

Regionales Gesamtverkehrs-und Siedlungskonzept 2. Generation RGSK II

Mitwirkung von Pro Velo Bern

20. April bis 10. Juli 2015

Grundlagen:

- ▶ RGSK-Bericht
- ▶ RGSK-Übersichtskarte
- ▶ WebGIS (Übersichtskarte mit verorteten Massnahmenblättern) www.webgis-rkbm.ch
- ▶ Massnahmenblätter zu Siedlung, Landschaft und Verkehr

Absender: Pro Velo Bern, Birkenweg 61, 3013 Bern

Verantwortliche Person: Thomas Schneeberger, Rückfragen via Geschäftsstelle oder E-mail

Telefon für Rückfragen: Geschäftsstelle Pro Velo Bern, 031 318 54 10

E-Mail-Adresse: rgsk@provelobern.ch

Kurze grundsätzliche Bemerkung:

Wir versuchen, uns an das Raster des Fragebogens zu halten.

Bei manchen Fragen halten wir differenzierte Kritik für angebracht und können uns deswegen nicht an die Vorgabe „kurze Begründungen“ halten.

Manche Fragen empfinden wir als leicht suggestiv. Manchmal werden zudem in einer Frage mehrere Teilfragen aufgeworfen. Dies macht uns ein klares Kreuzchen unmöglich und wir denken, dass es die Antworten verfälschen kann. So könnte man z.B. mit einem Ziel einverstanden sein, nicht aber mit der Strategie.

Fragen:

FRAGE 1

1. **Gesamteindruck:** Sind Aufbau des RGSK und das Vorgehen bei der Erarbeitung nachvollziehbar dargelegt (RGSK-Bericht)?

Ja Nein

Falls Nein: Bitte kurz begründen:

◆ **Behördenverbindlichen Text klar markieren:**

Anders als beim RGSK I ist der behördenverbindliche Text beim nun vorliegenden Entwurf nicht klar markiert (z.B. mit einer Linie am Rand). Das sollte unbedingt nachgeholt werden. Es muss klar ersichtlich sein, was Erklärungen und Hintergrundinformationen sind und was verbindliche Regeln sind, an die sich die Behörden halten müssen.

◆ **Grundlagen transparent machen:**

Die Verbindung von Siedlung und Verkehr halten wir für richtig und wichtig.

Allerdings ist nicht klar, wie realistisch die der ganzen Planung zugrunde gelegten Prognosen und Szenarien sind.

◆ **Die Koordinationsinstrumente sind uns zu wenig klar.**

Es gibt bereits Beispiele, bei denen wir sehr schwierige Verhandlungen haben, weil die Partner; deren Vorge-
150701_Fragebogen-RGSK_Pro_Velo_Bern

hensweise und Zuständigkeit für uns nicht klar sind. Als eigentliche Brennpunkte stellen sich die Autobahnknoten heraus, wo neu das Astra zuständig ist, obwohl bisherige Gemeinde- oder Kantonsstrassen innerhalb des „normalen“ Gemeindegebietes betroffen sind. (Bisherige Beispiele: Anschlüsse Bethlehem, Forsthaus, Wankdorf, Ostring, Muri, Rubigen.)

FRAGE 2

2. **Ist-Zustand, Referenzzustand 2030 und Handlungsbedarf:** Sind Sie mit dem Kapitel «Ist-Zustand, Referenzzustand 2030 und Handlungsbedarf» (RGSK-Bericht, Kapitel 3) einverstanden?

Ja Nein

Falls Nein: Bitte kurz begründen:

◆ **Verkehrszunahmeprognosen**

Den Referenzzustand sehen wir anders. Sein Zustandekommen ist zu vage.

Wir sind der Ansicht, dass im RGSK II nicht einfach die - keineswegs nachhaltigen - Verkehrszunahmeprognosen übernommen und der Planung zugrunde gelegt werden sollen, wie das im Entwurf der Fall ist. Dieser gibt sich zwar das Motto «1. vermeiden, 2. verlagern, 3. verträglich gestalten» vor, bezieht unseres Erachtens aber bei den Planungsgrundlagen zu wenig ein, dass die Vermeidung primär ist: Es gilt, der Planung ein viel geringeres Wachstum zugrunde zu legen und nicht Kapazitäten für ein (von irgendwem, irgendwie) prognostiziertes oder erhofftes Wachstum zu schaffen. Sonst schafft sich das Angebot dann automatisch seine Nachfrage. Die konkreten Strategien und Massnahmen sind immer noch auf die „Bewältigung“ ausgerichtet, anstatt auf dem Vermeiden und Verlagern zu liegen.

◆ **Bericht / Ziff 3.3.2, Veloverkehr / S. 53, Netzlücken und -widerstände: Definition**

Hier werden Treppen, Velofahrverbote usw. nicht als «Netzlücken», sondern als blosser «Widerstände» definiert. Das ist nicht sachgerecht und wenig sinnvoll: Auf Treppen kann man nicht ernsthaft velofahren, und im Fahrverbot darf man nicht - nicht schlechter (im Sinn eines Widerstands), sondern gar nicht.

Sollte diese Einteilung beibehalten werden, muss dargestellt werden, wie sie gemeint und warum sie sinnvoll ist.

◆ **Bericht / Ziff 3.3.2, Veloverkehr / S. 53, Netzlücken und -widerstände:**

Bei den Netzwiderständen die Lichtsignale aufnehmen (Motto: wo immer möglich reduzieren)

Der Veloverkehr muss konsequent vom MIV-Verkehrsmanagement ausgenommen werden. Velos sind keine motorisierten Fahrzeuge und sollen deswegen auch nicht wie solche behandelt werden.

Zu den Widerständen gehören auch die - gerade in der Kernagglomeration nach unserer Auffassung teils übermässig eingesetzten - Lichtsignale. Diese betreffen zwar nicht nur den Veloverkehr, aber ihn ganz besonders, obwohl sie meistens den Autoverkehr als „Zielgruppe“ haben: Anders als ein Auto kann ein Velo nicht durch hohe Geschwindigkeiten kleine Stopps ausgleichen, sondern es ist, um seine Stärken auszuspielen zu können, auf ein regelmässiges Vorwärtskommen angewiesen. Lichtsignale, die entweder ganz allgemein für die Gewährleistung des (MIV- und ÖV-) Verkehrsflusses nicht nötig sind, gehören entfernt. Bei vielen weiteren muss die Bereitschaft reifen, die Betriebszeiten zu reduzieren oder die Betriebsart velogerechter zu gestalten.

Wird der Veloverkehr bei Lichtsignalen besser berücksichtigt, verbessert sich neben dem Verkehrsfluss für die Velos auch das allgemeine Verkehrsklima, weil es zu weniger formalen Verstössen gegen (unnötige) Regelungen kommt.

FRAGE 3

3. **Ziele und Strategie:** Sind Sie mit dem Kapitel «Ziele und Strategie» (RGSK-Bericht, Kapitel 4) und dessen Inhalte wie «übergeordnete Ziele», «Leitbild», «Ziele und Strategie Siedlung und Landschaft» sowie «Ziele und Strategie Verkehr» einverstanden?

Ja Nein

Falls Nein: Bitte kurz begründen:

◆ **Wie wird die Umsetzung übergreifender Projekte sichergestellt?**

Das RGSK hat unter anderem zum Ziel, gemeindeübergreifende Projekte zu planen und die Behörden zu verpflichten, auf die Umsetzung dieser Projekte hinzuwirken. Das ist sinnvoll und richtig, aber es ist nicht genügend.

* Mit welchen Mitteln wird sichergestellt, dass die Umsetzung tatsächlich stattfindet?

* Wer ist dafür zuständig? Die Regionalkonferenz, der Kanton?

Wir sind überzeugt, dass es ein Gewinn wäre, hier noch einige Überlegungen anzustellen und das Resultat davon im RGSK II darzustellen.

Bericht S. 66 ff., insb. S. 70 / Ziff. 4.3.3 Siedlungsentwicklung:

- ◆ Verdichtung nach innen: Diese ist wichtig und zentral, darf aber nicht verabsolutiert werden. Es darf nicht darum gehen, die letzten Grünflächen im Siedlungsgebiet zu eliminieren (Familiengärten, Parks usw.). Man sollte den Mut haben, durch gezielte Aufzonungen bereits versiegelte, aber ineffizient genutzte Flächen (z.B. oberirdische Autoparkierflächen, 1-geschossige Gewerbebauten, Einfamilienhausquartiere) aufzuwerten. Verdichtung nach innen bedingt auch eine bessere Aussenraumgestaltung, sonst entsteht dennoch zusätzlicher motorisierter Freizeit-Verkehr durch „Fluchtbewegungen“.
- ◆ Grundsätzlich gilt: Je verdichteter die Siedlungsstruktur ist, desto besser sind Mobilitätsbedürfnisse mit dem Veloverkehr abdeckbar.
- ◆ Die angestellte Bilanzrechnung ist durchaus interessant. Es müssen aber andere Schlüsse gezogen werden: Statt einfach den Wachstumsprognosen planerisch Folge zu leisten, sollte man bewusst ein Defizit gegenüber den Prognosen einplanen (ähnlich wie in Bezug auf die Verkehrszunahmeprognozen, s.o.). Es gilt, Anreize zu schaffen, dass nicht weiterhin jede Person immer mehr Wohnfläche benötigt. Die unversiegelten Flächen müssen gegen den Siedlungsdruck entschieden verteidigt werden.
- ◆ Raumnutzende pro Quadratkilometer: Hier wird von einem zu niedrigen Wert ausgegangen. Die Region sollte prüfen, wie hoch die Ziffern heute in den verschiedenen Gebieten tatsächlich schon sind und sich für die zu entwickelnden Kerngebiete mutige Erhöhungsziele stecken! Wir müssen keine Angst vor japanischen Grossstadtverhältnissen (zu hohen Raumnutzungsziffern) haben, denn davon sind wir weit entfernt. Das realistische Schreckenszenario ist vielmehr die Zersiedelung (d.h. zu niedrige Raumnutzungsziffern).

Bericht S. 75-81 / Ziff. 4.4.2: Strategie Verkehr

- ◆ Reihenfolge der Kapitel: Entsprechend der Bedeutung für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik sollten die Kapitel in folgender Reihenfolge erscheinen: Zuerst Langsamverkehr, dann ÖV, dann MIV. Der Grundsatz «*MIV dosieren, damit der Velo- und Fussverkehr nicht behindert wird*» ist sehr wichtig. Er muss unbedingt beibehalten und konsequent umgesetzt werden.
- ◆ Öffentlicher Verkehr: Hier wird die S-Bahn als Rückgrat der regionalen Entwicklung und als Grunderschliessung des Kerngebiets bezeichnet (S. 77). Hier sollte die Gewichtung die sanfte Mobilität stärker betonen. Oft wird im Konfliktfall Fuss-/Veloverkehrs- gegen ÖV-Interessen dem ÖV der Vorzug gegeben - trotz vielleicht anders lautender Grundsatzbekenntnisse. Der Fuss- und Veloverkehr wird auf S. 79 nur als «wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Entwicklung» bezeichnet). Eine mutige Bewertung bezeichnet den Fuss- und Veloverkehr als zentralen Schlüssel zu einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik, und den ÖV als Ergänzung für längere Strecken und besondere Bedürfnisse. Fuss- und Veloverkehr benötigt auch gegenüber dem ÖV kaum Platz, keine Energie, geringe Infrastrukturkosten, verursacht keine Immissionen, schränkt andere Verkehrsteilarten kaum

ein. Die konkurrenzlos verträglichsten Verkehrsarten sind der Fuss- und der Veloverkehr.

Die Planung des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs sollten deshalb im Grundsatz immer mit- und nicht gegeneinander erfolgen. Diesem Sachverhalt wird der vorliegend sektoriellen Betrachtungsweise zu wenig Beachtung geschenkt. Dabei kann Veloverkehr den öffentlichen Verkehr im zentrumsnahen Bereich den öffentlichen Verkehr wirksam entlasten, während er bei zentrumsfernen Haltestellen das Einzugsgebiet vergrössern hilft. Beide Effekte müssen mit dem Aufkommen der Elektrovelos bei der Verkehrsplanung generell stärker gewichtet werden.

- ◆ S. 79: «Alle Verkehrsarten werden in Planungen als gleichwertig betrachtet.»
Dieser Grundsatz widerspricht dem dem Bericht zugrundegelegten Motto «1. vermeiden, 2. verlagern, 3. verträglich gestalten». Es geht in Zukunft ganz klar darum, die sanfte Mobilität (den „Langsamverkehr“) im Verkehrsregime zu bevorzugen; insbesondere in städtischen Gebieten. Erst in einem zweiten Schritt soll sie durch den öffentlichen Verkehr komplettiert werden. Und auf dem letzten Platz kommt der motorisierte Individualverkehr. Zudem besteht im Bereich Veloverkehr auch heute noch generell grosser Nachholbedarf.
Fuss- und Veloverkehr sollen klar bevorzugt werden; insbesondere, wo sie eine breite Wirkung entfalten können. Seit dem Aufkommen der Elektrovelos ist die pro Fahrt durchschnittlich zurückgelegte Distanz deutlich länger, die Bereitschaft zur Überwindung einer Höhendifferenz grösser geworden. Veloverkehr ist daher heute in der Lage, sowohl den MIV wie auch den ÖV noch stärker zu entlasten, als dies in Vergangenheit der Fall war.
- ◆ S. 80, Velobahnen: Man sollte hier eine einheitliche Terminologie wählen. Wir haben den Begriff „Velobahn“ anlässlich des ersten RGSK lanciert. Eine planerische Definition steht noch aus. Begriffe wie «Velobahn», «Alltagshauptverbindung» oder «Alltagsroute mit erhöhtem Standard» müssen mit Inhalt gefüllt werden.
- ◆ S. 81 oben, letzter Satz zum Veloverkehr («Auch so besteht die langfristige Möglichkeit, dass sich das Velohauptnetz ausserhalb der heutigen Hauptachsen etablieren kann.»): Wir beantragen, diesen Satz zu streichen, denn diese Aussage ist missverständlich. Entgegen den weiter oben stehenden Ausführungen wird damit die Verlagerung der Velo-Haupttrouten auf Nebenstrassen für sich genommen zu einem Ziel. Zwar ist denkbar, dass sich ein kleinräumiges Netz in Quartieren oder ausnahmsweise eine längere Strecke über Nebenstrassen abwickeln lässt. Aber ein wesentlicher Teil der Velohauptverbindungen in der eng überbauten Kernagglomeration und zwischen Subzentren wird sich nie ohne erhebliche Benachteiligung des Veloverkehrs vernünftig von den allgemeinen Hauptachsen trennen und auf ein rückwärtiges Wegsystem verlagern lassen. Die differenziertere Aussage der vorangehenden Passagen darf durch den missverständlichen Satz nicht verfälscht werden.

Bericht S. 81-83 / Ziff. 4.4.3: Leitsätze Verkehr

- ◆ Zentraler, unbedingt beizubehaltender Satz: «*Da insbesondere die Strasseninfrastruktur nicht in der Lage ist, den prognostizierten Mehrverkehr aufzunehmen, muss das Verkehrswachstum zwingend gebremst und auf umweltverträgliche Verkehrsträger umgelagert werden.*»
Dabei muss aber dem Fuss- und Veloverkehr mehr Potenzial und daher mehr Gewicht beigemessen werden.
- ◆ S. 82/ Titel Urbanes Kerngebiet: Unklare Priorisierungsregeln MIV/ÖV/Veloverkehr:
„*Verbessern der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV (z. B. durch Dosierung des MIV)*“.
- ◆ S. 82/ Titel Urbanes Kerngebiet: Planen von Velobahnen statt nur «*Prüfen von Velobahnen*»
- ◆ S. 82/ Titel Agglomerationsgürtel: Anbindung mittels Velobahnen fehlt.

FRAGE 4

4. **Massnahmen Siedlung:** Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der **Massnahmenblätter zum Thema Siedlung** (S1 bis S7, Massnahmenblätter oder WebGIS) einverstanden?

Ja Nein

Falls Nein: Bitte pro Massnahmenblatt begründen:

Hierzu machen wir keine Aussage.

FRAGE 5

5. **Massnahmen Siedlung S3, S4 und S5:** Geben die pro Gebiet aufgeführten Anteile «Wohnen, Arbeiten, Freiflächen» die Absichten der Gemeinde richtig wieder?

Ja Nein

Falls Nein: Bei welchen Gebieten bestehen Abweichungen? Bitte pro Massnahmenblatt begründen:

Hierzu machen wir keine Aussage.

FRAGE 6

6. **Massnahmen Landschaft:** Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der **Massnahmenblätter zum Thema Landschaft** (L1 bis L8, Massnahmenblätter oder WebGIS) einverstanden?

Ja Nein

Falls Nein: Bitte pro Massnahmenblatt begründen:

Hierzu machen wir keine Aussage.

FRAGE 7

7. **Massnahmen MIV und NM:** Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der **Massnahmenblätter zum Thema motorisierter Individualverkehr MIV und nachfrageorientierte Massnahmen Verkehr NM** (Massnahmenblätter oder WebGIS) einverstanden?

Ja Nein

Falls Nein: Bitte pro Massnahmenblatt begründen:

- ◆ Kapazitätsausbauten für den MIV gehören gemäss RKBM immer noch zu den Lösungsstrategien. Sie können aber keine nachfraglenkende Wirkung haben, oder höchstens in die falsche, unerwünschte, nachfragesteigernde Richtung. Sie sind deshalb zu unterlassen.

FRAGE 8

8. **Massnahmen ÖV und KM:** Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der **Massnahmenblätter zum Thema öffentlicher Verkehr ÖV und kombinierte Mobilität KM** (ÖV und KM Massnahmenblätter oder WebGIS) einverstanden?

Ja Nein

Falls Nein: Bitte pro Massnahmenblatt begründen:

- ◆ Fehlendes Massnahmenblatt: **Strategie Zweirichtungs-Schienefahrzeuge**
Wir sind überzeugt, dass das teilweise Festhalten an oder gar Umschwenken auf eine Strategie der Einrichtungsfahrzeuge beim Tramnetz falsch und nicht nachhaltig ist. Wendeschlaufen auf freier Strecke und Dienstgleise gefährden unnötigerweise den Veloverkehr. Die weitere Ausrichtung des Netzes nur auf Einrichter ist bahntechnisch unsinnig, unflexibel, benötigt viel Platz für Gleise und erfordert nicht nachhaltige Investitionen. Dies kann nicht im Interesse der Region und im Sinne platzsparender Verkehrsinfrastruktur sein.

Diese Strategie der Einrichter (sofern es sie überhaupt gibt) ist deshalb nicht länger haltbar. Ein Umdenken wird mit Sicherheit erforderlich werden, deshalb müsste man sofort damit beginnen und nicht erst wenn das Netz auf inkompatible Weise verbaut ist.

Argumente für die Strategie der Zweirichtungsfahrzeuge:

- Fast alle modernen Tramstädte in Europa setzen auf Zweirichtungsfahrzeuge;
 - Zweirichtungsfahrzeuge sind kompatibel mit jeder bestehenden Einrichtungsstrecke – umgekehrt nicht;
 - Die erwünschte Netzredundanz ist mit Gleiswechselweichen statt mit Wendeschleifen realisierbar;
 - nebst Wendeschleifen können auch viele Dienstgleise zur Verbindung von Ästen eingespart werden;
 - jede eingesparte Wendeschleife finanziert die Mehrkosten für mehrere Zweirichtungs-Tramzüge;
 - der Nachteil des Wegfalls einiger Sitzplätze wird durch mehr Stehplätze und Flexibilität aufgewogen;
 - Zweirichter ermöglichen platzsparende Haltestellen mit Mittelperrons;
 - sie begünstigen damit auch unterirdische Führungen;
 - die zusätzlichen linksseitigen Türen erleichtern die Anbindung an Umsteigeplattformen;
-
- die Einrichterstrategie hingegen verbaut viel zukünftige Flexibilität für Netzbau und Betrieb;
 - die überall verlangten Wendeschleifen erfordern Landverbrauch;
 - sie schränken die Gestaltung von Stadt-Räumen massiv ein;
 - Wendeschleifen auf freier Strecke und Dienstgleise gefährden den Veloverkehr;
 - die Einrichterstrategie verhindert die Verbindung mit dem RBS-Netz;
-
- ◆ **Massnahme ÖV-Tram-2, Zweite Tramachse:**
Bekanntlich lehnen wir diese Variante ab. Wir halten die zugrundeliegende ZMB für unseriös, da sie unter extremem Zeitdruck entstanden ist. Die Gewichtung der Netzredundanz aus Sicht Bahnbetrieb war gegenüber den verkehrlichen und Nutzungskonflikten im innerstädtischen Bereich viel zu hoch.
Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 17.5.2012, <http://tinyurl.com/pzkqhum>
Weitere Gründe sprechen insbesondere gegen den Ast via Speichergasse-Kornhausplatz: Will man das Risiko in Kauf nehmen, dass das neue Tramdepot vom Netz abgekoppelt wird, wenn die Kornhausbrücke umfassend saniert werden muss?
Falls man dies in Kauf nehmen will, so erscheint doch die (oberirdische) Führung von zwei weiteren Gleispaa- ren über den Bubenbergplatz im Lichte der geplanten Ergänzung einer weiteren Bahnhoferschliessung beim Bubenbergplatz und der Vervielfachung der Personenströme in diesem Raum als kritisch bis unrealistisch.
-
- ◆ **Massnahme KM-B-1, Velostationen:**
Mit der Stossrichtung grundsätzlich einverstanden - damit sich der Nutzen einstellt, sind nachfolgende Betrachtungen wichtig. Ergänzend verweisen wir auf unsere Eingabe an die RKBM vom 16.3.2012“,
<http://preview.tinyurl.com/no333jj>
Velostationen sind nicht nur als isolierte Massnahmen zu betrachten, sondern in einem Gesamtsystem. Die erleichterte Nutzung von B+R und das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln im Sinne der effizientesten und umweltfreundlichsten Gesamtlösung sind gezielt zu fördern. Dies kann mit baulich- infrastrukturellen, und teilweise bereits mit kommunikativen Massnahmen erreicht werden.
Funktion der Umsteigeorte erweitern: Da z.B. der RBS überlastet ist, müsste man durch Anreize dafür sorgen, dass PendlerInnen aus diesen Einzugsgebieten veloattraktiv auf andere Umsteigepunkte ausweichen können (S-Bahnhöfe). Die B+R Punkte scheinen gegenwärtig nur nach dem Aspekt ausgewählt, wie Landverkehr (Feinverteiler) abgesogen und direkt ins Zentrum geleitet werden kann. Dabei fehlt der Gedanke, dass Velo- verkehr den ÖV wirksam entlasten könnte, indem zentrumsnahe S-Bahnhöfe mit Bike&Ride-Infrastruktur und guter Veloanbindung aufgewertet werden. Evtl. kann man differenzieren in „primäre Einsteige-“, „primäre Aus- steige-“, und „kombinierte B+R Bahnhöfe“. Geeignete / fördernde Anbindungen für Velofahrende könnten sein: Ostermundigen, Wankdorf, Ausserholligen, Westside, Niederwangen/Bümpliz, Köniz, Zollikofen

Zu Beispiel Seite 358 – Velostation Bhf. Ostermundigen (Unterführung):

Niveaunterschied der Velo- und MIV-Ströme gegenüber den Gleisen bildet ein Hindernis. Es sollte mit Lift oder ähnlich attraktiv überwunden werden. Optisch auffallende Signalisation, damit auch Autofahrende auf das Umsteigeangebot aufmerksam werden; für Nicht-KennerInnen sieht dieser Bahnhofsknoten wie eine nor-

male Bahnbrücke / Unterquerung aus.

Nicht nur die geografischen Standorte sind wesentlich, sondern auch die inhaltlichen Ausgestaltung der Umsteigebahnhöfe.

Mit Massnahme 3 bei P+R (p.353 =Citytransporte an Peripherie) geht die RKBM ansatzweise in die richtige Richtung. Damit es wirklich attraktiv ist und Umsteigeeffekte erfolgen, sollten an Bus- oder Bahnhöfen nicht nur reine Abstellplätze (Typ A), sondern auch velonahe (Typ B) und ergänzende (Typ C) Angebote gemacht werden. Sie können durchaus von privaten Gewerblern betrieben werden.

Typ B: Das Standard-Abstellangebot, das die Kriterien wie „Sicherheit“ und „gedeckt“ erfüllt, ist denkbar in mehreren Komfortstufen und für Kurz-/Langparking.

Zusätzliche mögliche Angebote: mit Werkstatt, Leih-/Ersatzvelo, Akku-Tausch fürElektrovelos mit Dusche, Garderobe und Trocknungsraum für Kleider, Not-Licht-Verleih/-Verkauf, wenn von Dunkelheit/Winter überrascht. Denkbar sind gezielte Angebote, die sich jeweils an die unterschiedlichen Zielgruppen (Pendler oder Touristinnen) richten.

TypC: Generell umsteigeförderndes Kombiangebot wie Mietwagen, Mitfahrgelegenheit ausserhalb Fahrplan. Die ganzen „New Mobility“-Konzepte liessen sich hier integrieren und einen Bahnhof zu einer echten Drehscheibe werden. Andere praktische Sachen wie z.B. Kühlfächer für Einkäufe, temporäre Arbeitsnischen u.a., moderne Elemente auf der Linie der neuen Sharing-Economy wären eine Bereicherung.

Ein mittelgrosser Bahnhof wie Burgdorf oder Münsingen könnte sich am besten eignen, um solche Angebote auszuprobieren.

FRAGE 9

9. **Massnahmen LV:** Sind Sie mit den Zielen und Inhalten der **Massnahmenblätter zum Thema Langsamverkehr LV** (Massnahmenblätter oder WebGIS) einverstanden?

Ja Nein

Falls Nein: Bitte pro Massnahmenblatt begründen:

- ◆ LV-N-7, Erschliessung Wankdorf-City von Osten:
In diesem Raum wurde ein neues Quartier geschaffen, und gibt es immer noch etliche prominente Vorhaben mit grossen Playerinnen (Bürgergemeinde, SBB). Es ist deshalb mehr als sachgerecht, die fehlende Velo-Anbindung an den Raum Wankdorfplatz von der Priorität C in B anzuheben.
Dabei ist auch auf geschicktes Einfügen in das überregionale Routennetz zu achten: Nebst dem Raum Wankdorfplatz sollte auch die Anbindung ab Radweg von Zollikofen her verbessert werden.
Diese Anbindung, Gleisquerung und Gebietsdurchlässigkeit müssen als zwingende Vorgabe für alle weiteren Planungsaktivitäten in diesem Gebiet berücksichtigt werden.
Wie unter Frage 8 erwähnt, ist auch das grosse Potenzial für die Aufwertung des Bahnhofs Wankdorf als B+R-Angelpunkt zu berücksichtigen.
- ◆ LV-S-13-a: muss unbedingt bis Niederwangen verlängert werden (kritische Zone ist ausserorts, nicht innerorts); einfache Lösung: -> Velo auf praktisch unbenutztes Trottoir
Hauptstrasse im Wangental muss für Veloverkehr ebenfalls verbessert werden (auch wenn Parallelachse westlich der Eisenbahn existiert und verbessert werden soll [LV-W-2-b])
- ◆ Allgemeines zu Gruppe LV-W-1 (Massnahme Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard):
Grundsatzbemerkung zu „Velobahnen“:
Bisher haben nur heutige MIV-Hauptachsen Chancen, als Velobahnen beplant zu werden. Hauptachsen führen immer über grössere Knoten, an denen dann Wartezeiten auch bei Priorisierung des Veloverkehrs unvermeidlich sind.
Velobahnen können grundsätzlich auch auf Nebenstrassen geplant und geführt werden. Dazu müssten jedoch die Vortrittsregelungen an unregelmässigen Knoten geändert werden, und mit flankierenden Massnahmen (z.B. Einbahnsystem) die Attraktivität für den MIV gebrochen werden.

Wir beantragen, dass diese Grundidee ebenfalls aufgenommen und verfolgt wird.

- ◆ Massnahme LV-W-1-k, Velorouten Stadt Bern:
Wie ist die Verbindlichkeit? Zum Beispiel im Vergleich mit dem Richtplan Velo der Stadt Bern?
- ◆ LV-W-2-a Reduktion Widerstände an LSA:
Daueraufgabe ist zutreffend. Die entsprechenden Kosten von 50kFr. sind sehr tief; dies ist nur dann gerechtfertigt, wenn die tatsächlichen Kosten der Ursache zugerechnet werden (bisherige Unterlassungen, bisherige Fokussierung der Anlagenfunktionalität auf MIV und ÖV).
 - LSA sollen velogerecht programmiert und organisiert sein
 - LSA sollen nur bei tatsächlichem Bedarf aktiv sein,
 - Bedarf soll auch durch Velo- und Fussverkehr angefordert werden können
 - . Bedarfsanlagen sollen ein Revival erfahren
 - Dosierungen dürfen immer nur für den MIV wirken
 - Anmeldemittel sind auf den Veloverkehr auszurichten.
 - Grundsätzlich müssen LSA auch Geschwindigkeit und Zahl nahender Velos pro Knoten-Ast erfassen und in die Regelung einrechnen
- ◆ LV-W-3-c: Planungsstudie Aarequerungen:
Es ist richtig, diese grosse „Schar von Netzlücken“ anzugehen. Die Kosten von 150kFr. dürfen aber nicht ausreichend sein, um eine Bestvariante zu finden.

FRAGE 10

10. **WebGIS:** Sind Sie mit der Nutzung des WebGIS in Hinblick auf Funktionalität, Bedienung und Darstellung zufrieden?

Ja Nein

Falls Nein: Bitte kurz begründen:

Gewöhnungsbedürftig, sicher ausbaubar, aber eine erfreuliche und willkommene Ergänzung zu „normalen“ Unterlagen.

FRAGE 11

11. Weitere Bemerkungen zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK II:

Keine

Bitte senden Sie den Fragebogen und allfällige Beilagen **in elektronischer Form** bis **10. Juli 2015 an:**

raumplanung@bernmittelland.ch