

Oberes Worblental, Abstimmung Siedlung und Verkehr

Vernehmlassungsbericht

Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 28. Juni 2018

11. Juni 2018

Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Inhalt

1 Ausgangslage	4
2 Zusammenfassung der Vernehmlassungseingaben	4
3 Weiteres Vorgehen	5
4 Eingegangene Stellungnahmen	6
5 Stellungnahmen und Beantwortung	7
5.1 Gesamteindruck des Berichts zur Mitwirkung	7
5.2 Wie beurteilen Sie die Abschätzung der Entlastungspotenziale (Kapitel 8) und die Schlussfolgerungen (Kapitel 9)?	9
5.3 Welche der beschriebenen Verlagerungsmassnahmen sind für Ihre Gemeinde denkbar?	12
5.4 Gibt es aus Sicht Ihrer Gemeinde weitere Massnahmen, die zur Entlastung des Strassennetzes beitragen können?	14
5.5 Sind sie bereit, die Lösungsansätze gemeinsam mit den anderen beteiligten Gemeinden zu konkretisieren? («runder Tisch»)	15
5.6 Weitere Bemerkungen	16

1 Ausgangslage

Das Strassennetz im Oberen Worblental stösst bereits heute an seine Grenzen. Die Gemeinden des Worblentals werden aber weiter wachsen. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM startete deshalb das Projekt «Abstimmung Siedlung und Verkehr Oberes Worblental», das das Verkehrssystem im Hinblick auf den Zeithorizont 2030 überprüft. Die Analyse zeigt, dass der erwartete Mehrverkehr das Fassungsvermögen des Strassennetzes übersteigen wird.

Damit die geplante Siedlungsentwicklung im Oberen Worblental dennoch erfolgen und der erwartete Mehrverkehr abgewickelt werden kann, sind Massnahmen notwendig. Die Studie sieht das grösste Potenzial in der Verlagerung des Mehrverkehrs im Bereich MIV auf den ÖV sowie den FVV. Zentral ist ein gemeinsames Vorgehen der betroffenen Gemeinden.

Um das Mobilitätsverhalten zu beeinflussen, empfiehlt die Arbeitsgruppe den Gemeinden eine Reihe weiterer Massnahmen. Mit den folgenden Handlungsansätzen lässt sich das MIV-Aufkommen zur Morgen- und Abendspitze reduzieren, so dass Reserven auf dem Verkehrsnetz geschaffen werden:

- ▶ Zeitnahe Umsetzung der «Alltagsveloroute Worblental». Aktuell wird die Linienführung in einer Planungsstudie der RKBM definiert; der Bericht zur Mitwirkung liegt vor.
- ▶ Verpflichtung zu Mobilitätsmanagement bei neuen Bauvorhaben mit mehr als 20 Wohneinheiten und/oder 50 Arbeitsplätzen (behördenverbindlich bei Bewilligung von Baugesuchen). Dies führt zur Verlagerung und/oder Vermeidung von Verkehr.
- ▶ Verbesserung der innerörtlichen Erschliessung und Anbindung der S-Bahn-Haltestellen mit Ortsbussen.

Eine konsequente Umsetzung dieser Massnahmen ermöglicht die Verlagerung eines bedeutenden Teils des Mehrverkehrs im Bereich MIV auf andere Verkehrsträger. So kann die Überlastung in den kritischen Strassenabschnitten/-knoten in den Spitzenzeiten verringert bzw. die Reisezeiten im Worblental verkürzt werden.

2 Zusammenfassung der Vernehmlassungseingaben

Vom 9. November 2017 bis am 28. Februar 2018 fand die Vernehmlassung zu den Ergebnissen der Studie «Oberes Worblental, Abstimmung Siedlung und Verkehr» bei den betroffenen Gemeinden statt. Alle betroffenen Gemeinden (Bolligen, Ostermundigen, Stettlen, Vechigen und Worb) haben ein Stellungnahme abgegeben. Zusätzlich sind auch Stellungnahmen der Gemeinde Ittigen und des Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination eingegangen.

Der Grundlagenbericht wird von den Gemeinden als verständlich und nachvollziehbar wahrgenommen. Die Rückmeldungen der Gemeinden und des AÖV sind positiv.

Die Abschätzung der Entlastungspotenziale und die resultierenden Schlussfolgerungen werden grundsätzlich bestätigt und positiv beurteilt. Der Ansatz «Ermöglichen der vorgesehenen Gebietsentwicklung, Beeinflussung des Mobilitätsverhalten bei Neunutzungen» wird befürwortet.

Das Thema «Mobilitätsmanagement» lässt noch viele Fragen offen und soll von der RKBM weiterverfolgt werden. Insbesondere zur Umsetzung eines möglichen Mobilitätsmanagements mit Massnahmen gibt es bei mehreren Gemeinden noch Bedenken. So ist zum Beispiel die Frage, wie das Mobilitätsmanagement behörden- und auch grundeigentümergebunden umgesetzt werden kann, noch offen. Weiter ist es den befragten Gemeinden wichtig, ein Mobilitätsmanagement zu haben, welches für alle Gemeinden gleiche Bedingungen schafft, und nicht das Entwicklungspotenzial einer Gemeinde einschränkt.

Die Gemeinden halten die vorgeschlagenen Verlagerungsmassnahmen für denkbar, priorisieren sie jedoch unterschiedlich. Die Beeinflussung des Mobilitätsverhalten wird von allen Gemeinden aufgenommen, auch das Verlagerungspotenzial auf ÖV und FVV soll durch die Massnahmen realisiert werden.

Alle Gemeinden sind bereit, die Lösungsansätze gemeinsam zu konkretisieren und begrüßen die regionale Zusammenarbeit, die bereits zu diesem Bericht geführt hat.

Aus den eingegangenen Stellungnahmen wird deutlich, dass die konkrete Abstimmung von Siedlung und Verkehr auf einer (teil-)regionalen Stufe erfolgen und behördenverbindlich, beispielsweise im RGSK 2021 festgehalten werden soll. Die Erarbeitung eines regionalen Mobilitätsmanagements oder regionaler Leitlinien für ein Mobilitätsmanagement durch die RKBM ist erwünscht.

3 Weiteres Vorgehen

Aufgrund der Vernehmlassung sieht das weitere Vorgehen folgendermassen aus:

- ▶ **Alltagsveloroute Worblental:** Die Alltagsveloroute wird in einem separaten Projekt der RKBM ausgearbeitet. Aktuell wird die Linienführung aufgrund der Mitwirkung in Abstimmung mit der Begleitgruppe optimiert. Die Schlussdokumente mit der resultierenden Bestvariante werden den beteiligten Gemeinden voraussichtlich im Herbst 2018 zur Umsetzung übergeben.
- ▶ **Verbesserung der innerörtlichen Erschliessung/Anbindung an die S-Bahn (Ortsbusse):** Gemeinden, die die Einführung von Ortsbussen oder Taktanpassungen bei bestehenden Ortsbussen anstreben, können dies im Rahmen der Erarbeitung des regionalen Angebotskonzeptes 2022-25 als Antrag/Prüfauftrag einbringen.
- ▶ **Mobilitätsmanagement:** Die Fachbereiche Verkehr und Raumplanung der RKBM planen das Thema «Mobilitätsmanagement» auf regionaler Ebene anzugehen. Das Thema wird den Kommissionen Verkehr und Raumplanung unterbreitet und zur Aufnahme in das Arbeitsprogramm 2019 beantragt.

4 Eingegangene Stellungnahmen

Folgende Gemeinden, Institutionen und Personen haben eine Stellungnahme zu den Ergebnissen der Studie «Oberes Worblental Abstimmung Siedlung und Verkehr» abgegeben.

Gemeinde Bolligen

Gemeinde Ittigen

Gemeinde Ostermundigen

Gemeinde Stettlen

Gemeinde Vechigen

Gemeinde Worb

AÖV

5 Stellungnahmen und Beantwortung

5.1 Gesamteindruck des Berichts zur Mitwirkung

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM
Bolligen	▶ Ja	▶ -	▶
Ittigen	▶ Ja	▶ Die Gemeinde Ittigen ist zwar nur am Rande betroffen. In einem begrenzten Rahmen führt der Verkehr aus dem Worblental auch über Ittigen.	▶ Wird zur Kenntnis genommen
Ostermündigen	▶ Ja	▶ Ja, der Grundlagenbericht ist aus unserer Sicht verständlich und nachvollziehbar.	▶ Wird zur Kenntnis genommen
Stettlen	▶ Ja	▶ Grundsätzlich sind die drei Handlungsansätze nachvollziehbar. Um diese jedoch in Bezug auf die Umsetzung besser beurteilen zu können, wären weitere Ausführungen dazu hilfreich. Insbesondere zu den Mobilitätsmanagementmassnahmen wären zusätzliche Informationen wichtig und sollten in diesem Grundlagenbericht dargestellt werden.	▶ Die Fachbereiche Verkehr und Raumplanung der RKBM beantragen den Kommissionen die Aufnahme des Themas «regionales Mobilitätsmanagement» in die Jahresplanung 2019.
Vechigen	▶	▶ Für die Gelegenheit, zum Grundlagenbericht in eingangs erwähnter Angelegenheit Stellung zu nehmen, danken wir Ihnen. Im Grundsatz begrüßen wir die überkommunale Sichtweise und die Absicht, ein regionales Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Auch aus unserer Sicht sind Verkehrsfragen im regionalen Kontext und in längerfristigen Planungsinstrumenten gemeinsam zu lösen.	▶ Wird zur Kenntnis genommen
Worb	▶ Ja	▶	▶
AÖV	▶ Ja	<p>▶ Grundsätzlich sind der Bericht, die Vorgehensweise mit den Arbeitspaketen und die Methode plausibel und nachvollziehbar. Die Berücksichtigung von diversen Szenarien in der Siedlungsentwicklung erlaubt die unterschiedlichen Verkehrsentwicklung einander gegenüberzustellen. Die Region folgert daraus, dass bei der Berücksichtigung der Siedlungsentwicklungen gemäss dem Szenario "Ziele RGSK" das Verkehrswachstum am geringsten ist und dass das andere Szenario zu einem zu grossen Verkehrswachstum führt, weshalb für die vorliegenden Berechnungen ersteres als massgebendes Szenario gewählt wurde. Diese Schlussfolgerung und die Gegenüberstellung der Szenarien sind als eine Stärke der Studie anzusehen.</p> <p>▶ Das AÖV möchte an dieser Stelle darauf verweisen, dass die Siedlungsentwicklung gemäss RGSK II, als behördenverbindlichen regionalen Richtplan, als massgebendes Szenario relevant ist. In diesem werden explizit Entwicklungsachsen und deren Ausprägungen definiert. Die jeweiligen Entwicklungs-</p>	<p>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>▶ Die Priorisierung gut erschlossener Areale wird bei der Erarbeitung des RGSK 2021 zusammen mit den Gemeinden geprüft.</p>

ziele sind auf die Verkehrsentwicklungen abgestimmt. In diesem Zusammenhang stellt das AÖV fest, dass eine Priorisierung der Erschliessung der verschiedenen Areale vorzunehmen/begrüssenswert ist: gut erschlossene Areale sind prioritär zu behandeln.

- ▶ Im Kapitel 6 "Verkehrsentwicklung 2030" wird der Modal-Split thematisiert. Das AÖV empfiehlt, die Kenngrösse des Modal-Splits zu ergänzen.
 - ▶ In diesem Zusammenhang sollte auch der FVV-Anteil erklärt werden, der in unseren Augen tendenziell als hoch eingeschätzt wird.
 - ▶ Die Abschätzung der Modalsplit-Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel bezieht sich auf das Hauptverkehrsmittel pro Weg.
 - ▶ Die Abschätzung des gesamten Verkehrsvolumens über alle Verkehrsmittel erfolgte anhand der Siedlungsdaten und bewährten Kennzahlen für die Verkehrserzeugung. Mit Modalsplit-Annahmen wurde das Verkehrsvolumen auf die einzelnen Verkehrsmittel verteilt. Die Berechnung des heutigen MIV-Aufkommens wurde anhand der Angaben aus dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) kalibriert. Bei der Berechnung des ÖV-Aufkommens erfolgte wiederum eine Kalibration mit den Fahrgastzahlen der Verkehrsbetriebe. Das Fuss- und Veloverkehrsaufkommen ergibt sich als Differenz des gesamten Verkehrsvolumens abzüglich der MIV-Wege und ÖV-Wege. Hier erfolgte mangels Datengrundlagen keine Kalibration. Da die MIV- und ÖV-Werte kalibriert wurden, sollten unseres Erachtens die Angaben für den Fuss- und Veloverkehr ebenfalls in der richtigen Grössenordnung liegen.
-

5.2 Wie beurteilen Sie die Abschätzung der Entlastungspotenziale (Kapitel 8) und die Schlussfolgerungen (Kapitel 9)?

Eingabe	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM
Bolligen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die aufgezeigten Entlastungspotenziale sind grundsätzlich nachvollziehbar. Hervorzuheben ist sicherlich das Mobilitätsverhalten bei Neunutzungen. Die Gemeinde Bolligen unterstützt daher die folgenden Bestrebungen: autoarme oder sogar autofreie Nutzungen bei gut ÖV erschlossenen Gebieten ansiedeln, soweit möglich Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn / Bus (RBS), Velorouten optimieren beziehungsweise attraktiv gestalten 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Die Fachbereiche Verkehr und Raumplanung der RKBM beantragen ihren Kommissionen die Aufnahme des Themas «regionales Mobilitätsmanagement» in die Jahresplanung 2019.
Ittigen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aus unserer Sicht werden die richtigen Schlussfolgerungen gezogen. Da die beiden Gemeinden Stettlen und Vechigen ein sehr grosses, überdurchschnittliches Entwicklungspotential aufweisen, ist der zeitlichen Etappierung besondere Beachtung zu schenken. ▶ Auch die Weiterentwicklung des ÖV im Worblental ist wichtig: Taktverdichtungen bei der S7, Prüfen einer Ortsbuslinie in Stettlen, Taktverdichtungen des Busses ins Obermoos (Vechigen). ▶ Bezüglich des Mobilitätsmanagement sind für das Worblental für alle Gemeinden Vorschläge zur Ausgestaltung zu entwerfen, damit die gleiche Arbeit nicht X-Mal gemacht werden muss. Insbesondere ist auch gegenüber dem AGR eine Praxis zu entwickeln, damit nicht bei jeder Ein- und Umzonung bzw. bei jeder Planung die Gemeinden bei null beginnen müssen und dass ein Referenzierung zur Korridorstudie gemacht werden kann. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird im Rahmen der Erarbeitung des RGSK 2021 zusammen mit den Gemeinden geprüft. ▶ Die Gemeinden können ihre Anliegen (Einführung oder die Taktanpassungen von Ortsbussen, Taktverdichtung S7) im Rahmen der Erarbeitung des regionalen Angebotskonzeptes 2022-25 als Antrag/Prüfauftrag einbringen. ▶ Die Fachbereiche Verkehr und Raumplanung der RKBM beantragen ihren Kommissionen die Aufnahme des Themas «regionales Mobilitätsmanagement» in die Jahresplanung 2019.
Ostermundigen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Abschätzung der Entlastungspotenziale und die Schlussfolgerungen erachten wir als plausibel. Zweckmässig. Es wird deutlich, dass die Infrastruktur aus heutiger Sicht 2030 überlastet sein wird und es deshalb zwingend ist, Nutzungsverlagerungen zu erreichen (z.B. Attraktivitätssteigerung RBS S/7, Alltagsveloroute Worblental). Mobilitätsmanagementmassnahmen sind zweckmässig, jedoch steht der Gemeinde Ostermundigen hier wenig Spielraum zum Erreichen der Zielvorgaben offen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Stettlen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zu Kap. 8: Aus unserer Sicht ist der Handlungsansatz 1 „Ermöglichen der vorgesehenen Gebietsentwicklung, Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens bei Neunutzungen“ zu favorisieren. Die Gemeinde Stettlen verfolgt diesen Handlungsansatz bereits beim Entwicklungsgebiet Bernapark. Mit der Verlegung der RBS Haltestelle Deisswil ist ein wesentlicher Beitrag dafür geleistet worden. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen

Eingabe	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bei den darüber hinaus gehenden Handlungsansätzen ist es wichtig, dass diese je nach Situation einer Gemeinde zielführend sein können. In Stettlen erachten wir das Potenzial für einen Ortsbus, wie im Bericht auch nicht vorgeschlagen, als gering und diese Massnahme als nicht zielführend. ▶ Zu Kap 9: Die Schlussfolgerungen sind für uns nachvollziehbar. Vorbehalte haben wir in Bezug auf das Thema Mobilitätsmanagementmassnahmen, insbesondere wegen der Schwierigkeit einer Gleichbehandlung der Gemeinden bei der Umsetzung. Unsere Erfahrung mit dem Projekt Bernapark zeigt, dass ein Vorzeigeprojekt im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen, wegen Auflagen zur Mobilität sehr streng beurteilt wird und andere Entwicklung kaum Auflagen in diesem Sinne erhalten. Daher würde eine verbesserte Gleichbehandlung sehr begrüsst. ▶ In diesem Zusammenhang wäre aber zu überlegen, wie Projekte mit Mobilitätsmassnahmen einen Vorteil erhalten, anstelle diese immer weiter zu regulieren: Anreize schaffen, anstelle regulative Schwellenwerten einführen, ab welchen eine Pflicht zu Mobilitätsmanagementmassnahmen besteht. Z.B. Entwicklungsziele von Gemeinden abgestuft nach dem Grad umgesetzter Mobilitätsmassnahmen im RGSK III festlegen. ▶ Wenn man an dem System der Schwellenwerte festhalten will, stellt sich die Frage, ob diese nicht in einem grösseren Zusammenhang festzulegen sind. Also nicht einzelne grössere Bauvorhaben, sondern Schwellenwerte für ganze Gemeinden einzuführen. Dies hätte die Folge, dass auch kleinere Vorhaben beurteilt werden müssten. In erster Linie würde dies vermutlich zu einer Beschränkung der Parkplätze führen. Eine solche Massnahme müsste aber übergeordnet beschlossen werden und schlussendlich in die Baureglemente der Gemeinde und in die Gesetzgebung des Kantons einfließen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen ▶ Die Fachbereiche Verkehr und Raumplanung der RKBM beantragen ihren Kommissionen die Aufnahme des Themas «regionales Mobilitätsmanagement» in die Jahresplanung 2019. ▶ Wird bei der Erarbeitung des RGSK 2021 zusammen mit den Gemeinden geprüft. ▶ Die Fachbereiche Verkehr und Raumplanung der RKBM beantragen ihren Kommissionen die Aufnahme des Themas «regionales Mobilitätsmanagement» in die Jahresplanung 2019.
Vechigen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die im Grundlagenbericht zusammen mit den betroffenen Gemeinden erarbeitete Auswertung der Ist-Situation und das für die Gemeinde Vechigen aus der aktuellen baurechtlichen Grundordnung abgeleitete Entwicklungspotential sind aus unserer Sicht plausibel. Das Entwicklungspotential ist aber auf die Ziele der Gemeinde abzustimmen und zu bereinigen. Insbesondere wird den raumplanerischen, langfristigen Anforderungen an die Innenentwicklung keine oder nur wenig Beachtung geschenkt. ▶ Die grundsätzliche Annahme, dass jede auch nur kleinräumige Entwicklung eine Auswirkung auf die Mobilität haben wird, ist natürlich nachvollziehbar, allerdings wirken sich grosse und überdurchschnittliche Vorhaben mit gemischtem Nutzungspotenzial deutlich stärker und konzentrierter auf die Verkehrsinfrastrukturen aus als kleinere uniforme Vorhaben. Deshalb stellen wir die Richtigkeit eines alleinigen Kriteriums von Bauvorhaben mit mehr als 20 Wohnungen, bzw. mehr als 50 Arbeitsplätzen grundsätzlich in Frage. Bei diesem Nutzungsvolumen handelt es sich aus unserer Sicht um verhältnismässig kleine Vorhaben, 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das RGSK wird unter Federführung der RKBM mit den Gemeinden der Region erarbeitet. Das RGSK ist ein behördenverbindlicher, regionaler Richtplan und ist damit das massgebende Szenario für die künftige Entwicklung. ▶ Die Fachbereiche Verkehr und Raumplanung der RKBM beantragen ihren Kommissionen die Aufnahme des Themas «regionales Mobilitätsmanagement» in die Jahresplanung 2019.

Eingabe	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM
	<p>die im Einzelfall wenig Einfluss auf den konzentrierten Gesamtverkehr nehmen.</p> <p>► Ein Mobilitätskonzept als Lenkungsmassnahme ist dann effektiv, wenn es aufgrund der Analyse die Quelle der Problematik erkennt und nach realistischen Kriterien griffige, rechtlich durchsetzbare Massnahmen festlegt. Die Festlegung eines Mobilitätskonzeptes ist eine strategische Aufgabe, welche durch alle Exponenten mitgestaltet und in den konkreten baurechtlichen Grundordnungen der Gemeinden verankert, bzw. umgesetzt werden muss. Ansonsten bleibt es beim Konzept, das leider wenig konkrete Auswirkungen zeigen wird.</p>	<p>► S.o.</p>
Worb	<p>► Der gemäss der Analyse prognostizierte Mehrverkehr wird grundsätzlich nicht angezweifelt. Der gewählte Handlungsansatz, auf eine Reduktion der Gebietsentwicklungen zu verzichten, wird begrüsst. Nur mit diesem Ansatz können die u.a. auch vom Kanton zurecht angestrebten regionalen Entwicklungsziele erreicht werden. Die Schlussfolgerung, dass eine Beeinflussung des Verkehrsverhaltens erfolgen muss, ist entsprechend korrekt. Die vorgeschlagenen Massnahmen erachten wir als tauglich und mehrheitlich umsetzbar.</p> <p>► Eine Verpflichtung zu Mobilitätsmanagement bei grösseren Bauvorhaben erachten wir zwar als erstrebenswert, die rechtsverbindliche Durchsetzung jedoch als kurzfristig nicht möglich. Entsprechende Änderungen der baurechtlichen Grundordnung werden häufig nicht zeitgerecht möglich sein. Es erscheint uns daher als notwendig, die Grundeigentümer durch geeignete Kommunikationsmassnahmen zu animieren, freiwillig Mobilitätsmanagementmassnahmen zu treffen. Die betroffenen Gemeinden sind hier stark gefordert.</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>► Die Fachbereiche Verkehr und Raumplanung der RKBM beantragen ihren Kommissionen die Aufnahme des Themas «regionales Mobilitätsmanagement» in die Jahresplanung 2019.</p>
AÖV	<p>► Das AÖV teilt die Einschätzung, dass der Handlungsansatz mit Ermöglichen der vorgesehenen Entwicklungen und mit Beeinflussung des Verkehrsverhaltens im Vordergrund stehen sollte. Die Einschätzung der vorgeschlagenen Lösungsansätze zur Entlastung der Strasse und der Verlagerung des Verkehrs auf den ÖV wird ebenfalls geteilt. Das AÖV möchte an dieser Stelle betonen, dass in der Schlussfolgerung richtigerweise erkannt wird, dass eine Reduzierung des MIV-Anteils zu einer Zunahme bei den anderen Verkehrsträgern führt. Erkannte Kapazitätsengpässe bei ÖV und FVV sind frühzeitig in die dafür vorgesehenen regionalen Instrumente einzubringen.</p> <p>► Das Untersuchungsgebiet wird von mehreren Bahn- und Buslinien bedient. Die Studie befasst sich v.a. mit den Auswirkungen auf das Strassennetz. Zum ÖV werden nur generelle Bemerkungen gemacht. Spezifische Aussagen zu einzelnen ÖV-Linien macht der Bericht nicht. Die Studie rechnet mit einem ÖV-Wachstum von 10 bis 23 Prozent zwischen 2012 und 2030 (Maximalszenario bzw. Ziel RGSK). Werden nur die S7-Gemeinden Bolligen, Stettlen, Vechigen und Worb betrachtet, sind es 6 bis</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Wird zur Kenntnis genommen. Die Attraktivitätssteigerung auf der S7 sowie die Ausdehnung des 7.5-Minuten-Takts zwischen Bern und Bolligen wurden bereits vor Beginn der Studie in die Wege geleitet. Der Fokus der Studie lag daher insbesondere auf dem Strassennetz und den Verkehrsträgern MIV und LV.</p>

Eingabe	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM
	<p>19 Prozent. Das AÖV hat nachgerechnet: In den Planungsstudien zur 2. Teilergänzung S-Bahn bzw. zum STEP-Ausbau-schritt 2030 gehen wir für die S7 von deutlich höheren Wachstumsannahmen aus. Ohne die Aufteilung auf die einzelnen ÖV-Linien im Detail zu kennen, kann man deshalb davon ausgehen, dass die S7 die prognostizierten Verkehrsmengen im Bericht bewältigen kann, auch bei Umsetzung der Massnahmen zur Änderung des Mobilitätsverhalten. Die im Bericht getroffenen Annahmen sind somit richtig und können bestätigt werden. Das Ziel, durch die Einführung von Ortsbuslinien das ÖV-Wachstum von 10.4% auf 14.5% zu erhöhen, halten wir für ambitioniert. Um auf den durch Ortsbusse abgedeckten kurzen Distanzen attraktiv zu sein, muss der ÖV in kurzen Zeitabständen verkehren und auf möglichst alle S-Bahn-Züge Anschlüsse herstellen. Für das Obere Worblental heisst das: Ortsbusse im Viertelstundentakt, was eine relativ teure Massnahme ist und entsprechend hohe Anforderungen an die Fahrgastfrequenz stellt, um vom Kanton finanziert zu werden. Neue Linien werden zur Abklärung der Nachfrage zuerst als Versuchsbetrieb eingeführt, in der Regel mit zusätzlichen Beiträgen der Gemeinden.</p>	

5.3 Welche der beschriebenen Verlagerungsmassnahmen sind für Ihre Gemeinde denkbar?

Eingabe	Kernaussagen / Bemerkungen	Weiterbearbeitung der RKBM
Bolligen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Am ehesten kann sich die Gemeinde Bolligen die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens vorstellen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Ittigen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Keine Antwort, da Gemeinde Ittigen ausserhalb des Perimeters. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Ostermundigen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wir erachten es als notwendig, dass alle beschriebenen Verlagerungsmassnahmen umgesetzt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Stettlen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Attraktivierung der S7, Forcieren einer sicheren Alltagsveloroute, Mobilitätsmanagementmassnahmen als Anreizsystem allenfalls Schwellenwerte für die Gemeinde. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Vechigen	<p>Die nachfolgenden spezifischen Anliegen der Gemeinde Vechigen sind in der Weiterbearbeitung des Projektes zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Optimierung der Linienführung einer Alltagsveloroute mit direkter Siedlungsanbindung und deren rasche Realisierung mit geringem finanziellem Aufwand für die Gemeinden als wirkungsvolle Massnahme zur Förderung des Langsamverkehrs und zur Entflechtung der einzelnen Mobilitätsträger. ▶ Festlegen von realistischen und der jeweiligen Erschliessungsgüte (Entfernung zur ÖV-Anbindung) durch den öffentlichen Verkehr angepassten Kriterien für ein Mobilitätskonzept. Die Anbindung von Entwicklungsgebieten an den öffentlichen Verkehr unterscheidet sich stark und ist entsprechend massgebend zu berücksichtigen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Linienführung der Alltagsveloroute wird derzeit aufgrund der Mitwirkung überarbeitet. ▶ Die Fachbereiche Verkehr und Raumplanung der RKBM beantragen ihren Kommissionen die Aufnahme des Themas «regio-

Eingabe	Kernaussagen / Bemerkungen	Weiterbearbeitung der RKBM
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Mobilitätskonzept soll zusätzliche wirkungsvolle Massnahmen an der bestehenden Infrastruktur aufzeigen. Lenkungsmassnahmen wie die vorgesehene Dosierstation Muri wirken sich negativ auf die peripheren Verkehrsachsen aus und können zu einer ungewollten Verlagerung des Transitverkehrs führen. Die Massnahmen eines Mobilitätskonzeptes sind auf deren Gesamtauswirkungen auf den Transitverkehr zu überprüfen. ▶ Die Massnahmen sollen zwar zu einer Entlastung des gesamten MIV-Netzes führen, aber auch zum Umstieg auf andere Mobilitätsmodelle und den öffentlichen Verkehr animieren. Sie sollen verhindern, dass durch eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur im Worblental zusätzlicher Transitverkehr generiert wird. ▶ Die aktuellen Auswirkungen und Einflüsse der neuen Umfahrungsstrasse in Worb auf das Verkehrsverhalten im Worblental sind zu untersuchen und auszuwerten. Sie sind in die Überlegungen zum Mobilitätskonzept einzubeziehen. ▶ Schliesslich soll das Mobilitätsverhalten durch ein kluges Mobilitätsmanagement unterstützt werden (genügend Parkierungsmöglichkeiten, P+R, etc. an strategischen Umsteigestandorten). 	<p>nales Mobilitätsmanagement» in die Jahresplanung 2019.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die geplanten Dosierstellen im Raum Muri sind Teil der im RGSK II enthaltenen Massnahme «Verkehrsmanagement Muri–Bern Südost» unter Federführung des Kantons. ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Die Fachbereiche Verkehr und Raumplanung der RKBM beantragen ihren Kommissionen die Aufnahme des Themas «regionales Mobilitätsmanagement» in die Jahresplanung 2019.
Worb	▶ Alle beschriebenen Massnahmen.	▶ Wird zur Kenntnis genommen
AÖV	▶ -	▶

5.4 Gibt es aus Sicht Ihrer Gemeinde weitere Massnahmen, die zur Entlastung des Strassennetzes beitragen können?

Eingabe	Kernaussagen / Bemerkungen	Weiterbearbeitung der RKBM
Bolligen	▶ Die Gemeinde Bolligen sieht zurzeit keine weiteren Massnahmen, die zur Entlastung des Strassennetzes beitragen können.	Wird zur Kenntnis genommen.
Ittigen	▶ Wichtige Massnahmen die das Worblental betreffen liegen ausserhalb des Perimeters: Korrektur Bolligenstrasse, Anschluss Wankdorf, Verkehrsmanagement Worb in Richtung A6. Diese Massnahmen sind Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Worblentals.	▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Korrektur Bolligenstrasse, Anschluss Wankdorf wurden in der vorliegenden Studie berücksichtigt.
Ostermündigen	▶ Ein Autobahnanschluss/ - Zubringer Richtung By-Pass zur Erschliessung des mittleren Worblentals in der 2. Umsetzungsphase zu prüfen. Tramverlängerung bis Bernapark Richtung Deisswil, optimale Verknüpfung Tram / S-Bahnstation Ostermündigen mit Anbindung an S-Bahn Richtung Bern (und Richtung Thun).	▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Ideen können in den entsprechenden Projekten und Gefässen der RKBM (Netzstrategie ÖV, RGSK, AP) eingebracht werden.
Stettlen	▶ Vgl. Ausführungen unter 2.: Entwicklungsziele von Gemeinden abgestuft nach dem Grad umgesetzter Mobilitätsmassnahmen im RGSK III festlegen. Schwellenwerte für Gemeinden.	▶ Wird bei der Erarbeitung des RGSK 2021 zusammen mit den Gemeinden geprüft.
Vechigen	▶ -	▶
Worb	▶ Unternehmen dazu animieren, freiwillige Mobilitätsmanagementmassnahmen umzusetzen.	▶ Wird zur Kenntnis genommen und als zwischenzeitliche Massnahme seitens der Gemeinden begrüsst.
AÖV	▶ -	▶

5.5 Sind Sie bereit, die Lösungsansätze gemeinsam mit den anderen beteiligten Gemeinden zu konkretisieren? («runder Tisch»)

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Weiterbearbeitung der RKBM
Bolligen	Ja	▶ -	
Ittigen	Ja	▶ Wie oben bemerkt: Richtlinien Mobilitätsmanagement	▶ Die Fachbereiche Verkehr und Raumplanung der RKBM beantragen ihren Kommissionen die Aufnahme des Themas «regionales Mobilitätsmanagement» in die Jahresplanung 2019. .
Ostermundigen	Ja	▶ Primär ist eine übergeordnetes Mobilitätskonzept zu erstellen.	▶ Die Fachbereiche Verkehr und Raumplanung der RKBM beantragen ihren Kommissionen die Aufnahme des Themas «regionales Mobilitätsmanagement» in die Jahresplanung 2019. .
Stettlen	Ja	▶ -	▶
Vechigen	Ja	▶ Der Gemeinderat steht einem regionalen Mobilitätskonzept im Worblental offen gegenüber. Die angestrebte Zusammenarbeit unter den Gemeinden und mit dem Kanton wird begrüsst.	▶ Die Fachbereiche Verkehr und Raumplanung der RKBM beantragen ihren Kommissionen die Aufnahme des Themas «regionales Mobilitätsmanagement» in die Jahresplanung 2019.
Worb	Ja	▶ -	▶
AÖV	-	▶ Betrifft uns nicht. RKBM wird gebeten, bei Bedarf und zu gegebener Zeit auf den Kanton zu zukommen.	▶

5.6 Weitere Bemerkungen

Eingabe	Kernaussagen / Bemerkungen	Weiterbearbeitung der RKBM
Bolligen	▶ -	
Ittigen	▶ Korridorstudien dieser Art sind ein wichtiges Instrument für die koordinierte Weiterentwicklung eines Sektors. Wir begrüßen in diesem Sinne die Studie.	▶ Wird zur Kenntnis genommen
Ostermundigen	▶ Prüfung eines Linksabbiegeverbots Bolligenstrasse zu Steingrübli (Richtung Bernstrasse).	▶ Gehört in die Zuständigkeit des Kantons (TBA).
Stettlen	▶ Wir danken der RKBM für die Initiative diese für die Entwicklung des Worblentals wichtige Fragestellung anzugehen. Der Grundlagenbericht ist eine wertvolle fachliche Basis, um unter den Gemeinden eine gemeinsame Haltung in der Bewältigung der Verkehrsfragen ausdiskutieren zu können. Dieser Prozess soll aus unserer Sicht weitergeführt werden. Weiter unterstützt der Gemeinderat von Stettlen die geplanten, übergeordneten Massnahmen an der Bolligenstrasse, den Umbau Anschluss Wankdorf, die Pannestreifenumnutzung und die Planungen rund um die Trammerschliessung von Ostermundigen.	▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Die Fachbereiche Verkehr und Raumplanung der RKBM beantragen ihren Kommissionen die Aufnahme des Themas «regionales Mobilitätsmanagement» in die Jahresplanung 2019.
Vechigen	▶ Das effektive Entwicklungspotential ist mit den Gemeinden zu bereinigen, und die spezifischen Zielsetzungen sind unter Berücksichtigung der unterschiedlichen ÖV-Anbindung zu überprüfen. ▶ Unter der Voraussetzung, dass die unterschiedlichen Strukturen der Gemeinden entsprechend berücksichtigt werden, ist die angestrebte mittelfristige bauliche Entwicklung im Einklang mit den notwendigen Verkehrsmassnahmen in allen Gemeinden möglich und realistisch. Damit ein Mobilitätskonzept seine Wirkung entfalten kann braucht es die entsprechende rechtliche Grundlage in der Nutzungsplanung der Gemeinden.	▶ Das RGSK wird unter Federführung der RKBM mit den Gemeinden der Region erarbeitet. Das RGSK ist ein behördenverbindlicher, regionaler Richtplan und ist damit das massgebende Szenario für die künftige Entwicklung. ▶ Die Fachbereiche Verkehr und Raumplanung der RKBM beantragen ihren Kommissionen die Aufnahme des Themas «regionales Mobilitätsmanagement» in die Jahresplanung 2019.
Worb	▶ Die Schaffung von geeigneten Arbeitsplätzen innerhalb der Gemeinden kann dazu beitragen den Pendlerverkehr zu verringern. Der Anschluss an die S-Bahnstation wird als wichtig erachtet und sollte besser ausgebaut werden z.B. mittels Ortsbus. Für die Gemeinde Worb hat der Zugang oberes Worblental nicht das gleiche Gewicht wie für die übrigen betroffenen Gemeinden, da Worb via Muri-Gümligen – Rüfenacht noch einen zweiten Zugang hat.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
AÖV	▶ Das AÖV begrüsst die übergeordnete Stossrichtung des Berichtes, welche die 3-V Strategie (Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern und Verkehr verträglich gestalten) gemäss der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie verfolgt. Weiter sind die Berücksichtigung und die Bezugnahme auf andere Instrumente wie den	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Eingabe	Kernaussagen / Bemerkungen	Weiterbearbeitung der RKBM
	<p>Richtplan des ESP Wankdorfs oder der relevanten angrenzenden Aussenbezirke unserer Ansicht nach von grosser Bedeutung für eine erfolgreiche Umsetzung der Massnahmen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Ein weiterer Punkt, der zur erfolgreichen Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens beiträgt, sind Verkehrsmanagementmassnahmen, die den Verkehrsfluss gewährleisten. Diese sind aus Sicht des strassengebundenen ÖVs sehr wichtig für die ÖV-Priorisierung an geeigneten Stellen. Das Bedürfnis nach Sicherheit auf der Strasse nimmt mit dem Wachstum des Verkehrsaufkommens weiter zu, weshalb die Investitionen in die Sicherheit von grosser Bedeutung sind und somit begrüssenswert, um einen hohen Sicherheitsstandard beizubehalten. ▶ Als abschliessenden Punkt empfiehlt das AÖV, diese gut ausgearbeitete Studie in den Bericht des RGSK 2020 einfliessen zu lassen, damit beim Agglomerationsprogramm 4. Generation eine höhere Wirkungsbeurteilung erzielt werden kann. Das AÖV regt die Region daher an, die aufgeführten nicht-infrastrukturellen Massnahmen des AP7 (S. 11) im RGSK 2020 zu thematisieren (nicht als Eingabe von Massnahmen), um die Bemühungen der RKBM um die Abstimmung Verkehr und Siedlung aufzuzeigen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Die Fachbereiche Verkehr und Raumplanung der RKBM beantragen ihren Kommissionen die Aufnahme des Themas «regionales Mobilitätsmanagement» in die Jahresplanung 2019.