

RGSK 2021 / AP 4 Bern-Mittelland

Auswertung der Mitwirkung

Anhang 4: Detailauswertung Mitwirkungseingaben Parteien

Inhaltsverzeichnis

1. Gesamteindruck	2
2. Stand der Umsetzung	18
3. Situations- und Trendanalyse	22
4. Zukunftsbild	41
5. Handlungsbedarf	53
6. Strategien	65
7. Massnahmen Siedlung, Landschaft und Verkehr	74
8. Massnahmen Siedlung	80
9. Massnahmen Siedlung S-3, S-4 und S-5	80
10. Massnahmen Siedlung S-3 und S-5	87
11. Gesamteindruck Massnahmen Siedlung S-3-, S-5- und S-4-Gebiete	87
12. Massnahmen Landschaft: Ziele und Inhalte	88
13. Massnahmen Landschaft: Gebiete	93
14. Massnahmen MIV	97
15. Massnahmen ÖV	104
16. Massnahmen LV	108
17. Massnahmen NM	122
18. Massnahmen KM	126
19. Weitere Bemerkungen	129

1. Gesamteindruck

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

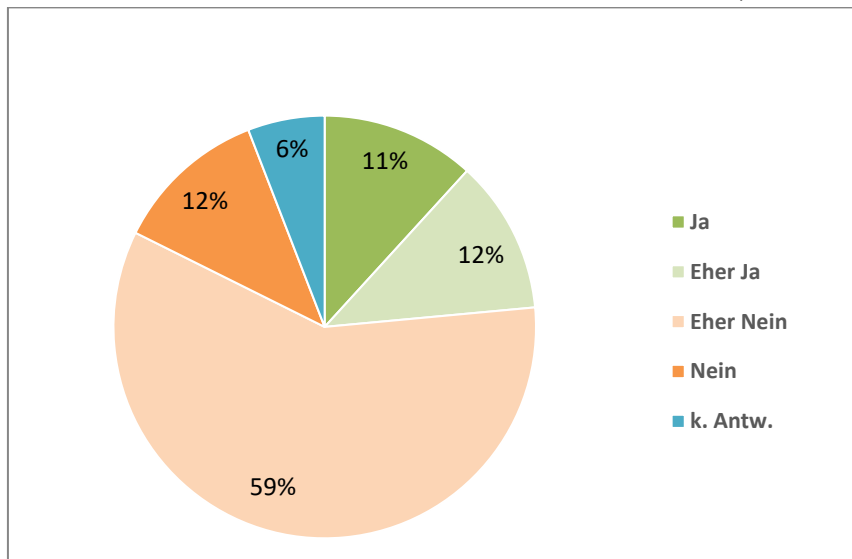


Diagramm: Frage 1 Gesamteindruck

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
BDP Kanton Bern	Ja			
BDP Münchenbuchsee	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Dossier ist lesbar aufgebaut. Leider kann es in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit nicht umfassend und seriös bearbeitet werden. Und dies erst noch im Zuge der Corona-Epidemie. Zusammenkünfte auch in kleineren Gruppen waren derzeit nicht möglich. ▶ Die Kartendokumentationen sind zwar gut gemeint, aber leider nicht so lesbar, dass sie uns für eine detaillierte Stellungnahme hilfreich wären. ▶ Die vorgeschlagenen Massnahmen aus dem Strategiepapier sind verständlich, aber der Zeitplan für die Realisierung bei vielen Massnahmen scheint uns doch zu ambitiös und kaum machbar. 	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen. Ab dem nächsten RGSK wird wieder ein WebGIS zur Verfügung stehen.
FDP Stadt Bern	Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Bericht ist sehr umfangreich ausgefallen und sprengt den Rahmen der Miliztauglichkeit. Es ist unklar woher die Priorisierung der zu 	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen. Der Aufbau des Berichts entspricht den

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		verfolgenden Stossrichtungen kommen. Die Kapitel und Themen sind im Detaillierungsgrad sehr unterschiedlich. Es ist ein Potpourri ohne erkennbar roten Faden. Viele der Themen sind noch nicht demokratisch diskutiert oder legitimiert sondern entsprechen einem Wunschdenken politischer Behörden. Mit dem Bericht sollen offenbar bereits jetzt Felder besetzt und Fakten geschaffen werden, dies finden wir demokratie- und ordnungspolitisch problematisch.		übergeordneten Vorgaben von Bund und Kanton. Ab dem nächsten RGSK wird wieder ein WebGIS zur Verfügung stehen.
GaP	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Es wäre für die Meinungsbildung viel ergiebiger gewesen, wenn die drei beteiligten renommierten Planungsbüros je einen eigenen Bericht abgegeben hätten. So ist der Bericht z.T. langfädig mit vielen Wiederholungen und Widersprüchen. Daher ist auch die Beantwortung dieses Fragebogens sehr mühsam und wenig ergiebig. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Der Aufbau des Berichts entspricht den übergeordneten Vorgaben von Bund und Kanton. Ab dem nächsten RGSK wird wieder ein WebGIS zur Verfügung stehen.
GB Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Grundsätzliches: Der Umfang der Unterlagen ist enorm und für die zur Mitwirkung eingeladenen kaum bewältigbar. Wir haben grosse Zweifel, ob hier noch eine stufengerechte Planung vorliegt. Insbesondere das Fehlen einer GIS-Plangrundlage macht es sehr schwer, einzelne Massnahmen und Festlegungen des RGSK räumlich gut verortet nachvollziehen zu können. Die Gemeinden waren schon in den Prozess der Erarbeitung einbezogen. Die Verbände, Parteien usw. erhalten die 600 Seiten nun zur Mitwirkung. Für ehrenamtlich Arbeitende ist das eine Zumutung. Das Bedürfnis, sich zu äussern, ist aber gross, da es sich um ein wichtiges Planungsinstrument handelt. Die 600 Seiten sind zudem unübersichtlich und sehr redundant. In Zukunft muss unbedingt eine geeignetere Form für die Mitwirkung gefunden werden. ▶ Behördenverbindlichkeit: Bisher waren neben der RGSK-Karte und den Massnahmenblättern nur wenige Abschnitte des Erläuterungsberichts behördenverbindlich; neu sollen gemäss Lesehilfe RGSK die ganzen Kapitel 4, 5 und 6 (Zukunftsbild, Handlungsbedarf und Strategie) behördenverbindlich werden; im Bericht RGSK ist dagegen nur von Kapitel 4 und 6 als behördenverbindlich die Rede: Was gilt nun? 	1 1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Kritik wird entgegengenommen. Ab dem nächsten RGSK wird wieder ein WebGIS zur Verfügung stehen. ▶ Behördenverbindlich sind wie schon im RGSK II Ziele und Strategie. Im RGSK 2021 sind diese in den zwei Kapiteln 4 (Zukunftsbild) und 6 (Strategien) zu finden. Die Erläuterungen zum Begriff «Behördenverbindlichkeit» werden für das Genehmigungsdossier präzisiert. Die Markierung der behördenverbindlichen Teile im Bericht

Partei	Antwort Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
			wurde analog zum RGSK II (grauer Balken am Seitenrand) vorgenommen.
	<p>► Gemeindeautonomie: Am verschiedenen Stellen tönt das RGSK an, die Kompetenzen der Regionalkonferenz Bern Mittelland ausdehnen zu wollen:</p> <p>Bericht S 146: Die positive Gesamtentwicklung der Region steht dabei im Zentrum der Überlegungen und wird aus regionaler Sicht höher gewichtet als Interessen einzelner Gemeinden. Wo immer möglich sind aber Absichten und Bedürfnisse der Gemeinden in das RGSK eingebettet und bei Bedarf (teil-)regional koordiniert.</p> <p>Bericht S. 198: Unerwünschte Entwicklungen werden, wo nötig mittels Planungszone unterbunden und die planungsrechtlichen Grundlagen werden den regionalen Zielsetzungen angepasst.</p> <p>Bericht S. 232: Weitere regionale und kommunale Planungsinstrumente (z. B. regionale Überbauungsordnung, innerregionaler Ausgleichsmechanismus für bestehende und/oder neue Einzonungen, interkommunale Kooperation bei Siedlungsentwicklungen über zwei oder mehrere Gemeinden) sollen im Rahmen der Umsetzungsstrategie zusammen mit Kanton und Gemeinden geprüft werden.</p> <p>Die Regionalkonferenz Bern Mittelland hat ein Demokratiedefizit: Sie verfügt über keine eigentliche Legislative – die Regionalversammlung als oberstes Organ setzt sich aus den Gemeindepräsidien der Mitgliedsgemeinden zusammen. Zudem ist das Ergreifen von Referenden gegen Beschlüsse der RKBM faktisch fast unmöglich. Wir sind der Ansicht, dass die Kompetenzen der RKBM nur ausgebaut werden dürfen, wenn ein demokratisches Korrektiv eingebaut wird. Es kann nicht sein, dass die RKBM ohne ein solches Korrektiv Planungsinstrumente erlassen kann, die die Gemeindeautonomie aushebeln.</p>	2	<p>► In der Volksabstimmung 2009 sprach sich eine klare Mehrheit für die Einführung einer Regionalkonferenz in der Region Bern-Mittelland aus. Die Kompetenzen der RKBM sind durch das kantonale Recht geregelt – und seit Aufnahme ihrer Tätigkeit 2010 unverändert. Es besteht keine Absicht zu einem Ausbau.</p> <p>Die RKBM ist keine vierte Staatsebene. Die Geschäfte der RKBM durchlaufen einen sorgfältigen, langen Erarbeitungsprozess – mit engem Einbezug der Gemeinden (Workshops, Sektortreffen), öffentlicher Mitwirkung, inhaltlicher Auseinandersetzung in Kommissionen und Geschäftsleitung, die aus Vertretungen der Gemeinden zusammengesetzt sind, etc. Danach werden sie der Regionalversammlung, in der alle Gemeindepräsidien aus dem RKBM-Perimeter zusammentreffen, zum Beschluss vorgelegt. Ziel ist es stets, einen hohen Konsens unter den Gemeinden zu erreichen.</p>

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>► Planungsverständnis: Wir kritisieren das mechanistische und eindimensionale Modell hinter dem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept: Für die Region wird ein Bevölkerungswachstum und Arbeitsplatzwachstum festgelegt. Anschliessend rechnet ein Modell die resultierenden Verkehrszunahmen. Schliesslich werden Massnahmen definiert, wie die Verkehrszunahme und das Bevölkerungswachstum bewältigt werden können. Wir stellen einen interessanten Unterschied zwischen der Herangehensweise zur Bemessung des Baulandbedarfs 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 von Paris erreicht werden können? Wieviel Verkehr verträgt die Agglomeration? Welche Qualitäten wollen wir im Strassenraum erreichen? So kommt man zu einer sinnvollen, angebotsorientierten Verkehrsplanung. Wir kritisieren zudem, dass das RGSK 2021 viel zu wenig konsequent auf die Klimaziele ausgerichtet ist.</p> <p>► Das RGSK 2021 ist viel zu wenig konsequent auf die Klimaziele ausgerichtet.</p>	2	<p>► Die Annahmen zum Verkehrswachstum basieren auf der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern und des Bundes. Für Gesamtbetrachtungen stützt sich die RKBM auf diese Grundlagen. Das Gesamtverkehrsmodell berücksichtigt jedoch gewisse Einflüsse, insbesondere Einschränkungen im bebauten Raum, nur bedingt. In der konkreten Planung fliessen für die Verkehrsprognosen weitere Faktoren ein. Insbesondere im urbanen Kerngebiet ergeben sich tiefere künftige Verkehrszahlen, da Kapazitätserweiterungen schon aus räumlichen Gründen nicht realisierbar wären. Die prognostizierten Werte sind nicht als Ziel zu verstehen, sondern als zu erwartende Entwicklung des Verkehrs.</p>
			4	<p>► Die Berücksichtigung der Belastbarkeitsgrenzen ist ein interessanter Ansatz, bedingt aber die Festlegung konsolidierter Zielwerte.</p>
			1	<p>► Klimaschonende Raum- und Verkehrsplanung sind bereits im RGSK II als Ziele der RKBM aufgeführt und finden Niederschlag in zahlreichen Massnahmen. Aufgrund der Bedeutung des Themas wird die RKBM ab</p>

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
				2021 eine Regionale Klimastrategie erarbeiten.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Regionalflygplatz Bern-Belp: Die Region Bern verfügt mit Zürich-Kloten, Basel Mulhouse und Genève drei Flughäfen, die in Pendeldistanz. Auf den Regionalflygplatz Belp ist sie nicht angewiesen. Er ist deshalb aus allen Plänen, Textstellen und Massnahmenblättern des RGSK zu streichen. ▶ Langsamverkehr: Im RGSK taucht der Begriff zur Umschreibung von Fuss- und Veloverkehr einige male auf. Wir fordern, die Terminologie anzupassen und konsequent von Fuss- und Veloverkehr zu sprechen. Denn dieser ist in der Agglomeration oft schneller als die anderen Verkehrsträger! 	<p>4</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. <p>5</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Beim Begriff Langsamverkehr handelt es sich um einen etablierten Fachbegriff. Die Begrifflichkeiten werden im Regionalen Leitbild Langsamverkehr aufgegriffen, das ab 2021 erarbeitet wird. 	
GFL Münchenbuchsee	Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Umfang der Unterlagen ist enorm und für die zur Mitwirkung eingeladenen kaum bewältigbar. Wir haben grosse Zweifel, ob hier noch eine stufengerechte Planung vorliegt. Dieser Eindruck wird dadurch verstärkt, dass neu die gesamten Kapitel 4 bis 6 als behördenverbindlich erklärt werden sollen. Es scheint, dass die RGSK gerade in planerischer Hinsicht ihre Kompetenzen sehr weit auslegt oder sogar noch ausweiten möchte. Selbst wenn dies z.B. bei der Siedlungsentwicklung sehr wohl in unserem Sinne ist, besteht hier ein klares Defizit der RGSK. Die im Bericht beschriebene, mangelnde Akzeptanz der SEin auf kommunaler Ebene wird so kaum gemindert, sondern wohl eher verstärkt. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Behördenverbindlichkeit: Behördenverbindlich sind wie schon im RGSK II Ziele und Strategie. Im RGSK sind diese in den zwei Kapiteln 4 (Zukunftsbild) und 6 (Strategien) zu finden. Die Erläuterungen zum Begriff «Behördenverbindlichkeit» werden für das Genehmigungsdossier präzisiert. Die Markierung der behördenverbindlichen Teile im Bericht wurde analog zum RGSK II (grauer Balken am Seitenrand) vorgenommen.
GLP Kanton Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Grundsätzliches: Wir haben Synergien mit anderen Organisationen genutzt, da der Umfang der Unterlagen enorm und für die zur Mitwirkung eingeladenen kaum bewältigbar ist. 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 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Kritik wird entgegengenommen: Ab dem nächsten RGSK wird wieder ein WebGIS zur Verfügung stehen.
			4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der RKBM ist bewusst, dass es sich um eine umfangreiche Planung handelt. Aufbau und Inhalt des Berichts richten sich

Partei	Antwort Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>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, Teile des Massnahmenbands sind nicht maschinell durchsuchbar. In Zukunft muss unbedingt eine geeignetere Form für die Mitwirkung gefunden werden. Für die Fristverlängerung bis 15. Mai bedanken wir uns. Die vorstehende Kritik gilt jedoch im Grundsatz weiterhin.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Aufbau des Berichtes ist an sich verständlich. Inhaltlich entsteht jedoch der Eindruck, dass die Strategien und Massnahmen im Bereich Siedlung, Verkehr und Landschaft nicht untereinander abgestimmt sind und teilweise gegenläufig sind. Der Massnahmenband wirkt daher eher wie ein Sammelband aller möglichen Projekte in der Region. ▶ Behördenverbindlichkeit: Bisher waren neben der RGSK-Karte und den Massnahmenblättern nur wenige Abschnitte des Erläuterungsberichts behördenverbindlich; neu sollen gemäss Lesehilfe RGSK die ganzen Kapitel 4, 5 und 6 (Zukunftsbild, Handlungsbedarf und Strategie) behördenverbindlich werden; im Bericht RGSK ist dagegen nur von Kapitel 4 und 6 als behördenverbindlich die Regel: Was gilt nun? ▶ Planungsverständnis: Wir kritisieren das mechanistische und eindimensionale Modell hinter dem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept: Für die Region wird ein Bevölkerungswachstum und Arbeitsplatzwachstum festgelegt. Anschliessend rechnet ein Modell die resultierenden Verkehrszunahmen. Schliesslich werden Massnahmen definiert, wie die Verkehrszunahme und das Bevölkerungswachstum bewältigt werden können. Wir stellen einen interessanten Unterschied zwischen der Herangehensweise für den Baulandbedarf gegenüber den nötigen Massnahmen im Bereich Verkehr fest. Auf S. 71 wird 		<p>nach den Vorgaben von Bund und Kanton. Gewisse Vereinfachungen der Unterlagen werden im Rahmen der Weiterbearbeitung vorgenommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Einschätzung wird nicht geteilt. Die verschiedenen Strategien und Massnahmen wurden aufeinander abgestimmt. Dies ist für die regional koordinierte Entwicklung zentral. ▶ Vielen Dank für diesen Hinweis. Behördenverbindlich sind wie schon im RGSK II Ziele und Strategie. Im RGSK 2021 sind diese in den zwei Kapiteln 4 (Zukunftsbild) und 6 (Strategien) zu finden. Die Erläuterungen zum Begriff «Behördenverbindlichkeit» werden für das Genehmigungsdossier präzisiert. Die Markierung der behördenverbindlichen Teile im Bericht wurde analog zum RGSK II (grauer Balken am Seitenrand) vorgenommen. ▶ Die Annahmen zum Verkehrswachstum basieren auf der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern und des Bundes. Für Gesamtbetrachtungen stützt

Partei	Antwort Kernaussagen	Nr Antworten der RKBM
	<p>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 von Paris 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. ▶ Regionalflygplatz Bern-Belp: Die Region Bern verfügt mit Zürich-Kloten, Basel Mulhouse und Genève drei Flughäfen, die in Pendeldistanz liegen. Auf den Regionalflygplatz Belp ist sie nicht angewiesen. In der Planung ist darzulegen, wie das RGSK auch ohne den Regionalflygplatz Belp funktioniert. ▶ 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. 	<p>sich die RKBM auf diese Grundlagen. Das Gesamtverkehrsmodell berücksichtigt jedoch gewisse Einflüsse, insbesondere Einschränkungen im bebauten Raum, nur bedingt. In der konkreten Planung fliessen für die Verkehrsprognosen weitere Faktoren ein. Insbesondere im urbanen Kerngebiet ergeben sich tiefere künftige Verkehrszahlen, da Kapazitätserweiterungen schon aus räumlichen Gründen nicht realisierbar wären. Die prognostizierten Werte sind nicht als Ziel zu verstehen, sondern als zu erwartende Entwicklung des Verkehrs.</p> <ul style="list-style-type: none"> 4 ▶ Die Berücksichtigung der Belastbarkeitsgrenzen ist ein interessanter Ansatz, bedingt aber die Festlegung konsolidierter Zielwerte. 1 ▶ Klimaschonende Raum- und Verkehrsplanung sind bereits im RGSK II als Ziele der RKBM aufgeführt und finden Niederschlag in zahlreichen Massnahmen. Aufgrund der Bedeutung des Themas wird die RKBM ab 2021 eine Regionale Klimastrategie erarbeiten. 4 ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		Denn dieser ist in Stadt und Agglomeration oft schneller als die anderen Verkehrsmittel.	5	► Beim Begriff Langsamverkehr handelt es sich um einen etablierten Fachbegriff. Die Begrifflichkeiten im Regionalen Leitbild Langsamverkehr aufgegriffen, das ab 2021 erarbeitet wird.
GLP Stadt Bern	Eher Nein	<p>► Der Bericht ist mit 270 Seiten zu überladen. Mit dem zusätzlichen Massnahmenband von nochmals 310 Seiten ist es für eine Miliz-Organisation nicht möglich innert nützlicher Frist eine detaillierte Analyse aller vorgeschlagenen Massnahmen zu machen.</p> <p>► Der Aufbau des Berichtes in an sich verständlich. Inhaltlich entsteht jedoch der Eindruck, dass die Strategien und Massnahmen im Bereich Siedlung, Verkehr und Landschaft nicht untereinander abgestimmt sind und teilweise gegenläufig sind. Der Massnahmenband wirkt daher eher wie ein Sammelband aller möglichen Projekte in der Region.</p>	4 2	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Die Einschätzung wird nicht geteilt. Die verschiedenen Strategien und Massnahmen wurden aufeinander abgestimmt. Dies ist für die regional koordinierte Entwicklung zentral.</p>
Grüne Köniz	Eher Nein	<p>► Die gewählte Struktur der Mitwirkungsunterlagen ist verständlich. Allerdings ist der Umfang der Unterlagen enorm und für die zur Mitwirkung eingeladenen Organisationen eine enorme Herausforderung, warten doch 600 Seiten, zum Teil redundant und viel 'Gutklingen' auf die ehrenamtlich arbeitenden Personen. Insbesondere das Fehlen einer GIS-Plangrundlage macht es schwer, einzelne Massnahmen und Festlegungen des RGSK räumlich nachvollziehen zu können. In Zukunft muss unbedingt eine geeignetere Form für die Mitwirkung gefunden werden. Zum Beispiel würde eine öffentliche Informationsveranstaltung, wie sie bei solchen Planungsvorhaben heutzutage üblich ist, helfen. Auch eine funktionierende Suchfunktion in allen Dokumenten wäre äusserst hilfreich.</p> <p>► Nicht nachvollziehbar, weil widersprüchlich, sind die Angaben zur Behördenverbindlichkeit: Gemäss Lesehilfe sind die Kapitel 4, 5 und 6 des Erläuterungsberichts behördenverbindlich, im Bericht selber werden nur Kapitel 4 und 6 so bezeichnet. So oder so scheint die Behördenverbindlichkeit im Vergleich zu früher ausgedehnt worden zu sein,</p>	5 1	<p>► Die Kritik wird entgegengenommen. Ab dem nächsten RGSK wird wieder ein WebGIS zur Verfügung stehen.</p> <p>► Der Aufbau und Inhalt des Berichtes richten sich nach den Vorgaben von Bund und Kanton. Gewisse Vereinfachungen der Unterlagen werden im Rahmen der Weiterbearbeitung vorgenommen.</p> <p>► Vielen Dank für diesen Hinweis. Behördenverbindlich sind wie schon im RGSK II Ziele und Strategie. Im RGSK 2021 sind diese in den zwei Kapiteln 4 (Zukunftsbild) und 6</p>

Partei	Antwort Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>als neben der RGSK-Karte und den Massnahmenblättern nur wenige Abschnitte des Erläuterungsberichts behördenverbindlich waren. Vor der Verabschiedung des RGSK 2021 ist zweifelsfrei zu klären und transparent darzustellen, was behördenverbindlich ist und was nicht.</p> <p>► Wir kritisieren das mechanistische und eindimensionale Modell hinter dem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept: Für die Region wird ein Bevölkerungswachstum und Arbeitsplatzwachstum festgelegt. Anschliessend rechnet ein Modell die resultierenden Verkehrszunahmen. Schliesslich werden Massnahmen definiert, wie die Verkehrszunahme und das Bevölkerungswachstum bewältigt werden können. Wir stellen einen interessanten Unterschied zwischen der Herangehensweise für den Baulandbedarf gegenüber den nötigen Massnahmen im Bereich Verkehr fest: Auf S. 71 wird erläutert, dass der Baulandbedarf Wohnen und Arbeiten nicht auf Grundlagen der Prognosen berechnet, sondern aufgrund von regionalen Zielen festgelegt wird. Beim Verkehr dagegen fehlt diese zielorientierte Planung vollständig. Stattdessen wird eine rein nachfrageorientierte Planung betrieben. In dieser nachfrageorientierten Logik wird die Verkehrszunahme als Naturgesetz angeschaut. In Anbetracht der Klimakrise 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> <p>► Das RGSK 2021 ist zu wenig konsequent auf die Klimaziele ausgerichtet.</p>	4	<p>(Strategien) zu finden. Die Erläuterungen zum Begriff «Behördenverbindlichkeit» werden für das Genehmigungsdossier präzisiert. Die Markierung der behördenverbindlichen Teile im Bericht wurde analog zum RGSK II (grauer Balken am Seitenrand) vorgenommen.</p> <p>► Die Annahmen zum Verkehrswachstum basieren auf der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern und des Bundes. Für Gesamtbetrachtungen stützt sich die RKBM auf diese Grundlagen. Das Gesamtverkehrsmodell berücksichtigt jedoch gewisse Einflüsse, insbesondere Einschränkungen im bebauten Raum, nur bedingt. In der konkreten Planung fliessen für die Verkehrsprognosen weitere Faktoren ein. Insbesondere im urbanen Kerngebiet ergeben sich tiefere künftige Verkehrszahlen, da Kapazitätserweiterungen schon aus räumlichen Gründen nicht realisierbar wären. Die prognostizierten Werte sind nicht als Ziel zu verstehen, sondern als zu erwartende Entwicklung des Verkehrs.</p> <p>► Die Berücksichtigung der Belastbarkeitsgrenzen ist ein interessanter Ansatz, bedingt aber die Festlegung konsolidierter Zielwerte.</p>

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Region Bern verfügt mit Zürich-Kloten, Basel-Mulhouse und Genève-Cointrin über drei Flughäfen, die in Pendeldistanz erreichbar sind. Auf den Regionalflugplatz Belp ist die Region nicht angewiesen. Er ist deshalb aus allen Plänen, Textstellen und Massnahmenblättern des RGSK zu streichen. ▶ Langsamverkehr: Im RGSK taucht der Begriff zur Umschreibung von Fuss- und Veloverkehr einige Male auf. Wir fordern, die Terminologie anzupassen und konsequent von Fuss- und Veloverkehr zu sprechen. Denn dieser ist in der Agglomeration oft schneller als die anderen Verkehrsträger! ▶ Verschiedene Formulierungen im Bericht (z.B. S. 146, 198, 232) lassen den Eindruck aufkommen, dass die Kompetenzen der Regionalkonferenz ausgedehnt werden sollen und die Gemeindeautonomie untergeordnet wird. Allfällige Absichten in dieser Richtung sind transparent darzulegen und zu begründen. Falls die Kompetenzen der Regionalkonferenz im Verhältnis zu den Gemeinden und ihrer Autonomie wirklich ausgedehnt werden sollen, sind im Gegenzug auch Schritte zur Verminderung des Demokratiedefizits der Regionalkonferenz zu unternehmen. 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Klimaschonende Raum- und Verkehrsplanung sind bereits im RGSK II als Ziele der RKBM aufgeführt und finden Niederschlag in zahlreichen Massnahmen. Aufgrund der Bedeutung des Themas wird die RKBM ab 2021 eine Regionale Klimastrategie erarbeiten.
			4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Der Flughafen Belp hat weiterhin eine gewisse regionale Bedeutung und ist daher in den Unterlagen zu behandeln.
			5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Beim Begriff Langsamverkehr handelt es sich um einen etablierten Fachbegriff. Die Begrifflichkeiten im Regionalen Leitbild Langsamverkehr aufgegriffen, das ab 2021 erarbeitet wird.
			2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ In der Volksabstimmung 2009 sprach sich eine klare Mehrheit für die Einführung einer Regionalkonferenz in der Region Bern-Mittelland aus. Die Kompetenzen der RKBM sind durch das kantonale Recht geregelt – und seit Aufnahme ihrer Tätigkeit 2010 unverändert. Es besteht keine Absicht zu einem Ausbau. Die RKBM ist keine vierte Staatsebene. Die Geschäfte der RKBM durchlaufen einen sorgfältigen, langen Erarbeitungsprozess – mit engem Einbezug der

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
Grüne Mittel- land-Nord	Eher Nein	<p>► Form und Umfang sind für eine Mitwirkung kaum geeignet, eine Überforderung für mitwirkende Milz-Gemeindepolitiker/innen und erst recht für ehrenamtlich mitwirkende Leitungsgremien von Parteien und Organisationen, die gemäss Art. 153 Abs. 3 zu derart «wichtigen Vorhaben» nicht nur nebenbei, sondern gleichberechtigt mit den Gemeinden, kantonalen Stellen und anderen erwähnten Adressaten «vorgängig» zu konsultieren sind. Weil die Gemeinden vorgängig bereits intensiv in die Ausarbeitung einbezogen waren, sollte im abschliessenden Vernehmlassungsverfahren besondere Rücksicht auf die Parteien und weiteren interessierten Kreise genommen werden. Eine Informationsveranstaltung besonderes für diesen erweiterten Adressatenkreis wäre zu Beginn des Vernehmlassungsverfahrens wünschbar und hilfreich gewesen.</p> <p>→ANTRAG: Für nächste vergleichbare Fälle eine Informationsveranstaltung vorsehen (allenfalls auch ohne Gemeinden, falls diese kein Interesse daran haben).</p> <p>► Zusätzlich erschwert wird die Erarbeitung einer Stellungnahme durch das Fehlen der bisher verfügbaren GIS-Lösung sowie durch die Redundanz vieler Aussagen, die mit ein Grund für den grossen Umfang</p>	1	<p>Gemeinden (Workshops, Sektortreffen), öffentlicher Mitwirkung, inhaltlicher Auseinandersetzung in Kommissionen und Geschäftsleitung, die aus Vertretungen der Gemeinden zusammengesetzt sind, etc. Danach werden sie sie der Regionalversammlung, in der alle Gemeindepräsidien aus dem RKBM-Perimeter zusammentreffen, zum Beschluss vorgelegt werden. Ziel ist es stets, einen hohen Konsens unter den Gemeinden zu erreichen.</p> <p>Aufgrund der übergeordneten Rahmenbedingungen für die Instrumente RGSK / AP von Bund und Kanton sind Inhalte, Struktur und Behandlungstiefe des RGSK weitestgehend vorgegeben. Die Kritik zu fehlendem WebGIS und Informationsveranstaltungen wird entgegengenommen. Ab dem nächsten RGSK wird wieder ein WebGIS zur Verfügung stehen und es werden wieder Informationsveranstaltungen durchgeführt.</p>

Partei	Antwort Kernaussagen	Nr Antworten der RKBM
	<p>der Vernehmlassungsunterlagen ist. Erschwerend bei der Bearbeitung ist auch, dass ein Durchsuchen nach (bestimmten) Stichworten (z.B. Gemeindennamen, Ortsbezeichnungen) auf elektronischem Weg nicht bei allen Dokumenten möglich ist.</p> <p>→ ANTRAG: Die Kritik an Form, Aufbau und Umfang der Dokumente, die auch aus Stellungnahmen der Gemeinden hervorgeht, ist den auftraggebenden Instanzen in Bund und Kanton weiterzuleiten, die wegen ihren Vorgaben sozusagen schuld sind an den kritisierten Mängeln.</p> <p>► Nicht nachvollziehbar, weil widersprüchlich, sind die Angaben zur Behördenverbindlichkeit: Gemäss Lesehilfe sind die Kapitel 4, 5 und 6 des Erläuterungsberichts behördenverbindlich, im Bericht selber werden nur Kapitel 4 und 6 so bezeichnet. So oder so scheint die Behördenverbindlichkeit im Vergleich zu früher ausgedehnt worden zu sein, als neben der RGSK-Karte und den Massnahmenblättern nur wenige Abschnitte des Erläuterungsberichts behördenverbindlich waren.</p> <p>→ANTRAG: Vor der Verabschiedung des RGSK 2021 ist zweifelsfrei zu klären und transparent darzustellen, was behördenverbindlich ist und was nicht.</p> <p>► Verschiedene Formulierungen im Bericht (z.B. S. 146, 198, 232) lassen den Eindruck aufkommen, dass die Kompetenzen der Regionalkonferenz ausgedehnt werden sollen und die Gemeindeautonomie untergeordnet wird.</p> <p>→ANTRAG: Allfällige Absichten in dieser Richtung sind transparent darzulegen und zu begründen. Falls die Kompetenzen der Regionalkonferenz im Verhältnis zu den Gemeinden und ihrer Autonomie wirklich ausgedehnt werden sollen, sind im Gegenzug auch Schritte zur Verminderung des Demokratiedefizits der Regionalkonferenz zu unternehmen.</p>	<p>1 ► Vielen Dank für diesen Hinweis. Behördenverbindlich sind wie schon im RGSK II Ziele und Strategie. Im RGSK 2021 sind diese in zwei Kapiteln 4 (Zukunftsbild) und 6 (Strategien) zu finden. Die Erläuterungen zum Begriff «Behördenverbindlichkeit» werden für das Genehmigungsdossier präzisiert. Die Markierung der behördenverbindlichen Teile im Bericht wurde analog zum RGSK II (grauer Balken am Seitenrand) vorgenommen.</p> <p>2 ► In der Volksabstimmung 2009 sprach sich eine klare Mehrheit für die Einführung einer Regionalkonferenz in der Region Bern-Mittelland aus. Die Kompetenzen der RKBM sind durch das kantonale Recht geregelt – und seit Aufnahme ihrer Tätigkeit 2010 unverändert. Es besteht keine Absicht zu einem Ausbau.</p> <p>Die RKBM ist keine vierte Staatsebene. Die Geschäfte der RKBM durchlaufen einen sorgfältigen und langen</p>

Partei	Antwort Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>► Konzeption: Für die beiden Planungsbereiche Siedlung und Verkehr ist kein einheitliches Planungskonzept erkennbar: Im Bereich Siedlung wird der Baulandbedarf für Wohnen und Arbeiten nicht allein aus den Entwicklungsprognosen abgeleitet, sondern aufgrund von regionalen und regionsintern differenzierten Zielen auch politisch definiert. Der gleiche Ansatz wird den Planungsvorgaben im Verkehrsbereich vermisst – hier wird der Bedarf ausschliesslich nachfrageorientiert aus den bisherigen Trends, Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen hochgerechnet. Aus Sicht der GRÜNEN Mittelland-Nord hat sich die Verkehrsplanung an den Ressourcen- und Belastungsgrenzen zu orientieren. Diese Grenzen ergeben sich aus der Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Luftschadstoffe, die Schädigung des Klimas durch den CO₂-Ausstoss fossil betriebener Motorfahrzeuge sowie durch den Kultur- und Naturland-Verbrauch durch flächenintensiven motorisierten Individualverkehr. Die GRÜNEN Mittelland-Nord fordern eine sinnvolle, angebotsorientierte Verkehrsplanung, die diesen Grenzen konsequent Rechnung trägt. Sie haben entsprechende Kritik bereits in ihrer Vernehmlassung zur Mobilitätsstrategie eingebracht. Diese wurde aufgrund des Vernehmlassungsverfahrens nur unzureichend verbessert und kann – da parallel zum RGSK erarbeitet –</p>	4	<p>Erarbeitungsprozess – mit engem Einbezug der Gemeinden (Workshops, Sektortreffen), öffentlicher Mitwirkung, inhaltlicher Auseinandersetzung in Kommissionen und Geschäftsleitung, die aus Vertretungen der Gemeinden zusammengesetzt sind, etc. Danach werden sie der Regionalversammlung, in der die Gemeindepräsidien aus dem RKBM-Perimeter zusammentreffen, zum Beschluss vorgelegt werden. Ziel ist es stets, einen hohen Konsens unter den Gemeinden zu erreichen.</p> <p>► Die Annahmen zum Verkehrswachstum basieren auf der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern und des Bundes. Für Gesamtbetrachtungen stützt sich die RKBM auf diese Grundlagen. Das Gesamtverkehrsmodell berücksichtigt jedoch gewisse Einflüsse, insbesondere Einschränkungen im bebauten Raum, nur bedingt. In der konkreten Planung fliessen für die Verkehrsprognosen weitere Faktoren ein. Insbesondere im urbanen Kerngebiet ergeben sich tiefere künftige Verkehrszahlen, da Kapazitätserweiterungen schon aus räumlichen Gründen nicht realisierbar wären. Die prognostizierten Werte sind nicht als Ziel zu verstehen, sondern als zu erwartende Entwicklung des Verkehrs.</p> <p>► Die Massnahmen haben das Gesamtverkehrssystem und entsprechend alle</p>

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>eigentlich nicht ernsthaft als Grundlage des RGSK 2021 / AP 4 bezeichnet werden.</p> <p>→ ANTRAG: Weil die Zeit nicht reicht für eine völlige Überarbeitung der verkehrsbezogenen Aussagen des RGSK 2021 / AP 4, ist wenigstens bei der Priorisierung der Verkehrsvorhaben den erwähnten Belastungsgrenzen vollständig Rechnung zu tragen. Im Klartext heisst dies, dass Vorhaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs sowie der sanften Mobilität (Fuss- und Veloverkehr, bisher irreführend Langsamverkehr genannt) erhöhte Priorität erhalten, während Vorhaben zugunsten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zurückgestuft werden. Aussagen für Kapazitätsausbauten auf dem Nationalstrassennetz bzw. zu Gunsten des Flugverkehrs sind vollständig aus dem RGSK 2021 / AP 4 zu streichen.</p>	3	<p>Verkehrsträger zu berücksichtigen. Die Umsetzungshorizonte hängen auch von Drittprojekten ab, und die Priorisierung erfolgt zusammen mit dem Kanton. Es gilt festzuhalten, dass die Massnahmen im Bereich MIV nicht primär eine Verkehrszunahme fördern oder eine generelle Kapazitätserhöhung anstreben. Ziel ist es, mit den Massnahmen die erwartete Verkehrszunahme verträglich zu gestalten und zu bewältigen.</p> <p>► Insbesondere im urbanen Kerngebiet wären Kapazitätserhöhungen schon aus räumlichen Gründen nicht realisierbar. Vielmehr soll der MIV weiterhin auf das Hochleistungsnetz gelenkt werden. Zudem werden im Rahmen der Neugestaltung von Ortsdurchfahrten Verbesserungen für alle Verkehrsträger und für die Bevölkerung erreicht. Entsprechend sind Massnahmen im Bereich MIV notwendig.</p>
Grüne Münsingen	Eher Nein	<p>► Form: 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.</p> <p>► Behördenverbindlichkeit: Wir haben grosse Zweifel, ob hier noch eine stufengerechte Planung vorliegt. Dieser Eindruck wird dadurch verstärkt, dass gemäss Lesehilfe neu die gesamten Kapitel 4 bis 6 als behördenverbindlich erklärt werden sollen. Es scheint, dass die RGSK gerade in planerischer Hinsicht ihre Kompetenzen sehr weit auslegt oder sogar noch ausweiten möchte. Selbst wenn dies z.B. bei der Siedlungsentwicklung sehr wohl in unserem Sinne ist, sehen wir ein klares Demokratiedefizit der RGSK. Die im Bericht beschriebene, mangelnde</p>	1	<p>► Die Kritik wird entgegengenommen. Ab dem nächsten RGSK wird wieder ein WebGIS zur Verfügung stehen.</p> <p>► Behördenverbindlich sind wie schon im RGSK II Ziele und Strategie. Im RGSK 2021 sind diese in den zwei Kapiteln 4 (Zukunftsbild) und 6 (Strategien) zu finden. Die Erläuterungen zum Begriff «Behördenverbindlichkeit» werden für das Genehmigungsdossier präzisiert. Die Markierung der behördenverbindlichen Teile im Bericht</p>

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Akzeptanz der SEin auf kommunaler Ebene wird so kaum gemindert, sondern wohl eher verstärkt.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Konzept: Das Planungskonzept der beiden Bereiche Siedlung und Verkehr ist nicht einheitlich. Während das Konzept Siedlung aufgrund von differenzierten Zielen definiert wird, ist das Konzept für den Verkehr nachfrageorientiert. Es fehlt die Orientierung an den Ressourcen- und Belastungsgrenzen und konkrete Zielsetzungen. ▶ Zielsetzung und Schwerpunkte / Zukunftsbild 2040: Die Gesamtstrategie Verkehr und Siedlungsstruktur 2040+ sollte in einem breiteren demokratischen und gesellschaftlichen Diskurs thematisiert werden. Die bisherige Wachstumsstrategie als Basis für die vorliegenden Konzepte sollte überprüft werden und gewichtige Aspekte aktueller Themen, wie zukünftige Beschäftigungs- und Arbeitsmodelle, damit verbundene Schwerpunkte Wohnen/Arbeiten, Massnahmen Klimaschutz / CO2-Reduktion / Ressourcen etc. , sollten entsprechend besser berücksichtigt werden. Die bisherigen demokratischen Mitwirkungsmöglichkeiten auf Gemeindeebene (zum Beispiel Ortsplanungsrevisionen etc.) waren immer nur im Rahmen der regional vorgegebenen Gesamtkonzepte möglich. 	5	<p>wurde analog zum RGSK II (grauer Balken am Seitenrand) vorgenommen. Die RKBM strebt keine Ausweitung ihrer Kompetenzen an.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Berücksichtigung der Belastbarkeitsgrenzen ist ein interessanter Ansatz, bedingt aber die Festlegung konsolidierter Zielwerte. Eine Regionale Klimastrategie wird als neues Massnahmenblatt ins RGSK integriert. ▶ Die Mitwirkung ist in der Einschätzung der RKBM stufengerecht erfolgt. Ein umfangreicher gesellschaftlicher Diskurs wäre zwar wünschenswert, im Rahmen des RGSK aber kaum leistbar.
SP Region Bern-Mittelland	Ja			
SP Stadt Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das RGSK mit AP ist heute derart umfangreich, dass die Mitwirkenden komplett überfordert sind. Eine Mitwirkung, die diesen Namen verdient, muss der Bevölkerung und ihren Organisationen ermöglichen, zu klar ausgearbeiteten Fragen Stellung zu nehmen. Vieles im RGSK mutet technisch an und verunmöglicht eine Diskussion über Alternativen und Varianten. Es ist uns bewusst, dass ein sinnvolles Mitwirkungsverfahren für die RKBM eine grosse Herausforderung darstellt, doch in der vorliegenden Form kann es nicht weitergehen. Ansonsten droht die Mitwirkung zur Farce zu verkommen. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
SP Worb	Eher Nein	<p>► Es ist sehr bedauerlich, dass das mit der letzten Generation eingeführte RKBM-WebGIS nicht weitergeführt wird. Das WebGIS hat den Meinungsbildungsprozess und die Prüfung des Dossiers für die Gemeinden wesentlich vereinfacht. Der Verzicht bringt einen grossen zeitlichen Mehraufwand für die Gemeinden mit sich und erschwert ihre Arbeit. Die Inhalte des RGSK werden schwerer fassbar und für die Betroffenen unübersichtlicher. Dies stellt insgesamt eine erhebliche Qualitätseinbusse und ein einschneidender Rückschritt dar. Den Verzichtentscheid alleine mit Kosteneinsparungen zu begründen greift zu kurz. Die Mehraufwendungen der Gemeinde, die sinkende Übersichtlichkeit und der damit einhergehende Qualitätsverlust wurden offensichtlich zu wenig gewichtet.</p>	1	<p>► Die Kritik wird entgegengenommen. Ab dem nächsten RGSK wird wieder ein WebGIS zur Verfügung stehen.</p>
SVP Bern-Mittelland	Eher Ja	►		
SVP Stadt Bern	Eher Ja	►		

2. Stand der Umsetzung

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

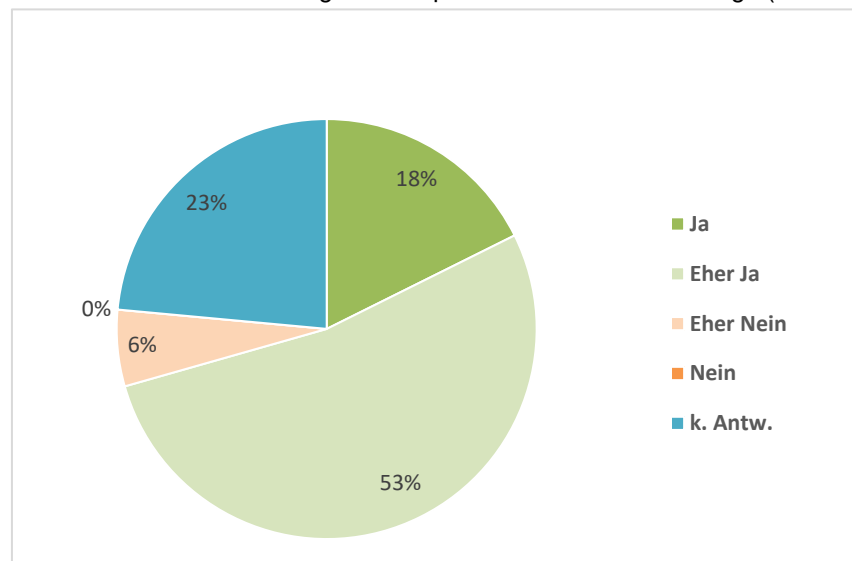


Diagramm: Frage 2 Stand der Umsetzung

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
BDP Kanton Bern	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aussage: «Die Problematik der zu kompensierenden Fruchtfolgeflächen kann auf regionaler Ebene nicht gelöst werden». Bisher wurde für diese Aufgabe immer auf die Zuständigkeit der Regionalkonferenzen verwiesen. Wie sollte es dann gehen? ▶ Die RKBM beabsichtigt, Landschaftsmassnahmen der letzten RGSK Generation zu überarbeiten. Die BDP fordert den besseren Einbezug der Landwirtschaft als beim vorherigen Projekt. Das ganze RGSK/Agglomerationsprogramm wird seinem Namen gerecht, aber vernachlässigt die Auswirkungen auf die Entwicklungsmöglichkeiten der Bewohner in den ländlichen Teilen der Region. Die Betrachtungsweise von der Agglomeration auf die «Ränder» der Region überwiegt 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird berücksichtigt. Gemäss geltender Regelung sind momentan die Gemeinden dazu verpflichtet, Ersatz für beanspruchte Fruchtfolgeflächen (FFF) zu sichern. Die RKBM gibt sich selbst den Auftrag, ein Regionales Kompensationsmodell FFF zu konzipieren. Ein entsprechendes Massnahmenblatt wird ins Genehmigungsdossier aufgenommen. ▶ Die RKBM unterstützt auch ländliche Gemeinden, zum Beispiel bei der Innenentwicklung ausserhalb der Bauzonen: Häufig werden alte Bauernhäuser mitten im

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
				Dorfzentrum aufgrund des Strukturwandels nicht mehr als Landwirtschaftsgebäude genutzt, zugleich sind ihre Nutzungsmöglichkeiten als Wohnraum jedoch gesetzlich beschränkt. Die RKBM bietet auf Anfrage den Gemeinden gerne Hilfestellung bei der Umnutzung. Sie betrachtet solche Umnutzungen (räumlich) als Innenentwicklung.
BDP Münchenbuchsee	Ja			
FDP Stadt Bern	Eher Ja			
GaP	-	► Interessantes Eingeständnis auf S. 54: Die Problematik der Fruchtfolgefleichen kann auf regionaler Ebene nicht gelöst werden. Wie und wo denn?	1	► Vielen Dank für diesen Hinweis. Die Formulierung ist unpräzise: Gemäss geltender Regelung sind momentan die Gemeinden dazu verpflichtet Ersatz für beanspruchte Fruchtfolgefleichen (FFF) zu sichern. Die RKBM gibt sich selbst den Auftrag, ein Regionales Kompensationsmodell FFF zu konzipieren. Ein entsprechendes Massnahmenblatt wird ins Genehmigungsdossier aufgenommen.
GB Bern	Eher Ja	► S. 44: Für die Region wurden offenbar Konzepte zur Parkplatzbewirtschaftung, Tempo-30-Zonen und Freizeitparkplätze erarbeitet. Die Gemeinden sind an der Umsetzung. Wir merken wenig davon.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
GLP Kanton Bern	Eher Nein	► S. 44: Für die Region wurden Konzepte zur Parkplatzbewirtschaftung, Tempo-30-Zonen und Freizeitparkplätze erarbeitet. Die Umsetzung sollte schneller vorstattengehen	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
GLP Stadt Bern	Eher Ja			
Grüne Köniz	Eher Ja	► Gemäss Angaben auf Seite 44 wurden Konzepte zur Parkplatzbewirtschaftung, Tempo-30-Zonen und Freizeitparkplätze im ländlichen	2	Die Konzepte wurden im Rahmen der Mitwirkung 2011 / 2012 öffentlich aufgelegt.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Raum erarbeitet und den Gemeinden zur Verfügung gestellt. Wurden bzw. werden diese Konzepte auch öffentlich zugänglich gemacht?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Wir begrüssen die eingeführte Tangential-Buslinie 22 Wabern-Brünnen. Die Bahnanschlüsse im ÖV Knotenpunkt Niederwangen sind allerdings ungenügend und müssen weiter optimiert werden. ▶ Das grüne Band soll neben dem beschriebenen positiven Einfluss auf die Kulturlandschaft auch eine wichtige Funktion für die Biodiversität darstellen. Dies erfolgt durch die Vernetzung und Wirkung als 'ökologischer Korridor'. Auch als Freizeit- und Naherholungsgebiet soll das grüne Band dienen können. Wir bitten diese Punkte im Konzept zu verankern. 	<p>4</p> <p>2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die S-Bahn-Planung liegt in der Kompetenz des Kantons. ▶ Ist so geplant. Das «Grüne Band» wurde vom Bund als «Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung 2020–2024» aufgenommen. Der Biodiversität kommt darin eine grosse Bedeutung zu.
Grüne Mittelland-Nord	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ An mehreren Stellen (z.B. S. 38, 43, 50 betr. A-Listen) zu den bisherigen Agglomerationsprogrammen finden sich Hinweise, dass «noch nicht alle Gemeinden die Mitfinanzierung in Anspruch genommen» hätten. Eine Auflistung dieser Gemeinden zumindest im Zusammenhang grösserer Vorhaben in einem Anhang könnte hilfreich sein, um die Gemeinden stärker in die Umsetzung einzubinden. ▶ Auf Seite 35 (und in der Tabelle 60, S. 175) wird als bereits «realisierte» Massnahme im Grünen Band «die als Rundweg ausgestaltete Veloroute Nr. 888» erwähnt, die das Grüne Band «als stadtnahe Landschaft für die Naherholung stärker erlebbar» gemacht habe. → FRAGE / ANTRAG: Ist die Veloroute Nr. 888 wirklich, insbesondere im Norden der Stadt Bern, durchgehend signalisiert und als Teil des Grünen Bandes erlebbar? Wenn nicht: Bericht korrigieren oder Umsetzung vervollständigen! ▶ Gemäss Angaben auf Seite 44 wurden Konzepte zur Parkplatzbewirtschaftung, Tempo-30-Zonen und Freizeitparkplätze im ländlichen Raum erarbeitet und den Gemeinden zur Verfügung gestellt. → FRAGE / ANTRAG: Wurden bzw. werden diese Konzepte auch öffentlich zugänglich gemacht? ▶ Auf Seite 51 wird als «realisiert» bezeichnet: «351.3.032 Zollikofen, konsolidierte Studie Autobahzubringer - Die Studie wird durch das 	<p>2</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Koordination mit den Gemeinden erfolgt laufend. Die Gemeinden sind bei kommunalen Projekten in der Regel selber Projektträger; bei übergeordneten Projekten sind sie in die Umsetzung eingebunden. ▶ Seit Frühjahr 2020 ist die Beschilderung der Veloroute Nr. 888 durch das kantonale Tiefbauamt vollständig umgesetzt. ▶ Die Konzepte wurden im Rahmen der Mitwirkung öffentlich aufgelegt. ▶ Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat das Thema der RKBM zur Weiterbearbeitung übergeben. Gemäss Antrag der Kommission Verkehr der RKBM wird ab

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		ASTRA bis Februar 2020 durchgeführt.» →KORREKTURBEDARF? Nach unseren Informationen wurde die Erarbeitung dieser Studie durch das Astra zurückgestellt; jedenfalls liegen öffentlich keine Informationen über den Abschluss vor.		2021 eine entsprechende Studie erarbeitet.
SP Region Bern-Mittelland	Ja			
SP Stadt Bern	Eher Ja			
SP Worb	Ja			
SVP Bern-Mittelland	Eher Ja	▶		
SVP Stadt Bern	Eher Ja	▶		

3. Situations- und Trendanalyse

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

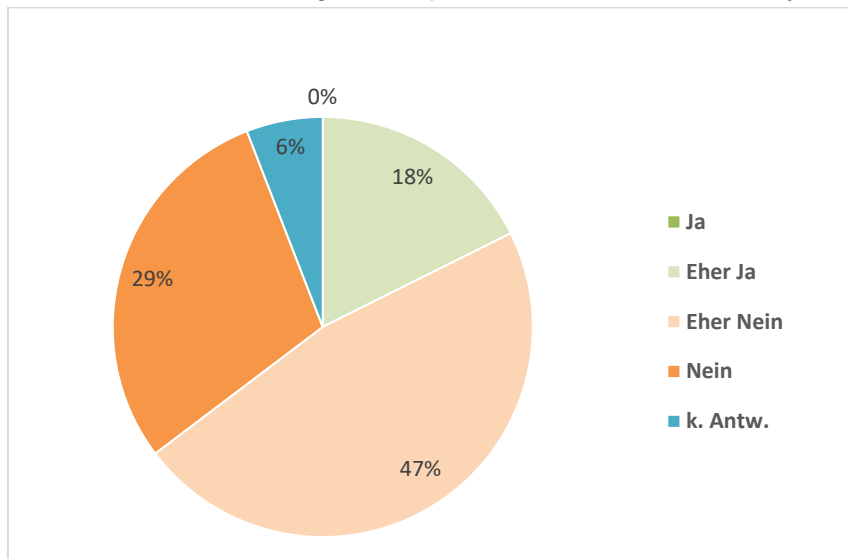


Diagramm: Frage 3 Situations- und Trendanalyse

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
BDP Kanton Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> Die Wachstumsprognosen für die Gemeinden des Raumtyps «Zentrumsnahe ländliche Gebiete» und des Raumtyps «Hügel- und Berggebiete» sind zu hinterfragen und zu korrigieren. Die BDP ist der Meinung, dass sie zu hoch sind. 	4	<ul style="list-style-type: none"> Die Höhe des im RGSK angenommenen Bevölkerungswachstums ist nicht als Ziel zu verstehen, sondern als erwartbare Entwicklung, auf welche man mit den richtigen Massnahmen gut vorbereitet sein will: Wenn das Wachstum eintrifft, soll es am richtigen, d. h. bereits bebauten bzw. zentralen Ort stattfinden. Einzonungen wurden im Vergleich zu den vorherigen RGSKs sehr sparsam aufgenommen (und auch nur vereinzelt gewünscht). Deshalb ist eine Entwicklung am falschen Ort nicht zu befürchten.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aussage: «Für die kartografische Darstellung der beiden Lärmquellen Strasse und Bahn wurde jeweils der höhere Wert der beiden Lärmquellen dargestellt. Deshalb wird die Lärmbelastung da unterschätzt». Frage: Warum hat man das denn so gemacht? Für Massnahmen muss Gewissheit herrschen, woher der Lärm genau kommt. ▶ Beim Thema Engpassbeseitigung des Nationalstrassennetzes, das höchste Priorität genießt, wird weder der Engpass Felsenauviadukt noch der Autobahnhalbanschluss im Grauholz erwähnt. Warum? Der Regierungsrat hat sich bisher für den Halbanschluss eingesetzt. ▶ Die Verdrängung des MIV von Stadt- und Gemeindestrassen auf die überlastete Autobahn ist zu reduzieren, bzw. anders zu lösen. 	<p>2</p> <p>5</p> <p>3</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Daten/Abbildungen entstammen den kantonalen Grundlagen. Für die konkreten Massnahmen werden die Lärmquellen detaillierter untersucht. ▶ Gemäss Antrag der Kommission Verkehr der RKBM wird der Autobahnanschluss Grauholz zusätzlich aufgenommen. ▶ Ziel ist es, mit den Massnahmen die erwartete Verkehrszunahme verträglich zu gestalten und zu bewältigen. Insbesondere im urbanen Kerngebiet wären Kapazitätserhöhungen schon aus räumlichen Gründen nicht realisierbar. Vielmehr soll der MIV weiterhin auf das Hochleistungsnetz gelenkt werden. Zudem werden im Rahmen der Neugestaltung von Ortsdurchfahrten Verbesserungen für alle Verkehrsträger und für die Bevölkerung erreicht.
BDP Münchenbuchsee	Eher Ja			
FDP Stadt Bern	Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Basis für die Berechnungen ist oft unklar. Es scheint als wurden einfach historische Daten extrapoliert und für gewisse politische Absichten teilweise „schöngerechnet“. Die Modelle sind zu wenig mit Fakten belegt. In den Szenarien fehlen beispielsweise potentielle disruptive Entwicklungen. Ebenfalls werden technologische Trends wie technologischer Fortschritt in der Antriebstechnik oder im autonomen/intelligentem Fahren, bzw. in den Assistenzsystemen absolut ausgeklammert. Zudem sind gewisse Entwicklungen schlicht nicht sachlich nachvollziehbar; weshalb nimmt man in der Stadt Bern ein 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Annahmen zum Verkehrswachstum basieren auf der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern und des Bundes. Für Gesamtbetrachtungen stützt sich die RKBM weiterhin auf diese Grundlagen. Soweit es die Datenlage zulässt, wurden technologische Trends berücksichtigt.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>unterdurchschnittliches Wachstum der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und eine Abnahme des MIV an? Hier scheint eher Wunsch Vater des Gedankens in dem das auf nicht demokratisch legitimierte oder wissenschaftlich fundierte Behördenpapiere wie einen STEK verwiesen wird. Dies kommt einem Zirkelschluss gleich.</p>		<p>Wie bei allen Prognosen besteht naturgemäss eine gewisse Unsicherheit. Die prognostizierten Werte sind nicht als Ziel zu verstehen, sondern als zu erwartende Entwicklung des Verkehrs. Insbesondere in urbanen Kerngebieten wäre ein Ausbau der Verkehrskapazitäten des MIV schon aufgrund der räumlichen Rahmenbedingungen nicht realisierbar.</p>
GaP	Nein	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="584 595 1397 1023">▶ Das für den Perimeter der RKBM prognostizierte Bevölkerungswachstum von fast 15% und einem Wachstum der Beschäftigten von 7% bis 2040 ist viel zu hoch. Die Einwanderung nimmt ab, die Lebenserwartung stagniert. Trotz schweiz- und europaweit niedriger Geburtenrate von 1.5 Kindern pro Frau setzt die bernische Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Verkehrspolitik weiterhin unbeirrt auf einen Wachstumsturbo. Von wo soll die zusätzliche Bevölkerung kommen? Von den sog. «Randgebieten», die damit noch mehr ausgepowert würden? Oder mittels eines noch mehr forcierten Standortwettbewerbs, mit Steuererlassen und anderen Vergünstigungen und der Anwerbung von Fachleuten, die mit dem Geld der Steuerzahlenden aus ärmeren Ländern ausgebildet wurden? Beides ist weder sinnvoll noch solidarisch. <li data-bbox="584 1034 1397 1353">▶ Die Ausführungen auf S. 80ff zum Klima können wir voll unterstützen. Projekte wie die Rodung der eidgenössisch geschützten Baumallee entlang der Ostermundigenstrasse für die Realisierung des Trams Bern-Ostermundigen oder die geplante Fällung der Bäume im Hirschengraben-Park im Rahmen des ZBB stehen in krassem Gegensatz zu den Klima-Aussagen im Bericht. Aufwendige Planungen wie das RGSK machen wenig Sinn, wenn bei kontroversen Aussagen immer die wirtschaftlichen Wachstumsinteressen vor den ökologischen Notwendigkeiten priorisiert werden. 	2	<p>Das prognostizierte Bevölkerungswachstum entstammt den kantonalen Grundlagen, auf die sich das RGSK abstützt. Das RGSK beschäftigt sich primär mit der Frage, wie ein mögliches Wachstum in sinnvolle Bahnen gelenkt werden kann. Ob das Wachstum stattfindet oder nicht, wird durch die übergeordneten Politiken, die Wirtschaftslage, etc. beeinflusst und nicht durch das RGSK.</p>
			4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auch das prognostizierte Verkehrswachstum z. B. des ÖV's von 60% innerhalb des RKBM-Perimeters ist zu hinterfragen. Schon vor Corona hat das Home Office an Akzeptanz gewonnen, Nachdem mit der Krise die technischen Kenntnisse und Fähigkeiten breiter Schichten der Arbeitenden sprunghaft zugenommen haben und sich Gewohnheiten verändert haben, wird der alte Zustand mit der extremen Separierung der Lebensbereiche Wohnen, Arbeit und Freizeit nicht mehr wiederkehren. Die Zwangsmobilität wird sich entsprechen vermindern. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gemäss den Grundlagen des Kantons wird mit einer Zunahme der Personenkilometer ÖV bis 2040 von ca. 60% gerechnet. Es handelt sich dabei um eine Annahme.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bezüglich MIV fordern wir einen Vollständigen Stopp des Strassenausbaus, insbesondere auch einen Verzicht auf den Bypass Wankdorf-Muri und auf den neuen Autobahnkreisel Wankdorf. 	3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Mit den Massnahmen im Bereich MIV wird nicht primär eine Verkehrszunahme gefördert oder eine generelle Kapazitätserhöhung angestrebt. Ziel ist es, mit den Massnahmen die erwartete Verkehrszunahme verträglich zu gestalten und zu bewältigen. Insbesondere im urbanen Kerngebiet wären Kapazitätserhöhungen schon aus räumlichen Gründen nicht realisierbar. Vielmehr soll der MIV weiterhin auf das Hochleistungsnetz gelenkt werden. Zudem werden im Rahmen der Neugestaltung von Ortsdurchfahrten Verbesserungen für alle Verkehrsträger und für die Bevölkerung erreicht.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bezüglich Veloverkehr lehnen wir die Förderung der E-Bikes ab. Für mittlere Distanzen verfügen wir über ein gut ausgebautes S-Bahn-Netz. Es macht wenig Sinn, zusätzlich noch Schnellbahnen für E-Bikes zu bauen. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Für E-Bikes werden nicht per se separate Schnellbahnen gebaut, sie können jedoch von Velorouten mit erhöhtem Standard profitieren. Die Thematik wird Teil der ab 2021 zu erarbeitenden Regionalen Strategie Langsamverkehr sein.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Völlig im Widerspruch zur Klimadiskussion steht die Passage zum Flugverkehr in 3.4.10. Nach Corona wird in Bern wohl kein tragfähiger Linienflugverkehr mehr etablieren 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
GB Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ S. 65 prognostizierte 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 Einzonungen an peripheren Lagen. Wir fordern deshalb, die Entwicklungen in ländlichen Gebieten im RGKS gegen unten anzupassen. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Entwicklungsprognosen stützen sich auf die kantonalen Grundlagen. ▶ Das RGSK hat eine Entwicklung in zentralen, gut erschlossenen Räumen zum Ziel. Die Prognosewerte sind nicht als Zielsetzung zu verstehen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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 wird. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das RGSK entspricht den Vorgaben von Bund und Kanton zur Innenentwicklung, die Entwicklung in bereits gut erschlossenen Räumen voranzutreiben.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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, welche eine starke Veloförderung betrieben haben, sind die Prognosen für das Velo sehr zurückhaltend. Das Velo und E-Bike haben ein viel grösseres Potential. Wir fordern, dass die Planung auf Zielen beruht und nicht auf vorsichtigen Prognosen. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die RKBM stützt sich für die verkehrlichen Massnahmen als Grundlage auf die erwähnten Prognosen. Das bedeutet nicht, dass nur geringe Anstrengungen zur Förderung des Langsamverkehrs unternommen werden; das RGSK enthält zahlreiche Massnahmen in diesem Bereich.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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. 	3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Zielsetzungen MIV der Stadt Bern gemäss STEK liegen nicht in der Kompetenz der RKBM, sondern von Stadt und Kanton.
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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. 	3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Gesamtverkehrsstrategie basiert auf der regionalen Mobilitätsstrategie 2040 sowie der darin enthaltenen 4V-Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten, vernetzen). Die einzelnen 	

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ S. 101 und 128: Der städtische Binnen-Pendlerverkehr Velo ist zwischen 2000 und 2015 stark gewachsen Das belegt die Wirkung der Velooffensive. 	4	<p>Massnahmen zielen darauf ab, diese Strategie umzusetzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ S. 124 Die RKBM muss sich beim Kanton dafür einsetzen, dass die rechtlichen Grundlagen angepasst werden, damit der Kanton auch Nachtangeboten bestellen kann und somit in der Region Bern in der Nacht auch S-Bahnen verkehren dürfen. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Thematik ist bereits in Diskussion.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ S. 130 Die geplanten Velohaupttrouten erachten wir als sehr sinnvoll und wichtig. Aber der Umsetzungs-horizont 2027 ist zu spät. Sie müssen rascher umgesetzt werden (Die Umlagerung von MIV und ÖV auf E-Bike ist ökologisch und ökonomisch sinnvoll!). 	5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die RKBM setzt sich für eine möglichst rasche Umsetzung ein. Es bestehen aber Abhängigkeiten zu übergeordneten Planungen sowie den gegebenen Ressourcen von Region und Kanton.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		wichtig, nach politischen Zielsetzungen zu planen und nicht nach Prognosen, welche die vergangene Entwicklung in die Zukunft projizieren.		
GFL Münchenbuchsee	Eher Nein	► Im Vergleich zu den extrem ausführlichen Analysen in den Bereichen Bevölkerung, Siedlung und Verkehr kommen die Themen Landschaft und v.a. Klimaschutz / Klimaanpassung zu kurz.	5	► Das Thema Landschaft war ein Schwerpunkt im RGSK II. Das Thema Biodiversität findet zum Beispiel in den «Vorranggebieten Kulturlandschaft» gewichtigen Niederschlag, indem die Gemeinden aufgefordert werden, Landschaftsschutzgebiete auszuscheiden. Eine grundsätzliche Neuüberarbeitung ist deshalb nicht erforderlich. Das Thema wird aber im Bericht stärker in den Vordergrund gerückt werden.
			1	► Wird berücksichtigt. Die RKBM gibt sich den Auftrag, eine Regionale Klimastrategie zu erarbeiten. Ein entsprechendes Massnahmenblatt wird ins RGSK aufgenommen.
GLP Kanton Bern	Eher Nein	► Der technische Fortschritt im Bereich Mobilität und Arbeitswelten wird aus unserer Sicht zu wenig berücksichtigt. Es fehlen Trendanalysen und Abschätzungen die dem Aufkommen von e-Bikes, und E-Mobilität beim MIV Rechnung zu tragen. Car-Sharing-Konzepte werden nicht gewürdigt. In den letzten 5 - 10 Jahren wurden auch die Fernbusverbindungen durch Anbieter wie Flixbus wieder interessant. Auch dieses Potenzial wurde nicht untersucht und entsprechende Massnahmen zum Bau von entsprechender Infrastruktur (Bus-Bahnhof Bern) fehlen. ► Das strikte Trennen von Wohn- und Arbeitszonen ist überholt. Als Stadt mit hohem Anteil an Dienstleistungsunternehmen, lassen sich Arbeiten und Wohnen gut in der gleichen Zone (Mischzonen) kombinieren.	5	► Die Thematik wird in verschiedenen regionalen Studien aufgenommen (Regionales Leitbild Langsamverkehr, Mobilitätshubs und Mobilitätsmanagement u. a.).
			1	► Eine Massnahme zu einem Fernbusterminal wurde im Massnahmenband aufgenommen.
			2	► Ist bereits berücksichtigt. Beim überwiegenden Teil der Massnahmen Wohnen und Arbeiten handelt es sich bereits um Mischnutzung. Die Kategorisierung erfolgt nach dominanter Nutzungsart.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dem Klimawandel und dessen Konsequenzen wird zu wenig bis keine Rechnung getragen. Die Massnahmen, vor allem im Bereich Landschaft und Verkehr, müssen konsequent auf Klimaneutralität ausgerichtet werden. 		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird berücksichtigt. Die RKBM gibt sich den Auftrag, eine Regionale Klimastrategie zu erarbeiten. Ein entsprechendes Massnahmenblatt wird ins RGSK aufgenommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gemäss einer Studie der Uni Bern haben Städte bereits heute eine grössere Biodiversität im Vergleich zu Agrarland. Es ist zu erwarten, dass sich dieser Trend noch weiter verschärft. Die Stadt hat damit eine grosse Verantwortung zum Erhalt der Biodiversität. Diesem Trend ist Rechnung zu tragen und entsprechender Handlungsbedarf und Massnahmen in der Stadt (im Bereich Landschaft und Wohnen) sind auszuarbeiten. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Förderung der Biodiversität ist bereits Ziel der Massnahmen «Siedlungsprägende Grünräume» und «Vorranggebiete Kulturlandschaften».
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Im Zuge der Mitwirkung wurden zudem zahlreiche neue siedlungsprägende Grünräume in der Stadt Bern aufgenommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ S. 65 prognostizierte 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 Einzonungen an peripheren Lagen. Wir fordern deshalb, die Entwicklungen in ländlichen Gebieten im RGSK konsequenterweise gegen unten anzupassen. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ist bereits berücksichtigt. Die Prognosen auf S. 65 des Berichts werden im Kapitel «4.3 Zukunftsbild» unter «Entwicklungsziele» (S.158 ff.) plausibilisiert und nach unten korrigiert.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das RGSK entspricht den Vorgaben von Bund und Kanton, die Entwicklung in bereits gut erschlossenen Räumen voranzutreiben.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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, welche eine starke Veloförderung betrieben haben, sind die Prognosen für das Velo sehr zurückhaltend. Das Velo und E-Bike haben ein viel grösseres 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die RKBM stützt sich für die verkehrlichen Massnahmen als Grundlage auf die erwähnten Prognosen. Das bedeutet nicht, dass nur geringe Anstrengungen zur Förderung des Langsamverkehrs unternommen werden; das RGSK enthält

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		Potential. Wir fordern, dass die Planung auf Zielen beruht und nicht auf vorsichtigen Prognosen.	4	zahlreiche Massnahmen in diesem Bereich.
	►	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.	3	► Die Zielsetzungen MIV der Stadt Bern gemäss STEK liegen nicht in der Kompetenz der RKBM, sondern von Stadt und Kanton.
	►	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 soll auch die Region entsprechende Ziele zur MIV-Reduktion setzen.		► Die Gesamtverkehrsstrategie basiert auf der regionalen Mobilitätsstrategie 2040 sowie der darin enthaltenen 4V-Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten, vernetzen). Die einzelnen Massnahmen zielen darauf ab, diese Strategie umzusetzen.
	►	S. 101 und 128: Der städtische Binnen-Pendlerverkehr Velo ist zwischen 2000 und 2015 stark gewachsen. Das geht u. a. auf entsprechende Fördermassnahmen der Stadt zurück und belegt die Beeinflussbarkeit des Modalsplits.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
	►	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.	2	► Die Thematik ist bereits in Diskussion.
	►	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.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
	►	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 auf E-Bike ist ökologisch und ökonomisch sinnvoll).	5	► Die RKBM setzt sich für eine mögliche rasche Umsetzung ein. Es bestehen aber Abhängigkeiten zu übergeordneten Planungen sowie den gegebenen Ressourcen von Region und Kanton.
	►	S. 138: Der Vorteil von zielorientierter statt prognosebasierter Planung wird im Bericht selber erwähnt: «Was den Modal Split betrifft, fällt auf, dass bei Wegen mit Ziel Stadt Bern der ÖV-Anteil und der Anteil des	4	► Wird zur Kenntnis genommen.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Veloverkehrs im Vergleich zu den übrigen Zielgebieten viel höher ausfällt. Bis 2040 steigt der Anteil des ÖV und des Veloverkehrs in der Stadt Bern zudem markant an. Wenn also die Infrastruktur für den Veloverkehr im Vergleich zu den Annahmen im GVM BE weiter ausgebaut würde oder neue Angebote im ÖV aufgebaut würden oder die Zugänglichkeit für den MIV reduziert würde, könnte der klare Trend Richtung ÖV und Veloverkehr noch deutlich stärker ausfallen. Genau so könnten umgekehrt eine bessere MIV-Zugänglichkeit oder technische Fortschritte im MIV (Stichwort E- Mobilität) den MIV auch wieder attraktiver machen und in der Folge zu einem weniger starken Rückgang des MIV führen. Diese Diskussion zeigt, dass auch die Ausgestaltung der kommunalen und kantonalen Verkehrspolitik einen wesentlichen Einfluss auf die zukünftige Attraktivität der einzelnen Verkehrsmodi und damit auf den Modal Split haben wird.» Ja genau! Deshalb ist es ja so wichtig, nach politischen Zielsetzungen zu planen und nicht nach Prognosen, welche die vergangene Entwicklung in die Zukunft projizieren.</p>		
GLP Stadt Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der technische Fortschritt im Bereich Mobilität und Arbeitswelten wird aus unserer Sicht zu wenig berücksichtigt. Es fehlen Trendanalysen und Abschätzungen die dem Aufkommen von e-Bikes, und E-Mobilität beim MIV Rechnung zu tragen. Car-Sharing-Konzepte werden nicht gewürdigt. ▶ In den letzten 5 - 10 Jahren wurden auch die Fernbusverbindungen durch Anbieter wie Flixbus wieder interessant. Auch dieses Potenzial wurde nicht untersucht und entsprechende Massnahmen zum Bau von entsprechender Infrastruktur (Bus-Bahnhof Bern) fehlen. ▶ Das strikte Trennen von Wohn- und Arbeitszonen ist überholt. Als Stadt mit hohem Anteil an Dienstleistungsunternehmen, lassen sich Arbeiten und Wohnen gut in der gleichen Zone (Mischzonen) kombinieren. 	5 1 2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Themen werden in verschiedenen regionalen Studien aufgenommen (Regionales Leitbild Langsamverkehr, Mobilitätshubs und Mobilitätsmanagement u. a.) und flossen in die konkreten Massnahmen ein. ▶ Eine Massnahme zu einem Fernbusterminal wurde im Massnahmenband aufgenommen. ▶ Ist bereits berücksichtigt. Beim überwiegenden Teil der Massnahmen Wohnen und Arbeiten handelt es sich bereits um Mischnutzung. Die Kategorisierung erfolgt nach dominanter Nutzungsart.
			1	

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dem Klimawandel und dessen Konsequenzen wird zu wenig bis keine Rechnung getragen. Die Massnahmen, vor allem im Bereich Landschaft und Verkehr, müssen konsequent auf Klimaneutralität ausgerichtet werden. ▶ Gemäss einer Studie der Uni Bern haben Städte bereits heute eine grössere Biodiversität im Vergleich zu Agrarland. Es ist zu erwarten, dass sich dieser Trend noch weiter verschärft. Die Stadt hat damit eine grosse Verantwortung zum Erhalt der Biodiversität. Diesem Trend ist Rechnung zu tragen und entsprechender Handlungsbedarf und Massnahmen in der Stadt (im Bereich Landschaft und Wohnen) sind auszuarbeiten. 	2 1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird berücksichtigt. Die RKBM gibt sich den Auftrag, eine Regionale Klimastrategie zu erarbeiten. Ein entsprechendes Massnahmenblatt wird ins RGSK aufgenommen. ▶ Die Förderung der Biodiversität ist bereits Ziel der Massnahme «Siedlungsprägende Grünräume» und «Vorranggebiete Kulturlandschaften». ▶ Im Zuge der Mitwirkung wurden zudem zahlreiche neue siedlungsprägende Grünräume in der Stadt Bern aufgenommen.
Grüne Köniz	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Ausmass des angestrebten Wachstums in Gebieten mit Raumtyp "Zentrumsnahe ländliche Gebiete" und "Hügel und Berggebiete" ist unter Berücksichtigung der Entwicklung in den letzten Jahren unverständlich und muss nach unten korrigiert werden. Generell ist künftig von realistischeren, also reduzierten Wachstumsprognosen auszugehen. Das künftige Wachstum sollte noch stärker auf die Kernagglomeration und die Entwicklungsachsen fokussiert werden – und innerhalb dieser Gemeinden auf Gebiete, die bestens durch öV erschlossen und/oder ebenso gut und vor allem sicher zu Fuss und per Velo und E-Bike erreichbar sind. ▶ Im Unterschied zur Siedlungsentwicklung ist im Bereich der Landschaft ein ausgeprägter Mangel an effektiver Umsetzung der guten Planungsziele und -ideen auszumachen. Im Zeitrahmen des RGSK 2021 / AP 4 ist der Umsetzung der Vorhaben und Massnahmen verstärkt Beachtung zu schenken. Dies gilt vor allem auch für die zunächst nicht weiterverfolgte, jedenfalls verzögerte Weiterentwicklung der Themen Erholung, Freizeit und Mobilität im regionalen Naturpark Gantrisch sowie für 	5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ist bereits berücksichtigt. Die Prognosen auf S.65 des Berichts werden im Kapitel «4.3 Zukunftsbild» unter «Entwicklungsziele» (S.158 ff.) plausibilisiert und nach unten korrigiert. ▶ Die Themen werden im Rahmen von Studien in den nächsten Jahren bearbeitet.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		die ebenso vernachlässigten Themen verkehrliche Auswirkungen, öffentliche Zugänglichkeit und der Ausstattung der Zielorte für Freizeit- und Erholungsaktivitäten im Zusammenhang mit den Erholungsschwerpunkten.		
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Im Verkehrsbereich fällt ein Schwarz-Weiss-Denken auf (beispielsweise bei der Analyse von Autobesitz, öV-Nutzung sowie Fuss- und Veloverkehr) zwischen den Verhältnissen in der Stadt Bern und dem übrigen Gebiet der Regionalkonferenz. Dies führt dazu, dass übersehen wird, dass die städtischen Verhältnisse sich zunehmend auch in den Agglomerationsgemeinden abzeichnen und künftig noch verstärkt werden könnten. Entsprechend differenziert sollte auch der Handlungsbedarf formuliert und das konkrete Vorgehen in der künftigen Verkehrspolitik abgeleitet werden. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ist bereits berücksichtigt. In der regionalen Mobilitätsstrategie 2040 sind räumlich differenzierte Stossrichtungen formuliert, welche auch in das RGSK einfließen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aufgrund der klimapolitischen Erfordernisse ist das Wachstum beim MIV nicht einfach hinzunehmen, sondern mit einer angebotsorientierten Verkehrsplanung zu bremsen. Das MIV-Wachstum im ländlichen Gebiet ist zudem wegen der überschätzten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen zu reduzieren. Unterschätzt wird hingegen das Potenzial der sanften Mobilität, des Fuss-, Velo- und vor allem E-Bike-Verkehrs. Dieses Potenzial ist durch eine Beschleunigung der Planung und Realisierung der Velohaupttrouten schneller und besser auszunutzen. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das RGSK sieht verschiedene Massnahmen zur Verlangsamung des Verkehrswachstums und zur verträglichen Abwicklung und zur Förderung von Anreizen zugunsten platzsparenderer Verkehrsmittel vor. Dazu gehören zahlreiche Massnahmen im Bereich Langsamverkehr.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die GRÜNEN Köniz halten das im Fazit (S. 137f.) erwähnte Wachstum des Verkehrsaufkommens um 25 Prozent nicht für vertretbar. Gerade die Auswirkungen der Corona-Krise auf den Verkehr zeigen, wie schnell die Verkehrsmenge durch äussere Faktoren beeinflusst werden kann und wie gross der Spielraum ist, um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Deshalb muss ein grosses Fragezeichen hinter das prognostizierte Verkehrswachstum gesetzt werden. Der RGSK-Bericht weist zu Recht auf die Bedeutung der kantonalen und kommunalen Verkehrspolitik hin und erwartet, dass sich die Regionalkonferenz und ihre Mitgliedgemeinden künftig verstärkt für verkehrspolitische Massnahmen engagieren werden, die dieses Wachstum bremsen und eine 	5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das prognostizierte Verkehrswachstum basiert auf den Grundlagen des Kantons und zeigt, dass das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung weiterhin hoch ist. Es werden verschiedene Massnahmen und Anreize vorgesehen, um das Mobilitätswachstum zu bremsen (Mobilitätsmanagement u. a.), und platzsparendere Verkehrsmittel zu fördern.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Verlagerung auf klimaschonende und platzsparende Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten bewirken.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Es fällt auf, dass Worte wie Klima und Klimawandel nur im Bereich Landschaft angesprochen werden. Die diesbezüglichen Aussagen und Massnahmen im Bereich Landschaft sind richtig, verstärkt ins Bewusstsein der Gemeindebehörden und der Bevölkerung zu bringen und systematisch umzusetzen. Im gleichen Mass sollte die Klimathematik aber auch die Planung, die Ziele und Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr durchdringen. ▶ Zusätzlich fällt auf, dass dem ersten V der Vier-V-Strategie (“Vermeiden”) gesamthaft zu wenig Gewicht beigemessen wird. Home Office, Co-Working-Spaces oder Telekonferenzen können das Verkehrsaufkommen wirksam und an der Quelle massgeblich reduzieren. Diese Massnahmen sind um ein Vielfaches billiger als der Ausbau der Infrastruktur. ▶ Weiter stellen wir eine mangelhafte Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung fest. Deshalb beantragen wir den Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel als prioritäre Themen ins RGSK 2021 / AP 4 aufzunehmen, in den Zielen zu verankern und durch entsprechende Prioritätensetzung und zusätzliche Massnahmen wirksam zu berücksichtigen. Im Gegenzug ist die einseitig positive Darstellung des Flugverkehrs (S. 137) aus dem Bericht zu streichen oder zumindest durch Hinweise auf die ungenügende Erschliessung mit öV, die Lärmbelastung und die Klimaschädigung zu ergänzen. ▶ Die oben genannte Beschleunigung der Planung und schnellere Realisierung der Velohaupttrouten gilt insbesondere für die auf Seite 130 erwähnte Velohaupttrouten im Gebiet der GRÜNEN Köniz (Bern - Niederwangen). Die GRÜNEN Köniz unterstützen auch den dort nicht aufgeführten Ausbau im Bereich Wabern - Kehrsatz. Weiter befürworten wir insbesondere Massnahmen in angrenzenden Gemeinden, die die Durchgängigkeit und Anbindung der Könizer Velorouten an die Region 	<p>1</p> <p>4</p> <p>2</p> <p>4</p>	<p>Wird berücksichtigt. Die RKBM gibt sich den Auftrag, eine Regionale Klimastrategie zu erarbeiten. Ein entsprechendes Massnahmenblatt wird ins RGSK aufgenommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Thematik wird beispielsweise in der Studie Mobilitätsmanagement bearbeitet. Neben den planerischen und politischen Rahmenbedingungen sind auch die Arbeitgeber wichtige Einflussgrössen. ▶ Klimaschonende Raum- und Verkehrsplanung sind bereits im RGSK II als Ziele der RKBM aufgeführt und finden Niederschlag in zahlreichen Massnahmen: Schutz von Kulturlandschaften, umfangreiche Landschaftsmassnahmen, Verhinderung von Zersiedelung, Koppelung der Siedlungsentwicklung an den öffentlichen Verkehr, Nutzungsgemischte Siedlungsgebiete. Aufgrund der Wichtigkeit des Themas wird eine übergeordnete Regionale Klimastrategie erarbeitet (s.o.) ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Priorisierung der Massnahmen ist abhängig von kommunalen, kantonalen und regionalen Ressourcen sowie von Drittprojekten.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>verbessern. So z.B. die Massnahme BM.LV-Ü.16 im Bereich Morillonstrasse. Es ist allerdings zu prüfen, ob die Verbesserung der Hauptroute dieser wichtigen Verbindung nicht vorgezogen werden könnten.</p> <p>► Zwar soll im Raum Wangental der ÖV verbessert werden, allerdings ist dort der ÖV immernoch zu wenig attraktiv um eine wirkliche Alternative gegenüber dem MIV darzustellen. Dies möchten wir ändern. Die schlechten Anschlüsse an die Tangentiallinie 22 oder die obligaten 20 Minuten Wartezeit in Bern sind für viele ein unverständliches Hindernis, das das Umsteigen auf den ÖV verhindert.</p>	2	<p>► Planungen im Wangental sind bereits im Gange.</p>
Grüne Mittelland-Nord	Eher Nein	<p>► Das Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum ist bisher in den zentrumsnahen ländlichen Gebieten und in Hügel- und Berggebieten überschätzt worden. Generell ist künftig von realistischeren, also reduzierten Wachstumsprognosen auszugehen. Das künftige Wachstum sollte noch stärker auf die Kernagglomeration und die Entwicklungssachsen fokussiert werden – und innerhalb dieser Gemeinden auf Gebiete, die bestens durch öV erschlossen und/oder ebenso gut und vor allem sicher zu Fuss und per Velo und E-Bike erreichbar sind.</p> <p>► Im Unterschied zur Siedlungsentwicklung ist im Bereich der Landschaft ein ausgeprägter Mangel an effektiver Umsetzung der guten Planungsziele und -ideen auszumachen. Im Zeitrahmen des RGSK 2021 / AP 4 ist die Umsetzung der Vorhaben und Massnahmen verstärkt Beachtung zu schenken. Dies gilt vor allem auch für die zunächst nicht weiterverfolgte, jedenfalls verzögerte Weiterentwicklung der Themen Erholung, Freizeit und Mobilität im regionalen Naturpark Gantrisch sowie für die ebenso vernachlässigten Themen verkehrliche Auswirkungen, öffentliche Zugänglichkeit und der Ausstattung der Zielorte für Freizeit- und Erholungsaktivitäten im Zusammenhang mit den Erholungsschwerpunkten.</p> <p>► Im Verkehrsbereich fällt ein Schwarz-Weiss-Denken auf (beispielsweise bei der Analyse von Autobesitz, öV-Nutzung sowie Fuss- und Veloverkehr) zwischen den Verhältnissen in der Stadt Bern und dem übrigen Gebiet der Regionalkonferenz. Dies führt dazu, dass übersehen wird, dass die städtischen Verhältnisse sich zunehmend auch in</p>	2	<p>► Ist bereits berücksichtigt. Die Prognosen auf S.65 des Berichts werden im Kapitel «4.3 Zukunftsbild» unter «Entwicklungsziele» (S.158 ff.) plausibilisiert und nach unten korrigiert.</p>
		<p>► Im Unterschied zur Siedlungsentwicklung ist im Bereich der Landschaft ein ausgeprägter Mangel an effektiver Umsetzung der guten Planungsziele und -ideen auszumachen. Im Zeitrahmen des RGSK 2021 / AP 4 ist die Umsetzung der Vorhaben und Massnahmen verstärkt Beachtung zu schenken. Dies gilt vor allem auch für die zunächst nicht weiterverfolgte, jedenfalls verzögerte Weiterentwicklung der Themen Erholung, Freizeit und Mobilität im regionalen Naturpark Gantrisch sowie für die ebenso vernachlässigten Themen verkehrliche Auswirkungen, öffentliche Zugänglichkeit und der Ausstattung der Zielorte für Freizeit- und Erholungsaktivitäten im Zusammenhang mit den Erholungsschwerpunkten.</p>	5	<p>► Die Themen werden im Rahmen von Studien in den nächsten Jahren bearbeitet.</p>
		<p>► Im Verkehrsbereich fällt ein Schwarz-Weiss-Denken auf (beispielsweise bei der Analyse von Autobesitz, öV-Nutzung sowie Fuss- und Veloverkehr) zwischen den Verhältnissen in der Stadt Bern und dem übrigen Gebiet der Regionalkonferenz. Dies führt dazu, dass übersehen wird, dass die städtischen Verhältnisse sich zunehmend auch in</p>	2	<p>► Ist bereits berücksichtigt. In der regionalen Mobilitätsstrategie 2040 sind räumlich differenzierte Stossrichtungen formuliert, welche auch in das RGSK einfließen.</p>

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		den Agglomerationsgemeinden abzeichnen und künftig noch verstärkt werden könnten. Entsprechend differenziert sollte auch der Handlungsbedarf formuliert und das konkrete Vorgehen in der künftigen Verkehrspolitik abgeleitet werden.		
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aufgrund der klimapolitischen Erfordernisse ist das Wachstum beim MIV nicht einfach hinzunehmen, sondern mit einer angebotsorientierten Verkehrsplanung zu bremsen. Das MIV-Wachstum im ländlichen Gebiet ist zudem wegen der überschätzten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen zu reduzieren. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das RGSK sieht verschiedene Massnahmen zur Verlangsamung des Verkehrswachstums und zur verträglichen Abwicklung und zur Förderung von Anreizen zugunsten platzsparenderer Verkehrsmittel vor. Dazu gehören zahlreiche Massnahmen im Bereich Langsamverkehr.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Unterschätzt wird hingegen das Potenzial der sanften Mobilität, des Fuss-, Velo- und vor allem E-Bike-Verkehrs. Dieses Potenzial ist durch eine Beschleunigung der Planung und Realisierung der Velohaupttrouten schneller und besser auszunutzen. Dies gilt insbesondere für die auf Seite 130 erwähnten Velohaupttrouten im Gebiet der GRÜNEN Mittelland-Nord (Worb – Deisswil, Jegenstorf – Fraubrunnen – Lohn, Raum Zollikofen, Bern – Ostermundigen). Die GRÜNEN Mittelland-Nord unterstützen auch den forcierten Ausbau von B+R-Stationen (über das auf Seite 132 als grösseres Vorhaben erwähnte Projekt in Ostermundigen hinaus). 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Unterstützt wird auch eine beschleunigte Einführung der Verkehrsmanagement-Systeme im Raum Ostermundigen und Muri nach dem Vorbild des VM Bern-Nord; dabei ist vor allem darauf zu achten, dass der öV auf der Strasse bevorzugt und der Fuss- und Veloverkehr sicherer gemacht wird. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um wichtige Anliegen, die im Rahmen der Verkehrsmanagement-Projekte im Fokus stehen. Diese Projekte werden vom kantonalen Tiefbauamt geführt.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die GRÜNEN Mittelland-Nord halten das im Fazit (S. 137f.) erwähnte Wachstum des Verkehrsaufkommens um 25 Prozent nicht für vertretbar. Der RGSK-Bericht weist zu Recht auf die Bedeutung der kantonalen und kommunalen Verkehrspolitik hin und erwartet, dass sich die Regionalkonferenz und ihre Mitgliedgemeinden künftig verstärkt für verkehrspolitische Massnahmen engagieren werden, die diese 	5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Klimaschonende Raum- und Verkehrsplanung sind bereits im RGSK II als Ziele der RKBM aufgeführt und finden Niederschlag in zahlreichen Massnahmen: Schutz von Kulturlandschaften,

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Wachstum bremsen und eine Verlagerung auf klimaschonende und platzsparende Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten bewirken. /// Es fällt auf, dass Worte wie Klima und Klimawandel nur im Bereich Landschaft angesprochen werden. Die diesbezüglichen Aussagen und Massnahmen im Bereich Landschaft sind richtig, verstärkt ins Bewusstsein der Gemeindebehörden und der Bevölkerung zu bringen und systematisch umzusetzen. Im gleichen Mass sollte die Klimathematik aber auch die Planung, die Ziele und Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr durchdringen.</p> <p>→ ANTRAG: Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel sind als prioritäre Themen ins RGSK 2021 / AP 4 aufzunehmen, in den Zielen zu verankern und durch entsprechende Prioritätensetzung und zusätzliche Massnahmen wirksam zu berücksichtigen. Im Gegenzug ist die einseitig positive Darstellung des Flugverkehrs (S. 137) aus dem Bericht zu streichen oder zumindest durch Hinweise auf die ungenügende Erschliessung mit öV, die Lärmbelastung und die Klimaschädigung zu ergänzen.</p>		<p>umfangreiche Landschaftsmassnahmen, Verhinderung von Zersiedelung, Koppelung der Siedlungsentwicklung an den öffentlichen Verkehr, Nutzungsgemischte Siedlungsgebiete.</p> <p>Der weitergehende Handlungsbedarf wird anerkannt. Die RKBM gibt sich den Auftrag, eine Regionale Klimastrategie zu erarbeiten. Ein entsprechendes Massnahmenblatt wird ins RGSK aufgenommen.</p>
Grüne Münsingen	Eher Nein	<p>► Die Tiefe der verschiedenen Bereiche ist sehr unterschiedlich. Im Vergleich zu den extrem ausführlichen Analysen in den Bereichen Bevölkerung, Siedlung und Verkehr kommen die Themen Landschaft und im Speziellen Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel zu kurz. Es gibt keine Zuordnung der Ziele mit Hinblick auf die Zielvorgabe des Bundesrates «Netto-0 bis 2050». Dieser Missstand muss behoben werden, Klima und Klimawandel müssen als prioritäre Themen Eingang finden.</p>	5	<p>► Klimaschonende Raum- und Verkehrsplanung sind bereits im RGSK II als Ziele der RKBM aufgeführt und finden Niederschlag in zahlreichen Massnahmen: Schutz von Kulturlandschaften, umfangreiche Landschaftsmassnahmen, Verhinderung von Zersiedelung, Koppelung der Siedlungsentwicklung an den öffentlichen Verkehr, Nutzungsgemischte Siedlungsgebiete.</p> <p>Der weitergehende Handlungsbedarf wird aber anerkannt. Die RKBM gibt sich den Auftrag, eine Regionale Klimastrategie zu erarbeiten. Ein entsprechendes Massnahmenblatt wird ins RGSK aufgenommen.</p>
			3	

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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. 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. 	5	Die Prognosen dienen dazu, künftige Entwicklungen abzuschätzen und geeignete Massnahmen zu ergreifen. Es sind keine Kapazitätsausbauten im eigentlichen Sinne vorgesehen. An neuralgischen Punkten braucht es Eingriffe um das System flüssig zu halten. Ziel ist es, den Verkehr sicherer und verträglicher abzuwickeln. Grundlage dafür ist die regionale Mobilitätsstrategie 2040.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Es wird zu wenig berücksichtigt, dass städtische Verhältnisse zunehmend auch in den Agglomerationen herrschen und sich die künftige Verkehrspolitik damit auseinandersetzen muss. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die RKBM setzt sich für eine rasche Umsetzung ein. Jedoch hat die Umsetzung aufgrund der gegebenen Ressourcen etappiert zu erfolgen. Die RKBM nimmt zusammen mit dem Kanton eine Priorisierung vor. ▶ Künftige Entwicklungen in den Agglomerationen werden soweit möglich antizipiert und entsprechend steuernde Massnahmen ergriffen. ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die positive Darstellung des Flugverkehrs ist nicht nachvollziehbar. 	4	
SP Region Bern-Mittelland	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bevölkerungsentwicklung sowie Präferenzen bezüglich Siedlungstyp können sich ändern; dieser ex ante Sicht müssen wir uns bewusst sein. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
SP Stadt Bern	Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Den negativen Auswirkungen des MIV auf Gesundheit (Lärm, Schadstoffe), Klima und Landschaft wird nicht ansatzweise Rechnung getragen. Bei der Verkehrsentwicklung wird von einem massiven Wachstum 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Entwicklung wird nicht als «gegeben» erachtet. Die Prognosen basieren auf den Grundlagen von Bund und Kanton

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>des MIV ausgegangen, bzw. ein solches wird aufgrund der bisherigen Entwicklungen einfach als «gegeben» betrachtet. Anstatt wirksame Massnahmen zu ergreifen, um dies zu verhindern, soll auch weiterhin die Kapazität der Strassen ausgebaut werden. Beim Modalsplit (S. 87) werden (ausserhalb der Stadt Bern) keine nennenswerten Veränderungen angestrebt, teilweise soll der Anteil des MIV sogar noch gesteigert werden. Die Abnahme des Binnenverkehrs (MIV) in der Stadt Bern soll durch eine massive Zunahme des Ziel-/Quellverkehrs aus dem weiteren Umland teilweise zunichte gemacht werden. Für die gesamte Region wird ein MIV-Wachstum prognostiziert, das weit über dem Bevölkerungswachstum liegt. Begründet werden diese Annahmen jedoch nicht. Wir fordern, dass das Verkehrswachstum mittels Ausbau und 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 Schutz der Wohnquartiere vor Mehrverkehr beinhalten. 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>	2	<p>und dienen dazu, künftige Entwicklungen abzuschätzen und steuernde Massnahmen zu ergreifen. Dazu gehören verschiedene Massnahmen zur Verlagerung und Vernetzung der Verkehrsträger, beispielsweise durch Anreizförderung zugunsten des Langsamverkehrs. Es sind keine Kapazitätsausbauten im eigentlichen Sinne vorgesehen. An neuralgischen Punkten braucht es Eingriffe um das System flüssig zu halten. Der Verkehr soll insgesamt sicherer, verträglich und stetig abgewickelt und auf das Hochleistungsnetz gelenkt werden.</p> <p>► Das RGSK enthält zudem verschiedene Massnahmen für die Neugestaltung von Ortsdurchfahrten und damit die Verbesserungen für alle Verkehrsträger und für die ganz Bevölkerung. Auch für den Veloverkehr enthält das RGSK viele Massnahmen, beispielsweise zur Planung von Alltagsrouten mit erhöhtem Standard oder Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.</p>
SP Worb	Eher Ja	<p>► Wir stimmen mit der Einschätzung der Autoren überein, dass der Veloverkehr ein grosses unausgeschöpftes Potential aufweist (S. 138). Dieses muss unbedingt angegangen werden mit dem Ausbau eines sicheren und komfortablen Veloroutennetz. Nur damit kann Verkehrszunahme umweltverträglich gestaltet werden. Der Ausbau der Velorouten soll sich zudem nicht nur auf die Region Bern konzentrieren, sondern im gesamten Planungsperimeter erfolgen. Um den Anteil des</p>	2	<p>► Wird bereits berücksichtigt. Das RSGSK umfasst zahlreiche Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs, zum Ausbau eines Velonetzes mit erhöhtem Standard über die gesamte Region sowie zur Förderung von Bike and Rail.</p>

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		Veloverkehrs in nichtstädtischen Regionen zu steigern, ist auch die Kombination Bike and Rail zu stärken (attraktive Velorouten zum nächsten Bahnhof).		
SVP Bern-Mittelland	Nein	<p>► Die aktuelle Situation rund um die Corona-Krise haben die Grenzen und Nachteile von Globalisierung, Wachstum durch Zuwanderung sowie Verteufelung des motorisierten Verkehrs eindrücklich vor Augen geführt. Die europäischen Grenzen wurden geschlossen, die Bürger in ihre Heimatstaaten zurückgeholt und der motorisierte Verkehr wurde zum zentralen Pfeiler der sicheren Mobilität und Versorgung. Ebenso wurde der digitale Arbeitsplatz ins Zentrum gerückt. Dies kann in der künftigen strategischen Ausrichtung nicht unberücksichtigt bleiben. Eine Redimensionierung der Wachstumserwartungen ist angezeigt, ebenso ein kritisches Hinterfragen der Verdichtung.</p>	5	<p>► Die Coronakrise hatte einen wesentlichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Längerfristige Auswirkungen können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht verlässlich abgeschätzt werden. Die Thematik «Planen nach Corona» wird im Herbst mit einer RKBM Veranstaltung (evtl. Online-Durchführung) aufgegriffen.</p>
SVP Stadt Bern	Nein	<p>► Die aktuelle Situation rund um die Corona-Krise haben die Grenzen und Nachteile von Globalisierung, Wachstum durch Zuwanderung sowie Verteufelung des motorisierten Verkehrs eindrücklich vor Augen geführt. Die europäischen Grenzen wurden geschlossen, die Bürger in ihre Heimatstaaten zurückgeholt und der motorisierte Verkehr wurde zum zentralen Pfeiler der sicheren Mobilität und Versorgung. Ebenso wurde der digitale Arbeitsplatz ins Zentrum gerückt. Dies kann in der künftigen strategischen Ausrichtung nicht unberücksichtigt bleiben. Eine Redimensionierung der Wachstumserwartungen ist angezeigt, ebenso ein kritisches Hinterfragen der Verdichtung.</p>	3	<p>► Die Coronakrise hatte einen wesentlichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Längerfristige Auswirkungen können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht verlässlich abgeschätzt werden. Die Thematik «Planen nach Corona» wird im Herbst mit einer RKBM Veranstaltung (evtl. Online-Durchführung) aufgegriffen..</p>

4. Zukunftsbild

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

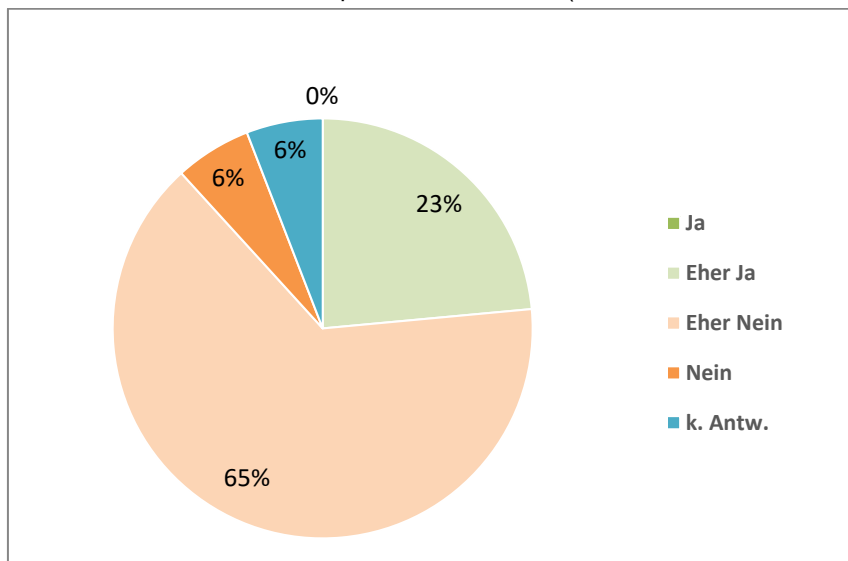


Diagramm: Frage 4 Zukunftsbild

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
BDP Kanton Bern	Eher Ja	► Die BDP begrüsst die Prüfung von überdeckten Autobahnabschnitten in der Nähe des Siedlungsgebietes. Zum Beispiel in der Region Urtenen-Schönbühl.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
		► «Die grossen, zusammenhängenden Landschaften des ländlichen Raums sind neben den Wäldern das prägende Element...Die landwirtschaftliche Nutzung prägt das Landschaftsbild und ist identitätsstiftend». Die BDP stimmt dieser Feststellung zu. Die Überarbeitung dieser Gebiete soll der Landwirtschaft genügend Entwicklungsmöglichkeiten lassen. Die angestrebte vermehrte Freizeitnutzung dieser Räume muss auch diesen Aspekt berücksichtigen.	2	► Die Einschätzung wird geteilt und ist bereits berücksichtigt. Die Landwirtschaft verfügt aus Sicht der RKBM über ausreichende Entwicklungsmöglichkeiten.
BDP Münchenbuchsee	Eher Ja			

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
FDP Stadt Bern	Eher Nein	<p>► Das Zukunftsbild entspricht einem möglichen Szenario, das aber sehr stark politisch eingefärbt ist. Es ist nicht ein reales oder wahrscheinliches. Die Wertigkeit und Notwendigkeit des MIV für das Funktionieren unserer Volkswirtschaft und dem hohen Lebensstandard wird beispielsweise völlig verkannt. Dass es diesen Verkehrsträger auch in Zukunft – schon nur aus Redundanzgründen – weiter brauchen wird, wurde insbesondere durch die Covid-19 Krise offenbar. Hier fehlt es am Einbezug der wirtschaftlichen und technologischen Dimension.</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. Die Teilstrategien berücksichtigen alle Verkehrsträger. Die wirtschaftliche Dimension wird durch die Abstimmung von Siedlung und Verkehr (Arbeitsplatzentwicklung u. a.) berücksichtigt. Die technologische Dimension wurde ebenfalls soweit möglich berücksichtigt und wird in zukünftigen Studien detaillierter untersucht.</p>
GaP	Nein	<p>► Das Ziel, dass der Kanton Bern im Durchschnitt der anderen Kantone wachsen soll, ist nicht erreichbar und nicht wünschbar. Mit seiner Grösse und schwergewichtig auf Verwaltungen und Landwirtschaft basierenden Wirtschaft ist Bern im Standortwettbewerb, etwa mit Zug, nicht konkurrenzfähig. Diese «wertschöpfungsschwachen» Wirtschaftszweige sind jedoch für das Gemeinwohl mindestens genauso wichtig, wie etwa der Finanzsektor und der globalisierte Rohstoffhandel. Einmal mehr können wir die Ausführungen in 4.3.2 Teilbereich Landschaft unterstützen.</p> <p>► Sehr richtig wäre die Forderung nach einer Förderung der «dezentralen Zentren», wie sie auf S. 160 aufgestellt wird. In der Praxis sollen jedoch hauptsächlich die Entwicklungsschwerpunkte in den Bereichen der bestehenden Schwerpunkte gefördert werden. Diese Zentralisierung erachten wir für falsch.</p>	4 2	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Ist bereits berücksichtigt. Als zentrale Räume gelten auch die Zentren der 3. und 4. Stufe, in denen die Siedlungsentwicklung ebenfalls gefördert wird. Die Siedlungsentwicklung wird mit dem Ziel der Zersiedlungsbegrenzung und Verkürzung der Pendeldistanzen insbesondere dort gefördert, wo die Arbeitsplatzschwerpunkte sind.</p>
GB Bern	Eher Nein	<p>► Positiv zu erwähnen ist, dass sich die Siedlungs- und Landschaftsentwicklung tendenziell an angebotsorientierten Entwicklungszielen orientiert.</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Partei	Ant- wort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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. 	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Verkehrspolitik der Stadt Bern zeigt deutlich, dass mit einer konsequent auf ökologische Verkehrsmittel ausgerichteten Verkehrsplanung und einer angebotsgesteuerten Planung des motorisierten Individualverkehrs der Anteil des MIV nicht nur im Modal-Split sondern auch volumenmässig reduziert werden kann. 	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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	▶ Bei den Wachstumsprognosen handelt es sich nicht um Zielsetzungen. Die Massnahmen beruhen auf der regionalen Mobilitätsstrategie 2040. Die Erreichbarkeit ländlicher Gebiete ist sicherzustellen, gleichzeitig sind die Verlagerung auf andere Verkehrsträger und die Vernetzung der Verkehrsträger zu stärken.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Grundstossrichtung der im RGSK formulierten Bevölkerungsentwicklungsziele (Bericht, Tab. 49, S. 152) sind aus unserer Sicht richtig: Das Wachstum soll primär in den gut erschlossenen Zentren, insbesondere in der Stadt Bern, der Kernagglomeration und den Entwicklungsachsen erfolgen. Die Entwicklung müsste jedoch noch akzentuierter an zentrale Lagen gelenkt werden. Es ist aus raumplanerischer Sicht nicht einsichtig, weshalb den schlecht mit dem ÖV erschlossenen Teilen der Region weiterhin ein Wachstum zugestanden wird. 	2	▶ Ist bereits berücksichtigt. Die RKBM geht über die Mindestanforderung des Kantons (ÖV-Gütekategorie D bei Einzonungen) sogar hinaus (ÖV-Gütekategorie C).
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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. 	5	▶ Im RGSK wird eine Gesamtbetrachtung vorgenommen, die alle Verkehrsträger berücksichtigt.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ S. 160 Abstimmung Siedlung-Landschaft und Verkehrsentwicklung: Was hier fehlt ist die Förderung von autoarmem Wohnen. Wer kein Auto hat, belastet auch die Infrastruktur nicht! ▶ Im Zukunftsbild fehlen eigene Aussagen zum Fussverkehr. Der Fussverkehr wird immer zusammen mit dem Veloverkehr genannt, obschon die beiden Verkehrsarten sehr unterschiedliche Potentiale haben und sich andere Herausforderungen stellen. Der Fussverkehr wird im ganzen RGSK zu unrecht völlig marginalisiert. Wir fordern eine regionale Fussverkehrsplanung. Die Region soll den Gemeinden auch in diesem Bereich Handlungsanweisungen geben. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Planung des Fusswegnetzes obliegt den Gemeinden. Die RKBM berücksichtigt bei der Umsetzung der Massnahmen den Fussverkehr z. B. bei der Koordination zwischen Gemeinden. Sie erstellt dazu aber keine separaten Massnahmenblätter. Im Rahmen der Aktualisierung des Regionalen Leitbildes Langsamverkehr 2021 wird dieses Anliegen thematisiert.
		<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.). 	3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Massgebend für die MOCA-Indikatoren sind die Vorgaben des Bundes sowie die regionale Mobilitätsstrategie 2040.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ S. 162 MOCA-Indikator 3 Einwohner*innen nach ÖV-Güteklasse: Da der Anteil an Einwohnenden in den Güteklassen A-C schon hoch ist, werden die Zielwerte 2030 aus dem letzten AP 3 übernommen. Wir fordern aber eine weitere Erhöhung der Zielwerte im Sinne einer Verlagerungspolitik von MIV auf ÖV. 	3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Anliegen kann nicht berücksichtigt werden. Die Zielwerte orientieren sich an den übergeordneten Vorgaben. Zudem ist Voraussetzung für einen ÖV-Ausbau auch, dass eine entsprechende Nachfrage vorhanden ist. ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ S. 156 Kulturlandschaft: Was uns im Zielbild fehlt ist eine künftige nachhaltige Bewirtschaftung des Kulturlandes (Pestizidfrei, Ressourcenschonend, Standortangepasst). 	4	
GFL Münchenbuchsee	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die GFL Münchenbuchsee unterstützt im Grundsatz die Steuerung der Siedlungsentwicklung auf SEin und das Wachstum in gut erschlossenen Zentren (z.B. Tab. 49, S 152). Aus unserer Sicht wäre zu prüfen, ob für grössere Siedlungserweiterungen nicht eine öV-Güteklasse B anstelle von C gefordert werden soll (S. 154). 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die regionalen Anforderungen an Wohn- und Dienstleistungsgebiete sind bereits höher als die kantonalen.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Nicht einverstanden sind wir mit dem Zukunftsbild Mobilität. Im Gegensatz zur Siedlungsentwicklung wird hier ein schwergewichtig nachfrageorientiertes Bild gezeichnet. Hier ist aus unserer Sicht eine klare Strategieänderung notwendig, diese muss sich hauptsächlich nach dem (v.a. ökologisch) möglichen und nicht dem (v.a. individuell) erwünschten richten. ▶ Im Bereich Landschaft wird ausgeblendet, dass die angeblich „hohe Landschaftsqualität der Region“ vielerorts fast komplett ausgeräumte, intensivlandwirtschaftlich genutzte Flächen sind. Gerade im Grünen Band ist hier ein ganz anderer Fokus notwendig, wenn dieses Band mehr sein soll als eine nette Idee des Raumplaners 	4	▶ Das Zukunftsbild Mobilität basiert auf der regionalen Mobilitätsstrategie 2040.
			2	▶ Ist bereits berücksichtigt. Die schon im RGSK II formulierten Landschaftsmassnahmen fordern das Ausweisen von Landschaftsschutzgebieten in den Vorranggebieten Kulturlandschaft. Die Siedlungsprägenden Grünräume fordern eine Steigerung der Biodiversität. Im RGSK 2021 werden zudem zahlreiche neue siedlungsprägende Grünräume in der Stadt Bern aufgenommen.
GLP Kanton Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Positiv zu erwähnen ist, dass sich die Siedlungs- und Landschaftsentwicklung tendenziell an angebotsorientierten Entwicklungszielen orientiert. ▶ Das Zukunftsbild soll die Entwicklungsvorstellungen bis 2040 beschreiben. Im Bereich Mobilität ist in diesem Zeitraum also nicht mehr von «Einsatz nicht-erneuerbarer Energieträger für Mobilitätsbedürfnisse minimieren» zu sprechen, sondern von «100%-erneuerbar». ▶ 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. ▶ Generell müssen sämtliche Prognosen zum Verkehrswachstum, insbesondere beim MIV und beim ÖV, im Lichte der Coronakrise überprüft werden. Dabei muss insbesondere eine grössere Verbreitung der Arbeit im Home-Office einfließen und damit eine Abnahme des Bedarfs für Pendelverkehr. Das Thema Home-Office war im Bericht schon vor der Coronakrise untervertreten (nur <i>eine</i> Nennung), das gilt jetzt umso mehr. 	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
			3	▶ Basis ist die Mobilitätsstrategie 2040. Dies entspricht einer realistischen, regional konsolidierten Einschätzung.
			4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
			5	▶ Die Coronakrise hatte einen wesentlichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Längerfristige Auswirkungen können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht verlässlich abgeschätzt werden. Die Thematik «Planen nach

Partei	Ant- wort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aussagen zum Thema Mobility-Pricing fehlen im Bericht vollständig. Dies ist unverständlich angesichts der Tatsache, dass heute Verursacherprinzip und Kostenwahrheit im Verkehrswesen nur ungenügend berücksichtigt werden und dass sehr hohe Investitionen für die Bereitstellung von Infrastruktur von Verkehrsspitzen getätigt werden müssen. Mobility-Pricing wirkt dem entgegen. 	5	<p>Corona» wird im Herbst mit einer RKBM Veranstaltung (evtl. Online-Durchführung) aufgegriffen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Kommission Verkehr der RKBM hat angesichts der gegebenen Ressourcen entschieden, dem Thema Mobility Pricing nicht höchste Bearbeitungspriorität beizumessen. Die Thematik wird die RKBM aber auch künftig beschäftigen, etwa durch entsprechende, durch den Bund geförderte Pilotprojekte.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Verkehrspolitik der Stadt Bern zeigt deutlich, dass mit einer konsequent auf ökologische Verkehrsmittel ausgerichteten Verkehrsplanung und einer angebotsgesteuerten Planung der Modalsplit beeinflusst werden kann. 	4	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die zu hohen Wachstumsprognosen in den ländlichen Teilen der Region (siehe oben) schlagen sich auch in einem steigenden MIV-Volumen nieder. Diese Entwicklung muss umgekehrt werden. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das RGSK ergreift steuernde Massnahmen, um Siedlung und Verkehr aufeinander abzustimmen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Zukunftsbild im Bereich Verkehr ist unvollständig. Gefordert wird ein leistungsfähiges Netz, das gut ausgelastet, aber nicht überlastet ist. Zusätzlich braucht es eine Ausrichtung auf zuvor zu setzende Belastbarkeitsziele (siehe oben). 	5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Zielsetzung in Bezug auf die Auslastung des Verkehrsnetzes deckt sich mit jener der RKBM. Im RGSK wird eine Gesamtverkehrsbeurteilung vorgenommen, die alle Verkehrsträger berücksichtigt. ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
			4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Planung des Fusswegnetzes obliegt den Gemeinden. Die RKBM berücksichtigt bei der Umsetzung der Massnahmen den Fussverkehr

Partei	Ant- wort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ S. 160 Abstimmung Siedlung-Landschaft und Verkehrsentwicklung: Was hier fehlt, ist die Förderung von autoarmem Wohnen. Wer kein Auto hat, belastet auch die entsprechende Infrastruktur weniger. ▶ Im Zukunftsbild fehlen eigene Aussagen zum Fussverkehr. Der Fussverkehr wird immer zusammen mit dem Veloverkehr genannt, obschon die beiden Verkehrsarten sehr unterschiedliche Potenziale haben und sich andere Herausforderungen stellen. Der Fussverkehr wird im ganzen RGSK zu unrecht völlig marginalisiert. Wir fordern eine regionale Fussverkehrsplanung. Die Region soll den Gemeinden auch in diesem Bereich Handlungsanweisungen geben. 	2	<p>z. B. bei der Koordination zwischen Gemeinden. Sie erstellt dazu aber keine separaten Massnahmenblätter. Im Rahmen der Aktualisierung des regionalen Leitbildes Langsamverkehr 2021 wird dieses Anliegen thematisiert.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Massgebend für die MOCA-Indikatoren sind die Vorgaben des Bundes sowie die regionale Mobilitätsstrategie 2040.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ S. 161 MOCA-Indikator 1 Modal Split: Wir fordern für 2040 einen Zielwert insb. des Anteils MIV, der mit den Klimazielen kompatibel ist und sich an den Belastbarkeitsgrenzen der Region orientiert (Belastung für die Bevölkerung durch Lärm, Luftschadstoffe, Belastung des Klimas, Belastung des Raums.). ▶ S. 162 MOCA-Indikator 3 Einwohner*innen nach ÖV-Güteklasse: Da der Anteil an Einwohnenden in den Güteklassen A-C schon hoch ist, werden die Zielwerte 2030 aus dem letzten AP 3 übernommen. Wir fordern aber eine weitere Erhöhung der Zielwerte im Sinne einer Verlagerungspolitik von MIV auf ÖV. 	3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Anliegen kann nicht berücksichtigt werden. Die Zielwerte orientieren sich an den übergeordneten Vorgaben. Zudem ist Voraussetzung für einen ÖV-Ausbau auch, dass eine entsprechende Nachfrage vorhanden ist. ▶ Die Thematik ist in Bearbeitung, jedoch nicht Bestandteil des RGSK.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Betrachtungen zum Einsatz von Zweirichtungstrams statt Einrichtungstrams fehlen 	3	
GLP Stadt Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Zukunftsbild soll die Entwicklungsvorstellungen bis 2040 beschreiben. Im Bereich Mobilität ist in diesem Zeitraum also nicht mehr von «Einsatz nicht-erneuerbarer Energieträger für Mobilitätsbedürfnisse minimieren» zu sprechen, sondern von «100%-erneuerbar». 	3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Basis ist die Mobilitätsstrategie 2040. Dies entspricht einer realistischen, regional konsolidierten Einschätzung.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Im Bereich Verkehr ist von leistungsfähigen Autobahnen und Bahnlinien die Rede. Die Lenkung der Mobilität wird aber nicht berücksichtigt. Die Zukunft beinhaltet keinen reinen Kapazitätsausbau in ÖV und MIV sondern eine Lenkung (z.B. Mobility Pricing). Gewisse Ansätze (z.B. Sharing-Konzepte wurden zwar erwähnt, konkreter Handlungsbedarf oder Massnahmen (abgesehen von B +R) fehlen aber in den darauffolgenden Kapiteln. 		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Diese Einschätzung wird nicht geteilt. Zur Thematik Verkehrslenkung sind verschiedene Projekte vorgesehen. (z. B. Studien Mobilitätsmanagement, Mobilitätshubs u. a.).
Grüne Köniz	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Grundsätzlich sind die GRÜNEN Köniz mit der Richtung des Zielbilds im Bereich Siedlungsentwicklung einverstanden, es geht aber noch zu wenig weit. So sollten für neue Vorranggebiete Wohnen die Anforderungen für die ÖV-Erschliessungsgüte weiter erhöht werden (mindestens Güteklasse B). ▶ Gänzlich fehlt ein Bekenntnis zur Förderung von autoarmem bzw. autofreiem Wohnen. ▶ Ablehnend stehen die GRÜNEN Köniz dem Zukunftsbild Verkehr gegenüber, weil ein klarer Strategiewechsel von der nachfrage- zur angebotsorientierten Planung komplett fehlt. Entsprechend zeigt sich auch im Zukunftsbild kein Wandel zu einem klimaschonenden, flächensparenden und menschenfreundlichen Verkehrssystem. ▶ Das Zukunftsbild Landschaft blendet aus, dass grosse Gebiete ziemlich ausgeräumte, intensiv bewirtschaftete Landschaften sind, die von Verkehrswegen zerschnitten werden. Es bedarf verstärkter Anstrengungen, um die ästhetische und ökologische Qualität der Landschaft insbesondere auch im Gebiet des Grünen Bandes zu erhalten und aufzuwerten. Die Förderung der Biodiversität ist sowohl im Siedlungsgebiet als auch in der offenen Landschaft wie auch im Wald ein Gebot der Stunde. 	4 4 3 2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die regionalen Anforderungen an Wohn- und Dienstleistungsgebiete sind bereits höher als die kantonalen. ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Die Zielsetzung basiert auf der regional konsolidierten Mobilitätsstrategie 2040. Die Förderung von flächensparenderen und emissionsärmeren Verkehrsträgern schlägt sich in der 4V-Strategie nieder. ▶ Ist bereits berücksichtigt. Die schon im RGSK II formulierten Landschaftsmassnahmen fordern das Ausweisen von Landschaftsschutzgebieten in den Vorranggebieten Kulturlandschaft. Die Siedlungsprägenden Grünräume fordern eine Steigerung der Biodiversität. Im RGSK 2021 werden zudem zahlreiche neue siedlungsprägende Grünräume in der Stadt Bern aufgenommen.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zu einem positiven Zukunftsbild gehören attraktive und sichere Verbindungen mittels öV, Fuss- und Veloverkehr in die Freizeit- und Naherholungsgebiete. Zur Förderung sanfter Mobilität sind neben Mobilitätszentren auch Umsteige-Hubs zu fördern. ▶ Ein ¼ Stunden Takt auf den S-Bahnen Köniz-Niederscherli (S6) und ins Wangental (S1, S2) ist wichtig um die angestrebten Verlagerungsziele von MIV auf den ÖV zu realisieren. Eine Verlängerung der RBS Linie nach Köniz-Schwarzenburg würde zudem helfen die Überlastung der 10er Linie zu lösen. 	4 3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Eine entsprechende regionale Studie zur Thematik Mobilitätshubs ist für 2021 geplant. ▶ Die S-Bahn-Planung liegt in der Zuständigkeit des Kantons.
Grüne Mittelland-Nord	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Punkto Siedlung ist das Zukunftsbild aus Sicht der GRÜNEN Mittelland-Nord in die richtige Richtung entwickelt worden, allerdings noch zu wenig konsequent. Die Anforderungen an die öV-Erschliessungsgüte dürfte zum Beispiel für neue Vorranggebiete Wohnen durchaus noch weiter erhöht werden (mindestens B). Zudem fehlt ein Bekenntnis zur Förderung von autoarmem bis autofreiem Wohnen. → ANTRAG: Auf eine Einzonung der strategischen Arbeitsplatzzone Mösli (Gemeinde Ostermundigen, C-Horizont) ist auch langfristig zu verzichten, da der ESP Wankdorf punkto Verkehr bereits heute am Anschlag ist. ▶ Mit dem Zukunftsbild im Bereich Verkehr sind die GRÜNEN Mittelland-Nord nicht einverstanden. Es fehlt in den Grundlagen des RGSK 2020 / AP 4 ein klarer Strategiewechsel von der nachfrage- zur angebotsorientierten Planung, und entsprechend zeigt sich auch im Zukunftsbild kein Wandel zu einem klimaschonenden, flächensparenden und menschenfreundlicheren Verkehrssystem. ▶ Im Bereich Landschaft besteht die Gefahr, dass das diesbezüglich zu Recht angepriesene «Alleinstellungsmerkmal» der Region zerstört wird. Das Zukunftsbild blendet zudem bereits aus, dass grosse Gebiete ziemlich ausgeräumte, intensiv bewirtschaftete Landschaften sind, die von Verkehrswegen zerschnitten werden. Es bedarf verstärkter Anstrengungen, um die ästhetische und ökologische Qualität der Landschaft insbesondere auch im Gebiet des Grünen Bandes zu erhalten und wieder zu erhöhen. Die Förderung der Biodiversität ist sowohl im Siedlungsgebiet als auch in der offenen Landschaft wie auch im Wald ein Gebot der Stunde. 	4 3 2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die regionalen Anforderungen an Wohn- und Dienstleistungsgebiete sind bereits höher als die kantonalen. ▶ Die Zielsetzung basiert auf der regional konsolidierten Mobilitätsstrategie 2040. Die Förderung von flächensparenderen und emissionsärmeren Verkehrsträgern schlägt sich in der 4V-Strategie nieder. ▶ Ist bereits berücksichtigt. Die bereits im RGSK II formulierten Landschaftsmassnahmen fordern das Ausweisen von Landschaftsschutzgebieten in den Vorranggebieten Kulturlandschaft. Die Siedlungsprägenden Grünräume fordern eine Steigerung der Biodiversität. Im RGSK 2021 werden zudem zahlreiche neue siedlungsprägende

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wichtig ist in diesem Zusammenhang eine Klärung der Lage des Grünen Bandes im Raum Zollikofen: In früheren Planungen führte es nord-westlich des Siedlungsgebietes vorbei (z.B. in der Gegend Hirzenfeld), jetzt ist führt es zusammengestaucht auf einen schmalen Korridor südlich des Siedlungsgebietes von Zollikofen durch. → ANTRAG: Verlauf des Grünen Bandes im Raum Zollikofen klären ▶ Zu einem positiven Zukunftsbild gehören attraktive und sichere Verbindungen mittels öV, Fuss- und Veloverkehr in die Freizeit- und Naherholungsgebiete (neben Wohlensee und Aareraum wäre in der GMN-Region auch der Moossee erwähnenswert). Zur Förderung sanfter Mobilität sind neben Mobilitätszentren (wie z.B. Zollikofen und Ostermundigen) auch Umsteigehubs zu fördern (neben erwähnten Hubs in Moosseedorf und Gümligen ist auch das entstehende Mobilitätszentrum im Bahnhof Münchenbuchsee hervorzuheben). 	4	<p>Grünräume in der Stadt Bern aufgenommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Lage des Grünen Bands hat sich nicht verändert. Die Kreisdarstellung auf Zukunftsbild und Strategiekarten ist einer besseren Übersichtlichkeit geschuldet. Massgeblich sind die RGSK-Karte und die Teilstrategie Siedlung Zoom (6.2 Kartenband) ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Eine entsprechende Studie zur Thematik Mobilitätshubs ist für 2021 geplant. Dabei werden auch aktuelle Vorhaben berücksichtigt.
Grüne Münsingen	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wir unterstützen die Steuerung der Siedlungsentwicklung nach Innen, das Wachstum in gut erschossenen Zentren (z.B. Tab. 49, S 152) und die Erhaltung des Kulturlands und der Grünzonen. ▶ Aus unserer Sicht wäre zu prüfen, ob für grössere Siedlungserweiterungen nicht eine ÖV-Gütekategorie B anstelle von C gefordert werden soll (S. 154). ▶ Siedlungsentwicklung nach Innen darf nicht zu Lasten der Begegnungsorten in den Quartieren und der Qualität des Aussenraumes gehen. Schattenspendende Bäume wachsen über Generationen, existierende und zukünftige Bäume müssen in einer langfristigen Sicht sorgfältig geplant und geschützt werden. ▶ Mit dem Zukunftsbild Mobilität sind wir nicht einverstanden. Es wird ein schwergewichtig nachfrageorientiertes Bild gezeichnet, dies im Gegensatz zur Siedlungsentwicklung. Hier ist aus unserer Sicht eine klare Strategieänderung notwendig, mit 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aus unserer Sicht wäre zu prüfen, ob für grössere Siedlungserweiterungen nicht eine ÖV-Gütekategorie B anstelle von C gefordert werden soll (S. 154). 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Siedlungsentwicklung nach Innen darf nicht zu Lasten der Begegnungsorten in den Quartieren und der Qualität des Aussenraumes gehen. Schattenspendende Bäume wachsen über Generationen, existierende und zukünftige Bäume müssen in einer langfristigen Sicht sorgfältig geplant und geschützt werden. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Einschätzung wird grundsätzlich geteilt.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Mit dem Zukunftsbild Mobilität sind wir nicht einverstanden. Es wird ein schwergewichtig nachfrageorientiertes Bild gezeichnet, dies im Gegensatz zur Siedlungsentwicklung. Hier ist aus unserer Sicht eine klare Strategieänderung notwendig, mit 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		klaren Steuerungszielen. Diese müssen sich hauptsächlich nach dem (v.a. ökologisch) Möglichen und nicht dem (v.a. individuell) Erwünschten richten.		
		▶ Die «Vernetzung» der unterschiedlichen Transportmittel erachten wir als sinnvoll, wenn es dadurch zur Verlagerung auf umweltfreundliche und flächensparende Verkehrsmittel kommt.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		▶ Beim Veloverkehr muss noch verstärkt auf die Bedeutung und Förderung des Velopendlerverkehr geachtet werden, welcher andere Anforderungen an die Infrastruktur stellt als die meisten regionalen und nationalen Velorouten bieten. Diese Routen sind oft nur für den Freizeitverkehr konzipiert/geeignet.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		▶ Im Bereich Landschaft wird ausgeblendet, dass die angeblich „hohe Landschaftsqualität der Region“ vielerorts fast komplett ausgeräumte, intensivlandwirtschaftlich genutzte Flächen sind. Es fehlt ein Bekenntnis zur Biodiversität. Für das Grüne Band ist ein anderer Fokus notwendig. Die Landschaft wird als Alleinstellungsmerkmal der Region bezeichnet. Weite Teile dieser Landschaft sind gem. RGSK Vorranggebiete Kulturlandschaft. Aus Sicht der Grünen Münsingen sollte die Kulturlandschaft verstärkt ökologischen Wert erzeugen und einen Beitrag zur ökologischen Vernetzung und Steigerung der Biodiversität leisten. Hier haben wir eine grosse Verantwortung unserer Generation/Politik gegenüber allen zukünftigen Generationen. Schäden sind meist unwiderruflich und deren Vermeidung muss oberste Priorität haben.	2	▶ Ist bereits berücksichtigt. Die schon im RGSK II formulierten Landschaftsmassnahmen fordern das Ausweisen von Landschaftsschutzgebieten in den Vorranggebieten Kulturlandschaft. Die Siedlungsprägenden Grünräume fordern eine Steigerung der Biodiversität. Im RGSK 2021 werden zudem zahlreiche neue siedlungsprägende Grünräume in der Stadt Bern aufgenommen.
		▶ Attraktive und sichere ÖV-, Fuss- und Radverbindungen in die Freizeit- und Naherholungsgebiete sind zwingend anzustreben. Mobilitätszentren und Umsteigehubs sind zu fördern.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
SP Region Bern-Mittelland	Eher Ja			
SP Stadt Bern	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.	2	▶ Die Einschätzung wird nicht geteilt. Es gilt die Gesamtverkehrsbetrachtung gemäss Mobilitätsstrategie 2040. Das RGSK sieht

Partei	Ant- wort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
				verschiedene Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs vor.
SP Worb	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> Die Velorouten in Abb. 46 sind alle radial auf die Stadt Bern ausgerichtet. Tangentiale Velorouten sind jedoch auch wichtig, insbesondere für den Freizeitverkehr. Neben den auf S.160 beschriebenen Kriterien kommt der Sicherheit (z.B. Abtrennung vom MIV) sowie der Attraktivität eine grosse Bedeutung zu. Wir befürworten die Ziele der Siedlungsentwicklung (Verdichtung nach Innen, Erhalt resp. Förderung von attraktiven Grünräumen) sowie die Stärkung der dezentralen Zentren als Arbeits- und Ausbildungsort explizit. Wir unterstützen, dass die ESP gut mit dem ÖV erschlossen sein sollen. Der ESP in Worb (Worbboden) erfüllt dies jedoch heute noch in ungenügendem Mass. 	4 4	<ul style="list-style-type: none"> Wird zur Kenntnis genommen. Velotangentiale sind ebenfalls in Planung. Der Worbboden weist die ÖV-Gütekategorie B auf, womit die Anforderungen grundsätzlich erfüllt sind. Die Erschliessung kann im Rahmen des Regionalen Angebotskonzepts ÖV geprüft werden (Eingabe durch Gemeinde).
SVP Bern-Mittelland	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> s. oben Ziff. 3 Schlussfolgerungen aus der Corona-Krise 	4	<ul style="list-style-type: none"> Wird zur Kenntnis genommen.
SVP Stadt Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> s. oben Ziff. 3 Schlussfolgerungen aus der Corona-Krise 	4	<ul style="list-style-type: none"> Wird zur Kenntnis genommen.

5. Handlungsbedarf

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

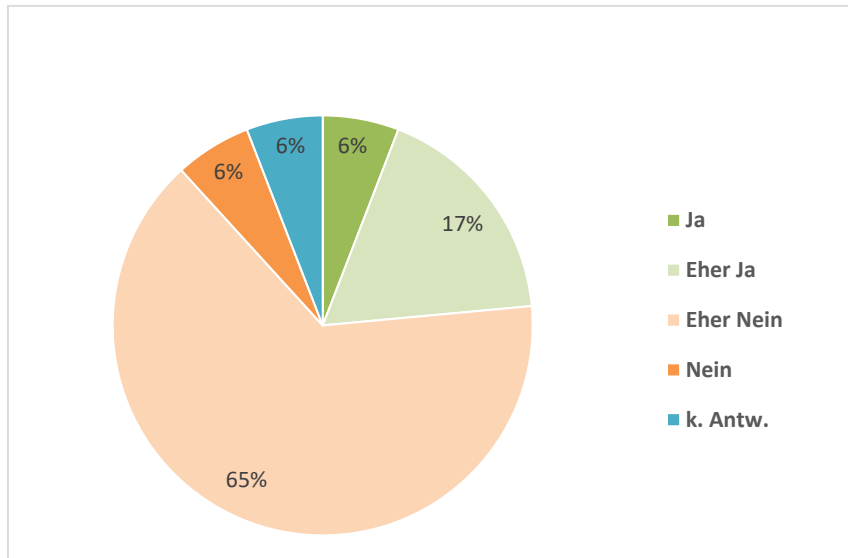


Diagramm: Frage 5 Handlungsbedarf

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
BDP Kanton Bern	Ja	▶		
BDP Münchenbuchsee	Eher Ja	▶		
FDP Stadt Bern	Eher Nein	▶ Der skizzierte Handlungsbedarf ist zu wenig in ein Gesamtbild eingebettet. Vielmehr folgt er einer politischen Agenda denn einem realen und realistischen Szenario. Die Massnahmen im Bereich Verkehr sind sehr umfassend, die Massnahmen punkto Siedlung und Landschaft hingegen sind eher marginal. Es fehlt das Gleichgewicht der unterschiedlichen Massnahmen; zudem wird nicht offengelegt wer diese Massnahmen bezahlen soll (finanzielle Tragbarkeit wird in Frage gestellt).	4	▶ Die Massnahmen im Bereich Verkehr sind oft Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 4. Generation des Bundes und entsprechend an Leistungsvereinbarungen mit gesicherter Finanzierung gebunden. In Zusammenarbeit mit den Beteiligten werden die Massnahmen entsprechend priorisiert.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
GaP	Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Widersprüchlich sind die Ausführungen in 5.2ff zur Landschaft. Die Analysen sind sehr richtig, z.B. in 5.2.2 zur Gefahr der «Auffüllung» der Grün- und Erholungsräume zu Gunsten einer kurzfristigen Wohnstrategie oder zum Verlust an Landwirtschaftsflächen und ökologisch wertvoller Lebensräume. Unter den «Vorranggebieten Siedlungserweiterung» in Anhang 2 befinden sich z.B. mit Bern-West und Sahli zwei durch Volksbeschlüsse als Erholungs- und Landwirtschaftsflächen ausgeschiedene Gebiete in der Liste zukünftiger Baugebiete. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bei den bezeichneten Entwicklungsgebieten handelt es sich aufgrund ihrer räumlichen Zentralität aus regionaler Optik um Innenentwicklungsgebiete.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ In 5.3ff wird die Verkehrszunahme als gegebene Grösse dargestellt, unabhängig der sich verändernden Randbedingungen (näheres in unseren Antworten zu Kapitel 3). Auf den «Bypass-Ost» ist zu verzichten. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Siehe Antworten im entsprechenden Kapitel. Diese Einschätzung nehmen wir zur Kenntnis. Der Bypass – Ost ist für Bern und die ganze Region aus Sicht RKBM eine grosse Chance.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Nach dem teilweisen Scheitern von Tram Region Bern hat es sich gezeigt, dass der öffentliche Verkehr auch ohne neue schienengebundene Strecken funktionieren kann. Insbesondere fordern wir eine Neuüberprüfung des Trams Bern-Ostermundigen. Es ist zu überprüfen, ob anstelle des Trams viel flexiblere und kostengünstigere schienenungebundene tramähnliche Fahrzeuge eingesetzt werden können. Alternativ könnte die nach Ostermundigen erweiterte Cityschiene (S. 2015) einen wesentlichen Teil der Erschliessung des Siedlungsgebietes übernehmen. Will man auf das Tram nicht verzichten, dann muss die Linienführung so angepasst werden, dass die eidg. geschützten historischen Baumalleen entlang der Ostermundigenstrasse erhalten werden können. Eine alternative Linienführung wurde bereits 2011 im Gutachten Weidmann vorgestellt! 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dies ist nicht Bestandteil des RGSK bzw. der vorliegenden Mitwirkung und liegt nicht in der Kompetenz der RKBM.
GB Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wir vermissen eine klare Benennung des Handlungsbedarfs im Bereich Klimaschutz und Klimaanpassung. 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Klimaschonende Raum- und Verkehrsplanung sind bereits im RGSK II als Ziele der RKBM aufgeführt und finden Niederschlag in zahlreichen Massnahmen: Schutz von Kulturlandschaften,

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
				umfangreiche Landschaftsmassnahmen, Verhinderung von Zersiedelung, Kopplung der Siedlungsentwicklung an den öffentlichen Verkehr, nutzungsgemischte Siedlungsgebiete. Der weitergehende Handlungsbedarf wird aber anerkannt. Die RKBM gibt sich den Auftrag, eine Regionale Klimastrategie zu erarbeiten. Ein entsprechendes Massnahmenblatt wird ins RGSK aufgenommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ S. 165 Schwächen und Handlungsbedarf Siedlung. Was fehlt: Die Problematik der hohen Mietpreise in der Agglomeration Bern, der Mangel an grossen Wohnungen für Familien und WGs sowie der steigende Wohnflächenbedarf pro Person (Es leben mehr Leute in der Agglo und die Wohnungen werden schlechter belegt. D.h. der zusätzliche Bedarf an Wohnungen steigt doppelt). 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Problem hoher Mietpreise wird anerkannt, es stellt sich aber nicht überall gleichermassen. Betroffene Gemeinden ergreifen bereits Massnahmen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Grüne Band ist ein gutes Konzept. Aber zumindest in der Stadt Bern ist es wenig bekannt und bisher nichts umgesetzt. In Bern ist das Gebiet im grünen Band für den Langsamverkehr sehr schlecht erschlossen. Landschaftlich wäre es grundsätzlich attraktiv, aber durch die intensive Landwirtschaft sehr ausgeräumt. Es besteht also ein grosses Aufwertungspotential und ein grosser Handlungsbedarf. 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. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das «Grüne Band» wurde vom Bund als «Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung 2020–2024» aufgenommen. Die Projektgruppe (aus Gemeinden und RKBM) hat im Rahmen der Förderung mit den Arbeiten begonnen. Ziel ist die Schärfung der Funktionen des Grünen Bands und die Konkretisierung. ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Massnahmen dienen nicht einer primären Förderung der Verkehrszunahme, sondern

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ S. 179 Nationalstrassennetz: Wir wollen KEINE Engpassbeseitigung. Der Stau ist ein willkommenes Verkehrshindernis, welcher kombiniert mit anderen Massnahmen die Leute zu einer Verhaltensänderung bringen wird. Ein Ausbau wird dagegen zu Mehrverkehr führen. ▶ S. 185 In der Tabelle wird der marginale Stellenwert des Fussverkehrs klar: Gemäss dieser Tabelle besteht beim Fussverkehr nur Handlungsbedarf in der Stadt Bern. Dabei gibt es Mängel und Handlungsbedarf in der ganzen Region. Diese müssen RGSK auch thematisiert werden. 	4 2	<p>der Verbesserung der Verträglichkeit und Kapazitätsbewältigung.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Planung des Fusswegnetzes obliegt den Gemeinden. Die RKBM berücksichtigt bei der Umsetzung der Massnahmen den Fussverkehr z. B. bei der Koordination zwischen Gemeinden. Sie erstellt dazu aber keine separaten Massnahmenblätter. Im Rahmen der Aktualisierung des Regionalen Leitbilds Langsamverkehr 2021 wird dieses Anliegen thematisiert.
GFL Münchenbuchsee	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vgl. unsere Kritik oben zu Punkt 3 und 4. Wir vermissen eine klare Benennung des Handlungsbedarfs im Bereich Klimaschutz und Klimaanpassung. 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Klimaschonende Raum- und Verkehrsplanung sind bereits im RGSK II als Ziele der RKBM aufgeführt und finden Niederschlag in zahlreichen Massnahmen: Schutz von Kulturlandschaften, umfangreiche Landschaftsmassnahmen, Verhinderung von Zersiedelung, Koppelung der Siedlungsentwicklung an den öffentlichen Verkehr, Nutzungsgemischte Siedlungsgebiete. Der weitergehende Handlungsbedarf wird aber anerkannt. Die RKBM gibt sich den Auftrag, eine Regionale Klimastrategie zu erarbeiten. Ein entsprechendes Massnahmenblatt wird ins RGSK aufgenommen.
GLP Kanton Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wir vermissen eine klare Benennung des Handlungsbedarfs im Bereich Klimaschutz und Klima-anpassung. 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Klimaschonende Raum- und Verkehrsplanung sind bereits im RGSK II als Ziele

Partei	Ant- wort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
				<p>der RKBM aufgeführt und finden Niederschlag in zahlreichen Massnahmen: Schutz von Kulturlandschaften, umfangreiche Landschaftsmassnahmen, Verhinderung von Zersiedelung, Koppelung der Siedlungsentwicklung an den öffentlichen Verkehr, Nutzungsgemischte Siedlungsgebiete.</p> <p>Der weitergehende Handlungsbedarf wird aber anerkannt. Die RKBM gibt sich den Auftrag, eine Regionale Klimastrategie zu erarbeiten. Ein entsprechendes Massnahmenblatt wird ins RGSK aufgenommen.</p>
		<p>► S. 179 Nationalstrassennetz: Engpassbeseitigungen stehen wir kritisch gegenüber. Ein Ausbau schafft grössere Kapazitäten und birgt daher ein Risiko für unerwünschten Mehrverkehr.</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. Die Massnahmen dienen nicht einer primären Förderung der Verkehrszunahme, sondern der Verbesserung der Verträglichkeit und Kapazitätsbewältigung.</p>
		<p>► Generell muss, bevor die Infrastruktur weiter ausgebaut wird, das Potenzial von Mobility-Pricing genutzt werden.</p>	4	<p>► Die Kommission Verkehr der RKBM hat angesichts der gegebenen Ressourcen entschieden, dem Thema Mobility Pricing nicht höchste Bearbeitungspriorität beizumessen. Die Thematik wird die RKBM aber auch künftig beschäftigen, etwa durch entsprechende, durch den Bund geförderte Pilotprojekte.</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 RGSK auch thematisiert werden. Mit der</p>	5	<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. Sie erstellt</p>

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Zunahme von Arbeiten im Home-Office werden attraktive Fussverkehrsverbindungen im ganzen Kanton wichtiger.</p> <p>► Vielerorts ist bis 2040 kein oder kaum Einzonungsbedarf vorhanden, weil durch Verdichtungen der Flächenbedarf gehalten werden kann. Zudem spricht der Handlungsbedarf im Bereich Landschaft gegen Einzonungen. Der Erhalt von Kultur- und Naturräumen als Zukunftsbild reicht nicht mehr aus, um der sinkenden Biodiversität zu begegnen. Es braucht zusätzliche Massnahmen um den bestehenden Grünraum ökologisch wertvoller zu machen.</p>	2	<p>dazu aber keine separaten Massnahmenblätter. Im Rahmen der Aktualisierung des Regionalen Leitbildes Langsamverkehr 2021 wird dieses Anliegen thematisiert.</p> <p>► Die bereits im RGSK II formulierten Landschaftsmassnahmen fordern das Ausweisen von Landschaftsschutzgebieten in den Vorranggebieten Kulturlandschaft. Die Siedlungsprägenden Grünräume fordern eine Steigerung der Biodiversität. Im RGSK 2021 werden zudem zahlreiche neue siedlungsprägende Grünräume in der Stadt Bern aufgenommen.</p>
GLP Stadt Bern	Eher Nein	<p>► Aktuell ist bis 2040 kein Handlungsbedarf in der Stadt Bern bezüglich neuen Einzonungen vorhanden. Durch die geplanten Verdichtungen kann der Flächenbedarf gehalten werden.</p> <p>► Der Handlungsbedarf im Bereich Landschaft ist unzureichend. Der Erhalt von Kultur- und Naturräumen als Zukunftsbild reicht nicht mehr aus, um der sinkenden Biodiversität zu begegnen. Es braucht zusätzliche Massnahmen um den bestehenden Grünraum in der Stadt Bern ökologisch wertvoller zu machen.</p>	4 2	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Die bereits im RGSK II formulierten Landschaftsmassnahmen fordern das Ausweisen von Landschaftsschutzgebieten in den Vorranggebieten Kulturlandschaft. Die Siedlungsprägenden Grünräume fordern eine Steigerung der Biodiversität. Im RGSK 2021 werden zudem zahlreiche neue siedlungsprägende Grünräume in der Stadt Bern aufgenommen.</p>
Grüne Köniz	Eher Nein	<p>► Wie oben mehrfach erwähnt, fehlt ein klares Aufzeigen des zusätzlichen Handlungsbedarfs wegen des Klimawandels.</p>	4	<p>► Klimaschonende Raum- und Verkehrsplanung sind bereits im RGSK II als Ziele</p>

Partei	Ant- wort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>► Der aufgezeigte Handlungsbedarf bei den Bauzonen in den urbanen Kerngebieten sowie in den Zentren der 3. und 4. Stufe ist teilweise auch auf den steigenden Wohnflächenbedarf pro Kopf zurückzuführen. Diesem Bedarf ist nicht einfach zu entsprechen; vielmehr sind die Gemeinden aufgerufen, bei der Siedlungsentwicklung nach innen darauf hinzuwirken, dass diese nicht ausgenutzt wird, bloss um grössere Wohneinheiten zu erhalten, sondern vor allem, um zusätzliche Wohnungen zu schaffen.</p> <p>Ebenso sollten nicht preisgünstige Wohnungen für Familien durch luxussanierte Wohnungen für Alleinstehende oder Paare ohne Kinder verdrängt werden. Solche qualitativen Aspekte kommen bei der quantitativen Darstellung zu kurz.</p>	2	<p>der RKBM aufgeführt und finden Niederschlag in zahlreichen Massnahmen: Schutz von Kulturlandschaften, umfangreiche Landschaftsmassnahmen, Verhinderung von Zersiedelung, Koppelung der Siedlungsentwicklung an den öffentlichen Verkehr, Nutzungsgemischte Siedlungsgebiete.</p> <p>Der weitergehende Handlungsbedarf wird aber anerkannt. Die RKBM gibt sich den Auftrag, eine Regionale Klimastrategie zu erarbeiten. Ein entsprechendes Massnahmenblatt wird ins RGSK aufgenommen.</p> <p>► Diese Einschätzung wird geteilt und ist auch bereits im RGSK berücksichtigt. Die RKBM nimmt höhere durchschnittliche Raumnutzerdichten an als der Kanton. Entsprechend kommt sie mit deutlich weniger Einzonungen aus als gemäss kantonalem Richtplan möglich wären. Die RKBM fordert zudem qualifizierte Verfahren. Die RKBM steht den Gemeinden zusätzlich mit Good-Practice-Beispielen beratend zur Seite.</p>
		<p>► Im Bereich Verkehr wird die erreichte Veränderung des Modalsplits in den urbanen Kerngebieten zu positiv dargestellt. Der erwarteten Verkehrszunahme, insbesondere die Zunahme des MIV-Freizeitverkehrs darf nicht einfach durch einen Ausbau der Strasseninfrastruktur begegnet werden, denn dies wird wiederum Mehrverkehr verursachen.</p>	4	<p>► Mit den Massnahmen im Bereich MIV wird nicht primär eine Verkehrszunahme gefördert oder eine generelle Kapazitätserhöhung angestrebt. Ziel ist es, mit den Massnahmen die erwartete Verkehrszunahme verträglich zu gestalten und zu</p>

Partei	Ant- wort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
				<p>bewältigen. Insbesondere im urbanen Kerngebiet wären Kapazitätserhöhungen schon aus räumlichen Gründen nicht realisierbar. Vielmehr soll der MIV weiterhin auf das Hochleistungsnetz gelenkt werden. Zudem werden im Rahmen der Neugestaltung von Ortsdurchfahrten Verbesserungen für alle Verkehrsträger und für die ganze Bevölkerung erreicht.</p>
		<p>► Der Handlungsbedarf bezüglich Engpassbeseitigung am Nationalstrassennetz wird grundsätzlich bestritten. Die Erfahrung zeigt, dass ein Strassenausbau mittel- und längerfristig nur Mehrverkehr zur Folge hat. Dies wird zusätzlich verschärft, wenn die errechnete angeblich notwendige Kapazität der Infrastruktur auf den Spitzenverkehrsaufkommen basiert.</p>	4	<p>► Die RKBM nimmt die Einschätzung zur Engpassbeseitigung zur Kenntnis.</p>
		<p>► Die GRÜNEN Köniz vermissen den Aspekt Fussverkehr im Kapitel Handlungsbedarf. Dies ist unverständlich, da insbesondere bei den kurzen aber anzahlmässig häufigen Wegen Potenzial besteht, Autofahrten zu ersetzen bzw. durch die äusserst platzsparende Fortbewegungsart generell die Verkehrsinfrastrukturen zu entlasten. Der Fussverkehr lässt sich durch Aufwertung des öffentlichen Raums mit Bäumen, schönen Plätzen erleichtern.</p>	2	<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. Sie erstellt dazu aber keine separaten Massnahmenblätter. Im Rahmen der Aktualisierung des Regionalen Leitbildes Langsamverkehr 2021 wird dieses Anliegen thematisiert.</p>
		<p>► Die GRÜNEN Köniz sehen Handlungsbedarf bei den folgenden Veloverbindungen. Eine separate Fahrradspur sollte unserer Meinung nach realisiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schliern - Schlosspark – Stapfen - Weiermatt - Ried (unten am Talfuss) - Schliern - Schlatt 	3	<p>► Das Anliegen ist mit der Gemeinde Köniz zu koordinieren. Teilweise wurden in den letzten Jahren bereits Massnahmen realisiert.</p>

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
Grüne Mittel-land-Nord	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wie oben mehrfach erwähnt, fehlt ein klares Aufzeigen zusätzlichen Handlungsbedarfs wegen des Klimawandels. 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Klimaschonende Raum- und Verkehrsplanung sind bereits im RGSK II als Ziele der RKBM aufgeführt und finden Niederschlag in zahlreichen Massnahmen: Schutz von Kulturlandschaften, umfangreiche Landschaftsmassnahmen, Verhinderung von Zersiedelung, Koppelung der Siedlungsentwicklung an den öffentlichen Verkehr, Nutzungsgemischte Siedlungsgebiete. Der weitergehende Handlungsbedarf wird aber anerkannt. Die RKBM gibt sich den Auftrag, eine Regionale Klimastrategie zu erarbeiten. Ein entsprechendes Massnahmenblatt wird ins RGSK aufgenommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der aufgezeigte Handlungsbedarf bei den Bauzonen in den urbanen Kerngebieten sowie in den Zentren der 3. und 4. Stufe teilweise auch auf den steigenden Wohnflächen, die pro Person beansprucht werden, zurückzuführen. Diesem Bedarf ist nicht einfach zu entsprechen; vielmehr sind die Gemeinden aufgerufen, bei der Siedlungsentwicklung nach innen darauf zu achten, dass diese nicht ausgenutzt wird, bloss um grössere Wohneinheiten zu erhalten, sondern vor allem, um zusätzliche Wohnungen zu gewinnen. Ebenso sollten nicht preisgünstige Wohnungen für Familien durch supersanierte Luxuswohnungen für Alleinstehende oder Paare ohne Kinder verdrängt werden. Solche qualitativen Aspekte kommen bei der quantitativen Darstellung zu kurz. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Diese Einschätzung wird geteilt und ist auch bereits im RGSK berücksichtigt. Die RKBM nimmt höhere durchschnittliche Raumnutzerdichten an als der Kanton. Entsprechend kommt sie mit deutlich weniger Einzonungen aus als gemäss kantonalem Richtplan möglich wären. Die RKBM fordert zudem qualifizierte Verfahren. Sie steht den Gemeinden zusätzlich mit Good-Practice-Beispielen beratend zur Seite.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Im Bereich Verkehr wird die erreichte Veränderung des Modalsplits in den urbanen Kerngebieten zu positiv dargestellt. Der erwarteten Verkehrszunahme, insbesondere die Zunahme des MIV-Freizeitverkehrs darf nicht einfach durch einen Ausbau der Strasseninfrastruktur begegnet werden. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Durch die Umgestaltungen wird nicht eine Verkehrszunahme gefördert, sondern es werden Massnahmen ergriffen, um den Verkehr verträglich zu gestalten und zu bewältigen.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Handlungsbedarf bezüglich Engpassbeseitigung am Nationalstrassennetz wird grundsätzlich bestritten. Die Erfahrung zeigt, dass ein Strassenausbau mittel- und längerfristig nur Mehrverkehr zur Folge hat. Die GRÜNEN Mittelland-Nord stellen 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. ▶ Unterstützt wird hingegen die Engbeseitigung für den öV auf diversen Strassenabschnitten in der Region der GRÜNEN Mittelland Nord (so in Ostermundigen, Zollikofen-Münchenbuchsee, Bern-Ittigen und Bolligen-Bern), ebenso die Optimierung der Bahn-Bus-Umsteigeverbindungen (z.B. in Stettlen und Deisswil). 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gemäss Entscheid der Kommission Verkehr der RKBM wird die Planung des Halbanschlusses Grauholz weiterverfolgt. ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Grüne Münsingen	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wir vermissen eine klare Benennung des Handlungsbedarfs im Bereich Klimaschutz und Klimaanpassung. 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Klimaschonende Raum- und Verkehrsplanung sind bereits im RGSK II als Ziele der RKBM aufgeführt und finden Niederschlag in zahlreichen Massnahmen: Schutz von Kulturlandschaften, umfangreiche Landschaftsmassnahmen, Verhinderung von Zersiedelung, Koppelung der Siedlungsentwicklung an den öffentlichen Verkehr, Nutzungsgemischte Siedlungsgebiete. Der weitergehende Handlungsbedarf wird aber anerkannt. Die RKBM gibt sich den Auftrag, eine Regionale Klimastrategie zu erarbeiten. Ein entsprechendes Massnahmenblatt wird ins RGSK aufgenommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bezüglich der Velonutzung und der Etablierung einer Veloregion Bern-Mittelland gibt es akuten Handlungsbedarf. Die Schaffung neuer Linien im Velohaupttroutennetz ist zu begrüssen, die rasche Planung eines 	5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die RKBM setzt sich für eine rasche Umsetzung ein. Jedoch hat gegebenen Ressourcen etappiert zu erfolgen. Die RKBM

Partei	Ant- wort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>durchgehenden Netzes von direkten und sicheren Radial- und Tangentialrouten in der ganzen Region ist prioritär zu behandeln.</p> <p>► Die Verkehrsmenge muss insgesamt reduziert werden. Das Konzept der «Engpassbeseitigung» führt mittelfristig zu mehr Verkehr und ist zu vermeiden.</p> <p>► Bei der Sein ist darauf zu achten, dass qualitative Aspekte berücksichtigt werden wie die Stabilisierung Wohnfläche/Person (Ziel muss eine höhere Nutzerdichte sein), preisgünstige Wohnungen für Familien, Durchmischung sowie Wohn- und Lebensraumqualität.</p>	<p>3</p> <p>2</p>	<p>nimmt zusammen mit dem Kanton eine Priorisierung vor.</p> <p>► Durch die Umgestaltungen wird nicht eine Verkehrszunahme gefördert, sondern es werden Massnahmen ergriffen, um den Verkehr verträglich zu gestalten und zu bewältigen.</p> <p>► Diese Einschätzung wird geteilt und ist auch bereits im RGSK berücksichtigt. Die RKBM nimmt höhere durchschnittliche Raumnutzerdichten an als der Kanton. Entsprechend kommt sie mit deutlich weniger Einzonungen aus als gemäss kantonalem Richtplan möglich wären. Die RKBM fordert qualifizierte Verfahren. Sie steht den Gemeinden zusätzlich mit Good-Practice-Beispielen beratend zur Seite.</p>
SP Region Bern-Mittelland	Eher Ja			
SP Stadt Bern	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 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. Im Bereich Veloverkehr ist die rasche Planung eines durchgehenden Netzes von direkten und sicheren Radial- und Tangentialrouten in der ganzen Region prioritär an die Hand zu nehmen.</p>	4	<p>► Durch die Umgestaltungen wird nicht eine Verkehrszunahme gefördert, sondern es werden Massnahmen ergriffen, um den Verkehr verträglich zu gestalten und zu bewältigen.</p>
SP Worb	Eher Ja	<p>► Dies ist anzupassen. Wir sind einverstanden, dass Flächen für Industrie und Gewerbenutzung zu sichern sind. Im Sinne einer nachhaltigen</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Flächennutzung ist jedoch darauf hinzuwirken, dass diese mehrstöckig genutzt werden. Diese sind ebenfalls nur an Orten mit guter ÖV-Erschliessung auszuweisen (Ergänzung Tabelle auf S.171).</p> <p>► Tabelle 61 (Handlungsbedarf MIV): Der Überlastung der Hauptverkehrsachsen ist v.a. durch die Änderung des Modalsplit (Förderung ÖV und Veloverkehr zu begegnen. Dies soll als Handlungsbedarf verbleibend aufgenommen werden. Abb. 49 (Umsetzung Velorouten) -> Die Aktivitäten konzentrieren sich zu stark auf die Hauptstadtregion. Es ist ein ausgeglichenes Verhältnis der Massnahmen in der Hauptstadt sowie im Umland anzustreben.</p>	2 2	<p>► Der Handlungsbedarf bei der Verlagerung auf platzsparendere Verkehrsmittel ist im RGSK bereits formuliert.</p> <p>► Massnahmen zur Förderung von ÖV und Langsamverkehr sind im Perimeter der gesamten RKBM vorgesehen.</p>
SVP Bern-Mittelland	Eher Nein	► s. oben Ziff. 3 Schlussfolgerungen aus der Corona-Krise	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
SVP Stadt Bern	Eher Nein	► s. oben Ziff. 3 Schlussfolgerungen aus der Corona-Krise	4	► Wird zur Kenntnis genommen.

6. Strategien

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

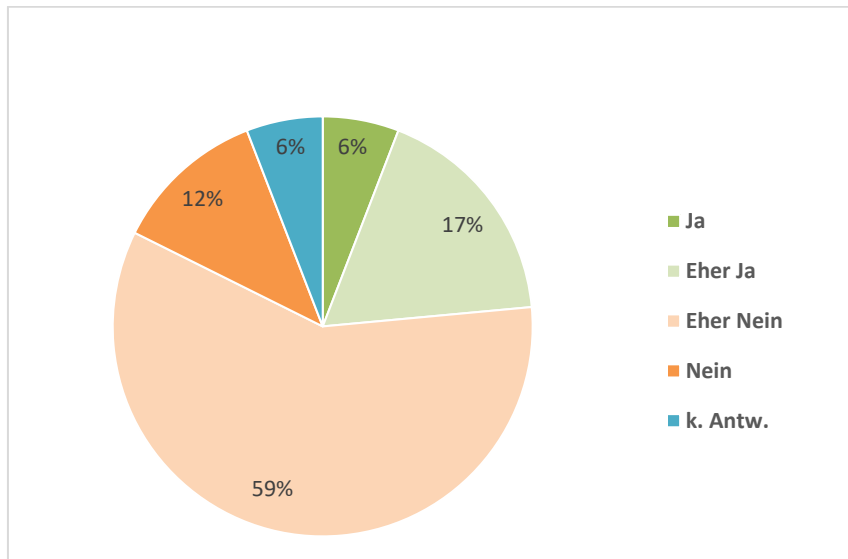


Diagramm: Frage 6 Strategien

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
BDP Kanton Bern	Eher Ja	▶		
BDP Münchenbuchsee	Eher Ja	▶		
FDP Stadt Bern	Nein	▶ Hier fehlt der Einbezug der wirtschaftlichen, der gesellschaftlichen und technologischen Dimension. Die Möglichkeiten des technologischen Fortschritts werden zu wenig berücksichtigt. Dass diese Massnahmen wirtschaftlich und gesellschaftlich verträglich ausgestaltet werden müssen wird ebenfalls zu wenig berücksichtigt. Der Strategiezeitraum ist zudem mit 2040 zu weit angesetzt. Dies entspricht vielleicht einer Vision aber nicht einer realen und konkreten Strategie.	5	▶ Die Themen werden in verschiedenen regionalen Studien aufgenommen (Regionales Leitbild Langsamverkehr, Mobilitätshubs und Mobilitätsmanagement u.a.) und flossen in die konkreten Massnahmen ein.
			3	▶ Wir sind uns der Schwierigkeit bewusst. Bei der Wahl des Referenzhorizonts sind längerfristige Stossrichtungen zu ermöglichen.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
GaP	Nein	<p>► 6.2.2: Die Kernstadt ist grundsätzlich nur im Rahmen der vorhandenen Ressourcen weiter auszubauen. Das Stadtentwicklungskonzept STEK ist in diesem Sinne zu überarbeiten. Dem Schutz des UNESCO-Kulturerbes ist weiterhin hohe Priorität einzuräumen. Das bauliche Kulturerbe ist vermehrt der Öffentlichkeit, den Bernerinnen und Bernern und den Gästen, zugänglich zu machen, z.B. Garten Erlacherhof, und von Wattenwil-Haus. Was von den «Siedlungsprägenden Grünräumen» noch übriggeblieben ist, ist zu erhalten und zu schützen. Auf den Bau einer Eventhalle und auf den Autobahnkreisel ist zu verzichten. Der Grünzug Rosengarten-Schermenwald im Bereich der Vorderen Allmend (Grünes Band) ist zu Schützen. Der noch unüberbaute Teil des Schermenareals mit den Kleingärten und dem Vorgelände der Waldau ist in eine Freifläche umzuzonen.</p> <p>► Der Teilstrategie Landschaft können wir zustimmen, allerdings nicht ohne einmal mehr darauf hinzuweisen, dass sie anderen Teilstrategien eklatant widerspricht.</p> <p>► Die Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr lehnen wir ab. Auf den weiteren Strassenausbau ist zu verzichten. Skeptisch sind wir bezüglich Ausbaus von Velorouten für mittlere und längere Distanzen, («E-Bike-Bahnen»). Diese würden bei gutem Wetter in erster Linie nicht dem MIV, sondern dem ÖV Konkurrenz machen</p> <p>► 6.5: Die Ausführungen zum «Fokusraum ESP-Wankdorf lehnen wir ab. Sie stehen im Widerspruch zur Erhaltung der Restbestände des «Siedlungsprägenden Grünraumes» Allmenden. Eine Vergrösserung der Wohnnutzung im ESP-Wankdorf ist nur mittels einer Überbauung des Grünraumes Springgarten möglich, was wir aber nicht befürworten. Wir schlagen vor, die Entwicklung des ESP-Wankdorf für abgeschlossen zu erklären.</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. Es wird um Koordination dieses Anliegens mit der Stadt Bern gebeten.</p> <p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Die Strassenausbauten haben das primäre Ziel, die Erreichbarkeit und Verträglichkeit sicherzustellen, nicht Mehrverkehr zu generieren. E-Bikes haben insbesondere in hügeligen Regionen das Potenzial, MIV- oder ÖV-Fahrten zu ersetzen. Dies ist per se keine negative Entwicklung. Der Verkehrssicherheit in Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsträgern ist Beachtung zu schenken.</p> <p>► Das Anliegen kann nicht berücksichtigt werden. Grundlage für die Aussagen ist der Ende 2019 geänderte Richtplan ESP Wankdorf.</p>

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
GB Bern	Eher	<ul style="list-style-type: none"> ▶ S. 195 Auch wenn im RGSK die Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Zentrum steht, darf die Sozialverträglichkeit nicht vergessen geht. Bei der Wohn- und Siedlungsstrategie ist deshalb die Förderung von preisgünstigem und gemeinnützigem Wohnraum zu nennen. ▶ S. 192/199 Siedlungsentwicklung nach Innen / Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete: Was fehlt: Die Verdichtung muss auch zu einer höheren Nutzungsdichte führen, nicht nur zu einer höheren baulichen Dichte. D.h. der Raum muss effizienter genutzt werden, indem mehr Menschen pro m² wohnen und kurze Wege gefördert werden. ▶ S. 200 Entwicklungsgebiete sind zu stark nach Wohnen und Arbeiten getrennt. In der Agglomeration wären gemischte Zonen auch wichtig. Die Kombination von Wohnen/Arbeiten reduziert Pendlerverkehr. ▶ S. 202 in der Teilstrategie Landschaft begrüßen wir, dass auch das Siedlungsgrün zur Landschaft zählt. Dies ist nicht nur für das städtische Klima zu Zeiten des Klimawandels zentral, sondern auch im Sinne der Förderung von kurzen Wegen (Naherholung im unmittelbaren Wohnumfeld). ▶ S. 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. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Anliegen kann nachvollzogen werden, betrifft aber nicht alle Gemeinden gleichermassen. Es wird daher zugunsten gesamtregional dringenderer Anliegen aus der Mitwirkung, welche die RKBM als Auftrag entgegennimmt, zurückgestellt.
	Nein		2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Diese Einschätzung wird geteilt und ist auch bereits im RGSK berücksichtigt. Die RKBM nimmt höhere durchschnittliche Raumnutzerdichten an als der Kanton. Entsprechend kommt sie mit deutlich weniger Einzonungen aus als gemäss kantonalem Richtplan möglich wären.
			2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ist bereits berücksichtigt. Das RGSK sieht nicht vor, Arbeits- und Wohngebiete voneinander zu trennen. Eine Kombination der Zonen ist bereits Standard: Der Grossteil der Gebiete sind Mischnutzungsgebiete. Die Gebiete werden lediglich nach der Hauptnutzung kategorisiert.
			4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
			1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ökologische und landschaftliche Aufwertungen sind bereits berücksichtigt. Die Idee einer Direktvermarktung und Verbindung Konsumenten–Produzenten wird aufgenommen. ▶ Ist bereits berücksichtigt: In den Vorranggebieten Kulturlandschaften sind Landschaftsschutzgebiete auszuweisen.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ S. 204 Teilstrategien Landschaft Kulturlandschaft: Die Kulturlandschaften von regionaler Bedeutung müssen auch aufgewertet werden, da es sich oft um ausgeräumte Landschaften handelt. Die Aufwertungsmassnahmen (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. ▶ S 207 Teilstrategie Gesamtverkehr: Der Fokus muss hier ganz klar auf die Strategie «Verkehr vermeiden» gelegt werden. Das ist aber nicht der Fall. Entlarvend ist die Übersichtstabelle auf S. 225. Da gibt es nur gerade 4 Elemente mit «Verkehr vermeiden» als Ziel. ▶ S. 209 Teilstrategie MIV: Auch hier fordern wir, dass «MIV vermeiden und verlagern» die wichtigsten Ziele sind. Es muss die Vision sein, den MIV in der gesamten Agglomeration zu reduzieren und nicht nur in der Stadt Bern. Die Teilstrategie MIV fokussiert für uns viel zu stark auf die Zielsetzung des «verträglich gestalten». ▶ S. 216 Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr: Aus ökologischen und volkswirtschaftlichen Gründen muss in der Agglomeration Bern der Fuss- und Veloverkehr prioritär betrachtet und gefördert werden. Zum Fussverkehr sind nur Strategieelemente für ÖV Umsteigepunkte enthalten. Fussverkehr ist aber auch im Kontext von Aufenthaltsqualität in Ortszentren, Schulwegsicherheit, Spaziergänge/Naherholung usw. ein wichtiges Thema, welches einer regionalen Strategie bedarf. ▶ S. 228: Strategien in den Fokusräumen: Die Insel soll erst im nächsten Agglomerationsprogramm ein Fokusraum werden. Als grösster Arbeitgeber im Kanton ist Raum Insel sehr relevant. Die Arbeiten müssen zügiger gestartet werden (z.B. Verlängerung RBS Linie). 	2 4 3 2 2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die 4V-Strategie richtet sich nach den Inhalten der Mobilitätsstrategie 2040. Die Anzahl Elemente macht noch nicht per se eine Aussage in Bezug auf deren Gewicht. ▶ Es ist eine Kombination von verschiedenen Ansätzen notwendig, um den Verkehr verträglich bewältigen und gleichzeitig die Mobilitätsbedürfnisse bedienen zu können. ▶ Das RGSK sieht eine Vielzahl von Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs vor. Dazu gehören Velorouten mit erhöhtem Standard, Umgestaltungen von Ortsdurchfahrten sowie von Plätzen und Haltestellen. ▶ Die Planungen rund um die Insel sind in vollem Gang.
GFL Münchenbuchsee	Eher Nein	▶ Vgl. oben Punkte 3 und 4.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
GLP Kanton Bern	Eher Nein	▶ S. 192/199 Siedlungsentwicklung nach Innen / Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete: Was fehlt: Die Verdichtung muss auch zu einer	2	▶ Die Einschätzung wird geteilt und ist bereits im RGSK berücksichtigt. Die RKBM

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		höheren Nutzungsdichte führen, nicht nur zu einer höheren baulichen Dichte. D. h., der Raum muss effizienter genutzt werden, indem mehr Menschen pro m ² wohnen und kurze Wege gefördert werden.		nimmt höhere durchschnittliche Raumnutzerdichten an als der Kanton. Entsprechend kommt sie mit deutlich weniger Einzonungen aus als seitens kantonalem Richtplan möglich wären.
	►	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). Die ökologisch wertvolle Landschaft wird geschützt und gepflegt und soll flächennässig ausgebaut werden. Im Bereich Kulturlandschaft ist auf jeden Fall eine ökologische Aufwertung vorzunehmen um der schwindenden Biodiversität entgegenzuwirken.	4 2	► Wird zur Kenntnis genommen. ► Ökologische Aufwertung Kulturland: Ist bereits berücksichtigt. Gemeinden sind gehalten, in den Vorranggebieten Kulturland Landschaftsschutzgebiete auszuweisen.
	►	S. 207 Teilstrategie Gesamtverkehr: Der Fokus muss hier stärker auf die Strategie «Verkehr vermeiden» gelegt werden. Das ist aber nicht der Fall. Das zeigt sich auch an der Übersichtstabelle auf S. 225. Da gibt es nur gerade 4 Elemente mit «Verkehr vermeiden» als Ziel. Hier fehlen bspw. Massnahmen zum Thema Home-Office (siehe oben).	4	► Die 4V-Strategie richtet sich nach den Inhalten der Mobilitätsstrategie 2040. Die Anzahl Elemente macht noch nicht per se eine Aussage in Bezug auf deren Gewicht. Die Thematik wird in der Studie Mobilitätsmanagement aufgegriffen.
	►	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.		► Es ist eine Kombination von verschiedenen Ansätzen notwendig, um den Verkehr verträglich bewältigen und gleichzeitig die Mobilitätsbedürfnisse bedienen zu können.
	►	S. 216 Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr: Aus ökologischen und volkswirtschaftlichen Gründen muss in der Agglomeration Bern der Fuss- und Veloverkehr prioritär betrachtet und gefördert werden. Zum Fussverkehr sind nur Strategieelemente für ÖV-Umsteigepunkte enthalten. Fussverkehr ist aber auch im Kontext von Aufenthaltsqualität in Ortszentren,	3	► Das RGSK sieht eine Vielzahl von Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs vor. Dazu gehören Velorouten mit erhöhtem Standard, Umgestaltungen von Ortsdurchfahrten sowie von Plätzen und Haltestellen.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Schulwegsicherheit, Spaziergänge/Naherholung usw. ein wichtiges Thema, welches einer regionalen Strategie bedarf. Man kann auch weitere Strecken zu Fuss zurücklegen. Ob das geschieht, hängt insb. mit der Qualität der Fussverkehrsverbindungen und des öffentlichen Raums zusammen.</p> <p>► S. 228: Strategien in den Fokusräumen: Die Insel soll erst im nächsten Agglomerationsprogramm ein Fokusraum werden. Da die Insel der grösste Arbeitgeber im Kanton ist, ist der Raum Insel sehr relevant. Die Arbeiten müssen zügiger gestartet werden (z. B. Verlängerung RBS-Linie).</p>		<p>► Die Planungen rund um die Insel sind bereits in vollem Gang.</p>
GLP Stadt Bern	Eher Nein	<p>► Landschaft: Die ökologisch wertvolle Landschaft wird geschützt und gepflegt und soll flächenmässig ausgebaut werden.</p> <p>► Kulturlandschaft: Es ist auf jeden Fall eine ökologische Aufwertung vorzunehmen um der schwindenden Biodiversität entgegenzuwirken.</p> <p>► Mobilität: Keine Engpassbeseitigung durch Kapazitätsausbau. Zuerst sollen Strategien zur Lenkung der Mobilität umgesetzt werden (Mobility Pricing).</p>	4 2 3	<p>► Die Einschätzung wird geteilt.</p> <p>► Ist bereits berücksichtigt in Vorranggebiete Kulturlandschaften. Die Gemeinden sind gehalten, Landschaftsschutzgebiete auszuweisen.</p> <p>► Ziel ist es, den Verkehr verträglicher abzuwickeln und auf das Hochleistungsstrassennetz zu lenken. Die Kommission Verkehr der RKBM hat angesichts der gegebenen Ressourcen entschieden, dem Thema Mobility Pricing nicht höchste Bearbeitungspriorität beizumessen. Die Thematik wird die RKBM aber auch künftig beschäftigen, etwa durch entsprechende, durch den Bund geförderte Pilotprojekte.</p> <p>►</p>
Grüne Köniz	Eher Nein	<p>► Siehe auch oben formulierte Einwände, vor allem für den Bereich Verkehr.</p> <p>► Im Bereich Siedlungsentwicklung nach innen bzw. Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete muss auch eine höhere Nutzungsdichte erreicht werden. Dem gestiegenen Platzbedarf pro Kopf muss entgegengewirkt werden.</p>	4 2	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Die Einschätzung wird geteilt und ist bereits im RGSK berücksichtigt. Die RKBM nimmt höhere durchschnittliche Raumnutzerdichten an als der Kanton.</p>

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Entwicklungsgebiete werden zu stark nach Wohnen und Arbeiten getrennt. Die Kombination von Wohnen und Arbeiten oder das Zusammenrücken entsprechender Gebiete ist geeignet, die Zunahme des Pendlerverkehrs zu bremsen. Dies ganz im Sinne einer Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der kurzen Wege und damit des ersten V "Vermeiden". ▶ Die GRÜNEN Köniz unterstützen aber ausdrücklich die Weiterentwicklung der City-Schiene Nord-Süd und insbesondere den Ast Bern-Köniz-Schwarzenburg (RBS-Verlängerung). Vermisst wird die durch das Gemeindegebiet verlaufende Tangentiallinie 22 von Wabern nach Brünnen, diese ist neu aufzunehmen. 	2	<p>Entsprechend kommt sie mit deutlich weniger Einzonungen aus als gemäss kantonalem Richtplan möglich wären.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Dieses Anliegen ist bereits berücksichtigt. Das RGSK sieht nicht vor, Arbeits- und Wohngebiete voneinander zu trennen. Eine Kombination der Zonen ist bereits Standard: Der Grossteil der Gebiete sind Mischnutzungsgebiete. Die Gebiete werden lediglich nach der Hauptnutzung kategorisiert. ▶ Ist als Massnahme bereits erfasst.
Grüne Mittel-land-Nord	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Siehe oben formulierte Einwände, vor allem für den Bereich Verkehr. ▶ Siedlungsentwicklung nach innen / Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete: Damit muss auch eine höhere Nutzerdichte erreicht werden. 	4 2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Die Einschätzung wird geteilt und ist bereits im RGSK berücksichtigt. Die RKBM nimmt höhere durchschnittliche Raumnutzerdichten an als der Kanton. Entsprechend kommt sie mit deutlich weniger Einzonungen aus als gemäss kantonalem Richtplan möglich wären. ▶ Ist bereits berücksichtigt Das RGSK sieht nicht vor, Arbeits- und Wohngebiete voneinander zu trennen. Eine Kombination der Zonen ist bereits Standard: Der Grossteil der Gebiete sind Mischnutzungsgebiete. Die Gebiete werden lediglich nach der Hauptnutzung kategorisiert. Wird zur Kenntnis genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Entwicklungsgebiete werden zu stark nach Wohnen und Arbeiten getrennt. Die Kombination von Wohnen und Arbeiten oder das Zusammenrücken entsprechender Gebiete ist geeignet, die Zunahme des Pendlerverkehrs zu bremsen. 	4	

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die GRÜNEN Mittelland-Nord unterstützen aber ausdrücklich die Weiterentwicklung der City-Schiene Nord-Süd und insbesondere den Ast Bern-Zollikofen. 		
Grüne Münsingen	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wir vermissen eine klare Benennung des Handlungsbedarfs im Bereich Klimaschutz und Klimaanpassung. Zur Erreichung von Klimazielen ist es wichtig, flächensparende und umweltschonende Transportmittel bei der Planung zu priorisieren. Wir fordern die Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr gegenüber dem MIV. Die aus unserer Sicht wichtigsten Stossrichtungen in der 4V-Strategie sind Vermeiden und Verlagern. ▶ Die Strategie Kombination von Wohnen und Arbeiten wird in der Definition der Entwicklungsgebiete vernachlässigt. Die Kombination, respektive die Nähe wäre geeignet die Zunahme des Pendlerverkehrs zu bremsen. 	5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Stossrichtungen richten sich nach der regionalen Mobilitätsstrategie 2040. Die RKBM gibt sich jedoch selbst den Auftrag, eine Regionale Klimastrategie zu erarbeiten. Der Selbstauftrag wird als Massnahmenblatt ins RGKS integriert. ▶ Ist bereits berücksichtigt. Das RGSK sieht nicht vor, Arbeits- und Wohngebiete voneinander zu trennen. Eine Kombination der Zonen ist bereits Standard: Der Grossteil der Gebiete sind Mischnutzungsgebiete. Die Gebiete werden lediglich nach der Hauptnutzung kategorisiert.
SP Region Bern-Mittelland	Ja			
SP Stadt Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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. ▶ Die Achse Bollwerk-Bahnhofplatz-Bubenbergrplatz ist aus dem Basisnetz zu streichen. 	3 3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Einschätzung wird nicht geteilt. Es gilt die Gesamtverkehrsbetrachtung gemäss Mobilitätsstrategie 2040. ▶ Mit den Massnahmen im Bereich MIV wird nicht primär eine Verkehrszunahme gefördert. Ziel ist es, die erwartete Verkehrszunahme verträglich zu gestalten und zu bewältigen. ▶ Die Überprüfung des Regionalen Basisnetzes MIV erfolgt ab 2021.
			5	

Partei	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 an die Hand zu nehmen. 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. 	5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die RKBM setzt sich dafür ein. Die Umsetzung ist aufgrund beschränkter Ressourcen jedoch zusammen mit dem Kanton zu priorisieren. ▶ Die genannten Themenbereiche werden bereits in den Verkehrsmanagement-Projekten aufgegriffen.
SP Worb	Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kap. 6.4.5: Für die Förderung des -Multimodalen Verkehrs sind nicht nur Bike and Rail sondern auch die Transportmöglichkeiten des Velos im ÖV zu verbessern, sodass auch bei längeren Strecken teilweise auf den ÖV umgestiegen werden kann (topographisch anspruchsvolle Strecken, Strecken ohne Veloroute, etc.). 	5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Thematik wird im Rahmen der Studie zu den Mobilitätsdrehscheiben aufgegriffen. Der Transport von Velos im ÖV ist in Hinblick auf die Kapazitäten im Personentransport zu prüfen.
SVP Bern-Mittelland	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ s. oben Ziff. 3 Schlussfolgerungen aus der Corona-Krise 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
SVP Stadt Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ s. oben Ziff. 3 Schlussfolgerungen aus der Corona-Krise 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

7. Massnahmen Siedlung, Landschaft und Verkehr

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

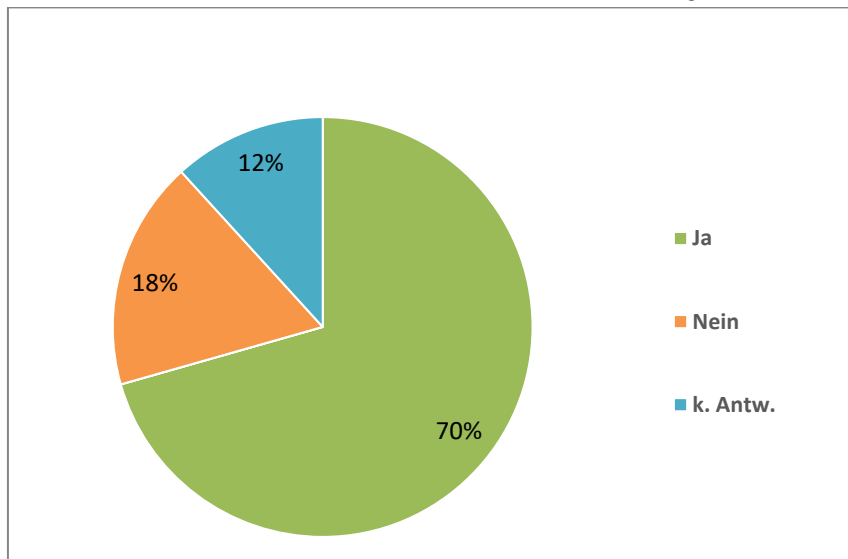


Diagramm: Frage 7 Massnahmen Siedlung, Landschaft und Verkehr

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
BDP Kanton Bern	-	► Eine bauliche «Verdichtung» ist auch in den gut erschlossenen, zentrumsnahen ländlichen Gebieten und den Gemeinden im Hügel und Berggebiet möglich. Wenn in der RPG2 nicht rasch befriedigenden Lösungen gefunden werden, sind vermehrt Zonen im Sinne von «Weilerzonen», u.a. zu schaffen.	2	► Die Einschätzung wird geteilt. Auch in ländlichen Gemeinden gibt es Innentwicklungspotenziale. Die RKBM unterstützt die Gemeinden bereits heute (ausserhalb des RGSKs) bei deren Mobilisierung. Gebiete < 1 ha finden aufgrund ihrer geringen Grösse keine Aufnahme ins RGSK.
BDP Münchenbuchsee	Nein			
FDP Stadt Bern	Ja	► BM-MIV-Auf 5.1; BM-MIV-Auf.2; BM-MIV-Auf1 (weil nicht auf Verkehrsorientierung der Strasse Rücksicht genommen wird und eine Reduktion/Einbremsung des MIV vorgesehen ist)	4	Wird zur Kenntnis genommen. Die Projekte haben das Ziel, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsträger und die Aufenthaltsqualität zu steigern. Innerhalb der Projekte

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ BM-LV-Ü—1-23 weil zu einseitig und nicht mit Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs und MIV abgeglichen bzw. ausbalanciert. ▶ BM-NM-VM.5 wird abgelehnt weil einseitig zu Lasten MIV und somit der Verkehr nur verlagert wird. Kapazitätserweiterungen MIV werden zwar auf S.245 in Aussicht gestellt, jedoch ausser auf HLS im Bericht nicht weiter mit Massnahmen konkretisiert. 	4 4	<p>gilt es, die Mobilitätsbedürfnisse gegeneinander abzuwägen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Siehe oben. ▶ Siehe oben.
GaP	Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Im Anhang «Teilmassnahmen Siedlung sind das Mittelfeld (S-03-72) und das Viererfeld (S-03-71). ▶ Im Anhang «Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen» sind zumindest «Bern-West» (S-4-64) und «Saali / Dennigkofen» (S-3-03) zu streichen. Sie widersprechen Volksentscheiden der Berner Stimmberechtigten. Es ist fragwürdig, wenn die Verwaltung ohne politische Diskussion Freiflächen in künftige Baugebiete umteilt. Später berufen sich dann die Behörden auf diese Zuteilung in der Planung der Regionalkonferenz. ▶ Bei den Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten sind «Burgernziel» (S-5-04) und Burgernzielweg» (S-5-83) wegzulassen, da sie nicht mit der zuständigen Quartierkommission abgesprochen sind. ▶ Schermen / Schermen-Süd (S-5-148 bzw. 166) widerspricht dem angestrebten Grüngürtel und bei der sehr umstrittenen Goumoens-Matte (S-5-140) läuft die Mitwirkung im Quartier noch. 	4 2 4 4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen ▶ Wenn Gebiete ins RGSK aufgenommen werden, geschieht dies aus regionalen raumplanerischen Überlegungen. Gemeinden können vor einer Einzonung aber nicht unter Berufung auf das RGSK auf die Mitwirkung und Zustimmung der Bevölkerung zu Teilrevisionen der Ortsplanung verzichten. ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Das Anliegen ist mit der Gemeinde zu koordinieren. ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Das Anliegen ist mit der Gemeinde zu koordinieren.
GB Bern	Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Siehe Antwort Frage 8. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
GFL Münchenbuchsee	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. Die GFL Münchenbuchsee schlägt vor, die drei vorgesehenen Siedlungserweiterungen (S-4-82, 104 und 27) in diesem Gebiet entweder zu streichen oder aber zurückzustellen, bis der 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Kanton die Anpassung des Wildtierkorridors W-6 im kantonalen 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> <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 Reallabore vorgesehen werden. 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>	2	<p>► Dies ist so vorgesehen. Die Studien Multimodale Drehscheiben und Mobilitätsmanagement zielen darauf ab, abgestimmte Grundlagen für die gesamte Region zu schaffen. Sie können dazu dienen, konkrete Massnahmen zuhanden des Agglomerationsprogramms zu erarbeiten.</p> <p>► Existierende Vorhaben werden in den Studien aufgegriffen.</p>
GLP Kanton Bern	Ja	<p>► BM.ÖV-Tram.5 Stadt Bern, Tram Länggasse: Die Länggasse ist als Quartier für den Fuss- und den Veloverkehr prädestiniert. Das deckt sich auch mit der Tatsache, dass der Bedarf nach zusätzlichen Verkehrskapazitäten in der Länggasse primär mit dem Wachstum der Studierendenzahlen begründet wird. Eine Tramlinie beansprucht ausserdem viel Platz im Raum der Länggassestrasse, der dort dringender für den Fuss- und den Veloverkehr genutzt werden muss. Zudem sind</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		Investitionskosten von 100 Mio. CHF für eine derart kurze ÖV-Linie unverhältnismässig. Eine Tramlinie in die Länggasse ist weder notwendig noch finanziell nachhaltig. Wir sind etwas erstaunt, dass am Länggasstram stur festgehalten wird, obschon dieses in der Mitwirkung von zahlreichen Organisationen, und gerade von solchen, die dem ÖV offen gegenüberstehen, mehr oder weniger deutlich in Frage gestellt wurde.		
GLP Stadt Bern	Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Siedlungsmassnahme S-4-64 widerspricht den Landschaftsmassnahmen L2-SE-1 und L3-SG-14. Wenn schon ein L2 «Grünes Band» definiert wurde, sollte in dieser Zone keine Siedlungserweiterung geplant werden. ▶ Die Siedlungserweiterung S-3-17 reduziert auch hier das grüne Band. Mit welcher Massnahme wird konkret sichergestellt, dass Niederwangen nicht entlang des «grünen Bandes» mit Köniz zusammenwächst und somit den Könizerwald L2-W-1 nicht von L5-KL-1 abschneidet? 	3 4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Einschätzung wird nicht geteilt. Das «Grüne Band» ist so definiert, dass bei entsprechend grossen Freiräumen und vernetzten Freiräumen auch Siedlungsteile enthalten sein können. ▶ Hier greift Massnahme 3 des «Grünen Bands»: «Die Gemeinden sichern die Zugänglichkeit zu den Freiräumen in den Siedlungserweiterungen und die Verbindungselemente.»
Grüne Köniz	Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die GRÜNEN Köniz haben Vorbehalte betreffend Priorisierungen im Bereich Verkehr im gesamten RGSK-Gebiet. Diverse Massnahmen zugunsten des öV, des Velo- und Fussverkehrs bzw. ihrer Sicherheit sind in Priorität A weiterzuverfolgen. Im Gegenzug können Vorhaben, die primär dem MIV dienen und zudem in der Regel viel teurer sind, in der Prioritätenordnung zurückgestuft werden. 	3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Um den Verkehr verträglich abwickeln und die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse abdecken zu können, sind Massnahmen für alle Verkehrsträger notwendig.
Grüne Mittelland-Nord	Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vorbehalte haben die GRÜNEN Mittelland-Nord gegen die Massnahmen BM.S.4a und BM.S.4b «Gezielte, punktuelle Siedlungsergänzungen an zentralen Lagen mit guter ÖV-Erschliessung realisieren» für Wohnen und Arbeiten und ihrer Priorisierung A. Bevor neue Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung in Betracht gezogen werden, ist das Potential der Siedlungsentwicklung nach Innen und der bisher bezeichneten Vorranggebiete auszuschöpfen; für neue Gebiete ist zudem mindestens die öV-Güteklasse B (statt C) zu verlangen. ▶ Vorbehalte haben die GRÜNEN Mittelland-Nord auch wegen Priorisierungen im Bereich Verkehr. Diverse Massnahmen zugunsten des öV, des Velo- und Fussverkehrs bzw. ihrer Sicherheit sind in Priorität A 	2 3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Innenentwicklung wird bereits sehr stark berücksichtigt. Als Siedlungserweiterungsgebiete kamen nur Gebiete in Frage, die räumlich gesehen Innenentwicklung darstellen. Sie sind an strenge Auflagen gekoppelt. ▶ Um den Verkehr verträglich abwickeln und die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		weiterzuverfolgen. Im Gegenzug können Vorhaben, die primär dem MIV dienen und zudem in der Regel viel teurer sind, in der Prioritätenordnung zurückgestuft werden.		abdecken zu können, sind Massnahmen für alle Verkehrsträger notwendig.
Grüne Münsingen	Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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. Eine Umsetzung könnte mit dem geplanten Mobilitätszentrum am Bahnhof Münsingen umgesetzt werden. Im RGSK sollten deshalb neben Studien auch Umsetzungsprojekte oder Real-Labore vorgesehen werden. ▶ 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 Siedlungserweiterungskonzepten thematisiert. Dazu besteht Nachholbedarf. ▶ Das RGSK stellt fest, dass der Freizeitverkehr einen gewichtigen Anteil im Verkehrsaufkommen ausmacht. Ausser beim Naturpark Gantrisch und tlw. beim Grünen Band und den Erholungsschwerpunkten wird dem Freizeitverkehr keine besondere Beachtung geschenkt. Aus Sicht der Grünen Münsingen braucht es spezifischer Massnahmen dazu. Die Region Bern verfügt mit Zürich-Kloten, Basel Mulhouse und Genève drei Flughäfen, die in Pendeldistanz sind. Auf den Flughafen Belp ist sie nicht angewiesen. Der Flughafen ist aus allen Plänen, Textstellen und Massnahmenblättern des RGSK zu streichen. 	<p>2</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>5</p>	<p>▶ Dies ist so vorgesehen. Die Studien Multimodale Drehscheiben und Mobilitätsmanagement zielen darauf ab, abgestimmte Grundlagen für die gesamte Region zu schaffen. Sie können dazu dienen, konkrete Massnahmen zuhanden des Agglomerationsprogramms zu erarbeiten.</p> <p>▶ Existierende Vorhaben werden in den Studien aufgegriffen.</p> <p>▶ Die Thematik wird in der Studie zu den Mobilitätshubs aufgegriffen.</p> <p>▶ Der Umgang mit dem Freizeitverkehr wird vertieft. Für 2021 ist unter anderem eine Studie zum ÖV im ländlichen Raum vorgesehen.</p>

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
SP Region Bern-Mittelland	Nein			
SP Stadt Bern	Ja	<p>▶ Uns fehlt ein Abgleich mit den offiziellen Klima- und Biodiversitätsstrategien. Das RGSK verharrt in traditionellen Sichtweisen, die heute nicht mehr zeitgemäss sind. Die Klimaveränderung wird nach deutlich mehr Grün und unversiegelten Flächen auch im Siedlungsraum der ganzen Agglomeration Bern rufen. Diesem Umstand wird kaum Rechnung getragen.</p>	3	<p>▶ Die Einschätzung wird nicht geteilt. Bereits im RGSK II wurden Massnahmen zur Steigerung der Biodiversität verfasst. In den Vorranggebieten Kulturlandschaft müssen Landschaftsschutzgebiete ausgeschieden werden. Zudem bezwecken die definierten Siedlungsprägenden Grünräume unter anderem ebenfalls eine Steigerung der Biodiversität.</p> <p>▶ Das Thema wird jedoch als so wichtig erachtet, dass sich die RKBM den Auftrag gibt, eine Regionale Klimastrategie zu erarbeiten.</p>
SP Worb	Nein			
SVP Bern-Mittelland	Ja	<p>▶ Dass verkehrsintensive Vorhaben an dafür geeigneten Standorten realisiert werden, ist selbstverständlich. Alle anderen Massnahmen hingegen basieren auf einem wachstumsorientierten Verdichtungs- und Zentralisierungskonzept, welches grundsätzlich hinterfragt werden muss. Hat uns die Krise nicht aufgezeigt, dass es sinnvoller ist, wenn Arbeits- und Siedlungsräume nicht noch strikter getrennt werden?</p>	3	<p>▶ Das RGSK sieht nicht vor, Arbeits- und Wohngebiete voneinander zu trennen. Beim Grossteil der Gebiete handelt es sich um Mischnutzungsgebiete. Die Gebiete werden lediglich nach der Hauptnutzung kategorisiert.</p>
SVP Stadt Bern	Ja	<p>▶ Dass verkehrsintensive Vorhaben an dafür geeigneten Standorten realisiert werden, ist selbstverständlich. Alle anderen Massnahmen hingegen basieren auf einem wachstumsorientierten Verdichtungs- und Zentralisierungskonzept, welches grundsätzlich hinterfragt werden muss. Hat uns die Krise nicht aufgezeigt, dass es sinnvoller ist, wenn Arbeits- und Siedlungsräume nicht noch strikter getrennt werden?</p>	3	<p>▶ Das RGSK sieht nicht vor, Arbeits- und Wohngebiete voneinander zu trennen. Beim Grossteil der Gebiete handelt es sich um Mischnutzungsgebiete. Die Gebiete werden lediglich nach der Hauptnutzung kategorisiert.</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.

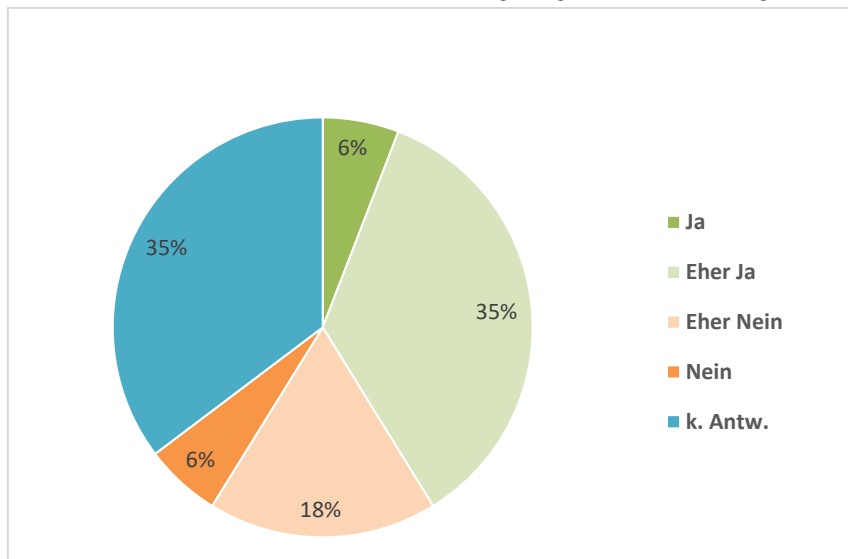


Diagramm: Frage 8 Massnahmen Siedlung

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
BDP Kanton Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Massnahmenblatt S-5: Punkt 1. Zu zögerliche und zu restriktive Auflistung von ungenügend genutzten Bauzonen. Das Verdichtungspotential muss unseres Erachtens besser genutzt werden. 	3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Einschätzung wird nicht geteilt. Es handelt sich bei den dargestellten Gebieten um die von den Gemeinden eingegebenen Gebiete > 1 ha. Ihre Anzahl hat sich gegenüber dem RGSK II ungefähr verdoppelt. Darüber hinaus gibt es in der Region noch eine Vielzahl weiterer Innenentwicklungsgebiete, die aber nicht die Mindestgrösse von 1 ha für ein regional bedeutsames Gebiet aufweisen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Punkt 6. Die Suche nach sinnvollen Ansätzen zur besseren Nutzung von leerstehenden Bauernhäusern wird sehr begrüsst. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Massnahmenblatt S-4: Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen sind im Sinne des Kulturlandschutzes zu reduzieren. 		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Als Siedlungserweiterungsgebiete kamen nur Gebiete in Frage, die räumlich gesehen Innenentwicklung darstellen. Sie sind an strenge Auflagen gekoppelt. Dem Kulturlandschutz wird bereits Rechnung getragen.
BDP Munchenbuchsee	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Siedlungserweiterung Arbeiten: S-4-83 ist ein belasteter Standort, der saniert werden muss, und sich kaum vor 2035 realisieren lässt. ▶ Siedlungserweiterung Wohnen: S-4-34, Perimeter anpassen (grosse Teilfläche entlang der Bernstrasse ist kein Siedlungserweiterungsgebiet, gemäss REK und RP Ortsentwicklung in laufender OPR), die Fläche S-10.3 ist entsprechend zu verkleinern. ▶ Siedlungserweiterung Wohnen: Gemäss REK und Entwurf RP Ortsentwicklung in der laufenden Ortsentwicklung ist das Gebiet S-10-4 ein geeigneter Standort für eine sinnvolle Siedlungserweiterung Wohnen. Wir wünschen, dass das Gebiet im RGSK aufgenommen wird. 	4 4 4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vielen Dank für diesen Hinweis. ▶ Für die einzelnen Siedlungsgebiete (siehe Fragen 9, 10 und 11) sind die Gemeinden die Ansprechpartnerinnen der RKBM. Die RKBM bittet um Koordination des vorliegenden Anliegens mit der Gemeinde. ▶ Für die einzelnen Siedlungsgebiete (siehe Fragen 9, 10 und 11) sind die Gemeinden die Ansprechpartnerinnen der RKBM. Die RKBM bittet um Koordination des vorliegenden Anliegens mit der Gemeinde.
FDP Stadt Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Thematik der inneren Verdichtung in der Stadt Bern kommt zu wenig zur Geltung. Fraglich ist, ob es weitere Einzonungen braucht. Die Stadt Bern fokussiert sich zu stark auf (gemeinnützigen) Wohnraum; es benötigt mehr klassische Gewerbebezonen für KMU. Die Vermischung von Arbeit und Wohnen birgt viel unnötiges Konfliktpotential. 	5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aufgrund der bekannten Verdrängungstendenzen für (nicht wertschöpfungsintensives, lärmintensives) Gewerbe, gibt sich die RKBM den Auftrag «Regionale Gewerbebezonen» zu fördern. (Neues Massnahmenblatt).
GaP	Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Siehe Frage 6. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
GB 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 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Massnahmen zu Wohnen und Arbeiten sind in den meisten Fällen faktisch Mischzonen; ihre Kategorisierung richtet sich nach der überwiegenden Nutzung.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Was fehlt sind Massnahmenblätter zu experimentellen Wohnformen, zur Förderung von preisgünstigem und gemeinnützigem Wohnungsbau sowie autoarmen Wohnen. Diese Bereiche sind in der Agglomeration bedeutend. ▶ 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	<p>▶ Die RKBM hat sich – gestützt auf ihre finanziellen und personellen Ressourcen – primär auf die gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben zu konzentrieren. Bei der Annahme weiterer Aufgaben priorisiert die RKBM nach «Leidensdruck» der Gemeinden und Kosten-Nutzen-Wirkung des beantragten Engagements. Im Rahmen der Mitwirkung zum RGSK 2021 wünschen die Gemeinden ein regionales Engagement bei der Erreichung der Klimaziele, der Förderung des Gewerbes, der Bereitstellung von Sportstätten und der Kompensation von Fruchtfolgeflächen (FFF). Diese Anträge werden umgesetzt.</p> <p>Bei weiteren Anliegen – Siedlungsränder, Wohnraumstrategie, preisgünstiger Wohnraum, Schulraumplanung, autoarmes Wohnen – erschliesst sich aus Sicht der RKBM der Zusatznutzen einer regionalen Betrachtung – gegenüber einer kommunalen Betrachtung – auf Basis der Eingaben im Moment noch nicht. Auf diese Anträge wird deshalb vorerst nicht eingegangen.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ BMS3a regionale Wohnschwerpunkte und Verdichtungs- sowie Umstrukturierungsgebiete: Für diese Gebiete sollen folgende Anforderungen gelten: ÖV-Güteklasse B (statt C), autoarmes Wohnen, hohe Nutzungsdichte, Förderung gemeinnützigem und preisgünstiger Wohnraum. ▶ BMS4a: Siedlungserweiterung Wohnen: hier sollen die selben Anforderungen gelten wie für BMS3a. Zusätzlich sollen diese Siedlungserweiterungen erst realisiert werden, wenn alle Innenentwicklungs- und 	4	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Siehe oben.</p>
			2	<p>▶ Ist bereits berücksichtigt. Die RKBM nimmt höhere Nutzerdichten als Basis für den Wohnbaulandbedarf an als der Kanton und beurteilt infolgedessen den Bedarf als geringer.</p>

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		Umstrukturierungspotentiale ausgeschöpft sind (z.B. Stadterweiterung Bern West streichen).		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zur Innenentwicklung: Die Siedlungserweiterungsgebiete, welche die RKBM aufnimmt, stellen räumlich gesehen Innenentwicklung dar, da sie u. a. zentral gelegen und mit dem ÖV gut erschlossen sind (vgl. die Kriterien in Kapitel 1.7 des Berichts). ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ BMS6: Aufgrund des Klimanotstand verträgt es keine neuen Verkehrsintensiven Vorhaben mehr. Diese Anlagen müssen auch mit dem ÖV gut erschlossen sein, damit der MIV reduziert werden kann. 	4	
GLP Kanton Bern	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wohnen, hohe Nutzungsdichte. ▶ BMS4a Siedlungserweiterung Wohnen: gleiche Ziele wie BMS3a und erst realisieren, wenn alle Innenentwicklungs- und Umstrukturierungspotentiale ausgeschöpft sind (z.B. Stadterweiterung Bern West streichen). ▶ Für die Massnahmen BMS3a sowie BMS4a schlagen wir vor, die Anzahl zulässige Parkplätze an die ÖV-Güteklasse zu knüpfen. D. h., die gemäss kantonalen Vorgaben zulässige Anzahl Parkplätze soll nach unten angepasst werden in der Logik, je besser die ÖV-Erschliessung ist, desto weniger PP sollen zulässig sein 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ist bereits berücksichtigt. Die RKBM nimmt höhere Nutzerdichten als Basis für den Wohnbaulandbedarf an als der Kanton und beurteilt infolgedessen den Bedarf als geringer.
			4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Anliegen kann nachvollzogen werden, liegt nach dem Aufgabenverständnis der RKBM jedoch in der Kompetenz der Gemeinden.
GLP Stadt Bern	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Siedlungserweiterungsmassnahmen S-4-03 und S-4-64 sind nicht nachvollziehbar und politisch nicht diskutiert. ▶ In den nächsten Jahren besteht durch die Verdichtungsmassnahmen in der Stadt kein Bedarf an neuen Einzonungen. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Für die einzelnen Siedlungsgebiete (siehe Fragen 9, 10 und 11) sind die Gemeinden die Ansprechpartnerinnen der RKBM. Die RKBM bittet um Koordination des vorliegenden Anliegens mit der Gemeinde.
Grüne Köniz	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vorbehalte haben die GRÜNEN Köniz gegen die Massnahmen BM.S.4a und BM.S.4b «Gezielte, punktuelle Siedlungsergänzungen an zentralen Lagen mit guter ÖV-Erschliessung realisieren» für Wohnen und Arbeiten und ihrer Priorisierung A. Bevor neue Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung in Betracht gezogen werden, ist das Potential der Siedlungsentwicklung nach Innen und der bisher bezeichneten 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Innenentwicklung ist bereits berücksichtigt. Die Siedlungserweiterungsgebiete, welche die RKBM aufnimmt, stellen räumlich gesehen Innenentwicklung dar, da sie zentral gelegen und mit dem ÖV gut erschlossen

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		Vorranggebiete auszuschöpfen; für neue Gebiete ist zudem mindestens die öV-Güteklasse B (statt C) zu verlangen.		sind (vgl. die Kriterien in Kapitel 1.7 des Berichts).
Grüne Mittelland-Nord	-	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aufgrund des in der Antwort zu 7. formulierten Vorbehalts unterstützen die GRÜNEN Mittelland-Nord die Haltung der GFL Zollikofen, die sich bisher stets gegen die Siedlungserweiterungen S4-77 Steinibachgrube (Wohnen, ehemalige Abfalldeponie mit entsprechender Entsorgungsproblematik!) und S4-62 Meielen Ost (Arbeit, 8.8 ha Fruchtfolgefächchen!) ausgesprochen haben. ▶ S4: Vorranggebiete Siedlungserweiterung, Gemeinde Moosseedorf S-4-27, S-4-82 (Arbeiten), S-4-104 (Wohnen). Die GRÜNEN Mittelland-Nord unterstützen die Forderung des Naturschutzvereins Münchenbuchsee und Umgebung (NVM) und der GFL Münchenbuchsee, diese Gebiete zu streichen oder zumindest zurückzustellen, bis der Kanton und die betroffenen Gemeinden ihre Planungen zur Sicherung des Wildtierkorridors L.6-WT-2 überprüft und abgeschlossen haben. ▶ S4a: Vorranggebiete Siedlungserweiterung, Gemeinde Worb, Bächumatt, S-4-60 (Wohnen). Die GRÜNEN Mittelland-Nord unterstützen die Vorbehalte der GRÜNEN Worb wegen der Beanspruchung von 7.5 ha Fruchtfolgefächchen und der ungenügenden öV-Erschliessung (Güteklasse C/D). ▶ S4b: Vorranggebiete Siedlungserweiterung Gemeinde Worb, Worbboden Nord, S-4-90 (Arbeiten): Wegen der Beanspruchung von 9.1 ha Fruchtfolgefächchen und der schlechten öV-Erschliessung (C/D) ist von dieser Erweiterung (auch wenn sie erst mit C-Horizont ab 2032 vorgesehen ist) gemäss Stellungnahme der GRÜNEN Worb ganz abzusehen. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Für die einzelnen Siedlungsgebiete (siehe Fragen 9, 10 und 11) sind die Gemeinden die Ansprechpartnerinnen der RKBM. Die RKBM bittet um Koordination des vorliegenden Anliegens mit der Gemeinde.
Grüne Worb	-	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das regionale Vorranggebiet für eine Siedlungserweiterung Wohnen in der Bächumatt (S-4- 60) würde 7.5 ha wertvoller Fruchtfolgefächchen beanspruchen. Die Erweiterung ist auf die für die Weiterführung der Umfahrungsstrasse nach Richigen notwendigen 5 ha (rot) zu beschränken. Nach unserer Einschätzung müsste dieses Gebiet zudem in die bessere ÖV-Güteklasse B/C eingestuft werden. 		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Für die einzelnen Siedlungsgebiete (siehe Fragen 9, 10 und 11) sind die Gemeinden die Ansprechpartnerinnen der RKBM. Die RKBM bittet um Koordination des vorliegenden Anliegens mit der Gemeinde.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> Das regionale Vorranggebiet Worboden Nord (S-4-90) zur Siedlungserweiterung Arbeiten hat eine ungenügende ÖV-Erschliessung (C/D). Es würde 9.1 ha wertvollste Fruchtfolgefleichen vernichten und tangiert zudem das Vorranggebiet Kulturlandschaft Worbletal (LS-KL-10). Die Erweiterung ist allerdings mit C-Horizont erst ab 2032 vorgesehen. In Anbetracht der schlechten ÖV-Erschliessung und Beanspruchung wertvoller Kulturlandfleichen ist von dieser Erweiterung (X) ganz abzusehen. Als Ersatz könnte eventuell die bei der Verkehrssanierung mit Aushubmaterial aufgefüllte Fruchtfolgefleiche mit geringerer Qualität im Wislenboden (rot) dienen. 		
SP Region Bern-Mittelland	Eher Ja			
SP Stadt Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> Allgemein: Unter anderem aufgrund zunehmender Verdichtung aber auch ökologischen Gesichtspunkten wird 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. Massnahmenblätter S-3-73 und S-5-10 (Springgarten, Nationales Pferdezentrum): Wir sind erstaunt, dass RGSK 2021 im Springgarten (Massnahme S-3-73) eine Arbeitsnutzung abgeklärt wird. Gemäss Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) ist bei Abstimmung der künftigen Entwicklung der Areale der Kaserne, des Nationalen Pferdezentrums (NPZ) und des Springgartens auf den Arealen des NPZ und des Springgartens Wohn- und Schutzzonennutzung vorgesehen. Gemäss STEK spielen bei der Entwicklung dieser Areale soziale Aspekte und Freiraumangebote sowie die Vernetzung im Gesamtraum eine zentrale Rolle. Wie bereits in unserer Mitwirkung zum STEK 2016 dargelegt, fordern wir eine autoarme Wohnüberbauung, welche das Quartier verkehrsmässig nicht weiter belastet und maximal nur 50% des Springgartenareals überbaut. Mindestens die Hälfte des Areals ist mit einer 		<ul style="list-style-type: none"> Die RKBM hat sich – gestützt auf ihre finanziellen und personellen Ressourcen – primär auf die gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben zu konzentrieren. Bei der Annahme weiterer Aufgaben priorisiert die RKBM nach «Leidensdruck» der Gemeinden und Kosten-Nutzen-Wirkung des beantragten Engagements. Im Rahmen der Mitwirkung zum RGSK 2021 wünschen die Gemeinden ein regionales Engagement bei der Erreichung der Klimaziele, der Förderung des Gewerbes, der Bereitstellung von Sportstätten und der Kompensation von Fruchtfolgefleichen (FFF.) Diese Anträge werden umgesetzt. Bei weiteren Anliegen – Siedlungsränder, Wohnraumstrategie, preisgünstiger Wohnraum, Schulraumplanung, autoarmes Wohnen – erschliesst sich aus Sicht der RKBM der Zusatznutzen einer regionalen Betrachtung – gegenüber einer kommunalen

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Schutzzone zu einem öffentlich begehbaren Park (Grünanlage) zu gestalten. Unter diesen Bedingungen stimmen wir der Massnahme S-5-10 (Wohnüberbauung auf dem Areal des NPZ) zu. Die Massnahme S-3-73 (Springgarten, Arbeitsflächen- Nutzungspotential) lehnen wir jedoch entschieden ab. Die Stadtteile IV und V sind bereits heute sehr dicht überbaut und genutzt. Es ist deshalb notwendig, dass mit der inneren Verdichtung gleichzeitig auch Frei- und Grünräume in unmittelbarer Wohnnähe erhalten oder geschaffen werden.</p> <p>► Massnahmenblatt S-5-149 / BM.L.3 (Vordere Allmend): Eine Wohnraumüberbauung auf der Vorderen Allmend ist für uns nicht vorstellbar. Bereits heute sind die Allmenden, welche als siedlungsnaher Grünfläche zur Naherholung der Bewohner*innen zur Verfügung stehen sollte, ziemlich stark durch Ausstellungs-, Freizeit und Arbeitsnutzungen (BEA, PostFinance- Arena, Postfinance-Tower) belegt. Eine weitere Überbauung auf den Allmenden würde die Freiraum- und Erholungsqualität erheblich beschränken. Wir beantragen deshalb den Verzicht auf der Massnahme S-5-149. Wir unterstützen jedoch grundsätzlich die Massnahme BM.L.3 zugunsten der Freiraumnutzung auf der Kleinen und der Grossen Allmend. Da auf der Grossen Allmend bereits heute grosse Flächen der Veranstaltungs- und Sportnutzung dienen, ist in der weiteren Planung Priorität auf die Naherholung zu setzen.</p>		<p>Betrachtung – auf Basis der Eingaben im Moment noch nicht. Auf diese Anträge wird deshalb vorerst nicht eingegangen.</p> <p>► Für die einzelnen Siedlungsgebiete (siehe Fragen 9, 10 und 11) sind die Gemeinden die Ansprechpartnerinnen der RKBM. Die RKBM bittet um Koordination des vorliegenden Anliegens mit der Gemeinde.</p>
SP Worb	Ja			
SVP Bern-Mittelland	-	► Die einzelnen Massnahmen zu beurteilen obliegt den Gemeinden.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
SVP Stadt Bern	-	► Die einzelnen Massnahmen zu beurteilen obliegt den Gemeinden.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.

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?

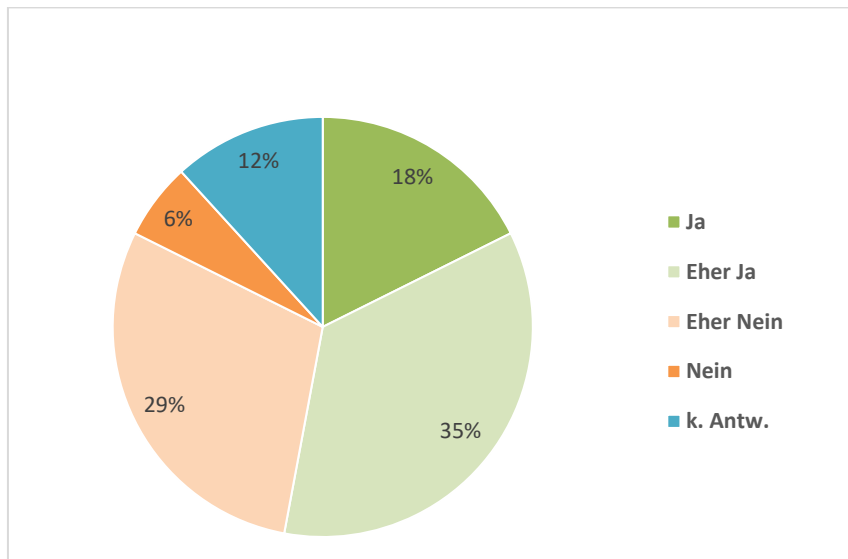


Diagramm: Frage 12 Massnahmen Landschaft. Ziele und Inhalte

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
BDP Kanton Bern	Eher Ja			
BDP Münchenbuchsee	Eher Ja			
FDP Stadt Bern	Eher Ja	▶ Die Ziele sind zu oberflächlich und zu abstrakt. Diese Massnahmen sind im Vergleich zu den anderen Themen sehr unspezifisch abgehandelt.	3	▶ Die Einschätzung wird nicht geteilt. Ziele und Massnahmen zum Thema Landschaft waren im RGSK II Gegenstand einer umfangreichen Überarbeitung.
GB Bern	Eher Ja	▶ BML1: Regionaler Naturpark Gantrisch Die Mobilität, insbesondere die Reduktion des Freizeitverkehr erachten wir als sehr wichtiges Thema. Aber auch das Bauen in der Landschaft und die Raumplanung wären wichtige Themen, die in diesem Massnahmenblatt angesprochen	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		werden müssten. Der Naturpark trägt eine besondere Verantwortung für die Landschaft.		
	▶ 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. Wir wissen nicht, wie es in anderen Teilen des Grünen Bandes läuft. Aber zumindest in der Stadt Bern ist das Konzept wenig bekannt und bisher nichts umgesetzt. In Bern ist das Gebiet im grünen Band für den Langsamverkehr sehr schlecht erschlossen. Landschaftlich wäre es grundsätzlich attraktiv, aber durch die intensive Landwirtschaft sehr ausgeräumt. Es besteht also ein grosses Aufwertungspotential und ein grosser Handlungsbedarf. 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.		2	▶ Das «Grüne Band» wurde vom Bund als «Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung 2020–2024» aufgenommen. Die Arbeiten der Gemeinden und der RKBM sind bereits im Gang.
	▶ BML3 Vorranggebiete Siedlungsprägende Grünräume. SG 14 Niederbottigen muss aufgewertet werden. Insbesondere braucht es gute Fuss- und Velowege.		2	▶ Da das Gebiet Niederbottigen bereits im Massnahmenblatt «Siedlungsprägende Grünräume» aufgenommen ist, gilt bereits das Aufwertungsziel (Abschnitt 1 der Massnahme).
	▶ BML7 Siedlungstrenngürtel: Ist ein nicht-Baugebiet. Falls ausnahmsweise dennoch Gebäude entstehen sind eine hohe bauliche Qualität und die Einbettung in die Landschaft besonders wichtig.		3	▶ Wird nicht berücksichtigt. Ziel der Massnahme ist das Freihalten des Trenngürtels von Gebäuden.
	▶ 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!		4	▶ Die RKBM ist die Wichtigkeit des Themas bewusst.
	▶ Wir fordern eine Klimaanalyse für den gesamten Perimeter oder zumindest für die Kernagglomeration Bern. Auf S. 80 im Bericht ist erwähnt, dass die Stadt Bern aktuell eine Klimaanalyse prüft und darauf aufbauend ein Massnahmenplan zur Anpassung an den Klimawandel. Das Problem der Erhitzung im Siedlungsgebiet stellt sich sicher stärker in		1	▶ Die RKBM nimmt das Anliegen als Selbstauftrag entgegen. Sie wird eine Regionale Klimastrategie erarbeiten.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		der Kernagglomeration als im ländlichen Gebiet. Dennoch fordern wir eine Ausdehnung dieser Analyse auf dem Perimeter der RKBM. Erst mit erhobenen Grundlagendaten lassen sich dann später auch entsprechende Massnahmen formulieren, die dann wiederum in den Siedlungs- und Landschaftsplanungen der betroffenen Gemeinden Eingang finden können.		
GFL Münchenbuchsee	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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 ermöglichen. 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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.
GLP Kanton Bern	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Allgemein: Die Massnahmen werden nicht spezifisch beschrieben. Es fehlen konkrete Massnahmen zur Biodiversitätsförderung und Ausbau von ökologisch wertvollen Flächen. ▶ BML1 Regionaler Naturpark Gantrisch: Die bessere Erschliessung mit dem ÖV erachten wir als 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 über grössere Distanzen. 	2 4 2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ In den Vorranggebieten Kulturlandschaft sind die Gemeinden aufgefordert, im Rahmen ihrer Ortsplanungsrevisionen Landschaftsschutz- und -schongebiete auszuweisen. ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Verbesserungen werden geprüft. ▶ Das «Grüne Band» wurde vom Bund als «Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung 2020–2024» aufgenommen. Die Arbeiten der Gemeinden und der RKBM sind bereits im Gang.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<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. 		
GLP Stadt Bern	Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Massnahmen werden nicht spezifisch beschrieben. Es fehlen konkrete Massnahmen zur Biodiversitätsförderung und Ausbau von ökologisch wertvollen Flächen. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ In den Vorranggebieten Kulturlandschaft sind die Gemeinden aufgefordert, im Rahmen ihrer Ortsplanungsrevisionen Landschaftsschutz- und -schongebiete auszuweisen.
Grüne Köniz	Eher Ja			
Grüne Mittelland-Nord	Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die GRÜNEN Mittelland-Nord unterstützen die Haltung der GFL Münchenbuchsee, die Wildtierkorridore im Rahmen des Abgleichs mit dem Sachplan Biodiversität zu überprüfen, zu aktualisieren und dem Interesse der Biodiversitätsförderung mehr Gewicht zu geben. Sie unterstützen insbesondere die Forderung, den Wildtierkorridor L.6-WT-2 zu überprüfen und dabei den Golfpark Moossee als (seit der Festlegung des Korridors neu entstandenes) Vernetzungs- und Wildquerungsgebiet einzubeziehen. 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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.
Grüne Münsingen	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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. Die Wildtierkorridore sollten zudem unter die Obhut des kantonalen Sachplans Biodiversität gestellt werden, um so Interessenabwägungen in Bezug auf die Biodiversität zu ermöglichen. ▶ Die Landschaft wird als Alleinstellungsmerkmal der Region bezeichnet. Weite Teile dieser Landschaft sind gem. RGSK Vorranggebiete Kulturlandschaft. Diese ist aber häufig wenig biodivers. Aus Sicht der Grünen sollte die Kulturlandschaft verstärkt ökologischen Wert erzeugen und einen Beitrag zur ökologischen Vernetzung und Steigerung der 	1 2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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. ▶ In den Vorranggebieten Kulturlandschaft sind die Gemeinden aufgefordert, im Rahmen ihrer Ortsplanungsrevisionen Landschaftsschutz- und -schongebiete auszuweisen. Den

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		Biodiversität leisten. Ziel müsste sein, dass alle Erholungsschwerpunkte / Naherholungsgebiete der Region optimal mit dem öV, für den Velo- und Fussverkehr erschlossen sind. Die Nutz- und Erlebbarkeit des Grünen Bandes aber auch dessen ökologische Aufwertung sollte über den bereits realisierten Veloweg hinaus gehen. Denkbar wären auch Solawi-Projekte, die Vermarktung lokaler Produkte etc. Insgesamt sollte die Region die Umsetzung des Grünen Bandes forcieren.		Erschliessungsmöglichkeiten mit dem ÖV sind momentan gesetzliche Grenzen gesetzt.
SP Region Bern-Mittelland	Ja			
SP Stadt Bern	Eher Ja			
SP Worb	Ja			
SVP Bern-Mittelland	Eher Ja	► Landschaft ist mehr als Erholung, sie ist primär Produktionsraum für die Landwirtschaft. Wie wichtig dieser ist, hat sich ebenfalls in der Corona-Krise gezeigt.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
SVP Stadt Bern	Eher Ja	► Landschaft ist mehr als Erholung, sie ist primär Produktionsraum für die Landwirtschaft. Wie wichtig dieser ist, hat sich ebenfalls in der Corona-Krise gezeigt.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.

13. Massnahmen Landschaft: Gebiete

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

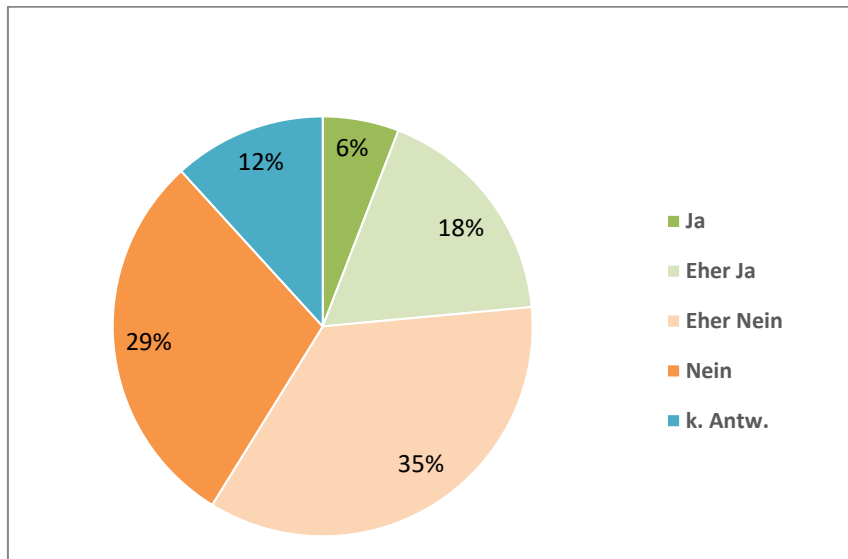


Diagramm: Frage 13 Massnahmen Landschaft: Gebiete

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
BDP Kanton Bern	Eher Ja	▶ L-5: Der Golfpark Münchenbuchsee als Vorranggebiet Kulturlandschaft? Bei allem Respekt gegenüber den getroffenen ökologischen Massnahmen kennen wir nicht viele derart künstlich veränderten Landschaften im Kanton Bern.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		▶ L-5 Vorranggebiete Kulturlandschaften: Die BDP begrüsst die weitere Vernetzung von ökologischen Ausgleichflächen.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		▶ L-5 Landwirtschaftsflächen, die nicht als Vorranggebiete ausgeschieden sind, sollen zurückhaltend mit kommunalen Landschaftsschutz zonen belegt werden dürfen. Es ist primär eine Aufgabe der Region mit ihrer übergeordneten Sichtweise solche Zonen überkommunal zu identifizieren und zu bestimmen.	2	▶ Die Unterscheidung wurde bereits vorgenommen. Es sind nicht alle Landwirtschaftsflächen in der Region als Vorranggebiete Kulturlandschaft klassiert.
BDP Münchenbuchsee	Eher Ja	▶ Der vorgesehene Wildtierkorridor (WT-2), Massnahme L-6 nördlich des Bahnhofs Zollikofen ist nur mit sehr grossem finanziellem Aufwand,	1	▶ Die Wildtierkorridore werden aus dem RGSK entfernt. Gleichzeitig wird an

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		wenn überhaupt, realisierbar. Dem Wildtierkorridor stellen sich eine Hochspannungsleitung und die Überquerung von Strassen und Bahnlinien entgegen. Zudem ist eine nicht zu unterschätzende Niveaudifferenz zu überwinden. Eine Lösung mit dem Bau eines Viadukts ist aus unserer Sicht schlicht nicht machbar. Es stellt sich die Frage, ob so ein Wildtierkorridor in diesem Gebiet überhaupt sinnvoll und machbar ist und letztendlich nicht eine andere Lösung gefunden werden sollte.		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.
FDP Stadt Bern	Eher Nein	► Die Massnahmen für die Stadt Bern sind zu wenig konkret und teilweise noch nicht politisch abgestützt bzw. demokratisch legitimiert. Zudem fand kein Einbezug der wirtschaftlichen Interessen statt.	3	► Die Einschätzung wird nicht geteilt. Vorgängig zur formalen Mitwirkung erfolgte eine breite Partizipation mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik und Verwaltung (Bereich Planung) der Gemeinden.
GaP	Eher Ja	► Siehe Fragen 5 (5.2ff) und 6 (6.2.2)		
GB Bern	Ja			
GFL Münchenbuchsee	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). 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.	1	► 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.
GLP Kanton Bern	Eher Ja	► Die ökologisch wertvollen siedlungsnahen Freiräume in der Stadt Bern (Pärke und Friedhöfe) fehlen in den Massnahmenlisten.	1	► Wird angepasst.
GLP Stadt Bern	Eher Ja	► Die ökologisch wertvollen siedlungsnahen Freiräume in der Stadt Bern (Pärke und Friedhöfe) fehlen in den Massnahmenlisten.	1	► Wird angepasst.
Grüne Köniz	Eher Ja			

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
Grüne Mittelland-Nord	Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ L.6-WT-2: siehe Antwort zu 12. 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ L.2-KN-5 / 6 bzw. W-6: Grünes Band: Der Verlauf des Grünen Bandes im Raum Zollikofen ist auf den Karten anders eingezeichnet als früher vorgesehen bzw. die erwähnten Fenster Stöckere/Hirzenfeld, Chräbsbach und Buchsiwald/Wiliwald erwarten lassen. Die postulierten Aufwertungen werden mit Nachdruck unterstützt. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ L.3-SG-8: Vorranggebiete Siedlungsprägende Grünräume: Aarelauf. Bei den aufgezählten Gemeinden fehlt Zollikofen. Die Aufzählung ist zu ergänzen, die Gemeinde Zollikofen auf geeignete Weise ins Projekt Aareschlaufen einzubeziehen, zumal in dieser Gemeinde wichtige Planungsmassnahmen mit dem Hotspot Reichenbach anstehen. 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird angepasst. Vielen Dank für den Hinweis.
SP Region Bern-Mittelland	Ja			
SP Stadt Bern	Ja			
SP Worb	Ja			
SVP Bern-Mittelland	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Es obliegt den einzelnen Gemeinden, dies zu beurteilen, dem landwirtschaftlichen Produktionsraum ist jedoch mehr Augenmerk zu schenken. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
SVP Stadt Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Es obliegt den einzelnen Gemeinden, dies zu beurteilen, dem landwirtschaftlichen Produktionsraum ist jedoch mehr Augenmerk zu schenken. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Antrag Nr. 1 Dem Erhalt wichtiger Grünanlagen und Parkanlagen in der Stadt und der Region ist die gebührende Beachtung zu schenken. Dies gilt insbesondere für den Aareraum, Wälder und Baumalleen. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Einschätzung wird geteilt. Ist bereits berücksichtigt.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Antrag Nr. 2 Über die nötigen Parkplätze in der Region dürfen auch die Bauherren 	4	<ul style="list-style-type: none"> Wird zur Kenntnis genommen.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		entscheiden. Die Gemeinden der Region halten sich hier mit Beschränkungen zurück und respektieren die kantonalen Vorschriften.		
		► Antrag Nr. 3 Der Bau der BLS im Chliforst ist planerisch völlig verfehlt und uE nicht bewilligungsfähig. Dies Regionalkonferenz wurde nicht miteinbezogen. Es muss daher ein euer Standort vorzugsweise in Industrie Gewerbezone und nicht bei Schutzgebiet gesucht werden.	4	Wird zur Kenntnis genommen.
		► Antrag Nr. 4 Der Bau einer Zone für alternative Wohnnutzung (Riedbach) liegt nicht im Interesse der Region und wird nicht unterstützt.	4	Wird zur Kenntnis genommen.

14. Massnahmen MIV

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

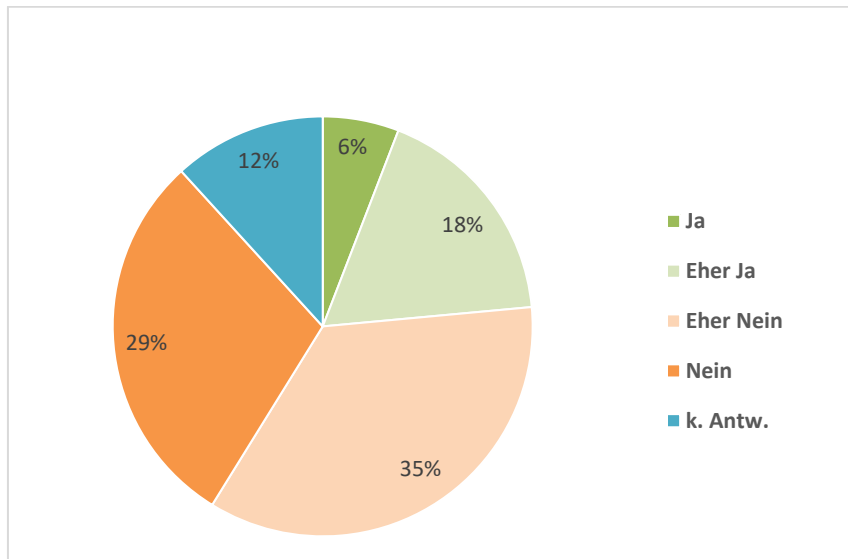


Diagramm: Frage 14 Massnahmen MIV

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
BDP Kanton Bern	Ja	► Studie zur Überdeckung von Autobahnen wird begrüsst. Wir versprechen uns eine Erhöhung der Wohnqualität und mehr bebaubaren Flächen statt Kulturlandverluste.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
BDP Münchenbuchsee	Eher Ja			
FDP Stadt Bern	Nein	► Die Massnahmen wirken wenig mit der Agglomeration abgestimmt. Die Wertigkeit des MIV als Grundlage für die Wirtschaft und den Wohlstand des Landes wird nicht anerkannt sondern heruntergespielt. Verkehr wird im Bericht als Übel angesehen; dabei ist der freie Güter- und Personenverkehr mit der entsprechenden Mobilität eine Grundlage unserer Marktwirtschaft und unseres westlichen und offenen Gesellschaftssystems. Der Wirtschaftsverkehr, insbesondere der Schwerverkehr kommen in diesem Bericht nur in einer Randnotiz vor. Es ist wichtig, dass die Hochleistungsstrassen (HLS) die entsprechenden Kapazitäten erhalten und Engpässe	2	► Diese Einschätzung wird nicht geteilt. Der Fokus liegt auf einem funktionierenden Gesamtverkehrssystem. Ausführliche Analysen der Verkehrsarten würden Rahmen des RGSK sprengen.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		beseitigt werden. Zudem ist es wichtig, dass der Verkehr auch von den HLS flüssig und organisch in die Stadt zu- und abfließen kann. Hier fehlt es an der Verzahnung und der Ausrichtung auf das Gesamtsystem des Verkehrs. Eine flächendeckende Temporeduktion (insbesondere auf Hauptverkehrsachsen) lehnen wir ab. Es braucht eine nachvollziehbare Strassenhierarchie, welche stufengerecht ist. Es braucht sowohl verkehrsorientierte Achsen sowie auch siedlungsverträglichen Verkehr.	5	► Die Fragestellung der Strassenhierarchien wird in der Studie zur Aktualisierung des Regionalen Basisnetzes MIV ab 2021 aufgegriffen.
GaP	Nein	► Siehe Ausführungen zu Frage 3	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
GB Bern	Nein	<p>► Im Bericht wird festgehalten, dass der Freizeitverkehr einen gewichtigen Anteil im Verkehrsaufkommen ausmacht. Ausser beim Naturpark Gant-risch und teilweise beim Grünen Band und den Erholungsschwerpunkten wird dem Freizeitverkehr keine besondere Beachtung geschenkt. Aus un-serer Sicht braucht es spezifischer 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 Ba-sisnetzes 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 und es fehlen demen-sprechend auch Massnahmen dazu. Wir fordern eine konsequente Re- duktion der zur Verfügung gestellten Flächen für den MIV und eine Umla- gerung dieser Flächen an die umweltfreundlichen Verkehrsträger (ÖV, Fuss- und Veloverkehr). Zudem soll Innerorts die Aufenthaltsqualität und das Klima im Siedlungsraum verbessert werden durch die frei werdenden Flächen.</p> <p>► BM MiV-Auf4 – 6 Sicherheit Strassenraum: Wir fordern auf all diesen Ab- schnitten Tempo 30 als wirkungsvollste Massnahme zum gleichberechtig- ten Nebeneinander und Erhöhung Verkehrssicherheit.</p>	5 3 2 3 5	<p>► Die Thematik wird unter anderem in den Studien zum ÖV im ländlichen Raum und im regionalen Leitbild Langsamverkehr aufgegriffen.</p> <p>► Dies einzufordern, obliegt den Ge-meinden und dem Kanton.</p> <p>► Ist so vorgesehen. Die Überprüfung startet ab 2021.</p> <p>► Das Anliegen kann nicht berücksich- tigt werden. Die Zielsetzung hat alle Verkehrsträger zu berücksichtigen und richtet sich nach der regionalen Mobilitätsstrategie 2040.</p> <p>► Die geeignete Höchstgeschwindigkeit gilt es im Rahmen der konkreten Pro- jekte zu prüfen.</p>

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ BMMIV-K2 Umfahrung Belp: wir lehnen die Umfahrung ab. Sie wir nur zu Mehrverkehr führen und verschleisst Kulturland. ▶ BMMIV-Ü13 Studie Verkehrsberuhigte Zonen: Diese Studie ist wichtig und muss deshalb prioritär ausgelöst werden. 	3 2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Zweckmässigkeit und Machbarkeit der Umfahrung wurden 2015 nachgewiesen. ▶ Die Massnahmen werden aufgrund der gegebenen Ressourcen zusammen mit den beteiligten Stellen priorisiert.
GLP Kanton Bern	Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Engpässe sollen nicht zur Kapazitätsausbau beseitigt werden. ▶ Im Bericht wird festgehalten, dass der Freizeitverkehr einen gewichtigen Anteil im Verkehrsaufkommen ausmacht. Ausser beim Naturpark Gantersch und tw. beim Grünen Band und den Erholungsschwerpunkten wird dem Freizeitverkehr keine besondere Beachtung geschenkt. Aus unserer Sicht braucht es spezifischer Massnahmen dazu. ▶ Mit Arbeitgebern in Stadt und Agglomeration soll der Dialog zur Reduktion des Pendelverkehrs aufgenommen werden, um – nicht zuletzt angesichts der in der Coronakrise gemachten Erfahrungen – vermehrtes Arbeiten im Home-Office, flexiblere Arbeitszeiten und damit eine Entlastung der Verkehrsinfrastruktur vom Pendelverkehr (zu Spitzenzeiten) zu erreichen. ▶ Der Berner Bahnhofplatz ist im Basisnetz, d. h., er kann nicht autofrei werden. Die Entlastung des Bahnhofplatzes vom MIV ist jedoch für den Ausbau des Bahnhofs und die Innenstadt zentral. Die Studie zur Überprüfung des Basisnetzes muss deshalb möglichst rasch ausgelöst werden. ▶ Wir vermissen im RGSK eine klare Priorisierung der Verkehrsträger zu Gunsten der umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmittel. Zudem soll Innerorts die Aufenthaltsqualität und das Klima im Siedlungsraum verbessert werden durch die freiwerdenden Flächen. ▶ BM MIV-Auf 4 – 6 Sicherheit Strassenraum: Wir fordern auf all diesen Abschnitten Tempo 30 als wirkungsvollste Massnahme zum gleichberechtigten Nebeneinander und Erhöhung Verkehrssicherheit zu prüfen. ▶ BM MIV-Ü1.3 Studie Verkehrsberuhigte Zonen: Diese Studie ist wichtig und muss deshalb prioritär ausgelöst werden. 	3 5 3 2 5 3 3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ziele sind die Verbesserung von Verträglichkeit und Erreichbarkeit. ▶ Der Umgang mit der steigenden Freizeitmobilität wird noch vertiefter aufgezeigt werden. Die geplante Studie zum ÖV im ländlichen Raum nimmt diese Thematik auf. ▶ Diese Thematik wird künftig weiter vertieft. ▶ Ist so vorgehen. Die Überprüfung startet ab 2021. ▶ Das RGSK berücksichtigt das Gesamtverkehrssystem. Grundlage ist die regionale Mobilitätsstrategie 2040. ▶ Die geeignete Höchstgeschwindigkeit gilt es im Rahmen der konkreten Projekte zu prüfen. ▶ Die Massnahmen werden aufgrund der gegebenen Ressourcen zusammen mit den beteiligten Stellen priorisiert.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
GLP Stadt Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Engpässe sollen nicht zur Kapazitätsausbau beseitigt werden. 	4	▶ Siehe Antwort zur vorangehenden Eingabe.
Grüne Köniz	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Es fehlt ein Massnahmenblatt zum wachsenden MIV-Freizeitverkehr. Seine zunehmende Problematik wird nur bei Massnahmen im Bereich Landschaft (Naturpark Gantrisch, Grünes Band, Erholungsschwerpunkte) Beachtung geschenkt – es braucht aber flächendeckend wirksame Massnahmen. ▶ Verschiedene Massnahmen zugunsten des MIV haben im Vergleich zu Massnahmen für öV, Fuss- und Veloverkehr zu hohe Priorität und sind entsprechend zurückzustufen bzw. dort, wo sie kapazitätserhöhend wirken oder in direkter Konkurrenz zur Förderung von öV, Fuss- und Veloverkehr stehen, ganz aufzugeben. ▶ Bei der Massnahme BM.MIV-Auf 5.2 unterstützen die GRÜNEN Köniz insbesondere die Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr. ▶ Sanierung Seftigenstrasse zw. Kreisel Lindenweg und Kreisel Kehrsatz Nord (MIV-Auf.4.1) : Die Umwandlung von einer Ausserortsstrasse zu einer innerörtlichen Hauptstrasse erachten wir grundsätzlich als sinnvoll. Allerdings widersprechen die bestehenden Pläne unmittelbar südlich des Lindenweg-Kreisels (komplizierte Lösung bez. Tramlinie / Tramhaltestelle) dem Charakter 'innerörtlichen Hauptstrasse' diametral. Die Planung der Umgestaltung der Strasse muss überarbeitet werden. 	5 3 4 5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Thematik wird im Rahmen verschiedener Studien vertiefter geprüft. ▶ Das Anliegen kann nicht berücksichtigt werden. Im Sinne einer Gesamtverkehrsbetrachtung sind alle Verkehrsträger zu berücksichtigen. ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Dies ist im Rahmen der konkreten Planung zu prüfen.
Grüne Mittel- land-Nord	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Es fehlt ein Massnahmenblatt zum wachsenden MIV-Freizeitverkehr. Seine zunehmende Problematik wird nur bei Massnahmen im Bereich Landschaft (Naturpark Gantrisch, Grünes Band, Erholungsschwerpunkte) Beachtung geschenkt – es braucht aber flächendeckend wirksame Massnahmen. ▶ MIV-Auf.5.6: Zollikofen, Verkehrssicherheit Kirchlindachstrasse: Der Massnahme ist statt Priorität B neu Priorität A zuzuschreiben und folglich ins Massnahmenpaket MIV-Auf.4ff aufzunehmen. Vorrang muss der Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Velo- und Fussverkehr eingeräumt werden. Dabei ist auch zu beachten, dass an dieser Strasse die 	5 3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Thematik wird unter anderem in den Studien zum ÖV im ländlichen Raum und im regionalen Leitbild Langsamverkehr ab 2021 aufgegriffen. ▶ Die Priorisierung wird unter Berücksichtigung der gegebenen Ressourcen und der Abhängigkeit von Drittprojekten zusammen mit den Beteiligten Stellen festgelegt.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		Blindenschule Zollikofen liegt, die besonders auf sichere Strassenquerungen ins Naherholungsgebiet Buchsiwald angewiesen ist; Tempobeschränkungen sind Erweiterungen des Strassenraums, die zum Schneller-Fahren verleiten, vorzuziehen.		
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ MIV-Auf 4.5ff: Zollikofen, Verkehrssicherheit Bernstrasse: Es ist eine entsprechende Massnahme neu ins Paket «Sicherheit Strassenraum» aufzunehmen, damit auf der stark befahrenen, gemäss Prognosen noch zunehmend belasteten Bernstrasse die Sicherheit für den Veloverkehr (vor allem auf dem Abschnitt Worblaufen – Bärenkreisel) verbessert und die Attraktivität für Fussverkehr und Begegnung gesteigert werden kann. Es gilt dabei auch, dem festgestellten Unfallschwerpunkt (1092) im Bereich Kreuz-Kreisel Rechnung zu tragen und dafür zu sorgen, dass die Errungenschaften des «Berner Modells» auf dieser Strasse durch die Einführung des Verkehrsmanagements Bern-Nord nicht (zum Nachteil des Fuss- und Veloverkehrs) geschmälert werden. ▶ Verschiedene Massnahmen zugunsten des MIV haben im Vergleich zu Massnahmen für öV, Fuss- und Veloverkehr zu hohe Priorität und sind entsprechend zurückzustufen bzw. dort, wo sie kapazitätserhöhend wirken oder in direkter Konkurrenz zur Förderung von öV, Fuss- und Veloverkehr stehen, ganz aufzugeben. 	1	▶ Wird berücksichtigt und entsprechend aufgenommen.
			3	▶ Das Anliegen kann nicht berücksichtigt werden. Im Sinne einer Gesamtverkehrsbetrachtung sind alle Verkehrsträger zu berücksichtigen.
Grüne Münsingen	Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind zu unterstützen. ▶ Wir lehnen das stark nachfrageorientierte Zielbild Verkehr des RGSK ab. Hier muss aus Sicht der Grünen zwingend 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	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
			4	▶ Siehe entsprechende Antworten zu den Punkten 1 bis 6.
SP Region Bern-Mittelland	Eher Ja			
SP Stadt Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit begrüssen wir, insbesondere Temporeduktionen sind rasch umzusetzen. 	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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. ▶ Auch Temporeduktionen sind möglichst flächendeckend umzusetzen. ▶ Die Nutzung der Achse Bubenberglplatz – Bollwerk sollte ins RGSK aufgenommen werden. ▶ Die in Aussicht gestellte Studie zur Überprüfung des Basisnetzes sollte so schnell wie möglich in Auftrag gegeben werden. 	5 4 2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Es sind verschiedene Massnahmen zur Förderung von Anreizen für ÖV und LV geplant. ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Die Überprüfung des Regionalen Basisnetzes MIV ist für 2021 geplant.
SP Worb	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Umfahrung Worb wurde nur zwischen bis an die Kantonsstrasse Worb-Worb SBB realisiert. Die Weiterführung bis zum Kreisel Ausgangs Worb Richtung Richigen steht noch aus. Diese Weiterführung ist wichtig, um den Migroskreisel sowie die Richigenstrasse zu entlasten. Diese muss ins RGSK aufgenommen werden. 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die erwähnte Weiterführung wurde von der Gemeinde nicht eingegeben. Sie ist mit dem kantonalen Tiefbauamt zu besprechen und in die Überprüfung des Regionalen Basisnetzes MIV einzubeziehen.
SVP Bern-Mittelland	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der motorisierte Individualverkehr ist ein zentraler Pfeiler der Mobilität, insbesondere für die Landbevölkerung und für Ältere, aber auch für unregelmässig Arbeitende. Ein weiteres Kanalisieren und Verdrängen des Verkehrs ist nicht sinnvoll, wie ebenfalls die Corona-Krise gezeigt. Es gilt die Lehren daraus zu ziehen. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
SVP Stadt Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der motorisierte Individualverkehr ist ein zentraler Pfeiler der Mobilität, insbesondere für die ältere Bevölkerung, aber auch für unregelmässig Arbeitende. Ein weiteres Kanalisieren und Verdrängen des Verkehrs ist nicht sinnvoll, wie ebenfalls die Corona-Krise gezeigt. Es gilt die Lehren daraus zu ziehen. ▶ Antrag: Hauptachsen müssen für den Gewerbe - und Privatverkehr auch den künftigen zusätzlichen gesteigerten Bedürfnissen der Region gewachsen sein ▶ Antrag: Die Zugänglichkeit des Bahnhofes der Hauptbahnhof muss von allen Richtungen der Region sicher gestellt sein; ein Auto freier Bahnhofplatz liegt nicht im Interesse der Region. 	4 2 5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Dies ist in den entsprechenden Teilstrategien bereits berücksichtigt. ▶ Einer Reduktion des MIV im Zusammenhang mit dem Vorhaben Zukunft Bahnhof Bern wurde seitens Region zugestimmt als dieses Thema in den

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		Eventualantrag: Die Zugänglichkeit des Bahnhofes der Hauptbahnhof muss von allen Richtungen der Region sicher gestellt sein.		letzten Agglomerationsprogramm behandelt wurde. Die Thematik wird in der Überprüfung des Regionalen Basisnetzes MIV ab 2021 aufgegriffen. ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		▶ Antrag: Tempo 30 auf Hauptachsen und Kapazitätseinschränkungen /Spurabbau auf Hauptachsen werden im Sinne eines flüssigen Verkehrs für die Region abgelehnt. Die Stadt hat eine Zentrumsfunktion.	4	
		▶ Antrag: Es sind in der gesamten Region genügend Parkplätze auch beim Bau neuer Siedlungen vorzusehen; Massnahmen, die diese in der Stadt und Region verringern wollen, werden abgelehnt.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

15. Massnahmen ÖV

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

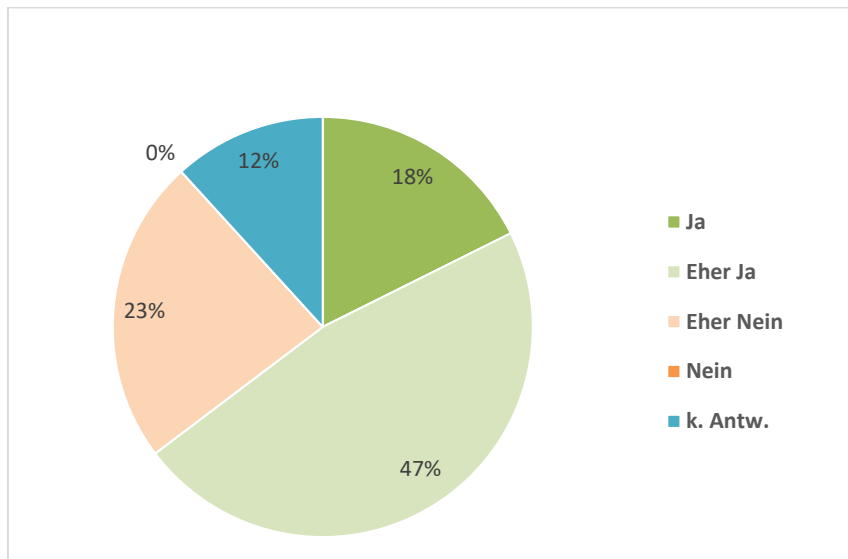


Diagramm: Frage 15 Massnahmen ÖV

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
BDP Kanton Bern	Ja			
BDP Münchenbuchsee	Eher Ja			
FDP Stadt Bern	Eher Ja	► Grundsätzlich sind wir für den Ausbau des ÖV, dies muss jedoch mit Augenmass geschehen und hängt vom konkreten Einzelfall sowie dessen Kosten-/Nutzenüberlegungen ab. Gewissen Massnahmen sind noch nicht politisch vernehmlassert worden und sind daher nicht abgestützt. In der Stadt Bern fehlt der Fokus auf die zweite Tramachse in der Innenstadt als Entlastung der Marktgasse. Die Massnahmen wirken teilweise wenig mit der Agglomeration abgestimmt. Gewisse Projekte wirken noch nicht durchdacht oder ausgereift: Potentielle Grossprojekte wie beispielsweise die Verschiebung des Bhf Bern-	2	► Wird bereits berücksichtigt. Die Kosten werden im Rahmen des Regionalen Angebotskonzepts ÖV geprüft. Die 2. Tramachse ist als Massnahme enthalten. Die Abstimmung mit der Agglomeration ist erfolgt.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		Weissenbühl werden lediglich in einem kleinen Nebensatz abgehandelt.		
GaP	Eher Nein	▶ Zu hohe Verkehrsprognosen	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
GB Bern	Eher Ja	▶ 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, die öV-Reisezeiten in die Agglomerationsgemeinden gegenüber den MIV-Reisezeiten deutlich verbessern. ▶ Die City-Schiene muss bis nach Niederwangen und ggf. auch nach Brünnen verlängert werden. Im STEK der Stadt Bern ist das so vorgesehen. ▶ BMÖV-Tram5: Wir sind von Notwendigkeit eines Trams in die Länggasse nicht überzeugt. Deshalb ist es zurückzustufen von «Festsetzung» zur «Vororientierung». ▶ BMÖVÜ12: Studie Verkehrsinfrastruktur für E-Busse: Diese Studie ist wichtig, um den ÖV fossilfrei zu machen. Sie soll deshalb nicht erst 2024 starten, sondern früher.	2 4 5 3	▶ Die Diskussionen und Planungen zu dieser Thematik sind bereits seit längerem im Gang. ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Es handelt sich hierbei um eine kantonale Planung. Das Anliegen wird den kantonalen Stellen gerne weitergegeben. ▶ Aufgrund der gegebenen Ressourcen ist ein früherer Beginn der Studie nicht möglich.
GLP Kanton Bern	Eher Ja	▶ 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 müssen deshalb zu Schnellzughaltestellen des Fernverkehrs aufgewertet werden. Dies würde das Zentrum Bern und den Hauptbahnhof entlasten, die ÖV-Reisezeiten in die Agglomerationsgemeinden gegenüber den MIV-Reisezeiten deutlich verbessern.	4	▶ Siehe Antworten zur vorangehenden Eingabe.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		▶ BMÖVÜ12 Studie Verkehrsinfrastruktur für E-Busse: Diese Studie ist wichtig, um den ÖV fossil-frei zu machen. Sie soll deshalb nicht erst 2024 starten, sondern früher.		
GLP Stadt Bern	Eher Ja	▶ Das Tram Länggasse ist umstritten und der Nutzen in Frage gestellt.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Grüne Köniz	Eher Nein	▶ Bezüglich ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (ÖV-Ort.4.2): Die Gestaltung eines attraktiven öffentlichen Bereichs an diesem peripheren Standort erachten wir als illusorisch, das Umsteigepotenzial Bahn-Tram wird stark überschätzt und die Kosten sind sehr hoch. Eine Realisierung des Umsteigepunkts ist wegen des Widerstands der Grundeigentümerin aktuell ohnehin fraglich. Eine bedarfsgerechte Etappierung des ÖV-Ausbauprojektes Kleinwabern, d.h. im A-Horizont Fokus auf Tramlinienverlängerung mit Endpunkt unmittelbar südlich des Lindenweg-Kreisels, erachten wir sowohl bezüglich Kosten wie bezüglich Nutzen / Bedarfsabdeckung für notwendig.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
			2	▶ Wird bereits berücksichtigt (Massnahme ÖV-Ort.4.2).
Grüne Mittelland-Nord	Ja	▶ Auf der Strategiekarte öV fehlt die für Worb wichtige Bus-Verbindung Worb-Walkringen mit Anschluss Richtung Burgdorf. Diese bedient auch das Sozial-, Kultur- und Tagungszentrum Rütihubelbad und muss unbedingt beibehalten werden.	2	▶ Die Strategiekarte ÖV stellt die übergeordneten Verbindungen dar. Eine Aufhebung ist nicht vorgesehen.
Grüne Münsingen	Eher Nein	▶ Die wichtigen Drehscheiben des öffentlichen Verkehrs wie das Wankdorf und der Europaplatz müssten zwingend zu Schnellzughaltestellen des Fernverkehrs aufgewertet werden. Dies würde das Zentrum Bern und den Hauptbahnhof entlasten, die öV-Reisezeiten in die Agglomerationsgemeinden gegenüber den MIV-Reisezeiten deutlich verbessern. Von Arbeitgebern in der Agglomeration sind zwingend Mobilitätskonzepte einzufordern, um den MIV-Pendelverkehr zu reduzieren.	2	▶ Die Diskussionen und Planungen zu dieser Thematik sind bereits seit längerem im Gang.
Grüne Worb	-	▶ In der Strategiekarte ÖV fehlt die für Worb wichtige Verbindung Worb-Walkringen (Postauto) mit Anschluss Richtung Burgdorf. Diese bedient Enggiststein, das Rütihubelbad und Wikartswil und muss unbedingt beibehalten werden.	2	▶ Die Strategiekarte ÖV stellt die übergeordneten Verbindungen dar. Eine Aufhebung ist nicht vorgesehen.
SP Region Bern-Mittelland	Eher Nein	▶ Ergänzung der Zielsetzungen in der Massnahme BM.ÖV-Ü.1: Berücksichtigung und Prüfung von neuen Angeboten wie E-Buxi, Taxito etc.	1	▶ Wird berücksichtigt. Die Massnahme wird mit einem Hinweis auf neue Mobilitätsformen ergänzt.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
SP Stadt Bern	Ja			
SP Worb	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ In der Strategiekarte ÖV fehlt die für Worb wichtige Verbindung Worb-Walkringen (Postauto) mit Anschluss Richtung Burgdorf. Diese bedient Enggistein, das Rütihubelbad und Wikartswil und muss unbedingt beibehalten werden. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Strategiekarte ÖV stellt die übergeordneten Verbindungen dar. Eine Aufhebung ist nicht vorgesehen.
SVP Bern-Mittelland	Eher Ja			
SVP Stadt Bern	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Antrag: Der ÖV hat eine wichtige Funktion; Ringlinien sind vermehrt anzustreben; Die historischen Zentren der Region dürfen nicht durch ÖV überbelastet werden. ▶ Antrag: Unterirdische Erschließungen zb Weiterführung RBS Richtung Insel müssen geprüft werden. ▶ Antrag: Baumalleen und Wälder genießen auch gegenüber ÖV und Velostrassen prioritären Schutz. 	2 2 2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird bereits berücksichtigt. Entsprechende Planungen sind im Gang. ▶ Die entsprechenden Planungsarbeiten sind bereits im Gang. ▶ Wird berücksichtigt. Im Rahmen der konkreten Planungen sind Interessensabwägungen vorzunehmen.

16. Massnahmen LV

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

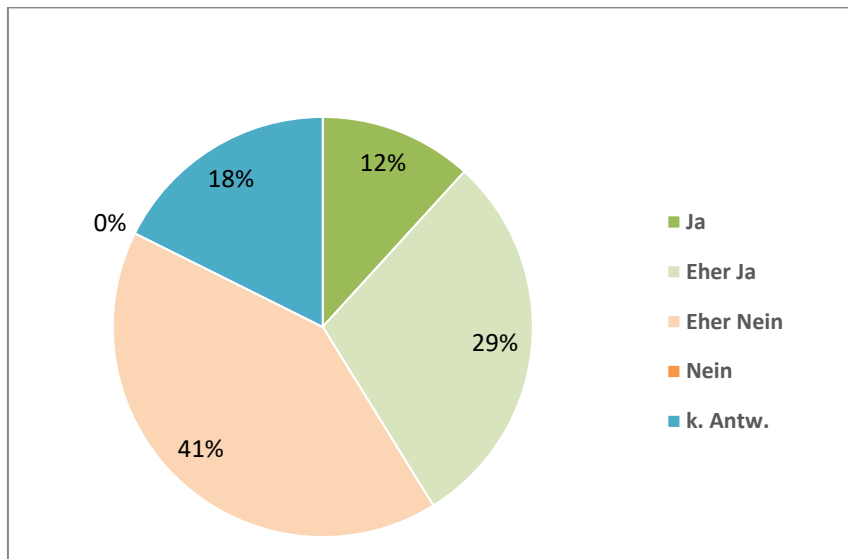


Diagramm: Frage 16 Massnahmen LV

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
BDP Kanton Bern	Ja	► Die Fuss-Veloverbindung Breitenrain-Länggasse wird im Grundsatz begrüsst. Ebenso der Ausbau der Velohaupttrouten.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
BDP Münchenbuchsee	Eher Ja			
FDP Stadt Bern	Eher Nein	► Die Massnahmen für den LV sind zu einseitig. Eine Entflechtung erachten wir als sinnvoll, auch der Ausbau von Velowegen macht teilweise Sinn, dieser darf aber nicht standardmässig zu Lasten des MIV gehen. Überbreite Velowege von 2.50m erachten wir als unnötig, hier reicht die SIA Norm von 1.80m Breite.	3	► Eine entsprechende Studie, welche auch die Normalprofile im Langsamverkehr behandelt, wird ab 2021 erarbeitet.
GaP	-	► Was den Fussverkehr und den human power Veloverkehr anbetrifft ja. ► Gegen Förderung von E-Bikes, insbes. gegen «E-Bikes-Bahnen» (doppelte Infrastruktur, Landverbrauch).	4 4	► Wird zur Kenntnis genommen. ► Wird zur Kenntnis genommen.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
GB Bern	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Stadt hat mit dem Masterplan Veloinfrastruktur eine gute Grundlage erarbeitet. Diese Standards sollen auf die gesamte Agglomeration ausgedehnt werden. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Standards sind regional zu konsolidieren. Findet Aufnahme ins Regionale Leitbild Langsamverkehr, das ab 2021 erarbeitet wird.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Es obliegt der Stadt Bern, die kommunalen Massnahmen in das RGSK / AP 4 einzugeben.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der im RGSK postulierte Ausbau der schnellen und direkten Velohaupttrouten wird begrüsst und könnte aus unserer Sicht noch stärker forciert werden. Im Bericht wird auf S. 185 festgestellt, dass die zentrale Herausforderung bei der Planung und Realisierung der Velohaupttrouten die überkommunale Zusammenarbeit ist. Indem im RGSK keine klaren Zuständigkeiten und Prozesse formuliert werden, geht die Planung in diesem Bereich unserer Meinung nach zu wenig weit. Die Regionalkonferenz kann die Rolle einnehmen, diese überkommunale Planung voranzutreiben und abzustimmen. Sonst drohen die Velohaupttrouten zu «Planungsleichen» zu verkommen. 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. 	5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aktuell laufen 6 regionale Planungsstudien zu Alltagsvelorouten. Die gegebenen Ressourcen der RKBM beeinflussen die Anzahl der möglichen Veloplanungsprojekte. Ohne zusätzliche Ressourcen für die Geschäftsstelle der RKBM ist kein wesentlich grösserer Umfang an Veloplanungen realistisch. ▶ Für die überkommunalen Planungsstudien hat die RKBM die Federführung. Für die Umsetzung ist in der Regel das kantonale Tiefbauamt zuständig. 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 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.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
			1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Prozesse und Rollen bei Veloplanungen werden im Bericht des RGSK verdeutlicht.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ In der Agglomeration (ausser Köniz und Bern) sind kaum Massnahmen für zu Fuss gehende vorgesehen. Dabei besteht überall Handlungsbedarf. Diese Massnahmen sind zu ergänzen. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Für die Fussverkehrsplanung sind die Gemeinden zuständig. Im Rahmen verschiedener Massnahmen im RGSK wird der Fussverkehr berücksichtigt.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ BMLVÜ24.1 Studie Leitbild Fuss- und Veloverkehr. Nicht erst 2024 starten, sondern früher. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Planungsarbeiten für die Studie Regionales Leitbild Langsamverkehr werden 2021 gestartet.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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 Uettligen eingezeichnet. Diese Veloroute ist aber auch Richtung Herrschwanden-Niederlindach-Zollikofen/Kirchlindach viel benutzt. Dies sollte ergänzt werden. Ferner fehlt bezüglich Verkehrssicherheit ein Hinweis auf die Einmündung der Halenstrasse in die Brüggbodenstrasse. Die Sicherheit ist zu Stosszeiten v.a. im Winter völlig ungenügend und zudem mit langen Wartezeiten für die Velofahrer verbunden. 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Anliegen wird berücksichtigt und die Unterlagen werden entsprechend ergänzt.
GFL Münchenbuchsee	-	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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 Uettligen eingezeichnet. Diese Veloroute ist aber auch Richtung Herrschwanden-Niederlindach-Zollikofen/Kirchlindach viel benutzt. Dies sollte ergänzt werden. Ferner fehlt bezüglich Verkehrssicherheit ein Hinweis auf die Einmündung der Halenstrasse in die Brüggbodenstrasse. Die Sicherheit ist zu Stosszeiten v.a. im Winter völlig ungenügend und zudem mit langen Wartezeiten für die Velofahrer verbunden. 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird berücksichtigt.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
GLP Kanton Bern	Eher Ja	▶ Die Stadt Bern hat mit dem Masterplan Veloinfrastruktur und dem Richtplan Fussverkehr eine gute Grundlage erarbeitet. Diese Standards sollen auf die gesamte Agglomeration ausgedehnt werden.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Standards sind regional zu konsolidieren. Findet Aufnahme ins Regionale Leitbild Langsamverkehr, das ab 2021 erarbeitet wird.
		▶ 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.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen. Es obliegt der Stadt Bern, die kommunalen Massnahmen in das RGSK / AP 4 einzugeben.
		▶ Der im RGSK postulierte Ausbau der schnellen und direkten Velohaupttrouten wird begrüsst und könnte aus unserer Sicht noch stärker forciert werden. Im Bericht wird auf S. 185 festgestellt, dass die zentrale Herausforderung bei der Planung und Realisierung der Velohaupttrouten die überkommunale Zusammenarbeit ist. Die RGSK ist gefordert, dieses Problem zusammen mit den Gemeinden anzugehen und geeignete Prozesse und ggf. neue Zuständigkeiten zu erarbeiten.	5	▶ Aktuell laufen 6 regionale Planungsstudien zu Alltagsvelorouten. Die gegebenen Ressourcen der RKBM beeinflussen die Anzahl der möglichen Veloplanungsprojekte. Ohne zusätzliche Ressourcen für die Geschäftsstelle der RKBM ist kein wesentlich grösserer Umfang an Velo-Planungen realistisch.
			5	▶ Für die überkommunalen Planungsstudien hat die RKBM die Federführung. Für die Umsetzung ist in der Regel das kantonale Tiefbauamt zuständig. 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 beeinflussen vor allem die übergeordneten Planungen von Bund und Kanton die Umsetzung der Massnahmen stark. Zudem sind die Ressourcen beschränkt

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
				und die Projekte werden mit den kantonalen Ämtern priorisiert.
			1	▶ Die Prozesse und Rollen bei Veloplanungen werden im Bericht des RGSK verdeutlicht.
		▶ 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.	5	▶ Die Planungsstudie zur Veloroute Münsingen–Thun wird 2021 gestartet. Für den Abschnitt Bern–Münsingen bestehen Abhängigkeiten zum Realisierungshorizont des 3. Gleises durch die SBB.
		▶ In der Agglomeration (ausser Köniz und Bern) sind kaum Massnahmen für zu Fuss gehende vorgesehen. Dabei besteht überall Handlungsbedarf. Diese Massnahmen sind zu ergänzen.	2	▶ Für die Fussverkehrsplanung sind die Gemeinden zuständig. Im Rahmen verschiedener Massnahmen im RGSK wird der Fussverkehr berücksichtigt.
		▶ BMLVÜ24.1 Studie Leitbild Fuss- und Veloverkehr: Nicht erst 2024 starten, sondern früher.	2	▶ Die Planungsarbeiten für die Studie Regionales Leitbild Langsamverkehr werden 2021 gestartet.
GLP Stadt Bern	Ja			
Grüne Köniz	Eher Nein	▶ Bezüglich Velohaupttrouten: Uferweg zw. Schönausteg und Eichholz (LV-Ü.22.10): eine schnelle, direkte, widerstandsfreie und sichere Veloroute ist in diesem Uferwegabschnitt weder machbar noch von der Bevölkerung erwünscht und wurde vom Könizer Parlament bereits im 2017 abgelehnt. Diese Massnahme sollte gestrichen, beziehungsweise angepasst werden: es braucht eine moderate Verbreiterung des Uferwegs sowie eine Signalisierung als Fussweg mit der Ergänzung "Velos im Schritttempo zugelassen". Nur so kann dieser engen und viel benutzen LV-Verbindung Rechnung getragen werden.	5	▶ Das Anliegen ist mit der Stadt Bern zu klären.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bezüglich Fuss-/Veloverbindung Weyergut (LV-Ü.22.15): Die 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 nur brauchbar, wenn auch eine Fortsetzung östlich Maygut besteht). Benötigt wird eine Reduktion der Massnahme auf lokale Fusswegverbindung (schmalere Feldweg mit Naturbelag). 	5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Aufnahme der Massnahme wurde von der Gemeinde Köniz beantragt.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Massnahmen LV-Ü.10, 11, 21.20, 21.21, 22.12 (ebenerdige Querung wird bevorzugt) werden unterstützt. Genauso die Massnahmen LV-Ü. 22.13, 22.15 & 22.16, wobei dort eine Priorisierung in den A-Horizont ist zu prüfen ist. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sanierung Seftigenstrasse zw. Sandrain und Kreuzung Morillonstrasse (LV-Ü-9): Diese Massnahme erachten wir als sehr dringend, da mehr Sicherheit für den Veloverkehr zwingend nötig ist. Der Baubeginn sollte nicht erst 2026 angesetzt werden. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Der Baubeginn ist von verschiedenen Aspekten (Ressourcen, Drittprojekte etc.) abhängig.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die GRÜNEN Köniz unterstützen Tangentialverbindungen als wichtige Elemente eines dichten und attraktiven Veloverkehrnetzes – auch über das Gebiet der Regionalkonferenz Bern-Mittelland hinaus. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die GRÜNEN Köniz unterstützen auch die grundsätzliche Forderung, die Förderung des Veloverkehrs nicht allein auf die Kernagglomeration Bern auszurichten, sondern auch bessere Verbindungen in benachbarte Agglomerationen und Planungsregionen anzustreben. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Entsprechende (über-)regionale Planungen sind vorgesehen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Massnahmen für den Fussverkehr sind – ausser in Bern und Köniz – kaum erkennbar; es besteht aber auch in der weiteren Agglomeration Handlungsbedarf. Sowohl Massnahmen für den Fuss- wie für den Veloverkehr sind wichtig und beiden Fortbewegungsarten ist im Strassenraum gesamthaft mehr Platz zuzuteilen. Insgesamt sind die vorgesehenen Massnahmen zur Förderung von Fuss- und Veloverkehr noch nicht ausreichend, 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Planung des Fusswegnetzes obliegt den Gemeinden. Die RKBM berücksichtigt bei der Umsetzung der Massnahmen den Fussverkehr, z. B. bei der Koordination zwischen Gemeinden. Sie erstellt dazu aber keine separaten Massnahmenblätter.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		insbesondere ausserhalb der Stadt Bern. Es ist eine raschere und flächendeckende Planung und Umsetzung erforderlich, insbesondere auch zu Gunsten eines lückenlosen Netzes von sicheren und attraktiven Velohaupttrouten.		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Eine Aktualisierung des Regionalen Leitbildes Langsamverkehr ist im Arbeitsprogramm 2021 vorgesehen. ▶ Insgesamt beinhaltet das RGSK zahlreiche Massnahmen zur Förderung von Fuss- und Veloverkehr (Gesamtkosten 227 Mio. CHF).
Grüne Mittel-land-Nord	Eher Ja	▶ Die GRÜNEN Mittelland-Nord unterstützen die vorgesehenen Massnahmen mit Priorität A und fordern eine rasche Realisierung insbesondere folgender Umsetzungsmassnahmen an Velohaupttrouten:	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		- LV-Ü.21.32, Raum Zollikofen		
		- LV-Ü.21.33/34, Jegenstorf – Bätterkinden – Lohn		
		- LV-Ü.21.35, Korridor Halenbrücke – Uetligen/Ortschwaben		
		▶ Bei verschiedenen Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs ist die Priorität zu erhöhen. Dies gilt insbesondere für:	3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Umsetzung kann nicht wie so schnell wie möglich erfolgen, sondern wird gemeinsam mit dem Kanton priorisiert. Um kostengünstig und schneller mit Planungsstudien voranzukommen, werden Korridore geclustert beplant. Das Vorgehen mit den aktuell fünf Planungsstudien hat sich bewährt.
- LV-Ü.22.20: Wohlen bei Bern, Velomassnahmen Wohlen-Illiswil (A statt B)				
- LV-Ü.22.17: Umsetzung Velohauptroute Neuenegg-Laupen (A statt B)				
- LV-Ü.22.18: Rubigen-Worb SBB, Sicherheit des Veloverkehrs; Unterführung bis Ortsausgang Richtung Worb (A statt B) HINWEIS: Im Bericht, S. 251, wird die gleiche Nummer auch verwendet für: Tägertschi-Konolfingen, Veloverkehr- und Fussgängersicherheit, B – im Massnahmenband wird diese Massnahme jedoch als LV-Ü.22.19 erläutert. →Korrekturbedarf?				
		▶ Für die Sicherheit des Veloverkehrs auf der Rubigenstrasse, Worb (LV-Ü-21.22) ist an Stelle des erwogenen Radstreifens ein Radweg vorzusehen.	5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ist im Rahmen der konkreten Planung in Zusammenarbeit mit dem Kanton Bern zu prüfen.
		▶ Die Velohauptroute Worb-Deisswil (LV-Ü-21.28) ist rasch und wenn möglich beschleunigt zu realisieren.	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Umsetzung im A-Horizont ist bereits vorgesehen.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die GRÜNEN Mittelland-Nord unterstützen Tangentialverbindungen als wichtige Elemente eines dichten und attraktiven Veloverkehrsnetzes – auch über das Gebiet der Regionalkonferenz Bern-Mittelland hinaus. Sie unterstützen deshalb die Forderung der GRÜNEN Worb, die Tangentialverbindung Rubigen – Worb via Walkringen in Richtung Burgdorf zu verlängern und so den Anschluss an die Velorouten 84 (Mittelländer Hügelroute) und 99 (Herzroute) sicherzustellen. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die GRÜNEN Mittelland-Nord unterstützen auch die grundsätzliche Forderung, die Förderung des Veloverkehrs nicht allein auf die Kernagglomeration Bern auszurichten, sondern auch bessere Verbindungen in benachbarte Agglomerationen und Planungsregionen anzustreben. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Entsprechende (über-)regionale Planungen sind vorgesehen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Unterstützt werden auch die Forderungen, auf der Velohauptroute Worb - Muri b. Bern sowie der Tangentialverbindung Worb – Enggistein – Walkringen ungenügend gesicherte Strecken als Netzlücken in die Planung aufzunehmen und eine rasche Verbesserung anzustreben. 	5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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 in Richtung Uetligen eingezeichnet. Diese Veloroute wird aber auch in Richtung Herrenschwanden – Niederlindach – Zollikofen/Kirchlindach rege benutzt. Dies sollte in der Planung berücksichtigt werden. Bezüglich Verkehrssicherheit ist der Einmündung der Halenstrasse in die Brüggbodenstrasse besondere Beachtung zu schenken; Die Sicherheit ist zu Stosszeiten, vor allem auch im Winter, völlig ungenügend; für Velofahrende ergeben sich dort zudem überlange Wartezeiten. 	1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird berücksichtigt.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Massnahmen für den Fussverkehr sind – ausser in Bern und Köniz – kaum erkennbar; es besteht aber auch in der weiteren Agglomeration Handlungsbedarf. Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs dürfen nicht zu Lasten des Fussverkehrs gehen. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Planung des Fusswegnetzes obliegt den Gemeinden. Die RKBM berücksichtigt bei der Umsetzung der Massnahmen den Fussverkehr, z. B. bei der Koordination zwischen Gemeinden. Sie erstellt

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Fuss- und Veloverkehr sind gemeinsam zu fördern, sicherer und attraktiver zu machen – wo nötig zu Lasten des Platzes und des Tempos für den MIV.</p> <p>► Insgesamt sind die vorgesehenen Massnahmen zur Förderung von Fuss- und Veloverkehr noch nicht ausreichend, insbesondere ausserhalb der Stadt Bern. Es ist eine raschere und flächendeckende Planung und Umsetzung erforderlich, insbesondere auch zu Gunsten eines lückenlosen Netzes von sicheren und attraktiven Velohaupttrouten.</p>		<p>dazu aber keine separaten Massnahmenblätter.</p> <p>► Eine Aktualisierung des Regionalen Leitbildes Langsamverkehr ist im Arbeitsprogramm 2021 vorgesehen.</p> <p>► Insgesamt beinhaltet das RGSK zahlreiche Massnahmen zur Förderung von Fuss- und Veloverkehr (Gesamtkosten 227 Mio. CHF). Massnahmen für die Stadt Bern einzugeben, obliegt der Gemeinde.</p>
Grüne Münsingen	Eher Nein	<p>► Die genannten Massnahmen reichen aus unserer Sicht nicht. 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 aufeinander abgestimmt sein, damit kein Stückwerk entsteht. Der im RGSK postulierte Ausbau der schnellen und direkten Velohaupttrouten wird begrüsst und könnte aus Sicht der Grünen Münsingen noch stärker forciert werden.</p> <p>► Insbesondere wird eine rasche Realisierung der Routen im Aaretal gefordert. So könnten rasch Entlastungskapazitäten geschaffen werden, die während der Bauarbeiten an der Bahnlinie genutzt werden könnten.</p> <p>► Die Netzlücken Münsingen – Konolfingen, inklusive Ortsdurchfahrt Tägertschi und Rubigen – Worb sind zu schliessen.</p> <p>► Auf der Strecke Worb – Trimstein – Münsingen ist die Sicherheit für Radfahrer zu verbessern.</p> <p>► Der Name Langsamverkehr ist irreführend. Mit der Zunahme von schnellen E-Bikes wandeln sich auch die Bedürfnisse und Anforderungen an geteilte Verkehrsflächen! Der Velo- und</p>	4 5 2 2 2	<p>► Wird zur Kenntnis genommen. Die Realisierung ist von verschiedenen Faktoren (Ressourcen, Drittprojekte etc.) abhängig.</p> <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>► Wird bereits in den Massnahmen berücksichtigt.</p> <p>► Wird bereits berücksichtigt.</p> <p>► Der Begriff Langsamverkehr ist ein etablierter Fachbegriff. Die Thematik wird im</p>

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		Fussverkehr ist gemeinsam zu planen, bei Bedarf aber zu entbündeln (Massnahme 7.4.3.). Der Fussverkehr ist oft einfach mitgemeint, aber kaum Kern der Planung.		zu erarbeitenden Regionalen Leitbild Langsamverkehr aufgegriffen.
Grüne Worb	-	<p>► Tangentialverbindungen sind wichtige Bausteine für ein dichtes und attraktives Veloverkehrsnetz. Die Tangentialverbindung Rubigen - Worb muss daher von Worb nach Walkringen-Richtung Burgdorf erweitert und in die Strategie aufgenommen und weitergeführt werden (rot eingetragen). Sie gewährleistet den Anschluss an die wichtigen Velorouten 84 (Mittelländer Hügellroute) und 99 (Herzroute).</p> <p>► Die Aufnahme der Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Veloverkehrs auf der Rubigenstrasse {LV-Ü.21.22} sowie zur Umsetzung der Velohauptroute Worb-Deisswil (LV-Ü.21.28) in den Zeithorizont A des Massnahmenpakets (LV-Ü.21, siehe unten) begrüssen wir sehr. Ein Radstreifen wird die Verkehrssicherheit für Velofahrende auf der Rubigenstrasse und die Attraktivität der Verbindung zum B+R Worb-SBB wesentlich verbessern. Wir beantragen jedoch, einen von der Autostrasse getrennten Radweg zu realisieren. Damit kann die Sicherheit für den Veloverkehr noch zusätzlich deutlich erhöht werden.</p> <p>► Die Realisierung einer attraktiven und sicheren Alltagsveloroute (LV-Ü.21.28) durch das Worblental abseits der Kantonsstrasse erschliesst die Agglomeration optimal, erleichtert die Bewältigung mittlerer bis längerer Distanzen zwischen Worb und Bern/Ostermundigen/Ittigen und ist eine Voraussetzung für eine Verlagerung des MIV/ÖV zum kostengünstigen und umweltschonenden LV. Ein rasche und wenn möglich vorgezogene Realisierung würden wir in Anbetracht der starken Bautätigkeit in der Agglomeration sehr begrüssen.</p> <p>► Für Worb sind im Zeithorizont B-C leider keine weiteren Massnahmen für ein dichtes Fuss-und Veloverkehrsnetz vorgesehen. Damit ist die etappenweise Realisierung eines</p>	4 4 4 4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Wird zur Kenntnis genommen. Die konkrete Ausgestaltung der Massnahmen an der Rubigenstrasse erfolgt im Projekt.</p> <p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Wird zur Kenntnis genommen. Die Massnahmen werden grundsätzlich durch die Gemeinde bei der RKBM eingereicht. Für</p>

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		zusammenhängenden Netzes, welches unsere Gemeinde mit der Region verbindet in Frage gestellt. Die meisten Massnahmen betreffen die Agglomeration Bern. Wichtig sind aber auch Massnahmen die über die Agglomeration Bern hinaus geht und direkte Verbindungen zwischen den Nachbaragglomerationen schaffen.		den Fussverkehr werden keine eigenen Massnahmenblätter erstellt, dieser wird jedoch im Rahmen der Projekte mitberücksichtigt.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Velohauptroute Worb - Muri-bei-Bern gemäss Strategiekarte verläuft zum grössten Teil ungesichert auf den Kantonsstrassen und ist ungenügend ausgebaut und eine grosse Netzlücke, die geschlossen werden muss. Die Planung zur Schliessung dieser Netzlücke ist daher als Teilmassnahme in das RGSK aufzunehmen, um die Lücke im Netz zu schliessen. Eine direkte, möglichst hindernisfreie Verbindung würde die Verkehrssicherheit und den Komfort der Velohauptroute wesentlich erhöhen. 	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Gleiche gilt für die Tangentialverbindung Worb - Enggistein - Walkringen. Besonders die ungesicherte Verbindung bergwärts von Worb nach Enggistein ist für Velofahrende äusserst gefährlich und unattraktiv. Auch der Ausbau dieser Netzlücke muss unbedingt mit einem absehbaren Zeithorizont für eine Realisierung in die Planung aufgenommen werden (siehe Bemerkungen zur Strategiekarte). 	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
SP Region Bern-Mittelland	Eher Ja			
SP Stadt Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Massnahmen sind zwar insgesamt zu begrüessen, reichen jedoch nicht aus. Insbesondere die A-Massnahmen sind grösstenteils in der Stadt Bern vorgesehen. Um den Anteil des Veloverkehrs zu erhöhen, wäre die rasche Planung eines durchgehenden Netzes von direkten und sicheren Radial- und Tangentialrouten in der ganzen Region prioritär an die Hand zu nehmen. Der vorliegende Flickenteppich von Einzelmassnahmen auf oft kurzen Teilstrecken reicht dafür bei weitem nicht aus. 	3	▶ Die Massnahmen für den Langsamverkehr sind mit den übergeordneten (Schwachstellen-)Analysen abgeglichen. Die Umsetzung ist aufgrund der gegebenen Ressourcen zusammen mit dem Kanton zu priorisieren.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		Bei der Planung von Vorrangrouten bzw. Velohauptrouten müsste dem Veloverkehr effektiv auch Vorrang vor dem MIV eingeräumt werden.		
SP Worb	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Tangentialverbindungen sind wichtige Bestandteile für ein dichtes und attraktives Veloverkehrsnetz. Die Tangentialverbindung Rubigen – Worb muss daher von Worb nach Walkringen Richtung Burgdorf erweitert und in die Strategie aufgenommen und weitergeführt werden. Sie gewährleistet den Anschluss an die wichtigen Velorouten 84 (Mittelländer Hügelroute) und 99 (Herzroute). ▶ Die Aufnahme der Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Veloverkehrs auf der Rubigenstrasse (LV.Ü.21.22) sowie zur Umsetzung der Velohauptroute Worb-Deisswil (LV-Ü21.28) in den Zeithorizont A des Massnahmenpakets begrüssen wir sehr. Ein Radstreifen wir die Verkehrssicherheit für Velofahrende auf der Rubigenstrasse und die Attraktivität der Verbindung zum P+R Worb SBB wesentlich verbessern. Wir beantragen jedoch, einen von der Autostrasse getrennten Radweg zu realisieren. Damit kann die Sicherheit für den Veloverkehr noch zusätzlich erhöht werden. ▶ Die Realisierung einer attraktiven und sicheren Alltagsveloroute (LV-Ü21.28 durch das Worblental abseits der Kantonsstrasse erschliesst die Agglomeration optimal, erleichtert die Bewältigung mittlerer bis längerer Distanzen zwischen Worb und Bern/Ostermundigen/Ittigen und ist eine Voraussetzung für eine Verlagerung des MIV/ÖV zum kostengünstigen und umweltschonenden LV. Eine rasche und wenn möglich vorgezogene Realisierung würden wir in Anbetracht der starken Bautätigkeit in der Agglomeration sehr begrüssen. ▶ Für Worb sind im Zeithorizont B-C leider keine weiteren Massnahmen für ein dichtes Fuss- und Veloverkehrsnetz vorgesehen. Damit ist die etappenweise Realisierung eines zusammenhängenden Netzes, welches unsere Gemeinde mit der Region 	4	▶ Siehe Antworten «Grüne Worb».

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>verbindet in Frage gestellt. Die meisten Massnahmen betreffen die Agglomeration Bern. Wichtig sind aber auch Massnahmen die über die Agglomeration Bern hinaus geht und direkte Verbindungen zwischen den Nachbaragglomerationen schaffen.</p> <p>► Die Velohauptroute Worb – Muri b.B. gemäss Strategiekarte verläuft zum grössten Teil ungesichert auf den Kantonsstrassen und ist ungenügend ausgebaut und eine grosse Netzlücke, die geschlossen werden muss. Die Planung zur Schliessung dieser Netzlücke ist daher als Teilmassnahme in das RGSK aufzunehmen, um die Lücke im Netz zu schliessen. Eine direkte, möglichst hindernisfreie Verbindung würde die Verkehrssicherheit und den Komfort der Velohauptroute wesentlich erhöhen. Das Gleiche gilt für die Tangentialverbindung Worb-Enggstein-Walkringen. Besonders die ungesicherte Verbindung bergwärts von Worb nach Enggstein ist für Velofahrende äusserst gefährlich und unattraktiv. Auch der Ausbau dieser Netzlücke muss unbedingt mit einem absehbaren Zeithorizont für eine Realisierung in die Planung aufgenommen werden.</p>		
SVP Bern-Mittelland	Eher Nein	<p>► Es stellen sich Fragen bezüglich Bedarf und Finanzierbarkeit.</p>	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
SVP Stadt Bern	Eher Nein	<p>► Es stellen sich Fragen bezüglich Bedarf und Finanzierbarkeit</p> <p>► Antrag: Der Bau der Velobrücke Wyler/ Viererfeld geniesst für die Region keine Priorität und ist von der Regionalkonferenz nicht zu unterstützen.</p> <p>► Antrag: Mischverkehrsflächen für Velo/ Fussgänger sind gefährlich und werden in der Region nicht weiter verfolgt.</p> <p>► Antrag: Die für Fussgängern und Badendenden vorgesehenen Wege an der Aare sind für den Veloverkehr weiterhin zu sperren.</p> <p>► Antrag: Die Waldwege in der Region sind grundsätzlich für Fussgänger vorgesehen. Ausnahmen dürfen nur mit Zustimmung der Waldeigentümer, der Gemeinden und nach</p>	4 3 3 3 3	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Das Anliegen kann nicht berücksichtigt werden. Sofern der übergeordnete Bedarf, Zweckmässigkeit und Machbarkeit nachgewiesen sind, wird das Vorhaben unterstützt.</p> <p>► Dies ist situativ zu beurteilen. Das Regionale Leitbild Langsamverkehr nimmt diese Thematik voraussichtlich auf.</p> <p>► Dies ist situativ und unter Berücksichtigung übergeordneter Vorgaben zu beurteilen.</p>

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		<p>Rücksprache mit den Nutzern erfolgen. Der Nutzungs-, Erholungs- und Schutzfunktion des Waldes für Pflanzen und Tiere ist dabei Rechnung zu tragen.</p> <p>► Antrag: Die Gefährdung der Fussgänger durch Velos und insbesondere rasche E-Bikes in der Region ist wirksam zu begegnen.</p>	2	<p>► Dies ist situativ und unter Berücksichtigung übergeordneter Vorgaben zu beurteilen.</p> <p>► Die Thematik wird im Rahmen künftiger Studien weiter bearbeitet.</p>

17. Massnahmen NM

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

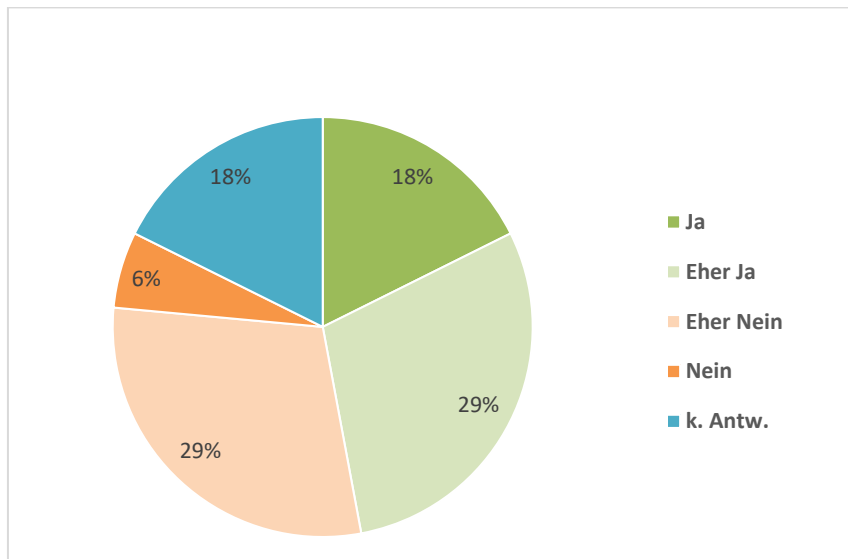


Diagramm: Frage 17 Massnahmen NM

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
BDP Kanton Bern	Eher Ja			
BDP Münchenbuchsee	Eher Ja			
FDP Stadt Bern	Eher Nein	► Wir begrüßen Anreizsysteme, aber wir lehnen Verbots- und Zwangsmassnahmen entschieden ab. Der Verkehr ist als Gesamtsystem zu betrachten, wenn ein Knoten künstlich reduziert wird, ist der Verkehr nicht einfach weg, sondern verlagert sich auf Ausweichrouten. Dosier- oder gar Roadpricingsysteme lehnen wir ab. Die Idee der City-Logistik erachten wir als theoretischer Natur, hier ist es praktikabler, gemeinsam mit den grossen Logistikunternehmen eine wirtschaftsverträgliche und kundenorientierte Lösung zu suchen.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
GB Bern	Nein	<ul style="list-style-type: none"> Die Ziele und Massnahmen in diesem Bereich sehen wir sehr kritisch, da sie viel zu 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. 	3	<ul style="list-style-type: none"> Für die genannten Stossrichtungen sind andere Massnahmen vorgesehen (Mobilitätshubs, Mobilitätsmanagement etc.).
		<ul style="list-style-type: none"> Es ist völlig unzureichend, dass zum Thema Mobilitätsmanagement nur 2 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. 	2	<ul style="list-style-type: none"> Mittels einer Studie sind die regionalen Grundlagen zu schaffen. Darauf aufbauend können konkrete Massnahmen erarbeitet werden.
GFL Münchenbuchsee	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> 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. 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. 	2	<ul style="list-style-type: none"> Mittels einer Studie sind die regionalen Grundlagen zu schaffen. Darauf aufbauend können konkrete Massnahmen erarbeitet werden.
GLP Stadt Bern	Ja			
Grüne Köniz	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> Bei der angestrebten Verflüssigung des MIV-Verkehrs ist darauf zu achten, dass der öV konsequent privilegiert und die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr nicht geschmälert, sondern im Gegenteil erhöht wird. (evtl. kombinieren mit Massnahme in Köniz). 	2	<ul style="list-style-type: none"> Diese Überlegungen flossen in die Verkehrsmanagement-Projekte ein.
		<ul style="list-style-type: none"> Über die RKBM-Studie Mobilitätsmanagement in der Region Bern hinaus (NM-Ü.1.2) sind auch konkrete Pilotprojekte und Massnahmen der Gemeinden zu fördern und in Zusammenarbeit mit Betrieben, Freizeitanlagen und Ausbildungsstätten spezifische Mobilitätskonzepte umzusetzen. 	2	<ul style="list-style-type: none"> Mittels einer Studie sind die regionalen Grundlagen zu schaffen. Darauf aufbauend können konkrete Massnahmen erarbeitet werden.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
Grüne Mittelland-Nord	Ja	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die GRÜNEN Mittelland-Nord unterstützen die rasche Realisierung der Verkehrsmanagement-Projekte, insbesondere von VM Ostermündigen – Bern Ost (NM-VM.1) und VM Muri – Bern Südost (NM.-VM.2) sowie natürlich auch das bereits in Ausführung begriffene VM Bern-Nord. Bei der angestrebten Verflüssigung des MIV-Verkehrs ist darauf zu achten, dass der öV konsequent privilegiert und die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr nicht geschmälert, sondern im Gegenteil erhöht wird. 	2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Diese Überlegungen flossen in die Verkehrsmanagement-Projekte ein.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Über die RKBM-Studie Mobilitätsmanagement in der Region Bern hinaus (NM-Ü.1.2) sind auch konkrete Pilotprojekte und Massnahmen der Gemeinden zu fördern und in Zusammenarbeit mit Betrieben, Freizeitanlagen und Ausbildungsstätten spezifische Mobilitätskonzepte umzusetzen. 	2	
Grüne Münsingen	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wir lehnen das stark nachfrageorientierte Zielbild Verkehr des RGSK ab. Hier muss aus Sicht der Grünen Münsingen zwingend eine Strategieänderung zugunsten einer angebotsorientierten Planung erfolgen. 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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. 	2	
SP Region Bern-Mittelland	Ja			
SP Stadt Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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 	4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Diese Überlegungen flossen in die Verkehrsmanagement-Projekte ein.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		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.		
SP Worb	Eher Nein	▶ Die Massnahmen sollen sich nicht nur an der Nachfrage orientieren sondern diese auch Richtung mehr ÖV und Langsamverkehr beeinflussen.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
SVP Bern-Mittelland	Eher Ja			
SVP Stadt Bern	Eher Ja			

18. Massnahmen KM

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

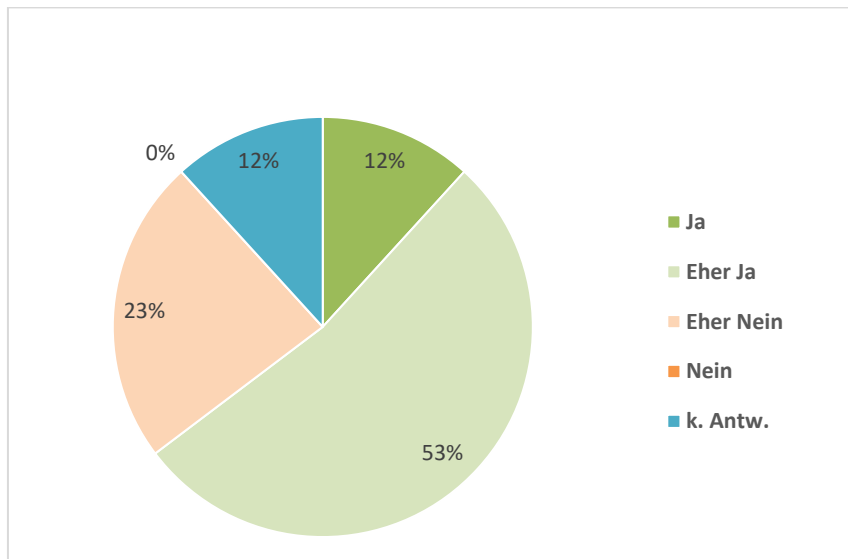


Diagramm: Frage 18 Massnahmen KM

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
BDP Kanton Bern	Eher Ja			
BDP Münchenbuchsee	Eher Ja			
FDP Stadt Bern	Eher Ja	► Die Massnahmen sind zu wenig detailliert und komplett. Es fehlen beispielsweise P+R Konzepte vor den Toren Berns bzw. bei den geplanten ESP/Hubs. Ebenfalls sind zusätzliche Car-Sharing Modelle zu prüfen.	5	► Wird zur Kenntnis genommen. Die Thematik wird in der Studie Mobilitätshubs aufgegriffen.
GB Bern	Eher Ja	► 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.	5	► Wird zur Kenntnis genommen. Die Thematik wird in der Studie Mobilitätshubs aufgegriffen.
GFL Münchenbuchsee	Eher Nein	► 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	4	► Wird zur Kenntnis genommen. Konkrete Umsetzungsprojekte können in

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
		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.		das Agglomerationsprogramm der 5. Generation einfließen.
GLP Kanton Bern	Eher Ja	▶ Die Massnahmen sind zu wenig spezifisch.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
		▶ Es fehlen Massnahmen zur Förderung von nachhaltigen, klimaneutralen Verkehrslösungen.	3	▶ Diese Einschätzung wird nicht geteilt (zahlreiche Massnahmen zugunsten LV etc.).
		▶ Mobilitätshubs müssen möglichst weit ausserhalb der Zentren gebaut werden. Es soll keinen Anreiz geben, mit dem Auto möglichst ins Stadtzentrum zu fahren.	5	▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Thematik wird in der Studie Mobilitätshubs aufgegriffen.
		▶ Das Thema Fernbusverkehr ist zu ergänzen.	1	▶ Entsprechende Aussagen zum Fernbusverkehr werden ergänzt.
GLP Stadt Bern	Eher Ja	▶ Die Massnahmen sind zu wenig spezifisch. Es fehlen Massnahmen zur Förderung von nachhaltigen, klimaneutralen Verkehrslösungen. Der Busbahnhof Bern für den Fernbusverkehr ist nicht aufgeführt. Dieser ist in den Analysen zur kombinierten Mobilität zu berücksichtigen.	4	▶ Siehe Antworten zur vorangehenden Eingabe.
Grüne Köniz	Eher Ja			
Grüne Mittelland-Nord	Ja	▶ Die GRÜNEN Mittelland-Nord unterstützen die RKBM-Studie Mobilitätshubs (KM-Mu.1.1. In die breit vorzunehmenden Abklärungen, wie solche Hubs die Potenziale kombinierter Mobilität besser ausschöpfen könnten, sind auch bereits vorhandene Ansätze einzubeziehen, namentlich das geplante Mobilitätszentrum am Bahnhof Münchenbuchsee. Solche konkreten Projekte sollten von der Region und Gemeinden unterstützt werden, insbesondere auch um finanzielle Beiträge des Bundes und des Kantons zu ermöglichen.	5	▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Konkrete Projekte können zuhänden des Agglomerationsprogramms der 5. Generation berücksichtigt werden.
Grüne Münsingen	Eher Nein	▶ Es wird begrüsst, dass die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel optimiert werden soll. Die Bemühungen, die kombinierte Mobilität zu fördern, sind mit dem Ziel der Reduktion des MIV auszuweiten. Das Umsteigepotential auf den öV und das Velo wird aber nicht ausgeschöpft. Hier muss das RGSK den Umstieg auf ökologische Verkehrsmittel stärker fördern.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Partei	Antwort	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
SP Region Bern-Mittelland	Ja			
SP Stadt Bern	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 mindestens dieselbe Kapazität reduziert werden.</p>	2	<p>► Es ist vorgesehen, solche Überlegungen in die Studie Mobilitätshubs einzubeziehen, die ab 2021 erarbeitet wird..</p>
SP Worb	Eher Nein	<p>► vgl. Bemerkungen weiter oben zu Bike and Rail sowie Transportmöglichkeiten von Velos im ÖV.</p>	4	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
SVP Bern-Mittelland	Eher Ja			
SVP Stadt Bern	Eher Ja			

19. Weitere Bemerkungen

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

Partei	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
BDP Kanton Bern	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vermisst wird der planerische Einbezug des geplanten Car Terminal Neufeld. Wir fordern mit Nachdruck die rasche Verwirklichung eines effizienten und zweckmässigen Terminals. Wir befürchten, dass weder die RKMB noch die Stadt Bern das Projekt vorantreiben wollen. 	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
BDP Münchenbuchsee	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Im Namen der BDP Münchenbuchsee möchten wir uns dafür bedanken, dass wir Gelegenheit hatten zu dem umfangreichen Dossier mitwirken zu dürfen. 	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
FDP Stadt Bern	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Bericht ist mit über 280 Seiten an der Grenze der Miliztauglichkeit. Die Fristen gerade in Covid-19 Zeiten zu knapp bemessen. Der Text beinhaltet teilweise auch Worthülsen ohne konkreten Aussagegehalt z.B. „Das grüne Band ist eine Abfolge von sensiblen Raumfenstern.“ ▶ Im Bereich Verkehr fordern wir ein Gesamtverkehrskonzept; eine Gleichbehandlung der Verkehrsträger ohne systematische Benachteiligung des MIV. Insbesondere lehnen wir eine weitere einseitige Reduktion des Basisnetzes in der Stadt Bern ab. Es braucht eine Gesamtsicht aller Verkehrsträger sowie zwischen Stadt und Agglogemeinden. Im Bericht wird das Fehlen der Süd(west)tangente für den MIV gemeinsam mit dem ÖV zwar erwähnt (S.122), Lösungsvorschläge gibt es anschliessend aber nur für den ÖV (z.B. Ausbau Knotenpunkte Kleinwabern, Liebefeld und Niederwangen; Verlängerung Tramlinie nach Kleinwabern); dies ist eine klare Ungleichbehandlung. ▶ Es ist insgesamt schwierig nachzuvollziehen, woher die Modellvariablen kommen. Auch werden wir den Verdacht nicht los, dass diese teilweise für die „politische“ Mission „schöngerechnet“ wurden. Insbesondere bei der Entwicklung der Stadt Bern in Bezug auf Arbeits- und Wohnort scheint politisch motiviert. Der Begriff Modalsplit ist schwammig, dessen Herleitung und Berechnung ist umstritten. Der Bericht ist zu wenig auf technologischen Fortschritt und wirtschafts- sowie gesellschaftsverträgliche Entwicklungen/Bedürfnisse ausgerichtet. Zudem fehlen im Papier disruptive Szenarien. 	4 3 4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Aufgrund der Vorgaben von Bund an Kanton bestand nur wenig Spielraum in Bezug auf die Termine. ▶ Diese Einschätzung wird nicht geteilt. Im Rahmen der Strategien und Massnahmen werden alle Verkehrsträger berücksichtigt. Aufgrund der beschränkten räumlichen Kapazitäten in den Siedlungsgebieten sind Verlagerungen auf platzsparendere Verkehrsmittel anzustreben und die Erreichbarkeit weiterhin sicherzustellen. ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
GaP	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das RGSK geht zu sehr von einer Fortschreibung der Entwicklungen der vergangenen Jahre aus («Tredlikon»), was aber dem Sinn einer 	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Partei	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
	<p>zukunftsorientierten Planung widerspricht, die versuchen sollte, die künftigen Entwicklungen in positivem Sinne zu beeinflussen.</p> <p>► Verkehrsvermeidung durch Dezentralisation der Siedlungsgebiete statt Konzentration, Nutzung bereits vorhandener Ressourcen. Besinnung auf eigene Stärken statt Wachstum im Durchschnitt der anderen Kantone.</p>	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
Grüne Köniz	► Die GRÜNEN Köniz bedanken sich für die geleistete Arbeit und für die Möglichkeit beim RGSK 2021 / AP mitwirken zu können und danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und Anregungen.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
Grüne Mittelland-Nord	► Die GRÜNEN Mittelland-Nord danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die zugesicherte Bereitschaft, die Stellungnahme auszuwerten, auch wenn sie – wegen Coronavirus-Pandemie bedingten Verzögerungen – auch erst in der Woche nach der gesetzten Frist vom 4. April 2020 abgeliefert werden kann. Sie danken allen Beteiligten für die bereits geleistete grosse Arbeit am RGSK 2021 / AP 4 wie auch für das weitere Engagement. Besten Dank auch für die Berücksichtigung unserer Anliegen, Anträge und Hinweise.	4	► Wird zur Kenntnis genommen.
Grüne Münsingen	<p>► Auf den Themenkreis Klimaschutz / Klimaanpassung geht das RGSK nur in der Situations- und Trendanalyse und nur relativ knapp ein. Es werden keine, Ziele, Strategien, kein Handlungsbedarf und keine Massnahme(n) abgeleitet. Aus Sicht der Grünen Münsingen muss das Thema Klima im RGSK stärkeres Gewicht bekommen und entsprechend verankert werden. Die Ziele sind mit dem Klimazielen des Bundesrates in Einklang zu bringen.</p> <p>► Das Thema Biodiversität müsste aus unserer Sicht stärker im RGSK verankert werden.</p>	1 1	<p>► Die RKBM nimmt das Anliegen als Selbstauftrag entgegen. Sie wird eine Regionale Klimastrategie erarbeiten.</p> <p>► Dem Thema Biodiversität kommt in den Massnahmenblättern «Siedlungsprägende Grünräume» und «Vorranggebiete Kulturlandschaft» grosses Gewicht zu. Im Bericht wird im Verlaufe der weiteren Überarbeitung der Themenbereich stärker in den der Vordergrund gestellt.</p>
SP Region Bern-Mittelland	► Die Frage 9 bis 11 richten sich an die Gemeinden. Auch für die Fragen 12 bis 18 ist es schwer für die ganze Region Stellung zu beziehen. Die SP Bern-Mittelland unterstützt die Stossrichtung. Sie geht davon aus dass einzelne Sektionen zu den Massnahmeblättern auf ihrem Gebiet Stellung nehmen. Herzlichen Dank für die grosse und umfassende Arbeit!	4	► Wird zur Kenntnis genommen.

Partei	Kernaussagen	Nr	Antworten der RKBM
SVP Bern-Mittelland	▶ Die SVP Bern-Mittelland erwartet eine grundsätzliche kritische Überprüfung der Strategie auf Grund der Erfahrungen in der Corona-Krise.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
SVP Stadt Bern	▶ Die SVP Stadt Bern erwartet eine grundsätzliche kritische Überprüfung der Strategie auf Grund der Erfahrungen.	4	▶ Wird zur Kenntnis genommen.