

RGSK 2021 / AP 4

Fragebogen zur öffentlichen Mitwirkung

31. Januar bis 4. April 2020

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

Mitwirkungsunterlagen:

- ▶ Lesehilfe RGSK 2021 / AP 4
- ▶ Formular für die Mitwirkungsangaben
- ▶ 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 Mittelland-Nord (Regionalpartei)

Verantwortliche Person: Bruno Vanoni, Vorstandsmitglied Grüne Mittelland-Nord (GMN), Grossrat

Telefon für Rückfragen: 079 405 65 52

E-Mail-Adresse: bruno.vanoni@gruenebern.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:

Form und Umfang sind für eine Mitwirkung kaum geeignet, eine Überforderung für mitwirkende Milz-Gemeindepolitiker/innen und erst recht für ehrenamtlich mitwirkende Leitungsgremien von Parteien und Organisationen, die gemäss Art. 153 Abs. 3 zu derart «wichtigen Vorhaben» nicht nur nebenbei, sondern gleichberechtigt mit den Gemeinden, kantonalen Stellen und anderen erwähnten Adressaten «vorgängig» zu konsultieren sind. Weil die Gemeinden vorgängig bereits intensiv in die Ausarbeitung einbezogen waren, sollte im abschliessenden Vernehmlassungsverfahren besondere Rücksicht auf die Parteien und weiteren interessierten Kreise genommen werden. Eine Informationsveranstaltung besonderes für diesen erweiterten Adressatenkreis wäre zu Beginn des Vernehmlassungsverfahrens wünschbar und hilfreich gewesen. -> →ANTRAG: Für nächste vergleichbare Fälle eine Informationsveranstaltung vorsehen (allenfalls auch ohne Gemeinden, falls diese kein Interesse daran haben).

Zusätzlich erschwert wird die Erarbeitung einer Stellungnahme durch das Fehlen der bisher verfügbaren GIS-Lösung sowie durch die Redundanz vieler Aussagen, die mit ein Grund für den grossen Umfang der Vernehmlassungsunterlagen ist. Erschwerend bei der Bearbeitung ist auch, dass ein Durchsuchen nach (bestimmten) Stichworten (z.B. Gemeindegemeinden, Ortsbezeichnungen) auf elektronischem Weg nicht bei

allen Dokumenten möglich ist. → ANTRAG: Die Kritik an Form, Aufbau und Umfang der Dokumente, die auch aus Stellungnahmen der Gemeinden hervorgeht, ist den auftraggebenden Instanzen in Bund und Kanton weiterzuleiten, die wegen ihren Vorgaben sozusagen schuld sind an den kritisierten Mängeln.

Nicht nachvollziehbar, weil widersprüchlich, sind die Angaben zur Behördenverbindlichkeit: Gemäss Le-sehilfe 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 Ab-schnitte des Erläuterungsberichts behördenverbindlich waren. → ANTRAG: Vor der Verabschiedung des RGSK 2021 ist zweifelsfrei zu klären und transparent darzustellen, was behördenverbindlich ist und was nicht.

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 untergeord-net wird. → ANTRAG: Allfällige Absichten in dieser Richtung sind transparent darzulegen und zu begrün-den. 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 Demokratiedefi-zits der Regionalkonferenz zu unternehmen.

Konzeption: Für die beiden Planungsbereiche Siedlung und Verkehr ist kein einheitliches Planungskonzept erkennbar: Im Bereich Siedlung wird der Baulandbedarf für Wohnen und Arbeiten nicht allein aus den Ent-wicklungsprognosen abgeleitet, sondern aufgrund von regionalen und regionsintern differenzierten Zielen auch politisch definiert. Der gleiche Ansatz wird den Planungsvorgaben im Verkehrsbereich vermisst – hier wird der Bedarf ausschliesslich nachfrageorientiert aus den bisherigen Trends, Bevölkerungs- und Arbeits-platzprognosen hochgerechnet. Aus Sicht der GRÜNEN Mittelland-Nord hat sich die Verkehrsplanung an den Ressourcen- und Belastungsgrenzen zu orientieren. Diese Grenzen ergeben sich aus der Be-lastung der Bevölkerung durch Lärm und Luftschadstoffe, die Schädigung des Klimas durch den CO2-Aus-stoss fossil betriebener Motorfahrzeuge sowie durch den Kultur- und Naturland-Verbrauch durch flächenin-tensiven motorisierten Individualverkehr. Die GRÜNEN Mittelland-Nord fordern eine sinnvolle, angebotsori-entiertere Verkehrsplanung, die diesen Grenzen konsequent Rechnung trägt. Sie haben entsprechende Kritik bereits in ihrer Vernehmlassung zur Mobilitätsstrategie eingebracht. Diese wurde aufgrund des Vernehm-lassungsverfahrens nur unzureichend verbessert und kann – da parallel zum RGSK erarbeitet – eigentlich nicht ernsthaft als Grundlage des RGSK 2021 / AP 4 bezeichnet werden. → ANTRAG: Weil die Zeit nicht reicht für eine völlige Überarbeitung der verkehrsbezogenen Aussagen des RGSK 2021 / AP 4, ist wenig-stens bei der Priorisierung der Verkehrsvorhaben den erwähnten Belastungsgrenzen vollständig Rechnung zu tragen. Im Klartext heisst dies, dass Vorhaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs sowie der sanften Mobilität (Fuss- und Veloverkehr, bisher irreführend Langsamverkehr genannt) erhöhte Priorität erhalten, während Vorhaben zugunsten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zurückgestuft werden. Aussagen für Kapazitätsausbauten auf dem Nationalstrassennetz bzw. zu Gunsten des Flugverkehrs sind vollständig aus dem RGSK 2021 / AP 4 zu streichen.

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:

An mehreren Stellen (z.B. S. 38, 43, 50 betr. A-Listen) zu den bisherigen Agglomerationsprogrammen fin-den sich Hinweise, dass «noch nicht alle Gemeinden die Mitfinanzierung in Anspruch genommen» hätten.

Eine Auflistung dieser Gemeinden zumindest im Zusammenhang grösserer Vorhaben in einem Anhang könnte hilfreich sein, um die Gemeinden stärker in die Umsetzung einzubinden.

Auf Seite 35 (und in der Tabelle 60, S. 175) wird als bereits «realisierte» Massnahme im Grünen Band «die als Rundweg ausgestaltete Veloroute Nr. 888» erwähnt, die das Grüne Band «als stadtnahe Landschaft für die Naherholung stärker erlebbar» gemacht habe. → FRAGE / ANTRAG: Ist die Veloroute Nr. 888 wirklich, insbesondere im Norden der Stadt Bern, durchgehend signalisiert und als Teil des Grünen Bandes erlebbar? Wenn nicht: Bericht korrigieren oder Umsetzung vervollständigen! ./.

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

Auf Seite 51 wird als «realisiert» bezeichnet: «351.3.032 Zollikofen, konsolidierte Studie Autobahnzubringer - Die Studie wird durch das ASTRA bis Februar 2020 durchgeführt.» → KORREKTURBEDARF? Nach unseren Informationen wurde die Erarbeitung dieser Studie durch das Astra zurückgestellt; jedenfalls liegen öffentlich keine Informationen über den Abschluss vor.

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 Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum ist bisher in den zentrumsnahen ländlichen Gebieten und in Hügel- und Berggebieten überschätzt worden. Generell ist künftig von realistischeren, also reduzierten Wachstumsprognosen auszugehen. Das künftige Wachstum sollte noch stärker auf die Kernagglomeration und die Entwicklungssachsen fokussiert werden – und innerhalb dieser Gemeinden auf Gebiete, die besten 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 die Umsetzung der Vorhaben und Massnahmen verstärkt Beachtung zu schenken. Dies gilt vor allem auch für die zunächst nicht weiterverfolgte, jedenfalls verzögerte Weiterentwicklung der Themen Erholung, Freizeit und Mobilität im regionalen Naturpark Gantrisch sowie für die ebenso vernachlässigten Themen verkehrliche Auswirkungen, öffentliche Zugänglichkeit und der Ausstattung der Zielorte für Freizeit- und Erholungsaktivitäten im Zusammenhang mit den Erholungsschwerpunkten.

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 Velohaupttrouten schneller und besser auszunutzen. Dies gilt insbesondere für die auf Seite 130 erwähnten Velohaupttrouten im Gebiet der GRÜNEN Mittelland-Nord (Worb – Deisswil, Jegenstorf – Fraubrunnen – Lohn, Raum Zollikofen,

Bern – Ostermundigen). Die GRÜNEN Mittelland-Nord unterstützen auch den forcierten Ausbau von B+R-Stationen (über das auf Seite 132 als grösseres Vorhaben erwähnte Projekt in Ostermundigen hinaus).

Unterstützt wird auch eine beschleunigte Einführung der Verkehrsmanagement-Systeme im Raum Ostermundigen und Muri nach dem Vorbild des VM Bern-Nord; dabei ist vor allem darauf zu achten, dass der öV auf der Strasse bevorzugt und der Fuss- und Veloverkehr sicherer gemacht wird.

Die GRÜNEN Mittelland-Nord halten das im Fazit (S. 137f.) erwähnte Wachstum des Verkehrsaufkommens um 25 Prozent nicht für vertretbar. Der RGSK-Bericht weist zu Recht auf die Bedeutung der kantonalen und kommunalen Verkehrspolitik hin und erwartet, dass sich die Regionalkonferenz und ihre Mitgliedsgemeinden künftig verstärkt für verkehrspolitische Massnahmen engagieren werden, die diese 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. → ANTRAG: Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel sind als prioritäre Themen ins RGSK 2021 / AP 4 aufzunehmen, in den Zielen zu verankern und durch entsprechende Prioritätensetzung und zusätzliche Massnahmen wirksam zu berücksichtigen. Im Gegenzug ist die einseitig positive Darstellung des Flugverkehrs (S. 137) aus dem Bericht zu streichen oder zumindest durch Hinweise auf die ungenügende Erschliessung mit öV, die Lärmbelastung und die Klimaschädigung zu ergänzen.

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:

Punkto Siedlung ist das Zukunftsbild aus Sicht der GRÜNEN Mittelland-Nord in die richtige Richtung entwickelt worden, allerdings noch zu wenig konsequent. Die Anforderungen an die öV-Erschliessungsgüte dürfte zum Beispiel für neue Vorranggebiete Wohnen durchaus noch weiter erhöht werden (mindestens B). Zudem fehlt ein Bekenntnis zur Förderung von autoarmem bis autofreiem Wohnen. → ANTRAG: Auf eine Einzonung der strategischen Arbeitsplatzzone Mösli (Gemeinde Ostermundigen, C-Horizont) ist auch langfristig zu verzichten, da der ESP Wankdorf punkto Verkehr bereits heute am Anschlag ist.

Mit dem Zukunftsbild im Bereich Verkehr sind die GRÜNEN Mittelland-Nord nicht einverstanden. Es fehlt in den Grundlagen des RGSK 2020 / AP 4 ein klarer Strategiewechsel von der nachfrage- zur angebotsorientierten Planung, und entsprechend zeigt sich auch im Zukunftsbild kein Wandel zu einem klimaschonenden, flächensparenden und menschenfreundlicheren Verkehrssystem.

Im Bereich Landschaft besteht die Gefahr, dass das diesbezüglich zu Recht angepriesene «Alleinstellungsmerkmal» der Region zerstört wird. Das Zukunftsbild blendet zudem bereits aus, dass grosse Gebiete ziemlich ausgeräumte, intensiv bewirtschaftete Landschaften sind, die von Verkehrswegen zerschnitten werden. Es bedarf verstärkter Anstrengungen, um die ästhetische und ökologische Qualität der Landschaft insbesondere auch im Gebiet des Grünen Bandes zu erhalten und wieder zu erhöhen. Die Förderung der Biodiversität ist sowohl im Siedlungsgebiet als auch in der offenen Landschaft wie auch im Wald ein Gebot der Stunde.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang eine Klärung der Lage des Grünen Bandes im Raum Zollikofen: In früheren Planungen führte es nord-westlich des Siedlungsgebietes vorbei (z.B. in der Gegend Hirzenfeld), jetzt ist führt es zusammengestaucht auf einen schmalen Korridor südlich des Siedlungsgebietes von Zollikofen durch. → ANTRAG: Verlauf des Grünen Bandes im Raum Zollikofen klären

Zu einem positiven Zukunftsbild gehören attraktive und sichere Verbindungen mittels öV, Fuss- und Veloverkehr in die Freizeit- und Naherholungsgebiete (neben Wohlensee und Aareraum wäre in der GMN-Region auch der Moossee erwähnenswert). Zur Förderung sanfter Mobilität sind neben Mobilitätszentren (wie z.B. Zollikofen und Ostermundigen) auch Umsteige hubs zu fördern (neben erwähnten Hubs in Moosseedorf und Gümligen ist auch das entstehende Mobilitätszentrum im Bahnhof Münchenbuchsee hervorzuheben).

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 zusätzlichen Handlungsbedarfs wegen des Klimawandels.

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

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.

Der Handlungsbedarf bezüglich Engpassbeseitigung am Nationalstrassennetz wird grundsätzlich bestritten. Die Erfahrung zeigt, dass ein Strassenausbau mittel- und längerfristig nur Mehrverkehr zur Folge hat. Die GRÜNEN Mittelland-Nord stellen mit Befriedigung fest, dass der früher geforderte A1-Halbinschluss Grauholz mit den zugehörigen Zubringerstrassen aus Ittigen und Zollikofen im RGSK 2021 / AP 4 keine Erwähnung mehr findet.

Unterstützt wird hingegen die Engbeseitigung für den öV auf diversen Strassenabschnitten in der Region der GRÜNEN Mittelland Nord (so in Ostermundigen, Zollikofen-Münchenbuchsee, Bern-Ittigen und Bolligen-Bern), ebenso die Optimierung der Bahn-Bus-Umsteigeverbindungen (z.B. in Stettlen und Deisswil).

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 oben formulierte Einwände, vor allem für den Bereich Verkehr.

Siedlungsentwicklung nach innen / Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete: Damit muss auch eine höhere Nutzerdichte erreicht 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.

Die GRÜNEN Mittelland-Nord unterstützen aber ausdrücklich die Weiterentwicklung der City-Schiene Nord-Süd und insbesondere den Ast Bern-Zollikofen.

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:

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

Vorbehalte haben die GRÜNEN Mittelland-Nord auch wegen Priorisierungen im Bereich Verkehr. Diverse Massnahmen zugunsten des öV, des Velo- und Fussverkehrs bzw. ihrer Sicherheit sind in Priorität A 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:

Aufgrund des in der Antwort zu 7. formulierten Vorbehalts unterstützen die GRÜNEN Mittelland-Nord die Haltung der GFL Zollikofen, die sich bisher stets gegen die Siedlungserweiterungen S4-77 Steinbachgrube (Wohnen, ehemalige Abfalldeponie mit entsprechender Entsorgungsproblematik!) und S4-62 Meielen Ost (Arbeit, 8.8 ha Fruchtfolgeflächen!) ausgesprochen haben.

S4: Vorranggebiete Siedlungserweiterung, Gemeinde Moosseedorf S-4-27, S-4-82 (Arbeiten), S-4-104 (Wohnen). Die GRÜNEN Mittelland-Nord unterstützen die Forderung des Naturschutzvereins Münchenbuchsee und Umgebung (NVM) und der GFL Münchenbuchsee, diese Gebiete zu streichen oder zumindest zurückzustellen, bis der Kanton und die betroffenen Gemeinden ihre Planungen zur Sicherung des Wildtierkorridors L.6-WT-2 überprüft und abgeschlossen haben.

S4a: Vorranggebiete Siedlungserweiterung, Gemeinde Worb, Bächumatt, S-4-60 (Wohnen). Die GRÜNEN Mittelland-Nord unterstützen die Vorbehalte der GRÜNEN Worb wegen der Beanspruchung von 7.5 ha Fruchtfolgeflächen und der ungenügenden öV-Erschliessung (Güteklasse C/D).

S4b: Vorranggebiete Siedlungserweiterung Gemeinde Worb, Worboden Nord, S-4-90 (Arbeiten): Wegen der Beanspruchung von 9.1 ha Fruchtfolgeflächen und der schlechten öV-Erschliessung (C/D) ist von dieser Erweiterung (auch wenn sie erst mit C-Horizont ab 2032 vorgesehen ist) gemäss Stellungnahme der GRÜNEN Worb ganz abzusehen.

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:

Die GRÜNEN Mittelland-Nord unterstützen die Haltung der GFL Münchenbuchsee, die Wildtierkorridore im Rahmen des Abgleichs mit dem Sachplan Biodiversität zu überprüfen, zu aktualisieren und dem Interesse der Biodiversitätsförderung mehr Gewicht zu geben. Sie unterstützen insbesondere die Forderung, den Wildtierkorridor L.6-WT-2 zu überprüfen und dabei den Golfpark Moossee als (seit der Festlegung des Korridors neu entstandenes) Vernetzungs- und Wildquerungsgebiet einzubeziehen.

[Klicken Sie hier](#), um Text einzugeben.

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.

L.6-WT-2: siehe Antwort zu 12.

L.2-KN-5 / 6 bzw. W-6: Grünes Band: Der Verlauf des Grünen Bandes im Raum Zollikofen ist auf den Karten anders eingezeichnet als früher vorgesehen bzw. die erwähnten Fenster Stöckere/Hirzenfeld, Chräbsbach und Buchsiwald/Wiliwald erwarten lassen. Die postulierten Aufwertungen werden mit Nachdruck unterstützt.

L.3-SG-8: Vorranggebiete Siedlungsprägende Grünräume: Aarelauf. Bei den aufgezählten Gemeinden fehlt Zollikofen. Die Aufzählung ist zu ergänzen, die Gemeinde Zollikofen auf geeignete Weise ins Projekt Aareschlaufen einzubeziehen, zumal in dieser Gemeinde wichtige Planungsmassnahmen mit dem Hotspot Reichenbach anstehen.

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

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

MIV-Auf.5.6: Zollikofen, Verkehrssicherheit Kirchlindachstrasse: Der Massnahme ist statt Priorität B neu Priorität A zuzuschreiben und folglich ins Massnahmenpaket MIV-Auf.4ff aufzunehmen. Vorrang muss der Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Velo- und Fussverkehr eingeräumt werden. Dabei ist auch zu beachten, dass an dieser Strasse die Blindenschule Zollikofen liegt, die besonders auf sichere Strassenquerungen ins Naherholungsgebiet Buchsiwald angewiesen ist; Tempobeschränkungen sind Erweiterungen des Strassenraums, die zum Schneller-Fahren verleiten, vorzuziehen.

MIV-Auf 4.5ff: Zollikofen, Verkehrssicherheit Bernstrasse: Es ist eine entsprechende Massnahme neu ins Paket «Sicherheit Strassenraum» aufzunehmen, damit auf der stark befahrenen, gemäss Prognosen noch zunehmend belasteten Bernstrasse die Sicherheit für den Veloverkehr (vor allem auf dem Abschnitt Worblaufen – Bärenkreisel) verbessert und die Attraktivität für Fussverkehr und Begegnung gesteigert werden kann. Es gilt dabei auch, dem festgestellten Unfallschwerpunkt (1092) im Bereich Kreuz-Kreisel Rechnung zu tragen und dafür zu sorgen, dass die Errungenschaften des «Berner Modells» auf dieser Strasse durch die Einführung des Verkehrsmanagements Bern-Nord nicht (zum Nachteil des Fuss- und Veloverkehrs) geschmälert werden.

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

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:

Auf der Strategiekarte öV fehlt die für Worb wichtige Bus-Verbindung Worb-Walkringen mit Anschluss Richtung Burgdorf. Diese bedient auch das Sozial-, Kultur- und Tagungszentrum Rüttihubelbad und muss unbedingt beibehalten werden.

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:

Die GRÜNEN Mittelland-Nord unterstützen die vorgesehenen Massnahmen mit Priorität A und fordern eine rasche Realisierung insbesondere folgender Umsetzungsmassnahmen an Velohaupttrouten:

LV-Ü.21.32, Raum Zollikofen

LV-Ü.21.33/34, Jegenstorf – Bätterkinden – Lohn

LV-Ü.21.35, Korridor Halenbrücke – Uettiligen/Ortschwaben

Bei verschiedenen Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs ist die Priorität zu erhöhen. Dies gilt insbesondere für:

LV-Ü.22.20: Wohlen bei Bern, Velomassnahmen Wohlen-Illiswil (A statt B)

LV-Ü.22.17: Umsetzung Velohaupttroute Neuenegg-Laupen (A statt B)

LV-Ü.22.18: Rubigen-Worb SBB, Sicherheit des Veloverkehrs; Unterführung bis Ortsausgang Richtung Worb (A statt B) – HINWEIS: Im Bericht, S. 251, wird die gleiche Nummer auch verwendet für: Tägertschi-Konolfingen, Veloverkehr- und Fussgängersicherheit, B – im Massnahmenband wird diese Massnahme jedoch als LV-Ü.22.19 erläutert. →KORREKTURBEDARF?)

Für die Sicherheit des Veloverkehrs auf der Rubigenstrasse, Worb (LV-Ü.21.22) ist an Stelle des erwogenen Radstreifens ein Radweg vorzusehen.

Die Velohaupttroute Worb-Deisswil (LV-Ü.21.28) ist rasch und wenn möglich beschleunigt zu realisieren.

Die GRÜNEN Mittelland-Nord unterstützen Tangentialverbindungen als wichtige Elemente eines dichten und attraktiven Veloverkehrsnetzes – auch über das Gebiet der Regionalkonferenz Bern-Mittelland hinaus. Sie unterstützen deshalb die Forderung der GRÜNEN Worb, die Tangentialverbindung Rubigen – Worb via Walkringen in Richtung Burgdorf zu verlängern und so den Anschluss an die Velorouten 84 (Mittelländer Hügelroute) und 99 (Herzroute) sicherzustellen.

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

Unterstützt werden auch die Forderungen, auf der Velohaupttroute Worb - Muri b. Bern sowie der Tangentialverbindung Worb – Enggistein – Walkringen ungenügend gesicherte Strecken als Netzlücken in die Planung aufzunehmen und eine rasche Verbesserung anzustreben.

LV-Ü.21.11 und LV-Ü.21.35: In diesen Massnahmenblättern (wie auch auf der Strategiekarte Fuss- und Veloverkehr) ist ab Halenbrücke nur der Ast in Richtung Uettiligen eingezeichnet. Diese Veloroute wird aber auch in Richtung Herrenschanzen – Niederlindach – Zollikofen/Kirchlindach rege benutzt. Dies sollte in der Planung berücksichtigt werden. Bezüglich Verkehrssicherheit ist der Einmündung der Halenstrasse in die Bruggbodenstrasse besondere Beachtung zu schenken; Die Sicherheit ist zu Stosszeiten, vor allem auch im Winter, völlig ungenügend; für Velofahrende ergeben sich dort zudem überlange Wartezeiten.

Massnahmen für den Fussverkehr sind – ausser in Bern und Köniz – kaum erkennbar; es besteht aber auch in der weiteren Agglomeration Handlungsbedarf. Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs dürfen nicht zu Lasten des Fussverkehrs gehen. Fuss- und Veloverkehr sind gemeinsam zu fördern, sicherer und attraktiver zu machen – wo nötig zu Lasten des Platzes und des Tempos für den MIV.

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:

Die GRÜNEN Mittelland-Nord unterstützen die rasche Realisierung der Verkehrsmanagement-Projekte, insbesondere von VM Ostermundigen – Bern Ost (NM-VM.1) und VM Muri – Bern Südost (NM.-VM.2) sowie natürlich auch das bereits in Ausführung begriffene VM Bern-Nord. Bei der angestrebten Verflüssigung des MIV-Verkehr ist darauf zu achten, dass der öV konsequent privilegiert und die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr nicht geschmälert, sondern im Gegenteil erhöht wird.

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:

Die GRÜNEN Mittelland-Nord unterstützen die RKBM-Studie Mobilitätshubs (KM-Mu.1.1. In die breit vorzunehmenden Abklärungen, wie solche Hubs die Potenziale kombinierter Mobilität besser ausschöpfen könnten, sind auch bereits vorhandene Ansätze einzubeziehen, namentlich das geplante Mobilitätszentrum am Bahnhof Münchenbuchsee. Solche konkreten Projekte sollten von der Region und Gemeinden unterstützt werden, insbesondere auch um finanzielle Beiträge des Bundes und des Kantons zu ermöglichen.

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

Die GRÜNEN Mittelland-Nord danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die zugesicherte Bereitschaft, die Stellungnahme auszuwerten, auch wenn sie – wegen Coronavirus-Pandemie bedingten Verzögerungen – auch erst in der Woche nach der gesetzten Frist vom 4. April 2020 abgeliefert werden kann. Sie danken allen Beteiligten für die bereits geleistete grosse Arbeit am RGSK 2021 / AP 4 wie auch für das weitere Engagement. Besten Dank auch für die Berücksichtigung unserer Anliegen, Anträge und Hinweise.

Zollikofen, 10.4.2020

Für den Vorstand der GRÜNEN Mittelland-Nord:

Bruno Vanoni, Vorstandsmitglied, Grossrat und Mitglied des Grossen Gemeinderats GGR Zollikofen