

Fragebogen zur öffentlichen Mitwirkung

31. Januar bis 15. Mai 2020

Den Fragebogen in elektronischer Form finden Sie auf unserer Website «www.bernmittelland.ch».

Mitwirkungsunterlagen:

- ▶ Lesehilfe RGSK 2021 / AP 4
- ▶ Formular für die Mitwirkungseingaben
- ▶ Umfrageliste Siedlung (*geht nur an RKBM-Gemeinden*)
- ▶ Bericht RGSK 2021 / AP 4
- ▶ Kartenband RGSK 2021 / AP 4
- ▶ Massnahmenband RGSK 2021 / AP 4
- ▶ Massnahmenkarten pro Sektor

Absender (Gemeinde, Verband, Verein, Partei, Nachbarregion, Firma, Privatperson u. a. m.):

GRÜNE Köniz

Verantwortliche Person: Christina Aebischer (Co-Präsidentin Grüne Köniz)

Telefon für Rückfragen: 076 459 61 96

E-Mail-Adresse: info@gruene-koeniz.ch

Fragen:

1. **Gesamteindruck:** Sind Aufbau und Inhalt des RGSK 2021 / AP 4 nachvollziehbar? (Bericht RGSK 2021 / AP 4)?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte kurz begründen:

Die gewählte Struktur der Mitwirkungsunterlagen ist verständlich. Allerdings ist der Umfang der Unterlagen enorm und für die zur Mitwirkung eingeladenen Organisationen eine enorme Herausforderung, warten doch 600 Seiten, zum Teil redundant und viel 'Gutklingen' auf die ehrenamtlich arbeitenden Personen. Insbesondere das Fehlen einer GIS-Plangrundlage macht es schwer, einzelne Massnahmen und Festlegungen des RGSK räumlich nachvollziehen zu können. In Zukunft muss unbedingt eine geeignetere Form für die Mitwirkung gefunden werden. Zum Beispiel würde eine öffentliche Informationsveranstaltung, wie sie bei solchen Planungsvorhaben heutzutage üblich ist, helfen. Auch eine funktionierende Suchfunktion in allen Dokumenten wäre äusserst hilfreich.

Nicht nachvollziehbar, weil widersprüchlich, sind die Angaben zur Behördenverbindlichkeit: Gemäss Lesehilfe sind die Kapitel 4, 5 und 6 des Erläuterungsberichts behördenverbindlich, im Bericht selber werden nur Kapitel 4 und 6 so bezeichnet. So oder so scheint die Behördenverbindlichkeit im Vergleich zu früher ausgedehnt worden zu sein, als neben der RGSK-Karte und den Massnahmenblättern nur wenige Abschnitte des Erläuterungsberichts behördenverbindlich waren. Vor der Verabschiedung des RGSK 2021 ist zweifelsfrei zu klären und transparent darzustellen, was behördenverbindlich ist und was nicht.

Wir kritisieren das mechanistische und eindimensionale Modell hinter dem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept: Für die Region wird ein Bevölkerungswachstum und Arbeitsplatzwachstum festgelegt. Anschliessend rechnet ein Modell die resultierenden Verkehrszunahmen. Schliesslich werden Massnahmen definiert, wie die Verkehrszunahme und das Bevölkerungswachstum bewältigt werden können. Wir stellen einen interessanten Unterschied zwischen der Herangehensweise für den Baulandbedarf gegenüber den nötigen Massnahmen im Bereich Verkehr fest: Auf S. 71 wird erläutert, dass der Baulandbedarf Wohnen und Arbeiten nicht auf Grundlagen der Prognosen berechnet, sondern aufgrund von regionalen Zielen festgelegt wird. Beim Verkehr dagegen fehlt diese zielorientierte Planung vollständig. Stattdessen wird eine rein nachfrageorientierte Planung betrieben. In dieser nachfrageorientierten Logik wird die Verkehrszunahme als Naturgesetz angeschaut. In Anbetracht der Klimakrise und des begrenzten Platzes in der Agglomeration Bern plädieren wir für einen neuen Ansatz: Der Verkehr muss sich primär an Belastbarkeitsgrenzen orientieren: Belastung für die Bevölkerung durch Lärm, Luftschadstoffe, Belastung des Klimas, Belastung des Raums. Die grundlegenden Fragen müssen beispielsweise sein: Wie viel CO₂ darf der Verkehr in der Region Bern 2040 noch verursachen, damit die Klimaziele des Pariser Abkommens erreicht werden können? Wieviel Verkehr verträgt die Agglomeration? Welche Qualitäten wollen wir im Strassenraum erreichen? So kommt man zu einer sinnvollen, angebotsorientierten Verkehrsplanung. Das RGSK 2021 ist zu wenig konsequent auf die Klimaziele ausgerichtet.

Die Region Bern verfügt mit Zürich-Kloten, Basel-Mulhouse und Genève-Cointrin über drei Flughäfen, die in Pendeldistanz erreichbar sind. Auf den Regionalflugplatz Belp ist die Region nicht angewiesen. Er ist deshalb aus allen Plänen, Textstellen und Massnahmenblättern des RGSK zu streichen.

Langsamverkehr: Im RGSK taucht der Begriff zur Umschreibung von Fuss- und Veloverkehr einige Male auf. Wir fordern, die Terminologie anzupassen und konsequent von Fuss- und Veloverkehr zu sprechen. Denn dieser ist in der Agglomeration oft schneller als die anderen Verkehrsträger!

Verschiedene Formulierungen im Bericht (z.B. S. 146, 198, 232) lassen den Eindruck aufkommen, dass die Kompetenzen der Regionalkonferenz ausgedehnt werden sollen und die Gemeindeautonomie untergeordnet wird. Allfällige Absichten in dieser Richtung sind transparent darzulegen und zu begründen. Falls die Kompetenzen der Regionalkonferenz im Verhältnis zu den Gemeinden und ihrer Autonomie wirklich ausgedehnt werden sollen, sind im Gegenzug auch Schritte zur Verminderung des Demokratiedefizits der Regionalkonferenz zu unternehmen.

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

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte kurz begründen:

Gemäss Angaben auf Seite 44 wurden Konzepte zur Parkplatzbewirtschaftung, Tempo-30-Zonen und Freizeitparkplätze im ländlichen Raum erarbeitet und den Gemeinden zur Verfügung gestellt. Wurden bzw. werden diese Konzepte auch öffentlich zugänglich gemacht?

Köniz

Wir begrüssen die eingeführte Tangential-Buslinie 22 Wabern-Brünnen. Die Bahnanschlüsse im ÖV Knotenpunkt Niederwangen sind allerdings ungenügend und müssen weiter optimiert werden.

Grünes Band

Das grüne Band soll neben dem beschriebenen positiven Einfluss auf die Kulturlandschaft auch eine

wichtige Funktion für die Biodiversität darstellen. Dies erfolgt durch die Vernetzung und Wirkung als 'ökologischer Korridor'. Auch als Freizeit- und Naherholungsgebiet soll das grüne Band dienen können. Wir bitten diese Punkte im Konzept zu verankern.

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

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte kurz begründen:

Das Ausmass des angestrebten Wachstums in Gebieten mit Raumtyp "Zentrumsnahe ländliche Gebiete" und "Hügel und Berggebiete" ist unter Berücksichtigung der Entwicklung in den letzten Jahren unverständlich und muss nach unten korrigiert werden. Generell ist künftig von realistischeren, also reduzierten Wachstumsprognosen auszugehen. Das künftige Wachstum sollte noch stärker auf die Kern Agglomeration und die Entwicklungsachsen fokussiert werden – und innerhalb dieser Gemeinden auf Gebiete, die bestens durch öV erschlossen und/oder ebenso gut und vor allem sicher zu Fuss und per Velo und E-Bike erreichbar sind.

Im Unterschied zur Siedlungsentwicklung ist im Bereich der Landschaft ein ausgeprägter Mangel an effektiver Umsetzung der guten Planungsziele und -ideen auszumachen. Im Zeitrahmen des RGSK 2021 / AP 4 ist der Umsetzung der Vorhaben und Massnahmen verstärkt Beachtung zu schenken. Dies gilt vor allem auch für die zunächst nicht weiterverfolgte, jedenfalls verzögerte Weiterentwicklung der Themen Erholung, Freizeit und Mobilität im regionalen Naturpark Gantrisch sowie für die ebenso vernachlässigten Themen verkehrliche Auswirkungen, öffentliche Zugänglichkeit und der Ausstattung der Zielorte für Freizeit- und Erholungsaktivitäten im Zusammenhang mit den Erholungsschwerpunkten.

Im Verkehrsbereich fällt ein Schwarz-Weiss-Denken auf (beispielsweise bei der Analyse von Autobesitz, öV-Nutzung sowie Fuss- und Veloverkehr) zwischen den Verhältnissen in der Stadt Bern und dem übrigen Gebiet der Regionalkonferenz. Dies führt dazu, dass übersehen wird, dass die städtischen Verhältnisse sich zunehmend auch in den Agglomerationsgemeinden abzeichnen und künftig noch verstärkt werden könnten. Entsprechend differenziert sollte auch der Handlungsbedarf formuliert und das konkrete Vorgehen in der künftigen Verkehrspolitik abgeleitet werden.

Aufgrund der klimapolitischen Erfordernisse ist das Wachstum beim MIV nicht einfach hinzunehmen, sondern mit einer angebotsorientierten Verkehrsplanung zu bremsen. Das MIV-Wachstum im ländlichen Gebiet ist zudem wegen der überschätzten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen zu reduzieren. Unterschätzt wird hingegen das Potenzial der sanften Mobilität, des Fuss-, Velo- und vor allem E-Bike-Verkehrs. Dieses Potenzial ist durch eine Beschleunigung der Planung und Realisierung der Velohauptstrassen schneller und besser auszunutzen.

Die GRÜNEN Köniz halten das im Fazit (S. 137f.) erwähnte Wachstum des Verkehrsaufkommens um 25 Prozent nicht für vertretbar. Gerade die Auswirkungen der Corona-Krise auf den Verkehr zeigen, wie schnell die Verkehrsmenge durch äussere Faktoren beeinflusst werden kann und wie gross der Spielraum ist, um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Deshalb muss ein grosses Fragezeichen hinter das prognostizierte Verkehrswachstum gesetzt werden. Der RGSK-Bericht weist zu Recht auf die Bedeutung der kantonalen und kommunalen Verkehrspolitik hin und erwartet, dass sich die Regionalkonferenz und ihre Mitgliedsgemeinden künftig verstärkt für verkehrspolitische Massnahmen engagieren werden, die dieses Wachstum bremsen und eine Verlagerung auf klimaschonende und platzsparende Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten bewirken.

Es fällt auf, dass Worte wie Klima und Klimawandel nur im Bereich Landschaft angesprochen werden. Die diesbezüglichen Aussagen und Massnahmen im Bereich Landschaft sind richtig, verstärkt ins Bewusstsein der Gemeindebehörden und der Bevölkerung zu bringen und systematisch umzusetzen. Im gleichen Mass sollte die Klimathematik aber auch die Planung, die Ziele und Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr durchdringen. Zusätzlich fällt auf, dass dem ersten V der Vier-V-Strategie ("Vermeiden") gesamthaft zu wenig Gewicht beigemessen wird. Home Office, Co-Working-Spaces oder Telekonferenzen können das Verkehrsaufkommen wirksam und an der Quelle massgeblich reduzieren. Diese Massnahmen sind um ein Vielfaches billiger als der Ausbau der Infrastruktur.

Weiter stellen wir eine mangelhafte Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung fest. Deshalb beantragen wir den Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel als prioritäre Themen ins RGSK 2021 / AP 4 aufzunehmen, in den Zielen zu verankern und durch entsprechende Prioritätensetzung und zusätzliche Massnahmen wirksam zu berücksichtigen. Im Gegenzug ist die einseitig positive Darstellung des Flugverkehrs (S. 137) aus dem Bericht zu streichen oder zumindest durch Hinweise auf die ungenügende Erschliessung mit öV, die Lärmbelastung und die Klimaschädigung zu ergänzen.

Köniz

Die oben genannte Beschleunigung der Planung und schnellere Realisierung der Velohaupttrouten gilt insbesondere für die auf Seite 130 erwähnte Velohaupttrouten im Gebiet der GRÜNEN Köniz (Bern - Niederwangen). Die GRÜNEN Köniz unterstützen auch den dort nicht aufgeführten Ausbau im Bereich Wabern - Kehrsatz. Weiter befürworten wir insbesondere Massnahmen in angrenzenden Gemeinden, die die Durchgängigkeit und Anbindung der Könizer Velorouten an die Region verbessern. So z.B. die Massnahme BM.LV-Ü.16 im Bereich Morillonstrasse. Es ist allerdings zu prüfen, ob die Verbesserung der Hauptroute dieser wichtigen Verbindung nicht vorgezogen werden könnten

Zwar soll im Raum Wangental der ÖV verbessert werden, allerdings ist dort der ÖV immernoch zu wenig attraktiv um eine wirkliche Alternative gegenüber dem MIV darzustellen. Dies möchten wir ändern. Die schlechten Anschlüsse an die Tangentiallinie 22 oder die obligaten 20 Minuten Wartezeit in Bern sind für viele ein unverständliches Hindernis, das das Umsteigen auf den ÖV verhindert.

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

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte kurz begründen:

Grundsätzlich sind die GRÜNEN Köniz mit der Richtung des Zielbilds im Bereich Siedlungsentwicklung einverstanden, es geht aber noch zu wenig weit. So sollten für neue Vorranggebiete Wohnen die Anforderungen für die ÖV-Erschliessungsgüte weiter erhöht werden (mindestens Güteklasse B). Gänzlich fehlt ein Bekenntnis zur Förderung von autoarmem bzw. autofreiem Wohnen.

Ablehnend stehen die GRÜNEN Köniz dem Zukunftsbild Verkehr gegenüber, weil ein klarer Strategiewechsel von der nachfrage- zur angebotsorientierten Planung komplett fehlt. Entsprechend zeigt sich auch im Zukunftsbild kein Wandel zu einem klimaschonenden, flächensparenden und menschenfreundlichen Verkehrssystem.

Das Zukunftsbild Landschaft blendet aus, dass grosse Gebiete ziemlich ausgeräumte, intensiv bewirtschaftete Landschaften sind, die von Verkehrswegen zerschnitten werden. Es bedarf verstärkter Anstrengungen, um die ästhetische und ökologische Qualität der Landschaft insbesondere auch im

Gebiet des Grünen Bandes zu erhalten und aufzuwerten. Die Förderung der Biodiversität ist sowohl im Siedlungsgebiet als auch in der offenen Landschaft wie auch im Wald ein Gebot der Stunde.

Zu einem positiven Zukunftsbild gehören attraktive und sichere Verbindungen mittels öV, Fuss- und Veloverkehr in die Freizeit- und Naherholungsgebiete. Zur Förderung sanfter Mobilität sind neben Mobilitätszentren auch Umsteige-Hubs zu fördern.

Köniz

Ein ¼ Stunden Takt auf den S-Bahnen Köniz-Niederscherli (S6) und ins Wangental (S1, S2) ist wichtig um die angestrebten Verlagerungsziele von MIV auf den ÖV zu realisieren. Eine Verlängerung der RBS Linie nach Köniz-Schwarzenburg würde zudem helfen die Überlastung der 10er Linie zu lösen.

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

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte kurz begründen:

Wie oben mehrfach erwähnt, fehlt ein klares Aufzeigen des zusätzlichen Handlungsbedarfs wegen des Klimawandels.

Der aufgezeigte Handlungsbedarf bei den Bauzonen in den urbanen Kerngebieten sowie in den Zentren der 3. und 4. Stufe ist teilweise auch auf den steigenden Wohnflächenbedarf pro Kopf zurückzuführen. Diesem Bedarf ist nicht einfach zu entsprechen; vielmehr sind die Gemeinden aufgerufen, bei der Siedlungsentwicklung nach innen darauf hinzuwirken, dass diese nicht ausgenutzt wird, bloss um grössere Wohneinheiten zu erhalten, sondern vor allem, um zusätzliche Wohnungen zu schaffen. Ebenso sollten nicht preisgünstige Wohnungen für Familien durch luxussanierte Wohnungen für Alleinstehende oder Paare ohne Kinder verdrängt werden. Solche qualitativen Aspekte kommen bei der quantitativen Darstellung zu kurz.

Im Bereich Verkehr wird die erreichte Veränderung des Modalsplits in den urbanen Kerngebieten zu positiv dargestellt. Der erwarteten Verkehrszunahme, insbesondere die Zunahme des MIV-Freizeitverkehrs darf nicht einfach durch einen Ausbau der Strasseninfrastruktur begegnet werden, denn dies wird wiederum Mehrverkehr verursachen.

Der Handlungsbedarf bezüglich Engpassbeseitigung am Nationalstrassennetz wird grundsätzlich bestritten. Die Erfahrung zeigt, dass ein Strassenausbau mittel- und längerfristig nur Mehrverkehr zur Folge hat. Dies wird zusätzlich verschärft, wenn die errechnete angeblich notwendige Kapazität der Infrastruktur auf den Spitzenverkehrsaufkommen basiert.

Die GRÜNEN Köniz vermissen den Aspekt Fussverkehr im Kapitel Handlungsbedarf. Dies ist unverständlich, da insbesondere bei den kurzen aber anzahlmässig häufigen Wegen Potenzial besteht, Autofahrten zu ersetzen bzw. durch die äusserst platzsparende Fortbewegungsart generell die Verkehrsinfrastrukturen zu entlasten. Der Fussverkehr lässt sich durch Aufwertung des öffentlichen Raums mit Bäumen, schönen Plätzen erleichtern.

Köniz

Die GRÜNEN Köniz sehen Handlungsbedarf bei den folgenden Veloverbindungen. Eine separate Fahrradspur sollte unserer Meinung nach realisiert werden:

- Schliern - Schlosspark - Stapfen
- Weiermatt - Ried (unten am Talfuss)

- Schliern - Schlatt

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

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte kurz begründen:

Siehe auch oben formulierte Einwände, vor allem für den Bereich Verkehr.

Im Bereich Siedlungsentwicklung nach innen bzw. Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete muss auch eine höhere Nutzungsdichte erreicht werden. Dem gestiegenen Platzbedarf pro Kopf muss entgegengewirkt werden.

Die Entwicklungsgebiete werden zu stark nach Wohnen und Arbeiten getrennt. Die Kombination von Wohnen und Arbeiten oder das Zusammenrücken entsprechender Gebiete ist geeignet, die Zunahme des Pendlerverkehrs zu bremsen. Dies ganz im Sinne einer Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der kurzen Wege und damit des ersten V "Vermeiden".

Köniz

Die GRÜNEN Köniz unterstützen aber ausdrücklich die Weiterentwicklung der City-Schiene Nord-Süd und insbesondere den Ast Bern-Köniz-Schwarzenburg (RBS-Verlängerung). Vermisst wird die durch das Gemeindegebiet verlaufende Tangentiallinie 22 von Wabern nach Brünnen, diese ist neu aufzunehmen.

7. **Massnahmen Siedlung, Landschaft und Verkehr:** Gibt es konkrete Massnahmen oder Themen, mit denen Sie grundsätzlich nicht einverstanden sind?

Ja Nein

Falls Ja: Bitte geben Sie die Massnahmennummer an und begründen Sie Ihr Anliegen:

Die GRÜNEN Köniz haben Vorbehalte betreffend Priorisierungen im Bereich Verkehr im gesamten RGSK-Gebiet. Diverse Massnahmen zugunsten des öV, des Velo- und Fussverkehrs bzw. ihrer Sicherheit sind in Priorität A weiterzuverfolgen. Im Gegenzug können Vorhaben, die primär dem MIV dienen und zudem in der Regel viel teurer sind, in der Prioritätenordnung zurückgestuft werden.

8. **Massnahmen Siedlung:** Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der **Massnahmenblätter zum Thema Siedlung** (S-1 bis S-7, Massnahmenblätter) einverstanden? Hier wird nicht nach dem Einverständnis zu einzelnen Gebieten gefragt; siehe dazu Frage 9.

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte pro Massnahmenblatt begründen:

Vorbehalte haben die GRÜNEN Köniz gegen die Massnahmen BM.S.4a und BM.S.4b «Gezielte, punktuelle Siedlungsergänzungen an zentralen Lagen mit guter ÖV-Erschliessung realisieren» für Wohnen und Arbeiten und ihrer Priorisierung A. Bevor neue Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung in Betracht gezogen werden, ist das Potential der Siedlungsentwicklung nach Innen und der bisher bezeichneten Vorranggebiete auszuschöpfen; für neue Gebiete ist zudem mindestens die öV-Güteklasse B (statt C) zu verlangen.

Die Fragen 9, 10 und 11 richten sich ausschliesslich an die RKBM-Gemeinden.

9. **Massnahmen Siedlung S-3, S-4 und S-5:** Geben die Listen der Massnahmenblätter die Absichten der Gemeinde wieder?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bei welchen Gebieten bestehen Abweichungen? Bitte in der beiliegenden **Umfrageliste Siedlung** eintragen. Bitte prüfen Sie die blau hinterlegten Felder (zur Anleitung siehe **Leitfaden Siedlung**) und ergänzen Sie bitte die gefragte Beschreibung in den pink hinterlegten Feldern (Beschreibung nötig gemäss neuen Bundesrichtlinien für Agglomerationsprogramme).

10. **Massnahmen Siedlung S-3 und S-5:** Haben Sie uns alle Schwerpunkte (S-3) und Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (S-5) > 1 ha beantragt, für die Sie eine Aufnahme ins RGSK 2021 / AP 4 wünschen?

Ja Nein

Falls Nein: Sie haben bis 4. April noch die Möglichkeit dazu. Bitte legen Sie uns einen Plan mit Lage und Grösse bei und ergänzen Sie für diese Gebiete unsere **Umfrageliste Siedlung** mit Ihren neuen Gebieten.

11. **Massnahmen Siedlung S-3-, S-5- und (bereits auf den Massnahmenkarten eingezeichnete) S-4-Gebiete:** Haben Sie Gebiete mit Unterstützungsbedarf im Rahmen des neuen RKBM-Beratungsangebots SEin (Unterstützung bei Prozessfragen und bei der Mobilisierung)?

Ja Nein

Falls Ja: Bitte pro Gebiet Art der gewünschten Unterstützung beschreiben:

S-3-xx: Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

S-4-xx: Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

S-5-xx: Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

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

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte pro Massnahmenblatt begründen:

(Nr. SG-7) D

13. **Massnahmen Landschaft:** Sind Sie mit den einzelnen Gebieten der Landschaftsmassnahmen – L-1 bis L-8, Massnahmenblätter – einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bei welchen Gebieten bestehen Abweichungen? Bitte pro Gebiet begründen.

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

14. **Massnahmen MIV:** Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der **Massnahmenblätter zum Thema motorisierter Individualverkehr (MIV)** einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte begründen; bei mehreren Einwänden pro Massnahmenblatt begründen:

Es fehlt ein Massnahmenblatt zum wachsenden MIV-Freizeitverkehr. Seine zunehmende Problematik wird nur bei Massnahmen im Bereich Landschaft (Naturpark Gantrisch, Grünes Band, Erholungsschwerpunkte) Beachtung geschenkt – es braucht aber flächendeckend wirksame Massnahmen.

Verschiedene Massnahmen zugunsten des MIV haben im Vergleich zu Massnahmen für öV, Fuss- und Veloverkehr zu hohe Priorität und sind entsprechend zurückzustufen bzw. dort, wo sie kapazitätserhöhend wirken oder in direkter Konkurrenz zur Förderung von öV, Fuss- und Veloverkehr stehen, ganz aufzugeben.

Bei der Massnahme BM.MIV-Auf 5.2 unterstützen die GRÜNEN Köniz insbesondere die Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr.

Sanierung Seftigenstrasse zw. Kreisel Lindenweg und Kreisel Kehrsatz Nord (MIV-Auf.4.1): Die Umwandlung von einer Ausserortsstrasse zu einer innerörtlichen Hauptstrasse erachten wir grundsätzlich als sinnvoll. Allerdings widersprechen die bestehenden Pläne unmittelbar südlich des Lindenweg-Kreisels (komplizierte Lösung bez. Tramlinie / Tramhaltestelle) dem Charakter 'innerörtlichen Hauptstrasse' diametral. Die Planung der Umgestaltung der Strasse muss überarbeitet werden.

15. **Massnahmen ÖV:** Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der **Massnahmenblätter zum Thema öffentlicher Verkehr (ÖV)** einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte begründen; bei mehreren Einwänden pro Massnahmenblatt begründen:

ÖV:

Bezüglich ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (ÖV-Ort.4.2): Die Gestaltung eines attraktiven öffentlichen Bereichs an diesem peripheren Standort erachten wir als illusorisch, das Umsteigepotenzial Bahn-Tram wird stark überschätzt und die Kosten sind sehr hoch. Eine Realisierung des Umsteigepunkts ist wegen des Widerstands der Grundeigentümerin aktuell ohnehin fraglich. Eine bedarfsgerechte Etappierung des ÖV-Ausbauprojektes Kleinwabern, d.h. im A-Horizont Fokus auf Tramlinienverlängerung mit Endpunkt unmittelbar südlich des Lindenweg-Kreisels, erachten wir sowohl bezüglich Kosten wie bezüglich Nutzen / Bedarfsabdeckung für notwendig.

16. **Massnahmen LV:** Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der **Massnahmenblätter zum Thema Fuss- und Veloverkehr (LV)** einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte begründen; bei mehreren Einwänden pro Massnahmenblatt begründen:

Bezüglich Velohaupttrouten: Uferweg zw. Schönausteg und Eichholz (LV-Ü.22.10): eine schnelle, direkte, widerstandsfreie und sichere Veloroute ist in diesem Uferwegabschnitt weder machbar noch von der Bevölkerung erwünscht und wurde vom Könizer Parlament bereits im 2017 abgelehnt. Diese Massnahme sollte gestrichen, beziehungsweise angepasst werden: es braucht eine moderate Verbreiterung des Uferwegs sowie eine Signalisierung als Fussweg mit der Ergänzung "Velos im

Schritttempo zugelassen". Nur so kann dieser engen und viel benutzen LV-Verbindung Rechnung getragen werden.

Bezüglich Fuss-/Veloverbindung Weyergut (LV-Ü.22.15): Die Durchschneidung der Landwirtschaftszone Weyergut (Schliessung der Lücke in der Viktoriastrasse) durch einen normgerechten Fuss-/Veloweg (ca. 5m Breite) sowie Kosten von 0.8 Mio stehen in sehr schlechtem Verhältnis zum Nutzen (als kantonale Veloroute nur brauchbar, wenn auch eine Fortsetzung östlich Maygut besteht). Benötigt wird eine Reduktion der Massnahme auf lokale Fusswegverbindung (schmaler Feldweg mit Naturbelag)

Die Massnahmen LV-Ü.10, 11, 21.20, 21.21, 22.12 (ebenerdige Querung wird bevorzugt) werden unterstützt. Genauso die Massnahmen LV-Ü. 22.13, 22.15 & 22.16, wobei dort eine Priorisierung in den A-Horizont ist zu prüfen ist.

Sanierung Seftigenstrasse zw. Sandrain und Kreuzung Morillonstrasse (LV-Ü-9): Diese Massnahme erachten wir als sehr dringend, da mehr Sicherheit für den Veloverkehr zwingend nötig ist. Der Baubeginn sollte nicht erst 2026 angesetzt werden.

Die GRÜNEN Köniz unterstützen Tangentialverbindungen als wichtige Elemente eines dichten und attraktiven Veloverkehrsnetzes – auch über das Gebiet der Regionalkonferenz Bern-Mittelland hinaus.

Die GRÜNEN Köniz unterstützen auch die grundsätzliche Forderung, die Förderung des Veloverkehrs nicht allein auf die Kernagglomeration Bern auszurichten, sondern auch bessere Verbindungen in benachbarte Agglomerationen und Planungsregionen anzustreben.

Massnahmen für den Fussverkehr sind – ausser in Bern und Köniz – kaum erkennbar; es besteht aber auch in der weiteren Agglomeration Handlungsbedarf. Sowohl Massnahmen für den Fuss- wie für den Veloverkehr sind wichtig und beiden Fortbewegungsarten ist im Strassenraum gesamthaft mehr Platz zuzuteilen.

Insgesamt sind die vorgesehenen Massnahmen zur Förderung von Fuss- und Veloverkehr noch nicht ausreichend, insbesondere ausserhalb der Stadt Bern. Es ist eine raschere und flächendeckende Planung und Umsetzung erforderlich, insbesondere auch zu Gunsten eines lückenlosen Netzes von sicheren und attraktiven Velohaupttrouten.

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

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte begründen; bei mehreren Einwänden pro Massnahmenblatt begründen:

NM:

Bei der angestrebten Verflüssigung des MIV-Verkehrs ist darauf zu achten, dass der öV konsequent privilegiert und die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr nicht geschmälert, sondern im Gegenteil erhöht wird. (evtl. kombinieren mit massnahme in köniz)

Über die RKBM-Studie Mobilitätsmanagement in der Region Bern hinaus (NM-Ü.1.2) sind auch konkrete Pilotprojekte und Massnahmen der Gemeinden zu fördern und in Zusammenarbeit mit Betrieben, Freizeitanlagen und Ausbildungsstätten spezifische Mobilitätskonzepte umzusetzen.

18. **Massnahmen KM:** Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der **Massnahmenblätter zum Thema kombinierte Mobilität (KM)** einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls Eher Nein oder Nein: Bitte begründen; bei mehreren Einwänden pro Massnahmenblatt begründen:

KM: Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

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

Die GRÜNEN Köniz bedanken sich für die geleistete Arbeit und für die Möglichkeit beim RGSK 2021 / AP mitwirken zu können und danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und Anregungen.

Bitte senden Sie das Formular und allfällige Beilagen **in elektronischer Form** bis zum **4. April 2020** an:

raumplanung@bernmittelland.ch

Vielen Dank für Ihre wertvolle Mitarbeit!