

Bewertung der Erschliessungsqualität der regionalen Erholungsschwerpunkte

Schlussbericht



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 20. Juni 2024

Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Gesamtprojektleitung

Timo Krebs
Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM)

Begleitgruppe

Isabel Aerni, RKBM Fachbereich Regionalpolitik
William Barbosa, RKBM Fachbereich Raumplanung
Pascal Gamper, BVD-TBA Kanton Bern
Hans Moser, Gemeinde Vechigen
Daniel Matti, Gemeinde Köniz
Fabienne Nussbaum, RKBM Fachbereich Verkehr
Reto Staub, Postauto

Autoren

Matthias Lebküchner
Sandro Tanner
INFRAS, Binzstrasse 23, 8045 Zürich
Tel. +41 44 205 95 95
info@infras.ch

Inhalt

1.	Ausgangslage, Ziele der Studie und Planungsperimeter	5
1.1.	Ausgangslage	5
1.2.	Ziele und Vorgehen der Studie	6
1.3.	Planungsperimeter und Erholungsschwerpunkte	7
2.	Methodik	9
2.1.	Indikatoren	9
2.1.1.	ÖV	9
2.1.2.	Fussverkehr (FV)	9
2.1.3.	Veloverkehr (VV)	11
2.1.4.	MIV	12
2.2.	Bewertung	13
2.2.1.	Bewertungsmassstab	13
2.2.2.	ÖV	14
2.2.3.	Fussverkehr (FV)	15
2.2.4.	Veloverkehr (VV)	16
2.2.5.	MIV	17
3.	Resultate	18
3.1.	ÖV	19
3.2.	Fussverkehr (FV)	21
3.3.	Veloverkehr (VV)	23
3.4.	MIV	25
3.5.	Erholungsschwerpunkte «Grünes Band»	26
4.	Handlungsbedarf	26
4.1.	Übersicht	27
4.2.	Hauptstossrichtungen	30
4.2.1.	ÖV	30
4.2.2.	Fussverkehr (FV)	31
4.2.3.	Veloverkehr (VV)	31
4.2.4.	Flankierende Massnahmen MIV	32
4.3.	Erholungsschwerpunkte «Grünes Band»	32

5. Gemeindeumfrage	33
Literatur	34
Anhang	35
Anhang 1: Resultate der einzelnen Indikatoren	35
Anhang 2: Resultate «Grünes Band»	49

1. Ausgangslage, Ziele der Studie und Planungsperimeter

1.1. Ausgangslage

Freizeitwege sind bereits heute der wichtigste Fahrzweck in der Region Bern-Mittelland. An den Werktagen dient rund ein Drittel der Wege der Freizeit, an den Wochenenden überwiegt der Freizeitverkehr: An Sonntagen sind rund drei Viertel aller zurückgelegten Wege dem Freizeitverkehr zuzuordnen. Der Anteil des Freizeitverkehrs an der Tagesdistanz pro Person weist in den letzten Jahren eine steigende Tendenz auf. Gemäss der «Schweizerischen Verkehrsperspektiven 2050» des Bundes von 2022 wird der Freizeitverkehr auch weiterhin stark zunehmen.

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM hat in ihrer Mobilitätsstrategie 2019 festgehalten, dass die Lenkung und die verträgliche Abwicklung des Freizeitverkehrs weiter an Bedeutung gewinnen werden. Im Rahmen der Mobilitätsstrategie ist der Freizeitverkehr gleich in mehreren Handlungsfeldern festgehalten:

- Handlungsfeld «Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abstimmen»
Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr nimmt eine wichtige Rolle ein, u.a. mit der Siedlungsentwicklung nach innen und einer weiteren Erhöhung der Nutzungsmischungen. Dies trägt zu kürzeren Freizeitwegen bei und generiert weniger zusätzlichen Verkehr. Voraussetzung ist, dass wichtige Freizeitangebote auch ohne MIV gut erreichbar sind.
- Handlungsfeld «Flächensparende Verkehrsmittel fördern»
Für den zunehmenden Freizeitverkehr sind attraktive ÖV-Verbindungen auch zwischen städtischen Gebieten und dem ländlichen Raum zu schaffen; die Freizeitstandorte sollen gut mit dem ÖV erreichbar sein.
- Handlungsfeld «Freizeitverkehr verträglich abwickeln»
Beim Freizeitverkehr ist der Anteil des MIV zugunsten von ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr zu reduzieren. Generell ist für alle wichtigen Freizeitangebote eine Erreichbarkeit ohne MIV zu ermöglichen. Dazu sind attraktive und direkte ÖV- und Veloverbindungen zu schaffen. Parkmöglichkeiten sind so zu gestalten, dass die lokale Bevölkerung möglichst wenig gestört wird und das Erholungserlebnis möglichst wenig beeinträchtigt wird.

Allen drei Handlungsfeldern ist gemeinsam, dass die Erreichbarkeit von Freizeitangeboten mit dem ÖV sowie dem Velo- und Fussverkehr eine hohe Priorität hat.

Im RGSK 2021 bzw. im Agglomerationsprogramm 4. Generation wurde im Zusammenhang mit der Erschliessung der regionalen Erholungsschwerpunkten folgende Massnahmen definiert:

- Die öffentliche Zugänglichkeit ist zu gewährleisten. Die Erholungsschwerpunkte sollen idealerweise an Velorouten und an das Wanderwegnetz angeschlossen sein.

- Es ist zu prüfen, ob die Erholungsschwerpunkte u.a. bezüglich der Erschliessung weiterentwickelt werden sollen.

1.2. Ziele und Vorgehen der Studie

Die Studie verfolgt die folgenden Ziele:

- Es wird eine Analyse der verkehrlichen Erschliessung der regionalen Erholungsschwerpunkte durch MIV, ÖV (entsprechende Grundlagen liegen aus Drittprojekten vor), Fussverkehr und Veloverkehr durchgeführt. Dazu werden für jedes Verkehrsmittel die relevanten Kriterien festgelegt und bewertet.
- Für die vier Verkehrsmittel werden verkehrliche Erschliessungsstandards definiert. Diese Standards bilden die Indikatoren für die Bewertung der Erschliessungsqualität.
- Die verkehrliche Erschliessung wird pro Verkehrsmittel bewertet. So kann für jeden Erholungsschwerpunkt eine Aussage gemacht werden, wie gut er durch den MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr erschlossen ist bzw. wie attraktiv jedes Verkehrsmittel zur Erreichung des Erholungsschwerpunkts ist.
- Darauf aufbauend erfolgt die Ableitung des Handlungsbedarfs hinsichtlich Zielerreichung der Mobilitätsstrategie 2019 sowie der Massnahmen gemäss RGSK 2021 bzw. im Agglomerationsprogramm 4. Generation im Zusammenhang mit einer attraktiveren Erschliessung der regionalen Erholungsschwerpunkte. Bei welchen Erholungsschwerpunkten besteht Handlungsbedarf, um die Erschliessung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs zu verbessern und damit deren Attraktivität zu erhöhen? Die Erschliessung des MIV soll nicht verbessert werden, es soll aber Handlungsbedarf im Sinne von allfälligen flankierenden Massnahmen zur Förderung des ÖV und Fuss- und Veloverkehrs (FVV) eruiert werden (v.a. Parkplatzangebot, Parkplatzbewirtschaftung). Es werden Stossrichtungen zur Behebung allfälliger Erschliessungsdefizite aufgezeigt, die als Input in das RGSK 2025 bzw. Agglomerationsprogramm 5. Generation (für Fuss-/Veloverkehr) und die weiteren regionalen Instrumente einfliessen sollen, bzw. in Folgestudien bearbeitet werden sollen.
- Die Bewertung der Wichtigkeit eines Erholungsschwerpunktes aufgrund des Besucheraufkommens ist nicht Teil dieser Studie. Der Handlungsbedarf, der aus dieser Studie eruiert wird, bezieht sich rein auf die Erschliessungsqualität. Ob die aus dem Handlungsbedarf folgenden Stossrichtungen verhältnismässig sind, muss später bei der Evaluation der Massnahmen in einer Zweckmässigkeitsprüfung durch Einbezug des Nachfragepotenzials untersucht werden.

Die Massnahmen, welche aus dem identifizierten Handlungsbedarf und den Stossrichtungen folgen, sind später zu konkretisieren (nicht Bestandteil dieser Studie) und haben zum einen das Ziel, eine Modalverschiebung weg vom MIV im Freizeitverkehr zu erreichen. Zum anderen sollen sie dazu beitragen, dass Freizeitaktivitäten stärker in der Region stattfinden.

1.3. Planungssperimeter und Erholungsschwerpunkte

Der Planungssperimeter entspricht dem Perimeter der RKBM. Untersucht wurden die in den beiden Massnahmenblättern des RGSK 2021 / AP 4 festgehaltenen Erholungsschwerpunkte innerhalb und ausserhalb der Agglomeration Bern. Diese Liste wurde mit einzelnen weiteren Punkten gezielt ergänzt. Erholungsschwerpunkte in der Kernagglomeration, dessen gute Erschliessung per ÖV und Velo bekannt sind, wurden bei der Analyse nicht untersucht. Neun Erholungsschwerpunkte, welche Skilifte sind, wurden nur für den MIV und ÖV geprüft, da eine Erschliessung mit Fuss- oder Veloverkehr als nicht relevant eingestuft wurde. In Abbildung 1 sind die 125 analysierten Erholungsschwerpunkte ersichtlich.

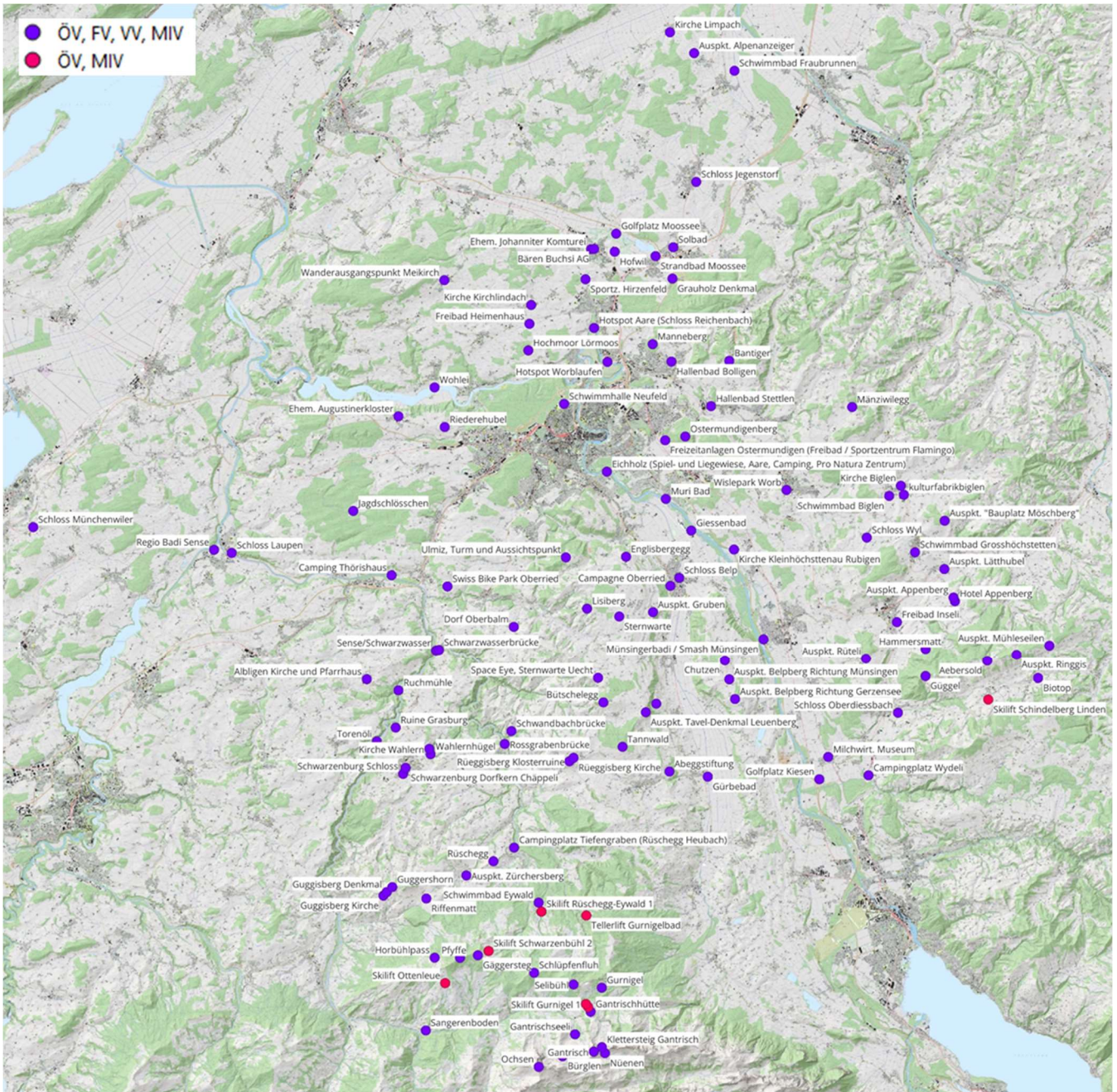


Abbildung 1: Auf Erschließungsqualität zu prüfende Erholungsschwerpunkte (für ÖV, FV, VV und MIV bzw. nur für ÖV und MIV)

2. Methodik

2.1. Indikatoren

2.1.1. ÖV

Wichtige Erfolgsfaktoren¹ für den ÖV sind zum einen die direkte Erreichbarkeit (Haltestelle möglichst nahe am Ziel), zum anderen die Angebotsqualität (Takt, Fahrzeugart) und die Betriebszeiten des Angebots.

Die Bewertung für die ÖV-Erschliessung der Erholungsschwerpunkte erfolgt daher durch die folgenden drei Indikatoren:

- Entfernung der Haltestelle: Fussdistanz zwischen Erholungsschwerpunkt und Haltestelle/Bahnhof. Falls dieser Fussweg zum Erlebnis des Erholungsschwerpunkts gehört, ist die Entfernung nicht entscheidend (z.B. Berggipfel, da hier die Wanderung auf den Gipfel die Erholung selbst darstellt).
- Angebotsqualität: Fahrzeugart (Bahn/Bus) und Takt
- Betriebszeit: Tägliche und saisonale Betriebszeit des Angebots

2.1.2. Fussverkehr (FV)

Das schweizerische Wanderwegnetz (Swisstopo, 2023) besteht aus hochwertigen Wegen für den Fussverkehr. Es wird davon ausgegangen, dass Besucher von Erholungsschwerpunkten, die zu Fuss dorthin gelangen, auf diesem Wanderwegnetz unterwegs sind. Liegt ein Erholungsschwerpunkt nicht am Wanderwegnetz, ist die Fussgängerfreundlichkeit des Weges vom Wanderwegnetz zum Erholungsschwerpunkt entscheidend für den Erfolg der Erschliessung durch den Fussverkehr.

Die Erschliessungsqualität durch den Fussverkehr wird deshalb anhand folgender Indikatoren bewertet:

- Entfernung des Wanderwegnetzes: Fussdistanz zwischen Erholungsschwerpunkt und Wanderwegnetz
- Qualität Fussweg: Qualität des Weges zwischen Erholungsschwerpunkt und Wanderwegnetz

¹ Ein weiterer wichtiger Erfolgsfaktor für den ÖV ist die Reisezeit im Vergleich zum MIV. Eine Bewertung dieses Indikators bedingt umfangreiche, verkehrsmodellbasierte Analysen. Darauf wurde im Rahmen dieses Auftrags verzichtet. Die Bewertung konzentriert sich somit auf die räumliche Erschliessungsqualität sowie die Häufigkeit der Verbindungen unter Berücksichtigung der Betriebszeiten.

- Querungsqualität: Qualität der Querungen von Strassen auf dem Weg zwischen Erholungsschwerpunkt und Wanderwegnetz
- Querungshäufigkeit: Anzahl Querungen von Strassen auf dem Weg zwischen Erholungsschwerpunkt und Wanderwegnetz

Die ersten zwei Indikatoren beschreiben den Längsverlauf des Weges, die letzten zwei die Querungen von Strassen auf diesem Weg. Es wird also nur der Weg zwischen dem Wanderwegnetz und dem Erholungsschwerpunkt und nicht das Wanderwegnetz selbst analysiert. Die Lage der Erholungsschwerpunkte zum Wanderwegnetz ist auf Abbildung 2 dargestellt.

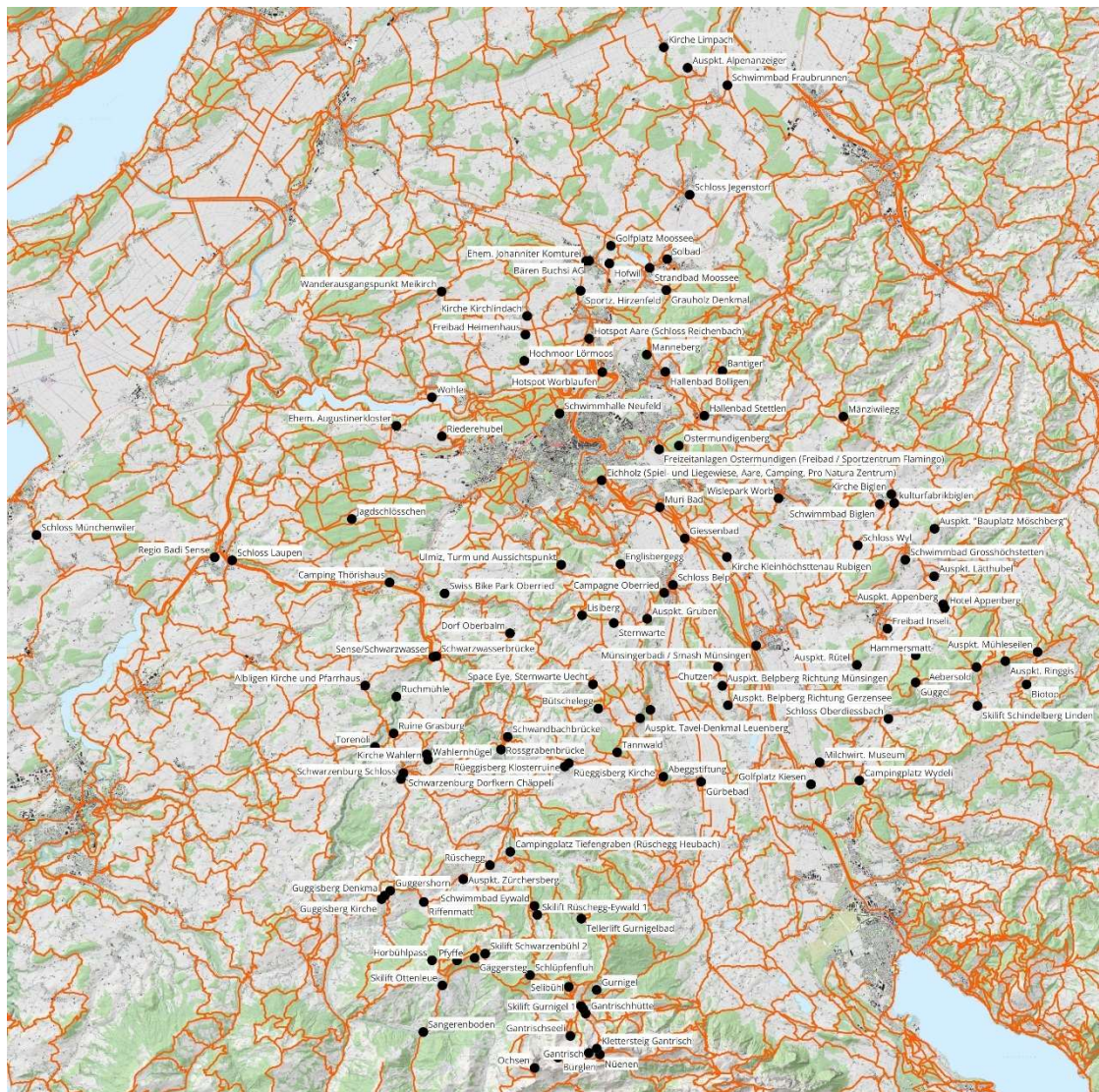


Abbildung 2: Lage der Erholungsschwerpunkte zum Wanderwegnetz (orange)

2.1.3. Veloverkehr (VV)

Das Velowegnetz in der Region Bern-Mittelland besteht zum einen aus einem Freizeitnetz und zum anderen aus einem Alltagsnetz. Diese Netze weisen hochwertige Wege für den Veloverkehr auf. Es wird davon ausgegangen, dass Besucher von Erholungsschwerpunkten, die mit dem Velo dorthin gelangen, auf diesen zwei Netzen unterwegs sind. Liegt ein Erholungsschwerpunkt nicht an den Velonetzen, ist die Velofreundlichkeit des Weges von den Velonetzen zum Erholungsschwerpunkt entscheidend für den Erfolg der Erschliessung durch den Veloverkehr. Es ist anzumerken, dass es nur um Anreiseveloverkehr zum Erholungsschwerpunkt geht, und nicht um Velotouren, die am Erholungsschwerpunkt vorbeiführen.

Die Erschliessungsqualität durch den Veloverkehr wird folglich anhand untenstehender Indikatoren bewertet.

- Entfernung des Velo-Freizeitnetzes: Wegdistanz mit dem Velo zwischen Freizeitnetz und Erholungsschwerpunkt
- Wegqualität zum/vom Velo-Freizeitnetz: Qualität des Weges zwischen Freizeitnetz und Erholungsschwerpunkt
- Entfernung des Velo-Alltagsnetzes: Wegdistanz mit dem Velo zwischen Alltagsnetz und Erholungsschwerpunkt
- Wegqualität zum/vom Velo-Alltagsnetz: Qualität des Weges zwischen Alltagsnetz und Erholungsschwerpunkt

Die Höhendifferenz zwischen Erholungsschwerpunkt und Velonetzen wird nicht als Indikator berücksichtigt, da Massnahmen zur Unterstützung der Höhenüberwindung nicht zur Diskussion stehen. Die Lage der Erholungsschwerpunkte zu den beiden Velonetzen sind auf Abbildung 3 dargestellt.

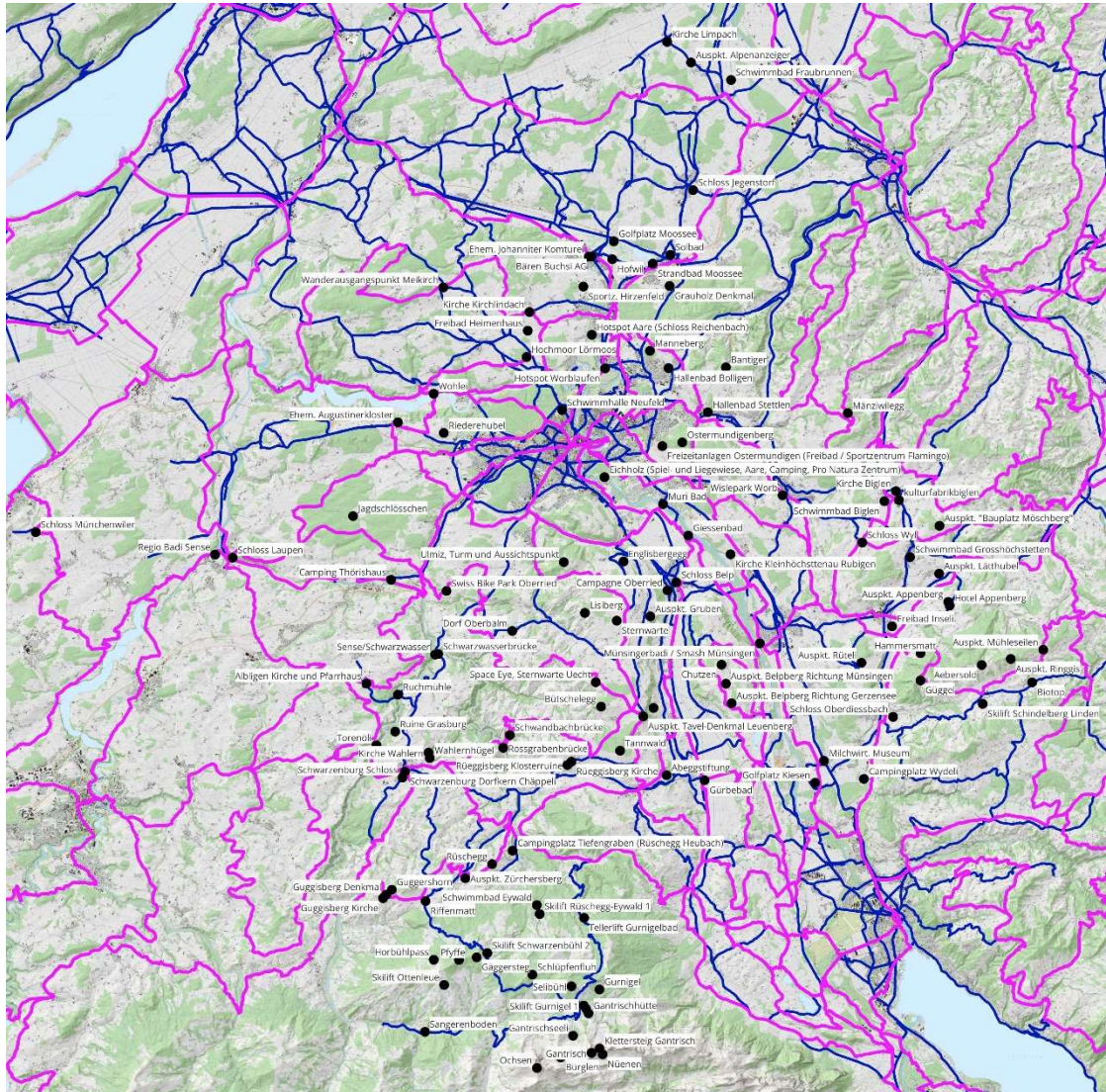


Abbildung 3: Lage der Erholungsschwerpunkte zum Velo-Freizeitnetz (pink) und Velo-Alltagsnetz (blau)

2.1.4. MIV

Der Modalsplit vieler Ausflugsziele wird vom MIV dominiert. Hauptgründe dafür sind die direkte Erreichbarkeit (Parkieren möglichst nahe am Ziel), die zeitliche Flexibilität (keine Bindung an einen Fahrplan), welche immer gegeben ist, sowie die Reisezeit. Die Reisezeit wird in dieser Studie nicht berücksichtigt, da der Aufwand einer Operationalisierung nicht verhältnismässig wäre (vgl. auch Ausführungen zu den Indikatoren für die ÖV-Erschliessung). Zusätzlich sind die Kosten fürs Parkieren ein Faktor bei der Entscheidung, ob das Auto gewählt wird oder nicht.

Die Erschliessungsqualität der Erholungsschwerpunkte durch den MIV wird daher anhand folgender drei Indikatoren bewertet:

- Entfernung der Parkierungsmöglichkeit: Fussdistanz zwischen Erholungsschwerpunkt und Parkplatz. Falls der Fussweg zum Erlebnis des Erholungsschwerpunkts gehört, wird die Entfernung als nicht relevant eingestuft (z.B. Berggipfel, da hier die Wanderung auf den Gipfel die Erholung selbst darstellt).
- Parkplatzgrösse: Anzahl Parkplätze bei der Parkierungsmöglichkeit
- Parkplatzbewirtschaftung: Kosten fürs Parkieren

2.2. Bewertung

Die Bewertung erfolgt pro Kriterium. Jedes Kriterium wird aufgrund seines Einflusses auf die Attraktivität des Verkehrsmittels gewichtet.

2.2.1. Bewertungsmassstab

Die Bewertung erfolgt auf einer Skala von 1 bis 5 (siehe Abbildung 4). Werte 4.5 höher bedeuten eine sehr gute, Werte von 3.5 bis 4.5 eine gute und Werte von 2.5 bis 3.5 eine mittelgute Erschliessung. Für Werte > 2.5 wird angenommen, dass der Mindest-Erschliessungsstandard erfüllt ist. Bei Werten unter 2.5 ist der Erschliessungsstandard nicht erfüllt (schlecht bei 1.5 bis 2.5 und sehr schlecht bei unter 1.5). Die Bewertung ist aus Sicht der Nutzer zu verstehen, auch beim MIV (z.B. ist es gut, wenn Parkplätze nicht bewirtschaftet sind, und schlecht, wenn sie bewirtschaftet sind; aus Sicht der Förderung des ÖV und des FVV gemäss Zielen der Mobilitätsstrategie ist es gerade umgekehrt).

Wert	Bewertung	Erschliessung erfüllt?
4.5 – 5	sehr gut 	✓
3.5 – 4.5	gut 	✓
2.5 – 3.5	mittel 	✓
1.5 – 2.5	schlecht 	✗
1 – 1.5	sehr schlecht 	✗

Abbildung 4: Bewertungsskala

2.2.2. ÖV

Das Wertegerüst für den ÖV ist auf Abbildung 5 dargestellt. Die drei Indikatoren Wegdistanz zur Haltestelle, Angebotsqualität und Betriebszeit werden alle gleich stark gewichtet. Die Gesamtbewertung ist das gewichtete Mittel der drei Indikatoren. Sind das Angebot und die Betriebszeit unter der Woche, am Samstag und am Sonntag verschieden, werden die schlechteren Werte berücksichtigt. Unterscheidet sich die Angebotsqualität und die Betriebszeiten für Sommer und Winter, wird die Saison mit der schlechteren Betriebszeit bewertet. Ausgenommen davon sind Erholungsschwerpunkte, die nur in einer Saison Besucher anziehen: Für Skilifte werden Angebot und die Betriebszeiten im Winter und für Freibäder diejenigen im Sommer bewertet.

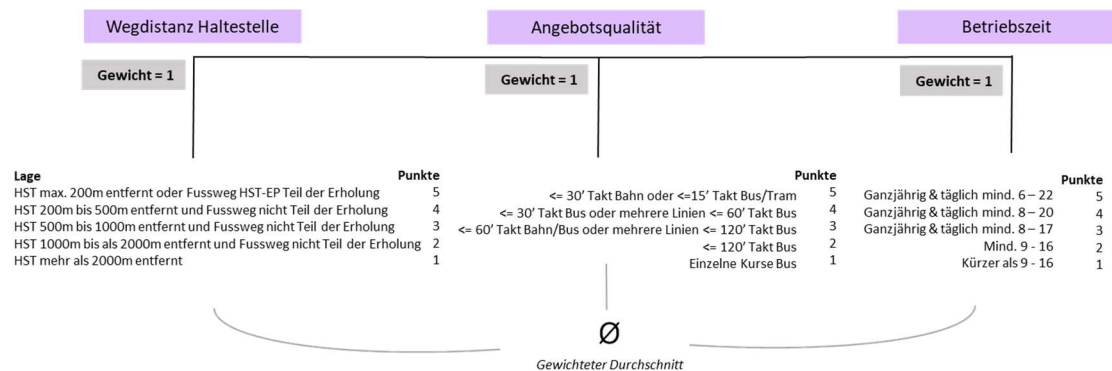


Abbildung 5: Wertegerüst ÖV

2.2.3. Fussverkehr (FV)

Auf Abbildung 6 ist das Wertegerüst für den Fussverkehr dargestellt. Die Bewertung für den Längsverlauf berechnet sich durch die Multiplikation der Punkte für die Distanz und der Punkte für die Qualität; das daraus resultierende Produkt wird anschliessend auf Werteskala von 1 bis 5 normiert. Mit gleicher Methodik erfolgt die Bewertung für die Qualität und Anzahl der Querungen. Durch die Verwendung der Multiplikation fallen tiefe Werte für einzelne Indikatoren stärker ins Gewicht, als wenn das arithmetische Mittel genommen würde. Somit werden Fälle, wo die Bewertung der Indikatoren starke Unterschiede aufweist (z.B. Distanz gut und Qualität schlecht) etwas schlechter bewertet, als es mit dem arithmetischen Mittel der Fall wäre. So kann verhindert werden, dass Handlungsbedarf übersehen wird.

Die Gesamtbewertung ist das gewichtete Mittel der Punkte für den Längsverlauf und der Punkte für die Querungen. Der Längsverlauf erhält ein Gewicht von 3, die Querungen ein Gewicht von 1. Diese Entscheidung ist damit zu begründen, dass der Längsverlauf der deutlich wichtigere Indikator ist (verläuft z.B. der Weg zwischen Erholungsschwerpunkt und Wanderwegnetz ohne Trottoir entlang einer Tempo 80 Strasse, ist dies einschneidender, als wenn diese Strasse gequert werden muss).

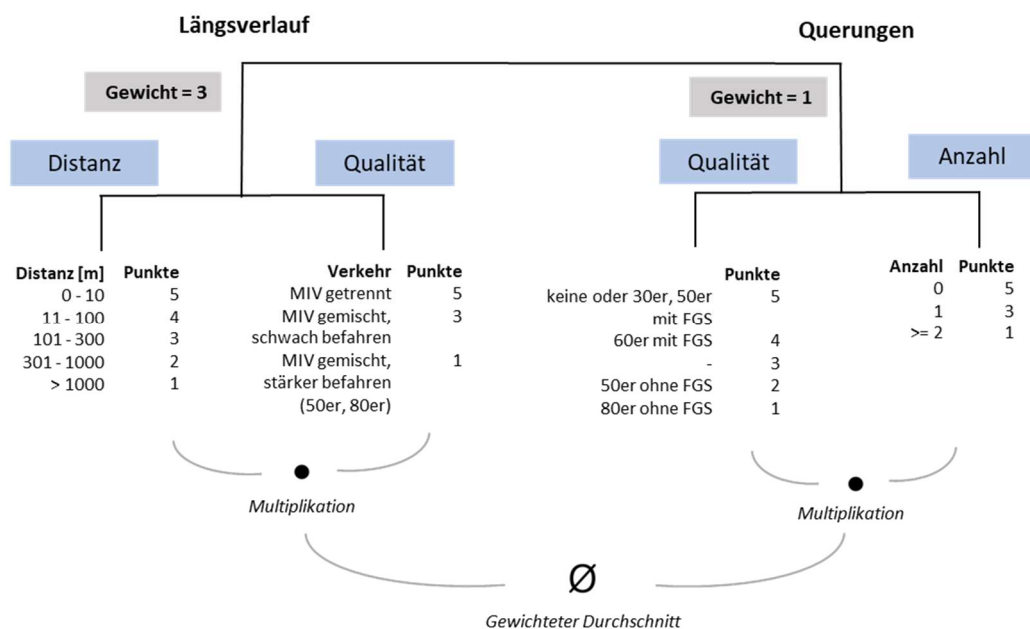


Abbildung 6: Wertegerüst Fussverkehr

2.2.4. Veloverkehr (VV)

Abbildung 7 stellt das Wertegerüst für den Veloverkehr dar. Die Bewertung erfolgt zum einen für die Erschliessung im Bezug zum Freizeit-Velonetz und zum anderen für jene im Bezug zum Alltags-Velonetz. Beides wird gleichermassen bewertet. Die Bewertung der Erschliessung in Bezug zu einem Netz erfolgt, wie für den Fussverkehr, durch die Multiplikation der Punkte für die Distanz und der Punkte für die Qualität; das daraus resultierende Produkt wird anschliessend auf Werteskala von 1 bis 5 normiert. Die Gesamtbewertung ist das gewichtete Mittel der beiden Netze. Die Wichtigkeit von Freizeit- und Alltagsnetz ist identisch (beide mit Gewicht 1).

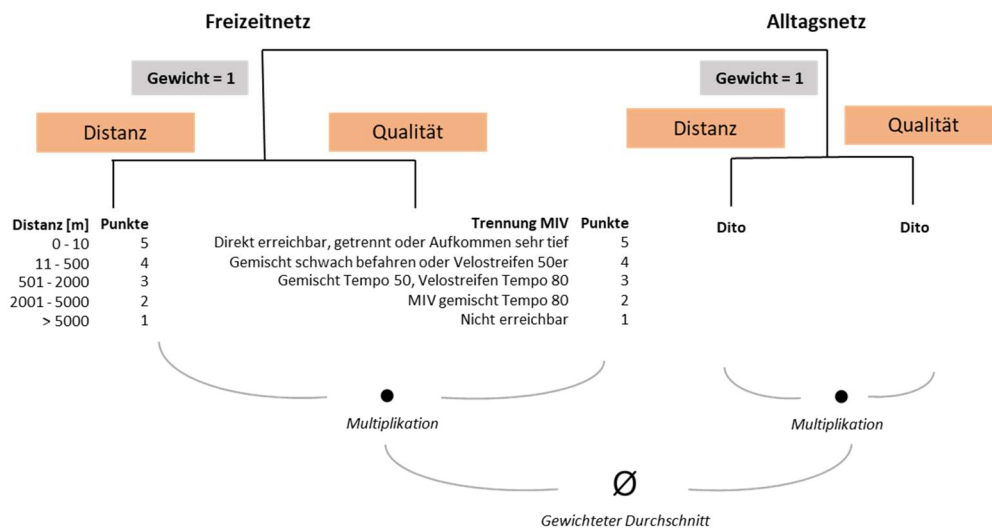


Abbildung 7: Wertegerüst Veloverkehr

2.2.5. MIV

Abbildung 8 zeigt das Wertegerüst für den MIV. Die Parkierungsmöglichkeit ist der wichtigste Indikator – sehr wichtig für die Verkehrsmittelwahl ist, ob Parkplätze nahe vom Ziel verfügbar sind – und wird deshalb doppelt gewichtet. Parkplatzbewirtschaftung und Anzahl Parkplätze werden nur einfach gewichtet. Letzteres ist zwar sehr entscheidend, es weist aber eine Unschärfe auf, denn für eine genauere Bewertung müsste die Parkplatzmenge ins Verhältnis zum Besucheraufkommen gesetzt werden. Dies wäre nicht verhältnismässig für diese Studie, da MIV-Massnahmen nicht im Vordergrund stehen. Die Gesamtbewertung ist das gewichtete Mittel der drei Indikatoren.

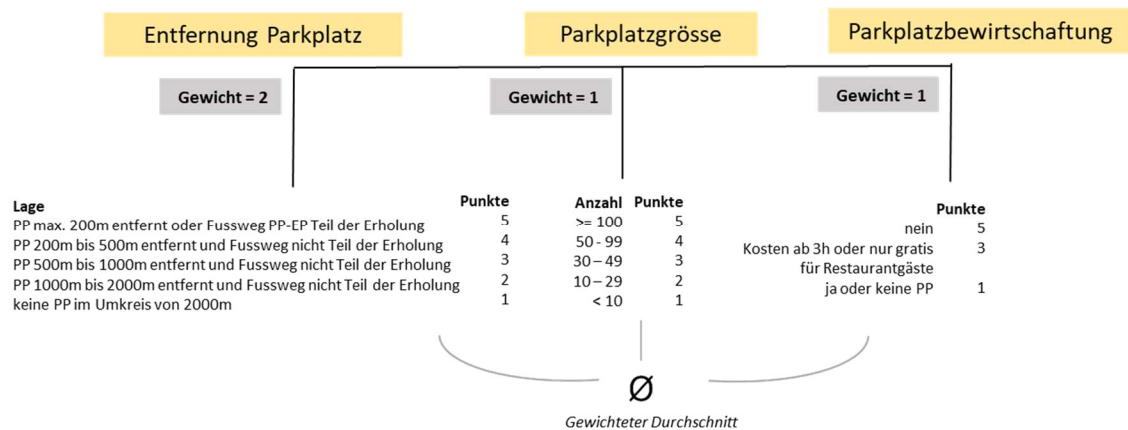


Abbildung 8: Wertegerüst MIV

3. Resultate

Im Folgenden sind die Bewertungen der Erschliessungsqualitäten durch MIV, ÖV, FV und VV dargestellt. Auf den Karten stellen die Farben der Erholungsschwerpunkte die Gesamtbewertung des jeweiligen Verkehrsmittels dar. Die darunter aufgeführten Diagramme zeigen die Anzahl Erholungsschwerpunkte pro Bewertungseinheit (sehr gut bis sehr schlecht) für jeden Indikator und im Total.

Die Resultate für den MIV dienen nicht dazu aufzuzeigen, für welche Erholungsschwerpunkte Handlungsbedarf zur Verbesserung der MIV-Erschliessung besteht. Vielmehr deuten sie darauf hin, wo der ÖV (und allenfalls auch der FV und VV) überhaupt gegenüber dem MIV konkurrenzfähig sind. Dies ist tendenziell der Fall, wenn die Bewertung des MIV nicht sehr gut oder gut ist. Je schlechter die MIV-Bewertung, desto höher ist das Marktpotenzial für die anderen Verkehrsmittel und desto mehr macht es Sinn, für diese (insbesondere ÖV) Verbesserungsmassnahmen durchzuführen.

3.1. ÖV

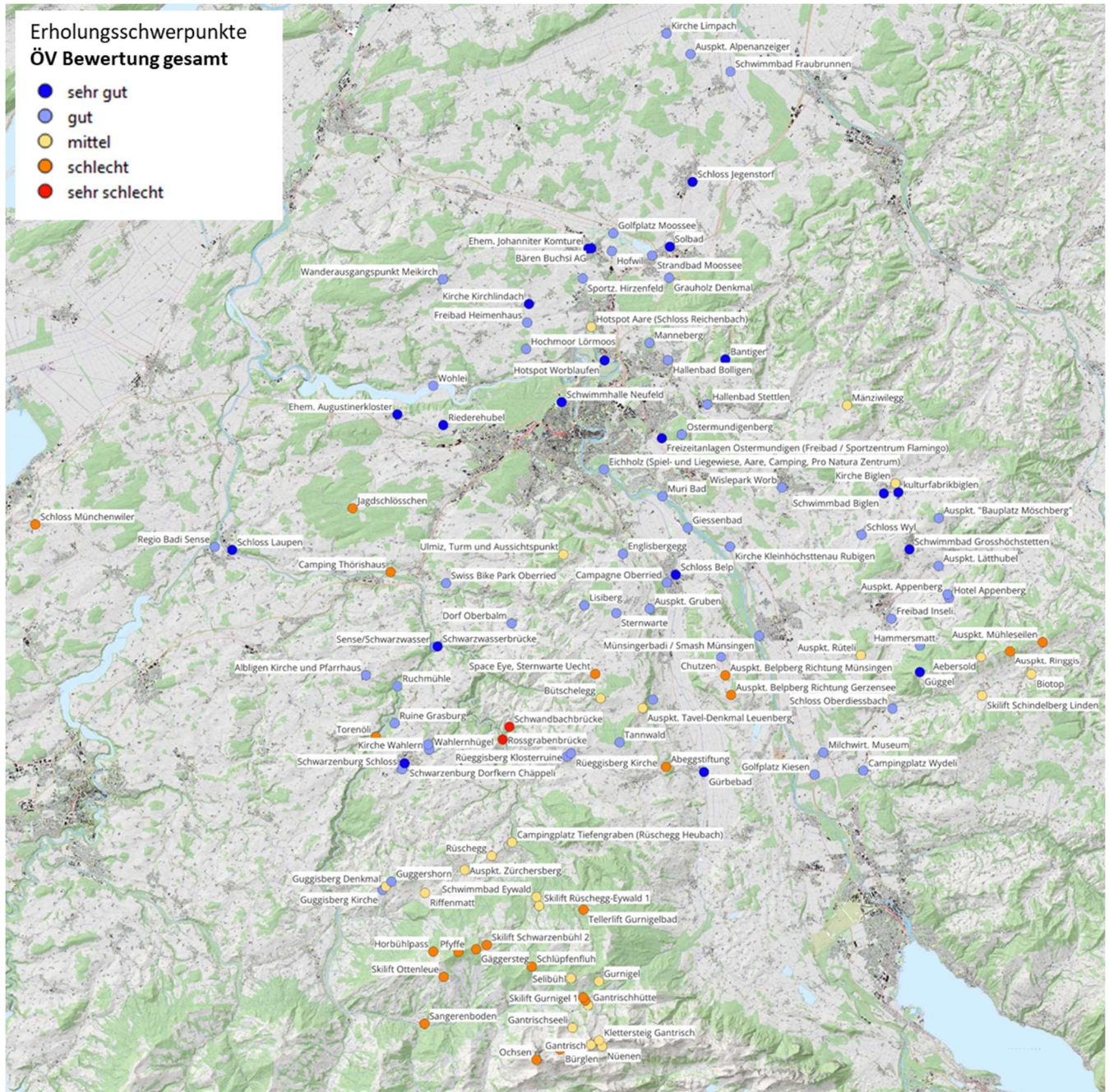


Abbildung 9: Gesamtbewertung der Erholungsschwerpunkte für den ÖV

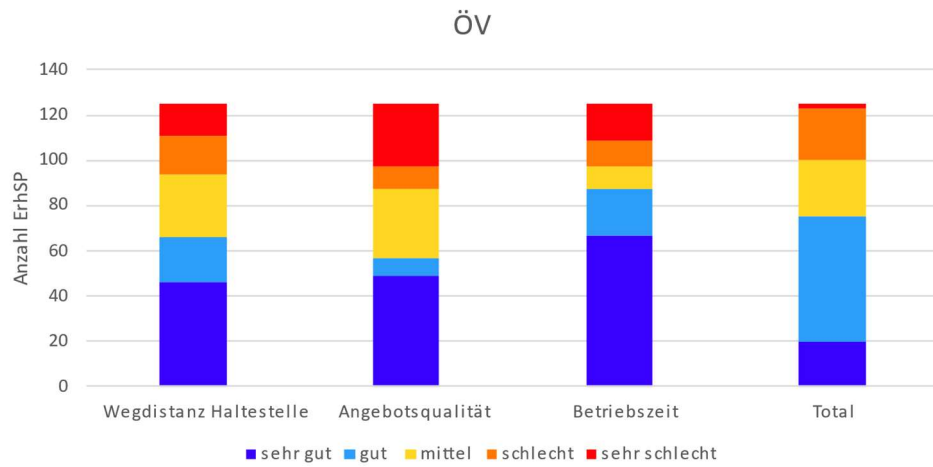


Abbildung 10: Bewertung ÖV – Anzahl Erholungsschwerpunkte pro Bewertungseinheit für jeden Indikator und im Total

3.2. Fussverkehr (FV)

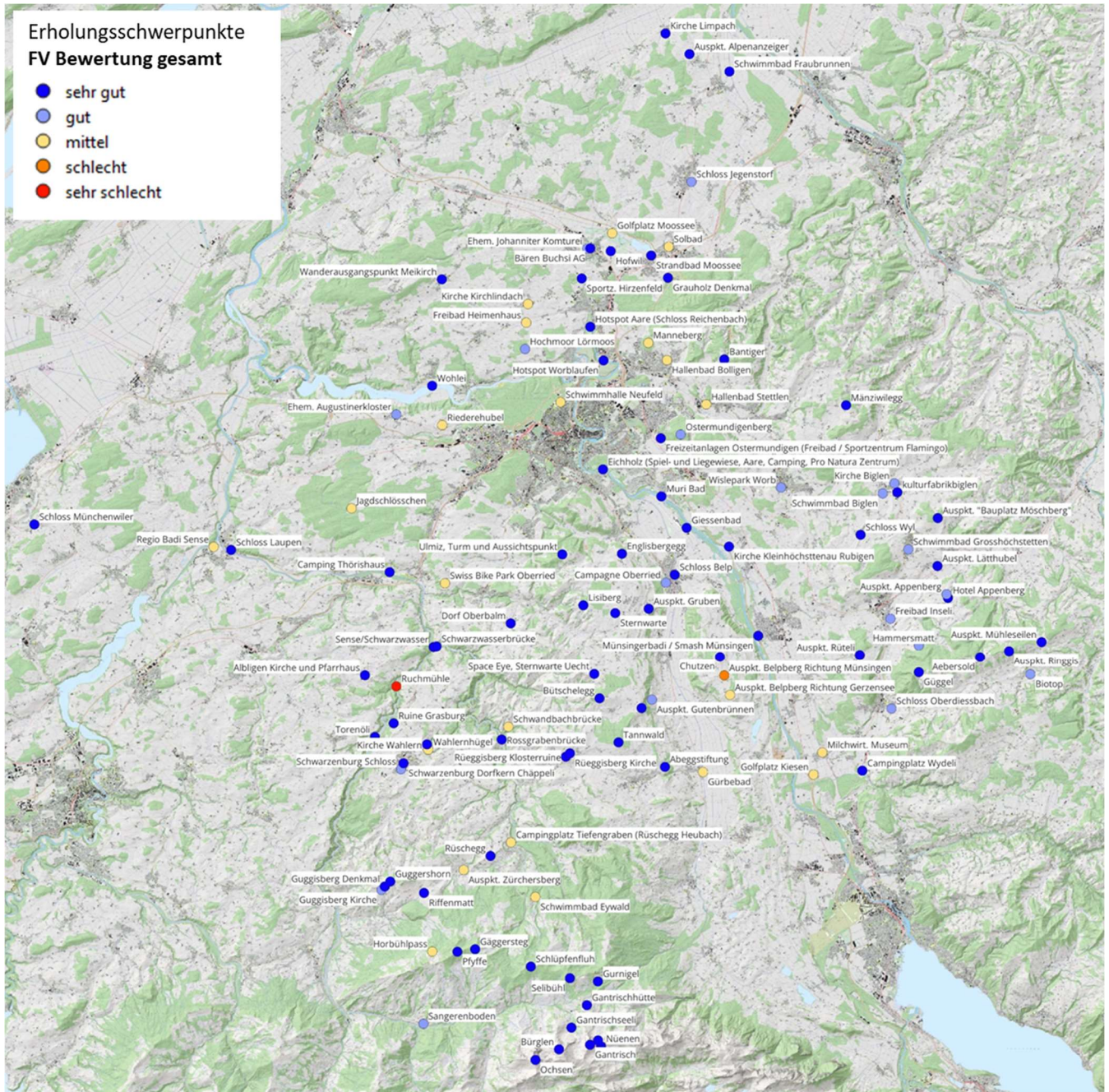


Abbildung 11: Gesamtbewertung der Erholungsschwerpunkte für den FV

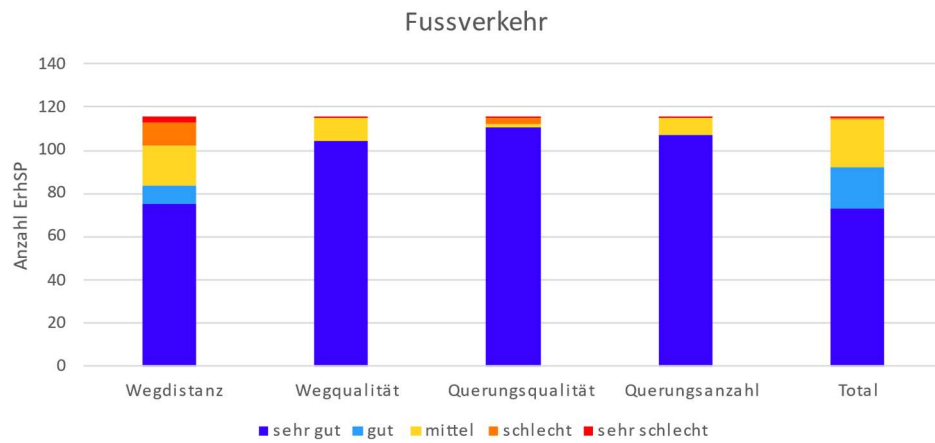


Abbildung 12: Bewertung FV – Anzahl Erholungsschwerpunkte pro Bewertungseinheit für jeden Indikator und im Total

3.3. Veloverkehr (VV)

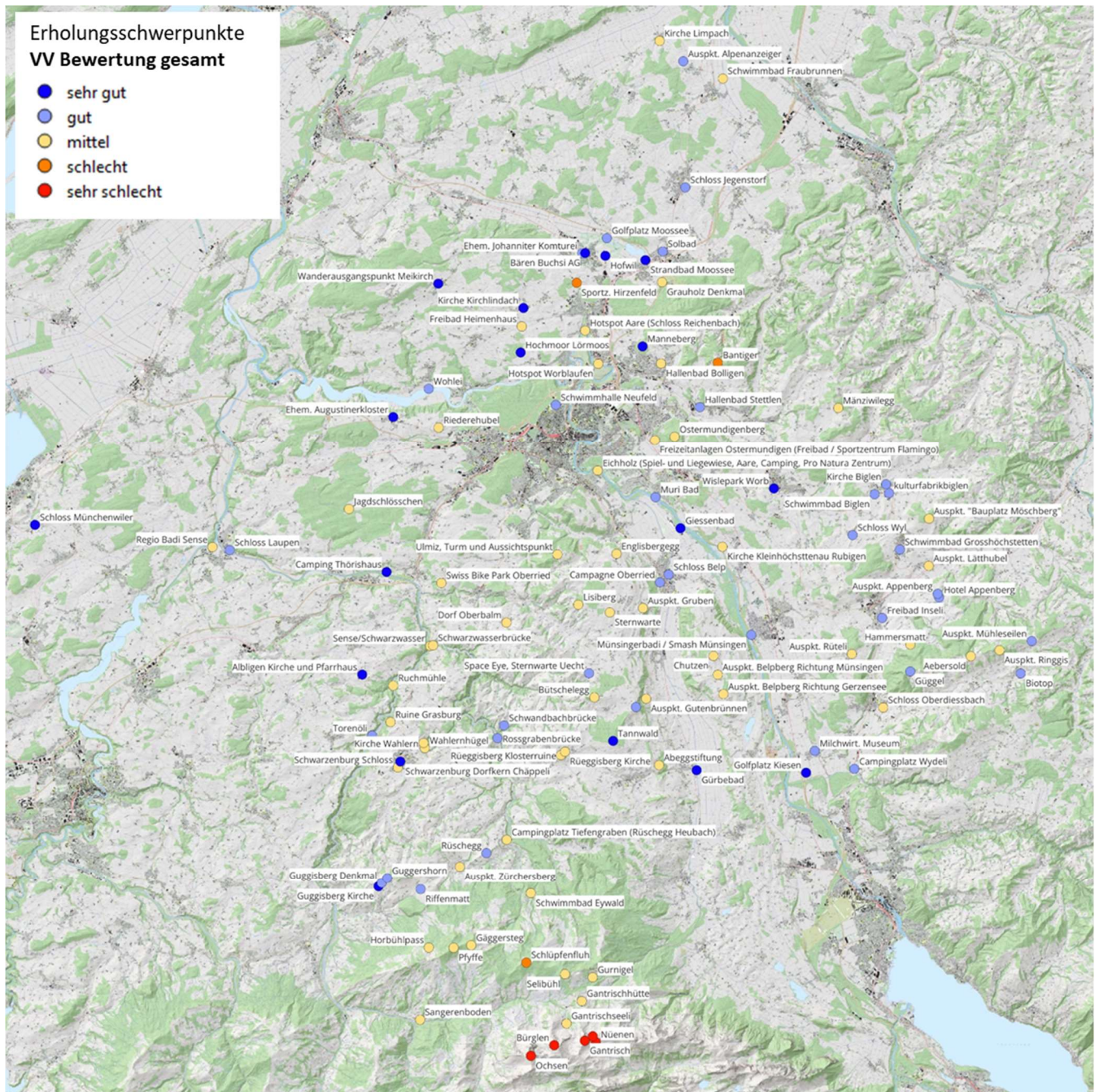


Abbildung 13: Gesamtbewertung der Erholungsschwerpunkte für den VV

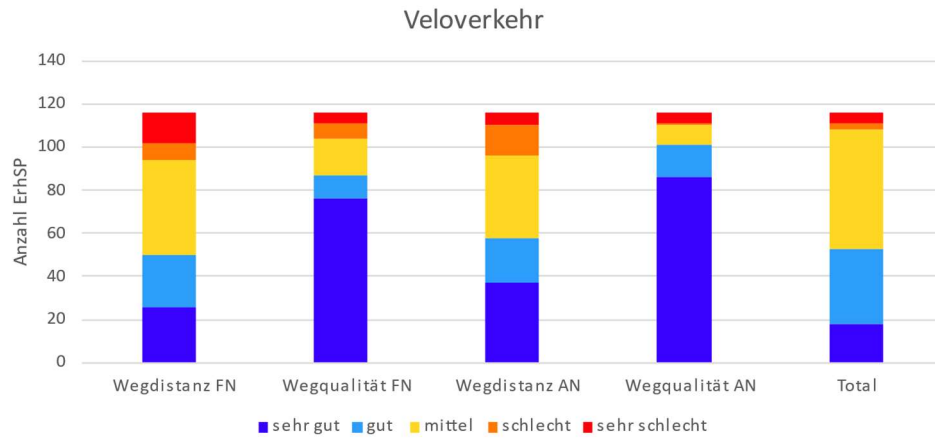


Abbildung 14: Bewertung VV – Anzahl Erholungsschwerpunkte pro Bewertungseinheit für jeden Indikator und im Total

3.4. MIV

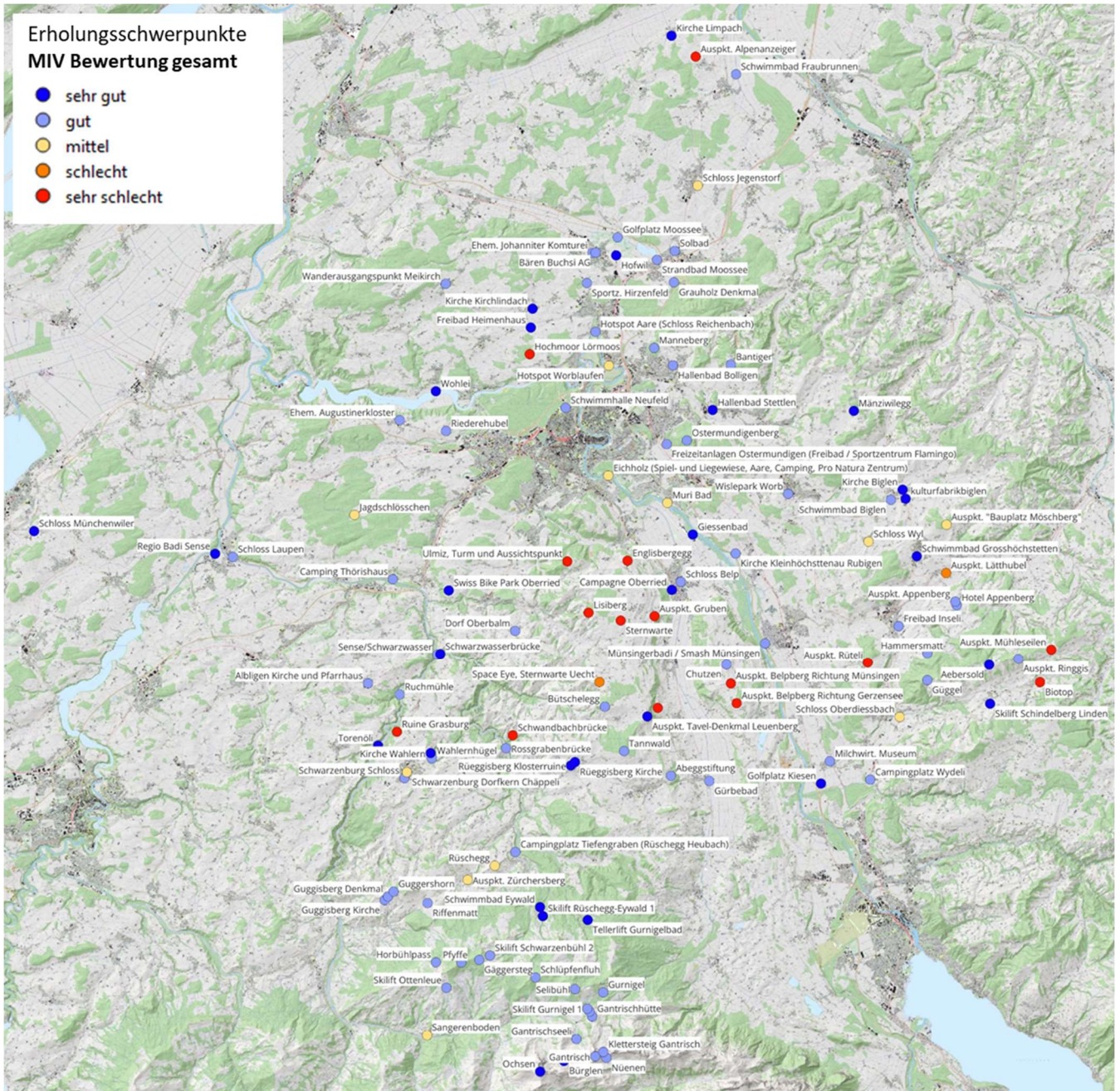


Abbildung 15: Gesamtbewertung der Erholungsschwerpunkte für den MIV

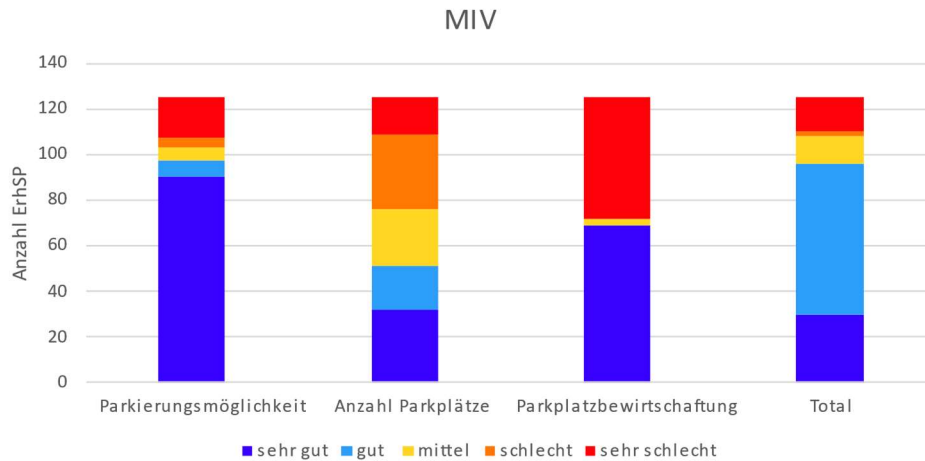


Abbildung 16: Bewertung MIV – Anzahl Erholungsschwerpunkte pro Bewertungseinheit für jeden Indikator und im Total

3.5. Erholungsschwerpunkte «Grünes Band»

Die Bewertung der Erschliessungsqualität der Erholungsschwerpunkte innerhalb oder am Rande des «Grünen Bands» (Übergangsbereich zwischen der Stadt und Agglomeration von Bern und dem angrenzenden ländlichen Gebiet) wird separat dargestellt. Die Karten dazu befinden sich in Anhang 2. Enthalten sind die Erholungsschwerpunkte, welche innerhalb des grünen Bands oder maximal 1km davon entfernt liegen.

4. Handlungsbedarf

In Bezug auf mögliche Massnahmen beim ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr wird nach primärem und sekundärem Handlungsbedarf unterschieden. Erholungsschwerpunkte mit **primärem Handlungsbedarf** sind diejenigen, welche beim ÖV, FV oder VV eine schlechte oder sehr schlechte Gesamtbewertung haben. Das Eruiere dieser Erholungsschwerpunkte erfolgt in einem ersten Schritt. In einem zweiten Schritt erfolgt die Prüfung aller einzelnen Indikatoren bei den Erholungsschwerpunkten mit einer schlechten oder sehr schlechten Bewertung (trotz mittleren oder guten Gesamtbewertung). Dies ist der **sekundäre Handlungsbedarf**. Durch die Berücksichtigung des sekundären Handlungsbedarfs wird vermieden, dass Handlungsbedarf übersehen wird. Der Handlungsbedarf bezieht sich auf die Erschliessungsqualität (auf die untersuchten Indikatoren) und berücksichtigt nicht die Wichtigkeit eines Erholungsschwerpunktes aufgrund des (potenziellen) Besucheraufkommens.

Keinen Handlungsbedarf stellen folgende Fälle dar:

- FV: Die Bewertung fällt schlecht oder sehr schlecht aus, der Zweck des Erholungsschwerpunkts ist aber eine Wanderung (Ochsen, Bürglen, Nüenen, Gantrisch, Klettersteig Gantrisch, Schüpfenfluh).
- FV: Die Wegdistanz zum Wanderwegnetz ist als schlecht oder sehr schlecht bewertet, die Wegqualität ist aber mindestens «mittel». Es besteht kein Handlungsbedarf, da der Weg zwischen Wanderwegnetz und Erholungsschwerpunkt einem Wanderweg zumindest annähernd gleichkommt.
- VV: Die Wegdistanz zum Freizeitnetz oder Alltagsnetz ist als schlecht oder sehr schlecht bewertet, die Wegqualität ist aber gut oder sehr gut. Es besteht kein Handlungsbedarf, da der Weg zwischen Velonetz und Erholungsschwerpunkt einem Veloweg zumindest annähernd gleichkommt.

Zusätzlich wird Handlungsbedarf für die folgenden Fälle geprüft:

- ÖV: Entfernung der Haltestelle von Skiliften als Erholungsschwerpunkt ist als «mittel» bewertet.
- VV: Sowohl Distanz als auch Qualität zu einem der beiden Velonetze sind «mittel».

In einem dritten Schritt wird der Handlungsbedarf im MIV eruiert. Die Verbesserung der MIV-Erschliessung steht nicht zur Diskussion. Jedoch werden Hinweise zu möglichen flankierenden Massnahmen zur Förderung der anderen Verkehrsmittel gemacht. Im Vordergrund steht dabei die Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung bei Erholungsschwerpunkten, wo gleichzeitig der ÖV verbessert wird.

4.1. Übersicht

Im Folgenden ist eine Tabelle mit allen Erholungsschwerpunkten, wo Handlungsbedarf besteht, dargestellt. Die vorderen Spalten zeigen an, aufgrund welchem Kriterium der Handlungsbedarf besteht. In den hinteren Spalten sind mögliche Stossrichtungen für den ÖV, FV und VV aufgezeigt und es wird aufgeführt, ob die Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung als flankierende Massnahme eine Option ist.

x Total schlecht oder sehr schlecht
x Einzelner Indikator schlecht oder sehr schlecht
(x) Einzelner Indikator mittel

Name	Gemeinde	Grünes Band (<1km Entfernung)	Handlungsbedarf										Mögliche Stossrichtungen		Bemerkungen					
			Total	ÖV			FV				VV			MIV		ÖV, FV, VV	Ergänzend: Parkplatz- bewirtschaftun g einführen			
				Wegdistanz	Angebotsqualität	Betriebszeit	Total	Wegdistanz	Wegqualität	Querungsqualität	Querungshäufigkeit	Total	Distanz FN					Qualität FN	Distanz AN	Qualität AN
Total																				
Ochsen	Rüschegg	nein	x		x	x									sehr gut	ÖV: Takt erhöhen, frühere und spätere Kurse hinzufügen (Linie 323). Einführung On-Demand Angebot	x			
Bürglen	Rüschegg	nein	x		x	x									sehr gut	ÖV: Takt erhöhen, frühere und spätere Kurse hinzufügen (Linie 323). Einführung On-Demand Angebot	x			
Nüenen	Rüeggisberg	nein			x	x									gut	ÖV: Takt erhöhen, frühere und spätere Kurse hinzufügen (Linie 323). Einführung On-Demand Angebot				
Gantrisch	Rüeggisberg	nein			x	x									gut	ÖV: Takt erhöhen, frühere und spätere Kurse hinzufügen (Linie 323). Einführung On-Demand Angebot				
Klettersteig Gantrisch	Rüeggisberg	nein			x	x									gut	ÖV: Takt erhöhen, frühere und spätere Kurse hinzufügen (Linie 323). Einführung On-Demand Angebot				
Gantrischseeli	Rüschegg	nein			x	x									gut	ÖV: Takt erhöhen, frühere und spätere Kurse hinzufügen (Linie 323, 616). Einführung On-Demand Angebot				
Sangerenboden	Guggisberg	nein	x		x	x									mittel	ÖV: Takt erhöhen, frühere und spätere Kurse hinzufügen (Linie 323). Einführung On-Demand Angebot				
Gantrischhütte	Rüschegg	nein			x	x									gut	ÖV: Takt erhöhen, frühere und spätere Kurse hinzufügen (Linie 323, 616). Einführung On-Demand Angebot				
Skilift Gurnigel 2	Rüeggisberg	nein	x	(x)	x	x									gut	ÖV: Takt erhöhen, frühere und spätere Kurse hinzufügen, Bushaltestelle hinzufügen/verschieben (Linie 323). Einführung On-Demand Angebot		Im Winter verkehrt nur Linie 323 (Linie 616 verkehrt nur im Sommer)		
Skilift Gurnigel 1	Rüeggisberg	nein	x	(x)	x	x									gut	ÖV: Takt erhöhen, frühere und spätere Kurse hinzufügen, Bushaltestelle hinzufügen/verschieben (Linie 323). Einführung On-Demand Angebot		Im Winter verkehrt nur Linie 323 (Linie 616 verkehrt nur im Sommer)		
Gurnigel	Rüeggisberg	nein			x	x									gut	ÖV: Takt erhöhen, frühere und spätere Kurse hinzufügen (Linie 323). Einführung On-Demand Angebot				
Selibühl	Rüschegg	nein			x	x									gut	ÖV: Takt erhöhen, frühere und spätere Kurse hinzufügen (Linie 323). Einführung On-Demand Angebot				
Skilift Ottenleue	Guggisberg	nein	x		x	x									gut	ÖV: Winterbetrieb einführen mit Kleinbus ab Schwarzenburg / Plaffeien via Sangerenboden. Einführung On-Demand Angebot		Erschliessung durch 323 nicht möglich, da Strasse im Winter als Langlauf-Loipe genutzt wird		
Schlüpfenfluh	Rüschegg	nein	x		x	x									gut	ÖV: Takt erhöhen, frühere und spätere Kurse hinzufügen (Linie 323). Einführung On-Demand Angebot				
Pfyffe	Rüschegg	nein	x		x	x									gut	ÖV: Takt erhöhen, frühere und spätere Kurse hinzufügen (Linie 323). Einführung On-Demand Angebot				
Horbühlpass	Guggisberg	nein	x		x	x									gut	ÖV: Takt erhöhen, frühere und spätere Kurse hinzufügen (Linie 323). Einführung On-Demand Angebot				
Gägersteg	Rüschegg	nein	x		x	x									gut	ÖV: Takt erhöhen, frühere und spätere Kurse hinzufügen (Linien 615, 616). Einführung On-Demand Angebot				
Skilift Schwarzenbühl 1	Rüschegg	nein	x	(x)	x	x									gut	ÖV: Takt erhöhen, frühere und spätere Kurse hinzufügen, Bushaltestelle hinzufügen/verschieben (Linie 615). Einführung On-Demand Angebot		Im Winter verkehrt nur Linie 615 (Linie 616 verkehrt nur im Sommer)		
Skilift Schwarzenbühl 2	Rüschegg	nein	x	(x)	x	x									gut	ÖV: Takt erhöhen, frühere und spätere Kurse hinzufügen, Bushaltestelle hinzufügen/verschieben (Linie 615). Einführung On-Demand Angebot		Im Winter verkehrt nur Linie 615 (Linie 616 verkehrt nur im Sommer)		
Tellerlift Gurnigelbad	Riggisberg	nein	x		x	x									sehr gut	ÖV: Takt erhöhen, frühere und spätere Kurse hinzufügen (Linie 323). Einführung On-Demand Angebot	x			
Skilift Rüschegg-Eywald 1	Rüschegg	nein		x											sehr gut	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung (Fussdistanz momentan deutlich zu viel für Skilift), Integration in ein On-Demand Angebot	x			
Skilift Rüschegg-Eywald 2	Rüschegg	nein		x											sehr gut	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung (Fussdistanz momentan deutlich zu viel für Skilift), Integration in ein On-Demand Angebot	x			
Schwimmbad Eywald	Rüschegg	nein		x							x		x		sehr gut	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung, Integration in ein On-Demand Angebot. VV: Anpassung Freizeit- und Alltagsnetz	x			
Riffenmatt	Guggisberg	nein			x										gut	ÖV: Takt erhöhen / Taktlücken beheben (Linien 612, 614), Wochenendbetrieb einführen (Linie 614)	x			
Guggisberg Kirche	Guggisberg	nein			x										gut	ÖV: Takt erhöhen / Taktlücken beheben (Linien 612, 614), Wochenendbetrieb einführen (Linie 614)	x			
Guggisberg Denkmal	Guggisberg	nein			x										gut	ÖV: Takt erhöhen / Taktlücken beheben (Linien 612, 614), Wochenendbetrieb einführen (Linie 614)	x			
Guggershorn	Guggisberg	nein			x										gut	ÖV: Takt erhöhen / Taktlücken beheben (Linien 612, 614), Wochenendbetrieb einführen (Linie 614)	x			
				x											sehr gut	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung	x	Liniennetzanpassung-/Ergänzung wahrscheinlich nicht zweckmässig (Golfplatz wird primär mit MIV erreicht). Parkplatzbewirtschaftung vermutlich unrealistisch bzw. zwecklos		
Golfplatz Kiesen	Kiesen	nein																		
Abeggstiftung	Riggisberg	nein	x		x	x							(x)	x	gut	ÖV: Saisonbetrieb ausdehnen, Takt erhöhen (Linie 320)	x			
Rüeggisberg Klosterruine	Rüeggisberg	nein											(x)	x	sehr gut	VV: Veloweg / Velostreifen erstellen zum Freizeitnetz		Das Alltagsnetz führt am Kloster vorbei, es gibt aber keine sichere Veloinfrastruktur (Dorfstrasse)		
Rüeggisberg Kirche	Rüeggisberg	nein											(x)	x	sehr gut	VV: Veloweg / Velostreifen erstellen zum Freizeitnetz		Das Alltagsnetz führt an der Kirche vorbei, es gibt aber keine sichere Veloinfrastruktur (Dorfstrasse)		
Milchwirt. Museum	Kiesen	nein		(x)												ÖV: Wochenendbetrieb einführen (Linie 167)		Bus 167 wäre kürzere Wegdistanz als zum Bhf		
Wahlernhügel	Schwarzenburg	nein		x											gut	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung	x			
Kirche Wahlern	Schwarzenburg	nein		x											sehr gut	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung	x			
Rossgabenbrücke	Schwarzenburg	nein	x	x	x	x									gut	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung, Takt erhöhen, Sonntagsbetrieb einführen (Linie 322)	x			
Torenöli	Schwarzenburg	nein	x	(x)	x	(x)									sehr gut	ÖV: Takt erhöhen, frühere und spätere Kurse hinzufügen am Wochenende (Linie 181)	x			
Schwandbachbrücke	Rüeggisberg	nein	x	x	x	x									sehr schlecht	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung, Takt erhöhen, Sonntagsbetrieb einführen (Linie 322)				
Ruine Grasburg	Schwarzenburg	nein		x									x	x	(x)	sehr schlecht	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung. VV: Veloweg / Velostreifen erstellen zum Freizeitnetz (Bernstrasse)		Bernstrasse ist zwar Alltagsnetz, es gibt aber keine sichere Veloinfrastruktur	
															(x)	(x)	mittel	FV: Fussgängerstreifen erstellen (vor Schlosseingang oder bei Abzweigung Schloss-Strasse / Gummiweg). VV: mehr Platz fürs Velo schaffen auf Schloss-Strasse (z.B. Velostreifen in beide Richtungen), oder Fussweg südlich Schloss-Strasse für Velos freigeben und beschildern		Kirchindachstrasse ist zwar Alltagsnetz, es gibt aber keine sichere Veloinfrastruktur
Schloss Oberdiessbach	Oberdiessbach	nein															sehr schlecht	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung		
Auspkt. Gutenbrünnen	Kaufdorf	nein		x												sehr schlecht	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung			
Bütschelegg	Rüeggisberg	nein			x	(x)									gut	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung, (Taktverdichtung)	x			
Auspkt. Belpberg Richtung Gerzensee	Gerzensee	nein	x	x	(x)	(x)									sehr schlecht	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung, (Takt erhöhen (Linie 165))				
Skilift Schindelberg Linden	Linden	nein			x										sehr gut	ÖV: Wochenende Takt erhöhen / Taktlücken beheben (Linie 44)				

Ruchmühle	Schwarzenburg	nein		x			x	x	x	x		(x)	x	gut	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung (z.B. Linie 131). FV: Wanderweg durch Wald bauen oder Strasse mit Trottoir erweitern. VV: Veloweg / Velostreifen erstellen		Albilgenstrasse ist zwar Alltagsnetz, es gibt aber keine sichere Veloinfrastruktur		
Auspkt. Belpberg Richtung Münsingen	Gerzensee	nein	x	x	(x)	(x)	x	x	(x)					sehr schlecht	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung, (Takt erhöhen (Linie 165)). FV: Wanderwegnetz erweitern				
Albilgen Kirche und Pfarrhaus	Schwarzenburg	nein			x									sehr schlecht	ÖV: Wochenende Takt erhöhen (Linie 131)				
Space Eye, Sternwarte Uecht	Niedermuhlern	nein	x		x	x								schlecht	ÖV: Linienbetrieb einführen		Bedienung durch Linie 340 erfolgt nur für Gruppen und auf Anfrage über das Space-Eye		
Biotop	Linden	nein			x									sehr schlecht	ÖV: Wochenende Takt erhöhen / Taktlücken beheben (Linie 44)				
				x										gut	keine		Keine Massnahmen nötig, denn im Juni 2024 wurde beschlossen, dass das On-Demand-Angebot mybuxi Belp vom Pilotbetrieb in einen dauerhaften Betrieb überführt werden soll. Parkplatzbewirtschaftung nicht möglich, da in Privatbesitz.		
Chutzen	Belp	nein																	
Aebersold	Oberhünigen	nein		x										sehr gut	ÖV: Wochenende Takt erhöhen / Taktlücken beheben (Linie 44)	x			
Auspkt. Rüteli	Häutligen	nein			x	(x)								sehr schlecht	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung, (Takt erhöhen (S43))				
Auspkt. Ringgis	Linden	nein	x	x	x	(x)								sehr schlecht	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung, Takt erhöhen (Linie 44)				
	Köniz, Schwarzenburg, Rüeggisberg, Oberbalm	nein									x	x		gut	VV: Veloweg / Velostreifen erstellen zum Freizeitnetz (Bernstrasse/Schwarzenburgstrasse)		Bernstrasse ist zwar Alltagsnetz, es gibt aber keine sichere Veloinfrastruktur. Heutige Parkplatzbewirtschaftung unbekannt		
Sense/Schwarzwasser											x	x		sehr gut	VV: Veloweg / Velostreifen erstellen zum Freizeitnetz (Bernstrasse/Schwarzenburgstrasse))		Bernstrasse ist zwar Alltagsnetz, es gibt aber keine sichere Veloinfrastruktur. Heutige Parkplatzbewirtschaftung unbekannt		
Schwarzwasserbrücke	Schwarzenburg, Köniz	nein																	
Campagne Oberried	Belp	nein								x				sehr gut	FV: Fussgängerstreifen erstellen				
Auspkt. Mühleseilen	Linden	nein	x	x	x									sehr schlecht	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung, Takt erhöhen (Linie 271)				
Dorf Oberbalm	Oberbalm	nein									(x)	x		gut	VV: Veloweg / Velostreifen erstellen zum Freizeitnetz (Oberbalmstrasse)		Oberbalmstrasse ist zwar Alltagsnetz, es gibt aber keine sichere Veloinfrastruktur		
Auspkt. Gruben	Wald	nein			x									sehr schlecht	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung				
Hotel Appenberg	Mirchel	nein			x									gut	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung	x			
Auspkt. Appenberg	Mirchel	nein			x									gut	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung	x			
Swiss Bike Park Oberried	Köniz	nein			x					x	(x)			sehr gut	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung. FV: Wanderwegnetz erweitern	x			
				x			x	x						sehr gut	keine (siehe Bemerkungen)		Sonntagsbetrieb auf der Linie 130 ist ab Fahrplanjahr 2025 vorgesehen. Handlungsbedarf besteht daher nur noch für die Wegdistanz. Die Betreiber/Eigentümer des Camping haben selbständig eine Parkplatzbewirtschaftung eingeführt		
Camping Thörishaus	Neuenegg	nein																	
Ulmiz, Turm und Aussichtspunkt	Köniz	ja			x									sehr schlecht	keine		ÖV-Massnahme vermutlich nicht notwendig, da Zugang zum Turm Spaziergang ist und keine Parkmöglichkeit vorhanden ist		
Kirche Kleinhöchsttenau Rubigen	Rubigen	ja			x									gut	ÖV: zusätzliche Haltestelle bei Kreisel Bernstrasse / Kleinhöchsttettengässli	x			
Regio Badi Sense	Laupen	nein											(x)	sehr gut	VV: Gillenauweg 30er Zone einrichten				
Schloss Münchenwiler	Münchenwiler	nein	x			x	x							sehr gut	ÖV: Wochenendbetrieb einführen, Takt erhöhen (Linien 546, 548)	x			
Auspkt. "Bauplatz Möschberg"	Oberthal	nein			x									mittel	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung	x			
				x	x	(x)	x							mittel	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung	x	Sonntagsbetrieb auf der Linie 130 ist ab Fahrplanjahr 2025 vorgesehen. Handlungsbedarf im ÖV besteht daher nur noch für die Wegdistanz. Ein von einer Arbeitsgruppe erstelltes Parkplatreglement wurde im November 2022 von der Gemeindeversammlung zurückgewiesen. Die Arbeitsgruppe arbeitet aktuell an einer Kompromiss-Lösung.		
Jagdschlösschen	Neuenegg	nein																	
Kirche Biglen	Biglen	nein												sehr gut	ÖV: Taktlücken beheben (Linie 472)	x			
Mänziwillegg	Vechigen	nein			x	(x)								sehr gut	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung	x	Liniennetzanpassung-/Ergänzung wahrscheinlich nicht zweckmässig (würde nicht viel erschliessen)		
Schwimmhalle Neufeld	Bern	ja								(x)		x	(x)	gut	FV: Fussgängerstreifen erstellen (Neubrückstrasse)		Möglicherweise bereits gemacht? (Street View Bilder aus 2021 mit Baustelle)		
Hallenbad Bolligen	Bolligen	ja									(x)	(x)		(x)	gut	VV: Velostreifen / Veloweg in beide Richtungen Lutertalstrasse			
Bantiger	Bolligen	ja									x	x		x	gut	VV: Velonetze erweitern		VV: Distanzen gross zu beiden Velonetzen, aber gute Wegqualität	
Hotspot Aare (Schloss Reichenbach)	Zollikofen	ja												gut	ÖV: Sonntagsbetrieb einführen (Linie 33)		Es gibt jedoch auch Alternative Haltestellen zu anderen Linien. Parkplatz ist in Privatbesitz		
Freibad Heimenhaus	Kirchlindach	ja								(x)		x	(x)		sehr gut	FV: Fussgängerstreifen erstellen (Abzweigung Heimenhausstrasse / Badweg). VV: Velostreifen / Veloweg Heimenhausstrasse			
											x	(x)	(x)	(x)	(x)	gut	VV: Veloweg / Velostreifen erstellen zum Freizeitnetz (Kirchlindachstrasse)		Velostreifen wurde vom Kanton bereits geprüft und als nicht zielführend eingestuft. Strasse wird momentan so belassen, wie sie ist, und die Situation wird seitens Kanton weiter beobachtet
Sportz. Hirzenfeld	Münchenbuchsee	nein																	
Grauholz Denkmal	Moosseedorf	nein			x									gut	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung	x			
					x									gut	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung		Liniennetzanpassung-/Ergänzung wahrscheinlich nicht zweckmässig (Golfplatz wird primär mit MIV erreicht).		
Golfplatz Moossee	Münchenbuchsee	nein																	
Schwimmbad Fraubrunnen	Fraubrunnen	nein			x									gut	ÖV: Liniennetzanpassung-/Ergänzung	x			

4.2. Hauptstossrichtungen

Aus den möglichen Stossrichtungen der obenstehenden Tabelle sind zusammenfassend folgende Hauptstossrichtungen und deren grobe Verortung zu entnehmen:

4.2.1. ÖV

Liniennetzanpassung- /Ergänzung

- insbesondere: Skilifte Rüschegg-Eywald und Schwimmbad Eywald (alternativ On-Demand Angebot einführen, siehe unten)
- weitere Erholungsschwerpunkte

Einführung On-Demand Angebot

- Erholungsschwerpunkte im Gantrischgebiet (z.B. Linie 323 als «Grunderschliessung» in einem Taktfahrplan belassen, Linien 615 und 616 als «Zubringer» als On-Demand Angebot einführen)

Takt erhöhen

- Erholungsschwerpunkte im Gantrischgebiet (Linien 323 und 616)
- weitere Erholungsschwerpunkte

Tägliche Betriebszeit ausdehnen

- hauptsächlich Erholungsschwerpunkte im Gantrischgebiet (Linien 323 und 616)

Bushaltestelle hinzufügen / verschieben

- Skilifte Gurnigel
- Skilifte Schwarzenbühl
- Kirche Kleinhöchsttenau Rubigen

Winterbetrieb einführen

- Skilift Ottenleue (Kleinbus ab Schwarzenburg / Plaffeien via Sangernboden)

Wochenend- /Sonntagsbetrieb einführen

- Diverse Erholungsschwerpunkte

4.2.2. Fussverkehr (FV)**Fussgängerstreifen erstellen**

- Campagne Oberried

Wanderwegnetz erweitern

- Diverse Erholungsschwerpunkte

4.2.3. Veloverkehr (VV)**Veloweg / Velostreifen erstellen**

- Diverse Erholungsschwerpunkte

Querung verbessern (z.B. Fussgängerstreifen erstellen)

- Schloss Oberdiessbach
- Schwimmhalle Neufeld
- Freibad Heimenhaus

Velowegnetz erweitern

Diese Stossrichtung ist nicht aus obenstehender Tabelle ersichtlich. Eine Vielzahl an Erholungsschwerpunkten hat eine schlechte oder sehr schlechte Bewertung der Wegdistanz zu mindestens einem der beiden Velonetze. Da die Qualität dieser Wege zu den Velonetzen hauptsächlich gut oder sehr gut ist, könnten die Velonetze nur durch Signalisierungen, ohne bauliche Massnahmen, erweitert werden. Besonders hervorzuheben ist diesbezüglich das Freizeitnetz im Gantrischgebiet, welches hier eine grosse Lücke aufweist (siehe Abbildung 3).

4.2.4. Flankierende Massnahmen MIV

Parkplatzbewirtschaftung einführen (nur ergänzend zu ÖV-Massnahmen)

- Diverse Erholungsschwerpunkte

4.3. Erholungsschwerpunkte «Grünes Band»

Einige Erholungsschwerpunkte innerhalb oder am Rande des «Grünen Bands» (max. 1km entfernt) weisen einen Handlungsbedarf auf. Im Vergleich zu den anderen Erholungsschwerpunkten resultiert jedoch weniger Handlungsbedarf, was auf die Stadtnähe und somit eine generell bessere ÖV-Erschliessung sowie dichtere Fuss- und Velowegnetze zurückzuführen ist.

Im **ÖV** besteht Handlungsbedarf für den Turm und Aussichtspunkt Ulmiz und die Kirche Kleinhöchsttenau Rubigen (beide grosse Wegdistanz zur Haltestelle). Beim Hotspot Aare (Buslinie 33) sind die Betriebszeiten beschränkt (kein Sonntagsbetrieb), wobei es jedoch alternative Haltestellen mit anderen Linien gibt.

Im **Fussverkehr** besteht Handlungsbedarf bei der Schwimmhalle Neufeld und beim Freibad Heimenhaus, welche beide eine Strassenquerung ohne Fussgängerstreifen aufweisen.

Beim Freibad Heimenhaus sowie beim Hallenbad Bolligen und beim Bantiger besteht Handlungsbedarf im **Veloverkehr**. Zum Freibad und Hallenbad fehlt ein Velostreifen oder Veloweg in beide Richtungen (Lutertalstrasse bzw. Heimenhausstrasse), beim Bantiger könnte das signalisierte Velowegnetz erweitert werden.

5. Gemeindeumfrage

Als abschliessender Teil der Studie wurde eine Umfrage mit den betroffenen Gemeinden durchgeführt. Mehrheitlich erachten die Gemeinden die Analyse als nachvollziehbar und stimmen dem eruierten Handlungsbedarf zu. Für einige Erholungsschwerpunkte wurde die Bewertung angepasst (insb. aufgrund Rückmeldungen zu Anzahl Parkplätzen, Parkplatzbewirtschaftung und bereits eingeführten Tempo 30 Zonen). Für den Handlungsbedarf relevante Informationen der Gemeinden wurden in der Spalte «Bemerkungen» (Tabelle in Kapitel 4.1) aufgenommen. Aufgrund von Rückmeldungen wurde entschieden, einzelne Erholungsschwerpunkte nicht in der Studie zu berücksichtigen. Die Änderungen wurden in diesem Bericht entsprechend angepasst.

Literatur

Datensätze:

- Swisstopo (2023). swissTLM3D, <https://www.swisstopo.admin.ch/de/geodata/landscape/tlm3d.html>
- SchweizMobil (2023). Non-motorised transport - Veloland Schweiz, <https://data.geo.admin.ch/browser/index.html#/collections/ch.astra.veloland?.language=en>
- Kanton Bern (2023). Geoportal des Kantons Bern, Sachplan Veloverkehr, https://www.map.apps.be.ch/pub/synserver?project=a42pub_velos&userprofile=geo&language=de

Titelbild:

- Schweiz Tourismus (2023). Romantisches Gantrischseeli, <https://www.myswitzerland.com/de-ch/reiseziele/romantisches-gantrischseeli/>, Zugriff: 23.08.2023.

Anhang

Anhang 1: Resultate der einzelnen Indikatoren

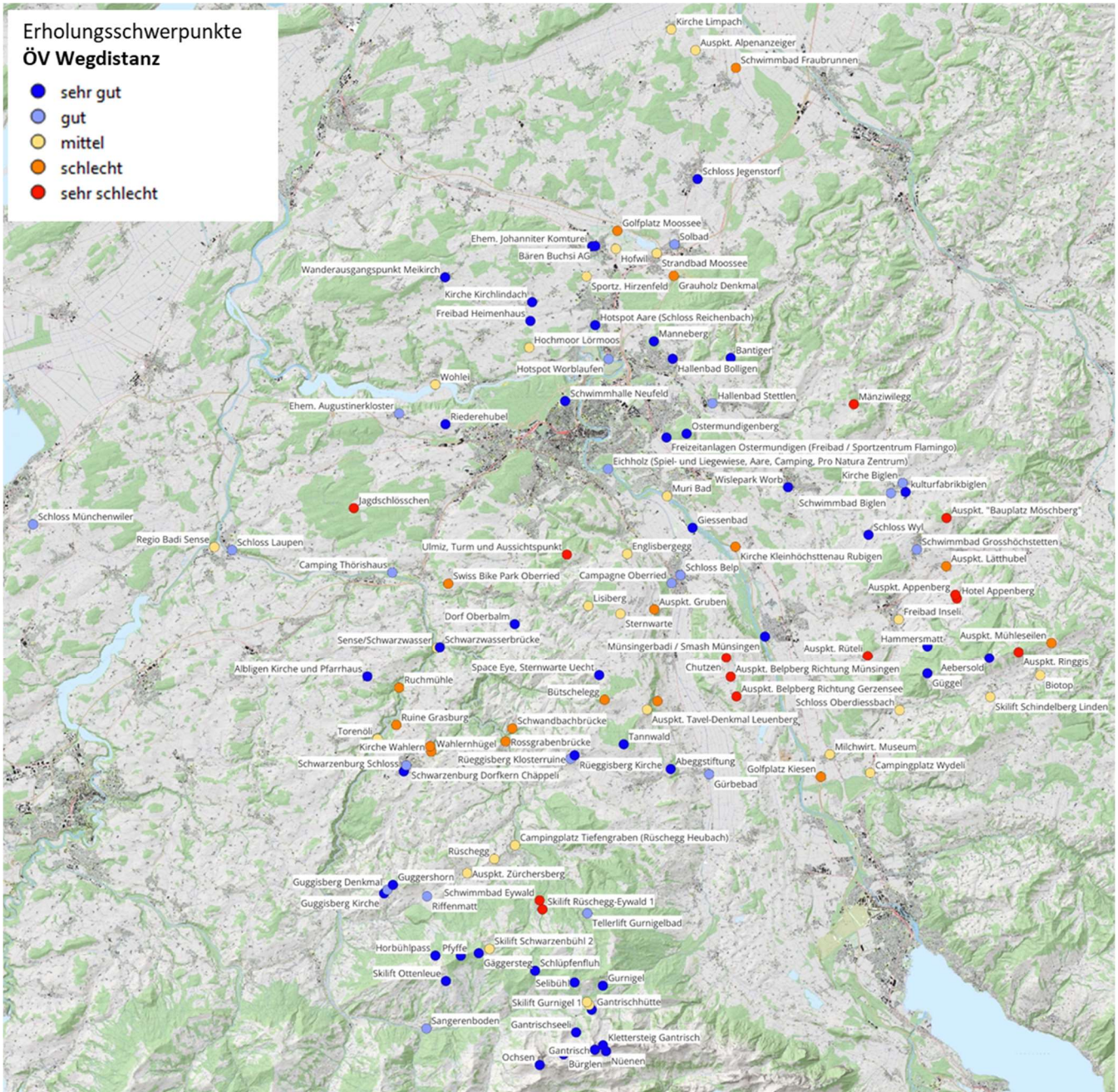


Abbildung 17: ÖV Bewertung Wegdistanz

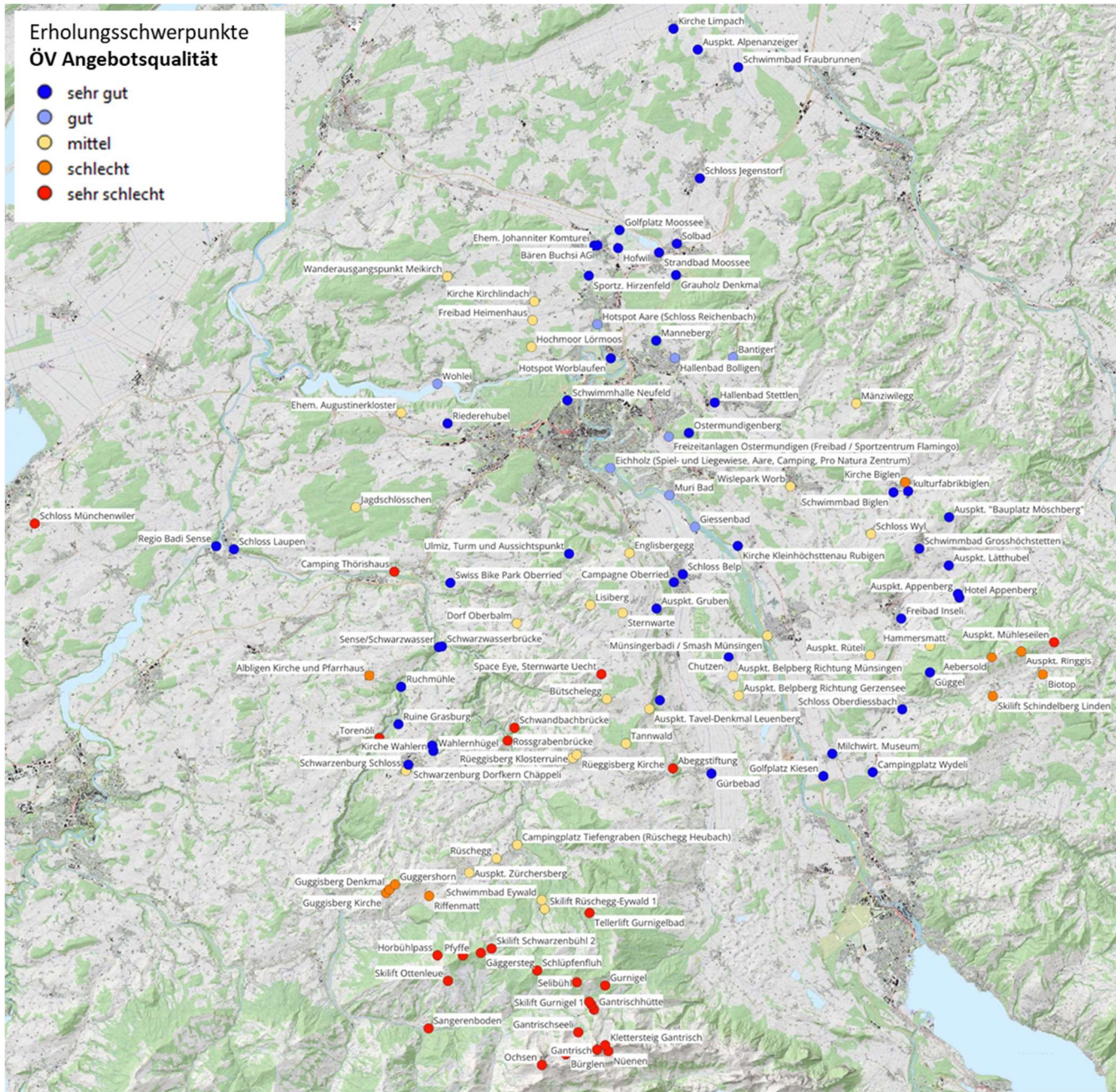


Abbildung 18: ÖV Bewertung Angebotsqualität

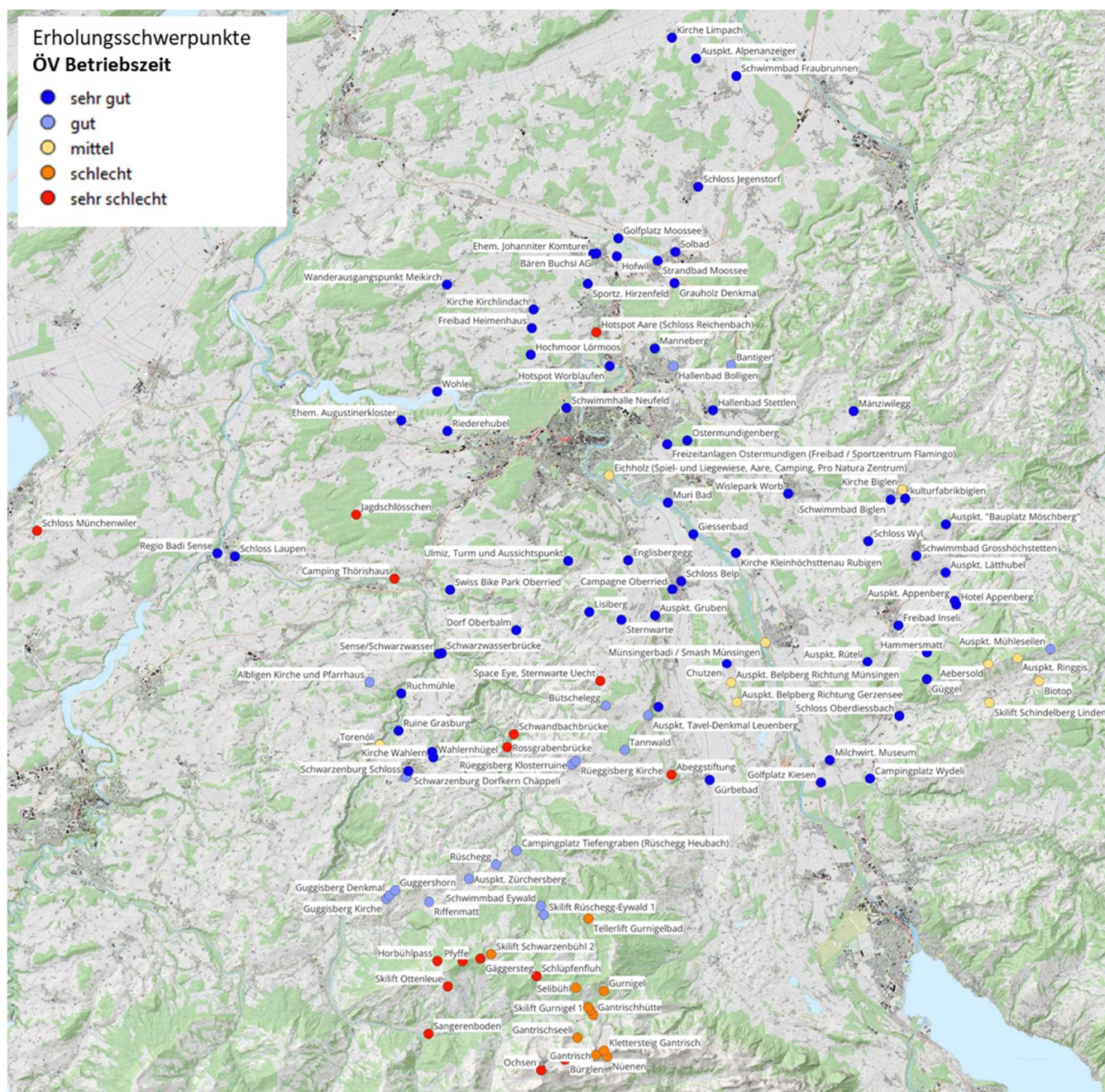


Abbildung 19: ÖV Bewertung Betriebszeit

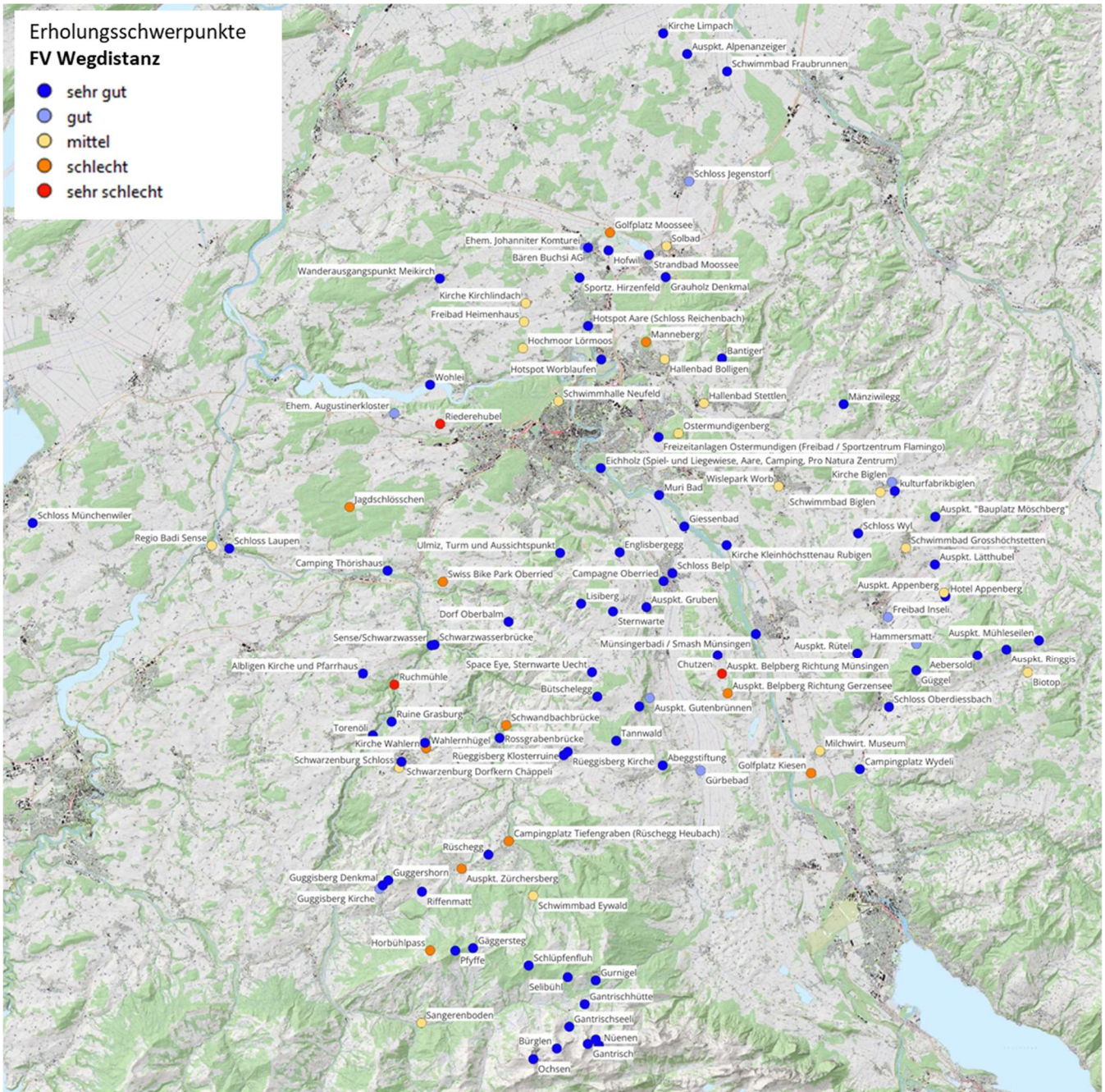


Abbildung 20: FV Bewertung Wegdistanz

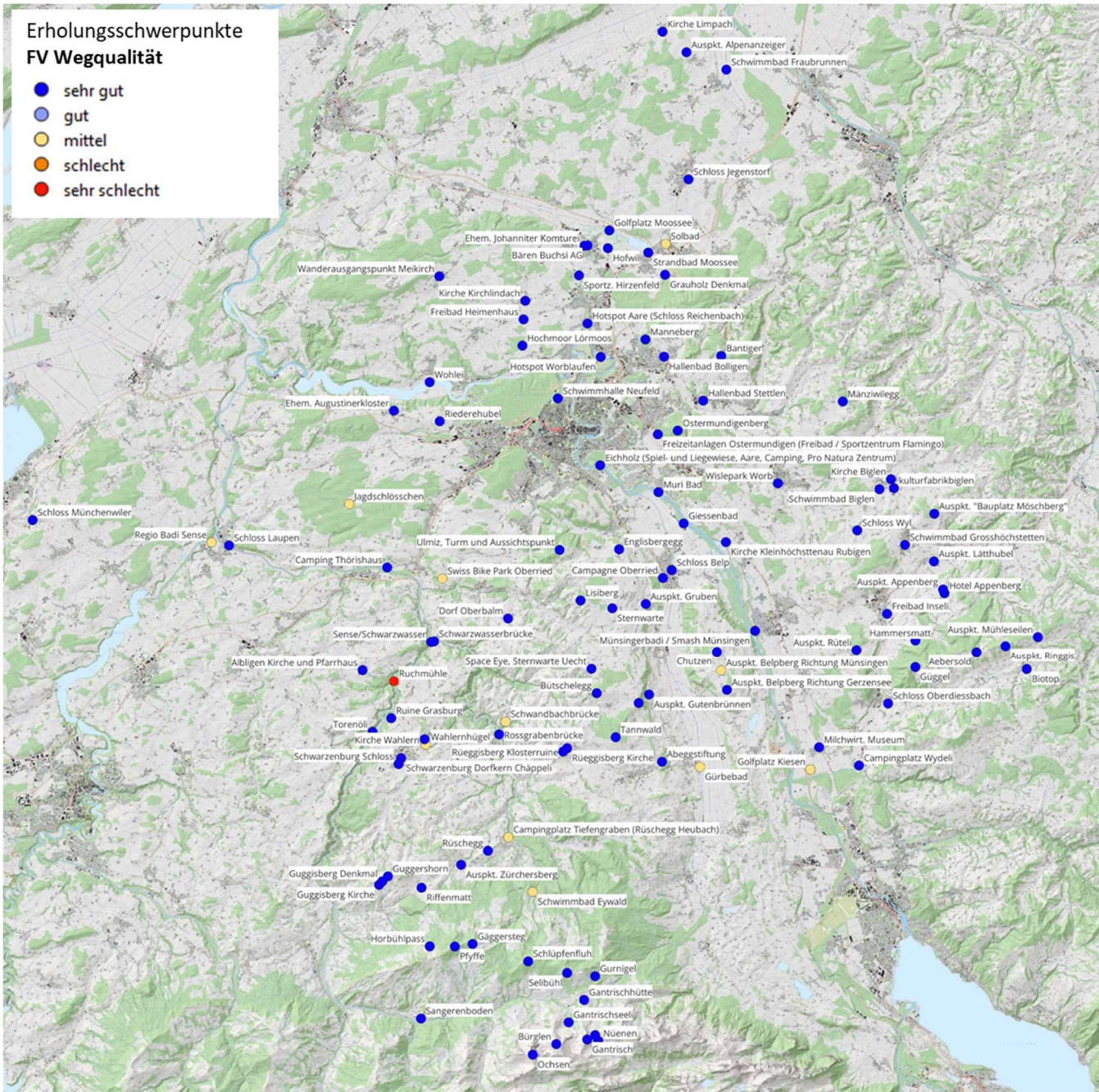


Abbildung 21: FV Bewertung Wegqualität

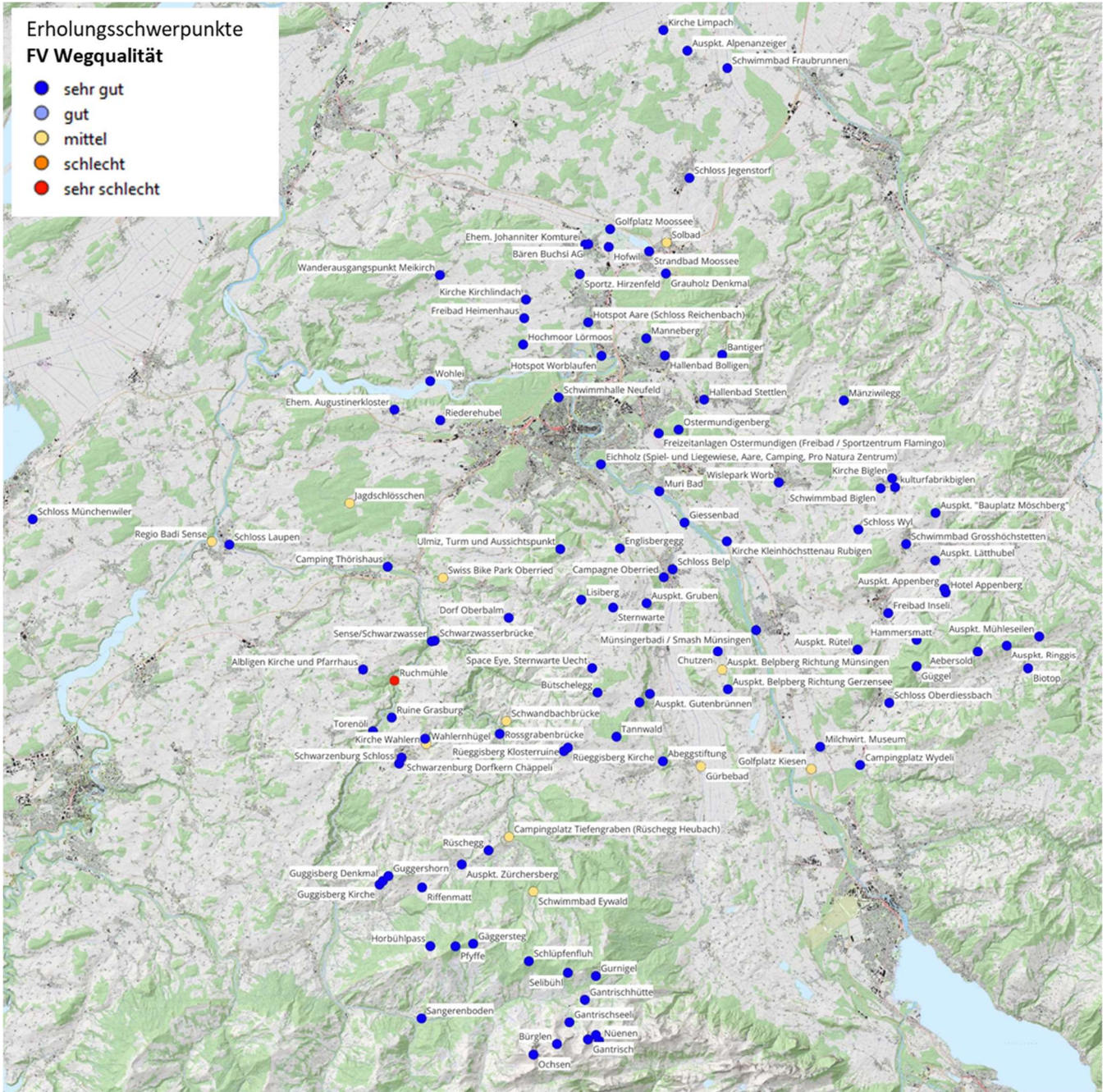


Abbildung 22: FV Bewertung Querungsqualität

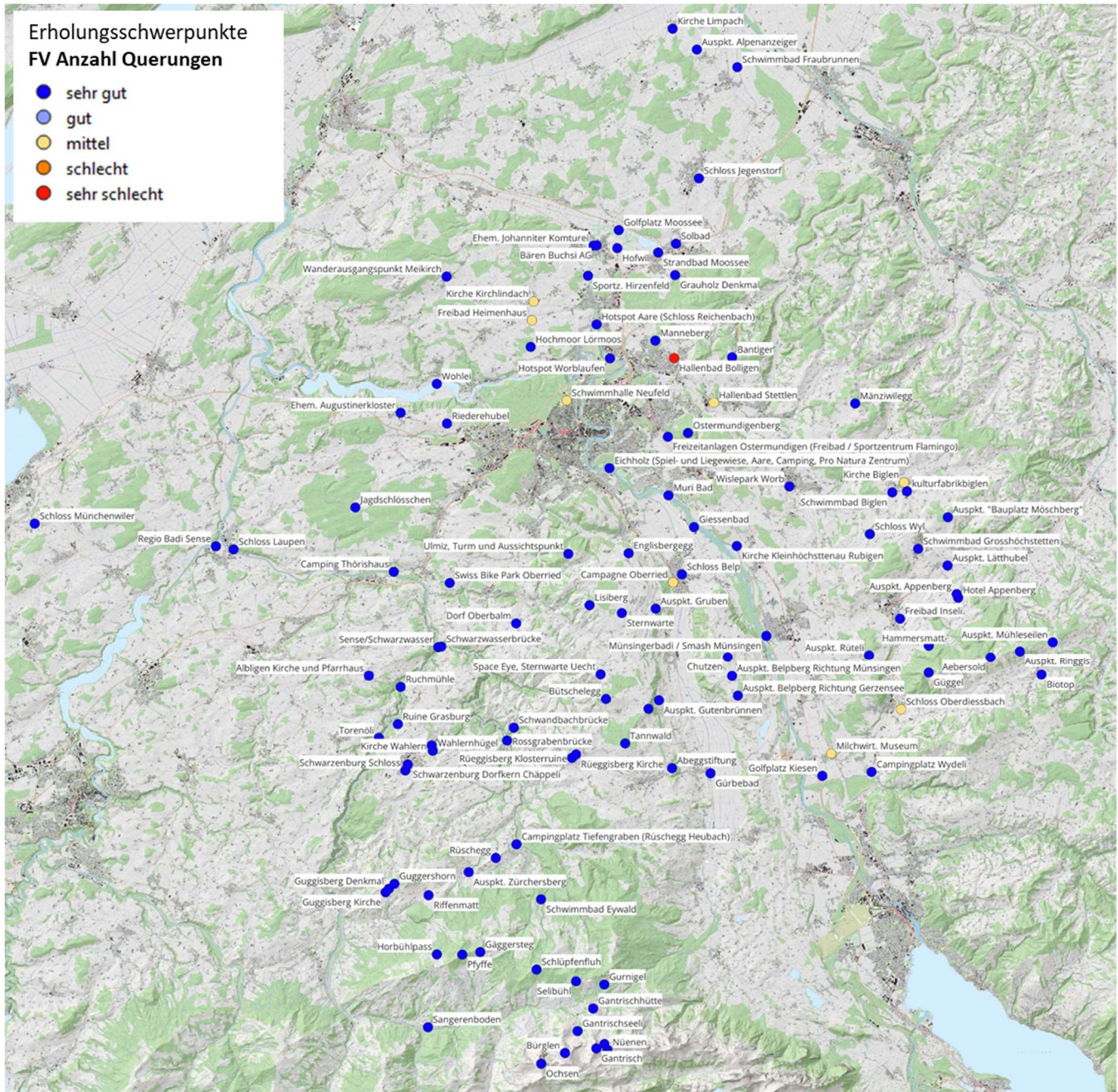


Abbildung 23: FV Bewertung Anzahl Querungen

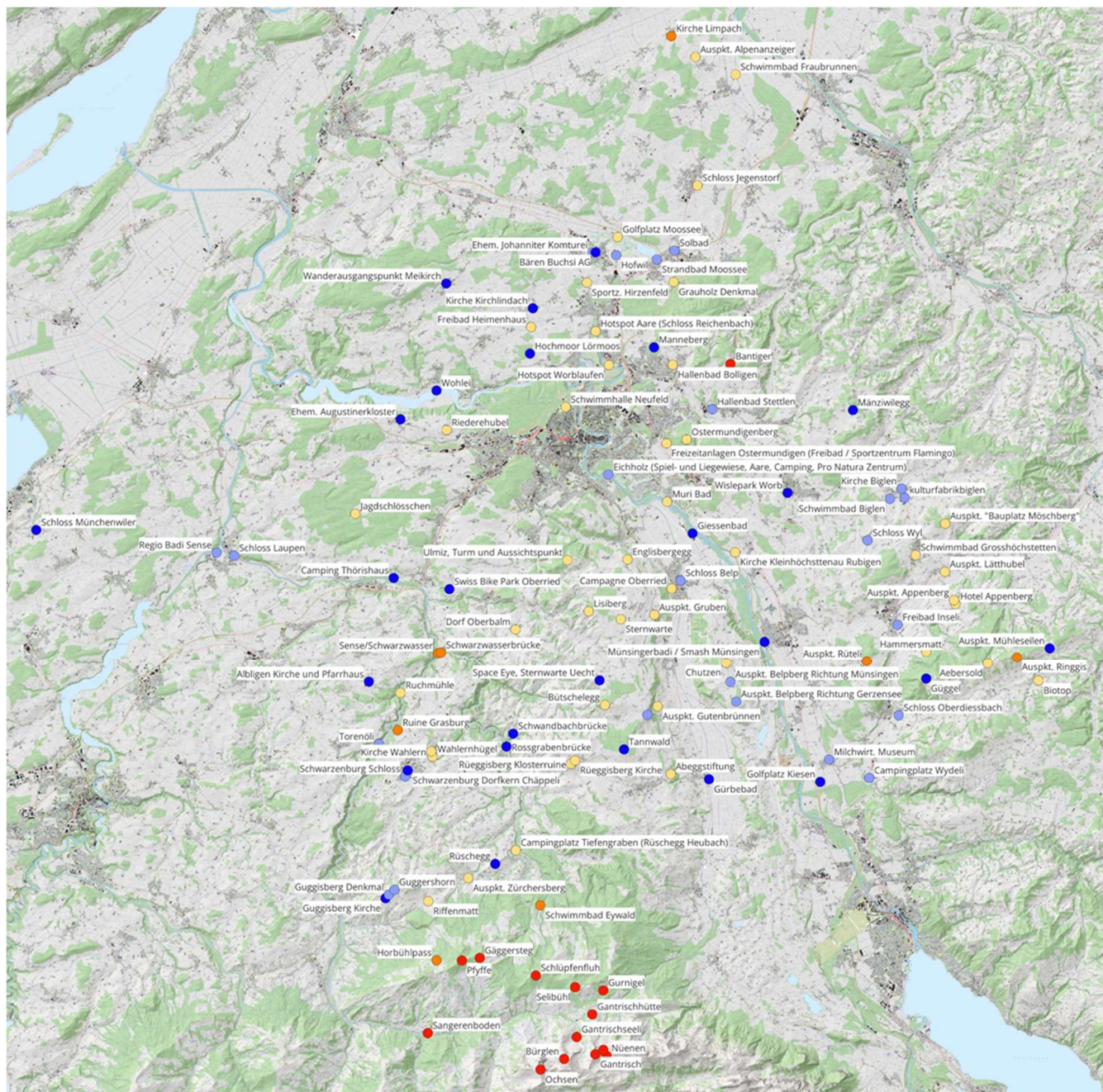


Abbildung 24: VV Bewertung Wegdistanz zu FN

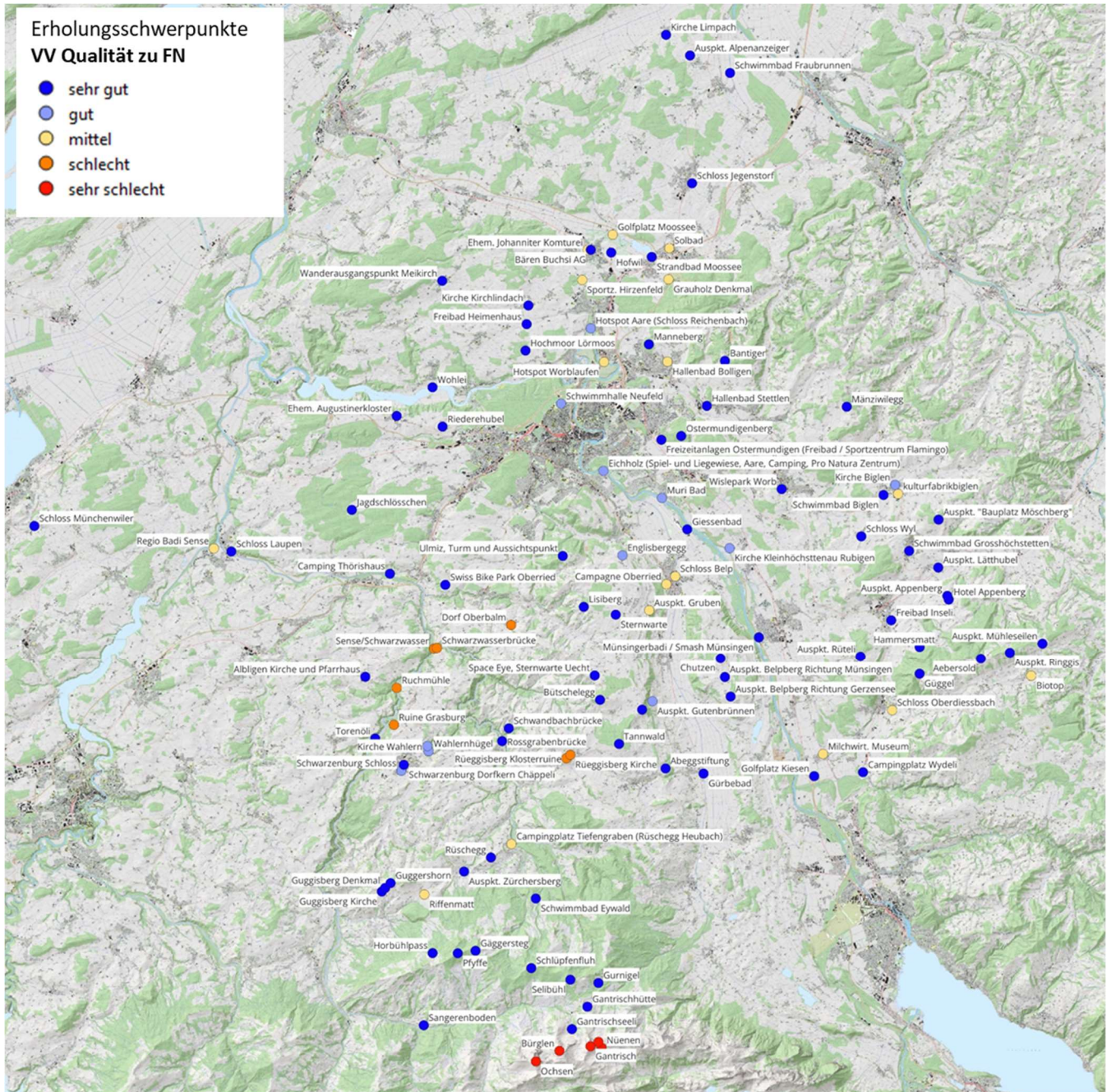


Abbildung 25: VV Bewertung Wegqualität zu FN

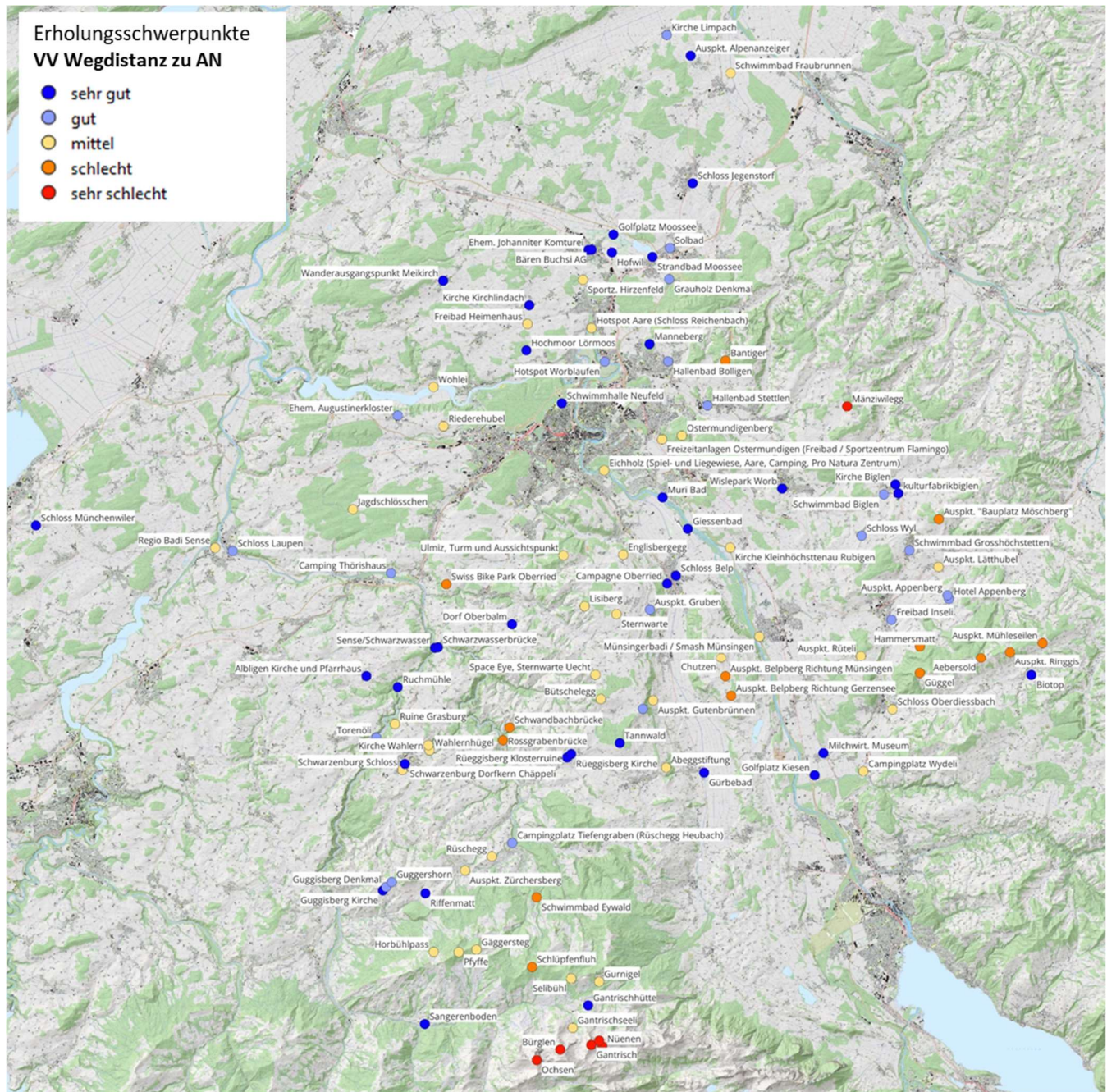


Abbildung 26: VV Bewertung Wegdistanz zu AN

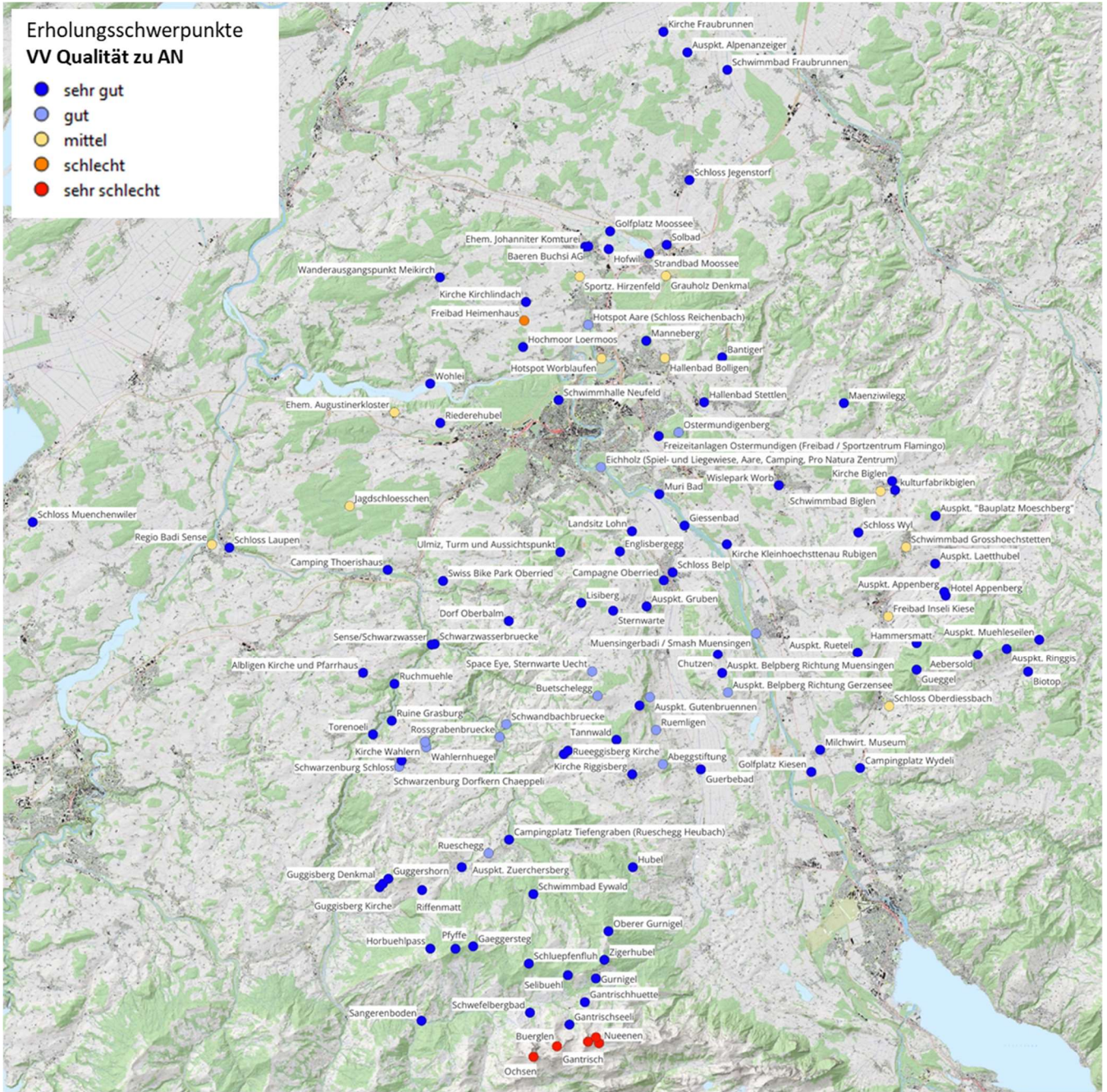


Abbildung 27: VV Bewertung Wegqualität zu AN

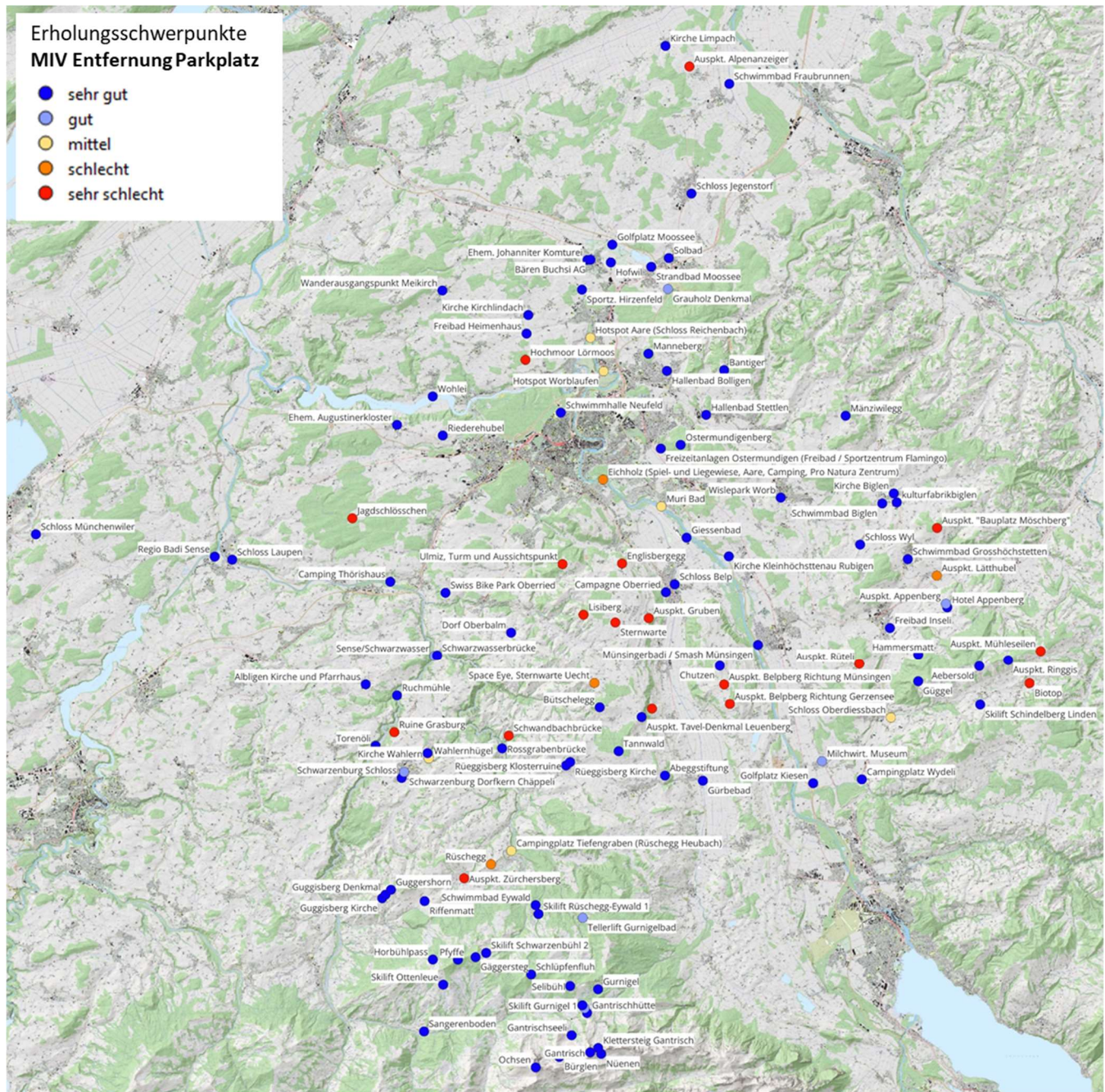


Abbildung 28: MIV Entfernung Parkmöglichkeit

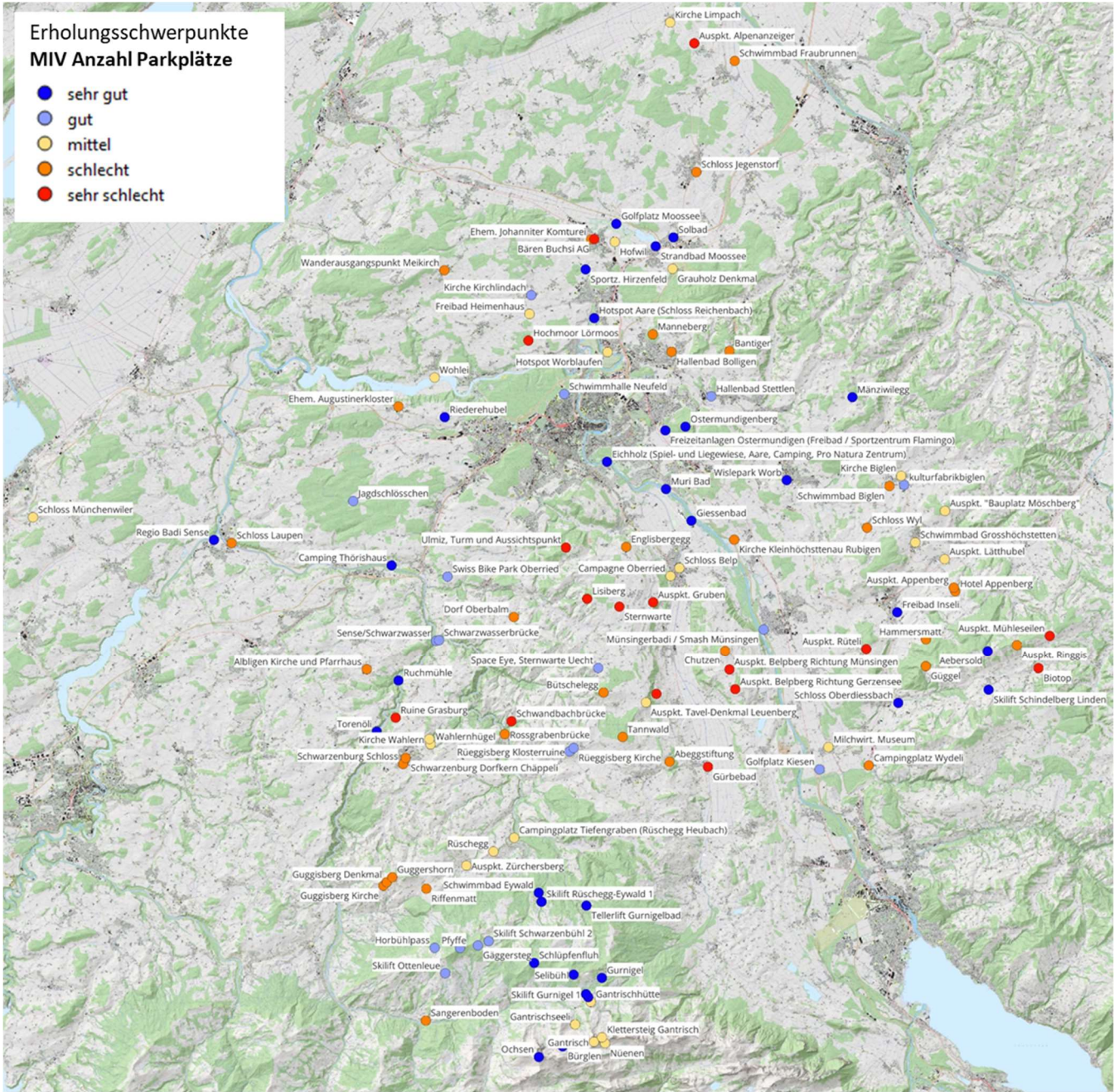


Abbildung 29: MIV Anzahl Parkplätze

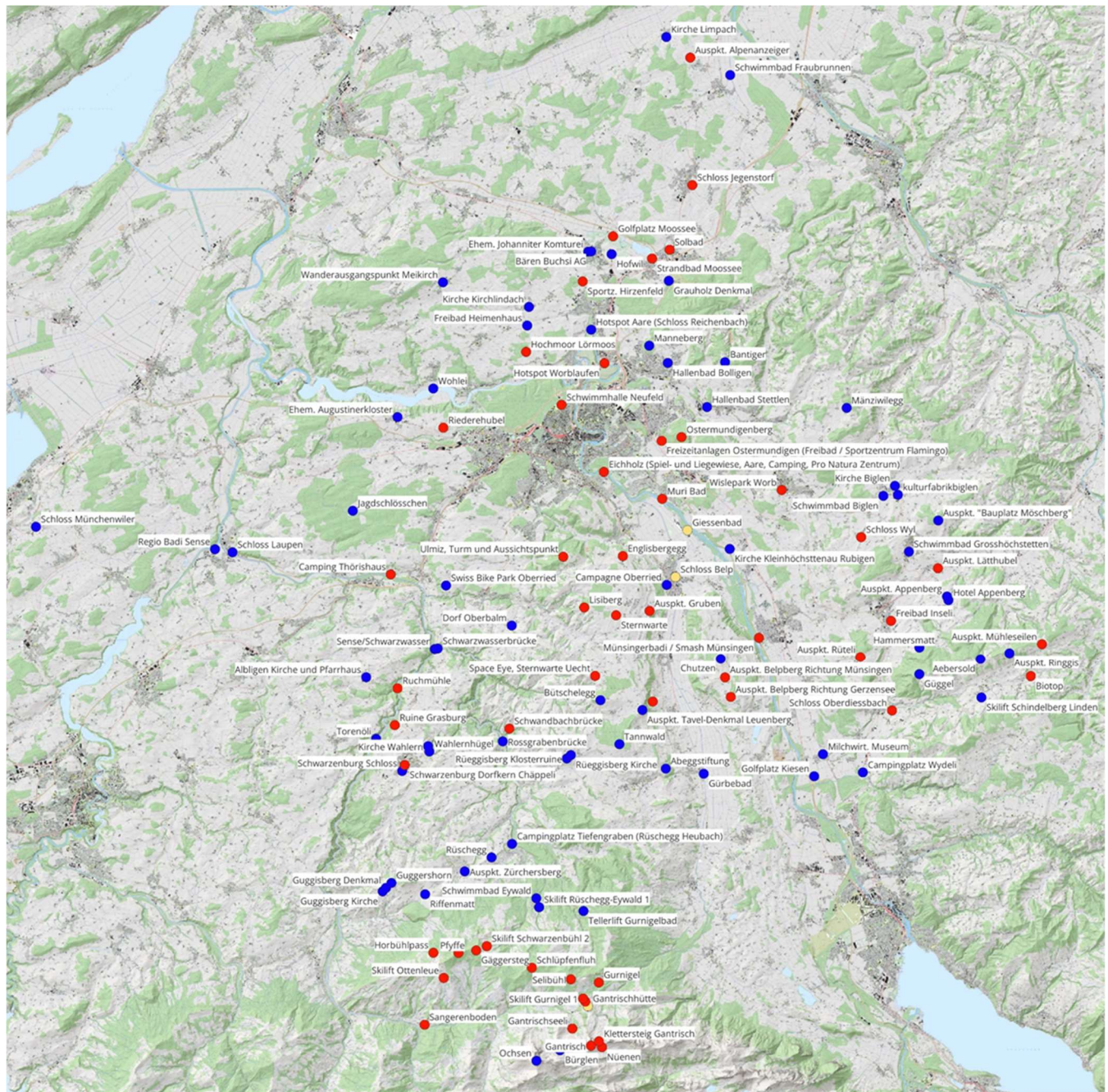


Abbildung 30: MIV Parkplatzbewirtschaftung

Anhang 2: Resultate «Grünes Band»

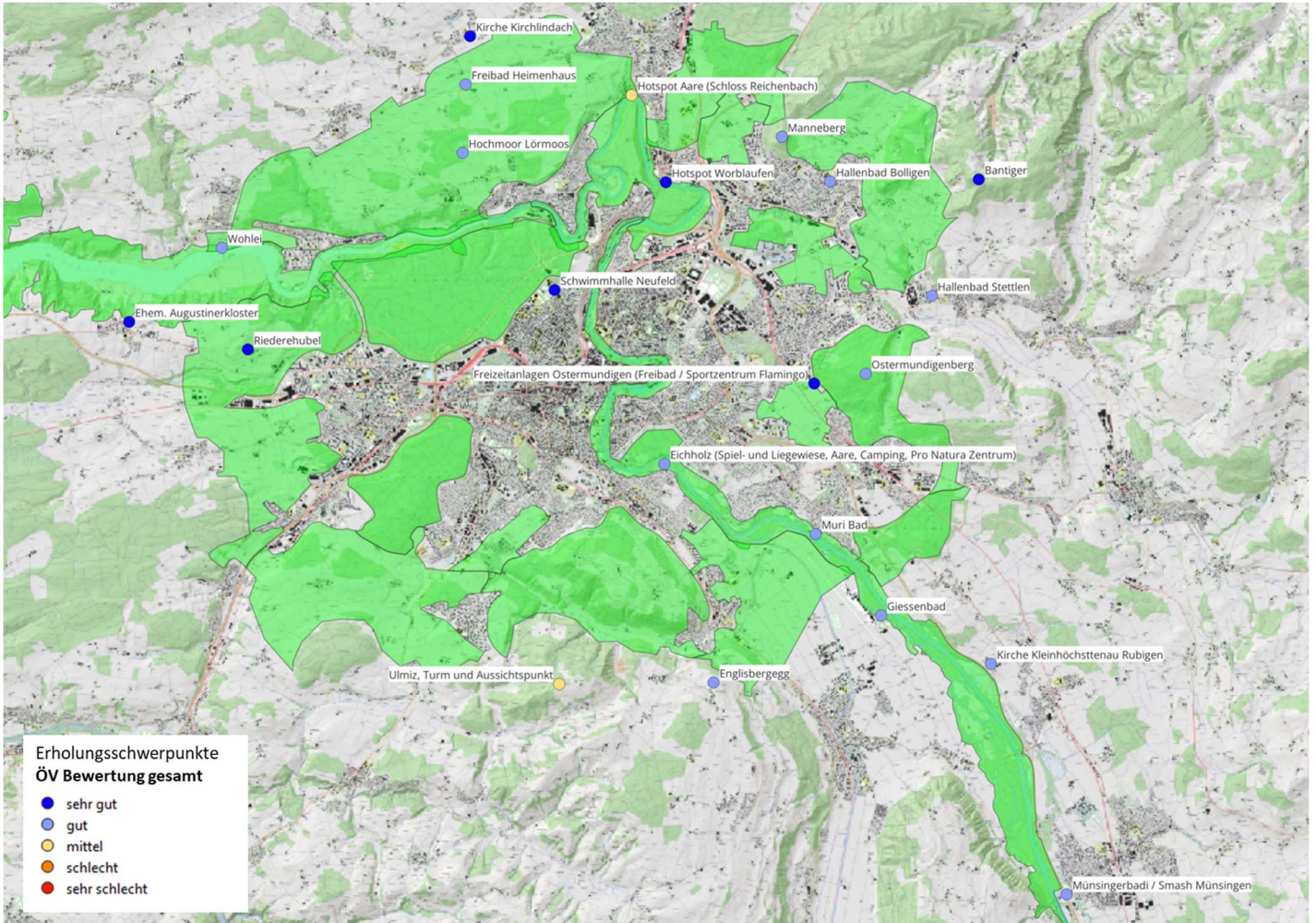


Abbildung 31: ÖV Bewertung gesamt «Grünes Band»

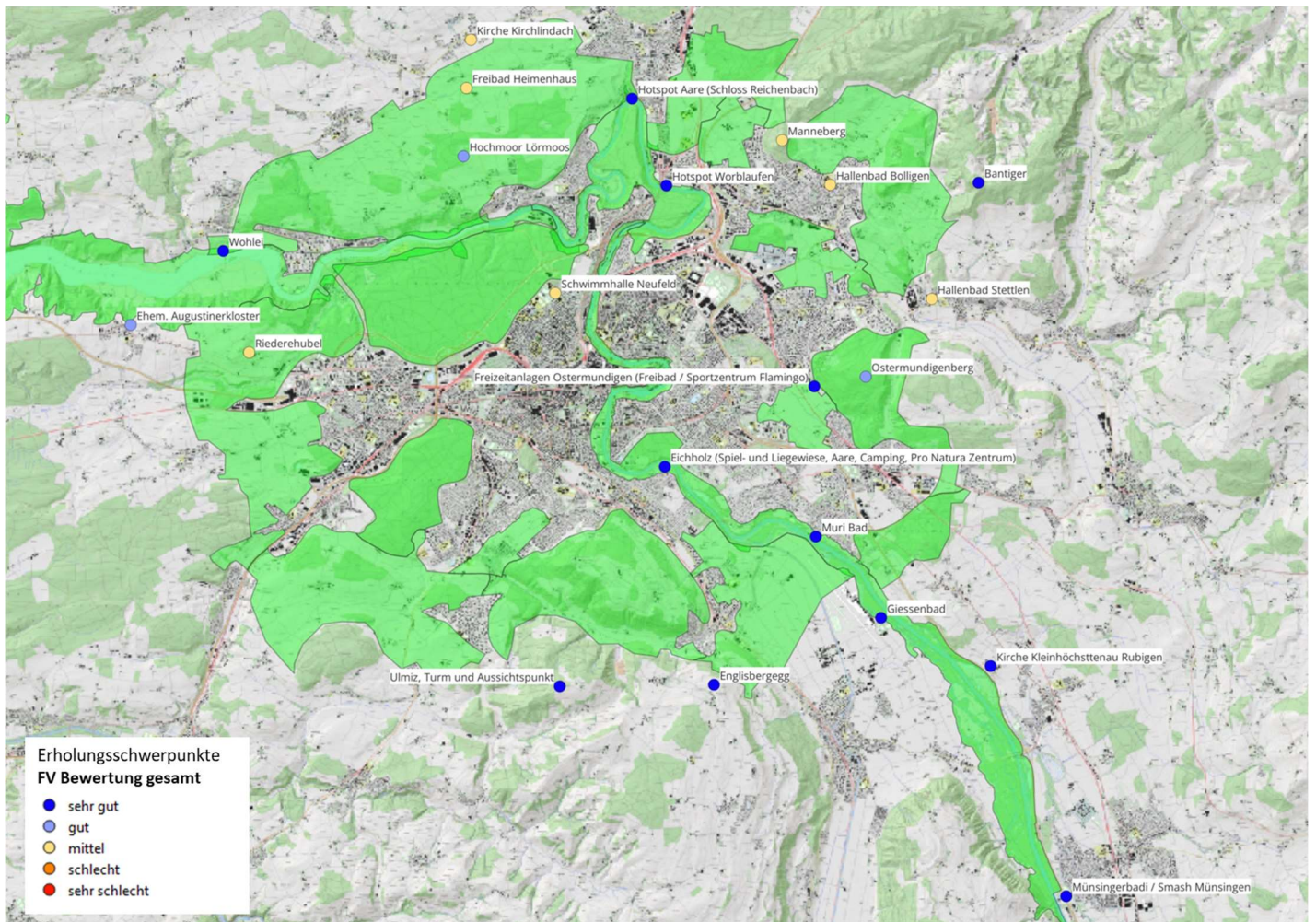


Abbildung 32: FV Bewertung gesamt «Grünes Band»

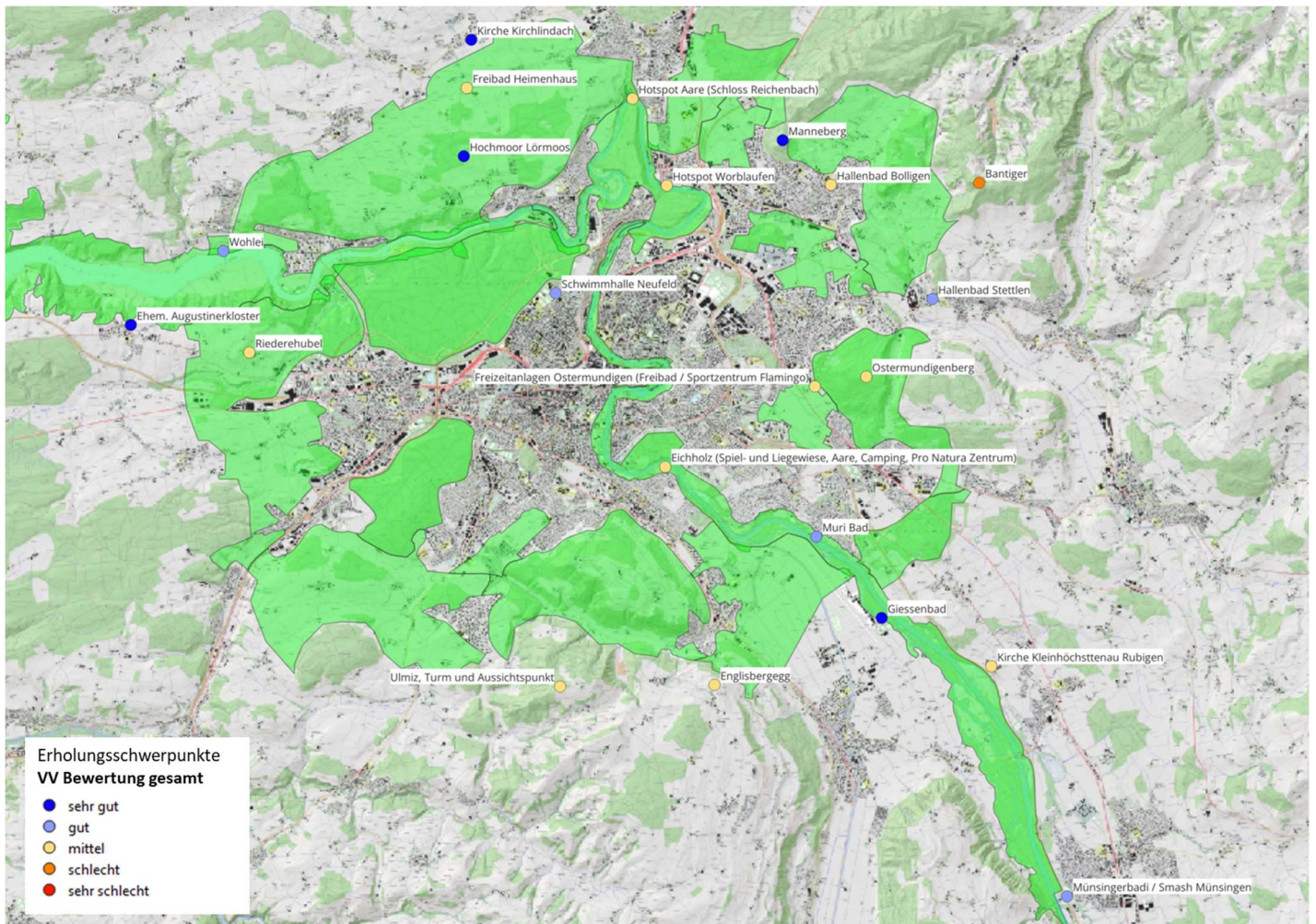


Abbildung 33: VV Bewertung gesamt «Grünes Band»

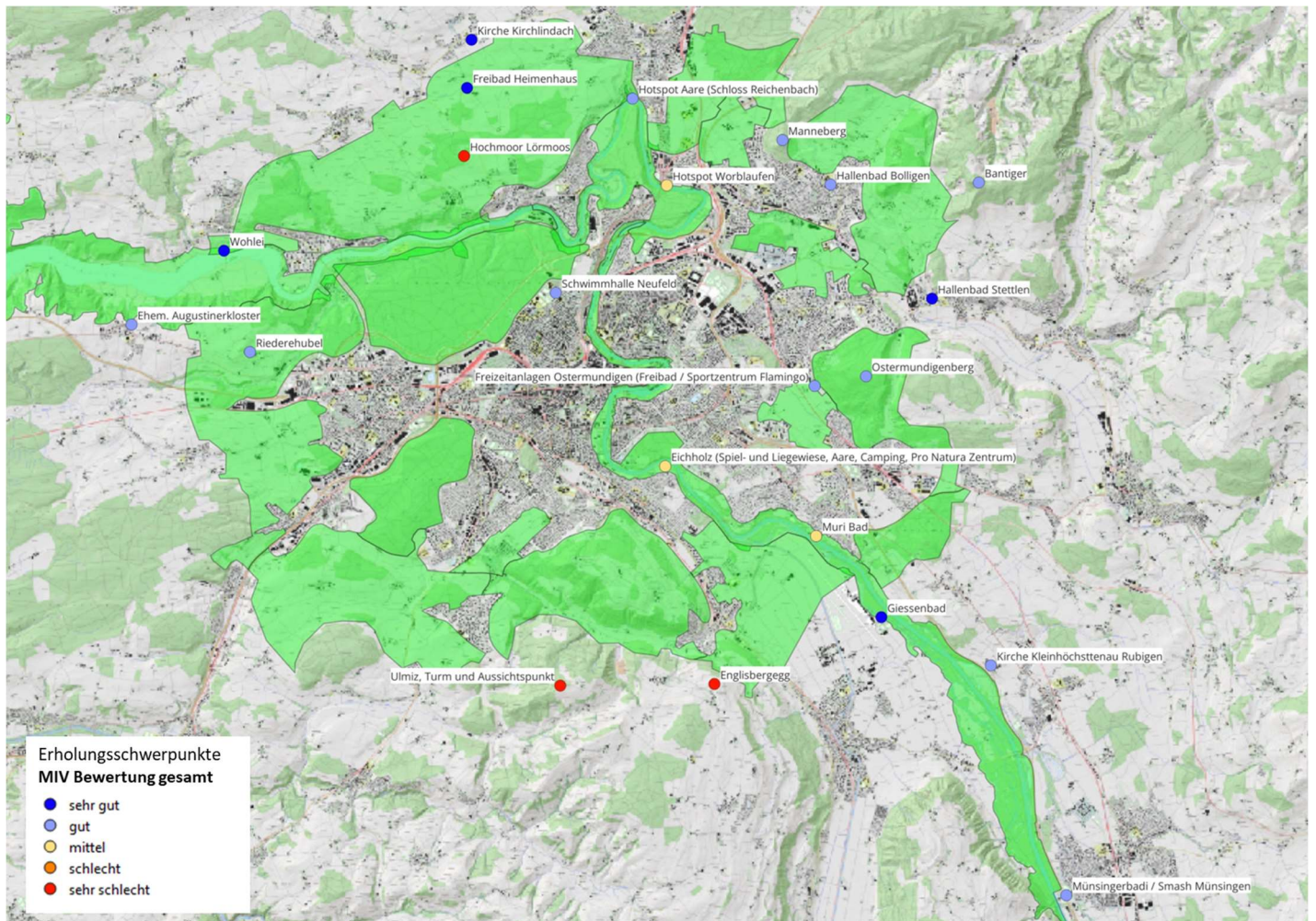


Abbildung 34: MIV Bewertung gesamt «Grünes Band»