

Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland

Auswertung der Mitwirkung



Genehmigt durch die Kommissionen Raumplanung und Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 17. bzw. 19. Oktober 2023.

Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Begleitgruppe

Rebekka Christ, Geschäftsstelle RKBM (Leitung ab Juni 2023)
Martin Moser, Geschäftsstelle RKBM (Leitung bis Ende Mai 2023)
Jeanette Beck, Stadtplanung Bern
Helen Bisang, ARE
Pascal Gamper, TBA DLZ Kanton Bern
Fiona Gilgen, AÖV Kanton Bern
Rainer Gottwald, BLS
Jörg Häberli, ASTRA
Christoph Hofer, BERNMOBIL
Lorenz Jaggi, Hauptstadtregion Schweiz
Hannes Meuli, Direktion Planung und Verkehr Köniz
Muriel Odiet, AGR Kanton Bern
Ulrich Reinert, RBS
Andrea Schemmel, Geschäftsstelle RKBM
Philippe Stadler Benz, SBB
Reto Staub, PostAuto
Karl Vogel, Kommission Verkehr RKBM
Mark Werren, Kommission Raumplanung RKBM

Projektteam

René Neuenschwander, Ecoplan (Projektleitung)
Stephan Forster, Ecoplan
Walter Schaufelberger, B+S (Stv. Projektleitung)
Sandro Flückiger, B+S
Christian Blum, Eckhaus

Inhalt

1	Ausgangslage	4
2	Ergebnis der Mitwirkung	5
3	Eingegangene Stellungnahmen	10
4	Stellungnahmen und Beantwortung	11
4.1	Gesamteindruck – Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?	11
4.2	Gesamteindruck – Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?	14
4.3	Sind die Fragestellungen (vgl. Kapitel 1.2) und Abgrenzung (Kap. 1.3) aus Ihrer Sicht vollständig und sinnvoll?	16
4.4	Die Definition und Typologisierung orientiert sich am Sachplan Verkehr des Bundes und entwickelt diese weiter. Sind Sie mit der Definition und Typologisierung der VDS einverstanden (vgl. Kapitel 2.1)?	18
4.5	Sind Sie mit den beschriebenen VDS-Beispielen und erläuterten Herausforderungen, Erfolgsfaktoren und Zukunftstrends einverstanden (vgl. Kapitel 2.2/2.3)?	20
4.6	Ist das Kapitel 3 aus Ihrer Sicht vollständig?	22
4.7	Ist die Wahl der Indikatoren aus Ihrer Sicht sinnvoll?	24
4.8	Ist die Methodik Ihres Erachtens sinnvoll und vollständig?	26
4.9	Sind Sie mit den identifizierten bedeutenden ÖV-Haltestellen (Kap. 6.1) und der Beurteilung ihres VDS-Potenzials (Kap. 6.2) einverstanden?	28
4.10	In Kap. 6.3 werden die VDS-Standorte mit Potenzial festgelegt/abgebildet. Sind Sie mit diesem Ergebnis einverstanden?	30
4.11	Sind Sie mit der Wahl der Szenarien (Kapitel 7.2) und ihrer Bewertung (Kapitel 7.3) einverstanden?	32
4.12	In Kapitel 7.4 wird gefolgert, dass sich aus einem reinen Eckszenario keine sinnvolle Bestlösung finden lässt und eine differenziertere Betrachtung nach Korridoren notwendig ist. Sind Sie damit einverstanden?	33
4.13	Sind Sie mit der Bewertung der VDS-Standorte nach Korridoren einverstanden (Kap 8.2)?	34
4.14	Sind Sie mit dem Zielbild und den sich daraus ergebenden Folgerungen für das Zukunftsbild der RKBM einverstanden (Kapitel 8.3–8.5)?	38
4.15	Sind Sie mit den Steckbriefen der VDS-Standorte einverstanden (Kapitel 9.2)?	40
4.16	Rückmeldungen zu einzelnen Steckbriefen	42
4.17	Sind Sie mit den Schlussfolgerungen zur Prioritätensetzung beim Ausbau der VDS-Standorte einverstanden (Kapitel 9.3)?	45
4.18	Haben Sie weitere Bemerkungen zum Bericht?	47

1 Ausgangslage

In einer Studie hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM untersucht, welchen Beitrag multimodale Verkehrsdrehscheiben (VDS) zur Entlastung der bestehenden Verkehrssysteme und -flächen leisten können.

Damit will die RKBM den Gesamtblick auf bestehende Verkehrsdrehscheibenprojekte sowie die regionalen Verkehrsströme und Siedlungsentwicklungen sicherstellen. Die Studie zeigt auf, welche die wichtigsten regionalen Verkehrsdrehscheiben sind und wie sie ausgebaut werden müssen, um die Verkehrsentwicklung entsprechend den übergeordneten Zielen zu beeinflussen.

Das erarbeitete Zielbild umfasst 23 Verkehrsdrehscheiben und neun Alternativstandorte mit ihren jeweiligen Steckbriefen.

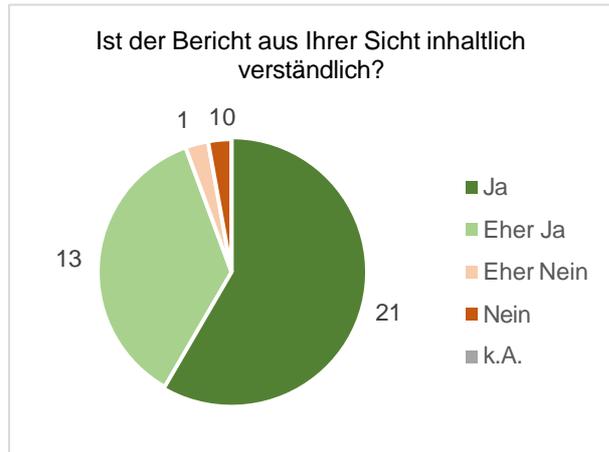
Die Ergebnisse der Studie fliessen ins Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2025 und Agglomerationsprogramm der 5. Generation (AP5) ein, um eine Mitfinanzierung der Verkehrsdrehscheiben durch Bund und Kanton zu ermöglichen. Für die im Zielbild definierten Verkehrsdrehscheibenstandorte werden Massnahmen im RGSK 2025 / AP5 erarbeitet.

2 Ergebnis der Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zur Studie Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland fand vom 4. Mai bis 30. Juni 2023 statt. Insgesamt trafen 41 Stellungnahmen ein.

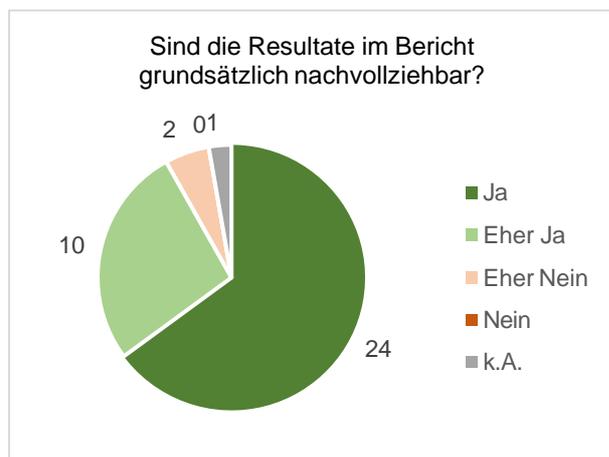
Nachfolgend werden die Eingaben erläutert.

Gesamteindruck



Die deutliche Mehrheit der Mitwirkenden erachtete den Bericht als inhaltlich verständlich.

Hauptkritikpunkt war die hohe Komplexität des Berichtes.



Die Ergebnisse wurden grossmehrheitlich als nachvollziehbar beurteilt. Gewünscht wurden unter anderem Aussagen zu einer Verbesserung des ÖV-Systems, v.a. im ländlichen Raum und zum Veloverkehr. Zudem wurde die Beurteilung verschiedener Verkehrsknoten in Frage gestellt: Insbesondere Grosshöchstetten und Thurnen. Auch wurde angeregt, die überregionalen Verkehrsströme vertiefter zu prüfen.

Fragestellungen (vgl. Kapitel 1.2) und Abgrenzung (Kap. 1.3)

Die Fragestellungen und Abgrenzung der Studie wurden als nachvollziehbar eingeschätzt. Es trafen drei kritische Rückmeldungen ein. Wiederum wurde kritisiert, dass die überregionalen Verkehrsströme zu wenig berücksichtigt worden seien. Dies hätte den Rahmen der Studie überstiegen und wäre im Rahmen einer Nachfolgestudie zu prüfen.

Die Definition und Typologisierung der VDS (vgl. Kapitel 2.1)

Die Definition und Typologisierung wurde als sinnvoll beurteilt. Teilweise wurde eine grössere Differenzierung der VDS-Typen gewünscht, insbesondere für den ländlichen Raum. Eine Gemeinde beurteilte die Typologisierung als zu umfassend.

VDS-Beispielen und Herausforderungen, Erfolgsfaktoren und Zukunftstrends (vgl. Kapitel 2.2/2.3)

Die Kapitel 2.2 und 2.3 wurden von der Mehrheit der Mitwirkungsteilnehmenden positiv beurteilt. Unter anderem wurden weitere positive VDS- Beispiele aus dem ländlichen Raum gewünscht.

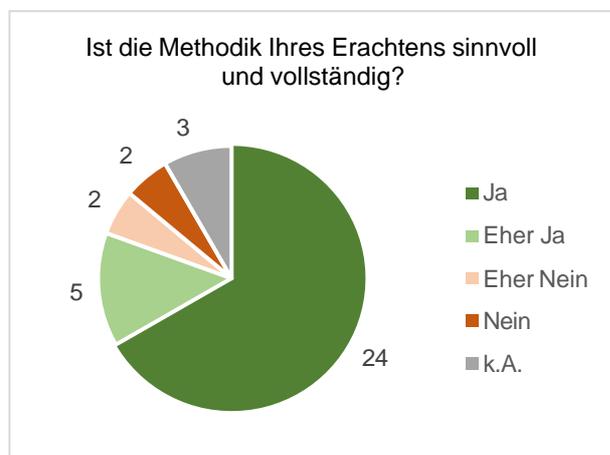
Rückmeldungen zu Einbettung in Planungen Bund / Kanton / Region (Kap. 3)

Unter dieser Frage wurde unter anderem angeregt, dezentrale Standorte noch stärker zu berücksichtigen.

Beurteilung Wahl der Indikatoren

Die Wahl der Indikatoren wurde von 95% der Eingaben positiv beurteilt. Kritische Rückmeldungen wünschten wiederum eine stärkere Berücksichtigung des VDS-Potenzials dezentraler/ländlicher Standorte.

Beurteilung der Methodik



Die Methodik wurde mehrheitlich als sinnvoll und vollständig bewertet. Bemängelt an der Methodik wurden die Eingrenzung auf den Perimeter der RKBM. Zudem wurde die Einschätzung wiederholt, dass ländliche Gebiete noch stärker im Fokus der Analyse hätten stehen müssen.

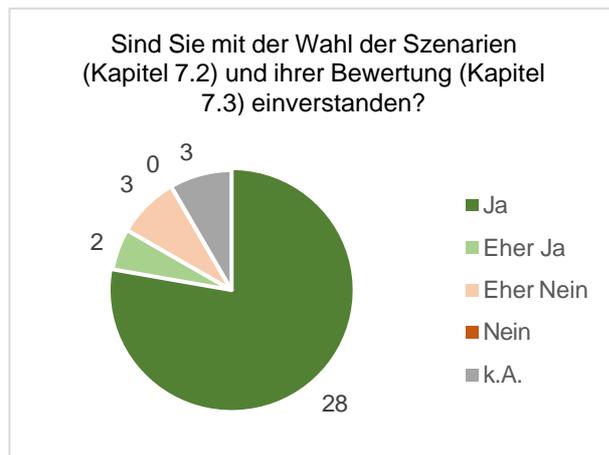
Beurteilung der bedeutenden ÖV-Haltestellen (Kap. 6.1) und ihres VDS-Potenzials (Kap. 6.2)

33 der 36 Eingaben waren mit den identifizierten bedeutenden ÖV-Haltestellen und der Beurteilung ihres VDS-Potenzials einverstanden. Hinweise zur Überprüfung der Beurteilung der ÖV-Haltestellen Fraubrunnen, Unterzollikofen sowie mehrerer ÖV-Haltestellen in Köniz trafen ein. Im Weiteren wurden durch die Mitwirkenden methodische Fragen aufgeworfen.

Beurteilung VDS-Standorte mit Potenzial (Kap. 6.3)

Vier von 39 Eingaben zeigten sich eher nicht mit der Festlegung der VDS-Standorte mit Potenzial einverstanden. Aufgrund der Eingaben wurden verschiedene Anpassungen an der Beurteilung vorgenommen und weitere Alternativstandorte ins Zielbild aufgenommen.

Wahl der Szenarien (Kapitel 7.2) und ihre Bewertung (Kapitel 7.3)

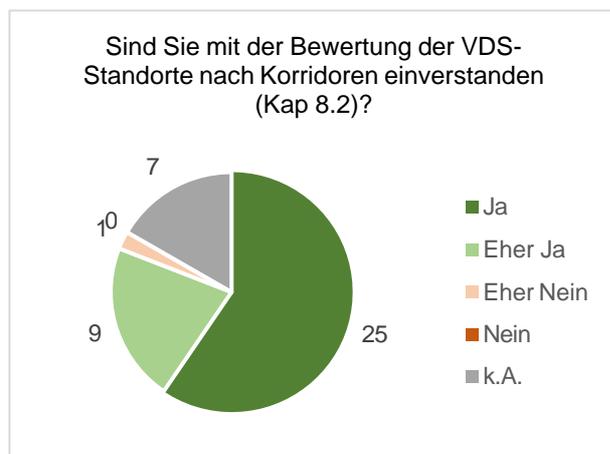


Die Wahl der Szenarien und ihre Bewertung wurden positiv beurteilt. Negative Beurteilungen lassen sich unter anderem auf die Komplexität zurückführen.

Betrachtung nach Korridoren (Kap. 7.4)

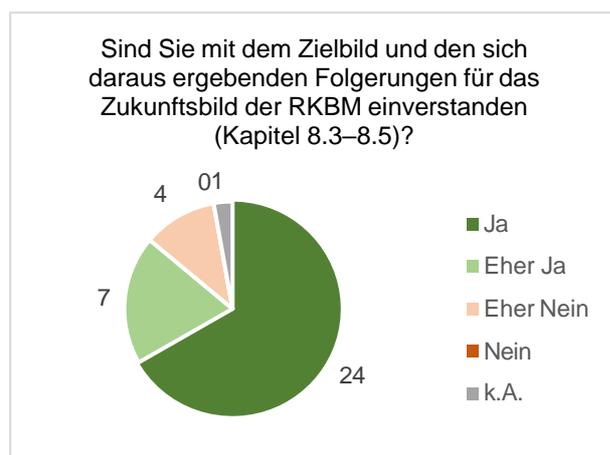
33 der 36 Mitwirkenden waren klar damit einverstanden, dass kein reines Eckszenario weiterverfolgt werden soll, sondern dass die differenzierte Betrachtung nach Korridoren sinnvoll ist. In einer Eingabe wurde ein Pilotansatz für einen einzelnen Korridor angeregt.

Bewertung der VDS-Standorte nach Korridoren (Kap 8.2)



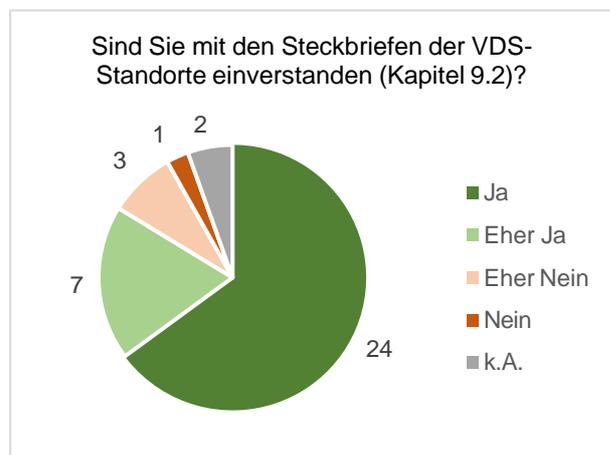
Verschiedene Anmerkungen zu der Bewertung der VDS-Standorte nach Korridoren trafen ein: Überprüfung der Standorte Schwarzenburg, Fraubrunnen, Niederscherli und Mittelhäusern, Flamatt und Laupen. Kritik an der Methodik und der Ergebnisse für dezentrale Standorte wurde wiederholt.

Zielbild und sich daraus ergebenden Folgerungen für das Zukunftsbild der RKBM (Kapitel 8.3–8.5)



Zielbild und Zukunftsbild trafen grösstenteils auf Zustimmung. Die Rückmeldungen betrafen die Beurteilung einzelner Standorte.

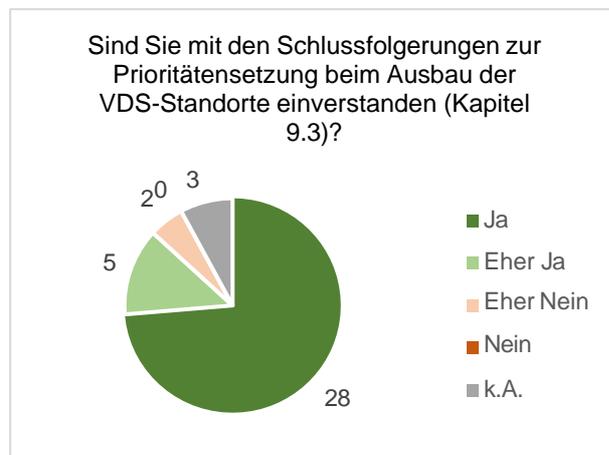
Beurteilung der Steckbriefe der VDS-Standorte (Kapitel 9.2)



Die Steckbriefe wurden positiv gewürdigt. Übergeordnete Rückmeldungen betrafen die Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan und den Umgang mit VDS, welche auch als Verkehrsin-tensive Vorhaben (ViV-Standorte) ausgewiesen sind.

Aufgrund der Rückmeldungen wurden verschiedene Steckbriefe angepasst und zusätzliche Alternativstandorte aufgenommen.

Schlussfolgerungen zur Prioritätensetzung beim Ausbau der VDS-Standorte (Kapitel 9.3)



Die Prioritätensetzung beim Ausbau der VDS-Standorte (Kap. 9.3) wurde positiv beurteilt. Verschiedene Anpassungen des Fachberichtes wurden aufgrund der Rückmeldungen aus der Mitwirkung vorgenommen.

Weitere Bemerkungen

Verschiedene weitere Bemerkung trafen ein. So wurde die Berücksichtigung von Logistik-Hubs gewünscht. Weitere Bemerkungen betrafen die Beurteilung einzelner VDS-Standorte/Korridore.

Folgende sind die wichtigsten Anpassungen des Fachberichtes aufgrund der Mitwirkungseingaben:

- ▶ Zielbild: Neu werden 23 VDS-Standorte mit neun Alternativstandorten abgebildet. Neu aufgenommen wurden die Alternativstandorte Thurnen, Oberdiessbach, Grosshöchstetten und Fraubrunnen.
- ▶ Aufgrund verschiedener Eingaben wurden die methodische Abgrenzung verdeutlicht. Unter anderem wurde verdeutlicht, dass das Zielbild auf dem Perimeter der RKBM beruht und auf den innerhalb dieses Perimeters bestehenden Verkehrsströmen. Das hat zur Folge, dass relevante Verkehrsströme bei einzelnen Standorten an den Grenzen des Perimeters der RKBM vernachlässigt wurden. Diese Standorte wurden deshalb als Alternativstandorte in das Zielbild aufgenommen (siehe vorherige Anmerkung).
- ▶ Ergänzungen/Anpassungen verschiedener Steckbriefe von VDS-Standorten in Kap. 9.2 sowie der Schlussfolgerungen und Empfehlungen zur Umsetzung in Kap. 9.3.

3 Eingegangene Stellungnahmen

Folgende Gemeinden, Ämter, Transportunternehmen, Parteien und Verbände haben eine Stellungnahme eingegeben.

Gemeinden

Belp, Stadt Bern, Brenzikofen, Ferenbalm, Fraubrunnen, Grosshöchstetten, Ittigen, Jegenstorf, Kehrsatz, Kirchdorf, Kirchlindach, Köniz, Konolfingen, Mirchel, Moosseedorf, Mühleberg, Münsingen, Neuenegg, Niederhünigen, Oberdiessbach, Ostermundigen, Riggisberg, Rubigen, Rüscheegg, Schwarzenburg, Stettlen, Thurnen, Toffen, Vechigen, Wichtrach, Wohlen BE, Worb, Zäziwil, Zollikofen

Ämter

Kanton Bern: Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV, Tiefbauamt Dienstleistungszentrum TBA DLZ, Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR (eine Stellungnahme der drei Ämter)

Transportunternehmungen

BERNMOBIL, BLS, PostAuto AG

Parteien

Keine Eingaben

Verbände/Vereine

Förderverein Region Gantrisch, VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Bern

Privatpersonen

Eine Privatperson aus Münsingen

4 Stellungnahmen und Beantwortung

4.1 Gesamteindruck – Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Belp	Ja		x			
Gemeinde Brenzikofen	Eher Ja	Sehr umfangreich	x			
Gemeinde Ferenbalm	Ja		x			
Gemeinde Fraubrunnen	Ja		x			
Gemeinde Grosshöchstetten	Eher Nein	Das „eher Nein“ lässt sich auf die Komplexität der Fragestellung, der verschiedenen Ziel- und Indikationssysteme, welche wiederum unterteilt wurden in Oberziele und deren Aufschlüsselung (z.B. in V und V1. V1.1 etc.) zurückführen. Den Überblick zu bewahren und schlussendlich noch zu wissen und zu verstehen, wie nun genau die Zahlen ermittelt wurden (welche schlussendlich entscheidend waren für die Typisierung und das Potential der VDS) war sehr schwierig und für Laien kaum möglich innert nützlicher Frist.	x			Wir sind uns bewusst, dass der Bericht eine gewisse inhaltliche Komplexität aufweist und wir bedanken uns für die Eingabe. Es wurde aber entschieden, die Methodik möglichst transparent im Bericht herzuleiten
Gemeinde Ittigen	Ja		x			
Gemeinde Jegenstorf	Eher Ja	Der Bericht ist sehr umfangreich. Mit denselben Indikatoren die unterschiedlichen VDS-Standorte wie ein Umstieg vom MIV-ÖV, ein Umstieg vom ÖV-ÖV und eine Umstieg ÖV-Mikromobilität zu beurteilen ist sehr schwierig und wird u.U. nicht allen Typen gerecht. Ev. wäre eine Aufteilung sinnvoll, so könnten Zielbilder für die einzelne VDS-Typen genauer definiert werden.	x			Die Methodik hat nicht den Anspruch auf wissenschaftliche Exaktheit, vielmehr wurde sie für vorliegende Studie zusammen mit den Mitgliedern der Begleitgruppe erstmals entwickelt.
Gemeinde Kehrsatz	Eher Ja	Der Bericht ist sehr umfassend und komplex.	x			
Gemeinde Kirchdorf	Eher Ja	Sehr umfangreich	x			
Gemeinde Kirchlindach	Ja		x			
Gemeinde Köniz	Ja		x			
Gemeinde Konolfingen	Ja		x			
Gemeinde Mirchel	Ja		x			
Gemeinde Moosseedorf	Eher Ja	Er ist sehr umfangreich ausgefallen	x			
Gemeinde Mühleberg	Ja		x			
Gemeinde Münsingen	Eher Ja	Der Bericht ist sehr umfassend, mit vielen Beispielen und Zitaten. Das machte es insgesamt schwierig, den Bericht im Detail zu folgen.	x			Wir sind uns bewusst, dass der Bericht eine gewisse inhaltliche Komplexität aufweist und wir bedanken uns für die Eingabe. Es wurde aber entschieden, die Methodik möglichst transparent herzuleiten
Gemeinde Neuenegg	Ja		x			
Gemeinde Niederhünigen	Ja		x			
Gemeinde Oberdiessbach	Ja		x			
Gemeinde Ostermundigen	Eher Ja	Etwas sehr ausführlich	x			
Gemeinde Riggisberg	Eher Ja	Es handelt sich um ein komplexes Thema. Die Studie in jedem Detail begreifen zu wollen, wäre etwas viel verlangt. Im Grundsatz sind jedoch Kernaussagen verständlich.	x			
Gemeinde Rubigen	Eher Ja	Durch seine Länge ist es mühsam, den gesamten Bericht zu lesen. Für Nicht-Fachpersonen ist es zudem schwierig, den Bericht zu interpretieren.	x			Wir sind uns bewusst, dass der Bericht eine gewisse inhaltliche Komplexität aufweist und wir bedanken uns für die Eingabe. Es wurde aber entschieden, die Methodik möglichst transparent herzuleiten.
Gemeinde Rüscheegg	Eher Ja	Verständlich, aber viel zu lang	x			
Gemeinde Thurnen	Ja		x			
Gemeinde Toffen	Ja		x			
Gemeinde Vechigen	Eher Ja	Der Bericht ist mit über 200 Seiten sehr umfangreich. Eine präzise Auseinandersetzung mit den aus unserer Sicht sehr fundierten Inhalten ist kaum möglich.	x			Wir sind uns bewusst, dass der Bericht eine gewisse inhaltliche Komplexität aufweist und wir bedanken uns für die Eingabe. Es wurde aber entschieden, die Methodik möglichst transparent herzuleiten.
Gemeinde Wichtrach	Ja		x			

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Wohlen BE	Ja		x			
Gemeinde Worb	Ja		x			
Gemeinde Zollikofen	Nein	Der Bericht mit über 200 Seiten, vielen Fachausdrücken und Abkürzungen, dem analytischen Aufbau mit Formeln und Indikatoren ist schwierig zu lesen und zu verstehen, nicht nur für Laien. Er wird eher als eine Forschungsarbeit im Bereich Verkehrsplanung wahrgenommen als ein Bericht, der für die Bevölkerung und Miliz-Behörden für eine Mitwirkung verständlich ist. Auch die Zusammenfassung zu Beginn lässt die erlösende Einfachheit vermissen. Es wäre wünschenswert, mindestens die Ergebnisse von der Komplexität der Aufgabenstellung zu lösen und auf eine leichtverständliche Sprache herunterzubrechen.	x			Wir sind uns bewusst, dass der Bericht eine gewisse inhaltliche Komplexität aufweist und wir bedanken uns für die Eingabe. Es wurde aber entschieden, die Methodik möglichst transparent herzuleiten.
Stadt Bern	Ja		x			
Förderverein Region Gant-risch	Eher Ja	Der Bericht ist sehr umfassend und komplex, wenn man nicht zu sehr in der Thematik drin ist ist es anspruchsvoll, ihn nachzuvollziehen.	x			Wir sind uns bewusst, dass der Bericht eine gewisse inhaltliche Komplexität aufweist und wir bedanken uns für die Eingabe. Es wurde aber entschieden, die Methodik möglichst transparent herzuleiten.
VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Eher Ja	Der Bericht ist sehr umfangreich und mit Ausnahme der Kurzfassung schwierig zu lesen.	x			Wir sind uns bewusst, dass der Bericht eine gewisse inhaltliche Komplexität aufweist und wir bedanken uns für die Eingabe. Es wurde aber entschieden, die Methodik möglichst transparent herzuleiten.
PostAuto AG	Ja		x			
Privatperson, Münsingen	Ja		x			
Gemeinde Niederhünigen	Ja		x			
Gemeinde Oberdiessbach	Ja		x			
Gemeinde Ostermundigen	Eher Ja	Etwas sehr ausführlich	x			
Gemeinde Riggisberg	Eher Ja	Es handelt sich um ein komplexes Thema. Die Studie in jedem Detail begreifen zu wollen, wäre etwas viel verlangt. Im Grundsatz sind jedoch Kernaussagen verständlich.	x			
Gemeinde Rubigen	Eher Ja	Durch seine Länge ist es mühsam, den gesamten Bericht zu lesen. Für Nicht-Fachpersonen ist es zudem schwierig, den Bericht zu interpretieren.	x			Wir sind uns bewusst, dass der Bericht eine gewisse inhaltliche Komplexität aufweist und wir bedanken uns für die Eingabe. Es wurde aber entschieden, die Methodik möglichst transparent herzuleiten.
Gemeinde Rüscheegg	Eher Ja	Verständlich, aber viel zu lang	x			
Gemeinde Thurnen	Ja		x			
Gemeinde Toffen	Ja		x			
Gemeinde Vechigen	Eher Ja	Der Bericht ist mit über 200 Seiten sehr umfangreich. Eine präzise Auseinandersetzung mit den aus unserer Sicht sehr fundierten Inhalten ist kaum möglich.	x			Wir sind uns bewusst, dass der Bericht eine gewisse inhaltliche Komplexität aufweist und wir bedanken uns für die Eingabe. Es wurde aber entschieden, die Methodik möglichst transparent herzuleiten.
Gemeinde Wichtrach	Ja		x			
Gemeinde Wohlen BE	Ja		x			
Gemeinde Worb	Ja		x			
Gemeinde Zollikofen	Nein	Der Bericht mit über 200 Seiten, vielen Fachausdrücken und Abkürzungen, dem analytischen Aufbau mit Formeln und Indikatoren ist schwierig zu lesen und zu verstehen, nicht nur für Laien. Er wird eher als eine Forschungsarbeit im Bereich Verkehrsplanung wahrgenommen als ein Bericht, der für die Bevölkerung und Miliz-Behörden für eine Mitwirkung verständlich ist. Auch die Zusammenfassung zu Beginn lässt die erlösende Einfachheit vermissen. Es wäre wünschenswert, mindestens die Ergebnisse von der Komplexität der Aufgabenstellung zu lösen und auf eine leichtverständliche Sprache herunterzubrechen.	x			Wir sind uns bewusst, dass der Bericht eine gewisse inhaltliche Komplexität aufweist und wir bedanken uns für die Eingabe. Es wurde aber entschieden, die Methodik möglichst transparent herzuleiten.
Stadt Bern	Ja		x			
Förderverein Region Gant-risch	Eher Ja	Der Bericht ist sehr umfassend und komplex, wenn man nicht zu sehr in der Thematik drin ist ist es anspruchsvoll, ihn nachzuvollziehen.	x			Wir sind uns bewusst, dass der Bericht eine gewisse inhaltliche Komplexität aufweist und wir

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
						bedanken uns für die Eingabe. Es wurde aber entschieden, die Methodik möglichst transparent herzuleiten.
VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Eher Ja	Der Bericht ist sehr umfangreich und mit Ausnahme der Kurzfassung schwierig zu lesen.	x			Wir sind uns bewusst, dass der Bericht eine gewisse inhaltliche Komplexität aufweist und wir bedanken uns für die Eingabe. Es wurde aber entschieden, die Methodik möglichst transparent herzuleiten.
PostAuto AG	Ja		x			
Privatperson, Münsingen	Ja		x			

4.2 Gesamteindruck – Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Belp	Ja		x			
Gemeinde Brenzikofen	Ja		x			
Gemeinde Ferenbalm	Ja		x			
Gemeinde Fraubrunnen	Eher Ja	Die VDS als zukunftsgerichtete Anlagen (mit langer Vergangenheit als P+R in den Gemeinden) sind zu wenig im Gesamtsystem des öV durchdacht worden. Die VDS und das zugehörige öV-Angebot müssen insb. das Gesamtverkehrsangebot im ländlichen Raum mit ausgedünntem öV-Angebot verbessern.	x			In den Steckbriefen der regionalen VDS-Standorte werden auch Empfehlungen betreffend ÖV-Angebot beschrieben
Gemeinde Grosshöchstetten	Eher Ja	Die Resultate für sich stehend sind grundsätzlich nachvollziehbar z.B. weshalb einer Ortschaft eine 0 im Bereich der MIV-Erreichbarkeit zugeordnet wurden. Was dann wiederum schwierig einzuordnen war, war der Faktor mit dem die MIV Fahrten multipliziert wurden. Auch die Priorisierung / Herleitung der in Oberdiessbach definierten VDS mit kritischem Potential war nicht klar. Insbesondere da sie aufgrund des gesamten Resultats deutlich schlechter abgeschlossen hat als z.B. Grosshöchstetten. Es hiess dann, dass der Indikator Anbindung an Thun nicht berücksichtigt wurde. Weshalb dieser fehlende Indikator dann plötzlich so viel mehr Gewicht erhielt als z.B. die überregionale Anbindung von Grosshöchstetten an Burgdorf / Solothurn (welche aufgrund der Abgrenzung innerhalb der Studie nicht berücksichtigt wurde) ist für uns nicht nachvollziehbar. Obschon in der Abbildung 6-40 (Synthesetabelle) die ermittelten Werte angegeben wurden und eine Gesamtübersicht besteht ist es dann schwierig noch zu verstehen aus welchen verschiedenen Faktoren diese sich nun zusammensetzen. Dazu muss wieder von Anfang an nachgelesen werden, um die Synthese nachvollziehen zu können. Dies da sich die Unterteilungen von ÖV-ÖV wiederum in Unterkategorien einteilen lassen, welche in Zahlen erfasst wurden. Auch war nicht klar anhand welcher Werte schlussendlich als bedeutend eingestuft wurden (wurde definiert, dass die Standorte mit 1 und mehr Punkten total als bedeutend eingestuft wurden (dann wäre Zäziwil und Oberdiessbach konsequenterweise auch weggefallen) oder basierte dies dann auf einer Priorisierung in der Begleitgruppe wo der Schnitt gemacht wurde? Diese Priorisierung wirkt dann im Gegensatz zur Ausarbeitung der Kennzahlen weniger wissenschaftlich abgestützt.	x			Vielen Dank für diese sehr differenzierte Rückmeldung, die wir inhaltlich gut nachvollziehen können. Tatsächlich ist die zum Schluss getroffene Auswahl der "kritischen" Standorte gerade im Korridor Südost ein Ergebnis der Diskussion in der Begleitgruppe. Dass Oberdiessbach als kritischer Standort aufgenommen wurde ist mit den vermuteten bedeutenden Verkehrsströmen Richtung Thun begründet. Tatsächlich könnte für Grosshöchstetten eine ähnliche Argumentation mit Bezug zu nicht berücksichtigten Verkehrsströmen Richtung Burgdorf geprüft werden. Es zeigt sich an diesem Beispiel, dass die angewendete Methodik mit einer Beschränkung des Analyseperimeters auf das Gebiet der RKBM an ihre Grenzen stösst und eine entsprechende Vertiefung der Analyse mit weiter gefasstem Perimeter notwendig wäre. Dies kann aber im Rahmen der vorliegenden Studie nicht geleistet werden.
Gemeinde Ittigen	Ja		x			
Gemeinde Jegenstorf	Eher Ja	Wie in der Studie festgehalten, weist der Sektor Nord noch erheblichen Klärungsbedarf auf. In diesem Zusammenhang ist der Einbezug der wichtigen Haltestelle Bätterkinden zu erwähnen und damit verbunden das Verkehrsverhalten der Pendler aus dem Buechiberg.	x			In einem weiteren Schritt wären die überregionalen Verkehrsströme vertiefter zu prüfen, so auch nach Bätterkinden. Dies geht über den Umfang der vorliegenden Studie hinaus.
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Kirchdorf	Ja		x			
Gemeinde Kirchlindach	Ja		x			
Gemeinde Köniz	Eher Ja	Siehe nachstehende Erläuterungen	x			
Gemeinde Konolfingen	Ja		x			
Gemeinde Mirchel	Ja		x			
Gemeinde Moosseedorf	Ja		x			
Gemeinde Mühleberg	Ja		x			
Gemeinde Münsingen	Eher Ja	Im Grundsatz sind wir mit der Typisierung der VDS, insbesondere in Bezug auf Münsingen einverstanden.	x			
Gemeinde Neueneegg	Ja		x			
Gemeinde Niederhünigen	Ja		x			
Gemeinde Oberdiessbach	Ja		x			
Gemeinde Ostermundigen	Eher Ja		x			
Gemeinde Riggisberg	Eher Ja	vgl. Bemerkung zu Punkt 2.1	x			
Gemeinde Rubigen	Eher Ja	Um die Bevölkerung in Ortschaften mit guter Autobahnanbindung (wie in Rubigen) von der Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs zu überzeugen, ist es besonders wichtig, den ÖV so auszubauen, dass es attraktiv wird, vom MIV auf den ÖV umzusteigen. Daher ist ein Ausbau der Bahn (S1) auf einen Viertelstundentakt und die Anbindung mit Bussen (z.B. Verlängerung Linie 40) sehr wichtig. Ein rascher	x			Der Ausbau von ÖV- und Veloinfrastruktur waren nicht Bestandteil dieser Studie und werden separat angegangen. Für die Buslinie 40 erfolgt die Regionale Angebotsstudie 2022-2024.

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennntnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		Bau eines separaten Veloweges, besonders für E-Bikes, in Richtung Bern wäre begrüssenswert, damit das Umsteigen auf das Fahrrad attraktiv würde.				Die S-Bahn-Planung erfolgt durch den Kanton. Für die Veloplanung wird verwiesen auf die Planungsstudie der RKBM von 2022 sowie die Regionale Velonetzplanung, welche 2023-2023 aktualisiert wird.
Gemeinde Rüscheegg	Ja		x			
Gemeinde Thurnen	Eher Nein	Unseres Erachtens bezieht die Studie nicht alle relevanten Aspekte mit ein und kommt deshalb zum Schluss, dass Toffen - bei gleicher ÖV-Angebotsdichte - als Verkehrsdrehscheibe zu bezeichnen sei, aber Thurnen nicht. Dabei schneidet Thurnen bezüglich Reisezeitvergleich besser ab. Die tatsächliche heutige Funktion zeigt auf, was einzubeziehen ist: - Thurnen weist einen beachtlichen ÖV-Anteil auf bei den Reisen Richtung Bern. Dieser kann aber nur gehalten werden, wenn die Angebotsqualität (Reisezeit, Taktdichte) mindestens gehalten wird. In gewissen Planungen erwogene Verschlechterungen (Verlängerung der Reisezeit) sind absolut kontraproduktiv. - Thurnen ist Umsteigepunkt für Reisende von/nach Riggisberg. Der stündliche Regionalbus dient gleichzeitig auch der Feinverteilung in der Gemeinde, wobei die Anbindung von Kirchenthurnen verbesserungswürdig ist. Eine Konzentration der Anbindung Riggisberg auf Toffen ist in keiner Hinsicht wünschenswert, die Erschliessung von Kirchenthurnen muss unbedingt gemeindeintern erfolgen. Riggisberg und Thurnen arbeiten im Bereich Oberstufenschule zusammen, Toffen nicht (baut eigene Oberstufe). - Thurnen ist Umsteigepunkt MIV-ÖV für Reisende aus dem Gebiet Burgistein-Wattenwil und weiter. Die P&R-Anlage in Thurnen ist im Bedarfsfall erweiterungsfähig. - Thurnen ist ein Zugangspunkt um Naturpark Gantrisch, u.a. mit der Postautolinie 323 und dem Gürbetaler Höheweg.	x			Für die Einstufung Toffens waren vor allem das Bündelungs- und Verlagerungspotenzial ausschlaggebend, wobei eine höhere Anzahl MIV-Fahrten auf den ÖV verlagert werden könnte durch das P+R Toffen. Die ÖV-Dichte ist noch verbesserungswürdig. Da der direkteste Weg aus der Region Bern ins Gurnigelgebiet über Toffen führt, kann der Standort zudem eine Funktion als Tourismus- und Freizeit-VDS ausüben. Dadurch soll die Bedeutung von Thurnen als Umsteigestandort nicht geschmälert werden. Tatsächlich berücksichtigt die vorliegende Studie die über den Perimeter der RKBM hinausgehenden Verkehrsströme aus südlicher Richtung nicht. Die Integration der über den RK-Perimeter hinausgehenden Verkehrsströme kann aber im Rahmen dieser Studie nicht geleistet werden (und müsste durch den Kanton im Rahmen einer gesamtkantonalen Perspektive bearbeitet werden). Die Prüfung besserer Busverbindungen zwischen Toffen und Riggisberg/Gantrischgebiet bedeutet zudem nicht automatisch ein Abbau des ÖV-Angebots zwischen Thurnen und Riggisberg.
Gemeinde Toffen	Ja		x			
Gemeinde Vechigen	Ja		x			
Gemeinde Wichtrach	Ja		x			
Gemeinde Wohlen BE	Ja		x			
Gemeinde Worb	Ja		x			
Gemeinde Zollikofen	Eher Nein	Siehe 2.1	x			
Stadt Bern	Ja		x			
AÖV, TBA, AGR	k.A.	Mit der generellen Zustimmung zur Studie wird der Beurteilung von einzelnen Massnahmen der RGSK und der AP 5. Generation im Rahmen der Genehmigung der RGSK nicht vorgegriffen. Die Beurteilung und Festlegung einzelner RGSK- und AP-Massnahmen erfolgt in einem separaten Verfahren. Für ein gemeinsames Verständnis betreffend konzeptionelle Leitsätze des Kantons sowie Rollen und Aufgaben der Akteure verweisen wir auf das Merkblatt Verkehrsdrehscheiben (VDS) Kanton Bern.		x		Wird zur Kenntnis genommen. In der reg. VDS-Studie wird auf das kantonale Merkblatt referenziert und wichtige Inhalte aufgenommen.
Förderverein Region Gantrisch	Eher Ja	Die Methodik ist eher komplex.	x			
VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Bern	Eher Ja	Die Differenzierung von 8 verschiedenen Typen von VDS scheint uns etwas unklar. Eine Typisierung nach Funktion, aber nicht nach Lage, wäre aus unserer Sicht einfacher verständlich gewesen. Beispiel: Zwischen den VDS-Typen E und F besteht ein kaum relevanter Unterschied.	x			Die Klassifizierung stützt sich auf jene des Bundes ab und berücksichtigt sowohl die Lage wie auch die Funktion der Verkehrsdrehscheiben.
BERNMOBIL	Ja		x			
PostAuto AG	Ja		x			
Privatperson, Münsingen	Ja		x			

4.3 Sind die Fragestellungen (vgl. Kapitel 1.2) und Abgrenzung (Kap. 1.3) aus Ihrer Sicht vollständig und sinnvoll?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Belp	Ja		x			
Gemeinde Brenzikofen	Ja		x			
Gemeinde Ferenbalm	Ja		x			
Gemeinde Fraubrunnen	Ja		x			
Gemeinde Grosshöchstetten	Eher Ja	Die Abgrenzung an sich wurde zwar verstanden aber nicht unbedingt als zielführende betrachtet. Gerade im Bereich der ÖV Verbindungen erachten wir es als zentral diese überregional zu betrachten. Wie auch im Langsamverkehr macht es keinen Sinn, wenn jede Gemeinde nur ihren perimeter in der Planung und Bewertung betrachtet sondern ein Gesamtbild hat. Diese Abgrenzung führt aus unserer Sicht insbesondere für Gemeinden am Rande der Region Bern-Mittelland zu einer nachteiligen Betrachtung des Ausbaupotentials. Dies da der Fokus auf die Erreichbarkeit der Standorte Stadtzentrum Bern, Bern Wankdorf, Bern Europaplatz, Liebefeld, Papiermühle, Zollikofen und Gümligen liegt. Überregional wäre aus Sicht Grosshöchstetten zumindest die direkte Anbindung an Burgdorf und weiterführend Solothurn attraktiv hinsichtlich Potential Reisezeitgewinn, MIV-Kompetivität (je nach Stauzeiten).	x			Die Anmerkung ist nachvollziehbar und inhaltlich stimmig. Es entsprach dem Studiendesign, die Analyse der Verkehrsströme auf den Perimeter der RKBM zu beschränken. Eine Ausdehnung des Analyseperimeters z.B. auf den gesamten Kanton Bern (inkl. bedeutende Aussenströme) wäre grundsätzlich wünschenswert, kann aber im Rahmen der vorliegenden Studie nicht geleistet werden, sondern würde eine Nachfolgestudie bedingen.
Gemeinde Ittigen	Ja		x			
Gemeinde Jegenstorf	Eher Nein	Ausgangslage und Fragestellungen ok Abgrenzung: Die vorliegende Studie befasst sich mit der Frage, welchen Beitrag können VDS zur Entlastung des Verkehrssystems leisten. Hauptsächlich geht es um Pendlerströme zur Kernstadt Bern, somit ist der Perimeter entweder zu gross (nur Agglomeration) oder zu klein (gesamte Kanton) gewählt.	x			Es entsprach dem Studiendesign, die Analyse der Verkehrsströme auf den Perimeter der RKBM zu beschränken. Eine Ausdehnung des Analyseperimeters z.B. auf den gesamten Kanton Bern (inkl. bedeutende Aussenströme) wäre grundsätzlich wünschenswert, kann aber im Rahmen der vorliegenden Studie nicht geleistet werden, sondern würde eine Nachfolgestudie bedingen.
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Kirchdorf	Ja		x			
Gemeinde Kirchlindach	Ja		x			
Gemeinde Köniz	Ja		x			
Gemeinde Konolfingen	Ja		x			
Gemeinde Mirchel	Ja		x			
Gemeinde Moosseedorf	Ja		x			
Gemeinde Mühleberg	k.A.		x			
Gemeinde Münsingen	k.A.		x			
Gemeinde Neueneegg	Ja		x			
Gemeinde Niederhünigen	Ja		x			
Gemeinde Oberdiessbach	Ja		x			
Gemeinde Ostermundigen	Ja		x			
Gemeinde Riggisberg	Ja		x			
Gemeinde Rubigen	Ja		x			
Gemeinde Rüscheegg	Eher Ja	Es hat einen Schreibfehler im Kapitel 1.2, Mittelland nur mit einem l geschrieben.		x		Wird korrigiert.
Gemeinde Thurnen	Eher Nein	siehe Bemerkungen 2.2	x			
Gemeinde Toffen	Ja		x			
Gemeinde Vechigen	Ja		x			
Gemeinde Wichtrach	Ja		x			
Gemeinde Wohlen BE	Ja		x			
Gemeinde Worb	Ja		x			
Gemeinde Zollikofen	Eher Nein	Zu umfassend und zu schwer greifbar.	x			
Stadt Bern	Ja		x			

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Förderverein Region Gant-risch	Ja		x			
VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Bern	Eher Ja	Zu Kap. 1.3, Abgrenzung: Wir verstehen, wieso die flankierenden Massnahmen in der vorliegenden Studie nicht untersucht wurden. Es ist uns aber wichtig, dass diese nicht vergessen gehen. Pull-Massnahmen sind politisch immer einfacher umzusetzen als Push-Massnahmen. Die Gefahr besteht darum, dass VDS erstellt oder ausgebaut werden, die flankierenden Push-Massnahmen dann aber politisch nicht erwünscht sind und darum weggelassen werden. Das gilt es unbedingt zu verhindern! Wir fordern deshalb, dass jede VDS als Gesamtpaket inkl. flankierender Massnahmen ins RGSK 2025 / AP5 eingegeben wird.	x			In den Steckbriefen werden flankierende Massnahmen unter den "erforderlichen Begleitmassnahmen" aufgeführt. Im RGSK 2025 / AP5 werden diese berücksichtigt.
BERNMOBIL	Ja		x			
PostAuto AG	Ja		x			
Privatperson, Münsingen	Ja		x			

4.4 Die Definition und Typologisierung orientiert sich am Sachplan Verkehr des Bundes und entwickelt diese weiter. Sind Sie mit der Definition und Typologisierung der VDS einverstanden (vgl. Kapitel 2.1)?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Belp	Ja		x			
Gemeinde Brenzikofen	Ja		x			
Gemeinde Ferenbalm	Ja		x			
Gemeinde Fraubrunnen	Eher Ja	Für die Region Bern-Mittelland wäre eine (noch) differenziertere Unterscheidung der VDS mit hauptsächlichlicher MIV-Funktion wünschbar gewesen, um das eher schlecht öV-erschlossene Gebiet besser an den öV anzuschliessen (letzte Meile MIV), Die Definition von öV-Drehscheiben ist uninteressant für die RKBM, da dort die öV-Planungsverfahren zum Einsatz gelangen.	x			Die Typisierung ist schon vergleichsweise sehr differenziert und wurde von der Begleitgruppe in der vorliegenden Form intensiv diskutiert und vollumfänglich mitgetragen.
Gemeinde Grosshöchstetten	Ja		x			
Gemeinde Ittigen	Ja		x			
Gemeinde Jegenstorf	Eher Ja	Was ist der Nutzen der zusätzlichen VDS-Typen? Da eh jeder VDS auf die verkehrstechnischen und räumlichen Bedürfnisse anzupassen ist? Warum wird unterschieden zwischen zentrumsnaher und dezentraler MIV-Bündelung, wenn die Reisezeit mit dem ÖV ins Zentrum gleich ist?	x			Die zentrumsnahe MIV-Bündelung hat den prinzipiellen Nachteil, dass der Umstieg auf den ÖV erst kurz vor dem Fahrtziel erfolgt - sie ist deshalb (und auch aus weiteren Gründen) mit Nachteilen behaftet. Demgegenüber hat die dezentrale MIV-Bündelung genau diesen Nachteil nicht, da in diesen Fällen der Umstieg auf den ÖV räumlich näher an der Quelle der Fahrt erfolgt.
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Kirchdorf	Ja		x			
Gemeinde Kirchlindach	Ja		x			
Gemeinde Köniz	Ja		x			
Gemeinde Konolfingen	Ja		x			
Gemeinde Mirchel	Ja		x			
Gemeinde Moosseedorf	Ja		x			
Gemeinde Mühleberg	Eher Ja		x			
Gemeinde Münsingen	Eher Ja	Insgesamt ist die Anzahl die Typisierung der VDS etwas gross und unübersichtlich.	x			
Gemeinde Neuenegg	Ja		x			
Gemeinde Niederhünigen	Ja		x			
Gemeinde Oberdiessbach	Ja		x			
Gemeinde Ostermundigen	Ja		x			
Gemeinde Riggisberg	Ja		x			
Gemeinde Rubigen	Eher Ja	Es ist wichtig bei den Typen E, F und G das ÖV-Angebot beizubehalten oder sogar auszubauen, so dass aus diesen Gebieten nicht mit dem MIV in die Zentren gefahren werden muss.	x			Es wird mindestens eine Beibehaltung des heutigen ÖV-Angebotes vorgesehen, teilweise enthält die Studie Empfehlungen zu Angebotsausbauten
Gemeinde Rüscheegg	Eher Ja	Es ist verständlich, dass ein spezifischer Typus "Tourismus- und Freizeit VDS" definiert wurde. Andererseits wäre es gerade im ländlichen Raum extrem wichtig, möglichst verschiedene Verkehrsnutzungen zu bündeln, um auf eine möglichst gute Grundauslastung zu kommen (z.B. Schülertransporte für Schule und Freizeit, Einkaufsverkehr, Pendelverkehr). Zudem sollten die Verkehrsdrehscheiben speziell auch die Bedürfnisse der ansässigen Bevölkerung berücksichtigen.	x			Einverstanden. Mit Verkehrsdrehscheiben soll die Bündelung von Fahrten gefördert werden. Aber auch andere Angebote, die keineswegs zu VDS in Konkurrenz stehen, sondern diese vielmehr ergänzen, können zu solchen Bündelungen beitragen. Rufbusse / On-demand-Angebote sind gerade im ländlichen Raum diesbezüglich prüfungswerte Optionen.
Gemeinde Thurnen	Eher Nein	Die Zusammenfassung gemäss Punkt 2.2 passt nicht genau auf die Typisierung, welche die Studie vorschlägt. Man könnte das als touristisch beeinflusste Agglomerationsrand-Verkehrsdrehscheibe bezeichnen. Auf jeden Fall ist bei künftigen Entwicklungen die Funktion als Verknüpfungspunkt zwischen S4/S44 und den Buslinien 320 und 323 zu berücksichtigen.	x			Tatsächlich sind bei konkreten VDS-Planungen auch die künftigen Entwicklungen im ÖV-Angebot zu berücksichtigen.
Gemeinde Toffen	Ja		x			

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Vechigen	Ja		x			
Gemeinde Wichtrach	Ja		x			
Gemeinde Wohlen BE	Ja		x			
Gemeinde Worb	Ja		x			
Gemeinde Zollikofen	Eher Nein	Zu umfassend und zu schwer greifbar.	x			
Stadt Bern	Ja		x			
Förderverein Region Gant-risch	Eher Ja	Es ist verständlich, dass ein spezifischer Typus "Tourismus- und Freizeit VDS" definiert wurde. Andererseits wäre es gerade im ländlichen Raum extrem wichtig, möglichst verschiedene Verkehrsnutzungen zu bündeln, um auf eine möglichst gute Grundauslastung zu kommen (z.B. Schülertransporte für Schule und Freizeit, Einkaufsverkehr, Pendelverkehr). Zudem sollten die Verkehrsdrehscheiben speziell auch die Bedürfnisse der ansässigen Bevölkerung berücksichtigen.	x			Mit Verkehrsdrehscheiben soll die Bündelung von Fahrten gefördert werden. Aber auch andere Angebote, die keineswegs zu VDS in Konkurrenz stehen, sondern diese vielmehr ergänzen, können zu solchen Bündelungen beitragen. Rufbusse / On-demand-Angebote sind gerade im ländlichen Raum diesbezüglich prüfenswerte Optionen.
VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Bern	Eher Ja	Die Differenzierung von 8 verschiedenen Typen von VDS scheint uns etwas unklar. Eine Typisierung nach Funktion, aber nicht nach Lage, wäre aus unserer Sicht einfacher verständlich gewesen. Beispiel: Zwischen den VDS-Typen E und F besteht ein kaum relevanter Unterschied.	x			Die Klassifizierung stützt sich auf jene des Bundes ab und berücksichtigt sowohl die Lage wie auch die Funktion der Verkehrsdrehscheiben.
BERNMOBIL	Ja		x			
PostAuto AG	Ja		x			
Privatperson, Münsingen	Ja		x			

4.5 Sind Sie mit den beschriebenen VDS-Beispielen und erläuterten Herausforderungen, Erfolgsfaktoren und Zukunftstrends einverstanden (vgl. Kapitel 2.2/2.3)?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Belp	Ja		x			
Gemeinde Brenzikofen	Ja		x			
Gemeinde Ferenbalm	Ja		x			
Gemeinde Fraubrunnen	Ja		x			
Gemeinde Grosshöchstetten	Ja		x			
Gemeinde Ittigen	Ja		x			
Gemeinde Jegenstorf	Ja	Teilweise bilden die zusätzlichen Beispiele eine Mikroverteilung ab und sind nur bei grossen Pendlerströmen sinnvoll.	x			Es ist zutreffend, dass die einzelnen Beispiele spezifische Situationen abbilden.
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Kirchdorf	Ja		x			
Gemeinde Kirchlindach	Ja		x			
Gemeinde Köniz	Ja		x			
Gemeinde Konolfingen	Ja		x			
Gemeinde Mirchel	Ja		x			
Gemeinde Moosseedorf	Ja		x			
Gemeinde Mühleberg	Eher Ja		x			
Gemeinde Münsingen	k.A.		x			
Gemeinde Neuenegg	Ja		x			
Gemeinde Niederhünigen	Ja		x			
Gemeinde Oberdiessbach	Ja		x			
Gemeinde Ostermundigen	Ja		x			
Gemeinde Riggisberg	Ja		x			
Gemeinde Rubigen	Ja		x			
Gemeinde Rüscheegg	Eher Ja		x			
Gemeinde Thurnen	Eher Nein	Siehe Bemerkungen 2.2 und 3.2	x			
Gemeinde Toffen	Ja		x			
Gemeinde Vechigen	Eher Ja	Es fehlt ein Beispiel der Kernagglomeration Bern (z.B. Hauptbahnhof Bern mit neuem Tiefbahnhof RBS) Im Beispiel "Worb" fehlt eine Beurteilung der Anbindung an den leistungsfähigen Bahnhof der SBB, welche alles andere als ideal ist	x			Im Rahmen der vorliegenden Studie würden weitere Beispiele keinen nennenswerten Mehrwert liefern. Der Hauptbahnhof Bern inkl. dessen Erweiterung im Rahmen von "Zukunft Bahnhof Bern" sind an anderer Stelle schon ausführlich beschrieben worden.
Gemeinde Wichtrach	Eher Ja	Die erwähnte Reduktion des Fahrzeugbestands (MIV) steht im Widerspruch zur Individualisierung. Die Realität dürfte so aussehen, dass ausserhalb der "grossen" Innenstädte mehr als ein Auto pro Haushalt existiert (Tendenz steigend). Ob sich Carsharing-Angebote durchsetzen können, ist ebenfalls unklar...	x			"Kernaufgabe der RKBM ist die Abstimmung Siedlung und Verkehr. Die vorliegende Studie prüft Massnahmen gemäss regionaler Mobilitätsstrategie zur Verlagerung und Vernetzung von Verkehrsträgern und zur Entlastung der Verkehrsinfrastruktur in der Kernagglomeration (entsprechend der "4V-Strategie").
Gemeinde Wohlen BE	Ja		x			
Gemeinde Worb	Ja		x			
Gemeinde Zollikofen	Eher Nein	Zu umfassend und zu schwer greifbar.	x			
Stadt Bern	Ja		x			
Förderverein Region Gant-risch	Eher Ja	Gute Beispiele für den ländlichen Raum fehlen.	x			Abgesehen vom Beispiel "Beromünster" ist diese Rückmeldung zutreffend. Wir suchen weiter nach guten Beispielen im ländlichen Raum...

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
PostAuto AG	Ja		x			
Privatperson, Münsingen	Ja		x			

4.6 Ist das Kapitel 3 aus Ihrer Sicht vollständig?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Belp	Ja		x			
Gemeinde Brenzikofen	k.A.		x			
Gemeinde Ferenbalm	Ja		x			
Gemeinde Fraubrunnen	Ja		x			
Gemeinde Grosshöchstetten	Ja		x			
Gemeinde Ittigen	Eher Ja		x			
Gemeinde Jegenstorf	Ja	Die Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022 mit den strategischen Grundsätzen gibt sehr klare behördenverbindliche Vorgaben. «Die Verlagerung auf den ÖV soll möglichst nahe an der Quelle einer Fahrt erfolgen» ergibt für dezentrale MIV-ÖV -VDS eine starke Gewichtung.	x			Es wurden sowohl zentrumsnahe wie auch dezentrale Standorte berücksichtigt. Es gilt zu beachten, dass bei gewissen ländlichen Standorten die Nachfrage nicht gegeben, dort wo Potenzial vorhanden ist, wurde es auch entsprechend berücksichtigt. Zudem wurde bei der Auswahl der Standorte nach VDS-Typen differenziert, so dass eine «Benachteiligung» ländlicher Standorte nicht konstatiert werden kann. Zudem darf folgender Zusammenhang nicht vergessen werden. Die Wege mit dem ÖV haben häufig auch am Zielort eine "letzte Meile" - es muss also auch am Zielort möglichst attraktive VDS (ÖV - ÖV/Velo/Sharing/etc) geben.
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Kirchdorf	Ja		x			
Gemeinde Kirchlindach	Ja		x			
Gemeinde Köniz	Ja		x			
Gemeinde Konolfingen	Ja		x			
Gemeinde Mirchel	Ja		x			
Gemeinde Moosseedorf	Ja		x			
Gemeinde Mühleberg	Eher Ja		x			
Gemeinde Münsingen	k.A.		x			
Gemeinde Neueneegg	Ja		x			
Gemeinde Niederhünigen	Ja		x			
Gemeinde Oberdiessbach	Ja		x			
Gemeinde Ostermundigen	Ja		x			
Gemeinde Riggisberg	Ja		x			
Gemeinde Rubigen	Ja		x			
Gemeinde Rüscheegg	Eher Ja		x			
Gemeinde Thurnen	Eher Nein	Siehe Bemerkungen 2.2 und 3.2	x			
Gemeinde Toffen	Ja		x			
Gemeinde Vechigen	Ja		x			
Gemeinde Wichtrach	Ja		x			
Gemeinde Wohlen BE	Ja		x			
Gemeinde Worb	Ja		x			
Gemeinde Zollikofen	Ja		x			
Stadt Bern	Ja		x			
Förderverein Region Gant- risch	Eher Ja	Die existierenden Grundlagen sind berücksichtigt. Für den ländlichen Raum liegen teilweise Studien teilweise noch nicht vor (z.B. Analyse für die Region Gantrisch).	x			Das ist korrekt, das durch die RKBM geplante Gesamtverkehrskonzept Gantrisch liegt noch nicht vor.

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
PostAuto AG	Ja		x			
Privatperson, Münsingen	Ja		x			

4.7 Ist die Wahl der Indikatoren aus Ihrer Sicht sinnvoll?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Belp	Ja		x			
Gemeinde Brenzikofen	Ja		x			
Gemeinde Ferenbalm	Ja		x			
Gemeinde Fraubrunnen	Ja		x			
Gemeinde Grosshöchstetten	Eher Ja	Grundsätzlich ja. Wie bereits erwähnt wurden aus unserer Sicht andere Indikatoren wie die überregionale Funktion als potentielle Drehscheibe nicht berücksichtigt. Auch wurden aktuelle Projekte / Planungen wie es in Grosshöchstetten mit dem Bahnhof der Fall ist (in der OPR als Umstrukturierungsgebiet definierte, im Agglomerationsprogramm 4. Generation mit Massnahmen im Bereich des Verkehrs; Ausbau Park and Ride, Bike and Ride, innere Verdichtung mit Schaffung von potentiellen Wohn- und Dienstleistungsangeboten aufgeführt) nicht entsprechend als Potential gewichtet.	x			Für Rückmeldungen zum Bahnhof Grosshöchstetten vgl. auch frühere Anmerkungen unter 3.1. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Studie keineswegs Anstrengungen und Planungen für die Umstrukturierung eines Bahnhofsgeländes inkl. Förderung von VDS-Angeboten infrage stellt. Im Gegenteil: Die Anstrengungen von Grosshöchstetten werden ausdrücklich begrüsst.
Gemeinde Ittigen	Ja		x			
Gemeinde Jegenstorf	Eher Ja	Die Oberziele für die Standorte sind umfassend. Die Wichtigkeit des Indikators R2 bei einem MIV- Bündelungs-Verkehrsdrehscheibe ist nicht klar.	x			Es ist zutreffend, dass nicht alle Indikatoren für alle Typen von VDS wichtig sind.
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Kirchdorf	Ja		x			
Gemeinde Kirchlindach	Ja		x			
Gemeinde Köniz	Ja		x			
Gemeinde Konolfingen	Ja		x			
Gemeinde Mirchel	Ja		x			
Gemeinde Moosseedorf	Ja		x			
Gemeinde Mühleberg	Eher Ja		x			
Gemeinde Münsingen	k.A.		x			
Gemeinde Neueneegg	Ja		x			
Gemeinde Niederhünigen	Ja		x			
Gemeinde Oberdiessbach	Ja		x			
Gemeinde Ostermundigen	Ja		x			
Gemeinde Riggisberg	Eher Ja	Schwierig zu beurteilen.	x			
Gemeinde Rubigen	Eher Ja	Siehe Ausführungen unter Punkt 2.2.	x			
Gemeinde Rüscheegg	Eher Ja	Da das übergeordnete Ziel der VDS ist, den MIV in der Kernstadt und den Agglomerationen zu reduzieren, werden entsprechende Indikatoren verwendet. Es liegt in der Natur der Sache, dass man umso mehr Verkehr verlagern kann, je näher man zu den Agglomerationen und der Kernstadt gelangt. Das Verlagerungspotenzial von VDS im ländlichen Raum (um den Verkehr vom und in den ländlichen Raum zu reduzieren) fällt deshalb weniger ins Gewicht, hätte aber wohl auch Potenzial	x			Das VDS-Potenzial im ländlichen Raum wird ebenfalls berücksichtigt und versucht "abzuholen" - das zeigt u.a. das Zielbild klar.
Gemeinde Thurnen	Eher Nein	Siehe Bemerkungen 2.2 und 3.2	x			
Gemeinde Toffen	Ja		x			
Gemeinde Vechigen	Ja		x			
Gemeinde Wichtrach	Ja		x			
Gemeinde Wohlen BE	Ja		x			
Gemeinde Worb	Ja		x			
Gemeinde Zollikofen	Ja		x			
Stadt Bern	Eher Ja	Wo wird beurteilt, ob es räumlich überhaupt noch Platz hat für eine VDS? Thema Platzverfügbarkeit / Machbarkeit VDS müsste im Bericht erläutert werden	x			Die entsprechende Beurteilung erfolgt insbesondere in Kapitel 9.2. Klar ist, dass für konkrete Projekte eine vertiefte Beurteilung und Planung der einzelnen Standorte unabdingbar ist.

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Förderverein Region Gant-risch	Eher Ja	Da das übergeordnete Ziel der VDS ist, den MIV in der Kernstadt und den Agglomerationen zu reduzieren, werden entsprechende Indikatoren verwendet. Es liegt in der Natur der Sache, dass man umso mehr Verkehr verlagern kann, je näher man zu den Agglomerationen und der Kernstadt gelangt. Das Verlagerungspotenzial von VDS im ländlichen Raum (um den Verkehr vom und in den ländlichen Raum zu reduzieren) fällt deshalb weniger ins Gewicht.	x			'Das VDS-Potenzial im ländlichen Raum wird ebenfalls berücksichtigt und versucht "abzuholen" - das zeigt u.a. das Zielbild klar.
VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
PostAuto AG	Ja		x			
Privatperson, Münsingen	Ja		x			

4.8 Ist die Methodik Ihres Erachtens sinnvoll und vollständig?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Belp	Ja		x			
Gemeinde Brenzikofen	Eher Nein	Brenzikofen ist farblich in Nordwest eingeteilt, aber unter Südost aufgeführt.	x			Die Farbgebung für die einzelnen Korridore ist nicht zu verwechseln mit den Farben für die Grenzen der einzelnen Korridore. Brenzikofen ist innerhalb des Korridors Südost (gelbe Linie) eingeteilt.
Gemeinde Ferenbalm	Ja		x			
Gemeinde Fraubrunnen	Ja		x			
Gemeinde Grosshöchstetten	Ja		x			
Gemeinde Ittigen	Ja		x			
Gemeinde Jegenstorf	Eher Ja	Die Methodik ist grundsätzlich sinnvoll, aber die Autobahn wird mehrheitlich von Pendlern ausserhalb des Betrachtungsperimeters benutzt. Z. B. die Pendler von Bigenthal werden mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht den Korridor Südost benutzen. Betrachtungsperimeter auf den gesamten Kanton vergrössern.	x			Es stimmt, dass die angewendete Methodik mit einer Beschränkung des Analyseperimeters auf das Gebiet der RKBM an ihre Grenzen stösst und eine entsprechende Vertiefung der Analyse mit weiter gefasstem Perimeter notwendig wäre. Dies kann aber im Rahmen der vorliegenden Studie nicht geleistet werden, sondern müsste in einer darauf aufbauenden Arbeit erfolgen.
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Kirchdorf	Ja		x			
Gemeinde Kirchlindach	Ja		x			
Gemeinde Köniz	k.A.		x			
Gemeinde Konolfingen	Ja		x			
Gemeinde Mirchel	Ja		x			
Gemeinde Moosseedorf	Ja		x			
Gemeinde Mühleberg	Ja		x			
Gemeinde Münsingen	k.A.		x			
Gemeinde Neueneegg	Ja		x			
Gemeinde Niederhünigen	Ja		x			
Gemeinde Oberdiessbach	Eher Ja	Die Strukturierung des Verkehrsraums endet nach der dargelegten Methode an den politischen Grenzen der Regionalkonferenz. Das entspricht nicht funktionalen Räumen und Pendlerströmen. Diese Betrachtungsweise ist letztlich unvollständig und daher zu überprüfen.	x			Es stimmt, dass die angewendete Methodik mit einer Beschränkung des Analyseperimeters auf das Gebiet der RKBM an ihre Grenzen stösst und eine entsprechende Vertiefung der Analyse mit weiter gefasstem Perimeter notwendig wäre. Dies kann aber im Rahmen der vorliegenden Studie nicht geleistet werden
Gemeinde Ostermundigen	Ja		x			
Gemeinde Riggisberg	k.A.	Können wir nicht beurteilen. Den umfassenden Bericht bis ins hinterste Detail zu verstehen und die Analyse, Berechnungen und Bewertungen zu hinterfragen bzw. zu beurteilen, übersteigt die zeitlichen Ressourcen.	x			
Gemeinde Rubigen	Nein		x			
Gemeinde Rüscheegg	Eher Ja	Der ländliche Raum wird nicht wirklich in die Analyse einbezogen	x			Es werden alle Raumtypen in der Analyse der einzelnen potenziellen VDS-Standorte berücksichtigt. Insofern wird die geäusserte Meinung nicht geteilt. Richtig ist, dass im Rahmen der vorliegenden Studie keine Analyse über die zukünftige Entwicklung des ÖV-Angebots und weiterer innovativer Angebote (Rufbusse, On-Demand, Sharing-Angebote) erfolgen konnte.
Gemeinde Thurnen	Eher Nein	Siehe Bemerkungen 2.2 und 3.2	x			

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Toffen	Ja		x			
Gemeinde Vechigen	Ja		x			
Gemeinde Wichtrach	Ja		x			
Gemeinde Wohlen BE	Ja		x			
Gemeinde Worb	Ja		x			
Gemeinde Zollikofen	Eher Ja	Kann nicht beurteilt werden. Zuteilung Zollikofen in den Nord-Korridor ist zutreffend.	x			
Stadt Bern	Ja		x			
Förderverein Region Gant-risch	Eher Ja	vgl. vorheriger Kommentar	x			
VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
PostAuto AG	Ja		x			
Privatperson, Münsingen	Nein	Münsingen sollte zu Tägertschi Trimstein Konolfingen gehören, da für mich dieser Abschnitt für Velos wichtig wäre! Leider immer noch nicht erschlossen??	x			Gehören zum Korridor Südost . Für Veloplanungen wird verwiesen auf die kommunalen und regionalen Planungen (z.B. regionale Planungsstudie Veloverkehr von 2022).

4.9 Sind Sie mit den identifizierten bedeutenden ÖV-Haltestellen (Kap. 6.1) und der Beurteilung ihres VDS-Potenzials (Kap. 6.2) einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Belp	Ja		x			
Gemeinde Brenzikofen	Eher Ja		x			
Gemeinde Ferenbalm	Ja		x			
Gemeinde Fraubrunnen	Eher Ja	Bei den Haltestellen ist zu stark auf den Status-Quo abgestützt worden. Die Gemeinde Fraubrunnen hat stark unterschiedliche öV-Gütern in den 8 Dörfern zu verzeichnen. Für Fraubrunnen ist es zentral, das öV-Angebot besser zu strukturieren und dabei eben auch Funktionen einer VDS anbieten zu können.	x			Im Rahmen der zukünftigen Entwicklung des ÖV-Angebots zur Erschliessung von Fraubrunnen soll auch der Ausbau von VDS-Funktionen am Bahnhof Fraubrunnen gezielt geprüft werden.
Gemeinde Grosshöchstetten	Ja	Für uns war nicht ganz nachvollziehbar weshalb gewisse Indikatoren mit dem Faktor 2 multipliziert wurden und andere nicht.	x			Die Gewichtung einzelner Indikatoren mit dem Faktor 2 zur Beurteilung des VDS-Potenzials basiert auf Expertenwissen der Studienautoren resp. ist auch das Ergebnis der Diskussion in der Begleitgruppe. Es besteht dabei kein Anspruch auf wissenschaftliche Exaktheit.
Gemeinde Ittigen	Eher Ja		x			
Gemeinde Jegenstorf	Eher Nein	Die Bemerkung beruht auf keine genaue Datengrundlage, aber dass der Indikator MIV-ÖV-VDS für Oberzollkofen und Zollkofen massiv höher ist, als bei Moosseedorf und Münchenbuchsee ist erstaunlich im Vergleich mit dem täglichen MIV Aufkommen. Wird die Realität korrekt abgebildet?	x			Die Ergebnisse beruhen auf dem im Bericht erläuterten Berechnungsvorgang (vgl. Abbildung 6-2). Dieser erhebt selbst keinen Anspruch auf wissenschaftliche Genauigkeit und ist als "best guess" zu verstehen.
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Kirchdorf	Ja		x			
Gemeinde Kirchlindach	Ja	Die beiden Haltestellen Halenbrücke in Herrenschwanden sind als Umsteigepunkt wichtig. Die Schülerinnen des östlichen Teils von Herrenschwanden steigen dort um, um an die Oberstufe in Uettligen zu gelangen. Wir sind immer wieder überrascht, wie viele Schüler das machen und damit einen eher längeren Fuss- oder Veloweg in Kauf nehmen. Daher sollten die Haltestellen auch zukünftig als wichtigen Umsteigeort eingestuft werden.	x			Es wird anerkannt, dass es sich um eine wichtige Haltestelle für den Schülerverkehr handelt. Jedoch wird das Verlagerungspotenzial auf regionaler Ebene als vergleichsweise gering eingestuft.
Gemeinde Köniz	Eher Ja	Dass für die ÖV-Haltestelle Kleinwabern kein VDS-Potenzial ausgewiesen wird hat methodische Gründe. Bitte (zB mit einer Fussnote) kurz erläutern. - Wir sind etwas überrascht, dass Liebefeld ein höheres VDS-Potenzial hat als Köniz. - Für Niederscherli wird ein Potenzial VDS-Typ G (oder F) ausgewiesen. Aus Sicht der Gemeinde ist Niederscherli nicht geeignet als "dezentrale MIV-Bündelungs-Verkehrsdrehscheibe" (VDS-Typ G), sondern nur als "regionale Verkehrsdrehscheibe ausserhalb der Kernagglomeration" (VDS-Typ F). Gemäss Abbildung 2-4 verfügt ein VDS-Typ G über folgendes Verkehrsangebot: "S-Bahn-Haltestelle im ländlichen Raum mit ausgebautem P+R-Angebot". Niederscherli ist nicht geeignet um in Stationsnähe ein "ausgebautes P+R-Angebot" zu realisieren		x		Neue Fussnote 80 in Kap. 6.1.3 eingefügt.
Gemeinde Konolfingen	Ja		x			
Gemeinde Mirchel	Ja		x			
Gemeinde Moosseedorf	Ja		x			
Gemeinde Mühleberg	Eher Ja	Wir begrüßen die hohe Priorität der Haltestellen Gümnenen (Gde. Ferenbalm) und Rosshäusern (Gde. Mühleberg). Zu beachten ist, dass gemäss der Studie Angebotskonzept Frienisberg 2030 der RKBM in zukünftigen Angebotskonzepten angedacht ist, dass das Postauto den Bahnhof Rosshäusern nicht mehr anfährt (direkte Anbindung ins Westside). Ob dies in der vorliegenden Studie bereits eingeplant ist, geht nicht hervor.	x			Hinweis wird durch die RKBM aufgenommen. In der vorliegenden Studie ist diese Anpassung noch nicht eingeflossen.
Gemeinde Münsingen	Ja		x			
Gemeinde Neueneegg	Eher Ja	Bitte die Bewertung von Laupen noch einmal überprüfen. Umsteigeranteil von 4% erscheint als sehr tief, insbesondere aufgrund des grossen Einzugsgebietes (z.B. Bösingens/FR).	x			Die Daten beruhen auf den Angaben gemäss Verkehrsmodell. Es ist möglich, dass darin der Umsteigeranteil in Laupen unterschätzt wird.
Gemeinde Niederhünigen	Ja		x			
Gemeinde Oberdiessbach	Ja		x			
Gemeinde Ostermundigen	Ja		x			
Gemeinde Riggisberg	Eher Ja		x			
Gemeinde Rubigen	Ja		x			

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennntnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Rüscheegg	Ja		x			
Gemeinde Thurnen	Eher Nein	Siehe Bemerkungen 2.2 und 3.2	x			
Gemeinde Toffen	Ja		x			
Gemeinde Vechigen	Ja		x			
Gemeinde Wichtrach	Ja		x			
Gemeinde Wohlen BE	Ja		x			
Gemeinde Worb	Ja		x			
Gemeinde Zollikofen	Eher Nein	Untersollikofen ist eine sehr wichtige Haltestelle für die Gemeinde, wird aber nicht als VDS wahrgenommen. Schlussendlich kann nicht in mehrere Richtungen gleichzeitig umgestiegen werden, sondern vom "Bus Nr. 34" geht es nur Richtung Bern und umgekehrt. Auf den Bus Nr. 36 gibt es keinen gelungenen Anschluss. Zollikofen und Obersollikofen sind aufgrund der Nähe wohl eher als eins zu betrachten. Als VDS wird der Bahnhof Zollikofen wahrgenommen. Obersollikofen ist eher unbedeutend, jedoch für die Arbeitsplätze in unmittelbarer Nähe eine wichtige Haltestelle.	x			Die Rückmeldung entspricht ziemlich genau der Beurteilung in den Abbildung 6-8, 6-28 und 6-36 und bestätigt somit eigentlich die Ergebnisse der Potenzialanalyse in Kap. 6.
Stadt Bern	Ja		x			
Förderverein Region Gant-risch	Eher Ja	Eher ja, weil es ja dem Ziel der Studie entspricht, die Agglomerationen und die Kernstadt von MIV zu entlasten.	x			
VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
PostAuto AG	Ja		x			
Privatperson, Münsingen	Ja		x			

4.10 In Kap. 6.3 werden die VDS-Standorte mit Potenzial festgelegt/abgebildet. Sind Sie mit diesem Ergebnis einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Belp	Ja		x			
Gemeinde Brenzikofen	Ja		x			
Gemeinde Ferenbalm	Ja		x			
Gemeinde Fraubrunnen	Eher Nein	Für die Gemeinde Fraubrunnen ist ein frühzeitiger Umstieg auf den öV eminent wichtig, damit auch der Gemeinde-interne Verkehr Nutzen ziehen kann (Anbindung Limpachtal-Dörfer). Der Fokus auf Gemeinden im eher inneren Agglomerationsgürtel ist für Fraubrunnen nicht nachvollziehbar.	x			Die Aussage, dass in der Studie ein Fokus auf Gemeinden im eher inneren Agglomerationsgürtel gelegt wird, kann nicht geteilt werden. Es wurde auch kein die Gemeinden im inneren Agglomerationsgürtel bevorzugende Methodik angewandt.
Gemeinde Grosshöchstetten	Eher Ja	Das Resultat ist nachvollziehbar. Unsere Einschätzung hinsichtlich Einreihung der Gemeinde Grosshöchstetten wurde bereits in den vorausgegangenen Fragen ausgeführt.	x			
Gemeinde Ittigen	Ja		x			
Gemeinde Jegenstorf	Eher Ja	Es gibt gewisse Zweifel (siehe Frage 3.7)	x			
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Kirchdorf	Ja		x			
Gemeinde Kirchlindach	Ja		x			
Gemeinde Köniz	Eher Ja	Wir sind mit der Beurteilung / Typisierung von Niederscherli nicht einverstanden. Wir teilen die Einschätzung nicht, dass in Niederscherli ein klares P+R-Potenzial vorhanden sei. Aus Sicht der Gemeinde ist Niederscherli nicht geeignet als "MIV-ÖV-Drehscheibe". Wir teilen die Beurteilung gemäss Abbildung 6-41, dass Niederscherli kein "bedeutender" VDS-Standort ist.		x		Wording angepasst: Statt "klares P+R-Potenzial" neu "gewisses P+R-Potenzial"
Gemeinde Konolfingen	Ja		x			
Gemeinde Mirchel	Ja		x			
Gemeinde Moosseedorf	Ja		x			
Gemeinde Mühleberg	Eher Ja		x			
Gemeinde Münsingen	Eher Nein	Die Gemeinde ist damit einverstanden, dass Münsingen als Typ F VDS klassifiziert ist, aber nicht mit der Priorisierung. Die Massnahmen im AP 3 und AP 4 rund um den Bahnhof Münsingen (Neues Perron West, Erweiterung Bushof, zusätzliche Veloabstellanlagen Süd, neue Fuss- und Veloverbindung PU Süd) sind für die VDS Münsingen von zentraler Bedeutung. Diese Massnahmen sind eng mit dem Projekt der SBB im AS 2025 verknüpft. Das Projekt der SBB weist mittlerweile massive Verzögerungen auf. Dies stellt ein Projektrisiko dar, insbesondere für die Gemeindeprojekte. Die Massnahmen rund um den Bahnhof sind daher noch nicht gesichert. Aus diesem Grund beantragt die Gemeinde die Priorität 1 für die VDS Münsingen.		x		Die Dringlichkeit der Sicherung der Massnahmen in Münsingen wird anerkannt und entsprechend angepasst. Das betrifft aber weniger Kapitel 6.3 als vielmehr Kapitel 9.
Gemeinde Neueneegg	Eher Ja	Thörishaus Dorf scheint eher über-, Laupen eher unterbewertet. Für unsere Region müsste sinnvollerweise auch Flamatt/FR bewertet werden.	x			Es ist richtig, dass Flamatt mitberücksichtigt werden müsste. Es liegt aber ausserhalb des Betrachtungsperimeters, soll aber im Rahmen des Agglomerationsprogramms 5. Generation entsprechend berücksichtigt werden. Laupen wurde im Zielbild als Alternativstandort aufgenommen, dies gilt auch für Flamatt
Gemeinde Niederhünigen	Ja		x			
Gemeinde Oberdiessbach	Eher Ja	siehe Antwort 3.6.	x			
Gemeinde Ostermundigen	Ja		x			
Gemeinde Riggisberg	Ja		x			
Gemeinde Rubigen	Ja		x			
Gemeinde Rüscheegg	Ja		x			
Gemeinde Schwarzenburg (1)	k.A.	Mit Medienmitteilung vom 4. Mai 2023 hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland den Start der öffentlichen Mitwirkung zur Studie «Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland» kommuniziert. Im Sinne einer Mitwirkungseingabe nimmt die Gemeinde Schwarzenburg wie folgt Stellung zu den Ergebnissen der Studie und fordert eine verbesserte Berücksichtigung des Standorts «Schwarzenburg». Mit der «Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040» sowie dem «RGSK Bern-Mittelland 2021» verfügt die Region über strategische Leitlinien sowie einer eigenen Teilstrategie zur kombinierten Mobilität. Mit der Förderung der multimodalen Mobilität und insb. der Entwicklung von multimodalen Drehscheiben sollen die Pendlerströme besser gebündelt und an geeigneten Orten auf flächeneffiziente Verkehrsträger verlagert werden. Im RGSK 2021 wurde der Standort Schwarzenburg als «potenzieller Umsteigehub» definiert. Diese befinden sich bevorzugt am Rand der Kernagglomeration und sollen so früh wie möglich einen Wechsel des Verkehrsmittels ermöglichen.	x			

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Schwarzenburg (2)	k.A.	In der Studie der Region wird der Standort Schwarzenburg nun als «regionale Verkehrsdrehscheibe ausserhalb der Kernagglomeration (VDS-Typ F)» eingestuft. Die Studie gelangt weiter zum Schluss, dass diese Verkehrsdrehscheibe primär ein ÖV-ÖV Potential aufweist. Diese Einschätzung wird von der Gemeinde Schwarzenburg <i>im Grundsatz</i> geteilt. Wie die Studie jedoch bei der Ableitung von Bestvarianten pro Korridor zur Bildung eines Zielbilds zur Einschätzung gelangt, dass der Standort Schwarzenburg nur als «Alternativstandort» für Niederscherli und/oder Mittelhäusern gilt, kann nur schwer nachvollzogen werden. Der Kanton Bern hat die Gemeinde Schwarzenburg im kantonalen Richtplan als «Zentrum 3. Stufe» definiert, gemäss RGSK Bern-Mittelland 2021 gilt Schwarzenburg zudem als ein «Regionalzentrum» im Raum Bern-Süd. Als Regionalzentren werden Standorte bezeichnet, die überkommunale Funktionen als Arbeitsplatz- und Versorgungsstandorte für das Umland erfüllen.	x			Die Studie kommt in den Kapiteln 8 und 9 zum Schluss, dass für den Korridor Südwest in hoher Priorität die Standortanalyse zu vertiefen ist. Schwarzenburg wird explizit als Alternativstandort in das Zielbild aufgenommen. Es ist denkbar, dass entsprechende vertiefende Abklärungen zeigen, dass Schwarzenburg in diesem Korridor prioritär zu verfolgen ist (und weniger Niederscherli oder Mittelhäusern). Klar ist aber auch: Die Einschätzung des Potentials für Schwarzenburg beruht auf den heute vorhandenen Verkehrsströmen. Die entsprechende Analyse zeigt, dass insbesondere das Umsteigepotenzial MIV-ÖV vergleichsweise tief ist.
Gemeinde Schwarzenburg (3)	k.A.	Bei strategischen Planungen und bei der Ansiedlung von überkommunalen Nutzungen sind regionale Zentren zu bevorzugen. Diesem Umstand wird in der Studie unseres Erachtens eindeutig <u>zu wenig Bedeutung beigemessen</u> . Schwarzenburg weist im Vergleich zu einer Vielzahl der Agglomerationsgemeinden der RKBM eine spezifische räumliche Funktion als eigenständiges, regionales Zentrum der Gantischregion auf. Als Regionalzentrum soll Schwarzenburg zudem auch zukünftig einen wesentlichen Beitrag zur Wohnbau- und Arbeitsplatzentwicklung beitragen. Gemäss RGSK 2021 sind Umsteigehubs insbesondere dort von Bedeutung, wo sich die Interessen der einzelnen Verkehrsteilnehmenden überlagern und die Standorte Ziel, Quelle, Durchfahrts- oder Umsteigeort des individuellen Wegs sein können. Hierzu zählen die Umstrukturierungs- und Verdichtungsräume und die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, welche sehr gute Anbindungen an die verschiedenen Verkehrsnetze aufweisen. Schwarzenburg verfügt mit bedeutenden Entwicklungsgebieten (Wohnen wie auch Arbeiten; Wohn- und Arbeitsschwerpunkte; Verdichtungsgebiete; Siedlungserweiterung Wohnen) nebst der Zentralität über exakt diese Voraussetzungen. Aufgrund dessen sollte der Standort Schwarzenburg <u>definitiv als Verkehrsdrehscheiben-Hub aufgenommen</u> oder zumindest vertieft geprüft werden.	x			Vgl. Anmerkung oben
Gemeinde Thurnen	Eher Nein	Siehe Bemerkungen 2.2 und 3.2	x			
Gemeinde Toffen	Ja		x			
Gemeinde Vechigen	Eher Ja	In der Tabelle 6-38 wird der Standort Boll-Utzigen orange dargestellt und das VDS-Potenzial entsprechend als kritisch eingestuft. Aus unserer Sicht ist diese Beurteilung nicht richtig und sollte überprüft werden. Als einer der wichtigsten Umsteigebahnhöfe im RBS-Netz verfügt der Bahnhof Boll-Utzigen über ein ausgewiesenes VDS-Potenzial (grün hinterlegt).	x			Die Rückmeldung ist nachvollziehbar. Trotzdem weist der Standort Boll-Utzigen im Vergleich zu den anderen Standorten im Worblental ein geringeres VDS-Potenzial aus. Die Bewertung bleibt deshalb unverändert.
Gemeinde Wichtrach	Ja		x			
Gemeinde Wohlen BE	Ja		x			
Gemeinde Worb	Ja		x			
Gemeinde Zollikofen	Eher Nein	Siehe Antwort 3.7.	x			
Stadt Bern	Eher Ja	Standort Bern Brünnen Westside: Die Typisierung ist so in Ordnung. Die Idee von P+R ist grundsätzlich prüfenswert, obwohl sich der Standort an der Gemeindegrenze befindet. Jedoch ist wohl nicht möglich, die bestehende Einstellhalle im Westside teilweise für P+R zu nutzen, da 2014 Massnahmen zur Verhinderung von P+R in die Wege geleitet wurden (Überschreitung Fahrtenkontingent; Platz für Besuchende Westside).	x			Im Rahmen der weiteren Bearbeitung zu prüfen. Auf den potenziellen Konflikt mit ViV-Fahrtenkontingent wird an mehreren Stellen im Bericht hingewiesen.
Förderverein Region Gantisch	Eher Ja	Gemäss der Methodik ja.	x			
VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
PostAuto AG	Ja		x			
Privatperson, Münsingen	Ja		x			

4.11 Sind Sie mit der Wahl der Szenarien (Kapitel 7.2) und ihrer Bewertung (Kapitel 7.3) einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennntnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Belp	Ja		x			
Gemeinde Brenzikofen	Ja		x			
Gemeinde Ferenbalm	Ja		x			
Gemeinde Fraubrunnen	Eher Nein	Die Konkretisierung und Umsetzung der Strategien ist wenig verständlich resp. ausgeführt. Dieser Schritt der Studie inkl. Bewertung hat kaum Einfluss auf die weiteren Arbeiten. Die Szenarien sind nicht einer SWOT-Analyse unterzogen worden, welche weitere Erkenntnisse hätte liefern können.	x			Die Szenarienbewertung erfolgt bewusst und in Abstimmung mit der Begleitgruppe in aggregierter Form. Dahinter steckt eine detaillierte quantitative Bewertung der verkehrlichen Wirkungen, deren Darstellung den Berichtsumfang gesprengt hätte.
Gemeinde Grosshöchstetten	Ja		x			
Gemeinde Ittigen	Eher Ja		x			
Gemeinde Jegenstorf	Ja	Keine Bemerkung	x			
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Kirchdorf	Ja		x			
Gemeinde Kirchlindach	Ja		x			
Gemeinde Köniz	Ja		x			
Gemeinde Konolfingen	Ja		x			
Gemeinde Mirchel	Ja		x			
Gemeinde Moosseedorf	Ja		x			
Gemeinde Mühleberg	k.A.		x			
Gemeinde Münsingen	k.A.		x			
Gemeinde Neuenegg	Eher Ja	Im Szenario C sollten auch Laupen und/oder Flamatt erscheinen.	x			Diese Einschätzung ist nachvollziehbar. Da Flamatt und Laupen aber nur als Alternativstandorte eingestuft wurden, erscheinen sie im Szenario C nicht.
Gemeinde Niederhünigen	Ja		x			
Gemeinde Oberdiessbach	Ja		x			
Gemeinde Ostermundigen	Ja		x			
Gemeinde Riggisberg	Ja		x			
Gemeinde Rubigen	k.A.	Aufgrund der Komplexität nicht beurteilbar.	x			
Gemeinde Rüscheegg	Ja		x			
Gemeinde Thurnen	Eher Nein	Siehe Bemerkungen 2.2 und 3.2	x			
Gemeinde Toffen	Ja		x			
Gemeinde Vechigen	Ja	Zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen gehört auch der Ausbau des bestehenden Angebotes an attraktiven P+R-Flächen	x			Ausbau von P+R wird bei den Massnahmen berücksichtigt
Gemeinde Wichtrach	Ja		x			
Gemeinde Wohlen BE	Ja		x			
Gemeinde Worb	Ja		x			
Gemeinde Zollikofen	Eher Nein	Kapitel ist zu komplex.	x			
Stadt Bern	Ja		x			
Förderverein Region Gant-risch	Ja		x			
VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
PostAuto AG	Ja		x			
Privatperson, Münsingen	Ja		x			

4.12 In Kapitel 7.4 wird gefolgert, dass sich aus einem reinen Eckszenario keine sinnvolle Bestlösung finden lässt und eine differenziertere Betrachtung nach Korridoren notwendig ist. Sind Sie damit einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Belp	Ja		x			
Gemeinde Brenzikofen	Eher Ja		x			
Gemeinde Ferenbalm	Ja		x			
Gemeinde Fraubrunnen	Ja	Die Korridorbetriebsweise ist zentral. Die "gleichmässige" Verteilung von VDS über das gesamte RKBM-Gebiet ist zu hinterfragen. Für die Gemeinde Fraubrunnen wäre ein Pilotansatz, zB. entlang der S8 und S9 zielführend.	x			Es entspricht der Schlussfolgerung in Kap. 7.4, dass eine differenzierte Betrachtung der einzelnen Korridore gefragt und notwendig ist. Ein Pilotansatz für einen einzelnen Korridor wäre eine prüfenswerte Vertiefungsstrategie.
Gemeinde Grosshöchstetten	Ja		x			
Gemeinde Ittigen	Ja		x			
Gemeinde Jegenstorf	Ja		x			
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Kirchdorf	Ja		x			
Gemeinde Kirchlindach	Ja		x			
Gemeinde Köniz	Ja		x			
Gemeinde Konolfingen	Ja		x			
Gemeinde Mirchel	Ja		x			
Gemeinde Moosseedorf	Ja		x			
Gemeinde Mühleberg	k.A.		x			
Gemeinde Münsingen	k.A.		x			
Gemeinde Neueneegg	Ja		x			
Gemeinde Niederhünigen	Ja		x			
Gemeinde Oberdiessbach	Ja		x			
Gemeinde Ostermundigen	Ja		x			
Gemeinde Riggisberg	Ja		x			
Gemeinde Rubigen	Ja		x			
Gemeinde Rüscheegg	Ja		x			
Gemeinde Thurnen	Ja		x			
Gemeinde Toffen	Ja		x			
Gemeinde Vechigen	Ja		x			
Gemeinde Wichtrach	Ja		x			
Gemeinde Wohlen BE	Ja		x			
Gemeinde Worb	Ja		x			
Gemeinde Zollikofen	Ja		x			
Stadt Bern	Ja		x			
Förderverein Region Gant-risch	Ja		x			
VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
PostAuto AG	Ja		x			
Privatperson, Münsingen	Ja		x			

4.13 Sind Sie mit der Bewertung der VDS-Standorte nach Korridoren einverstanden (Kap 8.2)?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Belp	Eher Ja	Das Szenario B (Fokus ÖV) erscheint für Belp ein interessanter Ansatz, da bspw. in Kombination mit einem Szenario C (Fokus Quellen-nahes Umsteigen) mit peripheren Massnahmen (bspw. P+R-Ausbau in Toffen) Belp entlastet. Die Bestvariante übernimmt diese Ansätze aus Sicht Belp.	x			
Gemeinde Brenzikofen	Ja		x			
Gemeinde Ferenbalm	Ja		x			
Gemeinde Fraubrunnen	Eher Ja	Entlang der S8 und RE Solothurn ist im Sinne einer MIV-zuführenden Ausgestaltung der VDS die Standorte weiter vom Agglomerations-kern vorzusehen, so beispielsweise in Fraubrunnen. Für diese VDS-Förderungs-Abschnitte sind auch ausgeweitete VDS-öV-Fahrpläne vorzusehen, also ein VDS-Fahrplanangebot zusätzlich vorzusehen. Die öV-Bediendichte im Agglomerationskern ist bereits ausreichend gross.	x			Die Ausgestaltung des ÖV-Angebots ist nicht Gegenstand der vorliegenden Studie.
Gemeinde Grosshöchstetten	Eher Ja		x			
Gemeinde Ittigen	Eher Ja		x			
Gemeinde Jegenstorf	Ja		x			
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Kirchdorf	Ja		x			
Gemeinde Kirchlindach	Ja		x			
Gemeinde Köniz	Eher Ja	Köniz ist – mit folgender Ausnahme – mit diesen Schlussfolgerungen einverstanden: Wir teilen die Einschätzung, dass Niederscherli u.a. aufgrund der ungenügenden Erreichbarkeit ab der Kantonsstrasse und der räumlichen Situation (fehlendes Potenzial für ein P+R) als P+R-Standort nicht geeignet ist. Wir erachten aber auch den Ersatzstandort Mittelhäusern als nicht geeignet, insbesondere weil an die- sem Standort – wie im Bericht richtig erläutert - keine weitere Siedlungsentwicklung vorgesehen ist und eine solche auch nicht durch eine dezentrale MIV-Bündelungs-VDS angeregt werden soll. Gegenüber Niederscherli hat Mittelhäusern zudem den bedeutenden Nachteil, dass auch in Zukunft hier nur ein ½-Stunden-Takt geplant ist, während die S-Bahn alle 15 Minuten bis Niederscherli fahren soll.		x		Es stellt sich die Frage, wie mit dem Korridor Südwest umgegangen werden soll. In der Stu- die wird nun durchgehend bis zu Kapitel 9.3 vorgeschlagen, in erster Priorität den weiterzu- verfolgenden, dezentral gelegenen Standort zu eruieren (Niederscherli, Mittelhäusern oder Schwarzenburg) und diesen dann zu realisie- ren.
Gemeinde Konolfingen	Ja		x			
Gemeinde Mirchel	Ja		x			
Gemeinde Moosseedorf	Ja		x			
Gemeinde Mühleberg	Eher Ja		x			
Gemeinde Münsingen	k.A.		x			
Gemeinde Neueneegg	Eher Ja	Wiederum erscheint Thörishaus eher überbewertet. Die Standorte Flamatt und Laupen sollten noch einmal (vertiefter) geprüft werden.	x			Flamatt und Laupen werden als Alternativstand- orte eingestuft und können im Rahmen von Vertiefungsarbeiten an Bedeutung und Priorität gewinnen
Gemeinde Niederhünigen	Ja		x			
Gemeinde Oberdiessbach	Ja		x			
Gemeinde Ostermundigen	Ja		x			
Gemeinde Riggisberg	Ja		x			
Gemeinde Rubigen	Ja		x			
Gemeinde Rüscheegg	Eher Ja		x			
Gemeinde Schwarzenburg (%)	k.A.	Entsprechend dieser Anträge bitten wir die RKBM die Studie in Bezug auf den Korridor Südwest anzupassen und zu bereinigen und die hierfür gegebenenfalls notwendigen Vertiefungsarbeiten anzugehen. Gerne stehen wir Ihnen als Gemeinde bei Rückfragen oder für eine Zusammenarbeit gerne zur Verfügung. Sollten unsere Anliegen nicht berücksichtigt werden, so erwarten wir eine Aussprache mit der RKBM. Wir danken der RKBM für Ihre Bemühungen und die Berücksichtigung unserer Anliegen.		x		"Es stellt sich die Frage, wie mit dem Korridor Südwest umgegangen werden soll. In der Stu- die wird nun durchgehend bis zu Kapitel 9.3 vorgeschlagen, in erster Priorität den weiterzu- verfolgenden, dezentral gelegenen Standort zu eruieren (Niederscherli, Mittelhäusern oder Schwarzenburg) und dann für diesen Standort eine VDS zu realisieren.
Gemeinde Schwarzenburg (1)	k.A.	Bei der Bewertung des Verlagerungspotentials vom Auto auf den öV schneidet der Standort Schwarzenburg im Korridor Südwest nebst Niederscherli am besten ab (S.160). Auch aus räumlicher Sicht weist Schwarzenburg eine gute Bewertung auf (S. 161). Trotzdem gelangt die Studie zum Schluss, dass «sich Schwarzenburg aus verkehrlicher Sicht nur bedingt als		x		'Es stellt sich die Frage, wie mit dem Korridor Südwest umgegangen werden soll. In der Stu- die wird nun durchgehend bis zu Kapitel 9.3 vorgeschlagen, in erster Priorität den

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		<p><i>Standort für eine VDS eignet</i>». Als VDS-Typ käme allenfalls eine dezentrale MIV-Bündelungs VDS oder eine touristische VDS in Frage. Ein gewisses Verlagerungspotenzial sei zwar vorhanden, die relativ lange Reisezeit mit der S-Bahn zu den Arbeitsplatzschwerpunkten im Zentrum dürfte aber ein vermehrtes Umsteigen in Schwarzenburg hemmen. Auch die Gemeinde Schwarzenburg vertritt die Ansicht, dass der MIV in Richtung Agglomeration <u>möglichst quellenah</u> abzufangen ist. Aus diesen Gründen sollte dies für die gesamte südliche Region des Gantrischgebiets bereits am Standort Schwarzenburg erfolgen und nicht erst in Mittelhäusern oder gar Niederscherli. Dies umso mehr, als die Studie gleichzeitig darauf hinweist, dass der Standort Niederscherli aufgrund der ungenügenden Erreichbarkeit ab der Kantonsstrasse und der räumlichen Situation (fehlendes Potenzial für ein P+R) kritisch beurteilt wird und an dessen potenziellem Ersatzstandort Mittelhäusern keine weitere Siedlungsentwicklung vorgesehen ist und eine solche auch nicht durch eine dezentrale MIV-Bündelungs-VDS angeregt werden soll.</p>				weiterzuverfolgenden, dezentral gelegenen Standort zu eruieren (Niederscherli, Mittelhäusern oder Schwarzenburg) und diesen dann zu realisieren.
Gemeinde Schwarzenburg (2)	k.A.	<p>Aus Sicht der Gemeinde Schwarzenburg weist der Standort Schwarzenburg ein kombiniertes Potenzial einer regionalen Verkehrsdrehscheibe ausserhalb der Kernagglomeration (Typ F), einer dezentralen MIV-Bündelungs-VDS (Typ G) wie auch einer touristische VDS (Typ H) auf. Mit dem Bahnhof Schwarzenburg als Endstation der S Bahnlinie S6 (öV-Güteklasse C) fungiert der Standort bereits heute als öV-öV-Drehscheibe und ermöglicht direkte Umsteigebeziehungen auf folgende Buslinien: Linie 181: Schwarzenburg - Heitenried – Fribourg Linie 323: Schwarzenburg - Gurnigel - Thurnen Linie 611: Schwarzenburg – Riggisberg Linie 612: Schwarzenburg - Guggisberg – Milken Linie 615: Schwarzenburg - Riffenmatt – Schwarzenbühl Linie 616: Schwarzenburg - Schwarzenbühl – Gurnigel (sowie M16 Bern - Schwarzenburg - Riggisberg (Nachtverbindung) Weiter ist der Standort Schwarzenburg direkt an den beiden Hauptstrassen Nr. 232 (Bern - Schwarzenburg - Riffenmatt) und Nr. 183 (Fribourg - Schwarzenburg - Kirchenthurnen) gelegen und weist entsprechend eine gute Erreichbarkeit für optimale Umsteigebeziehungen MIV-öV auf. In Anbetracht des mittel- bis langfristigen Entwicklungspotenzials des Bahnhofumfelds Schwarzenburg stösst die Nichtberücksichtigung des Standorts Schwarzenburg noch weiter auf Unverständnis</p>		x		"Es stellt sich die Frage, wie mit dem Korridor Südwest umgegangen werden soll. In der Studie wird nun durchgehend bis zu Kapitel 9.3 vorgeschlagen, in erster Priorität den weiterzuverfolgenden, dezentral gelegenen Standort zu eruieren (Niederscherli, Mittelhäusern oder Schwarzenburg) und dann für diesen Standort eine VDS zu realisieren.
Gemeinde Schwarzenburg (3)	k.A.	<p>Das Bahnhofsareal ist seit langem der Zone mit Planungspflicht Nr. 11 «Bahnhof» zugewiesen. Zudem fungiert es im RGSK 2021 als «regionales Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet» (Fläche 4.2 ha; B-Horizont; Umstrukturierung). Auch der Bahnhof samt dazugehöriger Infrastrukturen ist Gegenstand von aktuellen Studien zu dessen Weiterentwicklung. So plant die BLS Netz AG den Rückbau des heutigen Kopfgleis und mittel- bis langfristig die Entwicklung des Bahnhofareals zu einem gemischt genutzten Zentrumsareal. Zusammen mit dem heutigen Busbahnhof und der direkten Anbindung an die Kantonsstrassen verfügt der <u>Standort Schwarzenburg über erhebliches Potenzial als zentraler Verkehrshub im Raum/Korridor Südwest.</u> Weiter misst die Studie den touristischen Verkehrsströmen über Schwarzenburg viel zu wenig Bedeutung bei: Zwar erkennt die Studie die touristischen Verkehrsströme ins Gantrischgebiet über Schwarzenburg, zieht jedoch den Schluss, dass diese primär über Osten (Toffen - Riggisberg) und Nordwesten (Fribourg - Plaffeien) führen würden. Dieser Aussage ist aus Sicht der Gemeinde Schwarzenburg eindeutig zu widersprechen. Für die Agglomerationen der Städte Bern und Fribourg ist Schwarzenburg aufgrund der direkten öV-Verbindungen und der Feinverteilung auf die Buslinien das zentrale «Tor» zum Naturpark Gantrisch. Gerade die direkte S-Bahn-Anbindung an die Stadt Bern ohne Umsteigebeziehungen stellt dabei einen erheblichen Vorteil dar. Für den Tourismus ist diese Verbindung von zentraler Bedeutung und birgt bedeutsames Potential für Schwarzenburg als «touristische Verkehrsdrehscheibe». In diesem Zusammenhang erachten wir auch die Ergebnisse zu Toffen als touristische VDS als widersprüchlich: Zwar wird hier ein Potential gesichtet, gleichzeitig formuliert die Studie jedoch die Bedingung hierzu unbedingt die öV-Verbindungen auszubauen. Toffen weist aktuell genau eine weiterführende Buslinie auf, wohingegen Schwarzenburg bereits heute über ein ausgebautes Busnetz mit sechs Buslinien zur Erschliessung der Region aufweist. In Zusammenfassung der vorerwähnten Ausführungen beantragen wir der RKBM im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung der Studie «Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland» nachfolgende Ergänzungen und Änderungen. Die Gemeinde erachtet den Standort Schwarzenburg in dreierlei Hinsicht als (kombinierte) Verkehrsdrehscheibe (Typen F, G und H):</p>		x		Es stellt sich die Frage, wie mit dem Korridor Südwest umgegangen werden soll. In der Studie wird nun durchgehend bis zu Kapitel 9.3 vorgeschlagen, in erster Priorität den weiterzuverfolgenden, dezentral gelegenen Standort zu eruieren (Niederscherli, Mittelhäusern oder Schwarzenburg) und dann für diesen Standort eine VDS zu realisieren.

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort						
Gemeinde Schwarzenburg (4)	k.A.	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #e0e0e0;">Antrag</th> <th style="background-color: #e0e0e0;">Zusammenfassende Begründung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> Aufnahme des Standorts Schwarzenburg als «Regionale Verkehrsdrehscheibe ausserhalb der Kernagglomeration» (Typ F). Insbesondere: → Aufnahme in Zielbild → Aufnahme in Umsetzungsstrategie (Steckbrief) </td> <td> Zentralität und Bedeutung Standort (kantonales Zentrum 3. Stufe; Regionalzentrum); allgemeines Entwicklungspotenzial Schwarzenburg; Anschluss Kantonsstrassen; Entwicklungspotenzial Bahnhofgebiet inkl. beabsichtigten Entwicklungen BLS </td> </tr> <tr> <td> Vertiefte Prüfung des Potenzials des Standorts Schwarzenburg als dezentrale MIV-Bündelungs-drehscheibe (Typ G) wie auch Tourismus- und Freizeitverkehrsdrehscheibe (Typ H) im Sinne einer kombinierten Verkehrsdrehscheibe. </td> <td> Bereits existierende öV-Drehscheibe (S-Bahn auf Bus); Potenzial für Ausbau Park-Ride-Angebot; direkter Anschluss an Kantonsstrassennetz; Schwarzenburg als zentrales «Tor» für Agglomerationen der Städte Bern und Freiburg </td> </tr> </tbody> </table>	Antrag	Zusammenfassende Begründung	Aufnahme des Standorts Schwarzenburg als «Regionale Verkehrsdrehscheibe ausserhalb der Kernagglomeration» (Typ F). Insbesondere: → Aufnahme in Zielbild → Aufnahme in Umsetzungsstrategie (Steckbrief)	Zentralität und Bedeutung Standort (kantonales Zentrum 3. Stufe; Regionalzentrum); allgemeines Entwicklungspotenzial Schwarzenburg; Anschluss Kantonsstrassen; Entwicklungspotenzial Bahnhofgebiet inkl. beabsichtigten Entwicklungen BLS	Vertiefte Prüfung des Potenzials des Standorts Schwarzenburg als dezentrale MIV-Bündelungs-drehscheibe (Typ G) wie auch Tourismus- und Freizeitverkehrsdrehscheibe (Typ H) im Sinne einer kombinierten Verkehrsdrehscheibe.	Bereits existierende öV-Drehscheibe (S-Bahn auf Bus); Potenzial für Ausbau Park-Ride-Angebot; direkter Anschluss an Kantonsstrassennetz; Schwarzenburg als zentrales «Tor» für Agglomerationen der Städte Bern und Freiburg	x			
Antrag	Zusammenfassende Begründung											
Aufnahme des Standorts Schwarzenburg als «Regionale Verkehrsdrehscheibe ausserhalb der Kernagglomeration» (Typ F). Insbesondere: → Aufnahme in Zielbild → Aufnahme in Umsetzungsstrategie (Steckbrief)	Zentralität und Bedeutung Standort (kantonales Zentrum 3. Stufe; Regionalzentrum); allgemeines Entwicklungspotenzial Schwarzenburg; Anschluss Kantonsstrassen; Entwicklungspotenzial Bahnhofgebiet inkl. beabsichtigten Entwicklungen BLS											
Vertiefte Prüfung des Potenzials des Standorts Schwarzenburg als dezentrale MIV-Bündelungs-drehscheibe (Typ G) wie auch Tourismus- und Freizeitverkehrsdrehscheibe (Typ H) im Sinne einer kombinierten Verkehrsdrehscheibe.	Bereits existierende öV-Drehscheibe (S-Bahn auf Bus); Potenzial für Ausbau Park-Ride-Angebot; direkter Anschluss an Kantonsstrassennetz; Schwarzenburg als zentrales «Tor» für Agglomerationen der Städte Bern und Freiburg											
Gemeinde Thurnen	Eher Nein	Siehe Bemerkungen 2.2 und 3.2	x									
Gemeinde Toffen	Ja		x									
Gemeinde Vechigen	Ja		x									
Gemeinde Wichtrach	Ja		x									
Gemeinde Wohlen BE	Ja		x									
Gemeinde Worb	Ja		x									
Gemeinde Zollikofen	Ja		x									
Stadt Bern	Ja		x									
AÖV, TBA, AGR	k.A.	<p>Aus kantonaler Sicht ist in der Studie der kantonale Grundsatz zu dezentralen Standorten bei der Erarbeitung der Methodik unzureichend berücksichtigt worden. Die strategischen kantonalen Grundsätze besagen, dass attraktive Umsteigeorte möglichst nahe am Ausgangspunkt einer Reise liegen sollen, so dass das Strassennetz entlastet und ein möglichst grosser Teil der Strecke mit dem ÖV, bzw. mit flächensparenden Verkehrsmitteln zurückgelegt werden kann. Damit rücken insbesondere auch VDS im ländlichen und periurbanen Raum in den Fokus.</p> <p>Die angewandte Methodik in der Studie der RKBM führt u.E. zu Verzerrungen in der Bewertung (insbesondere beim Typ MIV-Bündelungs-Verkehrsdrehscheibe) und berücksichtigt deshalb die kantonalen Grundsätze zu wenig. Die angewandte Methodik ist sehr komplex und primär auf die Bewertung des Status quo ausgerichtet. Das Konzept sollte stärker im Sinne eines gesamträumlichen Zielbildes (Zusammenspiel der verschiedenen – auch zukünftigen – Standorte und ihrer spezifischen Funktion für das Gesamtsystem) verstanden werden. Darüber hinaus sollte die Potenzialanalyse typbezogen erfolgen. Ein urbaner Standort wird immer ein höheres Aufkommen aufweisen, als ein ländlicher Standort, jedoch können viele ländliche Standorte das Aufkommen, bzw. die Abwicklung in den Zentren beeinflussen.</p> <p>Es ist nachvollziehbar, dass in dieser regionalen Studie der Bearbeitungsperimeter dem Perimeter der Region entspricht. Zusätzlich zu den Korridoren Nord und West ist aus unserer Sicht aber auch eine überregionale Betrachtung in den Korridoren Süd (Gürbetal) und Nordwest (Frienisberg) sinnvoll. Diese soll in der fachlichen und finanziellen Verantwortung der Regionen liegen.</p>	x			<p>Die angewandte Methodik wurde in Zusammenarbeit mit den Mitgliedern der Begleitgruppe entwickelt und mehrfach intensiv diskutiert. Dass die Methodik zu "Verzerrungen" führe, insbesondere: Dass die angewandte Methodik den kantonalen Grundsatz zur Förderung von VDS an quellenahen Orten zu wenig berücksichtigt, ist eine Einschätzung, die weder begründet noch nachvollziehbar ist. In der Begleitgruppe wurde dies auch vertieft diskutiert und dargelegt.</p> <p>Dezentrale Standorte wurden bei der Erarbeitung umfänglich berücksichtigt. Bei der Priorisierung von Standorten wurden zudem Korridor-spezifische Gegebenheiten berücksichtigt, immer auch mit dem Ziel dezentrale MIV-Bündelungs-VDS einzubeziehen. Es zeigt sich, dass bei gewissen ländlichen Standorten das Umsteigepotenzial nur gering ist, dort wo Potenzial vorhanden ist, wurde es dagegen berücksichtigt, dies immer in einer an den Korridor angepassten Sicht. Zudem wurde wie erwähnt</p>						

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
						<p>bei der Auswahl der Standorte nach VDS-Typen differenziert, so dass keine «Benachteiligung» dezentraler VDS-Standorte konstatiert werden kann.</p> <p>Die Analyse hat denn auch zu einem gesamt-räumlichen Zielbild inkl. Zusammenspiel der verschiedenen Standorte geführt. Es wäre sicherlich begrüssenswert, wenn dieses Zielbild auf einen gesamtkantonalen Perimeter ausgedehnt werden könnte (dies liegt aber ausserhalb des Rahmens für den vorliegenden Bericht und müsste durch den Kanton initiiert werden).</p> <p>Perimeter / Studienabgrenzung > Die Studie wurde auf den Perimeter der RKBM beschränkt. Eine Erweiterung wird grundsätzlich begrüsst, ist aber nicht im aktuellen Rahmen der Studie leistbar.</p>
Förderverein Region Gant-risch	Eher Ja	Wie erwähnt, wenn es um die Entlastung der Agglomerationen und Kernstadt geht, macht dieses Szenario sind, aber der Verkehr, der vom ländlichen Raum und im ländlichen Raum besteht, wird damit nur wenig berücksichtigt.	x			siehe frühere Anmerkungen
VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
PostAuto AG	Ja		x			
Privatperson, Münsingen	Ja		x			

4.14 Sind Sie mit dem Zielbild und den sich daraus ergebenden Folgerungen für das Zukunftsbild der RKBM einverstanden (Kapitel 8.3–8.5)?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Belp	Ja		x			
Gemeinde Brenzikofen	Ja		x			
Gemeinde Ferenbalm	Ja		x			
Gemeinde Fraubrunnen	Eher Nein	Das Verlagerungspotential der VDS im Zielbild ist - ausgehend vom bereits hohen öV-Anteil und -Angebot - auf die ländlicheren Gebiete zu fokussieren. Bestes Beispiel und daher Antrag ist, Fraubrunnen als VDS aufzunehmen. Die Funktionalität Gesamtverkehrssystem V2 ist überbewertet.		x		Fraubrunnen kann als Alternativstandort zusätzlich in das Zielbild aufgenommen werden.
Gemeinde Grosshöchstetten	Eher Ja	Aus Sicht der bevorstehenden geplanten und im Agglomerationsprogramm eingegebenen Massnahmen auf dem Bahnhofareal (Park and Ride Ausbau), finden wir es schade, dass GHS nicht als P & R (klein) lokale Anbindung bezeichnete wird. Der Ausbau ist geplant und bereits festgehalten im AP 4. Generation daher wäre es aus unserer Sicht korrekt dies entsprechend als Zielbild festzuhalten.	x			Zu beachten sind auch die Ausführungen in Kapitel 8.5: Die Aufwertung einzelner, bereits wichtiger ÖV-Umsteigepunkte zu VDS bedeutet nicht, dass die übrigen Haltepunkte ihre bestehende Funktion als Umsteigepunkt verlieren. Insofern werden die Massnahmen in Grosshöchstetten selbstverständlich unterstützt. Eine Anpassung des Zielbilds drängt sich dagegen nicht auf.
Gemeinde Ittigen	Ja		x			
Gemeinde Jegenstorf	Ja		x			
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Kirchdorf	Ja		x			
Gemeinde Kirchlindach	Ja		x			
Gemeinde Köniz	Eher Ja	Köniz ist – mit folgender Ausnahme – mit diesem Zielbild einverstanden: Weder Niederscherli noch Mittelhäusern sollen im Zielbild als VDS-Typ G "dezentrale MIV-Bündelungs-Verkehrsdrehscheibe" bezeichnet/aufgenommen werden. Niederscherli soll hingegen als VDS-Typ F "regionale Verkehrsdrehscheibe ausserhalb der Kernagglomeration" aufgenommen werden. Einen Angebotsausbau als ÖV-Umsteigeknoten sowie ein Ausbau von "Bike&Ride" (mehr Veloabstellplätze) und Bikesharing erachten wir in Niederscherli als zweckmässig, wobei - analog zu Belp - auf ein P+R-Angebot zu verzichten ist.	x			Für den Korridor Südwest stellt sich die Frage, welcher Standort sich am besten als dezentrale MIV-Bündelungs-VDS eignet: Niederscherli, Mittelhäusern oder Schwarzenburg. Dass Niederscherli und Schwarzenburg dabei auch eine ÖV-Umsteigefunktion haben, ist richtig. Entsprechend ist die Typisierung nicht immer eindeutig. Da die Standortfrage für die MIV-Bündelung im Vordergrund steht, wird die bestehende Typisierung nicht geändert.
Gemeinde Konolfingen	Ja		x			
Gemeinde Mirchel	Eher Nein	Es sollte sichergestellt werden, dass die jede Gemeinde einen Anschluss mit dem öffentlichen Verkehr oder mit anderen öffentlichen Mobility-Lösungen (z.B. Car- oder Velo-Sharing) an die Verkehrsdrehscheibe haben.	x			Die Region prüft im Sinne der regionalen Mobilitätsstrategie Lösungen für eine verbesserte Erschliessung im ländlichen Raum, beispielsweise auch mit On Demand Angeboten (vgl. aktuelle überregionale Studie).
Gemeinde Moosseedorf	Ja		x			
Gemeinde Mühleberg	Eher Ja		x			
Gemeinde Münsingen	k.A.		x			
Gemeinde Neuenegg	Eher Ja	Siehe vorangehende Bemerkungen.	x			
Gemeinde Niederhünigen	Ja		x			
Gemeinde Oberdiessbach	Ja		x			
Gemeinde Ostermundigen	Ja		x			
Gemeinde Riggisberg	Ja		x			
Gemeinde Rubigen	Ja		x			
Gemeinde Rüscheegg	Eher Ja		x			
Gemeinde Thurnen	Eher Nein	Siehe Bemerkungen 2.2 und 3.2	x			
Gemeinde Toffen	Ja		x			
Gemeinde Vechigen	Eher Ja		x			

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennntisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Wichtrach	Ja		x			
Gemeinde Wohlen BE	Ja		x			
Gemeinde Worb	Ja		x			
Gemeinde Zollikofen	Eher Nein	Nur Korridor Nord beurteilt. Shopyland als Umsteigepunkt MIV ÖV wird nicht verstanden. Parkplätze sind dort vorhanden, das ist nachvollziehbar, aber das Fahrzeug dort stehen zu lassen und mit den ÖV weiterzugehen scheint unattraktiv zu sein.	x			Im Bericht wird festgehalten, dass die potenzielle Mehrfachnutzung von grossen (Parkierungs-)Flächen eine Chance darstellt, dass aber die Vereinbarkeit mit dem Fahrtenkontingent geklärt werden muss. Vertiefende Abklärungen der Eignung des Standorts Shopyland - auch und insbesondere im Zusammenhang mit Grossanlässen Stadion Wankdorf / BEA Expo-Gelände - sollen prioritär vorangetrieben werden. Ob sich der Standort Shopyland für PendlerInnen aus dem Korridor Nord eignet, ist eine berechnete Frage, die ebenfalls erst nach vertieften Abklärungen beurteilt werden kann. Nicht zuletzt aus diesem Grund sind auch Jegenstorf und allenfalls auch Fraubrunnen als Alternativstandorte zu prüfen.
Stadt Bern	Ja		x			
Förderverein Region Gantersch	Eher Ja	vgl. oben	x			
VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
PostAuto AG	Ja		x			
Privatperson, Münsingen	Ja		x			

4.15 Sind Sie mit den Steckbriefen der VDS-Standorte einverstanden (Kapitel 9.2)?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Belp	Eher Ja		x			
Gemeinde Brenzikofen	Ja		x			
Gemeinde Ferenbalm	Ja		x			
Gemeinde Fraubrunnen	Eher Ja	Schade, wurden für die nicht berücksichtigten Standorte keine Steckbriefe erarbeitet. Damit werden allfällige Vergleiche für Änderungen erschwert.	x			Die Steckbriefe wurden für die prioritär gemäss Zielbild auszubauenden VDS-Standorte erstellt
Gemeinde Grosshöchstetten	Ja		x			
Gemeinde Ittigen	Ja		x			
Gemeinde Jegenstorf	Ja		x			
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Kirchdorf	Ja		x			
Gemeinde Kirchlindach	Ja		x			
Gemeinde Köniz	Eher Ja	Wir sind mit den Steckbriefen Kleinwabern und Köniz einverstanden, mit jenen für Niederscherli und Niederwangen hingegen nicht bzw. nur teilweise. (Bemerkungen siehe 3.14)	x			Siehe Antwort zu 3.14
Gemeinde Konolfingen	Ja		x			
Gemeinde Mirchel	Ja		x			
Gemeinde Moosseedorf	Ja		x			
Gemeinde Mühleberg	Eher Ja		x			
Gemeinde Münsingen	k.A.		x			
Gemeinde Neuenegg	Eher Ja	Es sollte auch für Laupen und Flamatt ein Steckbrief erstellt werden.	x			Laupen und Flamatt sind als Alternativstandorte schon im Zielbild aufgenommen. In "Technischer Bericht: Steckbriefe" ist Laupen (Kap. 9.2 im technischen Bericht) schon detailliert beschrieben. Flamatt liegt dagegen ausserhalb des Bearbeitungsperimeters der Studie und kann deshalb im Rahmen dieser Studie nicht zusätzlich im Detail aufgearbeitet werden. Die Bedeutung des Standorts Flamatt ist aber unbestritten.
Gemeinde Niederhünigen	Ja		x			
Gemeinde Oberdiessbach	Ja		x			
Gemeinde Ostermundigen	Ja		x			
Gemeinde Riggisberg	Ja		x			
Gemeinde Rubigen	Ja		x			
Gemeinde Rüscheegg	Eher Ja		x			
Gemeinde Thurnen	Eher Nein	Siehe Bemerkungen 2.2 und 3.2	x			
Gemeinde Toffen	Ja		x			
Gemeinde Vechigen	Ja		x			
Gemeinde Wichtrach	Eher Nein	vgl. Ausführungen unter Punkt 3.14	x			
Gemeinde Wohlen BE	Nein	Siehe Rückmeldung Punkt 3.14	x			
Gemeinde Worb	Ja		x			
Gemeinde Zollikofen	Eher Ja		x			
Stadt Bern	Ja		x			
AÖV, TBA, AGR	k.A.	Aufgrund der begrenzten Fahrtenkontingente sind nicht alle VDS-Typen für ViV-Standorte geeignet, dies würde dem kantonalen Richtplan (KRP) widersprechen. Mit der gewählten Methodik werden deshalb die VDS im Einzugsgebiet eines ViV-Standortes generell zu positiv bewertet (siehe Indikator R2.1 Übereinstimmung mit Entwicklungsgebieten: ViV-Standort +1 Punkt). Am Standort Brünnen Westside wird eine Erweiterung des P+R-Angebots durch die Mitbenützung des Parkhauses Einkaufszentrum	x			Abklärungen und Nachweise sind in den nächsten Planungsphasen zu erbringen. Die kritische Einschätzung zur Eignung von

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		<p>vorgeschlagen. Aus kantonaler Sicht ist es offen, ob einer Erweiterung dieses Angebots realisiert werden kann, da einerseits die Bestimmungen des kantonalen Richtplans und des ViV-Standorts berücksichtigt werden müssen und da andererseits, wie im Steckbrief festgehalten, eine Abstimmung mit der VDS Neufeld vorzunehmen ist</p> <p>Hinsichtlich der Umsetzung ist anzumerken, dass die ausgewählten VDS-Standorte noch nicht auf ihre planungsrechtliche Umsetzbarkeit überprüft wurden. Insbesondere bei VDS-Standorten, die in Gebieten mit verkehrsintensiven Vorhaben liegen, wird ein Widerspruch zu den ViV-Bestimmungen im MB B_02 kRP festgestellt. Bei einer allfälligen Erhöhung der Fahrtenkontingente ist der Nachweis zu erbringen, dass die Nutzung mit allen Planungsgrundsätzen des MB B_02 kRP verträglich ist. Erst wenn ein solcher Nachweis vorliegt und die Interessenabwägung ergibt, dass eine kombinierte Nutzung VDS/ViV verträglich und richtig ist und insofern der ViV-Standort im kRP angepasst wird, kann die VDS umgesetzt werden.</p>				<p>ViV-Standorten aufgrund der begrenzten Fahrtenkontingente ist nachvollziehbar. In den Steckbriefen wird dieser Punkt auch explizit erwähnt, so dass im Bericht selbst kein Anpassungsbedarf besteht.</p>
Förderverein Region Gant-risch	Eher Nein	<p>Was aus unserer Sicht fehlt, ist das frühzeitige Bedenken von zukünftigen Logistikanforderungen. Die Digitalisierung ermöglicht für die B2B-Logistik ganz neue Perspektiven, im Sinne einer Gütermithnahme auf der ersten oder letzten Meile. Dafür notwendig sind Micro-Hubs, an welchen kleinere Mengen an Produkten entsprechend sicher, vor Witterung und Temperaturschwankungen geschützt und ggf gekühlt gelagert werden können. Dies sollte unbedingt berücksichtigt werden.</p>	x			<p>Das Thema Logistik war nicht Bestandteil der vorliegenden Studie und wird separat angegangen.</p>
VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
PostAuto AG	Ja		x			
Privatperson, Münsingen	Ja		x			

4.16 Rückmeldungen zu einzelnen Steckbriefen

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Belp	<p>Bei der Lage werden keine räumlichen Entwicklungsziele genannt. Im Rahmen der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Bahnhof Belp wurde durchaus auch die räumliche Entwicklung berücksichtigt. Aus verschiedenen Gründen wurde das BGK noch nicht finalisiert und von daher liegt auch noch kein Bericht vor. Eine Umsetzung erfolgt voraussichtlich etappenweise mit dem Fokus mit der Umsetzung der BehiG-Vorgaben.</p> <p>- Beim Bedarf für weitere Verkehrsangebote wird die Einführung von Car- und Bike-Sharing-Angebote aufgeführt. In Belp läuft noch bis August 2024 ein On-demand-Pilotversuch myboxi, bei dem sich zeigen wird, ob sich der Betrieb etablieren kann und eventuell auch auf weitere Gemeindegebiete ausgeweitet werden kann. Weiter ist in Abklärung, ob das publibike auch in Belp eingeführt werden soll. Die entsprechenden Beschlüsse werden jedoch erst im nächsten nach dem Ausschreibungsverfahren gefällt werden müssen.</p> <p>- Es wird darauf hingewiesen, dass rund um den Bahnhof Belp rund 50 P+R-Parkplätze existieren (exkl. den 16 PP bei der Station Steinbach). In der Kurzfassung wird erwähnt, dass Am Standort Belp ist insbesondere aus räumlicher Sicht die Entwicklung im Umfeld der VDS abgestimmt auf das Dorfzentrum vertieft zu untersuchen. Diese Aussage ist aus Sicht Belp im Zusammenhang VDS nicht nachvollziehbar.</p>				<p>Im Rahmen des RGSK / Agglomerationsprogramms soll auf die Pilotversuche zu On-Demand-Angeboten und die Abklärungen zur Nutzung von Publibike hingewiesen werden. Es wäre denkbar, dass für eine VDS Belp bis Ende 2024 ein Massnahmenblatt erstellt werden könnte, mit dem Ziel, eine Mitfinanzierung durch den Bund sicherzustellen. Eine entsprechende Initiative müsste von der Gemeinde (unter Einbezug von Region, Kanton und BLS) geprüft und ergriffen werden. Die Aussage betreffend einer mit dem Dorfzentrum abgestimmten Entwicklung ist positiv/konstruktiv gemeint für den Fall von einer räumlichen Nutzungskonkurrenz.</p>
Gemeinde Brenzikofen		x			
Gemeinde Ferenbalm		x			
Gemeinde Fraubrunnen	<p>Der Steckbrief Schönbühl-Shopyland lässt viele Fragen und Möglichkeiten offen. Die Gemeinde zweifelt ob private Parkierung (Migros) umgenutzt werden kann. Zudem entspricht die VDS-Umstiegslogik mit dem "Abfischen von A1/A6-Verkehr der ursprünglich angestrebten Idee, die Autos frühzeitig umsteigen zu lassen.</p>	x			<p>Die Optionen sind im Rahmen der weiteren Bearbeitung durch die Projektträgerschaften zu prüfen</p>
Gemeinde Grosshöchstetten		x			
Gemeinde Ittigen		x			
Gemeinde Jegenstorf		x			
Gemeinde Kehrsatz	<p>Bahnhof Kehrsatz - E Regionale Verkehrsdrehscheibe in der Kernagglomeration. Mit dem Projekt Kehrsatz Mitte wird der Bahnhof ein neues Gesicht erhalten. Es entsteht eine neue, verdichtete Überbauung mit Einkaufs- und Arbeitsmöglichkeiten. Park&Ride, Bike&Ride und eine Veloverleihanlage wird ausgebaut vorhanden sein. Zudem wird neu das Postauto Wabern-Niedermuhlern direkt am Bahnhof halten.</p>		x		<p>Zusätzliche Fussnote in Kap. 8.2.5, in welcher nebenstehende Anmerkung aufgenommen wird und damit auch der Standort Kehrsatz längerfristig als valable Option eingestuft wird.</p>
Gemeinde Kirchdorf		x			
Gemeinde Kirchlindach					
Gemeinde Köniz	<p>Steckbrief Niederscherli Niederscherli ist nicht eine dezentrale MIV-Bündelungsdrehscheibe (VDS-Typ G), sondern eine regionale Verkehrsdrehscheibe ausserhalb der Kernagglomeration (VDS-Typ F). Gemäss Steckbrief / Standortbeurteilung sei zu prüfen, ob alternativ eine MIV-Bündelungsdrehscheibe am Bahnhof Mittelhäusern bzw. Schwarzenburg umgesetzt werden soll. Wir sind eher skeptisch, ob eine MIV-Bündelungsdrehscheibe in diesem Korridor einen relevanten Effekt auf die MiV-Verkehrsmenge in Köniz (oder in Bern) haben kann: Voraussichtlich kann nur eine MiV-Reduktion in einem kleinen einstelligen Prozentbereich erreicht werden. Dazu folgende Abschätzung: Um den DTV Köniz von >15'000 um 1% zu reduzieren (also -150 Fahrten pro Tag) müssten 75 P+R-Parkplätze ausserhalb von Köniz erstellt und täglich genutzt werden. Wenn also geprüft werden soll, ob allenfalls in Mittelhäusern oder in Schwarzenburg eine MIV-Bündelungsdrehscheibe realisiert werden soll, müsste unbedingt auch die Wirksamkeitsbeurteilung von P+R-Anlagen geprüft werden. Wir befürchten, dass der Aufwand gross, der Nutzen aber gering sein wird. Aus Sicht Köniz muss diese Frage nicht in Priorität 1 bearbeitet werden. Steckbrief Niederwangen Lage im Verkehrsnetz: Ergänzen mit Autobahn-Ein-/Ausfahrt. Wenn dieser Standort als MiV-ÖV-Umsteigeknoten entwickelt werden soll, müsste gemeinsam mit dem Kanton die ESP-Planung und die Ausgestaltung des Fahrtenkontingentes (ViV-Regelung) rasch weiterentwickelt werden, damit die entsprechenden Randbedingungen im kantonalen Richtplan angepasst werden können. Mit der geplanten neuen Fussgängerbrücke ins Gebiet Juch wäre es denkbar, in diesem Bereich – also in unmittelbarer Nähe des Autobahnanschlusses – ein P+R zu realisieren, das gut an die S-Bahnhaltestelle angebunden ist. Mit einer Priorität 3 wird sich dies aber nicht realisieren lassen, da die noch verfügbaren Areale in den kommenden Jahren mit hoher Wahrscheinlichkeit beplant und überbaut werden. Wir sind der Ansicht, dass die planerischen Massnahmen zur Sicherung der erforderlichen Flächen umgehend anzugehen sind (Priorität1).</p>			x	<p>In der Studie wird Niederscherli weiterhin in erster Linie als dezentrale MIV-Bündelungsdrehscheibe beurteilt - aber einverstanden: Die Übergänge von diesem Typ zum Typ regionale VDS ausserhalb Kernagglomeration sind fließend.</p> <p>Die aufgeführte Argumentation zeigt in erster Linie, dass die verkehrliche Wirkung dezentraler ländlicher VDS beschränkt bleiben wird (dies auch als Hinweis an den Kanton, der den Fokus stärker auf solche VDS legen möchte).</p> <p>Über die Priorität kann tatsächlich diskutiert werden. Die Studie argumentiert, dass in diesem Korridor eine stärkere Verlagerung auf den ÖV ein wichtiges Ziel ist und setzt deshalb diese Priorität. Köniz zeigt nun, dass diese Priorität auch hinterfragt werden kann.</p> <p>Auch für das Gebiet Juch ist die Argumentation nachvollziehbar, und von daher eine höhere Priorität durchaus prüfenswert. Entsprechend wurde die Priorität für den Standort</p>

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
					Niederwangen gestützt auf die Argumentation der Gemeinde Köniz auf "1" heraufgestuft.
Gemeinde Konolfingen		x			
Gemeinde Mirchel		x			
Gemeinde Moosseedorf	Die Zusammenfassung der der Bahnstationen, Shoppyland, SBB-Schönbühl und rbs-Schönbühl zu einem VDS macht Sinn. Wieweit die vorhandene Infrastruktur dies zulässt und finanzierbar ist bleibt offen.	x			Die Vereinbarkeit mit der vorhandenen Infrastruktur und die Finanzierbarkeit sind in einem weiteren Schritt zu prüfen.
Gemeinde Mühleberg		x			
Gemeinde Münsingen	VDS Münsingen, "Verknüpfung Verkehrsangebote": Die Aussage ist falsch. Der heutige Bushof liegt südlich vom Bahnhofsgebäude. Aber die Umsteigewege sind heute dennoch eher lang, weil die Züge eher im Norden halten. Mit dem Ausbau des Bahnhofs Münsingen, der Verlängerung des Perrons 1 und der neuen PU Süd wird auch der Haltepunkt der Züge in Richtung Süden verlegt. Dadurch entstehen kürzere und attraktivere Umsteigebeziehungen.		x		Änderungsvorschläge im Bericht aufgenommen.
Gemeinde Neueneegg		x			
Gemeinde Niederhünigen		x			
Gemeinde Oberdiessbach		x			
Gemeinde Ostermundigen		x			
Gemeinde Riggisberg		x			
Gemeinde Rubigen		x			
Gemeinde Rüscheegg		x			
Gemeinde Thurnen	Siehe Bemerkungen 2.2 und 3.2	x			
Gemeinde Toffen		x			
Gemeinde Vechigen	Ev. ist ein Steckbrief für den VDS-Standort Boll-Utzigen zu erstellen (attraktiver Umsteigebahnhof für Pendler aus der Region Krauchthal / Emmental)	x			Boll-Utzigen wurde im Zielbild nicht als VDS-Standort aufgenommen. Entsprechend ist in Kapitel 9 für Boll-Utzigen kein Steckbrief enthalten.
Gemeinde Wichtrach	Kapitel 9.2.7, Korridor Südost, Steckbrief Wichtrach - Auf Stufe sind räumliche Entwicklungsziele vorhanden, vgl. Eingabe der Gemeinde Wichtrach zur aktuellen RGSK-Überarbeitung. - Die Hinterfragung der vorhandenen flächenintensiven gewerblich-industriellen Nutzung im Bahnhofumfeld wird als nicht zielführend erachtet. Das Areal liegt vollumfänglich im Eigentum der Baumat AG, welche durch verschiedene Investitionen in naher Vergangenheit den Standort Wichtrach gestärkt hat (Neubau Industriehalle etc.). Sofern die räumliche Entwicklung rund um den Bahnhof angegangen werden soll, müsste das Hauptaugenmerk auf die südlich des Bahnhofgebäudes ZPP Nr. 13 gerichtet werden. - Die Lage im Verkehrsnetz kann aufgrund des direkten Zugangs von der Kantonsstrasse als sehr gut bezeichnet werden; es wird wenig "Bahnhof-Verkehr" im umliegenden Quartier registriert. - Bezüglich Standort-Risiken wird ebenfalls festgehalten, dass aufgrund des direkten Zugangs von der Kantonsstrasse wird wenig "Bahnhof-Verkehr" im umliegenden Quartier registriert wird. - Es sind verschiedene Veloabstellplätze rund um den Bahnhof (sowohl westlich als östlich der Gleise) zu finden. - Der Buswendeplatz resp. die Haltestelle wird ab dem 10. Juli 2023 behindertengerecht ausgebaut. - Kommentar zu Begleitmassnahmen: Flächenoptimierungen bei den angrenzenden gewerblich-industriellen Nutzungen werden als nicht zielführend erachtet - wie bereits erwähnt, wäre diesbezüglich die südlich gelegene ZPP Nr. 13 zu berücksichtigen.	x			Bei einem Ausbau der VDS-Funktion beim Bahnhof Wichtrach ist auf die bestehenden Nutzungen im Bahnhofumfeld angemessen Rücksicht zu nehmen. Auf der aktuellen Planungsstufe können die aufgeführten Punkte nicht im Detail geprüft werden.
Gemeinde Wohlen BE	Gemäss Seite 175 (Steckbrief Europaplatz) sollen die regionalen Buslinien Richtung Norden (Frienisberg) an den Europaplatz angebunden werden. Bereits auf S. 43 wird festgestellt: «Wichtigster Faktor ist die Reisezeit. Ist die Reisezeit mit dem Umsteigen in der dezentralen Drehscheibe insgesamt kürzer als die ganze Fahrt mit dem Auto wird die Drehscheibe attraktiv und kann zu einer Verkehrsverlagerung beitragen.» und «Das Umsteigen erweist sich als umständlich. Die Umsteigewege in der Drehscheibe und die Wartezeit auf den ÖV müssen möglichst kurz sein. Ein weiteres Umsteigen vor dem Erreichen des Reiseziels wird schlecht akzeptiert. Dennoch scheint die RKBM daran festhalten zu wollen, den Bahnhof Bern durch sekundäre VDS (Wankdorf und Europaplatz) zu entlasten. Die Gemeinde Wohlen ist der Ansicht, dass dies eine schlechte Lösung ist. Bereits bei der Mitwirkung im Jahr 2020, bei der Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern (Netzstrategie 2040) wurde angemerkt und in der inhaltlichen Rückmeldung zum Angebotskonzept Frienisberg vom 29. März 2023 argumentiert, kommt dies einem Leistungsabbau gleich und das Angebot würde stark an Attraktivität verlieren, da ein weiterer Umsteigeknoten hinzukäme. Die Gemeinde Wohlen versteht, dass die Situation am Hauptbahnhof Bern ein Problem darstellt, doch dadurch würde das Risiko bestehen, dass ÖV Benutzerinnen und Benutzer auf den MIV (Motorisierter Individualverkehr) umsteigen. Dies würde zu einer deutlichen Mehrbelastung der Strassen in und um Bern führen. Um dieser Problematik entgegen zu wirken, müssten die P+R Angebote weiter ausgebaut werden. Eine regionale Strategie dazu ist jedoch im Bericht nicht ersichtlich. Die Gemeinde Wohlen hält erneut fest, dass eine Anbindung an den Europaplatz nicht erwünscht ist.	x			Die Argumentation kann aus der Sicht der Gemeinde Wohlen nachvollzogen werden. Die Analyse hat allerdings gezeigt, dass kein Standort im Korridor Nordwest über ein ausreichendes verkehrliches und räumliches Potenzial für eine VDS-Standort verfügt (auch nicht Hinterkappelen, Bernstrasse). Damit ist keine vertiefte Aussage verbunden, dass Wohlen nur via Europaplatz angebunden werden soll. Vielmehr ist das zukünftige Busangebot für die Gemeinde Wohlen in Abstimmung mit der "Studie Frienisberg" zu planen.

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Worb		x			
Gemeinde Zollikofen	Beurteilung Bahnhof Zollikofen: Vom Bahnhof her direkter Anschluss ins Grüne und in den Wald, somit ist durchaus öffentlicher Raum vorhanden. Direkt am Bahnhof wird der Raum auch als öffentlich empfunden, jedoch ist die Aufenthaltsqualität eingeschränkt durch die vielbefahrene Bernstrasse.		x		Anpassung im Text in Tabelle 9-4
Stadt Bern	<p>WANKDORF (S. 173 ff): "Chancen / Risiken räumliche Transformation: Vorerst abgeschlossene Infrastruktur- und Freiraumentwicklung." > Stimmt Aussage so? In welchem Perimeter trifft das zu? "Weitere Entwicklung Verkehrsdrehscheibe sollte mit der laufenden Planung Areal Wankdorfcity 3 sowie den Entwicklungen innerhalb des Gleisdreiecks abgestimmt werden." > mit Wankdorffeldstrasse ergänzen.</p> <p>"Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote: Fuss- und Veloverbindung zwischen Wankdorf und Wankdorf-City ist zu verbessern" > mit Klammerbemerkung (Personenunterführung und Stadion / Event-Standort) ergänzen</p> <p>"Erforderliche Begleitmassnahmen: Abstimmung mit Planung Wankdorfcity 3 und Entwicklungen im Gleisdreieck (in dem Zusammenhang ist auch das Thema Querung S-Bahnstation Wankdorf nochmals zu untersuchen)" > mit Arealentwicklung Wankdorffeldstrasse ergänzen</p> <p>"Abstimmung ÖV-Freizeitangebot (Grossveranstaltungen) mit Potenzial Fernverkehrshalt." > Potenzial Fernverkehrshalt besteht nicht nur für Grossveranstaltungen.</p> <p>EUROPAPLATZ "Stadträumlicher Zustand (Lokal): Insgesamt handelt es sich um ein Gebiet mit grossem Potenzial. Richtplan ESP Ausserholligen wird revidiert." > aktuell in Schlussgenehmigung, bis Ende Jahr sollte dies abgeschlossen sein</p> <p>"Chancen / Risiken räumliche Transformation: Mit der geplanten baulich-freiräumlichen Entwicklung nimmt die Nutzerdichte im Umfeld stark zu." > Nutzungsdichte statt Nutzerdichte</p> <p>"Verknüpfung Verkehrsangebote: Sehr weite Wege zwischen den unterschiedlichen Bahnangeboten, daher Umstieg zwischen Korridoren unattraktiv." > Mit Verschiebung der Bahnhaltestelle Europaplatz Nord werden Wege kürzer. Bitte erwähnen.</p> <p>"Erforderliche Begleitmassnahmen: – Prüfung Richtplan auf die Kompatibilität mit dem Ziel eine Verkehrsdrehscheibe zu integrieren." >Dieser Punkt kann gestrichen werden, da kein Handlungsbedarf für Richtplan: Richtplan befindet sich in Genehmigung (Revision ist abgeschlossen), Mobilitätshub ist vorgesehen im Richtplan. Nun werden die Massnahmen und konkreten Bauvorhaben projektiert und umgesetzt (Infrastruktur, Freiraum, Hochbau). Dort gilt es die Anforderungen der VDS einzubinden.</p>		x		Änderungsvorschläge im Bericht aufgenommen.
Förderverein Region Gant-risch		x			
VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Bern		x			
BERNMOBIL		x			
PostAuto AG		x			
Privatperson, Münsingen		x			

4.17 Sind Sie mit den Schlussfolgerungen zur Prioritätensetzung beim Ausbau der VDS-Standorte einverstanden (Kapitel 9.3)?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Belp	Ja		x			
Gemeinde Brenzikofen	Ja		x			
Gemeinde Ferenbalm	Ja		x			
Gemeinde Fraubrunnen	Eher Nein	Die Zentrums- und inneren Agglomerationsgemeinden werden zu stark mit der Strategie berücksichtigt. Die öV-Anteile der VDS an diesen öV-Umsteigepunkten sind bereits ausreichend berücksichtigt. Die VDS-Strategie muss den ländlichen Raum besser erfassen.	X			Fraubrunnen wird als Alternativstandort zusätzlich in das Zielbild aufgenommen. Die Beurteilung, dass Zentrums- und Agglomerationsgemeinden zu stark berücksichtigt werden, wird nicht geteilt. Vgl. auch Ausführung unter Punkt 3.11 zur Rückmeldung AÖV/TBA/AGR.
Gemeinde Grosshöchstetten	Ja		x			
Gemeinde Ittigen	Ja		x			
Gemeinde Jegenstorf	Ja		x			
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Kirchdorf	Ja		x			
Gemeinde Kirchlindach	Ja		x			
Gemeinde Köniz	Eher Ja	Abbildung 9-4: Massnahmenübersicht zu VDS Typ E –Regionale Verkehrsdrehscheiben in der Kernagglomeration Niederwangen: Die Priorität Verkehr (V) und insbesondere Raum (R) ist von "3" auf "1" anzupassen. Wir sind der Überzeugung, dass insbesondere zur Flächensicherung im AP 5 Massnahmen aufgenommen werden sollen, die im Zeitraum des A-Horizonts (2028 –2031) umgesetzt werden. Wir sehen durchaus den Bedarf für den Ausbau weiterer Angebote – dies ist im Rahmen der Zentrumsplanung auch so vorgesehen. Als Begleitmassnahme erachten wir – analog zu Brünen – die "Abstimmung mit Fahrtenkontingenten" als erforderlich. Abbildung 9-6: Massnahmenübersicht zu VDS Typ G –Dezentrale MIV-Bündelungs-Verkehrsdrehscheibe Wie erwähnt, soll Niederscherli nicht als VDS-Typ G, sondern als VDS-Typ F "regionale Verkehrsdrehscheibe ausserhalb der Kernagglomeration" aufgenommen werden. Entsprechend ist der Eintrag in Abbildung 9-6 zu streichen und durch einen Eintrag in Abbildung 9-5 zu ersetzen. Zur vorgeschlagenen Prüfung der Standorte Mittelhäusern und Schwarzenburg siehe Bemerkungen zu Frage 3.14. Selbstverständlich muss ein Ausbau des P+R-Angebotes am Rand des Agglomerationskerns mit flankierenden Massnahmen begleitet werden, insbesondere einer Reduktion des Parkplatzangebotes in den Zielgebieten sowie einem Verkehrsmanagement, das nicht nur zur Dämpfung der Belastungsspitzen dient, sondern insgesamt zur Reduktion der (relativen) Attraktivität der Fahrt zum Zielort mit dem PW im Vergleich zur ÖV-Fahrt.		x		Für Niederwangen wurde die Priorität angepasst auf neu: V: 2 und R: 1 Hingegen wurde in Abbildung 9-6 für Niederscherli/Mittelhäusern/Schwarzenburg der Typ "Dezentrale MIV-Bündelungs-Verkehrsdrehscheibe" beibehalten. Vgl. Argumentation unter Punkt 3.14.
Gemeinde Konolfingen	Ja		x			
Gemeinde Mirchel	Ja		x			
Gemeinde Moosseedorf	Ja		x			
Gemeinde Mühleberg	Eher Ja		x			
Gemeinde Münsingen	k.A.		x			
Gemeinde Neueneegg	Ja		x			
Gemeinde Niederhünigen	Ja		x			
Gemeinde Oberdiessbach	Ja	Siehe Antwort 3.6	x			
Gemeinde Ostermundigen	Ja		x			
Gemeinde Riggisberg	Ja		x			
Gemeinde Rubigen	Ja		x			
Gemeinde Rüscheegg	Eher Ja		x			
Gemeinde Thurnen	Eher Nein	Siehe Bemerkungen 2.2 und 3.2	x			
Gemeinde Toffen	Ja		x			
Gemeinde Vechigen	Ja		x			
Gemeinde Wichtrach	Ja		x			
Gemeinde Wohlen BE	Ja		x			
Gemeinde Worb	Ja		x			
Gemeinde Zollikofen	Eher Ja	Zu Abbildung 9-4: Der öffentliche Raum ist durchaus in Zollikofen vorhanden, jedoch könnte er attraktiver sein.		x		Klammer "(noch kaum vorhandenen)" ersatzlos gestrichen

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennntnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Stadt Bern	Ja	SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN (S.206) "Abbildung 9-3: Massnahmenübersicht zu VDS Typ D – Zentrumsnahe MIV-Bündelungsdrehscheiben Neufeld, Bedarf Begleitmassnahmen: Integration in das urbane Umfeld verbessern, Abstimmung Tarife mit weiteren Drehscheiben mit P+R-Funktion." > evtl. erwähnen: Abstimmen mit geplantem Fern- und Reisebusterminal Neufeld		x		VDS Neufeld: Wird ergänzt.
AÖV, TBA, AGR (1)	k.A.	P+R Neufeld: Diese VDS ist gut an den Ortsverkehr angebunden und auf der Linie 11 bestehen ausreichende Kapazitätsreserven. Dies sollte im Steckbrief positiv hervorgehoben werden. Mit dem im Steckbrief aufgeführten Anpassungsbedarf sind wir einverstanden. Aufgrund der hervorragenden Anbindung ins Stadtzentrum und ins Länggassquartier stehen wir einer Erweiterung der Mantelnutzung (S. 166) kritisch gegenüber; denkbar ist die Erweiterung durch einen Kiosk. VDS Wankdorf: Die S-Bahnplanung des Kantons sieht tangentielle Verbindungen aus dem Korridor Biel in den Korridor Thun vor. Diese Züge sollen ohne Halt im Wankdorf verkehren, da die Beziehungen nach Wankdorf durch die bestehenden deutlich dichter verkehrenden S-Bahnlinien angeboten werden. Der Kanton sieht daher keinen Prüfbedarf für Publikumsanlagen am Verbindungsgleis. Die Prüfung einer solchen Publikumsanlage im Rahmen des Projekts «Entflechtung Wankdorf Süd – Ostermundigen» lehnt der Kanton entschieden ab, da das Projekt in den nächsten Monaten ins Plangenehmigungsverfahren kommt und eine entsprechende Prüfung eine deutliche zeitliche Verzögerung dieses für die S-Bahn Bern äusserst wichtige Projekt zur Folge hätte.		x		Im Steckbrief wird unter Anpassung Mantelnutzung ein "Kiosk oder vergleichbares Angebot" vorgeschlagen. Der Satz wird gekürzt: "im Rahmen Projekt Entflechtung Wankdorf" wird ersatzlos gestrichen.
AÖV, TBA, AGR (2)	k.A.	VDS Europaplatz: Dem AÖV sind keine bestehenden IR-Halte am Europaplatz bekannt. VDS Ostermundigen: Im Steckbrief sollte entschieden werden, ob das Tram Bern-Ostermundigen Bestandteil des bestehenden Angebots ist, oder anzustrebendes Angebot. Haltepolitik von Bahnprodukten: Das AÖV erachtet den vorliegenden Bericht zu den Verkehrsdrehscheiben als ungeeignetes Instrument, um die Haltepolitik von Bahnprodukten an bereits bestehenden und weitgehend ausgebauten VDS zu thematisieren, da die Haltepolitik primär die Auslastung der Bahnen, die Erreichbarkeit von Halteorten und die Reisezeit beeinflusst, weniger aber die Verknüpfung von Verkehrsmitteln. In der Zusammenfassung (S. 7) ist die Liste der Arbeitsschwerpunkte um Ostermundigen zu ergänzen.		x		Gestrichen: "1 Interregio (Hauptverkehrszeit)" Steckbrief Ostermundigen angepasst. Der Anspruch besteht nicht, allenfalls werden einzelne Hinweise zum Thema gegeben. Ergänzung ist erfolgt.
Förderverein Region Gant-risch	Eher Ja	Im Sinne des Ziels der Verkehrsreduktion in den Agglomerationen und Zentren ja.	x			
VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
PostAuto AG	Ja		x			
Privatperson, Münsingen	Ja		x			

4.18 Haben Sie weitere Bemerkungen zum Bericht?

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Belp		x			
Gemeinde Brenzikofen		x			
Gemeinde Ferenbalm		x			
Gemeinde Fraubrunnen	Eine quantitative Abschätzung von effektiv benötigten Parkplätzen pro VDS, um das Potential abdecken zu können wäre von zentralem Interesse gewesen. So hätte auch eine Vorabklärung zur Verfügbarkeit (und damit Machbarkeit) im Steckbrief vorgenommen werden können (siehe auch Bemerkung zu Schönbühl Shoppyländ). Die VDS Schönbühl-Schoppyländ ist für die Gemeinden weiter nördlich und östlich von Schönbühl nicht attraktiv: die zufahrenden Autos haben dann bereits das VM Bern-Nord durchquert und es besteht kein Anreiz nach deren "Verzögerung" einen weiteren Zeitverlust durch die VDS-Benutzung in Kauf zu nehmen. Die Lage ist unzweckmässig. Eine VDS im zu sanierenden/neu zu bauenden Bahnhof Jegenstorf ist für Reisende aus dem Limpachtal und der Gemeinde Fraubrunnen /(wenn es dort keine VDS gibt) wesentlich besser geeignet als eine VDS in Schönbühl-Shoppyländ.	x			Tatsächlich ist im Korridor Nord Jegenstorf als Alternativstandort für eine VDS im Zielbild festgehalten. Die Eignung von Jegenstorf als VDS ist vertieft zu prüfen. Bei einer Verschiebung des Bahnhofstandorts sollen die Bedürfnisse an eine VDS rechtzeitig berücksichtigt werden und in die Planung und Umsetzung einfließen.
Gemeinde Grosshöchstetten	Besten Dank für die Studie und die damit verbundene Arbeit. Bei dieser Komplexität stellt sich uns die Frage, ob eine Präsentation der Studie als Anlass allenfalls sinnvoll gewesen wäre. Die Studie zeigt sehr viel auf und sollte von den Gemeinden auch eingeordnet werden können.	x			Wird für kommende vergleichbare Studien geprüft.
Gemeinde Ittigen		x			
Gemeinde Jegenstorf	Der Standort Jegenstorf als VDS Typ F –Regionale Verkehrsdrehscheiben ausserhalb der Kernagglomeration hat gemäss Studie keine Priorität. Was ergeben sich für planerische, verfahrenstechnische und finanziellen Auswirkungen für die Einwohnergemeinde Jegenstorf? Auch im Hinblick auf eine mögliche Verschiebung des Bahnhofs? Jegenstorf hat ein grosses Interesse, dass die skizzierten Planungsschritte vertieft werden und möchte sich diesbezüglich einbringen. Erst nach einer eingehenden überregionalen Evaluation möglicher Standorte kann sich Jegenstorf zur Zuweisung zu einer VDS festlegen. Als Schlussfolgerung für den Korridor Nord wird Jegenstorf als Alternative VDS Typ G für den Standort Shoppyländ vorgesehen. Für den Gemeinderat stellt dieser Standort in Anlehnung an die Anforderungen und die Typisierung des VDS Typ G keine Alternative dar. Jegenstorf würde es sehr begrüessen, sich als On-Demand Angebot für eine Studie z. V. zu stellen.	x			Tatsächlich ist im Korridor Nord Jegenstorf als Alternativstandort für eine VDS im Zielbild festgehalten. Das Engagement und das Interesse von Jegenstorf an entsprechenden Abklärungen wird begrüsst. Insbesondere bei einer Verschiebung des Bahnhofstandorts sollen die Bedürfnisse an eine VDS rechtzeitig berücksichtigt werden und in die Planung und Umsetzung einfließen. 'Die Evaluierung der Gebiete für die Pilote On Demand (gemäss aktueller überregionaler Studie) erfolgt im Rahmen einer überregionalen fachlichen Evaluation.
Gemeinde Kehrsatz		x			
Gemeinde Kirchdorf		x			
Gemeinde Kirchlindach	Die beiden Haltestellen Halenbrücke in Herrenschwanden sind als Umsteigepunkt wichtig. Die Schülerinnen des östlichen Teils von Herrenschwanden steigen dort um, um an die Oberstufe in Uetligen zu gelangen. Wir sind immer wieder überrascht, wie viele Schüler das machen und damit einen eher längeren Fuss- oder Veloweg in Kauf nehmen. Daher sollten die Haltestellen auch zukünftig als wichtigen Umsteigeort eingestuft werden.	x			Es wird anerkannt, dass die Haltestelle Halenbrücke als Umsteigepunkt für den Schulverkehr wichtig ist. Regional wird aber das Umsteigepotenzial als beschränkt erachtet im Vergleich zu anderen ÖV-Haltestellen des Korridors.
Gemeinde Köniz		x			
Gemeinde Konolfingen	In Konolfingen befinden wir uns in der Testplanung (Ersatz Mehrzweckplatz / Parkplatz). Es wäre unbedingt notwendig, wenn wir die Anliegen sowie die weiteren Schritte rasch möglichst koordinieren könnten. Nur so kann der Umsteigeknoten optimal geplant werden.	x			Im Rahmen des RGSK 2025/AP5 für welche die vorliegende VDS-Studie als Grundlage dient, erfolgt eine Koordination mit der Gemeinde Konolfingen bezgl. der Massnahmen.
Gemeinde Mirchel		x			
Gemeinde Moosseedorf	Der Bericht ist zu umfangreich.	x			
Gemeinde Mühleberg		x			
Gemeinde Münsingen	Tägertschi hat auch einen kleinen P+R Standort. - S. 57. Die Aussage zu Münsingen ist unvollständig. Es fehlt die Erwähnung des neuen Perrons West und der neuen Fuss- und Veloverbindung PU Süd.		x		Der Steckbrief zu Münsingen in Kap. 9.2.7 wurde ergänzt.
Gemeinde Neueneegg		x			
Gemeinde Niederhünigen		x			
Gemeinde Oberdiessbach		x			
Gemeinde Ostermundigen		x			
Gemeinde Riggisberg	Den umfassenden Bericht bis ins hinterste Detail zu verstehen und die Analyse, Berechnungen und Bewertungen zu hinterfragen bzw. zu beurteilen, übersteigt die zeitlichen Ressourcen. Der vorgesehene Ausbau von Toffen mit P+R ist richtig und nachvollziehbar. Dieser	x			Besten Dank für die ergänzenden, inhaltlich plausiblen Bemerkungen. Hinweis: Das

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Ausbau darf aber nicht zu Lasten der ÖV-Verbindung Thurnen - Riggisberg geschehen (Schulweg). Die Einteilung von Riggisberg, Post in den VDS-Typ H wird begrüsst. Die neue Tangentialverbindung zwischen Thun-Riggisberg-Schwarzenburg-Freiburg wird begrüsst. Nebst der regionalen Bedeutung für Spital/Klinik, Stiftung/Museum, Bildung/Ausbildung – wie im Bericht beschrieben – hat diese Verbindung auch Bedeutung für den Schlossgarten Riggisberg und das Altersheim Riggishof, welches beide grosse Arbeitgeber sind.				Verkehrskonzept Gantrisch ist erst ab 2024/2025 in Planung.
Gemeinde Rubigen		x			
Gemeinde Rüscheegg		x			
Gemeinde Schwarzenburg	Zudem verweisen wir auf folgende Hauptbemerkung des Fördervereins Region Gantrisch: Es fehlt aus ihrer Sicht, dass man den Verkehr für den Gütertransport mitberücksichtigt. Wie auch beim Transport von Menschen sinkt die Effizienz der Logistik auf der letzten Meile rapide. Die Digitalisierung wird in Zukunft die Gütermithnahme stark vereinfachen, indem freie Ladeflächen verfügbar gemacht und auch gebucht und verrechnet werden können. Könnten bereits jetzt z.B. sogenannte Micro-Hubs oder Umschlagplätze für kleine Warenmengen berücksichtigt werden, wäre dies mit Sicherheit ein Gewinn für die Zukunft.	x			Micro-/Logistik-Hubs können in Zukunft eine wichtige Rolle wahrnehmen. 'Das Thema Logistik hätte jedoch den Rahmen der vorliegenden Studie gesprengt.
Gemeinde Stettlen	Es ist uns nicht möglich, die komplexe Studie verantwortungsvoll zu beantworten; wir verzichten deshalb auf eine Mitwirkung. Ich möchte einzig bemerken, dass Deisswil als Ortsteil mit grosser Entwicklung unbedingt mit Stettlen verknüpft werden sollte und in den entsprechenden Karten eher verortet werden sollte als Stettlen. Es wird ja richtigerweise vermerkt, dass mit Bernapark eine grosse Entwicklung läuft – diese jedoch in den nächsten Jahren mit der RBS abgeführt werden kann und somit die Tangentialverbindung zum Stadtbus Ostermundigen nicht geplant ist.	x			Deisswil und Stettlen befinden sich in derselben Zone des Verkehrsmodells, weshalb nur Stettlen einbezogen wurde. Das Potenzial für Deisswil aufgrund der Entwicklungen Bernapark wurde aber trotzdem abgeschätzt. Die Verlängerung der Buslinie N von Ostermundigen nach Deisswil soll in einem Angebotskonzept im Rahmen der Inbetriebnahme Tram Bern Ostermundigen nochmals geprüft werden.
Gemeinde Thurnen		x			
Gemeinde Toffen		x			
Gemeinde Vechigen		x			
Gemeinde Wichtrach		x			
Gemeinde Wohlen BE	Es wäre wünschenswert, dass die RKBM ein P+R-Angebot in Zusammenhang mit der zunehmenden Elektrifizierung des MIV für den Korridor Nordwest prüfen würde. Damit könnte der MIV in die Stadt deutlich reduziert und die Attraktivität auf den ÖV umzusteigen erhöht werden.	x			Die RKBM prüft das weitere Vorgehen betreffend P+R-Angebot in Wohlen
Gemeinde Worb		x			
Gemeinde Zäziwil	Zäziwil ist als kritischer VDS-Standort (MIV-ÖV) auf der Achse Konolfingen-Langnau aufgeführt. Aufgrund der Auswertung mit Berücksichtigung des kleinen Einzugsgebietes und der längeren Reisezeit ins Zentrum Bern wird auf den Standort als VDS jedoch verzichtet. Da unsere Gemeinde in der Studie explizit geprüft wurde, habe ich mich mit dem Schlussbericht vertieft auseinandergesetzt. Ich muss allerdings auch sagen, dass die Informationsflut mit 212 Seiten, extrem vielen Ausführungen zu den Grundlagen, Zielen und Indikatoren, Analysen, Szenarien, Strategien, etc. die Ressourcen einer Verwaltung zum Studium der Akten sprengt. Insbesondere auch im Hinblick auf alle weiteren laufenden Mitwirkungen und Vernehmlassungen der RKBM oder der kantonalen Stellen. Aus diesem Grund verzichten wir explizit auf eine Mitwirkungseingabe via Online-Fragebogen. Die Ausführungen und Resultate sind eher nachvollziehbar; dafür benötigt es aber ein sehr vertieftes Studium. Weitere Stunden wollten/konnten wir dafür nicht mehr aufbringen. Wir vertrauen hier vorliegend der Arbeit der RKBM (Verkehr) und der involvierten Büros. Zäziwil ist schon heute eine wichtige Drehscheibe (MIV-ÖV, ohne die geforderten Werte zu erreichen), und stellt die nötige Infrastruktur bereits zur Verfügung. Wir sind auch der Meinung, dass es hier zurzeit und in mittelfristiger Zukunft keinen Ausbau oder weitere Massnahmen benötigt. Daher können wir dem Bericht und den Schlussfolgerungen im Grundsatz zustimmen.	x			
Gemeinde Zollikofen		x			
Stadt Bern	Der Gemeinderat unterstützt die Studie mit Typisierung und Zielbildern potenzieller Standorte. Er begrüsst insbesondere, dass die Verkehrsdrehscheiben gut mit dem klassischen ÖV und mit den neuen, individuellen Mobilitätsformen verknüpft werden sollen. Damit tragen sie zu attraktiven multimodalen Tür-zu-Tür-Verbindungen bei, fördern – in Kombination mit digitalen und verknüpften Mobilitätsangeboten – den Sharing-Gedanke und können einen wichtigen Beitrag zur Schonung des Klimas leisten. Die Festlegung und Weiterentwicklung der drei Verkehrsdrehscheiben Bahnhof Bern, Wankdorf, Europaplatz entspricht der Haltung und den Absichten der Stadt Bern, insbesondere auch der empfohlene Verzicht auf einen Ausbau P+R bei den Verkehrsdrehscheiben Europaplatz und Wankdorf. Ebenfalls als sinnvoll erachtet wir die empfohlene Erhaltung bzw. Stärkung des Standorts Neufeld in seiner Funktion als P+R. Weiter erachtet der Gemeinderat ein P+R am Standort Brünnen zwar durchaus als zweckmässig und prüfenswert. Einer möglichen Nutzung der Einstellhalle des Einkaufszentrums Westside, wie im Bericht mehrmals erwähnt, sieht er hingegen kritisch gegenüber: 1. Die Einstellhalle ist für die Nutzung des Einkaufszentrums – und nicht für die Nutzung als P+R – bewilligt und mit entsprechenden Fahrtenkontingenten belegt worden, welche es einzuhalten gilt. 2. Seit 2014 wurden Massnahmen ergriffen, um die dazumal rege Nutzung der Einstellhalle als P+R zu reduzieren (mehrmalige	x			Besten Dank für die ergänzenden Rückmeldungen zum Standort Brünnen. Die kritische Beurteilung dieses Standorts deckt sich mit den Rückmeldungen von Seiten Kanton. Eine vertiefende Beurteilung sollte die aufgeworfenen Bedenken berücksichtigen.

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	<p>Erhöhung der Parkgebühren; Kürzung der Öffnungszeiten), da diese Nutzung laut der Betreiberin wesentlich zur Überschreitung des Fahrtenkontingents beigetragen hat. Diese Überschreitungen wurden auch in der Öffentlichkeit kritisch beurteilt.</p> <p>3. Die Tarifstruktur müsste an übrige städtische P+R angeglichen werden, denn die Tarifstruktur soll einheitlich sein. Die Tarife im Westside sind im Vergleich zu den städtischen P+R zu tief.</p> <p>4. Eine allfällige Trennung der Parkplätze in teurere P+R und günstige Einkaufsparkplätze wäre wohl operativ schwierig umzusetzen. In diesem Sinn nimmt der Gemeinderat den Standort Brünnen Westside zur Kenntnis. Er wird sich jedoch nicht aktiv um die Umnutzung in ein P+R bemühen. Sollte im Perimeter ein Neubau geplant werden, ist in diesem Rahmen die Nutzung als P+R zu prüfen. Momentan zeichnet sich eine solche Planung jedoch nicht ab.</p>				
Förderverein Region Gant-risch	<p>Wie bereits erwähnt gälte es zwingend die Bedürfnisse betreffend Logistik der letzten Meile zu berücksichtigen. Wie auch beim Transport von Menschen sinkt die Effizienz der Logistik auf der letzten Meile rapide. Die Digitalisierung wird in Zukunft die Gütermithnahme stark vereinfachen, indem freie Ladeflächen verfügbar gemacht und auch gebucht und verrechnet werden können. Könnten bereits jetzt z.B. sogenannte Micro-Hubs oder Umschlagplätze für kleine Warenmengen berücksichtigt werden, wäre dies mit Sicherheit ein Gewinn für die Zukunft.</p>	x			<p>Logistik-Hubs können in Zukunft eine wichtige Rolle wahrnehmen. Das Thema Logistik hätte jedoch den Rahmen der vorliegenden Studie gesprengt.</p>
VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Bern	<p>Wie schon erwähnt befürchten wir, dass die Push-Massnahmen nicht konsequent umgesetzt werden könnten. Diese einerseits, weil sie politisch weniger beliebt als Pull-Massnahmen sind. Andererseits, weil sie allenfalls in einer anderen Gemeinde umgesetzt werden müssen, als die VDS selber liegt. Es ist darum unbedingt darauf zu achten, dass die Umsetzung der nötigen Push-Massnahmen finanziell und politisch gesichert sind.</p>	x			
BERNMOBIL		x			
BLS	<p>Wir haben seitens BLS diese Studie begleitet und unsere Inputs im Rahmen der Bearbeitung eingebracht. Wir teilen daher die Studienergebnisse.</p>	x			
PostAuto AG		x			
Privatperson, Münsingen		x			