwirkung und den frühzeitigen Einbezug von Vertretern aus der Landwirtschaft ausgearbeitet, obwohl auf diesen Mangel das letzte Mal hingewiesen wurde. Die meisten Planungen finden auf dem Grundeigentum und der Bewirtschaftungsfläche eines Landwirtes oder einer Landwirtin statt. Dies rechtfertigt eine stärkere und frühere Einbindung dieser Grundeigentümerinnen und Bewirtschafter in den Planungsprozess als andere Stakeholder. Es ist richtig, dass die Planung des RGSK 2021 nicht grundeigentümerverbindlich ist, die Auswirkungen in den entsprechenden Nutzungsplanungen werden es dann aber sein. Zum Beispiel war bei der Erarbeitung des RGSK 2021 Biel-Seeland die Landwirtschaft vorbildlich vertreten. In allen Gebieten ausserhalb der Siedlung ist die Landwirtschaft nach wie vor der Hauptakteur. Die Aufgaben der multifunktionalen Landwirtschaft gemäss Artikel 104 der Bundesverfassung ist die Produktion von Lebensmitteln und der Erhalt und die Pflege einer intakten Landschaft. Es ist daher zwingend notwendig den Hauptakteur in einem entsprechenden Raum auch in Planungen zu integrieren. Die Funktion und Ausprägung der Landwirtschaft wie die Bewirtschaftung wird überdies im Landwirtschaftsgesetz geregelt und nicht via Raumplanung oder gar Bedürfnisse von Naherholung oder Siedlungsentwicklung.</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. Bei der Erarbeitung des RGSKs wurden keine Anspruchsgruppe speziell bevorzugt oder benachteiligt. Aufgrund der Verbindlichkeit des RGSK für die Gemeinden wurden diese sehr stark einbezogen.</p>