

Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040

Auswertung der Mitwirkung



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 17. 10. 2019

Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Inhalt

1 Ausgangslage	4
2 Ergebnis der Mitwirkung	5
3 Eingegangene Stellungnahmen	9
4 Stellungnahmen und Beantwortung	10
4.1 Gesamteindruck der Mobilitätsstrategie 2040	10
4.2 Vision und Zielsetzungen für das Gesamtverkehrssystem 2040	18
4.3 Vision und Zielsetzungen in den Dimensionen Wirtschaft, Gesellschaft, Umwelt	23
4.4 4V-Strategie: Vernetzen, Vermeiden, Verlagern, Verträglich gestalten	28
4.5 Die strategischen Stossrichtungen und ihre Handlungsfelder	33
4.5.1 Vernetzen	33
4.5.2 Vermeiden	41
4.5.3 Verlagern	46
4.5.4 Verträglich gestalten	53
4.6 Empfehlungen zur Strategieumsetzung	60
4.7 Weitere Bemerkungen	65

1 Ausgangslage

Mit der Mobilitätsstrategie 2040 setzen die 79 Gemeinden der Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM die Leitplanken für die künftige Verkehrsplanung der Region. Die Mobilitätsstrategie baut auf der regionalen Strategie von 2003 auf, bezieht aber auch die Entwicklungen der letzten Jahre sowie aktuelle Trends und Vorgaben im Bereich Mobilität mit ein.

Die Mobilität hat sich in den letzten zwei Jahrzehnten stark gewandelt. Neue Technologien und Formen haben sich durchgesetzt und das Mobilitätsverhalten verändert. In der Region Bern-Mittelland nimmt der Verkehr stetig zu. Eine Trendwende ist nicht absehbar: Bis 2040 wird die Bevölkerung um rund 20 Prozent, die Anzahl Arbeitsplätze um gegen 10 Prozent wachsen. Die durch den Verkehr verursachten CO₂-Emissionen gehen in der Schweiz erst seit einigen Jahren leicht zurück. Um die Klimaziele des Pariser Übereinkommens von 2015 zu erreichen, sind grosse Anstrengungen notwendig. In der Raumplanung findet ein Paradigmenwechsel statt – vom Bau auf der «grünen Wiese» hin zur Siedlungsentwicklung nach innen.

Die Mobilitätsstrategie 2040 berücksichtigt diese Entwicklungen, Trends und Vorgaben. Sie definiert das bis 2040 anzustrebende Gesamtverkehrssystem und leitet daraus die langfristig gültigen Stossrichtungen und Handlungsfelder für die Region ab. Mit der Strategie erhält die RKBM eine wertvolle Grundlage für ihre künftige Verkehrsplanung und Mobilitätspolitik: Die Strategie wird für die nächsten Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK), die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, aber auch für kleinere, teilregionale Verkehrsprojekte eine wegweisende Funktion übernehmen.

Als Ausgangspunkt ihrer Arbeiten diente der Regionalkonferenz die Mobilitätsstrategie Region Bern aus dem Jahr 2003. Die darin zum ersten Mal beschriebene 3V-Strategie hat sich in der Praxis bewährt. Die Massnahmen zur «Vermeidung», «Verlagerung» und «verträglichen Gestaltung» des Verkehrs haben entscheidend dazu beigetragen, dass das heutige Verkehrsnetz in der Region Bern-Mittelland gut funktioniert und leistungsfähig ist.

Neu wird die 3V- zur 4V-Strategie erweitert, wobei das vierte «V» für «Vernetzung» steht. Die RKBM trägt damit dem Umstand Rechnung, dass die Mobilität immer vernetzter wird – sowohl was die Kombination verschiedener Verkehrsmittel (z. B. «Bike and Ride») als auch die Digitalisierung des Verkehrs (Sharing-Plattformen, Verkehrsmanagement mit Echtzeitdaten etc.) betrifft. Diese Entwicklungen besitzen das Potenzial, das Gesamtverkehrssystem effizienter zu gestalten. Sie bedingen aber auch eine gemeindeübergreifende, vernetzte Planung in den Bereichen Raumplanung und Verkehr.

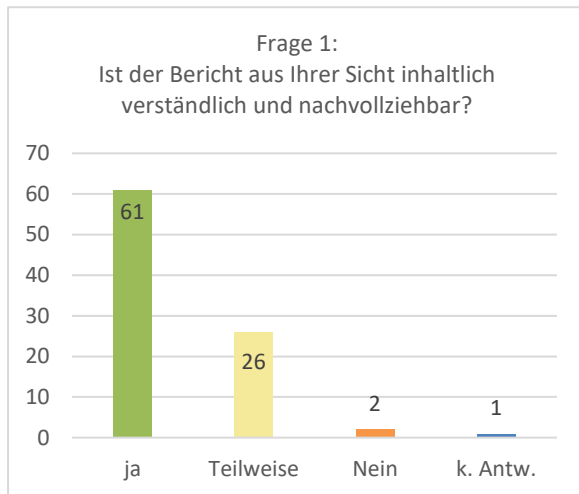
Für jedes der vier «V» legt die Mobilitätsstrategie Stossrichtungen und Handlungsfelder fest (siehe Übersicht unten). Diese Handlungsansätze können für den gesamten Perimeter der Region Bern-Mittelland relevant sein oder aufgrund der verschiedenen Raumtypen – urbane Kerngebiete», «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen», «zentrumnahe ländliche Gebiete» sowie «Hügel- und Berggebiete» – ganz unterschiedliche Ausprägungen aufweisen.

Um den Bedürfnissen und Problemstellungen der verschiedenen Teilräume gerecht zu werden, hat die RKBM im Erarbeitungsprozess viel Wert auf den Einbezug ihrer Gemeinden gelegt – in der Begleitgruppe des Projekts, aber auch an den drei 2018 durchgeführten Workshops. Eng eingebunden in die Entwicklung der Strategie waren zudem verschiedene kantonale Ämter sowie die regionalen Transportunternehmen.

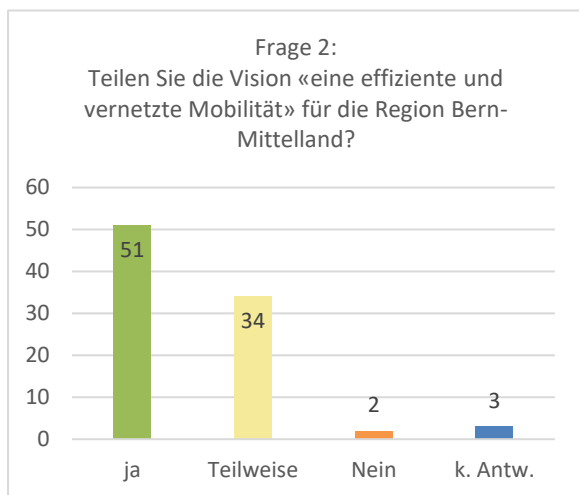
2 Ergebnis der Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zur Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 fand vom 4. Juli bis zum 6. September 2019 statt. Insgesamt trafen bei der RKBM 90 Stellungnahmen von Gemeinden, Ämtern, Transportunternehmen, Parteien und Verbänden ein.

Gesamteindruck

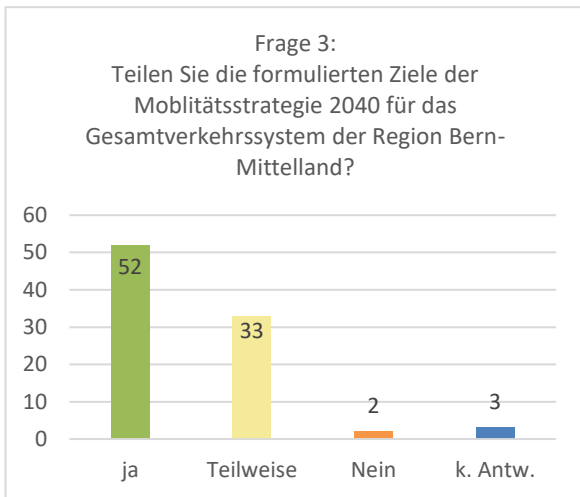


Die Einschätzungen zum Bericht fallen positiv aus. Rund zwei Drittel aller Eingaben finden den Inhalt verständlich und nachvollziehbar. Kritische Äusserungen gibt es primär zum Umfang des Berichts. Er sei zu umfassend, und eine kompaktere Information zur Strategie wird gewünscht. Dieses Anliegen wird aufgenommen. Der Schlussbericht wird grafisch überarbeitet werden und dadurch einfacher lesbar sein. Auch sollen zusätzliche Illustrationen die Inhalte wiedergeben.



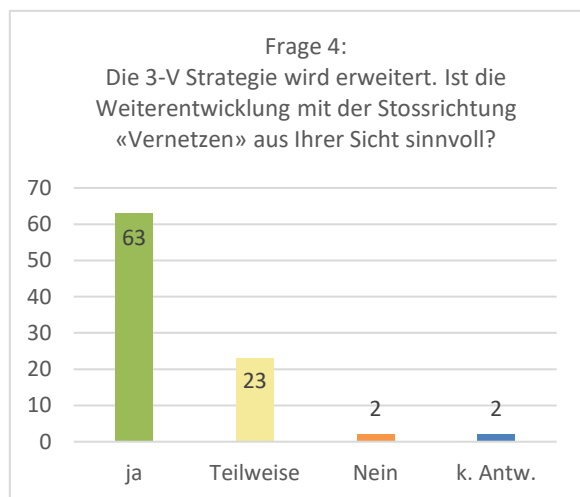
Vision

Die Vision wird von der Mehrheit der Stellungnahmen geteilt und unterstützt. Bei den Stellungnahmen, die «Teilweise» angegeben haben, wird oft der Wunsch nach einer nachhaltigen und klimaverträglichen Mobilität geäussert. Dieses Anliegen wird unterstützt, die Vision entsprechend ergänzt: «Eine effiziente, *nachhaltige* und vernetzte Mobilität für alle». Auch ist es ein Anliegen, dass die Mobilitätsstrategie 2040 eine partnerschaftliche und ausgewogene Vision für alle Raumtypen bietet: von der Stadt über die grossen Agglomerationsgemeinden hin zu den ländlich geprägten Gemeinden



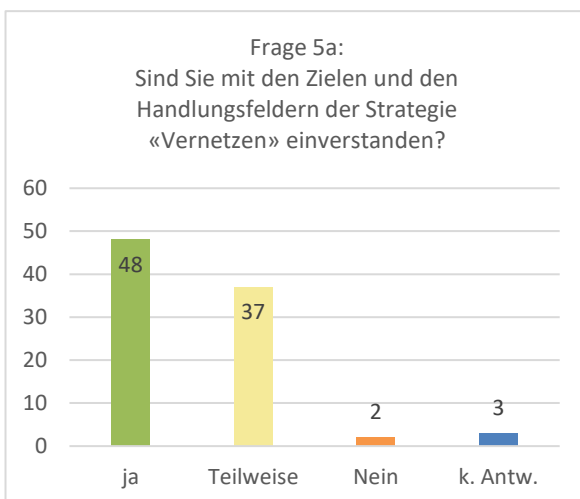
Zielsetzung

Generell werden die Ziele der Strategie befürwortet. Die Eingaben, welche die formulierten Ziele nur teilweise teilen, fordern oft konkretere respektive priorisierte Ziele. Im Anbetracht der vielfältigen und heterogenen Struktur der Region Bern-Mittelland ist die gewählte Flugebene für die Mobilitätsstrategie 2040 verhältnismässig. Eine Konkretisierung von allgemein gültigen Zielen wäre nicht möglich. Mehrere Eingaben kritisieren die fehlende Behandlung der Zielkonflikte. Dieser Aspekt wird im Schlussbericht aufgenommen.



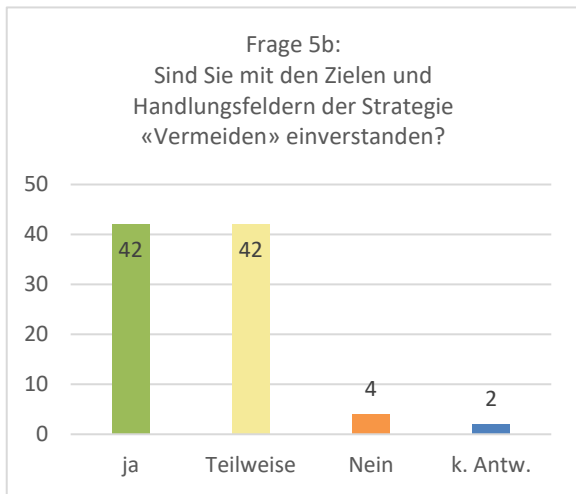
4V-Strategie

Die Erweiterung der 3V-Strategie um das vierte «V» für «Vernetzen» wird mehrheitlich positiv aufgenommen. Mehrfach wird bei den Eingaben darauf hingewiesen, dass das «Vernetzen» eine Querschnittsfunktion zu den bestehenden drei V übernimmt und dass deren Priorisierung wie in der bestehenden 3V-Strategie beibehalten werden muss. Dies wird im Schlussbericht so aufgenommen: Erstens soll Verkehr möglichst vermieden werden. Zweitens soll derjenige Verkehr, der sich nicht vermeiden lässt, im urbanen Raum möglichst auf flächensparende Verkehrsmittel verlagert werden. Drittens soll der nicht verlagerbare Verkehr möglichst verträglich gestaltet werden



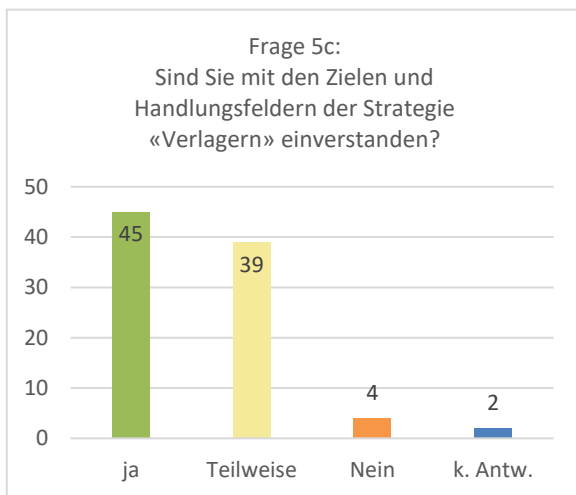
Stossrichtung «Vernetzen»

Grundsätzlich wird der Stossrichtung «Vernetzen» zugestimmt. Eine kritische Betrachtung der Risiken, insbesondere bezüglich des automatisierten Fahrens, wird im Schlussbericht aufgenommen. Um mit dieser neuen Stossrichtung ein zusätzliches Verkehrswachstum zu vermeiden, gilt es entsprechende Rahmenbedingungen zu schaffen. Weiter wird der Schlussbericht mit dem Handlungsfeld «Vernetzte Planung zwischen den Gemeinden fördern» ergänzt, da es bei der Stossrichtung nicht bloss um die digitale Vernetzung, sondern auch um die Koordination zwischen den Gemeinden geht.



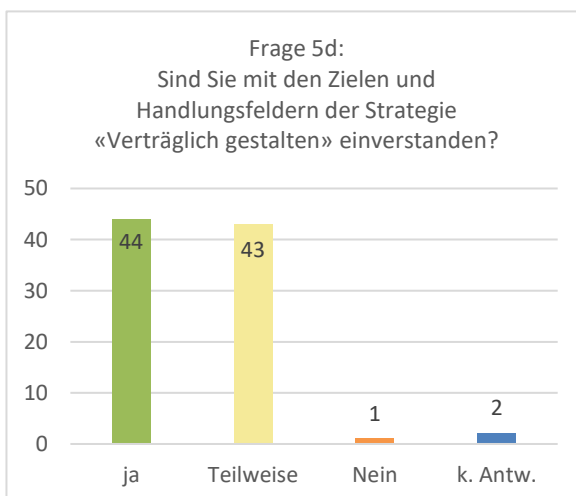
Stossrichtung «Vermeiden»

Etwas weniger als die Hälfte aller Eingaben ist mit der Stossrichtung «Vermeiden» einverstanden. Gleich viele Stellungnahmen sind jedoch nur teilweise einverstanden. So wird wiederholt die fehlende Thematik des zunehmenden Freizeitverkehrs angegeben. Das Thema wird im Schlussbericht unter dem Kapitel 6.4 mit dem neuen Handlungsfeld «Freizeitverkehr verträglich abwickeln» aufgenommen.



Stossrichtung «Verlagern»

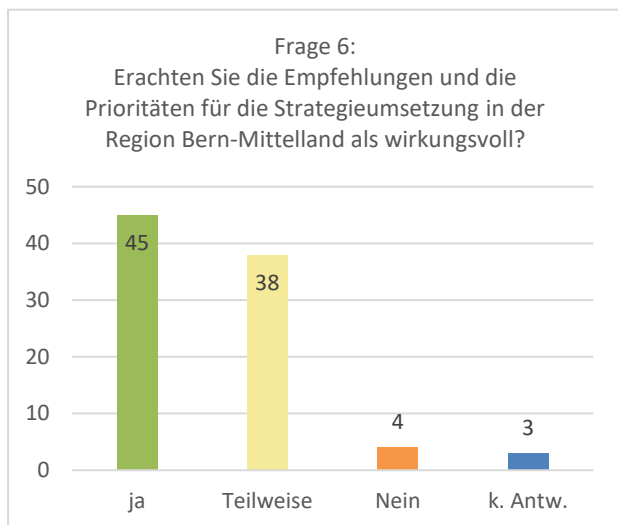
Eine Mehrheit aller Eingaben stimmt der Stossrichtung «Verlagern» zu. Bei den Eingaben gibt es ähnlich wie bei der Stossrichtung «Vernetzen» aber Einwände zur fehlenden Behandlung des Freizeitverkehrs. Weiter wird das fehlende ÖV-Angebot im ländlichen Raum kritisiert. Beide Anliegen werden für den Schlussbericht berücksichtigt: So ist eine gute Grundversorgung des ÖV im ländlichen Raum sicherzustellen und für den zunehmenden Freizeitverkehr sind neue attraktive ÖV-Verbindungen zu schaffen.



Stossrichtung «Verträglich gestalten»

Grundsätzlich wird die Stossrichtung «Verträglich gestalten» positiv aufgenommen. Die «Verlagerung» auf umweltfreundliche Verkehrsmittel wird hier bei dieser Stossrichtung aufgeführt, da das Verkehrsaufkommen umwelt- und siedlungsverträglich gestaltet werden soll. Im Schlussbericht der Strategie wird das Handlungsfeld «Freizeitverkehr verträglich abwickeln» ergänzt und damit die Eingaben zum Thema «Freizeitverkehr» aufgenommen. Die Bedürfnisse von Klein- und Grossgewerbe, Ver- und Entsorgungsdiensten sowie Rettungsdiensten sind im neuen Handlungsfeld «Gute MIV-Erreichbarkeit für Gewerbe und Rettungsdienste sicherstellen» aufgeführt.

Empfehlungen zur Strategieumsetzung



Die Empfehlungen zur Strategieumsetzung werden grundsätzlich von der Mehrheit der Stellungnahmen befürwortet. Mehrere Eingaben äussern sich zur Akzeptanz der Strategie und zum weiteren Vorgehen. Die Strategie bildet eine wichtige Grundlage für die kommenden Generationen des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) und des Agglomerationsprogramms Verkehr + Siedlung. Die Mobilitätsstrategie 2040 formuliert übergeordnete Ziele, die in einem nächsten Schritt in den Massnahmen und Projekten der RGSK und der Agglomerationsprogramme konkretisiert werden.

3 Eingegangene Stellungnahmen

Folgende Gemeinden, Ämter, Transportunternehmen, Parteien und Verbände haben eine Stellungnahme zur Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 eingegeben.

Gemeinden

Allmendingen, Arni, Bäriswil, Belp, Bern, Biglen, Bolligen, Bowil, Brenzikofen, Diemerswil, Fraubrunnen, Frauenkappelen, Freimettigen, Gerzensee, Grosshöchstetten, Guggisberg, Häutligen, Herbligen, Iffwil, Ittigen, Jaberg, Jegenstorf, Kaufdorf, Kehrsatz, Kiesen, Kirchenthurnen, Köniz, Konolfingen, Kriechenwil, Linden, Mattstetten, Meikirch, Mirchel, Mühlethurnen, Münchenbuchsee, Münsingen, Muri, Neuenegg, Niedermuhlern, Oberbalm, Oberthal, Ostermundigen, Riggisberg, Rubigen, Rüeggisberg, Rüscheegg, Schwarzenburg, Stettlen, Urtenen-Schönbühl, Vechigen, Wald, Walkringen, Wichtrach, Wileroltigen, Worb, Zollikofen, Zuzwil

Ämter

ASTRA, BVE

Transportunternehmungen

Bernmobil, BLS, Postauto

Parteien und Verbände

Alternative Linke Bern, ASTAG, BDP Kanton Bern, Bernapark AG, Berner KMU, Cargo sous terrain, Flughafen Bern, Fussverkehr Kanton Bern, GLP, Grüne Freie Liste, Grüne Mittelland Nord, Grüne Worb, Grünes Bündnis Bern, IGÖV Bern, Kronawitter GMBH, Läbigig Stadt, Mieterinnen- und Mieterverband. Bern, Naturpark Gantrisch, Projekt Mobilität 2050, ProVelo Bern, SchweizMobil, SP Stadt Bern, SP Worb, SVP Bern Mittelland, TCS Sektion Bern, Verein Spurwechsel, Vortritt Fussgänger, Wirtschaftsverbände Region Bern

4 Stellungnahmen und Beantwortung

4.1 Gesamteindruck der Mobilitätsstrategie 2040 - Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
1	Allmendingen	Ja	-	x			
2	Arni	Ja	-	x			
3	Bäriswil	Ja	-	x			
4	Belp	Teilweise	Der Bericht ist verständlich aufgebaut. In Kapitel 4 wird angenommen, dass am Beispiel der Gemeinde Belp das Wachstum in den Tabellen in den Abbildungen 3 und 6 den Zentren 3. und 4. Stufe zugeordnet wird. In den Tabellen 4,7,8 und 9 wird das Wachstum nach Sektoren ausgewiesen. Aufgrund der uneinheitlichen Zuteilung ist es schwierig, einen Vergleich zu ziehen.			x	Es ist sowohl die Entwicklung nach Raumtypen als auch nach Sektoren von Interesse, deshalb werden Tabellen mit beiden räumlichen Einteilungen verwendet.
5	Bern	Ja	Der Bericht vermittelt in einer gut lesbaren und gerafften Form eine Übersicht zur aktuellen Lage und zur angestrebten Entwicklung. Wir beurteilen ihn insgesamt positiv. Allerdings fällt auf, dass die der regionalen Mobilitätsstrategie zugrunde liegenden Prognosen des MIV-Wachstums gemäss Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern (Abb.8, S.18) den Reduktionszielen der Stadt Bern – 20% weniger MIV bis 2030 – deutlich widersprechen, soll doch der MIV im Sektor Bern bis 2040 nur um 5.35% zurückgehen. Der Gemeinderat erachtet diese Diskrepanz als erheblich und schlägt daher vor, die Mobilitätsstrategie an geeigneter Stelle mit konkreten Zielen zur Mobilitätsentwicklung zu ergänzen und darzulegen, dass für den Verkehr in der Stadt Bern eine wesentlich stärkere Abnahme als im Gesamtverkehrsmodell prognostiziert angestrebt wird.	x	x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 22)
6	Biglen	Ja	-	x			
7	Bolligen	Ja	-	x			
8	Bowil	Teilweise	Dem Gewerbe mit seinen KMU-Betrieben wird zu wenig Rechnung getragen (wie sollen künftige Aufträge in den Städten noch finanziell erträglich ausgeführt werden). Der ganze Fokus richtet sich zu stark auf die Vernetzung und Automatisierung aus. Die Zunahme der Bevölkerung (Annahme 20 % bis 2040) ist beängstigend.	x	x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 42)
9	Brenzikofen	Ja	-	x			
10	Diemerswil	Teilweise	Die Absicht, «zentrumnahe ländliche Gebiete» und «Hügel- und Berggebiete» in den Überlegungen und den Massnahmen konsequent gemeinsam zu behandeln, erscheint uns nur bedingt sinnvoll: gerade beim Verkehrsaufkommen macht es unserer Ansicht nach einen deutlichen Unterschied, ob eines dieser Gebiete an ein Ballungsgebiet grenzt oder sich weit davon entfernt befindet. Entsprechend sollte die gemeinsame Behandlung je nach Lage der Gemeinde oder des Gebietes aufgebrochen und stärker differenziert werden (Kapitel 2.3, Differenzierte Betrachtung nach Raumtypen)	x	x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 13)
11	Fraubrunnen	K.A	-	x			
12	Frauenkappelen	Ja	-	x			
13	Freimettigen	Ja	-	x			
14	Gerzensee	Ja	Gut aufgebaut und eine logische Weiterentwicklung der Mobilitätsstrategie 2003	x			
15	Grosshöchstetten	Ja	-	x			
16	Guggisberg	Ja	-	x			
17	Häutligen	Teilweise	Für ländliche Gemeinden ohne ÖV fehlen konkrete Aussagen und Lösungsansätze.	x			
18	Herbligen	Ja	-	x			
19	Iffwil	Ja	-	x			
20	Ittigen	Ja	-	x			
21	Jaberg	Ja	-	x			
22	Jegenstorf	Ja	-	x			
23	Kaufdorf	Teilweise	Ist sehr lang und ich vermisse die Höhepunkte.	x			
24	Kehrsatz	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
25	Kiesen	Ja	-	x			
26	Kirchenthurnen	Ja	-	x			
27	Köniz	Ja	-	x			
28	Konolfingen	Ja	-	x			
29	Kriechenwil	Ja	-	x			
30	Linden	Teilweise	-	x			
31	Mattstetten	Ja	-	x			
32	Meikirch	Ja	-	x			
33	Mirchel	Ja	-	x			
34	Mühlethurnen	Teilweise	Unsichere Annahmen mit langem Zeithorizont (allfällige Rezession, technologische Entwicklung etc. nicht berücksichtigt), sehr theoretisch, Unterlagen sind etwas zu umfassend	x			
35	Münchenbuchsee	Teilweise	Die sich wiederholenden Textpassagen führen zu einem unnötig hohen Dokumentumfang. Mit „Vernetzung“ ist wohl häufig auch die digitale Kommunikation gemeint – dies kommt bei der Definition zu wenig zum Ausdruck. Im Kapitel 4.3 wird auf das Kapitel 4.1.1 gewiesen und gefolgert, dass besonders in der Agglomeration und urbanem Kerngebiet das Wachstum zu erwarten sei. Gemäss Kapitel 4.1.1 Abbildung 6 ist aber sowohl das geschätzte Wachstum der Bevölkerung als auch das der Arbeitsplätze im Agglomerationsgürtel mit 11.9% beziehungsweise 10.4 % eher tief. Die Daten widersprechen sich somit.	x	x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 25)
36	Münsingen	Ja	Der Bericht ist klar strukturiert und verständlich.	x			
37	Muri	Ja	Gemäss 4.1.3 ist das in den nächsten 20 Jahren erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum der mit Abstand wichtigste Treiber für das weiter zunehmende Verkehrsaufkommen. Verschiedene Ursachen können dazu führen, dass Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum wesentlich geringer ausfallen als angenommen, z.B. Kündigung der bilateralen Verträge mit der EU, neue internationale Steuerregime (z.B. wie zurzeit von der OECD in Arbeit), weltweite Rezession, zunehmender Widerstand der Schweizer Bevölkerung gegen Zuwanderung oder Entwicklungsgeschwindigkeiten. Die Frage, wie sich die Mobilitätsstrategie unter diesen Umständen ändern würde, bleibt offen.	x			Die Strategie basiert auf dem Stand des heutigen Wissens mit einem Fokus auf die regionalen Entwicklungen. Internationale Entwicklungen sind nicht Gegenstand der Strategie
38	Neuenegg	Ja	-	x			
39	Niedermuhlern	Nein	Es ist ein riesen Papiertiger. Viel zu umfassend. Die Bearbeitung nimmt viele Ressourcen Die RKBM hätte aus unserer Sicht auch andere Aufgaben zu bewältigen. Aus unserer Sicht müsste man auch einmal über den Personalbestand diskutieren!	x			
40	Oberbalm	Ja	-	x			
41	Oberthal	Teilweise	Nur teilweise nachvollziehbar in Bezug auf die nach wie vor angestrebte zentrumsnahe Bündelung des Verkehrs	x			
42	Ostermundigen	Ja	-	x			
43	Riggisberg	Teilweise	Wir sind uns bewusst, dass es sich um ein komplexes Thema handelt, was eine einfache und verständliche Information erschwert. Zudem sind Visionen in der Regel wenig konkret. Trotzdem hätten wir uns eine kompaktere Information mit weniger Wiederholungen und ohne lange Einleitung gewünscht. Zudem ist bei vielen Aussagen heute nicht abschätzbar, was dies konkret für die einzelne Gemeinde heissen könnte (Beispiele folgen unten). Konkret: Auf Seite 11 ist die Gemeinde Riggisberg zum grossen Teil in das Hügel- und Berggebiet eingeteilt. Das Gurnigelbad ist jedoch gemäss RGSK ein S-4-Gebiet (Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung). Wir beantragen, dass die Zone „Zentrum ländliche Gemeinde“ bis zum Gurnigelbad vergrössert wird.			x	Die Abbildung auf der Seite 11 basiert auf dem kantonalen Richtplan und stammt aus dem RGSK II. Sie wird in der Mobilitätsstrategie 2040 verwendet um die Raumtypen der RKBM aufzuzeigen und hat keine Auswirkungen auf das Gebiet S-4-46 Schwarzenburgstrasse.
44	Rubigen	Ja	-	x			
45	Rüeggisberg	Teilweise	Der Gesamteindruck ist verständlich und nachvollziehbar. Es drängt sich aber die Frage auf, ob bei der ausgesprochenen Stadt- und Agglomerationslastigen personellen Besetzung, welche die Verkehrsstrategie erarbeitet hat, die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer wahrgenommen werden. Unseres Erachtens mangelt es an Konzepten und lebhaften Alternativen für die Mobilität der ländlichen Bevölkerung und Lösungen für den Freizeitverkehr/Tourismus.		x		Das Themenfeld Freizeitverkehr wurde im Schlussbericht aufgenommen (S. 41)
46	Rüscheegg	Ja	-	x			
47	Schwarzenburg	Ja	-	x			
48	Stettlen	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
49	Urtenen-Schönbühl	Ja	-	x			
50	Vechigen	Ja	-	x			
51	Wald	Ja	-	x			
52	Walkringen	Ja	-	x			
53	Wichtrach	Ja	-	x			
54	Wileroltigen	Ja	-	x			
55	Worb	Ja	-	x			
56	Zollikofen	Ja	Die Wachstumsannahmen bezüglich Wohnbevölkerung und Arbeitsplätze erscheinen uns relativ hoch. Vielen Gemeinden haben sich in den letzten Jahren eher für ein moderates Wachstum ausgesprochen. So hat auch die Gemeinde Zollikofen in ihrer Richtplanung (2018) bis 2040 ein Wachstum von 8 % als Ziel definiert. Im Fazit (Kapitel 4.1.3) wurde das Wachstum zudem sehr grosszügig aufgerundet: Wohnen von effektiv 15.6 % auf 20 % und Arbeiten von 8.7 % auf 10 %.	x			Die Wachstumsannahmen stammen aus dem Gesamtverkehrsmodell des Kanton Bern.
57	Zuzwil	Ja	-	x			
58	ASTRA	Ja	-	x			
59	BVE	Teilweise	Einleitend begrüssen wir, dass die RKBM unter Einbezug vieler Stakeholder – sowohl aus dem urbanen als auch dem ländlichen Raum – eine aktualisierte Mobilitätsstrategie erarbeitet hat. Der Bericht ist grundsätzlich verständlich und nachvollziehbar, der Aufbau klar und gut lesbar. Die Strategie ist allerdings sehr allgemein gehalten, teilweise wird zu wenig auf die Region eingegangen. Insbesondere im Agglomerationsprogramm sollte die Region die Ziele spezifischer formulieren und auf den Raum und die Verhältnisse in der RKBM herunterbrechen. So wird z. B. bei keiner der in Kapitel 6 aufgeführten Massnahmen differenziert zwischen urbanem Kerngebiet und Agglomerationsgürtel / Entwicklungsachsen. Die eher unverbindlichen Strategieansätze konzentrieren sich auf künftige technologische Entwicklungen wie Elektrifizierung, Automatisierung und neue Mobilitätsdienstleistungen. Nach unserer Einschätzung generieren jedoch die Siedlungsentwicklung und neue Angebote zunächst zusätzlichen Verkehr, während die Wirkungen der technologischen Entwicklungen und ihre Steuerung durch die internationale, nationale und kantonale Politik ungewiss bleiben. Die Menge des in den urbanen Raum einkehrenden Zielverkehrs und des von ihm generierten Quell- und Binnenverkehrs wird primär durch die Verkehrspolitik im urbanen Raum selber bestimmt. Dabei bilden funktionierende Nationalstrassen Chancen und weniger Gefahren, da der MIV vermehrt um die Stadt herumgeführt werden kann. Damit die Nationalstrassen diese Aufgabe erfüllen können, muss der Verkehr dort flüssig bleiben. Dazu findet sich in der vorliegenden Mobilitätsstrategie keine Aussage. Angesichts der Stauproblematik auf den Nationalstrassen rund um Bern unterstützt der Kanton Bern gezielte Ausbauten der Nationalstrassen, soweit sie helfen den Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz zu vermeiden. Die siedlungsverträgliche Gestaltung der Stadtstrassen, der gezielte Ausbau attraktiver Velo-routen, Umsteige-Hubs zwischen ÖV und Sharing-Angeboten und zusätzliche Tram- und Busspuren sind denn auch nur möglich, wenn der heute vom ruhenden und teilweise vom fahrenden MIV besetzte Raum dafür frei wird. Wir halten es für wichtig, dass die Mobilitätsstrategie sich auch hierzu äussert und erläutert, wie im RGSK und dem Agglomerationsprogramm mit diesen Fragen umgegangen werden soll. An mehreren Stellen finden sich Formulierungen wie «...ist auf Bundesebene klar zu regeln», «Gemeinden und Kanton sollen deshalb...», «die Region übernimmt zusammen mit dem Kanton...». Dies halten wir nicht für zielführend. Der Bund wie der Kanton werden durch die regionale Strategie nicht automatisch tätig. Viel-mehr sollte die Region aufzeigen, wie sie mit ihrem Engagement und ihren Projekten die anderen Staatsebenen dazu bringt, in ihrem Sinne aktiv zu werden. Ferner stellt sich die Frage, ob es sinnvoll ist, den Fuss- und Veloverkehr gemeinsam zu betrachten. Insbesondere bezüglich Verlagerungspotenzial für die verschiedenen Etappenlängen bestehen zwischen den beide Verkehrsträgern des Langsamverkehrs erhebliche Unterschiede (siehe Kommentar zu Kapitel 6.3 Verlagern)	x	x		Wird an diversen Stellen im Bericht aufgenommen
60	Bernmobil	Ja	Der Gesamteindruck der Strategie ist aus unserer Sicht gut. Ziele und strategische Stossrichtungen decken sich mit unseren Vorstellungen der künftigen Mobilität. Hilfreich wäre ggf. noch ein Definitionsteil, in welchem nicht nur der Begriff Mobilität, sondern auch die von der Strategie abgedeckten Verkehrsmodi und -mittel definiert werden. Viele Punkte sind jedoch sehr allgemein gültig, es fehlt der konkrete Bezug zur Region Bern. Die Darstellung der Vision/Strategie in einer Übersicht oder einer Mobilitätskarte wäre hilfreich. Die Hinzunahme des 4. "V" begrüssen wir, allerdings stellen wir auch fest, dass der geltende regulatorische Rahmen gerade diese Vernetzung oft auch einengt bzw. nicht vorsieht. So ist bspw. die Integration von Informationen anderer Verkehrsmittel in die Kundeninfo-Kanäle von Verkehrsbetrieben de facto nicht vorgesehen.	x	x		Zusätzliche Darstellungen folgen in der finalen Version der Mobilitätsstrategie 2040.
61	BLS	Ja	-	x			
62	Postauto	Ja	-	x			
63	Alternative Linke Bern	Teilweise	Der Bericht könnte sich etwas mehr auf fachliche Aspekte konzentrieren und weniger bunte, repetierende Werbebroschüre sein.	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
64	ASTAG	Teilweise	Die ASTAG Sektion Bern vertritt die Interessen des Strassentransports im Personen- (Gelegenheitsverkehr) und Güterverkehr im Kanton Bern. Die Mitwirkung bezieht sich deshalb in erster Linie auf die Interessen der Verbands-Mitglieder im Strassengüter- und Personentransport. Der Zeithorizont ist lang und deshalb sind verständlicherweise die Formulierungen wage. Im Grundsatz ist geht es in die richtige Richtung. Fraglich ist aber die Gewichtung des Güter- und Personentransport, da vor allem der ÖV, Fuss- und Veloverkehr und teils der MIV thematisiert wurde. Private Haushalte und das Gewerbe sind auf einen funktionierenden Gütertransport angewiesen. Aus diesem Grund sollte der unentbehrliche Schwerverkehr stärker miteinbezogen und gewichtet werden.	x			
65	BDP Kanton Bern	Ja	-	x			
66	Bernapark AG	Ja	-	x			
67	Berner KMU	Ja	Für Laien trotzdem schwer verständlich	x			
68	Cargo sous terrain	Ja	-	x			
69	Flughafen Bern	Teilweise	Prospektive Dimension im Bereich Luftfahrt fehlt			x	Die Mobilitätsstrategie 2040 beschränkt sich auf den strassen- und schienengebundenen Verkehr (LV, ÖV und MIV). Der Luftverkehr (Flughafen Bern-Belp, Drohnenverkehr etc.) ist nicht Gegenstand der vorliegenden Strategie.
70	Fussverkehr Kanton Bern	Teilweise	Das Konzept enthält viele gute Ansätze, insbesondere das Ziel 6.3 (Verlagerung auf platzsparende Verkehrsmittel). An dieser Stelle lassen sich etliche Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs feststellen wie z.B. der Ausbau der Infrastruktur des Fussverkehrs oder die vermehrte Berücksichtigung von Anliegen des Fussverkehrs bei der Programmierung von Lichtsignalanlagen oder Sensibilisierungsmassnahmen. Wir fordern zusätzlich die Einführung eines Fussgängerleitsystems an den ÖV-Haltestellen mit Angabe von Gehzeiten zu nahegelegenen Zielen. Zudem wird bei PMDs das Positive zu stark hervorgehoben, während den negativen Punkten wie Konflikten, der Sicherheit oder dem Platzbedarf zu wenig Raum eingeräumt wird. Massnahmen zur weiteren Förderung des Veloverkehrs dürfen die Sicherheit der Fussgänger/-innen nicht gefährden. Elektro-Ladestationen sollen sich nicht auf Trottoirs befinden, da sie sonst die Fussgänger/-innen behindern. Für kleinere bis mittlere Wegdistanzen im Siedlungsgebiet eignet sich auch der gesundheitsförderliche Fussverkehr, nicht nur der öffentliche Verkehr oder das Velo. Es braucht mehr Anreize, dass die Benützung des Autos auf Distanzen von weniger als 5 km oder im Rahmen des Freizeitverkehrs eine spürbare Reduktion erfahren wird. Als Fussgängerverband fordern wir für die Gesundheit der Fussgänger/-innen die tägliche Einhaltung der Grenzwerte der Luftreinhalte- und Lärmschutzverordnung, unabhängig von der jeweils vorherrschenden austauscharmen oder austauschreichen Wetterlage.	x			Die Strategie bildet eine wichtige Grundlage für die kommenden Generationen der RGSK und der Agglomerationsprogramme. Die Mobilitätsstrategie 2040 formuliert übergeordnete Ziele, die in einem nächsten Schritt in den Massnahmen und Projekten der RGSK und der Agglomerationsprogramme konkretisiert werden. Im Arbeitsprogramm des Fachbereichs Verkehrs ist in den kommenden Jahren eine Aktualisierung des Leitbild LV vorgesehen, in welchem Massnahmen zum Fussverkehr formuliert sind.
71	GLP Kanton Bern	Ja	-				
72	Grüne Freie Liste	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
73	Grüne Mittelland Nord	Teilweise	<p>Die Mobilitätsstrategie 2040 wurde grösstenteils erarbeitet, bevor die Klimastreik-Bewegung die Dringlichkeit eines verstärkten Klimaschutzes auf die politische Agenda gesetzt und auf verschiedenen Ebenen zu entsprechenden Willensbekundungen geführt hat. • So hat der Gemeinderat der Stadt Bern (der grössten Gemeinde der Regionalkonferenz Bern-Mittelland) am 27. Mai 2019 unter dem Titel «5 vor 12 für den Klimaschutz» einen «Erweiterten Handlungsplan Klima» mit 22 Massnahmen für ein entschlosseneres Vorgehen gegen die Klimaerhitzung präsentiert und dabei die Zielsetzung massiv verschärft: Bis 2035 wird eine Reduktion der städtischen, territorialen CO2-Emissionen (ohne Kompensation durch Kauf von Klima-Zertifikaten) auf eine Tonne CO2 pro Kopf und Jahr angestrebt. (vgl.: https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/5-vor-12-fuer-den-klimaschutz-bern-schreitet-zuegig-voran) • Der Grosse Rat des Kantons Bern hat am 4. Juni 2019 das äusserst selten eingesetzte Instrument der «Erklärung» genutzt und eine «Erklärung des Grossen Rats zur Klimapolitik» beschlossen. Darin hat das Kantonsparlament versprochen, «das in seinem Einflussbereich Mögliche zu tun, um dem Klimawandel entgegenzutreten» und mögliche Massnahmen prioritär zu behandeln. Gleichzeitig wurden insbesondere die Gemeinden dazu aufgerufen, «die vorhandenen Möglichkeiten und rechtlichen Freiräume zu verstärkten Anstrengungen im Klimaschutz zu nutzen». (vgl.: https://www.gr.be.ch/etc/designs/gr/media.cdwsbi-nary.DOKUMENTE.acq/2d9bd13668f44de2973ac17d1aa84374-332/2/PDF/2019.RRGR.43-Beilage-D-186826.pdf)</p> <p>Der Bundesrat hat am 28. August 2019 beschlossen, dass die Schweiz bis 2050 klimaneutral werden soll. Mit dem so gesetzten Ziel «netto null CO2-Emissionen bis 2050» entspricht die Schweiz dem international vereinbarten Ziel, die globale Klimaerwärmung auf maximal 1,5°C gegenüber der vorindustriellen Zeit zu begrenzen. (vgl.: https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-76206.html)</p> <p>Aufgrund dieser jüngsten Entwicklung auf Gemeinde-, Kantons- und Bundesebene Die Mobilitätsstrategie 2040 muss der Entwurf für die Mobilitätsstrategie 2040 überprüft und überarbeitet werden. Ihre Stossrichtung, Vision, Ziele und Massnahmen müssen auf verstärkten Klimaschutz ausgerichtet werden. Dies erfordert zusätzliche Anstrengungen im Bereich der bisherigen 3-V-Strategie und konsequente Rahmenbedingungen für die Ergänzung mit dem vorgeschlagenen vierten V, damit sich das Vernetzen der verschiedenen Verkehrsmittel zugunsten des Klimaschutzes auswirkt – und nicht zu dessen Nachteil. Der Aufbau der vorgeschlagenen Mobilitätsstrategie beruht auf einem klassischen, nachfrageorientierten Ansatz der Verkehrsplanung, den wir als überholt betrachten. Das Verkehrswachstum wird aus dem Bevölkerungswachstum und den bereits beschlossenen Verkehrsinfrastrukturen abgeleitet. Die Strategie hilft so nur mit, den daraus resultierenden Mehrverkehr zu bewältigen aber nicht, das Verkehrsverhalten zu lenken oder zu reduzieren. In dieser nachfrageorientierten Logik wird das Verkehrswachstum quasi als Naturgesetz angeschaut. In Anbetracht des Klimanotstandes und des begrenzten Raumes in der Agglomeration Bern plädieren wir für einen anderen Ansatz. Der Verkehr muss sich primär an Belastbarkeitsgrenzen orientieren: Belastung für die Bevölkerung durch Lärm, Luftschadstoffe, Belastung des Klimas, Belastung des Raums. Der Freizeitverkehr als Hauptfaktor der bisherigen Verkehrsentwicklung wird in der Mobilitätsstrategie zu wenig behandelt. Es fehlt an einer differenzierten Beurteilung unterschiedlicher Bedürfnisse und Berechtigungen. Bei der Lektüre entsteht der Eindruck, dass sich die Mobilitätsstrategie hauptsächlich um den wirtschaftlich bedingten Berufs- und Pendlerverkehr kümmert. Die Wirkung der bisherigen 3-V-Strategie wird (ohne fundierte bzw. ohne nachvollziehbare Grundlagen) zu positiv bewertet. Mit der Einführung eines vierten V (und dies erst noch an erster Stelle) werden die weiterhin nötigen, ja zu verstärkenden Anstrengungen im Bereich der 3 bisherigen V (möglichweise un-beabsichtigt) in den Hintergrund gerückt. Die Reihenfolge ist zu korrigieren und das vierte V ist in den Dienst einer verstärkten 3-V-Strategie zu stellen. Damit die Mobilitätsstrategie 2040 ihre Wirkung entfalten kann (insbesondere bei einer verstärkten Ausrichtung auf Klimaschutz), sind auf kantonaler und eidgenössischer Ebene andere Rahmenbedingungen nötig. Wir vermissen entsprechende Hinweise bzw. Forderungen an die Adresse von Kanton und Bund. Ebenso sollten die Gemeinden stärker in die Pflicht genommen werden, die Mobilitätsstrategie und ihre drei bis vier V bekannt zu machen und stärker als bisher zu beherzigen.</p>		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 40)
74	Grüne Worb	Ja	-	x			
75	Grünes Bündnis Bern	Teilweise	<p>Die Mobilitätsstrategie 2040 ist eine Grundlage für weitere Planungen, hat aber weder für die Region noch für die einzelnen Gemeinden eine Verbindlichkeit. Es stellt sich deshalb für uns die Frage, was die Strategie bewirken kann. Die Strategie wurde erarbeitet, bevor die Klimabewegung Schwung aufgenommen hat und die Politik in Folge dessen die Zielsetzungen verschärft hat. Der Bundesrat hat unlängst beschlossen, dass die Schweiz bis 2050 klimaneutral werden soll. Die Mobilitätsstrategie 2040 müsste unter dieser Zielsetzung deutlich verschärft werden. Sie enthält viel zu wenig ambitionierte Ziele und griffige Massnahmen, als dass sich damit der Verkehr in der Region in Richtung Klimafreundlichkeit bewegen würde. Der Aufbau der Strategie beruht auf einem klassischen Ansatz der Verkehrsplanung, den wir als überholt betrachten. Das Verkehrswachstum wird aus dem Bevölkerungswachstum und Arbeitsplatzwachstum und den bereits beschlossenen Verkehrsinfrastrukturen berechnet. Die Strategie hilft mit, den daraus resultierenden Verkehr zu bewältigen. In dieser nachfrageorientierten Logik wird der Verkehr als Naturgesetz angeschaut. In Anbetracht des Klimanotstandes 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. Der Freizeitverkehr als Hauptverkehrsverursacher wird zu wenig behandelt. Es entsteht der Eindruck, dass man sich hauptsächlich um den Pendlerinnenverkehr kümmert. Die Auswertung der bisherigen Mobilitätsstrategie ist sehr mager. Insbesondere fehlen eine klare Fragestellung und messbare Indikatoren. Damit ist unklar, was genau ausgewertet wurde und weshalb die 3-V-Strategie eine Erfolgsgeschichte sein soll. Aufgrund der unsystematischen und von wissenschaftlichen Standards gänzlich befreiten Auswertung, die in der Strategie präsentiert wird, kann dieser Schluss jedenfalls nicht gezogen werden.</p>		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 14 und 15, S. 26, S. 40)

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
76	IGÖV Bern	Ja	Der Bericht ist nachvollziehbar. Allerdings scheint er in einigen Fragen angesichts der sich akzentuierenden Anforderungen (Klima, Staus usw.) eher passiv zu sein. Um die Ziele in diesem Bereich zu erreichen, braucht es zusätzliche Massnahmen und neue Ansätze. Es wird nötig sein, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr entschiedener als bisher zu priorisieren. Dies wirkt sich auch auf die Investitionspolitik aus. In der Siedlungspolitik sollten ausser den bekannten Ansätzen (Verdichten an gut mit dem ÖV erschlossenen Stellen) autofreie und autoarme Siedlungen aktiv gefördert werden. Fuss- und Velowege sollten stärker unter dem Aspekt des Freizeitverkehrs betrachtet und auch in der Agglomeration zu einem eigenständigen, auf die Bedürfnisse der Nutzer zugeschnittenen, attraktiven Netz verbunden werden.		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 40)
77	Kronawitter GMBH	Ja	-	x			
78	Läbigig Stadt	Teilweise	Die Mobilitätsstrategie kann ein nützliches strategisches Instrument für die Erstellung eines Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept darstellen. Insgesamt geht sie in die richtige Richtung. Sie bleibt aber über weite Strecken sehr vage und es bleibt weitgehend unklar, wie die Ziele erreicht werden sollen. Grundsätzlich unterstützen wir die 3V Strategie. Allerdings müsste der Punkt Verkehr vermieden, klarer und entschlossener angegangen werden. In der Stadt soll der MIV um mehr als 5% zurückgehen. Um wieviel der MIV reduziert werden muss, sollte in Relation zum CO2 Ausstoss des Verkehrs gesetzt werden. Schliesslich sollen die Klimaziele von Paris erreicht werden. Schliesslich wäre eine vertiefte Diskussion und Problematisierung des autonomen Fahrens nötig gewesen.	x	x		Risiken des autonomen Fahrens im Schlussbericht aufgenommen (S. 37)
79	Mieterinnen- und Mieterverband Bern	Ja	-	x			
80	Naturpark Gantrisch	Teilweise	Die differenzierte Betrachtung der Raumtypen (S. 11) ist aus unserer Sicht wichtig und zielführend. Je-doch bei den Handlungsfeldern werden «Zentrumsnahe ländliche Gemeinden» und «Hügel- und Berggebiete» zusammengefasst. Wir befürchten, dass bei dieser Zusammenlegung die Bedürfnisse der «Hügel- und Berggebiete» nicht ausreichend berücksichtigt werden. Als Beispiel: In den Gemeinden der «Hügel- und Berggebiete» sind die ÖV Angebote minimal, Verkehrswege sind länger und Belastung durch den MIV Freizeitverkehr sind höher als bei «Zentrumsnahe ländliche Gemeinden». Weiter ist das Potential des Langsamverkehrs in «Hügel- und Berggebiete» limitiert.		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 13)
81	Projekt Mobilität 2050	Teilweise	Die Rolle der Gemeinden bei der Beeinflussung gesellschaftlicher und technologischer Entwicklungen ist sicher limitiert. Trotzdem kommt den Gemeinden bei der Umsetzung eine entscheidende Rolle zu – als Gestalter der lokalen Rahmenbedingungen, als Katalysator für moderne Mobilitätslösungen, z.B. durch Zuweisung entsprechender Flächen im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten sowie als Motivator und Vorbild für die Einwohner.	x			
82	ProVelo Bern	Teilweise	Die Mobilitätsstrategie deckt die relevanten Bereiche der Mobilitätsentwicklung auf. Allerdings auf einer sehr allgemeinen Ebene und in gewissen Bereichen zu wenig reflektiert. Autonomes Fahren wird beispielsweise sehr unkritisch als Mobilitätsform der Zukunft bezeichnet, ohne den Nachteilen (z.B. Mehrverkehr) und Unsicherheiten (z.B. Sicherheitsbedenken oder bezüglich Zulassung) genügend Rechnung zu tragen. Auch ÖIV und PMDs werden leichtgläubig gelobt. Ohne auf deren negativen Aspekte (Konflikte, Sicherheit, Platzbedarf, Umwelt, Konkurrenzierung Fuss- und Veloverkehr usw.) ausreichend einzugehen. Die aufgestellten Prognosen mit steigendem MIV-Aufkommen stehen der Strategie des «Verlagerns» diametral entgegen. Es muss in allen Sektoren eine Reduktion des MIV angestrebt werden. In der Stadt Bern um deutlich mehr als 5 Prozent. Wir begrüßen, dass ein weiteres Wachstum des Veloverkehrs angestrebt wird. Damit dies gelingt muss jedoch die Infrastruktur entsprechend um- und ausgebaut werden. Zudem vermissen wir im Bericht konkrete Zahlen und Prognosen (analog MIV und ÖV) bezüglich der zukünftigen Entwicklung des Veloverkehrs.		x		Entwicklung des Veloverkehrs im Schlussbericht aufgenommen (S. 16) Risiko von PMDs im Schlussbericht aufgenommen (S. 37 und S. 38). Bedenken bezüglich der Sicherheitsaspekte wurden nicht aufgenommen, da die Sicherheit (auch laut BFU) durch die Automatisierung zunehmen sollte.
83	SchweizMobil	Ja	-	x			
84	SP Stadt Bern	Teilweise	Die Mobilitätsstrategie 2040 bietet eine nachvollziehbare Auslegeordnung und zeigt mögliche Entwicklungen auf. Dabei bleibt sie über weite Strecken sehr vage. Instrumente zur Erreichung der formulierten Ziele fehlen fast völlig. Autonomes Fahren wird fast ohne Kritik als Mobilität der Zukunft gepriesen. Die Nachteile (drohender Mehrverkehr) und Unwägbarkeiten (Sicherheit, Zulassung) werden ausgeklammert. Hier sind sicher noch vertiefte Abklärungen nötig, auch wenn die Digitalisierung in gewissen Bereichen durchaus eine Chance sein kann. PMDs und der sogenannte ÖIV werden aber viel zu unkritisch als zukünftige Mobilitätsformen gelobt. Gerade im städtischen Raum konkurrieren sie v.a. den Fussverkehr, versperren den öffentlichen Raum und Konflikte nehmen zu. Im Rückblick ist für uns auch fraglich, inwiefern und für wen der neue Wankdorfplatz «verträglich gestaltet» ist (S. 12). Die dem Bericht zu-grunde liegenden Wachstumsprognosen beurteilen wir kritisch (Kapitel 4). Der MIV sollte auch ausserhalb der Stadt zurückgehen. In der Stadt braucht es eine Reduktion um erheblich mehr als 5% (S. 18). Für den Veloverkehr braucht es (analog MIV und ÖV) ebenfalls konkrete Zahlen und Prognosen (S. 18ff.).		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 37 und S. 38).

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
85	SP Worb	Ja	Generell begrüßen die Erarbeitung der Mobilitätsstrategie sehr. Dies erlaubt die Verabschiedung breit abgestützter Ziele für einen längeren Zeithorizont. Der Horizont 2040 erscheint uns angesichts der Planungs- und Lebensdauer von Infrastrukturprojekten angemessen. Wir sind generell einverstanden mit der Stossrichtung der Mobilitätsstrategie. Gemäss Kapitel 1.4 soll diese Mobilitätsstrategie den Gemeinden als Richtlinie für die zukünftige Mobilitätspolitik dienen. Wir bemängeln, dass die Mobilitätsstrategie damit sehr unverbindlich ist und deren Wert dadurch klein ist. Wir erwarten, dass sich die Regionalkonferenz bei Stellungnahmen (z.B. zu Richtplänen) an der Mobilitätsstrategie orientiert.	x			Die Strategie bildet eine wichtige Grundlage für die kommenden Generationen der RGSK und der Agglomerationsprogramme. Die Mobilitätsstrategie 2040 formuliert übergeordnete Ziele, die in einem nächsten Schritt in den Massnahmen und Projekten der RGSK und der Agglomerationsprogramme konkretisiert werden.
86	SVP Bern Mittelland	Teilweise	Das Zahlenmaterial im Kapitel 4ff ist zum Teil nicht durchgängig vergleichbar, weil gewisse Gemeinden bzw. Gemeindeteile (z.B. «zenturnaheländliche Gebiete» der Gemeinde Köniz oder die Zentren 3. und 4. Stufe) nicht in jeder Statistik den gleichen Gebieten zugeordnet sind. Des Weiteren wird die Richtigkeit gewisser Zahlen bezweifelt (z.B. Wachstum Wohnbevölkerung in den Zentren 3. und 4. Stufe).			x	Es ist sowohl die Entwicklung nach Raumtypen als auch nach Sektoren von Interesse, deshalb werden Tabellen mit beiden räumlichen Einteilungen verwendet. Die Prognosen zur Siedlungsentwicklung entsprechen dem im GVM BE hinterlegten Szenario.
87	TCS Sektion Bern	Teilweise	Im Bericht werden gewisse Themen nicht oder ungenügend thematisiert. So kommen dem öffentlichen Verkehr, welcher ebenfalls die Strasse nutzt und dem Wirtschaftsverkehr nicht die notwendige Priorisierung zu (siehe 3.).	x			
88	Verein Spurwechsel	Teilweise	Die Mobilitätsstrategie 2040 (MS 2040) der RKBM ist ein strategisches Instrument und wird die Grundlage sein für weitere Planungen wie das neue Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept. Leider finden die Autobahnausbau-Projekte keine Erwähnung. Der Verein Spurwechsel setzt sich gegen den geplanten kostspieligen Ausbau des Nationalstrassennetzes in Bern und in der Umgebung ein (Anschluss Wankdorf, Bypass Bern Ost, Ausbau der A1 im Grauholz und bis Kirchberg, Stadttangente Bern-Nord). Wir vertreten dezidiert die Ansicht, dass der Bevölkerungszuwachs nicht automatisch zu einem Ausbau des Nationalstrassennetzes führen muss und dem Thema Verkehr vermeiden mehr Gewicht beigemessen wird. Die Mobilitätsstrategie geht von einer nachfrage-orientierten Verkehrsplanung aus (Bevölkerungswachstum -> Verkehrswachstum durch geplante Infrastrukturausbauten). Wir fordern ein grundsätzliches Umdenken in der Planung. Die Mobilitätsstrategie muss vor dem Hintergrund der Klimaziele gedacht werden. Zwar ist die 3V-Strategie auch in unseren Augen ein tauglicher Ansatz. Im Zeitraum der letzten Strategie ist jedoch der MIV weiter angestiegen und damit die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs. Gerade das erste V, «Verkehr vermeiden» wird viel zu wenig entschlossen angegangen. Gewisse wirksame Massnahmen wie beispielsweise höhere Abgaben auf Treibstoff, liegen zwar nicht in der Kompetenz der Regionalkonferenz. Wir vermissen in der Strategie aber Stossrichtungen, wie sich die Region auf übergeordneten Ebenen für eine umwelt- und menschengerechte Mobilität einsetzen könnte. In Anbetracht des Klimanotstandes und des begrenzten Platzes in den Agglomerationen plädieren wir für einen neuen Ansatz. Die Verkehrsmenge muss sich primär an Belastungsgrenzen orientieren: Belastung für die Bevölkerung durch Lärm, Luftschadstoffe, Belastung des Klimas, Belastung des Raums. Die grundlegenden Fragen müssten beispielsweise sein: Wie viel CO2 darf der Verkehr in der Region Bern 2040 noch verursachen, wenn die Klimaziele von Paris erreicht werden sollen? Wieviel Verkehr verträgt die Agglomeration? Welche Qualitäten wollen wir im Strassenraum erreichen? So käme man zu einer angebotsorientierten Verkehrspolitik.	x	x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 40)
89	Vortritt Fussgänger	Teilweise	Das Zahlenmaterial in Kapitel 4ff ist teilw. nicht durchgängig vergleichbar. Gewisse Gemeindeteile und Zentren der Stufe 3 und 4 werden in den Statistiken z.T. nicht den gleichen Gebieten zugeordnet. Vortritt Fussgänger ist zudem strikt gegen die Zulassung von e-Trotinetts. Für Fussgänger sind sie eine grosse Gefahr. Städte wie Zürich und Paris haben die e-Trotinetts bereits verboten, Basel hat mit der kurzen Lebensdauer und dem damit verbundenen Elektroschrott zu kämpfen. Bern soll es besser machen und zugunsten der vulnerabelsten Verkehrsgruppe, der Fussgänger, bereits von Anfang an in der Mobilitätsstrategie auf die Zulassung von e-Trotinetts verzichten.	x			Es ist sowohl die Entwicklung nach Raumtypen als auch nach Sektoren von Interesse, deshalb werden Tabellen mit beiden räumlichen Einteilungen verwendet. Die Prognosen zur Siedlungsentwicklung entsprechen dem im GVM BE hinterlegten Szenario.

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
90	Wirtschaftsverbände Region Bern	Teilweise	Für die eingangs skizzierte 4V-Strategie fehlt die politische Legitimation. Dürfte es sich beim strategischen Ziel «Vernetzen» noch um ein relativ unbestrittenes Anliegen handeln, sind die Zielsetzungen und Handlungsfelder (oder zumindest Teile davon) bei «Vermeiden», «Verlagern» und «verträglich gestalten» Gegenstand jahrzehntelanger, höchst kontrovers geführter politischer Diskussionen. Inwieweit die zuständigen Parlamente resp. die Stimmbewohner der RKBM-Gemeinden die 4V-Strategie unterstützen ist nicht ersichtlich. Die Mobilitätsstrategie ist ein intern erarbeitetes Konzept der RKBM und wurde weder durch das Volk noch durch die Parlamente in einem ordentlichen politischen Prozess legitimiert. Diesen Mangel mag auch eine Mitwirkung unter Einschluss einer gewissen Zahl von Organisationen nicht zu heilen. Entscheidungen zu Massnahmen, über deren Umsetzung Legislative oder Souverän zu beschliessen haben, dürfen in der Mobilitätsstrategie nicht enthalten sein und auch nicht suggeriert werden.	x			Der Anstoss für die Erarbeitung der Mobilitätsstrategie 2040 stammt aus der Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland welche sich aus politischen Vertretenden der Gemeinden zusammensetzt. Weiter wurden alle Inhalte der Strategie im Rahmen von drei Workshops im Jahr 2018 erarbeitet. An den Workshops nahmen Gemeinderäte, Vertreter der Gemeindeverwaltung, der kantonalen Verwaltung und von TUs teil.

4.2 Vision und Zielsetzungen für das Gesamtverkehrssystem 2040 – Teilen Sie die Vision «eine effiziente und vernetzte Mobilität» für die Region Bern-Mittelland?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
1	Allmendingen	Ja	-	x			
2	Arni	Ja	-	x			
3	Bäriswil	Ja	-	x			
4	Belp	Teilweise	Die Vision wird unterstützt. Bei der Umsetzung ist jedoch darauf zu achten, dass die gemeinsame Strategie von und für die Stadt-, Agglomerations- und Landgemeinden der RKBM ausgewogen und partnerschaftlich erfolgt. Wir befürchten, dass diese üblicherweise allgemein verfasste Vision, letztlich im konkreten Fall eine Legitimation zu übermässig einschränkenden Massnahmen zu Lasten der Agglomerationsgemeinden ergibt.	x			
5	Bern	Ja	Die Vision könnte geschärft werden mit der Ergänzung der «Nachhaltigkeit»: «Eine effiziente, nachhaltige und vernetzte Mobilität für alle»		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 5 und S. 28)
6	Biglen	Ja	-	x			
7	Bolligen	Ja	-	x			
8	Bowil	Teilweise	Die Vernetzung löst das Parkplatzproblem nicht. Die Bevölkerung wächst und das Freizeitverhalten bringt erwiesenermassen einen stetig wachsenden Verkehr.	x			
9	Brenzikofen	Ja	-	x			
10	Diemerswil	Ja	-	x			
11	Fraubrunnen	K.A.	-	x			
12	Frauenkappelen	Ja	-	x			
13	Freimettigen	Teilweise	Wir bezweifeln, dass die Visionen und Zielsetzungen politisch wie finanziell überhaupt durchgesetzt werden können. Ferner sollten in der ganzen Region Arbeitsplätze geschaffen werden und nicht nur in der Agglomeration. Auch in den ländlichen Regionen kann man am selben Ort Wohnen und Arbeiten	x			
14	Gerzensee	Ja	-	x			
15	Grosshochstetten	Ja	-	x			
16	Guggisberg	Ja	-	x			
17	Häutligen	Teilweise	Aussage Vision: "Eine effiziente und vernetzen Mobilität für alle". Diese Aussage tönt gut, jedoch werden die ländlichen Gebiete mit dieser Aussage nicht berücksichtigt! Es ist zu beachten, dass gegebene Örtlichkeiten bzw. Gemeinden im ländlichen Raum, die sich nicht an einer ÖV-Linie befinden nicht ausser Acht gelassen bzw. vergessen werden sollen. Es kann nicht sein, dass solche Gebiete doppelt gestraft werden. Erstens weil Sie ohne ÖV leben müssen (jedoch finanziell an den ÖV bezahlen) und zweitens und das ist das schlimmere Übel, dass man diese bei der Entwicklung noch abstraf, weil eben die ÖV's fehlen! Für diese Gebiete sollten auch klare Perspektiven aufgezeigt werden!	x	x		Teils im Schlussbericht aufgenommen (S. 36)
18	Herbligen	Ja	-	x			
19	Iffwil	Teilweise	Eine effiziente und vernetzte Mobilität für ALLE! D.h., auch für ländliche Gemeinden. Das Verkehrssystem muss nicht nur leistungsfähig, sicher und umweltschonend sein, sondern gerade für ländliche Gemeinden auch finanzielle Anreize bieten. Anders gesagt: die Nutzung des ÖV muss attraktiv sein. Die Abhängigkeit vom Fahrplan, den Zeitbedarf für die Fahrstrecken und der finanzielle Aufwand muss im Verhältnis sein und darf den Nutzer nicht übermässig einschränken und belasten. Salopp gesagt, muss sich die Nutzung des ÖV lohnen, andernfalls die Pendler vom ländlichen Raum kaum einen Grund finden, auf den ÖV um zusteigen. Die ländlichen Gemeinden verfügen oft nicht über einen dichten Fahrplan. Der Nutzer ist an einen Fahrplan gebunden, womit seine Flexibilität eingeschränkt wird. Ist die Fahrzeit mit dem ÖV dann auch noch länger als mit dem Privatauto, steigt die Hürde, um auf den ÖV umzusteigen. Zahlt sich die Einschränkung für den Nutzer finanziell nicht aus, dürfte eine Mehrheit der ländlichen Bevölkerung den Privatwagen bevorzugen. Wie weit der Pendler den Faktor «Umwelt» in seine Rechnung mit einbezieht und gewichtet, ist fraglich.	x			
20	Ittigen	Ja	-	x			
21	Jaberg	Ja	-	x			
22	Jegenstorf	Teilweise	Die Vision müsste fassbarere Umsetzungsmassnahmen für die Gemeinde enthalten.	x			
23	Kaufdorf	Ja	Gilt hoffentlich für viele Regionen, es hat wenig spezifisches oder gar ein einmaliges Projekt	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennnissnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
24	Kehrsatz	Ja	-	x			
25	Kiesen	Ja	-	x			
26	Kirchenthurnen	Ja	-	x			
27	Köniz	Ja	Der Begriff "effizient" (effiziente Mobilität, usw.) ist sowohl wirtschaftlich als auch bezüglich Raumnutzung (flächeneffizientes Verkehrssystem, insbesondere in urbanen Teilräumen) zu verstehen. Der Beitrag einer vernetzten Mobilität an die in Kapitel 4.3 genannten Herausforderungen ist klarer herauszuarbeiten.	x	x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 5 & S. 26)
28	Konolfingen	Ja	-	x			
29	Kriechenwil	Teilweise	Die Gemeinde spricht sich grundsätzlich für eine energieeffizienten, gut ausgebauten und wirtschaftlichen Verkehrsmix aus. Wir befürchten allerdings, dass die RKBM auch hier wieder im Alltagsgeschäft den Fokus primär auf die Kernagglomeration von Bern legt und die Peripheriegemeinden, wie z.B. Kriechenwil, tendenziell stiefmütterlich behandelt, als Zusatzkässeli missbraucht und/oder die Einwohnerschaft des ländlichen Raumes, trotz struktureller und sozio-demografischer Unterschiede zum urbanen Raum, ein "städtisches" Verkehrsregime aufdrücken möchte.	x			
30	Linden	Teilweise	Mit der tendenziellen Reduktion von Parkplätzen und Geschwindigkeitsregimen in urbanen Gebieten wird sich der motorisierte Verkehr, von welchem auch die Flexibilität der Wirtschaft/Freizeit abhängig ist, in die Agglomeration und den ländlichen Raum ausweichen.	x			
31	Mattstetten	Ja	-	x			
32	Meikirch	Teilweise	Von Grundsatz her überzeugt die Vision. In der Umsetzung befürchten wir, dass dem Gleichgewicht zwischen der Stadt und Land-Mobilität Zuwenig Rechnung getragen wird. An die Region angepasste Ziele und Massnahmen sind nötig.	x			
33	Mirchel	Ja	-	x			
34	Mühlethurnen	Ja	Dem ländlichen Raum wurde zu wenig Beachtung geschenkt. Der Freizeitverkehr kann noch zunehmen.	x			
35	Münchenbuchsee	Teilweise	Auf S. 25 steht: „Den Einsatz nichterneuerbarer Energieträger für Mobilitätsbedürfnisse minimieren.“u.a. darin kommt zu wenig zum Ausdruck, dass Lithium für Akkus ein begrenzter Rohstoff ist und die ökologischen Auswirkungen derzeit zu wenig bekannt sind. Auch auf S. 39 wird „nur“ auf elektrische Alternativen hingewiesen – diese abschliessende Einschätzung erscheint für den Planungshorizont zu einschränkend und berücksichtigt Alternativen zu wenig.	x	x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 40)
36	Münsingen	Teilweise	Die Vision, dass die Bevölkerung und Wirtschaft im gesamten Raum Bern-Mittelland langfristig über eine gute Erreichbarkeit verfügt und dazu ein leistungsfähiges, sicheres und umweltschonendes Gesamtverkehrssystem bereitzustellen ist, teilen wir. Die Qualität der Angebote für die Nutzenden aller Regionen soll auch in Zukunft hoch sein. Es ist darauf zu achten, dass neue Angebote und Vernetzungen für die Nutzenden bequem bleiben. Einer ungewünschten Entwicklung des Mobilitätsverhaltens ist Gegensteuer zu geben. Wichtig ist auch, dass mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder sowie ältere Personen die neuen Angebote problemlos nutzen können und in ihrer Mobilität nicht eingeschränkt werden.	x			
37	Muri	Ja	-	x			
38	Neuenegg	Teilweise	Da es sich um eine Mobilitätsstrategie für den Perimeter der RKBM handelt, werden Probleme der ländlichen Randgemeinden, wie Neuenegg, nicht vollumfänglich berücksichtigt. Es wäre wünschenswert, wenn die Strategie zukünftig auch über den Perimeter hinaus erarbeitet würde (Stichwort Autobahnausfahrt Fillistorf).	x			Die Mobilitätsstrategie 2040 bezieht sich auf den Strassen- und Schienenverkehr im Perimeter der RKBM. Die Zuständigkeit ausserhalb des RKBM Perimeters liegt bei den Regionen und bei den kantonalen und nationalen Stellen.
39	Niedermuhlern	K.A	-	x			
40	Oberbalm	Ja	-	x			
41	Oberthal	Ja	Grundsätzliche Strategie ist i.O	x			
42	Ostermundigen	Ja	-	x			
43	Riggisberg	Teilweise	Grundsätzlich teilen wir die Visionen und Zielsetzungen. Aus heutiger Sicht ist schwierig zu beurteilen, was umsetzbar sein wird. Wir befürchten, dass wir mit der Zustimmung zu den Visionen einen „Blanko-Check“ ausstellen, ohne zu wissen, was wir dafür kaufen. In den Visionen darf der ländlicher Raum nicht vergessen werden. D.h. die ländlichen Zentren sind zwingend zu stärken.	x			
44	Rubigen	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennnissnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
45	Rüeggisberg	Teilweise	Aus Sicht einer ländlichen Gemeinde ist der starke Fokus auf die Optimierung in den Zentren unbefriedigend, da wenig brauchbare Alternativen für längere Anfahrtswege berücksichtigt werden. Die Grundversorgung in ländlichen Gebieten muss genauso hohe Priorität haben, da sich hier das Vernetzen des ÖV schwieriger gestaltet, die Ressourcen der Gemeinden kleiner sind und mit einer direkten Zunahme des MIV gekoppelt ist, falls der ÖV auf Grund von schwacher Nutzung abgebaut wird. Es braucht ein Umdenken in der Bevölkerung aber auch ein attraktives Angebot des ÖV, sowie Möglichkeiten MIV und ÖV zu kombinieren (z.B. Parkplätze an «Mobilitätshubs»). Schlussendlich profitieren davon Stadt, Land und Agglomeration.	x			
46	Rüscheegg	Ja	-	x			
47	Schwarzenburg	Ja	-	x			
48	Stettlen	Teilweise	Alles Wünschbare ist hineingepackt – aber somit wenig griffig. Formulierungen mit „sollen“, „nach Möglichkeit“ etc. lassen an der gewünschten Schlagkraft der Strategie zweifeln.	x			
49	Urtenen-Schönbühl	Ja	-	x			
50	Vechigen	Teilweise	Die hier formulierte Vision ist gut, denn das wollen wir ja alle. Uns fehlt aber eine klare politische Absicht. Visionen sind gut, wenn sie auch eine konkrete politische Richtung beinhalten (wie beispielsweise „Ein-dämmung des MIV, Förderung des ÖV, etc	x			
51	Wald	Ja	-	x			
52	Walkringen	Ja	-	x			
53	Wichtrach	Ja	-	x			
54	Wileroltigen	Ja	-	x			
55	Worb	Ja	-	x			
56	Zollikofen	Ja	-	x			
57	Zuzwil	Ja	-	x			
58	ASTRA	Ja	-	x			
59	BVE	Teilweise	Das Ziel «Effizienz» ist einerseits banal (wer will schon eine ineffiziente Mobilität?) und andererseits – wenn sie konkret interpretiert wird – vielschichtig. Es gibt Kosteneffizienz, Energieeffizienz, Ressourceneffizienz etc. Was ist gemeint? Wo sieht die Region heute oder in Zukunft Ineffizienzen? Ausserdem ist Effizienz an sich keine Vision, sondern vielmehr die technische Beschreibung eines Funktionierens. Es sagt noch nichts über den tatsächlichen Ressourcenverbrauch oder die tatsächlichen Emissionen aus. Eine Vision benötigt eine qualitative Aussage bzw. eine angestrebte Richtung. Dies wird mit dem nach-geschobenen Bezug auf ein nachhaltiges Verkehrssystem zwar nachgeholt, u.E. wäre es angebracht, sich bereits in der Vision mit dem Begriff «Effizienz» detailliert auseinanderzusetzen und etwa von «ressourcenschonender» Mobilität zu sprechen. Ferner darf Effizienz nicht automatisch mit Verbesserung gleichgesetzt werden. Ein grosses Problem bei Effizienzsteigerungen ist nämlich der sog. Rebound-Effekt: Wenn Leistungen effizienter erbracht werden, steigt deren Verbrauch.		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 5 und S. 28)
60	Bernmobil	Ja	Wir würden es begrüssen, wenn konkrete Ziele wie bspw. CO2-Reduktion, Messgrössen zur Verkehrssicherheit, etc. aufgenommen würden.	x			
61	BLS	Ja	-	x			
62	Postauto	Ja	Da die Mobilität nicht nur innerhalb der RKBM verläuft ist eine Einbettung in die kantonale bzw. nationale Mobilitätsstrategie wichtig. CO2-neutral ist möglicherweise eine treffendere Bezeichnung als e-Mobilität und Wasserstoff.		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 26 und S. 40)
63	Alternative Linke Bern	Teilweise	Die Vision ist grundsätzlich sinnvoll. Allerdings ist zu bemerken, dass «nachhaltige Mobilität» nicht automatisch aus «effizient und vernetzt» folgt. Das bedeutet, dass die Vision nur dann sinnvoll ist, wenn das Ziel «Nachhaltigkeit» in allen der genannten Bereichen angestrebt wird und das kann unter Umständen auch bedeuten, dass der motorisierte Verkehr (unabhängig von der Antriebsart). weniger attraktiv gestalten werden muss.		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 5 und S. 28)
64	ASTAG	Ja	-	x			
65	BDP Kanton Bern	Ja	-	x			
66	Bernapark AG	Teilweise	Die Vision wird unterstützt. Bei der Umsetzung ist jedoch darauf zu achten, dass die gemeinsame Strategie von und für die Stadt-, Agglomerations- und Landgemeinden der RKBM ausgewogen und partnerschaftlich erfolgt. Wir befürchten, dass diese üblicherweise allgemein gefasste Vision letztlich im konkreten Fall eine Legitimation zu übermässig einschränkenden Massnahmen zu Lasten der Agglomerationsgemeinden ergibt.	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
67	Berner KMU	Ja	-	x			
68	Cargo sous terrain	Ja	-	x			
69	Flughafen Bern	Teilweise	Die Luftfahrt hat heute auf regionaler Ebene nur eine marginale Bedeutung. Es ist hingegen davon auszugehen, dass in 10-20 Jahren neue Möglichkeiten (Bsp. Drohntaxi) bestehen werden.	x			
70	Fussverkehr Kanton Bern	Teilweise	Wir beurteilen die Vermeidung des motorisierten Verkehrs als sehr wichtig. Der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr sind entsprechend zu fördern, damit sie ihre Anteile am Gesamtverkehr erhöhen können	x			
71	GLP Kanton Bern	Ja	-	x			
72	Grüne Freie Liste	Teilweise	Wir begrüßen, dass trotz Bevölkerungswachstum und der Zunahme der Arbeitsplätze der MIV nicht zu-nehmen soll. Selbstverständlich unterstützen wir eine effiziente Mobilität. Aus unserer Sicht handelt es sich aber nicht um eine Vision, sondern einfach darum, wie können wir den Verkehr bewältigen (ein bisschen mehr ÖV, ein bisschen mehr Velo und Fussgänger, ein bisschen weniger MIV). Unsere Vision wäre vielmehr, das Aufkommen und den Platzbedarf des MIV im städtischen Raum deutlich zu reduzieren. Deutlich heisst zum Beispiel eine Halbierung oder ähnlich, das wäre eine Vision.	x			
73	Grüne Mittelland Nord	Nein	In der Vision «Eine effiziente und vernetzte Mobilität für alle» fehlt uns der Aspekt der Ressourcenschonung, der für uns prioritär ist. Die Mobilität muss sich am prioritären Ziel der Schonung von Ressourcen (inkl. Raum und Klima) orientieren.		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 40)
74	Grüne Worb	Teilweise	Hier schreibt man richtigerweise von der Verlagerung zu umweltverträglichen und flächensparenden Verkehrsmitteln. In den folgenden Kapiteln fehlt aber bei den Zielen zur Verlagerung die Umweltverträglichkeit (siehe Bemerkungen zu Punkt 5 c und d).		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 40)
75	Grünes Bündnis Bern	K.A	In der Vision «Eine effiziente und vernetzte Mobilität für alle» fehlt uns der Aspekt der Ressourcenschonung, welcher für uns prioritär ist. Die Mobilität muss sich am prioritären Ziel der Schonung von Ressourcen orientieren.	x			
76	IGÖV Bern	Teilweise	Hinweise auf übergeordnete Strategien und Programme sind in Kapitel 2.1 zu finden, aber in den Formulierungen zu Zielen, strategischen Stossrichtungen und Handlungsfeldern ist die Abstimmung mit diesen Grundlagen kaum zu finden. Ebenso fehlt der Bezug zu Projekten und Programmen wie «Smart City» oder «smartrail 4.0». Da viele Verkehrsströme über die Regionsgrenzen hinaus bzw. herein fließen, ist überregionales Denken und Handeln zwingend. Die Region Bern-Mittelland ist das zentrale Herzstück des Kantons und der Hauptstadtregion. Ihre Mobilitätsstrategie ist einerseits prägend für ein weites Umfeld, andererseits muss sie die Mobilitätsbedürfnisse und -entwicklungen der umliegenden Regionen berücksichtigen. Die allenfalls nötige Harmonisierung der Mobilitätsstrategien zwischen den Verwaltungsregionen des Kantons Bern dürfte somit bald zur Neunerprobe für die Qualität der Planungsarbeiten werden. Weiter wird die gemeinsame Schaffung von überregionalen Voraussetzungen und Regeln für den Einbezug der bereits im Aufbau befindlichen Mobilitätsplattformen der ÖV-Branche ein wichtiges Element des koordinierten Vorgehens sein (Datenverwaltung, Besteller/Ersteller-Prinzip). Dieser Aspekt, auch wenn er in gewissen Teilen als Selbstverständlichkeit betrachtet werden kann, fehlt uns im vorliegenden Dokument.	x			
77	Kronawitter GMBH	Teilweise	Insgesamt ja. Die Vision setzt zu sehr auf die Automatisierung, die voraussichtlich länger brauchen wird. Dabei sind relevante Teile mit on demand Shuttles auch mit Fahrern bereits heute erreichbar. Zudem wachsen aus unseren ersten Erfahrungen mit on demand Shuttles in Herzogenbuchsee die Zweifel, ob die Automatisierung des Fahrens mit geteilten, kleineren Fahrzeugen (Minibusse) die in sie gesteckten Erwartungen erfüllen werden. Wichtig und richtig ist aus unserer Sicht insbesondere der Einbezug der Anbieter neuer Mobilitätsangebote. Die Region Bern-Mittelland könnte aus unserer Sicht noch deutlich stärker auftreten, was die Innovationen von Mobilität angeht. Ähnlich wie in Schaffhausen kann diese Region zu einem «Innovationshotspot» werden, mit wahrscheinlich besseren Entwicklungspotential. Dazu könnte z.B. auf das 2018 gegründete «innolab smart mobility» stärker genutzt werden, in dem u.a. Bernmobil, die BLS sowie verschiedene Unternehmen anderer Branchen in einer «open innovation Plattform» organisiert sind.	x			
78	Läbigig Stadt	Teilweise	Es fehlen Aspekte in richtig Ressourcenschonung, es braucht auch in der Befriedigung des Mobilitätsbedürfnisses einen Paradigmenwechsel. Mobilität soll nicht uneingeschränkt gefördert werden. Stadt der kurzen Wege und Region der kurzen Wege wären Schlagwörter (Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Frei-zeit liegen nah beieinander). Es sollte mehr in die Förderung von Langsamverkehr investiert werden.	x			Im Schlussbericht aufgenommen (S. 40)
79	Mieterinnen- und Mieterverband Bern	Ja	Aus Sicht MV ist alles zu vermeiden, wodurch die zunehmende Mobilität zur Beeinträchtigung der Wohnlagenim Zentrum führt. Denn dadurch entsteht ein Sog nach Aussen, wodurch mehr Mobilität generiertwird, welche allenfalls die Wohnlagen in den Zentren weiter desattraktivieren könnten etc. Der MV unterstützt daher grundsätzlich Bemühungen, welche einer solchen „Negativspirale“ entgegenwirken.	x			
80	Naturpark Gantrisch	Teilweise	Die Strategie entspricht in weiten Teilen den Zielen des Naturparks (siehe auch Faktenblätter des Regionalentwicklungskonzepts in der Beilage). Ein wichtiger Aspekt ist die Rückhaltung und die Umsteigepunkte für Pendler (S.5 der Faktenblätter). Für den NPG speziell von Interesse ist die Planung des Freizeitverkehrs. Dieser muss so geplant werden, dass attraktive Freizeitangebote (z.B. Gägersteg, Seilpark, etc.) ohne Auto genutzt werden können. Besonders die Abstimmung mit Mountainbike, Velo- und E-Bike Routen ist zentral. Siehe auch die Ziele und Vision der Mobilitätsstrategie und Grundlagenkonzept Langsamverkehrsrouten (Beilage)“		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 41)

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennnissnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
81	Projekt Mobilität 2050	Ja	Wir sind bereit und interessiert, mit Ihnen resp. den Gemeinden und/oder Gemeindegruppen, die zur Umsetzung der Strategie notwendigen Massnahmen zu entwickeln und zu realisieren.	x			
82	ProVelo Bern	Teilweise	Im Zentrum der Vision sollten die Vermeidung sowie die Verlagerung des Verkehrsaufkommens stehen. Insbesondere die Verlagerung des MIV auf Transportmittel, die weniger umweltbelastend sind und pro Person möglichst wenig Fläche beanspruchen. So können mobilitätsbedingte Belastungen direkter reduziert werden. Mittels physischer Vernetzung der unterschiedlichen Transportmittel kann dann darauf aufbauend die Effizienz gesteigert werden.	x			
83	SchweizMobil	Ja	-	x			
84	SP Stadt Bern	Teilweise	siehe oben	x			
85	SP Worb	Teilweise	Aus Sicht der SP muss umweltschonend bereits in der Vision erscheinen, da dies aus unserer Sicht ein primäres Kriterium einer zukünftigen Mobilität sein muss. Eine vernetzte Mobilität ist aus unserer Sicht kein Selbstzweck, die Vernetzung kann nur helfen, die Mobilität ökologischer, effizienter, komfortabler, etc. zu gestalten. Entsprechend schlagen wir als Vision «eine effiziente und umweltschonende Mobilität für Alle» vor.		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S 28 und S. 40)
86	SVP Bern Mittelland	Teilweise	Vom Grundsätzlichen her überzeugt die Vision. In der Umsetzung befürchten wir, dass dem Gleichgewicht zwischen der Stadt- und Land-Mobilität Zuwenig Rechnung getragen wird. Wir befürchten, dass diese - üblicherweise allgemein verfasste - Vision letztlich im konkreten Fall eine Legitimation zu übermässig einschränkenden Massnahmen ergibt.	x			Im Schlussbericht aufgenommen (S 38 und S.39)
87	TCS Sektion Bern	Teilweise	Eine effiziente und vernetzte Mobilität ist grundsätzliche zu begrüssen. Hierbei sollen jedoch alle Verkehrsträger gleichwertig behandelt werden. Ein Best fit beinhaltet eine ausgewogenen Gesamtlösung, in der die Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmenden und -träger berücksichtigt werden (siehe auch 5.).	x			
88	Verein Spurwechsel	Nein	In der Vision «Eine effiziente und vernetzte Mobilität für alle» fehlt uns der Aspekt der Ressourcenschonung, welcher für uns prioritär ist. Die Mobilität muss sich am Ziel der Schonung von Ressourcen orientieren. Eine effiziente Mobilität ist für uns nur anzustreben, wenn auch der Aspekt der Ressourcenschonung darin enthalten ist. Das geht jedoch nicht klar aus dem Entwurf hervor. Effizient könnte auch sein, wenn man möglichst rasch von A nach B gelangt. Wir sind auch nicht für die uneingeschränkte Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen: Wie oben ausgeführt gibt es für uns Belastbarkeitsgrenzen bezüglich Klima- und Raumauswirkungen der Mobilität, die zwingend berücksichtigt werden müssen. Es braucht in der Verkehrsplanung immer ein Korrektiv – dies ist in der Vision nicht ersichtlich. Wir plädieren für die Vision einer Agglomeration der kurzen Wege, in der die verschiedenen Lebensbereiche und Bedürfnisse (Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Freizeit) nahe beieinander liegen und dadurch wenig Verkehr verursacht wird. Sind die Wege kurz, können sie mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln (zu Fuss, per (E-) Velo) bewältigt werden.	x			
89	Vortritt Fussgänger	Teilweise	Die Vision als Ganzes ist rühmlich. Leider wirft die Umsetzung insbesondere zwischen der Stadt und dem Land grundlegende Fragen auf und deshalb ist die Vision zu allgemein verfasst, da ins besonders der Stadt- und Land-Mobilität Zuwenig Rechnung getragen wird.	x			
90	Wirtschaftsverbände Region Bern	Teilweise	Die genannte Vision einer «effizienten und vernetzten Mobilität» wird in dieser unverbindlichen Form unterstützt. Auch die übergeordnete Zielsetzung eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems mit den Dimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt wird in dieser unverbindlichen Form unterstützt. In der nachfolgenden Konkretisierung ist allerdings festzustellen, dass die Dimension Wirtschaft nur Randnotizist resp. teilweise wenig erbaulich interpretiert wird. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass ein einwandfreifunktionierender Verkehr wichtige Voraussetzung für eine prosperierende Wirtschaft ist. Diese wiederum ist Grundlage, um überhaupt in den Dimensionen Gesellschaft und Umwelt Handlungsspielraum zu haben.	x			

4.3 Vision und Zielsetzungen in den Dimensionen Wirtschaft, Gesellschaft, Umwelt - Teilen Sie die formulierten Ziele der Mobilitätsstrategie 2040 für das Gesamtverkehrssystem der Region Bern-Mittelland?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
1	Allmendingen	Ja	-	x			
2	Arni	Ja	-	x			
3	Bäriswil	Ja	-	x			
4	Belp	Teilweise	Grundsätzlich ist die Vision zu befürworten. Auch hier aber muss darauf geachtet werden, dass bspw. eine Verlagerung aus dem Zentrum nicht zu Lasten der umliegenden Gemeinden erfolgt.	x			
5	Bern	Teilweise	Vierter Kasten: Hier geht es u.a. um die Schnittstelle Autobahn-Stadtstrasse. «... Dazu muss sichergestellt werden, dass an den Schnittstellen zwischen diesen Netzen keine übermässigen Überlastungen entstehen. ...» Hier braucht es eine Ergänzung, dass das Verkehrswachstum auf den Autobahnen nicht «automatisch» zu einem Verkehrswachstum auf dem angrenzenden Netz führen darf, sondern– im Gegenteil – zumindest im städtischen Gebiet eine Entlastung mit sich bringen muss. Die von der Stadt Bern angestrebten Reduktionsziele beim MIV haben auch für diese Schnittstellen ihre Gültigkeit. Im Weiteren verweisen wir auf die briefliche Stellungnahme inkl. des Anhangs	x			
6	Biglen	Ja	-	x			
7	Bolligen	Ja	-	x			
8	Bowil	Teilweise	Die formulierten Ziele widersprechen teilweise den aufgezeigten Massnahmen.		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 36)
9	Brenzikofen	Ja	-	x			
10	Diemerswil	Ja	-	x			
11	Fraubrunnen	K.A	-	x			
12	Frauenkappelen	Teilweise	Die Strategie macht keine Aussage über die wirtschaftliche Effizienz in der Gesamtproduktion von Fahrleistung. Es gäbe beispielsweise in der Schweiz mit über 300 im Service-Public tätigen Transportunternehmungen sehr viel Effizienzpotential (vergl. Z.B. mit München) durch Synergienutzen (sprich Fusionen von Mobilitätsunternehmungen). Auch in unserer Region sind sehr viele Unternehmer im Spiel, die Service-Public vom Netzmanagement bis zur Fahrleistung und Infrastrukturbetrieb betreiben. Im Speziellen wird heute ÖV zu teuer produziert; die Ausschreibungen des Kantons bewirken keine Preisnivellierung nach unten; im Gegenteil; diese sind eher Kostentreiber. Ähnlich der kantonalen Bestrebungen zu Gemeindefusionen, müsste auch eine Konsolidierung der Anbieter öffentlicher Leistungen als strategisches Ziel vorgesehen werden: Nicht nur Energieeffizienz, sondern auch Produktionseffizienz verbessern.	x			Die Mobilitätsstrategie 2040 bezieht sich auf den Strassen- und Schienenverkehr im Perimeter der RKBM. Die Zuständigkeit ausserhalb des RKBM Perimeters liegt bei den Regionen und bei den kantonalen und nationalen Stellen.
13	Freimettigen	Teilweise	Der Platz in der Agglomeration ist beschränkt. Deshalb sollten leerstehende Bauernhäuser/Ökonomieteile in den ländlichen Regionen besser genutzt werden können.			x	Die Umnutzung von Bauten ausserhalb der Bauzone ist nicht Bestandteil der Mobilitätsstrategie der RKBM. Sowohl der Kanton wie auch die RKBM verfolgen aktiv Projekte zur qualitativen Siedlungsentwicklung nach Innen.
14	Gerzensee	Ja	Die Zielsetzungen beinhalten schwer aufeinander abzustimmende Kräfte. Es braucht viel Aufklärung und Dialog und eine gute Abstimmung auf die unterschiedlichen Raumtypen.	x			
15	Grosshoechstetten	Ja	-	x			
16	Guggisberg	Ja	-	x			
17	Häutligen	Ja	-	x			
18	Herbligen	Ja	-	x			
19	Iffwil	Teilweise	Finanzieller Anreiz für die Nutzung des ÖV schaffen, denn die Rechnung des Pendlers gestaltet sich relativ einfach: «Unabhängigkeit+Fahrzeit+Fahrkosten mit Privatauto» steht bei der Nutzung des ÖV «der Abhängigkeit aufgrund des Fahrplans, dem Zeitbedarf für die Fahrt (Vernetzung ÖV/evtl. fehlende Direktanschlüsse) und den Billetkosten gegenüber». Für Personen mit Behinderung kommt ein weiterer Faktor hinzu.	x			
20	Ittigen	Ja	-	x			
21	Jaberg	Teilweise	Teile der Strategie sind aus heutiger Sicht nicht wirtschaftsfreundlich	x			
22	Jegenstorf	Teilweise	Es fehlen Kriterien zur Überprüfung, ob die Ziele der Strategie erreicht worden sind. Der Erfolg der Strategie ist deshalb aus unserer Sicht nicht messbar.	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
23	Kaufdorf	Teilweise	Entscheidend wäre hier doch der Zielerreichungsgrad und dies in einem System mit Kompensation! So müssten in Gebieten wo die Ziele fast erreicht sind eigentlich keine MIV mehr notwendig sein und sehr wenige Kilometer zurückgelegt werden (in der Stadt ein Auto auf 20 Haushalte), und bei weniger Dichte der MIV noch grosse Anteile und mehr Kilometer (Streusiedlung ein Auto auf 2 Haushalte).	x			
24	Kehrsatz	Ja	-	x			
25	Kiesen	Ja	-	x			
26	Kirchenturnen	Ja	-	x			
27	Köniz	Ja	Im Teilziel "Umwelt/Belastungsarm" wird als dritter Punkt ein (unterstützungswertes) Raumordnungsziel genannt (durchmischte Siedlungsstruktur). Hier müsste in der Mobilitätsstrategie der Beitrag der Mobilität dazu genannt sein (Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastrukturen so, dass eine durchmischte Siedlungsstruktur gefördert wird).		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 36)
28	Konolfingen	Ja	-	x			
29	Kriechenwil	Nein	Ein Ziel ist definiert als klare Nennung was von wem weshalb bis wann in welchem Ausmass/Grad zu tun ist. Es lassen sich qualitative oder quantitative Prüfgrössen definieren, d.h. überprüfbare Einzelmassnahmen formulieren. Dies ist nirgends gegeben im gesamten Bericht, auch nicht bei den Handlungsfeldern. Somit ist der Bericht entweder unvollständig den Gemeinden abgegeben worden oder der Begriff "Ziel" wird unsachgemäss benutzt als Synonym für "Vision/Stossrichtung". Als Beispiel sei hier erwähnt, dass hinsichtlich Energieeffizienz (S. 25) erwähnt wird, dass man vermehrt auf erneuerbare Energie im Verkehr setzen will. Sollte, in einem hypothetischen Szenario gedacht, bereits 2035 sämtliches Erdöl und Benzin aufgebraucht sein, wäre das Ziel "nicht-erneuerbare Energien für Mobilitätsbedürfnisse [zu] mini-mieren" bereits erfüllt, ohne dass etwas konkretes getan wurde. Möchte die RKBM sich also Ziele geben, die sie automatisch erfüllt? Auch nutzen dem Klima mehr Elektroautos oder -trams wenig, wenn die dafür benötigte Energie durch Stromimporte aus französischen AKWs oder deutschen Kohlekraftwerken stammt. Wir möchten festhalten, dass aus unserer Sicht die Mobilitätsfrage mit der Energiefrage simultan zu klären ist, hierfür erachten wir den Kanton als Mehrheitsaktionärin der BKW als wichtigen Player	x			
30	Linden	Teilweise	Trotz wirtschaftlichen Einbussen ist durch das solidarische Verhalten der urbanen Gebiete eine bessere Mobilität mit ÖV zu ermöglichen.	x			
31	Mattstetten	Ja	-	x			
32	Meikirch	Teilweise	Grundsätzlich ist die Vision zu befürworten. Aber es muss darauf geachtet werden, dass eine Verlagerung aus dem Zentrum nicht zu Lasten der umliegenden Gemeinden erfolgt.	x			
33	Mirchel	Teilweise	Das Vermeiden von Verkehr soll durch raumplanerischen und nachfragedämpfenden Handlungsfelder erfolgen. Diese dürfen die Gemeinden im ländlichen Raum nicht benachteiligen. Wir verlangen, dass auch im ländlichen Raum eine gute ÖV-Erschliessung sowie ein angemessener Siedlungswachstum sichergestellt wird.	x			
34	Mühlethurnen	Teilweise	Die Ziele sind sehr hoch und allzu umfassend gesteckt, man sollte mehr fokussieren	x			
35	Münchenbuchsee	Teilweise	Umwelt: Einerseits ist die Energieeffizienz in der Mobilität ist zu verbessern, andererseits ist auf erneuerbare Energien umzustellen. Im folgenden Satz fehlt aber der Ansatz, dass energieeffiziente Antriebstechnologien (z.B. Hybrid, Erdgas/Biogas, Antriebe mit sparsamem Verbrauch) basierend zum Teil auch auf erneuerbaren Energieträgern durchaus sinnvoll sind.	x			
36	Münsingen	Teilweise	In der Abbildung 11 wird im Gegensatz zum Text nur noch von einer ausreichenden Erreichbarkeit gesprochen und nicht mehr von einer guten Erreichbarkeit. Das Ziel sollte sein, dass für alle Bevölkerungsgruppen und alle Teilräume soweit als immer wie möglich eine gute Erreichbarkeit mit nachhaltigen Verkehrsmitteln sichergestellt wird. Bei der Umsetzung von flexiblen und kombinierbaren Verkehrsmitteln ist darauf zu achten, dass die Angebote einfach und bequem bleiben. Mehrmaliges Umsteigen von A nach B könnte das Mobilitätsverhalten in eine falsche Richtung steuern. Die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens muss daher genau beobachtet und gesteuert werden. Die grösstmögliche Wirkung von neuen Investitionen findet man immer im städtischen Raum. Es besteht damit die Gefahr, dass der ländliche Raum benachteiligt wird. Die Erhöhung der Auslastungs- und Besetzungsgrade der Fahrzeuge auf der Strasse und der Schiene darf nicht zu einem Angebotsabbau im öffentlichen Verkehr führen. Im Bereich Umwelt ist darauf zu achten, dass die Mehrenergie für die Elektromobilität möglichst mit erneuerbaren Energieträgern abgedeckt werden kann. Der Flächenverbrauch wird damit jedoch nicht gemindert. Die Förderung von Fuss- und Veloverkehr, sowie ÖV sollte weiterhin eine hohe Priorität geniessen. Die Risiken und negativen Auswirkungen der Förderung von Elektromobilität müssen genau beobachtet und möglichst vermindert werden.	x			
37	Muri	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
38	Neuenegg	Ja	-	x			
39	Niedermuhlern	K.A	-	x			
40	Oberbalm	Ja	-	x			
41	Oberthal	K.A	Wenn für alle Teilräume der RKBM und alle Bevölkerungsgruppen eine gute Erreichbarkeit erzielt werden soll, lässt sich das nicht mit wirtschaftlicher Nachhaltigkeit erreichen. Im Hügel- und Berggebiet sowie in den ländlichen, zentrumsnahen Gebieten ist eine optimal ausgelastete Infrastruktur wegen der niedrigeren Bevölkerungszahl gar nicht erreichbar.	x			
42	Ostermundigen	Ja	-	x			
43	Riggisberg	Teilweise	Grundsätzlich werden die Ziele befürwortet. Es ist jedoch zu befürchten, dass bei diesen wenig konkreten Zielen jeder etwas anderes darunter versteht. Beispiele fehlen, um sich eine genaue Vorstellung zu machen.	x			
44	Rubigen	Ja	-	x			
45	Rüeggisberg	Teilweise	Siehe Frage 2	x			
46	Rüschegg	Ja	-	x			
47	Schwarzenburg	Ja	-	x			
48	Stettlen	Teilweise	Flughöhe: hoch. Formulierungen enthalten keine effektiven Zielformulierungen, sondern Tätigkeiten. Ist Zielsetzung auf Messbarkeit ausgerichtet?	x			
49	Urtenen-Schönbühl	Ja	-	x			
50	Vechigen	Ja	-	x			
51	Wald	Ja	-	x			
52	Walkringen	Ja	-	x			
53	Wichtrach	Ja	-	x			
54	Wileroltigen	Ja	-	x			
55	Worb	Ja	-	x			
56	Zollikofen	Ja	-	x			
57	Zuzwil	Ja	-	x			
58	ASTRA	Ja	-	x			
59	BVE	Teilweise	Die Ziele sind sehr allgemein formuliert. Gibt es aus den Workshops allenfalls regionsspezifischere Ziele? Kap. 5.1, letzter Abschnitt: «SmartRegion». Der Begriff sollte präzisiert werden.		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 29)
60	Bernmobil	Ja	-	x			
61	BLS	Ja	-	x			
62	Postauto	Ja	Wünschenswert wäre eine stärkere Konkretisierung/Priorisierung	x			
63	Alternative Linke Bern	Teilweise	Es gilt das Gleiche wie bei Frage 3. Ohne klares Bekenntnis zur «Nachhaltigkeit» sind die Ziele nicht kohärent umsetzbar. Insbesondere Attraktivität und Effizienz widersprechen dem Nachhaltigkeitsgedanken, wenn nicht bewusst lenkend eingegriffen wird (Reboundeffekte).	x			
64	ASTAG	Teilweise	Der richtige Einsatz der richtigen Verkehrsmittel ist unabdingbar, soll aber wirtschaftlich sinnvoll sein und nicht reglementiert werden (Zug im Güterverkehr auf kurzen Strecken).	x			
65	BDP Kanton Bern	Teilweise	Energieeffizienz: Als Zielsetzung für eine regionale Mobilitätsstrategie fraglich. Energieeffizienz ist über-geordnet von einer grossen Bedeutung.	x			
66	Bernapark AG	Ja	-	x			
67	Berner KMU	Ja	-	x			
68	Cargo sous terrain	Ja	-	x			
69	Flughafen Bern	Ja	-	x			
70	Fussverkehr Kanton Bern	Ja	-	x			
71	GLP Kanton Bern	Teilweise	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
72	Grüne Freie Liste	Teilweise	Selbstverständlich teilen wir die Ziele der nachhaltigen Mobilität. Aber sind wir ehrlich, es ist sehr schwierig, die wirtschaftlichen Interessen und die Umweltanliegen unter einen Hut zu bringen. Der MIV ist ein Segen für die Wirtschaft, aber für viele Bewohner und Nutzer der Stadt ist er gefährlich, störend, platzfressend und CO2 emittierend. PS: Gefährlich, störend und platzfressend ist der MIV auch mit Elektroantrieb.	x			
73	Grüne Mittelland Nord	Teilweise	Zielkonflikte zwischen den Zielen und den drei Dimensionen werden nicht behandelt. Es gibt zudem keine Hierarchisierung der Ziele. Wir fänden es zudem sinnvoll, die Ziele nach Raumtyp zu differenzieren. So könnte z.B. für den städtischen Raum das Ziel fossilfrei und der vollständige Verzicht auf entsprechend motorisierten Individualverkehr sein. Wir vermissen zudem eine Auflistung von Zielen, welche die Regionalkonferenz gegenüber den übergeordneten Stellen (Bund, Kanton) einbringen will (z.B. für gute Nachtzuganschlüsse von Bern aus). Eben-so bleibt unklar, welche Rollen die einzelnen Gemeinden zur Zielerreichung einnehmen.	x	x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 29)
74	Grüne Worb	Ja	-	x			
75	Grünes Bündnis Bern	Teilweise	Zielkonflikte zwischen den Zielen und den drei Dimensionen werden nicht behandelt. Es gibt zudem keine Hierarchisierung der Ziele. Wir fänden es zudem sinnvoll, die Ziele nach Raumtyp zu differenzieren. So könnte z.B. für den städtischen Raum das Ziel fossilfrei und der vollständige Verzicht auf motorisierten Individualverkehr sein. Wir vermissen zudem eine Auflistung von Zielen, welche die Regionalkonferenz gegenüber den übergeordneten Stellen (Bund, Kanton) einbringen will (z.B. für gute Nachtzuganschlüsse von Bern aus). Ebenso bleibt unklar, welche Rollen die einzelnen Gemeinden zur Zielerreichung einnehmen.	x	x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 29)
76	IGÖV Bern	Ja	Ja, aber: Mit den Zielen und Stossrichtungen der Mobilitätsstrategie 2040 sind wir einverstanden. Die Realisierung eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems ist von entscheidender Bedeutung für eine lebenswerte Zukunft der Bevölkerung. Das in der Nachhaltigkeitsdimension «Wirtschaft» (S. 25) formulierte Ziel «Daten von Anbietern und Nutzenden digital vernetzen und zur Verkehrsoptimierung nutzen» muss jedoch – als Basis von gemeinsamen Plattformen für die wirksame Steuerung des Verkehrs und die Vernetzung umfassender Leistungsangebote – der Region bzw. den Behörden der Regionsgemeinden und der von ihnen beauftragten Anbietern vorbehalten bleiben. Die Steuerung und Datenverwaltung darf nicht in die Hände von «Google» und Konsorten geraten. Die Abstimmung mit dem Kanton in seiner Funktion als Besteller wichtiger ÖV-Leistungen ist dabei zusätzlich zu beachten.	x			
77	Kronawitter GMBH	Ja	Am wichtigsten ist aus unserer Sicht die Erhöhung des Besetzungsgrades von Strassenfahrzeugen (ganzer Tag) und öV-Fahrzeugen (ausserhalb der Hauptverkehrszeiten). Das hat den grössten Hebel und braucht keine oder nur minimale (teure) Infrastrukturmassnahmen.	x			
78	Läbigig Stadt	Teilweise	Siehe oben	x			
79	Mieterinnen- und Mieterverband Bern	Ja	Die Zielsetzungen dienen dem Anliegen des MV Region Bern, Verkehr siedlungsverträglich zu gestalten.	x			
80	Naturpark Gantrisch	Teilweise	Für die Priorisierung von Investitionen soll nicht nur die «grösstmögliche Wirkung» mengenmässig massgebend sein, sondern auch qualitative Merkmale wie Innovation --> Das Verkehrssystem soll möglichst innovative Verkehrsmittel fördern. Die Forderung nach möglichst hohen Auslastungs- und Besetzungs-graden sind für den ländlichen Raum zu relativieren, diese kann wegen der dünnen Besiedelung und den unregelmässigen und schlecht planbaren Spitzenzeiten nicht mit urbanen Gebieten verglichen werden.	x			
81	Projekt Mobilität 2050	Ja	Nützt aber nur, wenn konkrete erste Schritte auf Stufe Gemeinde/Region gemacht und damit Erfahrungen gesammelt werden, auf deren Basis weitergehende Entwicklungen erfolgen können. Ein erster Schritt könnten gemeindespezifische Strategien (auf Basis der RKBM-Strategie) sein.	x			
82	ProVelo Bern	Teilweise	WirtschaftJe attraktiver das Verkehrssystem ausgestaltet ist, desto einfacher und komfortabler lassen sich Güterund Menschen transportieren. Dies kann zu einer unerwünschten weiteren Steigerung der Mobilität führen.Die negativen Folgen der Sammlung von Verkehrsdaten der Anwenderinnen und Anwender überwiegenunseres Erachtens gegenüber den daraus erzielten Vorteilen. Deshalb sollte darauf möglichst verzichtetwerden.GesellschaftGesteigerte Erreichbarkeit im Sinn der Überwindung von räumlicher Distanz – zum Beispiel des WohnundArbeitsortes – kann zur weiteren Erhöhung des Verkehrsaufkommens beitragen. Die im Bericht genanntenPunkte «innere Verdichtung» oder die «Stärkung der dezentralen Zentren» sind deshalb demZiel Erreichbarkeit vorzuziehen. Je kürzer die zurückgelegten Wege sind, desto attraktiver wird zudemdie Verwendung von emissionsarmen und flächensparenden Verkehrsmitteln – wie dem Velo.Zudem führt eine Erhöhung des Anteils des Veloverkehrs am Gesamtaufkommen erwiesenermassen zurVerbesserung der Verkehrssicherheit aller.UmweltDen Zielen im Bereich Umwelt stimmen wir zu.	x			
83	SchweizMobil	Ja	-	x			
84	SP Stadt Bern	Teilweise	siehe oben	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
85	SP Worb	Ja	-	x			
86	SVP Bern Mittelland	Teilweise	Die Abschottungspolitik der Stadt Bern (Parkplatzaufhebungen, autofreie Innenstadt, Road-Pricing, Tempobeschränkungen etc.) ist nicht zielführend. Die Stadt als Wirtschafts- und Gesellschaftszentrum verlagert ihre Mobilitätslasten eigenmächtig und ohne Dialog mit der Region nach aussen.	x			
87	TCS Sektion Bern	Nein	Ziele sollen realistisch sein und die Interessen aller Beteiligten gleichermaßen berücksichtigen. Dies ist im vorliegenden Konzept nicht der Fall. Gerade den Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs wird nur mangelhaft Rechnung getragen. Der online Handel wird als Beispiel für eine Zunahme des Wirtschaftsverkehrs genannt. Dass der genannte Trend auch den Konsumentenanspruch beinhaltet, die Ware so schnell wie möglich zu erhalten, wird jedoch nicht thematisiert. Bündelung der Warenströme ist zwar eine hehre Idee, läuft jedoch dem Trend der steigenden Individualisierung entgegen. Es handelt sich hier also nicht primär um ein Verkehrsproblem, sondern um eine gesellschaftliche Entwicklung. Wie weit sich diese durch Mobilitätsstrategien lösen lässt ist fraglich.	x			
88	Verein Spurwechsel	Teilweise	Wir begrüßen die Ziele im Bereich Umwelt. Was uns fehlt, ist eine Behandlung der Zielkonflikte, die zwischen den Zielen bestehen. Die 4V müssen priorisiert werden: 1. Vermeiden, 2. Verlagern, 3. Verträglich gestalten, 4. Vernetzen. Die Bilanz der bisherigen Strategie fällt viel zu positiv aus. Die Vermeidungsziele wurden nicht erreicht. Der Wankdorf-Platz wird als einziges Beispiel für verträglich gestalten genannt, dabei ist dieser Platz aus unserer Sicht überhaupt nicht gelungen (Stichwort Langsamverkehr). Für uns müssten sich die Ziele an den Belastbarkeitsgrenzen orientieren. Agglomeration der kurzen Wege fördern, Verkehr und Autobahnausbau vermeiden (Biel-Westast, A6, A1), Raumplanung verbessern.		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 29)
89	Vortritt Fussgänger	Teilweise	Da besonders die Stadt Bern mit ihrer Abschottungspolitik (autofreie Innenstadt, Parkplatzaufhebungen, Road-Pricing, Zusammenlegung der Fuss- und Velowege, Tempobeschränkungen, etc.) die wirtschaftlich- und gesellschaftliche Entwicklung mit Zwangsmassnahmen einschränkt, muss diese verstärkt in die Pflicht genommen und gemäss der gemachten Vision 2040 entsprechend zugunsten der ganzen Region Bern – Mittelland entsprechend besser und verpflichtend eingebunden werden. Eine eigenmächtige Verlagerung der Mobilitätsbelastung der Stadt nach aussen ist zu verhindern und durch ein Gesamtkonzept mit der Region zu koordinieren.	x			
90	Wirtschaftsverbände Region Bern	Teilweise	Vgl. Kommentar zu Frage 2.	x			

4.4 4V-Strategie: Vernetzen, Vermeiden, Verlagern, Verträglich gestalten - Ist die Weiterentwicklung mit der Stossrichtung «Vernetzen» aus Ihrer Sicht sinnvoll?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
1	Allmendingen	Ja	-	x			
2	Arni	Ja	-	x			
3	Bäriswil	Ja	-	x			
4	Belp	Teilweise	Die 4-V Strategie finden wir im Grundsatz gut. Unter den Handlungsfeldern «verträglich gestalten» wird die Dosierung des MIV am Rand des Agglomerationsgürtels und die Kanalisierung auf die National- und Hauptverkehrsstrassen beispielhaft erwähnt. Wir sind der Auffassung, dass besser mit Anreizen (z.B. ausgebauter ÖV, statt mit Schikanen) operiert werden müsste. Sollten Verlagerungen auf National- und Hauptverkehrsstrassen stattfinden, dann ist ein flüssiger Verkehr Voraussetzung.	x			
5	Bern	Ja	Die Vernetzung wird stark an Bedeutung gewinnen und ist Voraussetzung für die Mobilitätsbeeinflussung. Mit vernetzten Angeboten werden die Verkehrsteilnehmer besser angesprochen und erreicht. Im Weiteren verweisen wir auf die briefliche Stellungnahme inkl. des Anhangs.	x			
6	Biglen	Ja	-	x			
7	Bolligen	Ja	-	x			
8	Bowil	Teilweise	Solange die Bevölkerung so stark wächst, wächst auch der Verkehr. Eine möglichst schnelle Umkehr von der zur Zeit stark gelebten Zentralisierung ist zwingend notwendig.	x			
9	Brenzikofen	Ja	-	x			
10	Diemerswil	Teilweise	In Überlegungen und Planung müssen zwingend «Backups» eingebaut werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass bei Störungen und/oder Ausfällen – ob kleiner oder grossflächig – nicht alles zusammenbricht. Beispiele dafür gibt es schon heute genügend; Bankautomaten, Telefonsysteme usw.	x			
11	Fraubrunnen	K.A	-	x			
12	Frauenkappelen	Ja	-	x			
13	Freimettigen	Ja	Die angestrebte Siedlungsentwicklung nach Innen bietet den Gemeinden im ländlichen Raum keine Weiterentwicklung. Dafür wird das Freizeitverhalten der Agglomerationsbevölkerung in den ländlichen Gemeinden eine gute Infrastruktur erfordern (Naherholungsgebiet). Wer hilft diese zu finanzieren? Ein gut ausgebautes und durchgängiges Velowegnetz wäre wünschenswert (kein ständiges Wechseln der Strassenseiten).	x			
14	Gerzensee	Ja	Mobilität muss zwingend vernetzt gedacht und angegangen werden. Zudem bieten smarte-Anwendungen und eine Vernetzung mit der Siedlungsgestaltung viel Potenzial zur Reduktion von negativen Effekten des Verkehrs (Überlastung sowie Reduktionen im Sinne der Energie- und Klimaziele).	x			
15	Grosshochstetten	Teilweise	-	x			
16	Guggisberg	Ja	-	x			
17	Häutligen	Nein	Die Siedlungsausrichtung kann nicht nur mit der Verkehrsplanung verknüpft werden. Wie bereits erwähnt sind gegebenen Infrastrukturen in ländlichen Gemeinden in die Strategie einzuschliessen. Es kann nicht sein, dass sich ländliche Gebiete entvölkern, nur weil aufgrund der gegebenen Verkehrslagen sämtliche Entwicklungsmöglichkeiten blockiert und verhindert werden!	x			
18	Herbligen	Ja	-	x			
19	Iffwil	Ja	-	x			
20	Ittigen	Ja	-	x			
21	Jaberg	Ja	-	x			
22	Jegenstorf	Ja	-	x			
23	Kaufdorf	Ja	Ja sind die richtigen Themen.	x			
24	Kehrsatz	Ja	-	x			
25	Kiesen	Ja	-	x			
26	Kirchenthurnen	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
27	Köniz	Ja	Aus Sicht der Mobilitätserschaffung und -verarbeitung sowie der Verständlichkeit schlagen wir eine Änderung der Reihenfolge der 4V vor: 1. Vermeiden, 2. Verlagern, 3. Vernetzen und 4. Verträglich gestalten. (Logik: der unvermeidliche (1) Verkehr wird verlagert (2), die Mobilitätsangebote vernetzt (3) und der schliesslich erzeugte Verkehr verträglich abgewickelt (4))		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 29)
28	Konolfingen	Ja	-	x			
29	Kriechenwil	Nein	Der strategische Bereich "Vernetzen", so wie hier beschrieben (vgl. S. 27), ist keine Querschnittsfunktion. Er trägt lediglich der technischen Entwicklung Rechnung, da er sich vordergründig mit Vernetzung als Digitalisierung beschäftigt. Wir begrüßen zwar die proaktive Aufnahme der Thematik, verweisen aber darauf, dass im Rahmen der Digitalisierung insbesondere die Beseitigung der daraus resultierenden Datenschutzkonflikte (Stichwort: "gläserner Bürger") noch zu wenig geregelt sind. Ob die RKBM tatsächlich das datenschutzrechtliche Kompetenzzentrum für die Klärung dieser Frage ist, kann allerdings von vornherein bezweifelt werden.	x			
30	Linden	Teilweise	Siehe nachstehende Antworten zu den einzelnen Handlungsfeldern.	x			
31	Mattstetten	Ja	-	x			
32	Meikirch	Ja	-	x			
33	Mirchel	Ja	-	x			
34	Mühlethurnen	Ja	Eine Vernetzung ist sinnvoll, es ist eine regionale, gebietsbezogene Planung nötig.	x			
35	Münchenbuchsee	Ja	-	x			
36	Münsingen	Ja	Ja, auf jeden Fall. Vernetzen ist ein wichtiges Thema, damit die zukünftige Mobilität bewältigt werden kann. Zudem verbessert sich mit der Vernetzung auch die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsträger und man ist damit gezwungen, Investitionsplanungen so zu steuern, dass dieser Stossrichtung erfüllt werden kann.	x			
37	Muri	Ja	-	x			
38	Neuenegg	Ja	-	x			
39	Niedermuhlern	K.A.	-	x			
40	Oberbalm	Ja	-	x			
41	Oberthal	Ja	-	x			
42	Ostermundigen	Ja	-	x			
43	Riggisberg	Ja	-	x			
44	Rubigen	Ja	-	x			
45	Rüeggisberg	Ja	-	x			
46	Rüschegg	Ja	-	x			
47	Schwarzenburg	Ja	-	x			
48	Stettlen	Ja	-	x			
49	Urtenen-Schönbühl	Ja	-	x			
50	Vechigen	Ja	-	x			
51	Wald	Ja	-	x			
52	Walkringen	Ja	-	x			
53	Wichtrach	Ja	-	x			
54	Wileroltigen	Ja	-	x			
55	Worb	Ja	-	x			
56	Zollikofen	Teilweise	Wir verstehen die geplante aktive Rolle (Förderung) der Regionalkonferenz und ihrer Gemeinden im Bereich der Raum- und Verkehrsplanung, Koordination und Information. Eine finanzielle Förderung oder Engagements ausserhalb der Aufgabenbereiche der Gemeinden lehnen wir ab.	x			
57	Zuzwil	Ja	-	x			
58	ASTRA	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
59	BVE	Teilweise	Eine Erweiterung um die Stossrichtung Vernetzen scheint sinnvoll. Wichtig erscheint uns jedoch, dass die Reihenfolge der 4V angepasst wird, da sowohl in der kantonalen wie auch in der regionalen Strategie mit der 3V-Strategie bislang eine klare Priorisierung verbunden war: Vermeiden, verlagern, verträglich, vernetzen. Die Vernetzung erhält andernfalls eine zu grosse Beachtung, zumal die Einflussmöglichkeiten der Region gering sind. Die ursprünglichen 3V müssen aus unserer Sicht weiterhin im Fokus stehen.	x			
60	Bernmobil	Ja	Wir begrüssen die Ergänzung mit dem 4. V.	x			
61	BLS	Teilweise	Zwischen dem «Vernetzen» und dem «Vermeiden» entsteht ein neuer Zielkonflikt, weil «Vernetzen» aus Sicht der Mobilitätsnutzer/-innen zwar sehr sinnvoll ist, damit das System attraktiver macht und eben auch eine höhere Gesamtmobilität bewirken kann (also nicht per se Verkehr «vermeidet», sondern teilweise auch den gegenteiligen Effekt haben wird). Der Zielkonflikt lässt sich jedoch mit den strategischen Stossrichtungen lösen, indem die Akteure der öffentlichen Hand ihre Möglichkeiten einer aktiven Steuerung und Regulation so ausschöpfen, dass die übrigen drei «V» mit der Vernetzung nicht gefährdet, sondern gefördert werden.	x			
62	Postauto	Ja	Richtigerweise wurden verschiedene Dimensionen von Vernetzung erwähnt. Es ist zu überlegen, ob Vernetzen statt neben den 3 anderen V, transversal/quer über die 3 anderen stehen sollte		x		
63	Alternative Linke Bern	Teilweise	Auch hier gilt: «vermeiden» und «verlagern» müssen prioritär sein. Das heisst, der motorisierte Verkehr muss im Vergleich zu den «nachhaltigen» Verkehrsarten weniger attraktiv werden. Dies ist nur durch aktive Lenkung möglich. Mit Vernetzung und neuen Antriebsformen wird der Verkehr nicht automatisch nachhaltig. Dieses Ziel ist nur zu erreichen, wenn z.B. die Flächen für den motorisierten Verkehr bewusst zurückgebaut werden, die Preise den nichtmotorisierten resp. öffentlichen Verkehr deutlich attraktiver machen etc.	x			
64	ASTAG	Teilweise	Das ausgebaute ÖV-Angebot und Velowegnetz (das ohnehin im Winter sehr gering genutzt wird) darf nicht auf Kosten der Ver- und Entsorgung der Bevölkerung entstehen. Geschwindigkeitsbegrenzungen und verkehrsberuhigende Massnahmen sollen nicht zur Schikane des Schwerverkehrs erbaut werden. Der Einbezug der Branche bei baulichen Massnahmen ist erwünscht.	x			
65	BDP Kanton Bern	Ja	Hinweis: Bei den Digitalisierungsprojekten besteht die Gefahr überproportionaler Kosten. Die Kosten der digitalen Transformation sind immer den real erzielten Verbesserungen gegenüberzustellen.	x			
66	Bernapark AG	Teilweise	Die 4-V Strategie finden wir im Grundsatz gut. Unter den Handlungsfeldern «verträglich gestalten» wird die Dosierung des MIV am Rand des Agglomerationsgürtels und die Kanalisierung auf die National- und Hauptverkehrsstrassen beispielhaft erwähnt. Wir sind der Auffassung, dass mit Anreizen (z.B. gut ausgebauter öV, statt Schikanen) operiert werden müsste. Sollten Verlagerungen auf National- und Hauptverkehrsachsen stattfinden, ist ein flüssiger Verkehr Voraussetzung.	x			
67	Berner KMU	Ja	-	x			
68	Cargo sous terrain	Ja	-	x			
69	Flughafen Bern	Ja	Ausdehnung auf zukünftige Möglichkeiten in der Luft wäre wünschenswert.	x			
70	Fussverkehr Kanton Bern	Ja	-	x			
71	GLP	Ja	-	x			
72	Grüne Freie Liste	Teilweise	Wir begrüssen, dass das Thema aufgenommen wird. Wir befürchten aber, dass Zuviel Hoffnung in die Digitalisierung gesetzt wird. Die Analysen vom vernetzten Fahrdienstleister Uber in San Francisco haben zum Beispiel gezeigt, dass die Anzahl Fahrten zugenommen hat, wobei auch oft Fussgänger und Velofahrer den Fahrdienst in Anspruch genommen haben, vielleicht weil es eben grad so einfach und vernetzt ist.	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
73	Grüne Mittelland Nord	Teilweise	Das vierte V «vernetzen» wird als gleichberechtigte Stossrichtung neben den bestehenden drei V eingeführt. Das finden wir falsch. Vernetzung ist in unseren Augen ein Mittel zum Zweck, die drei anderen Stossrichtungen zu erfüllen. Vermeiden, verlagern, verträglich gestalten sind für uns die prioritären Stossrichtungen. Die Anstrengungen bei den bisherigen 3 V müssen intensiviert werden, damit die gewünschten Wirkungen eintreffen. Wir befürchten, dass man viel Hoffnungen und Wünsche in die Stossrichtung «vernetzen» setzt. Vernetzung wird die Verkehrsprobleme nicht auf wundersame Weise lösen – es kann aber einen Beitrag zu den drei bisherigen Vs leisten. / Die Stossrichtungen der Mobilitätsstrategie müssen so oder so in den Ortsplanungen stärker berücksichtigt werden: keine Zonenplanung ohne vorgängige Lösung der Verkehrsfragen! Die Siedlungsentwicklung hat nach innen zu erfolgen (Verdichtung), und zwar an Orten, die gut mit öV bzw. für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen sind. Keine neuen oder erweiterten Siedlungen mit ungenügenden öV-Verbindungen bzw. bevor die nötige Infrastruktur bereitsteht (öV-Angebot, Velowege)	x			
74	Grüne Worb	Teilweise	Verkehr und Mobilitätsstrategie muss unbedingt bei der Ortsplanung stärker berücksichtigt werden. Keine Zonenplanung ohne Lösung der Verkehrsfragen (was heute leider noch zu oft der Fall ist). Bei der Ortsplanung geht es in erster Linie um Verdichtung an guten «ÖV- und Langsamverkehrsstandorten» und die Vermeidung von "Satellitendörfern" ohne oder mit ungenügendem ÖV (z.B. Ried, Wattenwil-Bangerten, Enggistein, Richigen in der Gemeinde Worb). Keine Planung von grossen Neubausiedlungen (wie z.B. in Vechigen oder Deisswil) ohne vorher die Verkehrsfrage gelöst und die dafür notwendige Infrastruktur (ÖV und Velowege) ausgebaut zu haben!	x			
75	Grünes Bündnis Bern	Teilweise	Zielkonflikte zwischen den Zielen und den drei Dimensionen werden nicht behandelt. Es gibt zudem keine Hierarchisierung der Ziele. Wir fänden es zudem sinnvoll, die Ziele nach Raumtyp zu differenzieren. So könnte z.B. für den städtischen Raum das Ziel fossilfrei und der vollständige Verzicht auf motorisierten Individualverkehr sein. Wir vermissen zudem eine Auflistung von Zielen, welche die Regionalkonferenz gegenüber den übergeordneten Stellen (Bund, Kanton) einbringen will (z.B. für gute Nachtzuganschlüsse von Bern aus). Ebenso bleibt unklar, welche Rollen die einzelnen Gemeinden zur Zielerreichung einnehmen.	x			
76	IGÖV Bern	Ja	1. Die Aufnahme einer neuen V-Strategie und das dafür formulierte Ziel der digitalen Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel und Mobilitätsdienstleistungen erscheint uns absolut richtig. Andererseits fragen wir uns, ob auf die vierte Strategie «Verträglich gestalten» nicht verzichtet werden könnte. In der Strassenplanung und weiteren Handlungsfeldern ist das verträgliche Gestalten heute Standard. Ein Verzicht könnte eine stärkere Fokussierung auf die drei verbleibenden «V» ermöglichen und hierbei besonders auf «Vernetzung». Wir sind uns allerdings bewusst, dass angesichts der heutigen, z.T. kaum mehr erträglichen Verkehrsbelastungen ein solcher Verzicht auch ein falsches Signal aussenden könnte. 2. In allen strategischen Bereichen sollten Massnahmen und Mitteleinsatz gemäss den regionalen Grössen-verhältnissen erfolgen, um stärkste Wirkung zu erzielen: 80 % der Arbeitsplätze, 60 % der Bevölkerung und 2/3 des prognostizierten Wachstums liegen in den urbanen Kerngebieten.	x			
77	Kronawitter GMBH	Teilweise	Mindestens so wichtig wie die Vernetzung von Angeboten auf einer technischen Plattform ist die Beachtung der für das effektive Verhalten der Menschen relevanten Faktoren. Dies ist angesprochen mit einer «physischen Vernetzung». Das ist sicher notwendig, aber vermutlich nicht hinreichend, um Menschen von einem Wechsel vom Auto auf andere Verkehrsträger zu bewegen. Die Hubs können dabei ein Mittel sein, wobei neben den für das «Umsteigen» notwendigen Merkmalen weitere Funktionen in den Hubs geprüft und implementiert werden müssen.	x			
78	Läbigig Stadt	Teilweise	Die Vs Vermeiden, verlagern und verträglich gestalten sollten Priorität sein. Die Anstrengungen und Massnahmen in diesen Bereichen müssen verstärkt werden.	x			
79	Mieterinnen- und Mieterverband Bern	Teilweise	Die vier Ziele sind zwar grundsätzlich richtig, aber nicht gleichwertig. Dem Ziel «Vermeiden» müsste mehr Gewicht gegeben werden und ist prioritär, da hier wirksame Massnahmen die grösste Wirkung entfalten.	x			
80	Naturpark Gantrisch	Ja	Wird bereits in den Zielen der strategischen Dokumente des Naturparkes Gantrisch berücksichtigt	x			
81	Projekt Mobilität 2050	Ja	Siehe Antwort zu Frage 3	x			
82	ProVelo Bern	Teilweise	Die «Vernetzung» der unterschiedlichen Transportmittel erachten wir als sinnvoll, wenn es dadurch zur Verlagerung auf umweltfreundliche und flächensparende Verkehrsmittel kommt. Damit dies gelingt muss die Infrastruktur so ausgestaltet werden, dass der Umstieg / der Wechsel des Transportmittels möglichst nahtlos funktioniert. Deshalb ist primär eine «physische Vernetzung» anzustreben. Keine Priorität haben sollte hingegen die «digitale Vernetzung»: Dem Sammeln und Auswerten von «Verkehrs- und Mobilitätsdaten» der Nutzerinnen und Nutzer der Verkehrsmittel.	x			
83	SchweizMobil	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
84	SP Stadt Bern	Ja	-	x			
85	SP Worb	Ja	Wir unterstützen, dass die bewährten Elemente der bisherigen Strategie (3V) weitergeführt werden, da bei allen 3 V noch sehr grosses Entwicklungspotenzial besteht. Auf Grund der dargestellten Entwicklung seit der letzten Strategie (z.B. Sharing-Modelle beim MIV und ÖV) erachten wir die Ergänzung mit einem vierten V (Vernetzung) als sinnvoll. Wir erachten die diese Modelle (z.B. Ridesharing basierend auf moderner Technologie) als kostengünstige Massnahme mit hohem Potenzial zur Reduktion von Fahrten speziell auch für Gebiete ausserhalb der Agglomeration	x			
86	SVP Bern Mittelland	Teilweise	Die 4-V Strategie finden wir im Grundsatz gut. Aber als Beispiel würde unter dem Stichwort «Vermeiden» für eine Landgemeinde mit schlechter ÖV-Erschliessung praktisch kein Siedlungswachstum mehr möglich sein. Unter den Handlungsfeldern «verträglich gestalten» wird die Dosierung des MIV am Rand des Agglomerationsgürtels und die Kanalisierung auf die National- und Hauptverkehrsstrassen beispielhaft erwähnt. Wir sind der Auffassung, dass besser mit Anreizen (z.B. ausgebauter ÖV) statt mit Schikanen operiert werden müsste. Sollten Verlagerungen auf National- und Hauptverkehrsstrassen stattfinden, dann ist ein flüssiger Verkehr Voraussetzung.	x			
87	TCS Sektion Bern	Ja	-	x			
88	Verein Spurwechsel	Teilweise	Das vierte V «vernetzen» wird als gleichberechtigte Stossrichtung neben den bestehenden drei V eingeführt. Das finden wir falsch. Vernetzung ist in unseren Augen ein Mittel zum Zweck, die drei anderen Stossrichtungen zu erfüllen. Vermeiden, verlagern, verträglich gestalten sind für uns die wichtigeren Stossrichtungen. Die Anstrengungen bei den bisherigen 3 V müssen intensiviert werden, damit die gewünschten Wirkungen eintreffen. Wir befürchten, dass man viel Hoffnungen und Wünsche in die Stossrichtung «vernetzen» setzt. Vernetzung wird die Verkehrsprobleme nicht auf wundersame Weise lösen – es kann aber einen Beitrag zu den drei bisherigen Vs leisten.	x			
89	Vortritt Fussgänger	Teilweise	Freizeitverkehr und dessen Vernetzung auch zugunsten einer vernetzten Fuss- bis MIV-Strategie Rechnung getragen wird.	x			
90	Wirtschaftsverbände Region Bern	Ja	-	x			

4.5 Die strategischen Stossrichtungen und ihre Handlungsfelder

4.5.1 Vernetzen - Sind Sie mit den Zielen und den Handlungsfeldern der Strategie «Vernetzen» einverstanden?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
1	Allmendingen	Ja	-	x			
2	Arni	Ja	-	x			
3	Bäriswil	Ja	-	x			
4	Belp	Teilweise	Den Zielen und Handlungsfeldern kann grundsätzlich zugestimmt werden. Die Zuständigkeiten scheinen jedoch unscharf formuliert. Aus Sicht der Gemeinde obliegt die koordinierende Rolle der RKBM. Die bereitgestellte Infrastruktur sollte unseres Erachtens regional abgestimmt sein. Um die zukünftigen Herausforderungen zu meistern, werden sich die Region aber auch die Gemeinden organisatorisch anpassen müssen. Ob durch das automatisierte Fahren das Benutzen gegenüber dem Besitz und damit der Sharing-Gedanke in den Vordergrund rückt, wird bezweifelt. Autonomes Fahren und Besitz schliessen sich nicht gegenseitig aus. Bei anderen neuen Mobilitätsformen wie Ruf-Taxis oder On-Demand-Shuttles besteht sicher ein Potential. Gerade mit Sicht auf das öV-Angebot der Gemeinde Belp sind solche Mobilitätsformen zu unterstützen.	x			
5	Bern	Teilweise	Wir teilen die wesentlichen Ziele und Handlungsfelder. In der strategischen Stossrichtung werden die positiven Auswirkungen des automatisierten Fahrens erwähnt. Zu ergänzen sind die kritischen Auswirkungen des automatisierten Fahrens. Das automatisierte Fahren wird grundsätzlich zu zusätzlichem Verkehr führen, dem die Infrastruktur vermutlich nicht gewachsen sein wird. Positiv erwähnt ist, dass mit der weiteren Digitalisierung und dem automatisierten Fahren der Flächeneffizienz eine hohe Beachtung zu geben ist. Zu ergänzen ist, dass insbesondere Leerfahrten zu verhindern sind. Es gilt, die Randbedingungen so zu gestalten, dass nur flächeneffiziente Angebote der Automatisierung des MIV umgesetzt werden. Im Weiteren verweisen wir auf die briefliche Stellungnahme inkl. des Anhangs.	x	x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 33)
6	Biglen	Ja	-	x			
7	Bolligen	Ja	-	x			
8	Bowil	Teilweise	Digitalisierung und Automatisierung bringen keine zusätzlichen Parkplätze (siehe Bevölkerungswachstum). Je vernetzter, desto anfälliger wird das System. Der Sharing-Gedanke ist auf dem Land (Streusiedlung) eher Wunschdenken	x			
9	Brenzikofen	Ja	-	x			
10	Diemerswil	Ja	Unter der Bedingung, dass die unweigerlich zu erwartenden Störungen oder Ausfälle berücksichtigt und abgedeckt werden können.	x			
11	Fraubrunnen	K.A	-	x			
12	Frauenkappelen	Ja	-	x			
13	Freimettigen	Teilweise	Nicht alle Arbeitnehmer wollen und können Homeoffice leisten und ob dies dann wirtschaftlich gleich effizient wäre, wie die Verrichtung der Arbeiten am Arbeitsplatz ist fraglich.	x			
14	Gerzensee	Ja	Die Region Belpberg würde sich ideal als Pilotregion für ein öIV-Angebot à la e-Buxi oder den Einsatz des Systems Taxito eignen. Zudem sind die S-Bahnstationen durchgehend und sicher für den Veloverkehr zu erschliessen. In unserer Region beobachten wir einen Anstieg von Pendlerwegen mit e-Bikes (Mobilitäts-Hub mit Kombination e-Bike/öV)	x			
15	Grosshochstetten	Ja	-	x			
16	Guggisberg	Ja	-	x			
17	Häutligen	Teilweise	Die Aussage, dass das Alter der durchschnittlichen Bevölkerung steigt stimmt. Denken Sie bei der digitalen Vernetzung auch an die immer älter werdenden Personen und dabei an die Bedienung der digitalen Geräte.	x			
18	Herbligen	Ja	-	x			
19	Iffwil	Ja	-	x			
20	Ittigen	Ja	-	x			
21	Jaberg	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
22	Jegenstorf	Teilweise	Eine intelligente, digitale Vernetzung, um den Verkehrsfluss zu verbessern indem z.B. verfügbare Fahrzeuge und freie Parkplätze angezeigt werden, halten wir für sinnvoll. Allerdings besteht dadurch auch die Gefahr, dass es zu zusätzlichem Verkehrsaufkommen und zusätzlichem Parkplatzbedarf kommen wird. Zudem fehlt im Bericht der Aspekt der Vernetzung über die Kantonsgrenzen hinaus. Der Einbezug der Nachbarkantone bzw. eine Zusammenarbeit der Regionen wäre wünschenswert.	x			Die Mobilitätsstrategie 2040 bezieht sich auf den Strassen- und Schienenverkehr im Perimeter der RKBM. Die Zuständigkeit ausserhalb des RKBM Perimeters liegt bei den Regionen und bei den kantonalen und nationalen Stellen.
23	Kaufdorf	Teilweise	Digitale Vernetzung ist die Zukunft. Mobilitäts-Hubs hingegen sind zu vermeiden die Kosten viel und sind am falschen Ort! Mit jedem Pronto, Voi etc. wo da aufgeht muss das regionale Gewerbe schliessen Es entstehen so nur traurige leere Haltestellen neben den Dorfkernen.	x			
24	Kehrsatz	Ja	-	x			
25	Kiesen	Ja	-	x			
26	Kirchenthurnen	Ja	-	x			
27	Köniz	Ja	Drittes und viertes Handlungsfeld (digitale Vernetzung, Vernetzung Verkehrsmittel): Die Region soll sich auch überregional und bei nationalen Akteuren aktiv für die Vernetzung der Angebote einsetzen, um keine Insellösungen entstehen zu lassen.	x			Die Mobilitätsstrategie 2040 bezieht sich auf den Strassen- und Schienenverkehr im Perimeter der RKBM. Die Zuständigkeit ausserhalb des RKBM Perimeters liegt bei den Regionen und bei den kantonalen und nationalen Stellen.
28	Konolfingen	Ja	-	x			
29	Kriechenwil	Nein	Da aus unserer Sicht keine Ziele sauber definiert sind, kann über die Handlungsfelder nicht sauber gesprochen werden. Wir zeigen uns aber von der Aussage "Aus Effizienzgründen und zur Verbesserung der Erreichbarkeit soll deshalb laufend getestet werden, ob im ländlichen Raum ein teilweiser Ersatz des klassischen liniengebundenen ÖV durch eher flächenbezogene Angebotsformen des ÖIV wie automatisierte und flexible On-Demand-Shuttles sinnvoll wäre" (S. 30) beunruhigt. Das ÖV-Angebot, zumindest in Kriechenwil, hat sich in der heutigen Form bewährt. Sicherlich muss man offen für Entwicklungen sein, aber Weiterentwicklungen sind nicht immer zum Vorteil der Menschen. Wir erwarten das in konkreten Einzelfällen mit den betroffenen Gemeinden aktiv und kooperativ eine Lösung gesucht wird. Im Übrigen erachten wir es als bezeichnend für unsere bereits erwähnten Befürchtungen, dass in den grafischen Darstellungen konsequenterweise die urbanen Kerngebiete und die Entwicklungsachsen zusammengefasst werden, der genauso wichtige ländliche Raum hingegen eher als Nebenschauplatz behandelt wird.	x			
30	Linden	Ja	-	x			
31	Mattstetten	Ja	-	x			
32	Meikirch	Teilweise	Grundsätzlich ist vernetzen eine gute Absicht, sie geht aber viel weiter als eine blosse digitale Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel, es bedarf vor allem kostenintensiver Infrastrukturen und Lösungen für schnellere Umsteigemöglichkeiten.	x			
33	Mirchel	Teilweise	Das Vernetzen hat auf benutzerfreundliche Art zu erfolgen. Die Handhabung der digitalen Plattformen soll einfach und für alle zugänglich sein. Auch künftig sind die Siedlungsgebiete (Dörfer) im ländlichen Raum mit einer liniengebundenen ÖV-Grundversorgung zu bedienen. In den Taktintervallen ist die Erreichbarkeit mit Angebotsformen des ÖIV (Sharing-Angebote) zu ergänzen. Die digitale Vernetzung soll die Erschliessung des ländlichen Raums verbessern. In den Dörfern, besonders in denen ohne ÖV-Erschliessung sind ÖIV-Angebote (Sharing-Lösungen und PMD) bereitzustellen.	x			
34	Mühlethurnen	Ja	Die Idee ist sinnvoll, aber in der ländlichen Region ist der MIV noch nötig.	x			
35	Münchenbuchsee	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
36	Münsingen	Ja	Eine aktive Verkehrspolitik der Region wird sehr begrüsst. Damit kann sichergestellt werden, dass das neue Angebot für alle Bevölkerungsgruppen bequem bleiben und die Nachhaltigkeit in der Mobilität erhöht werden kann. Es wird begrüsst, dass flächensparende Verkehrsmittel weiterhin am meisten gefördert werden sollen und die neuen Angebote die flächensparenden Verkehrsmittel nicht konkurrenzieren dürfen. Eine aktive Steuerung und Lenkung der neuen Angebote werden begrüsst. Auch wird begrüsst, dass der ÖIV den flächensparenden ÖV nicht konkurrenzieren darf. Die ÖIV Angebote dürfen nicht zu einen ÖV Abbau im ländlichen Raum führen, bzw. eine Verlagerung von ÖV Angeboten zu ÖIV Angeboten im ländlichen Raum dürfen nicht dazu führen, dass der motorisierte Individualverkehr in den ländlichen Regionen zunimmt. Auch im ländlichen Raum sollen alle Bevölkerungsgruppen Zugang zu einer sicheren und komfortablen Mobilität haben. Die Mobilitäts-Hubs werden begrüsst. Es ist darauf zu achten, dass eine Reise von A nach B für alle Bevölkerungsgruppen bequem bleibt. Einer negativen Entwicklung ist gegenzusteuern.	x			
37	Muri	Ja	-	x			
38	Neuenegg	Ja	-	x			
39	Niedermuhlern	K.A	-	x			
40	Oberbalm	Ja	-	x			
41	Oberthal	Teilweise	Im ländlichen Raum wird es immer einen Bevölkerungsanteil geben, der nicht mit digitalisierten Angeboten oder Hilfsmitteln erreicht wird.	x			
42	Ostermundigen	Ja	-	x			
43	Riggisberg	Teilweise	Es wird eine grosse Herausforderung sein, die Menschen „umzuerziehen“. Das Individuum Mensch wird seine Flexibilität und Unabhängigkeit nur schwer aufgeben.	x			
44	Rubigen	Ja	-	x			
45	Rüeggisberg	Teilweise	Ein Vernetzen der Ressourcen im ÖV/MIV/ e-Bike/ PMD ist anzustreben und zu fördern. Für kleinere Gemeinden mit kleinem Budget ist dies jedoch schwieriger zu realisieren. Wege sind länger, hügeliger und besonders Fusswege weniger gut ausgebaut als in der Stadt. Schmalere Strassen können zu Konflikten zwischen MIV und Freizeitverkehr führen. Ein gleichzeitiger Ausbau zum Bei-spiel von dedizierten Velo- und Fusswegen ist aus unserer Sicht anzustreben.	x			
46	Rüschegg	Teilweise	Ergänzung der Strategie mit «Vernetzen» zwar sinnvoll, wobei die angesprochenen Konzepte etwas futuristisch daherkommen und fraglich ist, ob solche Konzepte durchführbar sind, gerade auch im ländlichen Raum (Infrastruktur und Akzeptanz in der Bevölkerung).	x			
47	Schwarzenburg	Ja	-	x			
48	Stettlen	Teilweise	Mehr Verkehrsfläche vermutlich politisch nicht durchsetzbar (z.B. FFF). Sinnvoller wäre Neuverteilung Strassen- und Parkierfläche, was eine weiter greifende Strategie bedarf resp. Ansätze dazu sind auf Anhieb nicht erkennbar.	x			
49	Urtenen-Schönbühl	Ja	-	x			
50	Vechigen	Ja	-	x			
51	Wald	Teilweise	Die Effizienz im ländlichen Raum ist nur schwer zu erreichen. Sicherlich dürften aber die Kosten dafür die Gemeinden nicht zusätzlich belasten, wenn das Angebot sichergestellt ist.	x			
52	Walkringen	Ja	-	x			
53	Wichtrach	Teilweise	-	x			
54	Wileroltigen	Ja	-	x			
55	Worb	Teilweise	Die Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs ist aufrecht zu erhalten. Die lokalen Dienstleistungen sind zu fördern.	x			
56	Zollikofen	Teilweise	Wir verstehen die geplante aktive Rolle (Förderung) der Regionalkonferenz und ihrer Gemeinden im Bereich der Raum- und Verkehrsplanung, Koordination und Information. Eine finanzielle Förderung oder Engagements ausserhalb der Aufgabenbereiche der Gemeinden lehnen wir ab.	x			
57	Zuzwil	Ja	-	x			
58	ASTRA	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
59	BVE	Teilweise	<p>Ziel der Vernetzung ist ein insgesamt schonender Einsatz der begrenzten Ressourcen. Es geht somit weniger um Effizienz, dieselbe Mobilität mit weniger Ressourcen, d.h. effizienter zu bewältigen, sondern vor-ab um Effektivität, die Mobilitätsbedürfnisse mit möglichst wenigen Ressourcen zu befriedigen. Vernetzung ist somit breiter zu verstehen: Es geht um eine regionale Vernetzung von Wirtschaft und Gesellschaft mit nationalen und internationalen Akteuren. Die Einflussmöglichkeiten der Region sind indessen beschränkt. Der Fokus sollte daher bei den Rahmenbedingungen liegen, auf welche die technologischen Entwicklungen hier vor Ort dereinst treffen. Der grösste Hebel vor Ort besteht u.E. bei der Bewirtschaftung des Strassen- und Parkraums. Wer darf ihn für welche Zwecke und unter welchen Konditionen nutzen? Darauf sollte sich die Region zusammen mit den Gemeinden konzentrieren, denn hierauf kann tatsächlich Einfluss genommen werden. Vernetzung kann auch als Verbesserung der bestehenden Verkehrsnetze insbesondere für den Velo- und Fussverkehr verstanden werden. Gerade für diese beiden Verkehrsträger ist das heutige Netz oft lückenhaft (qualitativ und quantitativ). Handlungsfeld: Digitale Vernetzung zur Optimierung des Verkehrsmanagements nutzen: Es ist zwar absehbar, dass autonome Fahrzeuge die Strassenkapazität dank verringerter Abstände erhöhen. Dieser Effekt wird aber erst spät eintreffen, wenn praktisch nur noch solche Fahrzeuge verkehren. Und er dürfte sich vor allem auf den Hochleistungsstrassen und nicht, wie auf Seite 30 geschrieben, auf den Hauptverkehrsstrassen auswirken. Noch stärker trifft das auf reduzierte Spurbreiten zu. Die Hoffnung, Strassenraum dank exakt spurhaltenden Fahrzeugen zurückzugewinnen (vgl. Seite 36), erscheint uns für den anvisierten Horizont der Mobilitätsstrategie von 2040 nicht relevant. Ausserdem bergen die digitale Vernetzung bzw. automatisierte Fahrzeuge heute noch die Gefahr, dass nicht vernetzte Verkehrsteilnehmer (v.a. Velofahrende und Fussgänger) einem erhöhten Unfallrisiko ausgesetzt sind. Dieser Punkt ist einzubeziehen. Handlungsfeld Digitale Vernetzung für mehr Flächeneffizienz im Verkehr nutzen: Auf die Finanzierungsproblematik des sog. ÖIV wird nicht eingegangen. Gemeinhin wird mit dem Begriff ÖIV assoziiert, dass diese Angebote von der öffentlichen Hand bestellt und abgegolten werden, da es sich ja irgendwie um ÖV handle und «Angebotslücken» geschlossen werden könnten. In urbanen Kerngebieten sowie im Agglomerationsgürtel und in Entwicklungsachsen soll er dort zum Einsatz kommen, wo er eine Ergänzung zum klassischen ÖV darstelle und räumliche und zeitliche Erschliessungslücken fülle. Es handelt sich hier also um zusätzliche Angebote. Angebote, die der Kanton bestellt und mitfinanziert, müssen jedoch den Kriterien der Angebotsverordnung entsprechen. Diese sieht zurzeit nicht vor, dass überall in kürzester Distanz und rund um die Uhr ein öffentliches Verkehrsangebot bereitgestellt wird. Eine Finanzierung der ÖIV-Angebote durch den Kanton ist deshalb keinesfalls gesichert. Hinzu kommt, dass in der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie gefordert wird, dass der Kostendeckungsgrad des Regional- und Ortsverkehrs erhöht werden soll, d.h. die Abgeltung pro Personenkilometer gesenkt werden muss. Öffentlicher Verkehr, der den Komfort des Individualverkehrs bietet, ist – jedenfalls gemäss bisherigen Erfahrungen – pro Personenkilometer sehr teuer. Wann und in welchem Umfang sich dies ändert, ist völlig ungewiss. Handlungsfeld Vernetzung der Verkehrsmittel fördern: Auf die Problematik von sog. Mobilitäts-Hubs in der Stadt bzw. im Agglomerationskern wird nicht eingegangen. So ist eine Studie im Auftrag des Bundesamts für Energie (BFE) von 2004 u.a. zu folgendem Ergebnis gekommen: Die fünf untersuchten grossen P+R-Anlagen am Stadtrand von Lausanne zeigen durchwegs deutlich negative Energiebilanzen: Gegen 40% der Anlagebenutzenden würden ohne P+R den ganzen Weg ab ihrem Ausgangspunkt zum Ziel mit dem öffentlichen Verkehr statt mit dem Auto zurücklegen. Die übrigen 60%, die bisher den ganzen Weg mit dem Auto zurückgelegt hatten, steigen aber nur auf den letzten 10% des Weges auf den ÖV um. Das BFE kam damals zur Empfehlung, dass auf P+R-Anlagen am Stadtrand verzichtet sei. Werden dennoch solche realisiert, müssen gezielte und griffige Massnahmen zur Bewirtschaftung vorgesehen werden. Damit soll vermieden werden, dass ÖV-Benutzer/innen in grossem Stil auf P+R umsteigen. Bei der Berechnung der Beiträge an P+R-Anlagen orientiert sich der Kanton Bern am Grundsatz, dass der ÖV in der Fläche nicht konkurrenziert werden darf und eine möglichst lange Teilstrecke mit dem ÖV zurückzulegen ist. P+R-Anlagen in der Nähe grosser Zentren werden dementsprechend nicht unterstützt. Eine weitere Herausforderung besteht darin, dass die mit Mobilitäts-Hubs verbundenen attraktiven Angebote (Einkauf etc.) zusätzlichen Verkehr erzeugen, der an stark belasteten ÖV-Haltestellen bzw. in deren Umgebung möglicherweise zu Problemen führt und nicht erwünscht ist. Die bisher vom Kanton verfolgte Strategie in der kombinierten Mobilität, möglichst kurze Wege mit dem MIV zurückzulegen und möglichst weit entfernt von den Zentren auf den ÖV umzusteigen, hat daher nach wie vor Priorität. Wichtig ist dabei, dass das Strassenfahrzeug nicht viele Stunden auf seinen Besitzer warten muss, sondern als geteiltes Fahrzeug unmittelbar von anderen Personen weiterverwendet werden kann. Die logische Ergänzung zum dezentralen P+R besteht daher möglicherweise aus vielen kleinen Schnittstellen und Umsteigepunkten um und in der Stadt. Ähnliche Gedanken lassen sich für das Bike-and-Ride anstellen. Der wertvollste Platz unmittelbar bei den Bahnhöfen und Stationen würde entlastet, wenn Bike-Sharing-Systeme installiert werden und zu wirklich guten Konditionen für alle einfach zugänglich sind. Dann entfällt das Bedürfnis, mit dem eigenen Velo zu verkehren, das dann den ganzen Tag auf die Rückkehr seiner Besitzerin oder seines Besitzers wartet.</p>	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
60	Bernmobil	Ja	Handlungsfeld: Digitale Vernetzung aktiv mitgestaltenWir unterstützen die aktive Vernetzung und werden bei Bedarf auch gerne eine tragende Rolle einnehmen. Jedoch ist für uns aus der Strategie (noch) nicht erkennbar, wie diese aktive Vernetzung erfolgen soll. Wichtig erscheint uns, dass der Rahmen (insbesondere die gesetzlichen Vorgaben und entsprechende Anreize) für eine erfolgreiche Vernetzung bzw. Kooperation der in der Region ansässigen Verkehrsunternehmen und -institutionen hinsichtlich Vernetzung an-gepasst wird. So könnten bspw. diese Player dazu verpflichtet werden, ihre Informations- und Vertriebs-Schnittstellen für die TUs zu öffnen, damit diese Angebote integriert genutzt werden können. Solche Leistungen der TUs müssten aber wie erwähnt auch regulatorisch gewollt und gestützt werden. Die analoge und digitale Vernetzung sollten zudem mit entsprechenden Standards gefördert werden. Handlungsfeld: Digitale Vernetzung für mehr Flächeneffizienz im Verkehr nutzenDie digitale Vernetzung für mehr Flächeneffizienz ist auch im Sinne von BERNMOBIL und entsprechenden Pilotprojekten, die wir selbst oder mit Partnern durchführen. Wichtig erscheint uns, dass der regulatorische Rahmen und die finanziellen Mittel dahingehend ausgestaltet werden, dass diese Vernetzung auch tatsächlich stattfinden kann. Wenn Sharing-Angebote zu dieser o.g. Wirkung einen Beitrag leisten sollen, braucht es dafür auch klare Spielregeln der öffentlichen Hand, auch (den in anderen Städten beobachtbaren) Wildwuchs zu unterbinden.Handlungsfeld: Digitale Vernetzung zur Optimierung des Verkehrsmanagements nutzenBERNMOBIL trägt mit seiner Datendrehscheibe und seiner Leitstelle ÖV-seitig bereits heute zu einer Optimierung der Mobilitätsströme bei und unterstützt von daher die weitergehende Vernetzung.Was die aktive Beeinflussung dieser Mobilitätsströme angeht, werden aus unserer Sicht noch nicht alle Fragen beantwortet. Es wäre zu begrüßen, wenn ein über alle Verkehrsträger hinweg gehendes Zielbild für die Mobilitätsleitung integriert würde.Handlungsfeld: Vernetzung der Verkehrsmittel fördernWir unterstützen die Bestrebungen zur Vernetzung der Verkehrsmittel und sehen im Ausbau von Mobilitätshubs eine grosse Chance. Leider findet in der Strategie keine Differenzierung zu den Haltestellen statt. Ein Hub an einer S-Bahnhaltestelle und allenfalls an einer wichtigen Tramhaltestelle hat eine andere Funktion als an einer beliebigen Bushaltestelle. Es braucht da-zu klare Regelungen und es soll vermieden werden, dass an Haltestellen mit knappen Platzverhältnissen (d.h. insbesondere an den Bahnhöfen) neue Verkehrsmittel abgestellt werden und die Fahrgäste behindern. Auch hier gilt, dass die analoge und die digitale Vernetzung mit entsprechenden Standards gefördert werden müsste.	x			Das Arbeitsprogramm des Fachbereich Verkehrs sieht eine vertiefte Studie zu den Mobilitätshubs in der Region Bern -Mittelland vor.
61	BLS	Ja	-	x			
62	Postauto	Teilweise	Der "rege Austausch" und Datenaustausch soll nicht nur mit neuen Mobilitätsdienstleistern erfolgen, sondern mit allen (bestehenden und neuen). Das "Daten- und Vernetzungspotential" des traditionellen öV, und auch des MiV (=> IoT) ist noch längst nicht ausgeschöpft Unterstützung Sharing-Lösungen: Wie? Auch öV (und neue öV-Formen => öIV) sind Sharing. Sharing kann auch von etablierten Partnern kommen, nicht nur von neuen Mobilitätsdienstleistern. Es sollte Bemühungen geben, auf regulatorischer Seite den Begriff RPV/OV auszudehnen und auch neue ÖIV-Mobilitätsformen via bestehende oder neue Finanzierungsquellen zu fördern.(Bei ÖIV ist der Beweis der Kostendeckung, bzw. sogar Kostenersparnis ggü klassischen Konzepten noch zu erbringen. Linie und Fahrplan sind aktuell die besten und günstigsten Parameter für Sharing.)Mobilitäts-Hubs Urban/Agglo: Carsharing kann nicht 2. Prio sein. Nach der Mikromobilität müssten, Ridesharing/Ridehailing-Angebote (mit Fahrer oder selber gefahren) kommen, erst am Schluss Carsharing.	x			
63	Alternative Linke Bern	Teilweise	Vernetzung, Effizienz und erleichterte Zugänglichkeit bedeuten insbesondere eines: mehr Verkehr. Das heisst, um «Nachhaltigkeit» zu erreichen, muss die Stossrichtung heissen: Vernetzung, Effizienz und erleichterte Zugänglichkeit für den öffentlichen und den nicht motorisierten Verkehr.	x			
64	ASTAG	Teilweise	Eine Vernetzung im Sinne der Mobilität von Personen ist zu begrüssen, der Güterverkehr darf hier aber nicht ausgeklammert werden.	x			
65	BDP Kanton Bern	Teilweise	Der Sharing-Gedanke wie «Mobility as a Service», ÖIV, etc. kann sinnvoll sein. Die Entwicklungen, wie in diesem Kapitel beschreiben, sind noch jedoch sehr hypothetisch	x			
66	Bernapark AG	Teilweise	Es ist wichtig, dass eine weitere Vernetzung ausserhalb des Hauptbahnhofs Bern stattfinden kann. So müsste beispielsweise eine Vernetzung des Worblentals mit dem Wankdorf stattfinden. Wenn jemand beispielsweise von Boll ins Wankdorf fahren will und den öV nutzen will oder muss, kommt er um einen Umweg über den Hauptbahnhof nicht herum. Ausserdem sind optimale Umsteigezeiten am Hauptbahnhof Bern für Unternehmungen bzw. deren Mitarbeitende aus anderen Regionen sehr wichtig. Mit dem geplanten 7 ½ Minuten-Takt bis Deisswil sollte dieses aktuelle Problem (Zeitverlust von gegen 15 Minuten beim Umsteigen in Bern von beispielsweise Zürich, Basel oder Genf) behoben werden.	x			
67	Berner KMU	Ja	-	x			
68	Cargo sous terrain	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
69	Flughafen Bern	Teilweise	Automatisierte Flugzeuge (Drohntaxis) als neue Mobilitätsform aufnehmen.			x	Die Mobilitätsstrategie 2040 beschränkt sich auf den strassen- und schienegebundenen Verkehr (LV, ÖV und MIV). Der Luftverkehr (Flughafen Bern-Belp, Drohnenverkehr etc.) ist nicht Gegenstand der vorliegenden Strategie.
70	Fussverkehr Kanton Bern	Teilweise	Das Vernetzen der Verkehrsmittel stellt grundsätzlich eine gute Idee dar. Allerdings ist es nicht notwendig, jede noch so kleine Strecke mit einem motorisierten Gefährt zu erschliessen. Es besteht auch die Möglichkeit oder Alternative, ein paar Minuten zu Fuss zu gehen, ohne dass es eine Vernetzung mit einem Fahrzeug braucht, indem z.B. die Lücke zwischen einer Bus- und einer S-Bahn-Haltestelle, die nicht unmittelbar nebeneinander liegen, geschlossen wird.	x			
71	GLP Kanton Bern	Teilweise	Siehe auch Frage 7. Vernetzen ist bloss ein Mittel zum Zweck, mit welchem die anderen Stossrichtungen ihre Wirkung entfalten können. Dies müsste durch den Bericht noch stärker hervorgehoben werden. Zudem braucht es einen stärkeren Fokus auf intelligentes Verkehrsmanagement. Wenn wir die vorhandenen Infrastrukturen smarter und da wo am meisten Potential ist nutzen, müssen wir nur zurückhaltend neue bauen.				
72	Grüne Freie Liste	Teilweise	Kommentar analog Frage 4.	x			
73	Grüne Mittelland Nord	Teilweise	Wie oben erwähnt, ist das Vernetzen in den Dienst der bisherigen, aber zu verstärkenden 3-V-Strategie zu stellen und entsprechend erst an vierter Stelle einzufügen. Die Chancen und insbesondere die Risiken der Stossrichtung «Vernetzen» sind für uns ungenügend herausgearbeitet. Das Ziel muss auch bei dieser Stossrichtung sein, den Ressourcenverbrauch zu senken und weniger (fossil-)motorisierten Verkehr zu generieren. Die Digitalisierung und Automatisierung werden die negativen Auswirkungen des Verkehrs nicht auf wundersame Weise lösen können. Sie können höchstens einen Beitrag dazu leisten, indem z.B. die Schnittstellen zwischen den ÖV-Anbietern geklärt werden und die Kundschaft einfacher digitale Tickets kaufen kann. Die Digitalisierung kann hingegen die Mobilität reduzieren, in dem Home Office vermehrt gefördert wird oder auch Besprechungen mit elektronischen Mitteln (Videokonferenzen) abgehalten werden können. Menschen können auch digital besser vernetzt werden. Die Regionalkonferenz hat es in der Hand, die Weichen zu stellen, damit bei dieser Stossrichtung die Chancen realisiert und die Risiken verringert werden. Risiken liegen z.B. im Bereich Datenschutz, bei Rebound-Effekten (vgl. Uber in Kalifornien, wo es zu einer Verlagerung von Veloverkehr auf Uber-MIV gekommen ist) oder bei den energieintensiven Rechenleistungen. Vernetzen darf nicht nur der Flächeneffizienz dienen, sondern muss auch die Ressourceneffizienz verbessern. So soll der jeweils energie- und flächeneffizientesten Verkehrsart konsequent Vorrang gegeben werden. Dies muss auch in allen baulichen Massnahmen öffentlicher Gebäude berücksichtigt werden. Es darf also beispielsweise nicht zu einer Verlagerung des Fussverkehrs auf «personal mobility devices» (PMD) kommen. Deren Beurteilung ist aus unserer Sicht zu positiv ausgefallen; ihr Beitrag zur Lösung der grundlegenden Verkehrsprobleme scheint uns überschätzt. Ihre Nachteile für die Verkehrssicherheit auf Flächen, die dem Fuss- und allenfalls Veloverkehr vorbehalten sind, dürfen nicht unterschätzt werden, weil es sonst zu einer weiteren Abkehr von diesen umweltfreundlicheren Fortbewegungsarten kommen könnte.	x	x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 29)
74	Grüne Worb	Ja	Siehe Bemerkungen unter Punkt 4	x			
75	Grünes Bündnis Bern	Teilweise	Die Chancen und Risiken der Stossrichtung «Vernetzen» sind für uns ungenügend herausgearbeitet. Das Ziel muss auch bei dieser Stossrichtung sein, den Ressourcenverbrauch zu senken und weniger motorisierten Verkehr zu generieren. Es scheint uns, als wäre die Strategie nur von Technikfans und Zukunftsoptimisten geschrieben worden, die nun sehr viel Hoffnung in das «Vernetzen» stecken. Die Digitalisierung und Automatisierung werden aber die negativen Auswirkungen des Verkehrs nicht auf wundersame Weise lösen können. Sie können höchstens einen Beitrag dazu leisten, indem z.B. die Schnittstellen zwischen den ÖV-Anbietern geklärt werden und die Kundinnen einfacher digitale Tickets kaufen können. Die Regionalkonferenz hat es in der Hand, die Weichen zu stellen, damit bei dieser Stossrichtung die Chancen realisiert und die Risiken verringert werden. Risiken liegen z.B. im Bereich Datenschutz, bei Reboundeffekten (vgl. Uber in Kalifornien, wo es zu einer Verlagerung von Veloverkehr auf Uber gekommen ist) oder bei den energieintensiven Rechenleistungen. Vernetzen darf nicht nur der Flächeneffizienz dienen, sondern muss auch die Ressourceneffizienz verbessern. So soll der jeweils Energie- und flächeneffizientesten Verkehrsart den Vorrang gegeben werden. Es darf also beispielsweise nicht zu einer Verlagerung des Fussverkehrs auf PMDs kommen.	x			
76	IGÖV Bern	Ja	Den strategischen Bereich «Vernetzung» muss die Region aktiv mitgestalten. Im Interesse einer echten Erleichterung des Zugangs zur Mobilität und der höchstmöglichen Effizienz des Gesamtverkehrssystems muss sie die Herrschaft über Daten und Systeme behalten, sich nicht nur planerisch betätigen, sondern sich zusammen mit andern Akteuren auch für die Umsetzung engagieren, z.B. mit federführender Beteiligung an einer Organisation, die regionsweit Projekte verschiedenster Art (z.B. Mobility-Sharing) realisiert.	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
77	Kronawitter GMBH	Teilweise	Es wird im Text nicht klar, ob die Vernetzung auf regionaler oder nationaler Ebene stattfinden soll. Aus meiner fast 20 jährigen Erfahrung im öV und Mobilitätswesen ist für die Vernetzung eine nationale Lösung unbedingt zu bevorzugen. Am Beispiel der Kundeninformation des öV: diverse regionale Datendrehscheiben sind in «Wildwuchsmanier» entstanden und mussten in einem zweiten Schritt aufwändig und teuer miteinander integriert werden. Wir empfehlen daher, dass die RKBM die Teilnahme an der Initiative «offene Mobilitätsplattform» (http://www.openmobility.ch) zu prüfen. Zur physischen Vernetzung: in Kopenhagen sind die S-Bahnen mit einer «Einbahnzone» für Fahrräder ausgestattet, was einen schnellen Ein- und Ausstieg von Fahrern erlaubt. Diese einfache und komfortable Mitnahmemöglichkeit ist einer der Erfolgsfaktoren des hohen Veloanteils in Kopenhagen, der auch im Winter hoch ist. Das Vernetzen ist zudem zwingend über den Perimeter der RKBM hinaus abzustimmen, z.B. Richtung Emmental oder im Sensebezirk, da ein grösserer Teil des MIV-Verkehrs dort entsteht.	x			
78	Läbigig Stadt	Teilweise	Ziel muss es sein, MIV zu senken und so Ressourcen zu schonen. Es bleibt ob und wie automatisiertes Fahren und private Sharing Angebote, das Erreichen dieses Zieles unterstützen können. Vernetzung ist dann sinnvoll, wenn damit eine Verlagerung auf umweltfreundliche und flächensparende Verkehrsmittel erreicht wird.	x			
79	Mieterinnen- und Mieterverband Bern	K.A	-	x			
80	Naturpark Gantrisch	Ja	Besonders für Hügel- & Berggebiete ist «Vernetzen» eine Chance, aber auch für die ländlichen Gebiete, da das ÖV Angebot weniger ausgebaut ist als in der Stadt oder in den Agglo Gebieten. Der Naturpark bietet sich als Pilot / Versuchsgebiet für automatisierte, flexible On-Demand Shuttles des ÖIV an. Mobilitäts-Hubs --> wir fragen uns, ob dies genügend zukunftsorientiert ist (Fokus 2040), es ist anzunehmen, dass flexible individuelle Umsteigemöglichkeiten in Zukunft stark an Bedeutung gewinnen.	x			
81	Projekt Mobilität 2050	Ja	Siehe Antwort zu Frage 3	x			
82	ProVelo Bern	Teilweise	Handlungsfeld: Digitale Vernetzung aktiv mitgestalten. Der prognostizierten und als erstrebenswert beschriebenen Entwicklung der Mobilität hin zur «Mobilitäts Dienstleistung» stehen wir kritisch gegenüber. Ebenso den genannten neuen Formen und Transportmitteln. Dadurch werden neue Mobilitätsbedürfnisse geschaffen, was zur weiteren Steigerung des Verkehrsaufkommens führen kann. Diese Entwicklung darf durch die Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 nicht weiter gefördert werden. «Digitalen Plattformen» im Bereich Mobilität sind unseres Erachtens primär gewinnorientiert und bezweckennicht die Lösung der vorhandenen und/oder zukünftigen Probleme im Zusammenhang mit Mobilität. Wir sind deshalb der Ansicht, dass es nicht die Aufgabe der Regionen und ihrer Gemeinden ist, die dazu benötigte Infrastruktur zu Verfügung zu stellen. Handlungsfeld: Digitale Vernetzung für mehr Flächeneffizienz im Verkehr nutzen. Die Förderung der aktiven Mobilität führt auf direktem Weg zu mehr Flächeneffizienz. Investitionen in die dafür benötigte Infrastruktur sind gegenüber denjenigen im Bereich des automatisierten Fahrens vorzuziehen. Handlungsfeld: Vernetzung der Verkehrsmittel fördern. Mobilitätshubs sollten primär der Verlagerung auf emissionsarme und flächensparende Verkehrsmittel – wie dem Velo – dienen und dementsprechend ausgestaltet werden.	x			
83	SchweizMobil	Ja	-	x			
84	SP Stadt Bern	Teilweise	siehe oben	x			
85	SP Worb	Ja	Die strategische Stossrichtung «Vernetzen» ist primär auf zukünftige Mobilitätsfelder ausgerichtet. Deren Entwicklung ist entsprechend mit grossen Unsicherheiten behaftet. Die SP ist deshalb der Ansicht, dass die Handlungsfelder in dieser Stossrichtung flexibel auf die zukünftigen Entwicklungen angepasst werden sollten. Wir empfehlen, einen entsprechenden Passus einzufügen.	x			
86	SVP Bern Mittelland	Teilweise	Grundsätzlich ist Vernetzen eine gute Absicht, sie geht aber viel weiter als eine bloss digitale Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel, es bedarf vor allem kostenintensiver Infrastrukturen (z.B. Mobilitäts-Hubs) und Lösungen für schnellere Umsteigemöglichkeiten. Die Lücken im Ringsystem des ÖV um die Stadt gilt es zu schliessen. Die Verkehrsbelastung in der Stadt und der Agglomeration wäre durch eine Fertigstellung des Autobahnringes (Rubigen – Köniz/Niederwangen mit Gurtentunnel) zu lösen.	x			
87	TCS Sektion Bern	Teilweise	Eine Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger ist sinnvoll und entspricht auch den Entwicklungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Wünschenswert ist, dass eine Vernetzung die Bedürfnisse aller Mobilitätsteilnehmer gleichermaßen berücksichtigt, statt einzelne zu bevorzugen. Eine solche Haltung führt höchstens zu einer grösseren Schere zwischen den Gesellschaftsschichten sowie urbanen und ländlichen Gebieten.	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
88	Verein Spurwechsel	Teilweise	Die Chancen und Risiken der Stossrichtung «Vernetzen» sind für uns ungenügend herausgearbeitet. Das Ziel muss auch bei dieser Stossrichtung sein, den Ressourcenverbrauch zu senken und weniger motorisierten Verkehr zu generieren. Automatisiertes Fahren und Sharing werden aber nicht per se zu weniger Ressourcenverbrauch und weniger Verkehr führen. Dazu müssen die richtigen Rahmenbedingungen gesetzt werden. Es besteht die Gefahr, dass durch die Automatisierung und Digitalisierung durch Rebound-Effekte der Ressourcenverbrauch und der Verkehr zunehmen werden. Das sieht man beispielsweise in Kalifornien, wo Uber den Fuss- und Veloverkehr konkurrenziert und somit mehr motorisierten Verkehr generiert. Vernetzen darf nicht nur der Flächeneffizienz dienen, sondern muss auch die Ressourceneffizienz verbessern. Wir wünschen uns deshalb auch eine kritischere Haltung zu den PDM – wenn diese zu Lasten des Fussverkehrs gehen, läuft das den Zielen einer umwelt- und menschenverträglichen Mobilität zuwider.	x			
89	Vortritt Fussgänger	Nein	Generell wird der Gedanke der Sharing-Economy im Bereich der Mobilitätsdienstleistung gutgeheissen. Jedoch soll die freie Wahl des Verkehrstransportmittels gewährleistet bleiben. Eine Verlagerung der Parkplätze an periphere Orte schränkt diese Freiheit ein. Speziell für weniger mobile Personen sind Parkplätze in der Stadt nach wie vor essentiell. Deshalb ist Vortritt Fussgänger mit dieser Massnahme nicht einverstanden.	x			
90	Wirtschaftsverbände Region Bern	Teilweise	Die Überlegung, die öffentliche Hand solle einen aktiven Beitrag zur Vernetzung der Mobilität leisten wird grundsätzlich begrüsst. Allerdings ist es kaum Aufgabe der öffentlichen Hand, die Wahl der Mobilitätsformaktiv zu beeinflussen. Definitiv nicht Aufgabe der öffentlichen Hand schliesslich ist es, bestimmte Mobilitätsformen-und Anbieter (Bikesharing, Carsharing) zu bevorzugen. Gerne rufen wir in diesem Zusammenhang das Subsidiaritätsprinzip in Erinnerung. Bereits bestehen im Bereich Sharing unzählige private Angebote, die Konsumentinnen und Konsumenten werden schliesslich entscheiden, welche dieser Angebotewirtschaftlich nachhaltig sind. Schliesslich fehlt in besagter Vernetzung der Mobilität der Flugverkehr. S. d. öffentlichen Verkehrs. Für einen Wirtschaftsstandort mit nationaler und internationaler Ausstrahlung ist aber ein guter Anschluss an den Flugverkehr von grosser Bedeutung.	x			

4.5.2 Vermeiden - Sind Sie mit den Zielen und den Handlungsfeldern der Strategie «Vermeiden» einverstanden?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
1	Allmendingen	Ja	-	x			
2	Arni	Ja	-	x			
3	Bäriswil	Ja	-	x			
4	Belp	Teilweise	Mit der Stärkung der dezentralen Zentren (3. und 4. Stufe) soll der Pendlerverkehr in das Hauptzentrum vermieden werden. Aus Sicht eines Zentrums der 3. oder 4. Stufe kann dies auch als "Verlagern" betrachtet werden. Grundsätzlich wird die Stärkung der Zentren jedoch begrüsst. Neuste Umfragen zeigen, dass bei Homeoffice nicht nur die Vorteile überwiegen. Wohnen und Arbeiten wird auch gerne räumlich getrennt.	x			
5	Bern	Teilweise	Wir teilen die wesentlichen Ziele und Handlungsfelder. In der Ausgangslage und den strategischen Stossrichtungen (Kap. 5.2) ist der Freizeitverkehr erwähnt, wird aber anschliessend ungenügend auf-genommen. Der Zusammenhang zwischen Siedlung und Freizeitverkehr ist gut dargestellt. Der Freizeitverkehr umfasst heute mehr als die Hälfte des Verkehrs und der Anteil an wenig flächeneffizienten Verkehrsmitteln ist hoch (sehr grosser Anteil MIV gegenüber kleinem Anteil öV). In den Kerngebieten und auch im Agglomerationsgürtel kann mit der Förderung von Velo- und auch Fussverkehr sowie des öV einen wesentlichen Beitrag für einen Verzicht auf das Auto geleistet werden. Eine Schärfung der Ziele und Stossrichtung sowie die darauf basierende Beschreibung von Massnahmen ist zu ergänzen, damit der Freizeitverkehr ressourcen- und flächenschonender erfolgt (S. 31). In der Region soll in einem Ideenwettbewerb die Sensibilität für Massnahmen und Projekte geschärft werden. Im Weiteren verweisen wir auf die briefliche Stellungnahme inkl. des Anhangs.		x		
6	Biglen	Ja	-	x			
7	Bolligen	Ja	-	x			
8	Bowil	Teilweise	Homeoffice kann etwas dazu beitragen. Jedoch muss die Wirtschaft auch mitmachen und es sollte nicht in einen Zwang ausarten. Orts-unabhängiges Arbeiten kann auch negative Auswirkungen auf den Standard des Service Public haben. Kontakt über die elektronischen Medien sind zwar praktisch und effizient (24/7/365), fördern im Gegenzug aber auch die Anonymität.	x			
9	Brenzikofen	Ja	-	x			
10	Diemerswil	Ja	-	x			
11	Fraubrunnen	K.A	-	x			
12	Frauenkappelen	Ja	-	x			
13	Freimettigen	Teilweise	Es wollen und können nicht alle in der Agglomeration Arbeiten und Wohnen. Die Siedlungsentwicklung muss auch im ländlichen Raum möglich sein.	x			
14	Gerzensee	Ja	Im ländlichen Raum ist der Aufbau von coworking und colearning-Strukturen voranzutreiben. Für Aufbau und Pilotbetrieb sollten Förderbeiträge erhältlich sein.	x			
15	Grosshoechstetten	Teilweise	-	x			
16	Guggisberg	Ja	-	x			
17	Häutligen	Teilweise	Bei der Stärkung der dezentralen Zentren sind auch dessen Einzugsgebiete vollumfänglich miteinzubeziehen! Weitere fragen wir uns, ob die Idee der Logistik-Hubs mit der Bahn abgeklärt ist. Wäre die Bahn tatsächlich in der Lage, hier Aufgaben zu übernehmen nachdem man in der letzten Zeit Bahnhöfe überall teilweise geschlossen bzw. umgebaut und den Güterverkehr komplett aufgehoben hat?	x			Die Idee der Logistik-Hubs ist nicht mit der Bahn abgeklärt. Es geht hierbei nicht primär um die Bahn, sondern darum, Fahrten von schlecht ausgelasteten Lieferwagen im urbanen Gebiet zu vermeiden, indem Güterströme gebündelt werden.
18	Herbligen	Ja	-	x			
19	Iffwil	Ja	-	x			
20	Ittigen	Ja	-	x			
21	Jaberg	Ja	-	x			
22	Jegenstorf	Teilweise	Der Bericht zeigt zu wenig konkrete Massnahmen zur Vermeidung des Verkehrs auf. So könnte zum Beispiel eine Massnahme lauten, dass die Erreichbarkeit von Freizeitangeboten mit dem ÖV verbessert und gezielt gefördert wird.	x			
23	Kaufdorf	Teilweise	Da muss ein neuer finanzieller Anreiz wie Steuerharmonisierung? oder Roadpricing rein. Allenfalls könnte auch die Region die Infrastrukturen übernehmen und so ein ganzes Verkehrssystem aus einer Hand und einer Kasse anbieten.	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
24	Kehrsatz	Teilweise	Die Nutzung von platz- und umweltschonenden Verkehrsmitteln ist durch steuerliche Anreize intensiver zu fördern, grosse PWs (Off-roaders) sind dagegen steuerlich mehr zu belasten. Gebühren für Fahrten ins städtische Zentrum sind - neben hohen P-Gebühren - als verkehrsberuhigende Massnahmen und zur Förderung des ÖV, des Fuss- und Veloverkehrs einzuführen resp. auszubauen	x			
25	Kiesen	Ja	-	x			
26	Kirchenthurnen	Ja	-	x			
27	Köniz	Teilweise	Teilweise einverstanden, mit folgenden Ergänzungen: 1) Der Freizeitverkehr ist als grosser Verkehrserzeuger stärker aufzunehmen, insbesondere kann die Verkehrserzeugung von Grossanlässen oder "organisiertem" Freizeitverkehr (Gruppenreisen, bspw. im Sport) mit Massnahmen positiv beeinflusst werden. 2) Neben der Stärkung der dezentralen Zentren (dritte/vierte Stufe) gilt es auch den Pendler-Verkehr in grosse Agglomerationszentren wie Köniz als Anbieter tausender von Arbeitsplätzen zu reduzieren (nicht nur Reduktion "in das Hauptzentrum"). 3) Güterverkehr: Es gilt, regional eine aktivere Rolle bei der Feinverteilung des zunehmenden Güterverkehrs einzunehmen, sei es regulierend oder aktiv (City-Logistik, etwa bei den boomenden Kurier- und Expressdiensten KEP).	x	x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 36 und S. 41)
28	Konolfingen	Teilweise	Um den Pendlerverkehr in das Hauptzentrum zu reduzieren, soll eine Stärkung der «dezentralen Zentren» angestrebt werden. Als Zentrum 4. Stufe (gemäss Abb. 2, S. 11) wäre die Gemeinde Konolfingen von einer solche Stärkung betroffen. Was bedeutet das konkret? In der vorliegenden Mobilitätsstrategie 2040 wird nicht näher darauf eingegangen. Allenfalls würden Änderungen bei den Stundenplänen von Gymnasien, Berufsschulen, ... (späterer Unterrichtsbeginn am Morgen, längerer Unterricht am Abend) kurzfristig die Situation entschärfen.		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 36)
29	Kriechenwil	Nein	Da aus unserer Sicht keine Ziele sauber definiert sind, kann über die Handlungsfelder nicht sauber gesprochen werden. --> zum Handlungsfeld "Ortsunabhängiges Arbeiten fördern": Wir lehnen die generelle Einmischung in die wirtschaftliche Arbeitsorganisation der privaten Unternehmen ab. Als Gemeinde, in welcher Landwirtschaft und traditionelle Kleinunternehmen zuhause sind, befürchten wir eine einseitige Bevorteilung gewisser Dienstleistungsunternehmen und grösserer Firmen gegenüber den wenigen Förderungsmöglichkeiten, welche der RKBM zur Verfügung stehen	x			
30	Linden	Teilweise	Diese Stossrichtung macht die Zentralisierung des Verkehrs noch intensiver in eine Richtung mit zeitlichen Konzentrationen.	x			
31	Mattstetten	Ja	-	x			
32	Meikirch	Teilweise	Die Ziele und die Handlungsfelder sind ok. Sogenannte Hubs sind für ländliche Gebiete weniger geeignet. Wenn sie nicht auf der direkten Linie liegen, führen sie zu längeren Reisezeiten durch Umwege und zusätzliche Umsteigepunkte.	x			
33	Mirchel	Teilweise	Die ÖV-Erschliessung der bestehenden Siedlungsgebiete im ländlichen Raum ist zu verbessern, damit eine Verlagerung vom MIV zum ÖV weiter stattfinden kann. Dörfer wie Mirchel sind am ÖV anzuschliessen, so kann das Wachstum des MIV gedämpft werden. Es sind brauchbare Alternativen zum MIV anzubieten	x			
34	Mühlethurnen	Teilweise	Die Zentralisierung der kantonalen Ämter wie Regierungsstatthalteramt etc. ist hier nicht förderlich (längere Anfahrtswege). Die Arbeitsplätze sind möglichst im Dorf zu behalten.	x			
35	Münchenbuchsee	Teilweise	Es wird bezweifelt, dass mit den vorgeschlagenen Handlungsfeldern die Ziele erreicht werden können.	x			
36	Münsingen	Ja	Eine weitere qualitativ hochwertige innere Entwicklung und eine weitere Erhöhung der Nutzungs-durchmischung wird begrüsst. Die Einführung von Logistik-Hubs wird begrüsst. Die Feinverteilung auf der letzten Meile sollte möglichst mit nachhaltigen Verkehrsmitteln erfolgen. Die Lancierung von Programmen zur Flexibilisierung von Arbeitsorten sowie die Schaffung von Coworking Spaces wird unterstützt.	x			
37	Muri	Teilweise	Handlungsfeld "ortsunabhängiges Arbeiten fördern": Dass jede Gemeinde alleine und unkoordiniert für sich zu diesem Thema ein Konzept erstellt, ist unzweckmässig. Sinnvoller wäre, wenn dies gesamthaft über die Kernagglomeration gedacht wird. Die Region könnte hier einen Lead bzw. eine Koordinationsaufgabe übernehmen.	x			
38	Neuenegg	Teilweise	Grundsätzlich einverstanden. Eine Änderung im Freizeitverhalten der Bevölkerung lässt sich aber wohl eher nicht realisieren.	x			
39	Niedermuhlern	Teilweise	Auch die Wirtschaft steht hier in der Pflicht. Es darf nicht immer mehr zentralisiert werden und in die Städte bzw. in die Agglo verlagert werden. Die leidige Zentralisierung ist zu stoppen. Das muss auch vom Kanton und Bund gefördert werden. Spitäler und Kantonale Verwaltungen sind da nicht das beste Beispiel. Jeder Km Arbeitsweg der nicht gefahren werden muss entlastet das gesamte Verkehrssystem. Auch der ausufernde Güterverkehr muss eingedämmt werden. Die Mobilität muss generell verteuert werden, damit die anfallenden Kosten (neue Park+Ride anlagen) finanziert werden können. Eine Massnahme ist die KM abhängige Verkehrssteuer, welche massiv erhöht würde.	x			
40	Oberbalm	Ja	-	x			
41	Oberthal	Nein	Das Siedlungswachstum in Gebieten mit guter öV-Erschliessung vergrössert die Problematik von übervollen Strassen und öV-Angeboten noch mehr (alle wollen/müssen am selben Ort hin – gross-flächigere Verteilung von Siedlung und Arbeit könnte die Staus/Überlastungen vermindern	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
42	Ostermundigen	Ja	-	x			
43	Riggisberg	Teilweise	Vermeiden bedeutet auch, dass die Wirtschaft mitzieht. Ein Eingriff in die Wirtschaft (Vorschriften) wird eine grosse Herausforderung sein. Unklar ist auch, wie die einzelne Gemeinde hier Einfluss nehmen soll und kann. Es ist unserer Ansicht nach auch hier wichtig, die Zentren 3 + 4 zu stärken. Zentralisierungen wie die Zusammenlegung der Zivilstands- und Grundbuchämter, Schliessung von Regional-spitälern etc. wirken dem jedoch leider entgegen.	x			
44	Rubigen	Ja	-	x			
45	Rüeggisberg	Nein	Laut Mobilitätsstrategie wird das Bevölkerungswachstum auch ländliche Gemeinden betreffen. Der Pendelverkehr wird demzufolge ebenfalls zunehmen, da das grösste Arbeitsplatzwachstum im urbanen Raum zu erwarten ist. Wird nun der ÖV in ländlicheren Gebieten weiter abgebaut, die Mobilität mit dem ÖV durch lange Wartezeiten und zusätzliches Umsteigen erschwert, nimmt der MIV an den Arbeitsort zu und belastet die Zentren zusätzlich. Dies entspricht nicht der Strategie des «Vermeidens»-Die Strategie 2040 nennt zudem in Punkt 3.2, den Freizeitverkehr als wichtigsten Fahrzweck neben den Fahrten von und zu der Arbeit. Gerade ländliche Gemeinden, als Naherholungsgebiet, werden an Wochenenden oft mit dem MIV angefahren. Warum wird dieser Punkt in der Mobilitätsstrategie 2040 nicht weiter berücksichtigt? Welche Konzepte und Strategien gibt es diesbezüglich?		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 41)
46	Rüschegg	Teilweise	Es stellt sich die Frage wie Gemeinden hier Einfluss nehmen können. Auch mit einer vorbildlichen Siedlungsentwicklung kaum beeinflussbar. Da braucht es einerseits das Mitziehen der Wirtschaft und vor allem ein Umdenken bei den Menschen.	x			
47	Schwarzenburg	Ja	-	x			
48	Stettlen	Teilweise	Abstimmung Siedlung und Verkehr z.B. im Einzugsgebiet Worblental bisher nicht befriedigend erfolgt. Glaube an neue Strategie zur Erreichung der Ziele fehlt. Übergeordneter, grossräumiger Ansatz nicht erkennbar.	x			
49	Urtenen-Schönbühl	Ja	-	x			
50	Vechigen	Teilweise	Die Zielformulierung sollte wie folgt ergänzt werden: ...Ortsunabhängiges Arbeiten in der öffentlichen Verwaltung fördern... (im Sinn der Vorbildfunktion der öffentlichen Verwaltung).			x	Die Zielformulierung zielt auf die Verwaltung und den privaten Sektor. Die Vorbildfunktion der öffentlichen Verwaltung wird bereits thematisiert.
51	Wald	Ja	-	x			
52	Walkringen	Ja	-	x			
53	Wichtrach	Ja	-	x			
54	Wileroltigen	Ja	-	x			
55	Worb	Ja	-	x			
56	Zollikofen	Teilweise	Wir verstehen die geplante aktive Rolle (Förderung) der Regionalkonferenz und ihrer Gemeinden im Bereich der Raum- und Verkehrsplanung, Koordination und Information. Eine finanzielle Förderung oder Engagements ausserhalb der Aufgabenbereiche der Gemeinden lehnen wir ab.	x			
57	Zuzwil	Ja	-	x			
58	ASTRA	Ja	-	x			
59	BVE	Teilweise	«Ein weiteres Verkehrswachstum [...] soll möglichst vermieden werden.» Diese eher vage Formulierung sollte zumindest in Bezug auf den MIV räumlich konkretisiert werden: Was genau ist das Ziel im urbanen und ländlichen Raum? Was sind die Handlungsoptionen der Region bei der Unterstützung von Programmen zur Flexibilisierung von Arbeitsorten, ausser dass sie ihren eigenen (wenigen) Angestellten entsprechende Möglichkeiten anbietet? Wäre eine Strategie möglich, welche auch die Angestellten der Kerngemeinden einbezieht? Ferner erlauben wir uns einen sprachlichen Hinweis und schlagen vor von «Verdichtung» oder «Entwicklung nach innen» zu sprechen. «Innerer Verdichtung» ist ein Pleonasmus: Man kann nicht nach aussen verdichten.		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 35 und ff, S. 44)
60	Bernmobil	Ja	-	x			
61	BLS	Ja	-	x			
62	Postauto	Ja	Mit neuen digitalen Möglichkeiten sind auch sind auch kombinierte Lösungen Personen/Güterlogistik denkbar, was den Verkehr reduzieren würde.	x			
63	Alternative Linke Bern	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennnismnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
64	ASTAG	Teilweise	Die Transportbranche optimiert die Auslastung aus wirtschaftlichen und umweltschutzbedingten Motiven stetig. Die Ver- und Entsorgung richtet sich nach dem Konsum der Gesellschaft, dem soll Rechnung getragen werden.	x			
65	BDP Kanton Bern	Teilweise	Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abstimmen ist sehr sinnvoll. Das Engagement der Region, der öffentlichen Hand, bei der Organisation der Warenverteilung und bei der Flexibilisierung der Arbeitsorte ist kaum sinnvoll. Dies sind Aufgaben der Privatwirtschaft.	x			
66	Bernapark AG	Teilweise	Mit der Stärkung der dezentralen Zentren (3. und 4. Stufe) soll der Pendlerverkehr in das Hauptzentrum vermieden werden. Aus Sicht eines Zentrums der 3. oder 4. Stufe kann das auch als «verlagern» betrachtet werden.	x			
67	Berner KMU	Ja	-	x			
68	Cargo sous terrain	Ja	-	x			
69	Flughafen Bern	Ja	-	x			
70	Fussverkehr Kanton Bern	Teilweise	Zentral ist für uns die Reduktion des motorisierten Verkehrs. Dieses Vorhaben ist mit der konsequenten Umsetzung der beschriebenen Handlungsfelder zu erreichen	x			
71	GLP Kanton Bern	Ja	-	x			
72	Grüne Freie Liste	Teilweise	Aus unserer Sicht ist der Aspekt "vermeiden" zu wenig stark gewichtet. Es fehlen Ziele, es fehlen wichtige mögliche Massnahmen für eine deutliche Reduktion. Es fehlt der Mut für eine Vision. Aus unserer Sicht könnten verschiedene Massnahmen mithelfen, den MIV zu reduzieren und verträglicher zu gestalten: a) Pendler nicht finanziell bevorteilen (wir sind uns bewusst, dass nicht alles in der Kompetenz der Gemeinden ist), b) Öffentliche Parkplatzreduktion, c) Tempo Generell 30, in Quartierstrassen Tempo 20, d) Road Pricing, e) Fussgängerzonen etc.	x			
73	Grüne Mittelland Nord	Teilweise	Das Ziel dieser Stossrichtung muss sein, den MIV zu reduzieren. Dazu muss die Attraktivität des MIV reduziert werden zu Gunsten des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Wir vermissen zudem wirksame Massnahmen zur Reduktion des Freizeitverkehrs, der einen grossen Anteil am MIV ausmacht. Bei Neubauten und Umgestaltungen von Einkaufszentren, Ausflugsorte, Kinopaläste etc. sind diesbezüglich Verbesserungen zu erreichen. Es müssen z.B. Veloparkplätze angeboten werden, die mindestens den Komfort von Tiefgaragen erfüllen (genügend Platz auch für Veloanhänger, gedeckt, Einkaufswägel können auch bei Veloparkplätzen retourniert werden; verbilligte Eintritte für Personen, die mit ÖV, Velo oder zu Fuss kommen etc.) Eigentlich müsste in der Mobilitätsstrategie der RKBM auch der Flughafen Bern Belp behandelt werden. Die Tatsache, dass er mit keinem Wort erwähnt wird, werten wir positiv als Zeichen dafür, dass dem Flughafen aus regionaler Sicht keine Bedeutung beigemessen wird und folglich auch keine Massnahmen zu seiner Erhaltung erforderlich sind.	x			Die Mobilitätsstrategie 2040 beschränkt sich auf den strassen- und schienengebundenen Verkehr (LV, ÖV und MIV). Der Luftverkehr (Flughafen Bern-Belp, Drohnenverkehr etc.) ist nicht Gegenstand der vorliegenden Strategie.
74	Grüne Worb	Ja	-	x			
75	Grünes Bündnis Bern	Teilweise	Das Ziel dieser Stossrichtung muss sein, den MIV zu reduzieren. Dazu muss die Attraktivität des MIV reduziert werden zu Gunsten des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Wir vermissen zudem wirksame Massnahmen zur Reduktion des Freizeitverkehrs, der einen so grossen Anteil am MIV ausmacht. Eigentlich müsste in der Mobilitätsstrategie der RKBM auch der Flughafen Bern Belp behandelt werden. Die Tatsache, dass er mit keinem Wort erwähnt wird, werten wir als Zeichen dafür, dass er für die (künftige) Mobilität in der Region Bern-Mittelland keine Rolle mehr spielt, also obsolet ist. Die RKBM sollte sich im Rahmen der Mobilitätsstrategie daher für dessen Schliessung aussprechen.	x			Die Mobilitätsstrategie 2040 beschränkt sich auf den strassen- und schienengebundenen Verkehr (LV, ÖV und MIV). Der Luftverkehr (Flughafen Bern-Belp, Drohnenverkehr etc.) ist nicht Gegenstand der vorliegenden Strategie.
76	IGÖV Bern	Ja	Voll einverstanden. Da der Aussenverkehr – wie auf der Seite 19 ausgeführt - in den Verkehrsprognosen nicht enthalten ist, wird jedoch die künftige Belastung (bzw. Überlastung) der ÖV-Infrastrukturen im Zentrum noch stärker ausfallen. Hier erhalten Massnahmen gemäss Strategien «Vermeiden» und «Verlagern» die grösste Bedeutung. Wir unterstützen deshalb ganz besonders die künftige Bestrebung der Region, mit der Stärkung von «dezentralen Zentren» den Berufs- und Ausbildungsverkehr in das Hauptzentrum zu reduzieren. Diese Subzentren könnten auch im ÖV-Netz vermehrt direkt miteinander verbunden werden. - Beim Vermeiden von Individualverkehr sind einige Aussagen u. E. zu wenig konkret bzw. unvollständig. So wird die Parkplatzpolitik als wichtiges Steuerungselement nicht angesprochen. Viele Gemeinden kennen keine Parkplatzbewirtschaftung. Hier wären zusätzliche Strategien wünschenswert. Autofreie oder autoarme Siedlungen mit gutem öV-Anschluss sollten in allen Gemeinden stärker gefördert und die nötigen gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden. Ganz allgemein ist es wünschenswert, den Parkraum zu reduzieren. Dies auch im Sinne der Aufwertung des öffentlichen Raums.	x			
77	Kronawitter GMBH	Teilweise	Der grösste Hebel für Vermeidung ist bezahlbarer und attraktiver Wohnraum in der Kernregion (und entlang der Hauptverkehrsachsen). Dafür reichen offensichtlich die heutigen Massnahmen nicht aus. Alternativ kann Arbeitsraum in den peripheren Gebieten geschaffen werden, wie dies auch aufgeführt ist. Hier können insbesondere die Gemeinden eine aktive Rolle einnehmen. Ein weiterer Akteur können hier die Bahnunternehmen BLS und RBS spielen, die Coworking-Spaces an Bahnhöfen entwickeln können. (Siehe Mobilitäts-hubs)	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
78	Läbigig Stadt	Teilweise	Die Reduktion des Verkehrs in der Region Bern muss das Ziel sein, nicht nur eine Abschwächung des Wachstums des zukünftigen Verkehrsaufkommens. Entsprechende planerische Massnahmen müssen umgesetzt werden. Ein stärkerer Fokus sollte auf den Freizeitverkehr gelegt werden. Wir begrüssen das Handlungsfeld City-Logistik.	x			
79	Mieterinnen- und Mieterverband Bern	Teilweise	Der MV sieht ein grosses Potential in der Gestaltung der Siedlungspolitik, bei der die Komponenten Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitgestaltung stärker aufeinander abgestimmt und zielorientiert auf das Vermeiden von Verkehr fokussiert sind. Hier sind raumplanerische Massnahmen wichtig. Wichtig sind nicht nur die «Siedlungsentwicklung nach innen» und eine «lokal und regional gut durchmischte Siedlungsstruktur», sondern auch eine raumsparende Siedlungsentwicklung. Damit die geforderte Durchmischung auch realisiert werden kann, sind auch Massnahmen wie der Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsbau zu fördern. Massnahmen welche Wohnen und Arbeiten wieder näher zueinander bringen sollen, fehlen weitgehend. Das Handlungsfeld «Ortsunabhängiges Arbeiten fördern» reicht nicht. Vielmehr braucht es (langfristige) Strategien und Massnahmen wie Wohnen und Arbeiten wieder Näherrücken können. Ein guter Ansatz sind die thematisierten «Kompakten Siedlungen in denen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitaktivitäten räumlich nahe beieinanderliegen». «Die neuen, verdichteten Siedlungen sollen eine hohe städtebauliche Qualität aufweisen und über attraktive Grünräume verfügen. In der Umgebung der Siedlungen werden Naherholungsgebiete erhalten und geschaffen.» Hier wäre eine aktive Zielsetzung, dies mit mehr gemeinnützigen Wohnbaugenossenschaften zu erreichen, sinnvoll und auch nötig.	x			
80	Naturpark Gantrisch	Teilweise	Flexible und innovative Arbeitsformen wie Co-Working Space, Generationenhaus (Schwarzenburg) und Dienstleistungszentren haben in ländlichen Gemeinden grundsätzlich Potential, sofern sie sozial akzeptiert sind. Sie müssen deshalb mehr gefördert und bekannt gemacht werden.	x			
81	Projekt Mobilität 2050	Ja	Siehe Antwort zu Frage 3	x			
82	ProVelo Bern	Teilweise	Wir möchten jedoch anmerken: Durch Vermeidung sollte nicht nur das zukünftige Wachstum des Verkehrsaufkommens abgeschwächt werden. Wichtig ist eine Reduktion des Verkehrsaufkommens. Eine konsequente Umsetzung gemäss der genannten Handlungsfelder ist deshalb äusserst wichtig.	x			
83	SchweizMobil	Ja	-	x			
84	SP Stadt Bern	Teilweise	siehe oben	x			
85	SP Worb	Ja	Aus Sicht der SP Worb ist es zentral, dass die Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abgestimmt werden (neue Bauzonen v.a. dort, wo eine gute ÖV-Erschliessung vorhanden ist). Nicht weniger zentral ist jedoch, dass am Wohnort auch Arbeitsplätze vorhanden sind und damit die Pendler-distanzen reduziert werden können. Mit der Schaffung resp. dem Erhalt dezentraler Arbeitsplätze kann zudem noch weiteren Problemen (Schlafdorfern, etc.) entgegengewirkt werden. Homeworking und Coworking Spaces weisen aus Sicht der SP Worb ebenfalls ein grosses Potenzial auf. Massgebliche Gebiete des Betrachtungsperimeters sind mit ÖV schlecht erschlossen.	x			
86	SVP Bern Mittelland	Teilweise	Dezentrale Zentren dürfen von ihrem Grundangebot nicht geschwächt werden. Sie sollen durch die Entwicklung von attraktiven Mobilitäts-Hubs (mit Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen, KITAs etc.), Logistik-Hubs oder Coworking Spaces gestärkt werden.	x			
87	TCS Sektion Bern	Teilweise	Siehe 5.a, c und d	x			
88	Verein Spurwechsel	Teilweise	Das Verkehrswachstum soll möglichst reduziert werden. Das ist uns viel zu wenig ambitioniert. Der Verkehr in der Region Bern muss durch planerische Massnahmen abnehmen. Der Freizeitverkehr, der so viel zum Gesamtverkehr beiträgt, wird in diese Stossrichtung zu wenig behandelt. Problematisch: Plafonierung statt Reduktion. Wir begrüssen die Handlungsfelder in den Bereichen ortsunabhängiges Arbeiten und City-Logistik.	x			
89	Vortritt Fussgänger	Teilweise	Dezentrale Zentren bilden das Rückgrad ausserhalb der Hot-spots der Stufe 1 und 2 und sollten nicht geschwächt, sondern gestärkt werden, um möglichst vielen Bedürfnissen gerecht zu werden (Einkaufsmöglichkeiten, KITA's, Logistik, Dienstleistungen etc.).	x			
90	Wirtschaftsverbände Region Bern	Nein	Dass die Siedlungs- und Verkehrsplanung aufeinander abzustimmen ist, sollte aus Sicht der Einreichenden eine Selbstverständlichkeit sein. Die Handlungsfelder «Warenströme im Güterverkehr bündeln» und «ortsunabhängiges Arbeiten fördern» sind zwar korrekt erkannt, aber nur am Rande Aufgabe der öffentlichen Hand. Die Bündelung von Warenströmen sowie des Güterverkehrs ist im Sinne der Wirtschaftlichkeit im ureigenen Interesse der Unternehmen, bereits laufen hierzu auch diverse Initiativen. Die Förderung von ortsunabhängigem Arbeiten liegt – wo möglich und sinnvoll – ebenfalls im Interesse der Unternehmen und benötigt keinen weiteren staatlichen Interventionismus. Entsprechend sollte sich die öffentliche Hand in diesen beiden Feldern darum bemühen, privaten Unternehmen nicht unnötige Hürden zu stellen.	x			

4.5.3 Verlagern - Sind Sie mit den Zielen und den Handlungsfeldern der Strategie «Verlagern» einverstanden?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
1	Allmendingen	Teilweise	Die Verlagerung muss auf „Motivationsbasis“ angegangen werden und nicht mittels Vorschriften und verboten.	x			
2	Arni	Ja	-	x			
3	Bäriswil	Ja	-	x			
4	Belp	Teilweise	Die Massnahmen zur Förderung von flächensparenden Verkehrsmitteln werden grundsätzlich begrüsst. Vorgesehen sind auch ÖIV-Angebote für die ländlichen Gemeinden und die Hügel- und Berggebiete. Es stellt sich die Frage, ob in diesen Gebieten die neuen Mobilitätsoptionen nicht auch Begehrlichkeiten entstehen lassen und so einen Ausbau des ÖV-Angebots mit entsprechenden Kostenfolgen mit sich bringen. Die Abschottungspolitik der Stadt Bern (Parkplatzaufhebungen, autofreie Innenstadt, Road-Pricing, Tempobeschränkungen etc.) ist nicht zielführend. Die Stadt als Wirtschafts- und Gesellschaftszentrum verlagert ihre Mobilitätslasten eigen-mächtig und ohne Dialog mit der Region nach aussen.		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 36 und S. 44)
5	Bern	Teilweise	Wir teilen die wesentlichen Ziele und Handlungsfelder. Der Freizeitverkehr umfasst heute mehr als die Hälfte des Verkehrs (vgl. Frage 5b). In den Kerngebieten und auch im Agglomerationsgürtel leistet die Förderung von Velo- und auch Fussverkehr sowie des öv einen wesentlichen Beitrag für einen Verzicht auf das Auto und damit für die Förderung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln – dies auch im Freizeitverkehr. Im Weiteren verweisen wir auf die briefliche Stellungnahme inkl. des Anhangs.		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 36 und S. 44)
6	Biglen	Ja	-	x			
7	Bolligen	Ja	-	x			
8	Bowil	Teilweise	Sollen diese Nutzungen erzwungen werden? Frühere Projekte haben nicht die erhofften Erfolge gebracht und wurden abgebrochen. Tangentiale Verbindungen auch im ländlichen Raum (grosse Distanzen zu öV-Hotspots) fördern. Busverbindungen fördern (bspw. Bowil Bahnhof – Bowil Dorf – Steinen – Signau Bahnhof).	x			
9	Brenzikofen	Teilweise	In der Berner Innenstadt sollte der ÖV kostenlos angeboten werden. Dies würde die Attraktivität steigern, mit dem ÖV anzureisen oder MIV ausserhalb zu parkieren (Bsp. Melbourne).	x			
10	Diemerswil	Ja	-	x			
11	Fraubrunnen	K.A	-	x			
12	Frauenkappelen	Ja	-	x			
13	Freimettigen	Ja	-	x			
14	Gerzensee	Ja	Im ländlichen Raum ist das öV-Angebot mit öIV-Angeboten und einem sicheren und durchgehenden Velonetz zu ergänzen. Für die Umsetzung einer restriktiven PP-Politik in den Zentren ist der Ausbau von P&R Angeboten entlang der S-Bahn eine wichtige Massnahme. Dies aus Kapazitäts- wie auch aus Akzeptanzgründen.	x			
15	Grosshochstetten	Teilweise	-	x			
16	Guggisberg	Teilweise	Wichtig ist, dass der ÖV auch in Hügel- und Berggebieten gehalten oder gar verbessert wird	x			
17	Häutligen	Ja	-	x			
18	Herbligen	Ja	-	x			
19	Iffwil	Ja	-	x			
20	Ittigen	Ja	-	x			
21	Jaberg	Teilweise	Das Gesamtverkehrssystem wird zu stark auf den ÖV ausgerichtet, es entspricht beinahe einem Verbot von MIV. Die Wirtschaft insbesondere das Gewerbe wird den motorisierten Verkehr benötigen.	x			
22	Jegenstorf	Teilweise	Die Übersicht zur «Förderung der flächensparenden Verkehrsmitteln» auf Seite 33 des Berichts wurde sorgfältig ausgearbeitet. Jedoch werden im gesamten Kapitel 6.3 keine konkreten Ideen zur Verlagerung aufgezeigt. So könnte z.B. der Warenverkehr mit dem geplanten System «Cargo sous terrain» befördert werden. Das Aushubmaterial von Baustellen müsste lokal genutzt werden, indem benötigte Infrastruktur wie z.B. eine Autobahn mit besagtem Aushubmaterial zugedeckt oder gegen bewohntes Gebiet abgeschottet wird. Für die Verlagerung des Verkehrs auf das Velo sollte die Verfügbarkeit von Duschen, Garderoben etc. am Arbeitsort gewährleistet sein.	x			
23	Kaufdorf	Teilweise	Soll eine Optimierung sein mit mehr Angebot; das heisst aber auch mehr Verkehr und ist so gegenläufig zu Vermeiden.	x			
24	Kehrsatz	Ja	-	x			
25	Kiesen	Ja	-	x			
26	Kirchenthurnen	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
27	Köniz	Ja	Grundsätzlich einverstanden, mit folgenden Ergänzungen: 1) Der Freizeitverkehr ist als grosser Verkehrserzeuger stärker aufzunehmen. Massnahmen zur Verlagerung sind anzustossen. 2) Nicht nur die Arbeitsorte, sondern auch die Arbeitszeiten sollen flexibilisiert werden damit Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangebote auf tiefere Spitzenlasten dimensioniert werden können. 3) Bei der Nennung der flächensparenden Verkehrsarten sind neben dem genannten Veloverkehr auch der Fussverkehr (sehr hohe Flächeneffizienz) und der klassische ÖV zu nennen. 4) Die Vernetzung der Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen (Wegnetze) ist sowohl regional als auch in den Quartieren/kleinräumig im Text stärker zu gewichten. 5) Hierarchie des ÖV-Systems: Diese ist zu gewährleisten, jedoch sollen im Mittelverteiler Halte an potenziell stark frequentierten Bahnhöfen möglich sein bzw. geprüft werden. 6) Verkehrsmanagement ist explizit zu erwähnen, als Massnahme zur Priorisierung. 7) Bei der genannten Förderung der PMD ist der Aspekt der nötigen Verkehrssicherheit aufzunehmen. 8) Bei den Sharing-Angeboten ist die Rolle der öffentlichen Hand in der Regel auf die des geregelten zur Verfügung stellen von geeigneten Flächen beschränkt. Es soll klarer zum Ausdruck kommen, dass der Betrieb Sache privater Anbieter ist	x			
28	Konolfingen	Ja	-	x			
29	Kriechenwil	Nein	Da aus unserer Sicht keine Ziele sauber definiert sind, kann über die Handlungsfelder nicht sauber gesprochen werden. Zudem ist dieser Punkt politisch am deutlichsten durch eine Privilegierung des urbanen Raumes (Stadt Bern & Kernagglomeration) gekennzeichnet, quasi einem Berner Patriziat+. Die Aussage " Ausbauten des ÖV-Angebotes sollen der Hierarchiestufe entsprechend erfolgen" (S. 33) lehnen wir kategorisch ab. Mit der Beseitigung des Ancien Régime 1798 und der liberalen Renovation in den 1830er wurde die städtische Vorherrschaft gebrochen. Der ÖV ist dort auszubauen und zu erhalten, wo er gebraucht wird. Wir glauben, dass die RKBM mit dieser Aussage zwar genau darauf hinauswill, aber die gewählte Formulierung erachten wir als heikel gegeben der langen Geschichte unseres Kantons gegen die Vorherrschaft des urbanen Patriziats	x			
30	Linden	Teilweise	Eine Verlagerung in diesem Ausmass halten wir nicht für realistisch. Der Strassenraum muss ebenfalls dem wirtschaftlichen Bedarf angepasst werden. Insbesondere sind Konzentrationen zu den Zentren zu vermeiden.	x			
31	Mattstetten	Ja	-	x			
32	Meikirch	Teilweise	Die Ziele sind ok. Die Abschottungspolitik der Stadt Bern (autofreie Innenstadt, Road-Pricing) ist jedoch nicht zielführend. Die Stadt als Wirtschafts- und Gesellschaftszentrum verlagert ihre Mobilitätslasten eigenmächtig und ohne Dialog mit der Region nach aussen. Eine Verbindung via Hubs in M'buchsee oder Schönbühl nach Bern wäre für die ÖV-Anbindung von Meikirch katastrophal.	x			
33	Mirchel	Ja	-	x			
34	Mühlethurnen	Teilweise	In den Berggebieten und auf dem Land ist das Verlagern nicht immer möglich. Dies macht nur für die Stadt und Agglomeration Sinn. Eine Lösung für ländliche Gebiete fehlt.	x			
35	Münchenbuchsee	Ja	-	x			
36	Münsingen	Ja	Die Förderung von flächensparenden und ökologischen Verkehrsmitteln wird unterstützt. Der Ausbau der Infrastruktur des Fuss- und Veloverkehrs wird begrüsst. Insbesondere regionale Velohaupt- und -schnellrouten sollen rasch realisiert werden. Eine Förderung des Fuss- und Veloverkehrs durch nicht-infrastrukturelle Massnahmen und insbesondere auch durch finanzielle Anreize erachten wir als richtig. In den ländlichen Gebieten darf das ÖV Angebot nicht reduziert werden. Die ÖIV Angebote sollen die ÖV Angebote sinnvoll ergänzen und erweitern.	x			
37	Muri	Ja	-	x			
38	Neuenegg	Teilweise	Grundsätzlich einverstanden. Es könnte aber zu Engpässen beim öV kommen. Die S1 von Fribourg her in Richtung Bern ist in den Stosszeiten schon heute zum bersten voll. Wenn da noch eine zusätzliche Verlagerung stattfinden sollte, bestünde zwingender Handlungsbedarf.	x			
39	Niedermuhlern	Teilweise	Eine Verlagerung bringt nur bedingt etwas. Der gesamte Verkehr nimm damit nicht ab.	x			
40	Oberbalm	Ja	-	x			
41	Oberthal	Nein	Im Hügel- und Berggebiet sind umweltfreundliche Verkehrsmittel schlicht zu wenig schlagkräftig. Es kommt dazu, dass in diesen Gegenden die Bevölkerung immer mehr 'überaltert' und eine Velobenützung als gefährlich eingestuft werden muss. Ob Sharing-Angebote ausreichen bezweifeln wir.	x			
42	Ostermundigen	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
43	Riggisberg	Teilweise	Seite 33, Beim Thema ÖV-Liniennetz und ÖV-Angebot (5. Absatz) wird die Zentrumsfunktion der Zentren 4. Stufe abgeschwächt. Dies unterstützen wir auf keinen Fall (vgl. Erläuterungen oben). Zentren 4. Stufe dürfen nicht mit den übrigen Gemeinden gleichgesetzt werden. D.h. Zentren 1. bis 4. Stufe (nicht nur bis 3. Stufe) sind untereinander verbunden. Seite 34: Die Idee der „Park and Ride“-Angebote – gerade in südlicher Richtung aus Sicht der Stadt Bern – wird begrüsst. Es wird zwingend nötig sein, hier gemeinsam regionale Konzepte zu entwerfen, welche alle Gemeinden (Stadt Bern, Agglomerationsgemeinden und ländliche Gemeinden) tragen und entsprechende Projekte ggf. mitfinanzieren.	x			
44	Rubigen	Ja	-	x			
45	Rüeggisberg	Nein	Die 4V-Strategie spricht von «flächensparenden Verkehrsmittel» und beschreibt in den Handlungsfeldern unter anderen von «Erhöhung der ÖV-Kapazitäten». «Mobilitätshubs» müssen auch für ländliche Gebiete leicht erreichbar sein. Welche Strategien gibt es dafür? Um die Zentren vom MIV zu entlasten, braucht es gute Parkmöglichkeiten an der Peripherie mit Anschluss an die «Mobilitätshubs». Parkhäuser, Park & Ride Angebote sind spärlich verfügbar und oft ausgebucht (zu wenig Parkplätze). Park&Ride Angebote, welche im Parkpreis auch ein Ticket für den ÖV/e-Bike/PMD enthalten, sollten rund um die Stadt oder an gut bedienten ÖV-Haltestellen in Zentrumsnähe gefördert werden (z.B. Parkhaus Neufeld oder neue Parkmöglichkeiten in z.B. Belp, Köniz, Wabern)	x			Wenn von Mobilitäts-Hubs auf dem Land die Rede ist, so ist dabei primär die Umsteige-Verbindung MIV<-->ÖV gemeint. Jeder grössere Umsteigepunkt zwischen MIV und ÖV ist künftig als Mobilitätshub zu verstehen. Siehe Handlungsfelder "Vernetzung der Verkehrsmittel fördern" und "Flächensparende Verkehrsmittel fördern"
46	Rüschegg	Teilweise	Wahrscheinlich nur punktuell möglich, da die bestehende Infrastruktur bereits stark beansprucht wird sowohl auf der Schiene wie auch auf der Strasse. In der Strategie steht, dass der Freizeitverkehr von MIV auf den ÖV verlagert werden soll, das würde aber auch bedeuten, dass Linien in touristische Gebiete (Bsp. Gantrischgebiet) mehr unterstützt werden (mehr Kurse), damit ein Umsteigen auf den ÖV auch attraktiv wird.	x			
47	Schwarzenburg	Ja	-	x			
48	Stettlen	Teilweise	Siehe Bemerkungen zu 5a. Veloförderung zulasten bestehendem Strassenraum zurzeit wohl kaum möglich und andererseits neue Wege oder breiterer Strassenraum kaum (lokal) durchsetzbar.	x			
49	Urtenen-Schönbühl	Ja	-	x			
50	Vechigen	Ja	-	x			
51	Wald	Teilweise	Während den Hauptverkehrszeiten sollten im ländlichen Raum grosse Fahrzeuge eingesetzt werden. An Randzeiten ist eine Überprüfung denkbar. Optimierungen sollten jedoch erst vorgenommen werden, wenn ÖIV gesichert ist.	x			
52	Walkringen	Ja	-	x			
53	Wichtrach	Ja	-	x			
54	Wileroltigen	Ja	-	x			
55	Worb	Teilweise	Innovative E-Kleinstfahrzeuge sind nicht zusätzlich zu fördern. Durch den Ausbau der notwendigen Infrastruktur ist die Trennung vom Fuss- und nicht motorisierten Veloverkehr zu fördern.	x			
56	Zollikofen	Teilweise	Wir verstehen die geplante aktive Rolle (Förderung) der Regionalkonferenz und ihrer Gemeinden im Bereich der Raum- und Verkehrsplanung, Koordination und Information. Eine finanzielle Förderung oder Engagements ausserhalb der Aufgabenbereiche der Gemeinden lehnen wir ab. Die bestehenden Verkehrssysteme sind bereits heute stark ausgelastet. Es ist aufzuzeigen, wie diese den Mehrverkehr durch eine Verlagerung aufnehmen können.	x			
57	Zuzwil	Ja	-	x			
58	ASTRA	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennnissnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
59	BVE	Teilweise	Beim Verlagern sollte es nicht nur darum gehen, das Verkehrsaufkommen auf flächensparende Verkehrsmittel zu verlagern. Das Ziel und das Handlungsfeld greifen zu kurz. Die entsprechenden Verkehrsmittel sollen auch umweltfreundlicher, d. h. emissionsärmer und klimafreundlicher sein. Ausserdem sollte sich das Verlagerungsziel auf flächensparende und umweltfreundliche Verkehrsmittel nicht nur auf Stadt und Agglomeration beschränken. Auch auf dem Land kann es punktuell zu Kapazitäts-empässen beim Strassen- und Parkraum kommen (Freizeitverkehr). Viele MIV-Fahrten beginnen auf dem Land und führen in die Stadt und tragen so zum Verkehrsproblem in Stadt und Agglomeration bei. Weiter fragen wir uns, ob die Mobilitätsstrategie nicht effektive Ziele bezüglich Modalsplit (nach Raumtypen unterschieden in Prozentzahlen) formulieren sollte. Die Aussagen hierzu bleiben sehr allgemein und werden nicht konkret. Wir regen an konkrete Zielwerte für den Modalsplit zu definieren. Das Verlagerungspotenzial auf den Fussverkehr und den Veloverkehr ist bezogen auf die verschiedenen Etappenlängen und in den betroffenen Teilräumen sehr unterschiedlich. Der Fussverkehr hat bei Etappenlängen bis 1 km bereits einen hohen Anteil. Bis 5 km besteht weiteres, wenn auch v.a. im oberen Bereich begrenztes Verlagerungspotential vom MIV. Wie korrekt beschrieben ist das Verlagerungspotenzial auf den Veloverkehr bei Etappenlängen bis 5 km sehr hoch. Dies gilt auch für Etappen bis 10 km Länge (oder dank E-Bikes gar 20 km). Alleine die Verlagerung auf den Veloverkehr löst die Problematik des kaum mehr erweiterbaren Strassen-raumes nicht. Eine Verlagerung kann nur erreicht werden, wenn dem Veloverkehr auch entsprechend Raum zur Verfügung gestellt wird. Bei begrenzten Platzverhältnissen bedeutet dies auf wichtigen Achsen eine Verschiebung der Prioritätensetzung bei der Raumaufteilung oder die Suche nach alternativen, attraktiven Veloverkehrsführungen. Die explizite Erwähnung nicht-infrastruktureller Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs begrüssen wir explizit. Aus unserer Sicht wird hier von allen Akteuren noch zu wenig gemacht.			x	Die "Verlagerung" hat in der Tat zwei Aspekte: Verlagerung auf flächensparende sowie Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel. Die Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel wird in der Strategie unter "Verträglich gestalten" thematisiert - z.B. umweltfreundliche Antriebsformen fördern. Die konkrete Zielsetzung von Modal Splits nach Raumtypen würde für eine Mobilitätsstrategie zu weit gehen. Dies kann allenfalls im RGSK geleistet werden und ist auch im Zeitverlauf anzupassen.
60	Bernmobil	Ja	Es ist aus unserer Sicht richtig, dass die Veloinfrastruktur ausgebaut wird. Der zusätzliche Flächenbedarf darf aber nicht zu Lasten des strassengebundenen öV gehen. Es ist auch wichtig, dass zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der strassengebundenen öV Massnahmen ergriffen werden, z.B. durch separate Fahrspuren. Damit entsteht ein Zielkonflikt zwischen den geforderten zusätzlichen Flächen für öV und Velo. Dieser Konflikt ist aufzuzeigen und es sind Lösungen zu erarbeiten, wie damit umgegangen wird. Was PMD und weitere Sharing Modelle angeht, braucht es aus unserer Sicht klare Regelungen im Sinne eines integralen Ansatzes und gegen den Wildwuchs.	x			
61	BLS	Ja	-	x			
62	Postauto	Ja	Sharing: nicht nur private Anbieter. Auch bestehende Dienstleister oder TU können Sharing entwickeln/betreiben/anbieten.	x			
63	Alternative Linke Bern	Teilweise	-	x			
64	ASTAG	Teilweise	Der Zweiradverkehr ist saisonal- und witterungsbedingt eingeschränkt und ergibt insgesamt womöglich nicht das Verlagerungspotential, das erhofft wird.	x			
65	BDP Kanton Bern	Teilweise	-	x			
66	Bernapark AG	Teilweise	Der Bernapark kann mit einem attraktiven Mobilitätshub (siehe auch Antworten auf die Frage 6) einen wesentlichen Beitrag zum Verlagern des Verkehrs auf den öV und den Langsamverkehr beitragen. Trotzdem ist es wichtig, dass das gesellschaftliche, wirtschaftliche und politische Zentrum der Region, des Kantons und der Schweiz weiterhin mit allen Verkehrsmitteln zugänglich bleibt. Eine auto-freie Innenstadt, Road Pricing, weitere Parkplatzaufhebungen und Tempobeschränkungen sind also nicht zielführend. Es braucht einen Dialog zwischen Stadt, Gemeinden, der Region und aber auch der Wirtschaft.	x			
67	Berner KMU	Ja	-	x			
68	Cargo sous terrain	Ja	-	x			
69	Flughafen Bern	Ja	Die Flughafen Bern AG ist sehr an der Schaffung eines Mobilitäts-Hubs im Perimeter des Flughafens (analog dem Beispiel Deisswil) interessiert.	x			
70	Fussverkehr Kanton Bern	Teilweise	PMDs oder generell motorisierte Fahrzeuge sollen nicht auf dem Trottoir verkehren. Eine Ausnahme bilden Fahrzeuge für Personen, die eine Behinderung aufweisen. Hinter dem Terminus PMDs verbergen sich allerlei für den Fussverkehr problematische Konzepte. E-Trottinets beispielsweise gehören nach den aktuellen Verkehrsregeln auf die Strasse, faktisch dürften sie aber oft auf dem Trottoir verwendet oder zumindest dort abgestellt werden. Zudem ersetzen sie primär Fusswege (vgl. dazu auch die Zeilen unter 6.1), welche die in der Regel körperlich fitten Benutzer/-innen dieser Fahrzeuge ebenso gut zu Fuss zu-rücklegen könnten. Nur weil dieses Fahrzeug im Vergleich zu einigen anderen Fahrzeugen platzsparend ist, muss man es nicht speziell fördern.	x			
71	GLP Kanton Bern	Ja	-	x			
72	Grüne Freie Liste	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
73	Grüne Mittelland Nord	Teilweise	<p>Es sollen nicht nur flächensparende, sondern auch umweltschonende Verkehrsmittel gefördert werden. Uns fehlen Massnahmen, um Güterlogistik insbesondere in der Feinverteilung via Cargo-Bikes abzuwickeln. Die Förderung entsprechender Transportdienste (wie z.B. Cargo-Transport- und Hauslieferdienst der Stiftung intact Burgdorf) oder Fahrzeugen (wie z.B. carvelo2go) könnte eine verkehrsvermindernde Massnahme innerorts sein. / Die Massnahmen im Bereich Veloverkehr begrünnen wir. Das grösste Potential sehen wir in der konsequenten Förderung von überkommunalen Velobahnen in der Agglomeration. Dadurch liesse sich ein grosser Teil des Verkehrs auf (elektrifizierte) Velos verlagern. / Bei der Stossrichtung Verlagern stellt sich im beschränkten Raum die Frage, auf wessen Kosten die Veloförderung geht. Wir sind klar der Meinung, dass die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zu Lasten der Flächen für den MIV gehen muss (Reduktion Verkehrsflächen und Parkierflächen). / Auch im Strassenunterhalt muss das Augenmerk viel stärker auf die Flächen für den Veloverkehr gerichtet werden, da dort der Strassenbelag oft in schlechterem Zustand ist als auf der Autofahrbahn. Das macht das Velofahren gefährlich und unattraktiv. Laut Strategie sollen im ländlichen Raum Carsharing und Ridesharing gefördert werden. Wenn es aufgrund der grossen Distanzen unvermeidlich ist, auf Autos zu setzen, sollten wenigstens Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (z.B. Elektro) zum Einsatz kommen und der Besetzungsgrad erhöht werden. Wir begrünnen einen Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Allerdings soll diese zu Lasten von bestehenden Flächen für den MIV ausgebaut werden (und nicht etwa zu Lasten von Aufenthaltsflächen).</p>	x			
74	Grüne Worb	Teilweise	<p>Verlagerung zu umweltverträglichen und flächensparenden Verkehrsmitteln. Bei der Verlagerung müssen hier unbedingt neben flächensparenden auch umweltverträglichen Verkehrsmittel im Zentrum stehen und erwähnt werden. Verkehr verlagern zielt auf die Förderung umweltfreundlicher und flächensparender Verkehrsmittel im Gesamtverkehr. Dies umfasst Handlungsfelder und Massnahmen, welche den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV attraktiver gestalten. Dazu gehören ein dichtes Velowegnetz mit attraktiven Alltagsvelorouten und ein ÖV-Angebot, das auf die Siedlungshierarchie ausgerichtet ist und so einen effizienten Betrieb ermöglicht. Innovative E-Kleinstfahrzeuge sind im Vergleich zum herkömmlichen Velo weniger umweltverträglich und daher nicht zusätzlich zu fördern. Durch den Ausbau, der für diese notwendigen Infrastruktur ist die Trennung vom Fuss- und nicht motorisierten Veloverkehr zu fördern und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten!</p>	x			
75	Grünes Bündnis Bern	Teilweise	<p>Es sollen nicht nur flächensparende, sondern auch umweltschonende Verkehrsmittel gefördert werden. Uns fehlen Massnahmen, die Güterlogistik auf Cargobikes abzuwickeln. Die Massnahmen im Bereich Veloverkehr begrünnen wir. Das grösste Potential sehen wir in der konsequenten Förderung von überkommunalen Velobahnen in der Agglomeration. Dadurch liesse sich ein grosser Teil des Verkehrs auf (elektrifizierte) Velos verlagern. Bei der Stossrichtung Verlagern stellt sich im beschränkten Raum die Frage, auf wessen Kosten die Veloförderung geht. Wir sind klar der Meinung, dass die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zu Lasten der Flächen für den MIV gehen muss (Reduktion Verkehrsflächen und Parkierflächen). Auch im Strassenunterhalt müsste der Fokus viel stärker auf den Flächen für den Veloverkehr gelegt werden, da dort oft der Strassenbelag in schlechtem Zustand ist. Das macht das Velofahren gefährlich und unattraktiv. Laut Strategie sollen im ländlichen Raum Carsharing und Ridesharing gefördert werden. Wenn es aufgrund der grossen Distanzen unvermeidlich ist, auf Autos zu setzen, sollten wenigstens Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (z.B. elektro) zum Einsatz kommen und der Besetzungsgrad erhöht werden. Wir begrünnen einen Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Allerdings soll diese zu Lasten von bestehenden Flächen für den MIV ausgebaut werden (und nicht etwa zu Lasten von Aufenthaltsfläche). Zu einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie gehört unserer Ansicht nach auch die Anbindung der Region Bern Mittelland an europäische Zentren mittels internationaler Zugverbindungen. Die Strategie sagt nichts dazu. Soll die Schweiz bis 2050 klimaneutral werden, wäre eine Verlagerung auf die Schienen auch beim Fernverkehr unbedingt angezeigt. Wir fordern deshalb, dass sich die RKBM im Rahmen ihrer Möglichkeiten für gute Tages- und Nachtzugverbindungen in europäische Städte ab Bern einsetzt.</p>	x			
76	IGÖV Bern	Ja	<p>Die auf Seite 33 aufgeführten Massnahmen im Handlungsfeld «Verlagern» unterstützen wir ohne Vorbehalt. Speziell interessiert uns als IGÖV die Massnahme in der Mitte der Tabelle, wonach nebst der Erhöhung der ÖV-Kapazität zu den Spitzenzeiten auch attraktive Tangentialverbindungen ausgebaut werden sollen. Diese sollen der Entlastung des Zentralbahnhofs dienen, aber auch der besseren (direkten) Erreichbarkeit der Stadtquartiere und Agglomerationsgemeinden untereinander. Dazu – und zur direkten Verbindung von «dezentralen Zentren» innerhalb und ausserhalb der Region – eignet sich als erster konkreter Schritt die von uns im Mai 2019 vorgeschlagene «Schnelle Berner Bahntangente» mit attraktiven, wettbewerbsfähigen Bahnverbindungen zwischen Biel – Lyss – Zollikofen – Ostermundigen – Gümligen – Münsingen und Thun. Eine entsprechende Motion wurde im Juni im Grossen Rat eingereicht. Der Vorstoss wurde von insgesamt 76 Ratsmitgliedern unterzeichnet. Die rasche Umsetzung ist geeignet, die täglichen Stausituationen auf den Autobahnen im Norden und Osten der Stadt Bern (A1 / A6) zu vermindern und das übrige Strassennetz zu entlasten. Wir erwarten deshalb folgerichtig von der RKBM eine substanzielle Unterstützung des Vorschlages im kommenden Bestellprozess.</p>	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
77	Kronawitter GMBH	Ja	Es gefällt sehr gut, dass neue Mobilitätsangebote aufgenommen sind. Mit «mobility on demand» wie dem aktuellen Pilotprojekt mybuxi, das in Herzogenbuchsee bereits in Betrieb ist, in Ostermundigen / Stettlen und im Emmental in Vorbereitung ist, können viel der genannten Ziele adressiert werden, namentlich Flächenverbrauch, Antriebsform, geteilte Fahrzeuge, Zubringer / Abnehmer vom öV. Wichtig ist zu verstehen, dass bedarfsgesteuerte Mobilität (mit und ohne Fahrer) dynamisch dem Mobilitätsbedarf folgen kann, was der statische und infrastrukturegebundene öV nicht kann. Zu-dem ist bedarfsgesteuerte Mobilität ein «Messsystem» für das Mobilitätsbedürfnis, das insbesondere in Entwicklungsgebieten eingesetzt werden kann. Es kann auch als günstigere Alternative zum Probebetrieb von Linien eingesetzt werden. Nicht zuletzt können «on demand» shuttles neben Personen auch Waren oder kleine Güter transportieren und so eine bessere Auslastung erreichen, was wiederum die Anzahl nötiger Fahrzeuge reduzieren kann.	x			
78	Läbigig Stadt	Teilweise	Die Infrastruktur für ÖV, Velo- und Fussverkehr müssen priorisiert werden. Hingegen sollte auf einen Ausbau der MIV-Infrastruktur ausser in Ausnahmefällen verzichtet werden. Für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sollen Flächen für den MIV aufgehoben werden, also Verkehrsflächen und Parkierflächen. Ein weiteres wichtiges Element sind überkommunale Velobahnen in der Agglomeration. Dies würde die Verlagerung auf Velos fördern.	x			
79	Mieterinnen- und Mieterverband Bern	K.A	-	x			
80	Naturpark Gantrisch	Teilweise	Die Hypothese lautet seit langem, dass durch ein gutes ÖV- Angebot die MIV Belastung verringert wird. Diese Verlagerung findet jedoch nicht statt, da die ÖV-Grundversorgung nicht genügend ist (Umsteigezeiten, Kurse)--> Siehe auch Mobilitätsstrategie und -Konzept des Naturparks Gantrisch --> Das Anreizsystem ist zu klein (Mobilitätskonzept Naturpark Kapitel 2.1)Die Hemmschwelle für den Umstieg auf ÖV muss herabgesetzt werden. Die Digitalisierung und Flexibilisierung des öIV stellt hier ein Potenzial dar.	x			
81	Projekt Mobilität 2050	Ja	Siehe Antwort zu Frage 3	x			
82	ProVelo Bern	Teilweise	Die Förderung der sogenannten «neuen Mobilitätsoptionen» sowie der privaten Anbieter von Sharing-Lösungen sind unserer Meinung nach zweitrangig. Bevor dies geschieht müssen die vorhandenen Ressourcen zur weiteren Verbesserung der Infrastruktur des Langsamverkehrs verwendet werden. Zum Beispiel durch die Bereitstellung von zusätzlichen sicheren und komfortablen Velorouten oder Veloabstellplätzen, die für den Wechsel des Transportmittels unabdingbar sind. Zumal insbesondere im urbanen Raum keine «flächendeckende MIV-Erschliessung» benötigt wird.	x			
83	SchweizMobil	Ja	-	x			
84	SP Stadt Bern	Teilweise	Zumindest im urbanen Raum braucht es keine «flächendeckende MIV-Erschliessung» (S. 35). Die Infrastruktur für ÖV, Velo- und Fussverkehr ist zu priorisieren (S. 36) und auf einen Ausbau der MIV-Infrastruktur ist (ausser in wenigen Ausnahmefällen) zu verzichten. Dies umso mehr, weil davon ausgegangen wird, dass in Zukunft weniger staatliche Mittel für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen.	x			
85	SP Worb	Teilweise	Eine Verlagerung lässt sich auch erreichen, wenn Verkehrsteilnehmende dazu gebracht werden können, mindestens eine Teilstrecke mit dem ÖV zurückzulegen. Dazu sind gute Umstiegsmöglichkeiten vom MIV auf den ÖV wichtig (z.B. Park and Ride). Wir beantragen, eine entsprechende Massnahme aufzunehmen	x			
86	SVP Bern Mittelland	Teilweise	Vom Ansatz her ist das die richtige Stossrichtung. Die Abschottungspolitik der Stadt Bern (Parkplatzaufhebungen, autofreie Innenstadt, Road-Pricing, Tempobeschränkungen etc.) ist nicht zielführend. Die Stadt als Wirtschafts- und Gesellschaftszentrum verlagert ihre Mobilitätslasten eigenmächtig und ohne Dialog mit der Region nach aussen. Auf Seite 33 steht u.a. folgendes: «Die Erschliessung der Zentren vierter Stufe und der übrigen Gemeinden erfolgt über die ÖV-Knoten in den Zentren der Stufen 1-3 durch S-Bahnen, Bus- oder Tramlinien». Konkret kann es ja wohl kaum sein, dass die Erschliessung der Zentren der Stufe 4 über Bern und Schwarzenburg stattfinden soll. Dabei macht das periphere Schwarzenburg ja wohl keinen Sinn. Die Zentren der Stufe 4 müssten eine wesentliche Rolle als Hubs einnehmen.	x			
87	TCS Sektion Bern	Teilweise	Unter den genannten Massnahmen ist keine einzige für den Motorisierten Individualverkehr aufgeführt, obwohl auch in diesem Bereich Wachstum prognostiziert wurde. Weshalb ist das so? – Auch ist eine Verlagerung nur möglich, wenn realistische Alternativen bestehen. Anstelle Erschwernisse zu schaffen, sollen positive Anreize gefördert werden. Denn viele der angesprochenen Themen, wie Home Office oder flexible Arbeitszeiten, liegen nicht im Ermessen der Privatpersonen sondern werden durch Rahmenbedingungen wie Arbeitszeiten und -geber, Kundenbedürfnisse etc. vorgegeben. Hier die Einzelpersonen zu sanktionieren ist reine Symptombekämpfung, welche am Kern des Problems vorbeigeht.			x	Realistische Alternativen zum MIV bzw. Kombination von MIV und anderen Verkehrsmitteln werden ausführlich behandelt. Spezifische Massnahmen für den MIV werden ebenfalls thematisiert (Park+Ride, Infrastruktur für E-Mobilität, etc.)

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
88	Verein Spurwechsel	Teilweise	Es sollen nicht nur flächensparende, sondern auch umweltschonende Verkehrsmittel gefördert werden. Automatisiertes Fahren hat auch Nachteile, es kann sogar zu mehr Verkehr führen. Auch mit leiseren Fahrzeugen wird das Problem nicht gelöst.	x			
89	Vortritt Fussgänger	Teilweise	Die Verlagerung ist sinnvoll. Jedoch möchte Vortritt Fussgänger auf die Priorisierung der Fussgängerinnen und Fussgänger bei der weiteren Planung vor den Velo-Fahrenden hinweisen. In Bern werden drei Mal so viele Wege zu Fuss als mit dem Velo zurückgelegt. Somit ist der Fussverkehr das dominierende Verkehrsmittel und soll bevorzugt behandelt werden. Im Weiteren muss zwingend darauf geachtet werden, dass die Verlagerung sinnvoll ist. Die Verteilung und Erschliessung von Stufe 4 Zentren über eine Stufe 1 macht nicht in jedem Fall Sinn. Die einseitig geführte Beschränkung der Verkehrsströme verhindert eine zielführende Entwicklung z.B. des Fussverkehrs aus dem Zentrum der Stufe 1 hin in Richtung der Stufe 4.	x			
90	Wirtschaftsverbände Region Bern	Nein	Die Verlagerung der Mobilität ist nicht Aufgabe der öffentlichen Hand, die Verkehrsteilnehmenden sollen ihr Verkehrsmittel frei wählen können. Im Übrigen wird auf die fehlende politische Legitimation, erläutert unter Ziff. 1 verwiesen.	x			

4.5.4 Verträglich gestalten - Sind Sie mit den Zielen und den Handlungsfeldern der Strategie «Verträglich gestalten» einverstanden?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
1	Allmendingen	Teilweise	siehe auch 5c.. Um die Bevölkerung zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen, muss dieser qualitativ hochstehend und bedürfnisgerecht angeboten werden. Aus Kosten- und Leistungsgründen sollten Monopole (1 Anbieter), wenn immer möglich, vermieden werden. Allerdings sind gerade hier Taten und nicht Strategien nötig Beispiel: mit dem heutigen RBS-Angebot in Allmendingen (permanente Verspätungen, unzuverlässiger Service, überflüssige und nicht nachvollziehbare Umsteigeszenarien und dies Alles zu überhöhten Preisen) kann niemand zum Umstieg bewegt werden. Im Gegenteil, die bestehende ÖV-Kundschaft steigt wieder auf den Privatverkehr um.	x			
2	Arni	Ja	-	x			
3	Bäriswil	Ja	-	x			
4	Belp	Teilweise	In der Fragestellung im Fragebogen steht noch Verlagern anstatt "Verträglich gestalten". Gemäss dem Bericht unterstützt die Region die Akteurinnen und Akteure bei der Formulierung der Mobilitätsmanagementkonzepte. Aus Sicht der Gemeinde Belp sollten dafür einheitliche Vorgaben/Vorlagen der Region zur Verfügung gestellt werden, damit aus regionaler Sicht abgestimmte Konzepte entstehen. Weiter sollen in der Umsetzung flexiblere Arbeitszeitmodelle eingeführt werden und die Gemeinden mit gutem Beispiel vorangehen. Die Auswirkungen der Digitalisierung (Reduktion von Schalterfrequenzen der Bevölkerung) wird dies in Zukunft voraussichtlich möglich machen. Der Vorrang mit der Optimierung des Mobilitätssystem gegenüber dem Ausbau der Infrastruktur wird begrüsst.	x			
5	Bern	Teilweise	Wir teilen die wesentlichen Ziele und Handlungsfelder. Wichtig ist die Förderung von flächen- und ressourceneffizientem Verkehrsmittel im Freizeitverkehr, damit der Anteil des MIV zugunsten von ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr reduziert werden kann. Zudem würden wir begrüssen, wenn «verträglich gestalten» nebst den bereits erwähnten Zielen und Handlungsfelder die Klimaverträglichkeit zusätzlich und besonders betont würde (Stichwort: Versiegelungs-grad/Verkehrsflächenreduktion/Flächenbedarf). Damit verbunden braucht es nicht nur die zu begrüssende Verbindung von Verkehrs- und Raumplanung im Sinne von Siedlungsplanung, sondern auch der Freiraumplanung. Damit wären unter anderem auch Aspekte wie die Verdichtung im Siedlungs-gebiet, Verlust an unversiegelten Flächen sowie Verdunstungsflächen in den Handlungsfeldern und Zielen der Mobilitätsstrategie und damit in der weiteren Verkehrsentwicklung zu thematisieren und zu betrachten. Gemäss der Strategie prüft die Region in Kooperation mit Bund und Kanton die Möglichkeit einer Glättung der Verkehrsspitzen durch finanzielle Anreize wie die Einführung eines Mobility Pricings im MIV und im ÖV. Wir unterstützen diese Massnahme in der Absicht, damit eine bessere Auslastung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur zu erreichen. Gleichzeitig ist es uns wichtig, dass Mobility-Pricing mittelfristig für mehr als nur als Mittel zur Glättung der Verkehrsspitzen eingesetzt wird. Namentlich soll auch das Potential von Mobility-Pricing zu einer Reduktion der stets steigen den Mobilitätsbedarfsentwicklung sowie zur verursachergerechteren Finanzierung des Verkehrssystems inkl. Infrastruktur genutzt werden. Auch heutige externe Kosten, bspw. Lärm-, Luftverschmutzung- und Klimawandelkosten, sollen via Mobility-Pricing vermehrt den Verursachenden belastet werden. Auch ein solches Modell darf sich jedoch nicht zu Lasten des öffentlichen Verkehrs bzw. der städtischen Umlagerungsziele auswirken. Im Handlungsfeld «MIV siedlungsverträglich gestalten» (S. 35) wird zu Recht auf Schnittstellen zwischen dem Nationalstrassen- und dem untergeordneten Strassennetz hingewiesen: «Deren Funktionsfähigkeit (der Autobahn) ist eine zentrale Voraussetzung für die Entlastung des kommunalen Strassennetzes.» Wir erachten folgende Ergänzung als notwendig: Um diese Funktionsfähigkeit (der Autobahn) sicherzustellen, muss im Nationalstrassenperimeter der in Spitzenzeiten erforderliche Stauraum bereitgestellt werden. Im Weiteren verweisen wir auf die briefliche Stellungnahme inkl. des Anhangs.	x			
6	Biglen	Ja	-	x			
7	Bolligen	Ja	-	x			
8	Bowil	Teilweise	Sämtliche Ausbauten von Verkehrsinfrastrukturen im MIV wie beim Langsamverkehr benötigen Land. Viel Spass bei den Landerwerben. Verkehrsspitzen glätten mit flexiblen Arbeitszeiten/ Öffnungszeiten bei den Gemeinden? Erfahrungen zeigen, dass Öffnungszeiten über Mittag oder am Abend bereits heute nicht den gewünschten Erfolg zeigen.	x			
9	Brenzikofen	Teilweise	Keine Verbote einführen, nur Förderung ökologischer Fahrzeuge.	x			
10	Diemerswil	Ja	-	x			
11	Fraubrunnen	K.A	-	x			
12	Frauenkappelen	Teilweise	Handlungsfeld Finanzielle Tragbarkeit: Es fehlt die Produktionswirtschaftlichkeit; siehe Kommentar in 3.	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
13	Freimettigen	Teilweise	Kann so viel Strom produziert werden, dass die Wirtschaft noch funktioniert, wenn dann alle Elektro-Fahrzeuge haben? Produktion und Entsorgung der Batterien sollte dann auch unseren Standards entsprechen.	x			
14	Gerzensee	Ja	Es ist wichtig, mittels Mobilitätskonzepten und einem aktiven Mobilitätsmanagement zusammen mit der Wirtschaft tragfähige Lösungen zu erarbeiten. Dabei müssen – nebst den Wirkungen für die Umwelt und die Lebensqualität – auch positive Effekte (weniger Stau und bessere Erreichbarkeit) für den gewerblichen Verkehr resultieren.	x			
15	Grosshoechstetten	Teilweise	Arbeitszeiten können nicht überall frei gestaltet werden. Gewerbe muss berücksichtigt und nicht benachteiligt werden.	x			
16	Guggisberg	Teilweise	Es muss berücksichtigt werden, dass im Hügel- und Berggebiet die Verkehrswege massiv länger sind. Somit erhöht sich auch deren Unterhalt.	x			
17	Häutligen	Ja	-	x			
18	Herbligen	Ja	-	x			
19	Iffwil	Ja	-	x			
20	Ittigen	Ja	-	x			
21	Jaberg	Teilweise	Wir gehen davon aus, dass sich die Frage auf verträglich Gestalten bezieht. Massnahmen zielen daraufhin, den MIV gänzlich zu verdrängen.	x			
22	Jegenstorf	Teilweise	Die Flexibilisierung der Arbeitszeiten hat Auswirkungen auf die Öffnungszeiten der Läden. Wer flexibel arbeitet, will auch flexibel einkaufen können. Davon profitieren Tankstellenshops und Take-Aways, während in den Dorfläden die Kundschaft ausbleibt. Inwiefern der Freizeit-MIV (motorisierter Individualverkehr) zu-gunsten des ÖV tatsächlich reduziert werden kann, wird sich zeigen. Die Idee, dass alle Arbeitgeber ihren Arbeitnehmern ein vergünstigtes ÖV-Abonnement zur Verfügung ist nicht realistisch. Dass die MIV-Infrastruktur nur punktuell ausgebaut werden soll, macht Sinn. Ebenso die räumliche Trennung von MIV und Veloverkehr. Der gezielte Ausbau der öffentlichen Infrastruktur (Bahnhöfe) ist notwendig, wenn man den ÖV fördern will. Was unter «provisorischen Übergangslösungen» auf Seite 36 zu verstehen ist, klärt der Bericht nicht.	x			
23	Kaufdorf	Teilweise	Die ewige Verteufelung des MIV ist nicht zielführend Das Auto ist ein Statussymbol und wird es auch bleiben. Die Autoindustrie ist die grösste produzierende Wirtschaft auf der Welt. Zu fördern ist das Verhalten im Verkehr, die Rücksichtnahme, das gemeinsame Erlebnis. Geschwindigkeitsregelung über GPS, Sicherheit über Assistenzsysteme. Und Mitfahrgelegenheiten (Vernetzen)	x			
24	Kehrsatz	Ja	-	x			
25	Kiesen	Ja	-	x			
26	Kirchenthurnen	Ja	-	x			
27	Köniz	Ja	Grundsätzlich einverstanden, mit folgenden Ergänzungen: 1) Das Thema "Lärm" ist aufzugreifen und stärker in die Stossrichtung aufzunehmen (bei Antriebsformen). 2) Bei Flexibilisierung der Arbeitszeiten ist das oben (Antwort 7) genannte Ziel zu ergänzen. 3) Beim Handlungsfeld "MIV siedlungsverträglich" sind flankierende Massnahmen zu erwähnen, damit die Schnittstellen zum Nationalstrassen-netz ortsverträglich ausgestaltet werden können. Ebenfalls ist beim Thema "räumliche Trennung" zu ergänzen, dass bei Niedriggeschwindigkeitsregimes auf siedlungsorientierten Strassen eine Koexistenz der Verkehrsarten möglich und gewünscht ist. 4) Beim Abschnitt zu neuen Technologien ist auf-zuführen, dass sich die Region aktiv auf übergeordneter Ebene für das Anliegen der künftigen Dimensionierung des Strassenraumes einsetzen soll. 5) Die Gemeinde Köniz unterstützt explizit den genannten Grundsatz, dass die Optimierung Vorrang vor dem Ausbau hat.	x			
28	Konolfingen	Ja	-	x			
29	Kriechenwil	Nein	Da aus unserer Sicht keine Ziele sauber definiert sind, kann über die Handlungsfelder nicht sauber gesprochen werden. Einen nachhaltigen Mix der Verkehrsmittel erachten wir als sinnvoll. Allerdings befürchten wir, dass den ländlichen Gebieten städtische Lösungskonzepte und Heilsvorstellungen aufgezwungen werden	x			
30	Linden	Ja	-	x			
31	Mattstetten	Ja	-	x			
32	Meikirch	Teilweise	Verträglichkeit hat ihren Preis. Dieser müsste in einem gesunden Verhältnis zwischen Stadt, Region sowie Kanton aufgeteilt werden. Mobility-Pricing darf den MIV, insbesondere Personen, welche keine Anbindung an das Öv-Netz haben, nicht benachteiligen.	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
33	Mirchel	Teilweise	Der Wirtschaftlichkeit von Strassen- und Schieneninfrastrukturen ist die nötige Beachtung zu schenken. Grundsätzlich unterstützen wir, dass Ersatzinvestitionen, Betrieb und Unterhalt im Sinne der Verursachergerechtigkeit vermehrt durch die Nutzen zu tragen sind. Bei der Kostenverteilung zu Lasten des ÖV und des ÖIV ist aber darauf zu achten, dass die Bestrebungen zur Verlagerung nicht beeinträchtigt werden. Die Angebote und Preisgestaltung sollen zur Benützung der öffentlichen Lösungen bewegen.	x			
34	Mühlethurnen	Ja	-	x			
35	Münchenbuchsee	Ja	„Siedlungsgebiete sind so direkt wie möglich vom Nationalstrassennetz über das untergeordnete Strassennetz zu erschliessen.“ Dies sollte nicht dazu führen, dass mehr Nationalstrassenanbindungen entstehen.	x			
36	Münsingen	Ja	Die Gemeinde Münsingen unterstützt eine Flexibilisierung der Arbeitszeiten und eine zeitliche Entflechtung von Arbeits- und Ausbildungsverkehr. Die Schulbeginn- Endzeiten sollen insbesondere optimal an die Fahrpläne des ÖV abgestimmt werden, so dass für den Schulverkehr der ÖV genutzt werden kann und keine zusätzlichen Schulbusse eingesetzt werden müssen. Mobility Pricings können geprüft werden, führen aber unweigerlich zu einer Ungleichbehandlung der ländlichen Gebiete, welche sehr viel mehr auf den MIV angewiesen sind als urbane Gebiete. Viel besser wirkt ein aktives Mobilitätsmanagement auf Stufe Gemeinde mit auf die Gemeinde abgestützten Massnahmen.	x			
37	Muri	Teilweise	Der Konflikt zwischen E-Bikes / Velos / Scooters / E-Scooters und den zu Fuss Gehenden spitzt sich immer mehr zu. Diese drei Verkehrsarten vertragen sich in einer dichter werdenden Agglomeration immer weniger. Damit die Gemeinden befähigt werden, diesen Konflikt entschärfen zu können, braucht es über-geordnete gesetzliche Vorgaben und regional koordinierte Infrastrukturmassnahmen. Die Teilstrategie "Verträglich gestalten" sollte deshalb um ein Handlungsfeld, welches diesen Konflikt thematisiert, ergänzt werden		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 37 und S. 38)
38	Neuenegg	Teilweise	Die Verkehrsspitzen lassen sich wohl eher nicht glätten, da diese durch den Tagesrhythmus der Einwohner bestimmt werden.	x			
39	Niedermuhlern	K.A	-	x			
40	Oberbalm	Ja	-	x			
41	Oberthal	Teilweise	Der MIV aus dem zentrumsnahen, ländlichen Raum sowie den Hügel- und Berggebieten lässt sich kaum auf National- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren. Diese sind dort z.T. gar nicht vorhanden!	x			
42	Ostermundigen	Ja	-	x			
43	Riggisberg	Teilweise	-	x			
44	Rubigen	Ja	-	x			
45	Rüeggisberg	Teilweise	Gemäss Punkt 4.3 der Strategie 2040 sollten Schnittstellen zwischen urbanem und ländlichem Netz funktionieren. Dies bedeutet, dass Wartezeiten und Fahrzeiten so kurz wie möglich geplant werden und Anschlüsse besonders bei stündlichen Verbindungen auch abgewartet werden. Direkte und mindestens stündliche Kurse von morgens bis spät abends sollten gefördert werden um den MIV zu vermeiden. Parallel sollten neue Möglichkeiten (Car Sharing oder Mitfahr-Plattformen, ...) realisiert werden, um die gute Erreichbarkeit auch in Zukunft entsprechend der «4V der Mobilitätsstrategie» zu gewährleisten. Der Austausch mit Schulen soll bezüglich der Stunden- und Fahrplan-Planung gesucht werden.	x			
46	Rüscheegg	Ja	-	x			
47	Schwarzenburg	Ja	-	x			
48	Stettlen	Ja	-	x			
49	Urtenen-Schönbühl	Ja	-	x			
50	Vechigen	Teilweise	Verträglich gestalten sollte nach unserer Auffassung um ein zusätzliches Handlungsfeld mit dem Inhalt „Förderung des Langsamverkehrs“ erweitert werden.			x	Die Förderung des Langsamverkehrs ist dem Handlungsfeld Verlagern zugeordnet.
51	Wald	Ja	-	x			
52	Walkringen	Ja	-	x			
53	Wichtrach	Teilweise	-	x			
54	Wileroltigen	Ja	-	x			
55	Worb	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
56	Zollikofen	Teilweise	Wir verstehen die geplante aktive Rolle (Förderung) der Regionalkonferenz und ihrer Gemeinden im Bereich der Raum- und Verkehrsplanung, Koordination und Information. Eine finanzielle Förderung oder Engagements ausserhalb der Aufgabenbereiche der Gemeinden lehnen wir ab.	x			
57	Zuzwil	Ja	-	x			
58	ASTRA	Teilweise	Das überaus wichtige Thema Nationalstrasse wird nur im Teil «MIV siedlungsverträglich gestalten» abgehandelt. Eine funktionierende Nationalstrasse bildet die Voraussetzung für jede siedlungsverträgliche Abwicklung des MIV. Staut die Nationalstrasse regelmässig ein, so ist direkt mit Ausweichverkehr durch die Dörfer und Quartiere zu rechnen. Diese Tatsache bedingt punktuelle Ausbauten des Nationalstrassennetzes gepaart mit siedlungsverträglichen Verkehrsmanagement-Massnahmen. Allenfalls müsste diesem Umstand mittels einem eigenständigen Handlungsfeld besser Rechnung getragen werden. Die durchaus sinnvolle Kanalisierung auf die Hauptverkehrsachsen bedingt den Erhalt der Leistungsfähigkeiten.		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 40)
59	BVE	Teilweise	Handlungsfeld: Umweltfreundliche, energiesparende und leise Antriebsformen fördern: Die Elektromobilität hat ihre Vorteile. Das Platzproblem löst sie jedoch nicht, sondern schafft im Gegenteil zusätzliche Anforderungen bezüglich der Ladeinfrastruktur. Saubere Autos senken zudem die Hemmschwelle, diese auch zu benutzen. Darauf ist hinzuweisen. Ausserdem fehlt der Link zum Velo- und Fussverkehr. Diese Verkehre sind per se umweltfreundlich, energiesparend und leise. Zudem tragen Massnahmen zur Förderung von Fuss- und Veloverkehr stark zu einem siedlungsverträglichen Strassenraum bei. Handlungsfeld: Verkehrsspitzen glätten: Bezüglich Mobility Pricing müssen wir darauf hinweisen, dass der Kanton den Auftrag des Grossen Rates hat, auf kantonseigene Modelle wie Road Pricing oder Mobility Pricing zu verzichten (vgl. Motion 144-2016 «Kein Mobility Pricing im Kanton Bern»). Handlungsfeld: Aktives Mobilitätsmanagement bei relevanten Akteuren fördern: Es fehlen Push-Elemente wie die Parkplatzbewirtschaftung. Handlungsfeld: MIV siedlungsverträglich gestalten: Das Handlungsfeld greift zu kurz. Der flächendeckenden MIV-Erschliessung wird ein hohes, der wirksamen Verkehrslenkung im Raum Bern ein geringes Gewicht beigemessen. Die Region benötigt eine Vision und Strategie, wie die Hochleistungsstrassen grössere Verkehrsanteile übernehmen können, so dass das Zentrum spürbar entlastet wird. Handlungsfeld: Sichere Schulwege garantieren: Der erwähnte Pedibus kann helfen, den Schulweg sicher zu gestalten und die Kinder ab dem Kindergartenalter an den Langsamverkehr zu gewöhnen, zunächst zu Fuss, später mit dem Velo. Wer im Kindesalter Velo fährt, bleibt als Erwachsener überdurchschnittlich diesem Verkehrsmittel treu. Der Schulweg wird v.a. in der Oberstufe auch mit dem Velo zurückgelegt und dies oftmals auf Ausserortsstrecken. Massnahmen zur Sicherung der Schulwege dürfen sich nicht nur auf die zu Fuss zurückgelegten Schulwege beschränken. Die Schulwege sind generell so zu planen, dass sie von den Kindern selbständig zurückgelegt werden können. Die Region soll die klar gegebene Planungspflicht gemäss Bau- und Strassengesetz bei den Gemeinden einfordern. Das Ziel der Strategie muss eine flächendeckende Schulwegplanung in der Region Bern-Mittelland durch die Gemeinden sein. Hierzu verweisen wir auf die Arbeitshilfe Fusswegnetzplanung, TBA und AGR 2017, welche in den Grundlagen der Mobilitätsstrategie fehlt.	x	x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 40 und S. 41)
60	Bernmobil	Ja	Handlungsfeld: Umweltfreundliche, energiesparende und leise Antriebsformen fördern. Hier sollte die Elektromobilität beim öV speziell erwähnt werden. Umstellung auf Tram-, Trolleybusbetrieb oder Batteriebusse sind durch den Kanton und die Gemeinden zu fördern. Bei den Batteriebussen braucht es dazu nicht nur entsprechende Infrastrukturen (Ladevorrichtungen auf Strecke und Garage) sondern auch finanzielle Unterstützung für die Investitionen in die teureren Fahrzeuge und die Mehrkosten im Betrieb. Bei der Glättung der Verkehrsspitzen und dem dazu vorgeschlagenen Mobilitypricing ist darauf zu achten, dass der MIV nicht zu Lasten des öV wieder zunimmt.		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 39 und S. 43)
61	BLS	Ja	-	x			
62	Postauto	Ja	Ist regionales Mobility-Pricing möglich, bzw. sinnvoll. Müsste das nicht national geregelt werden? Da bei Verlagern der öV klar vor dem MIV priorisiert ist, gehen wir davon aus, dass auch bei einem Mobility-Pricing differenzierte, den öV bevorzugende Steuerungsmechanismen zum Einsatz kommen würden.	x			
63	Alternative Linke Bern	Ja	-	x			
64	ASTAG	Teilweise	Der sinnvolle Einsatz von alternativen Antrieben wird begrüsst. Für die Transport- und Tourismusbranche ist die Infrastruktur von zentraler Bedeutung. Auch deshalb sind Verschmälerungen der Verkehrsflächen genau zu prüfen. Auch die Dosierung des Verkehrsflusses darf den Arbeitsverkehr nicht belasten.	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
65	BDP Kanton Bern	Teilweise	Mobility Pricing wird abgelehnt. Aufwand und Nutzen sind hier nur in grösseren Ballungszentren sinnvoll. Es ist Sache des Kantons und nicht der Region, die zeitliche Entflechtung des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs zu steuern. Die zunehmende Verdrängung des MIV vom Strassennetz der Stadt Bern auf das Nationalstrassennetz ist massgeblich für die Überlastung der Autobahn verantwortlich.	x			
66	Bernapark AG	Teilweise	Im Fragebogen steht fälschlicherweise «verlagern» statt «verträglich gestalten». Dank dem sehr guten öV (geplanter 7,5 Minuten-Takt und der Alltagsveloroute) ist es möglich, möglichst viel Autoverkehr zu reduzieren. Zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region und des Bernaparks muss es möglich bleiben, dass ein Anschluss aus dem Worblental bzw. Bernapark ans Nationalstrassennetz mit flüssigem Verkehr genutzt werden kann.	x			
67	Berner KMU	Ja	-	x			
68	Cargo sous terrain	Ja	-	x			
69	Flughafen Bern	Ja	-	x			
70	Fussverkehr Kanton Bern	Teilweise	Einverstanden, sofern tatsächlich eine Verlagerung auf umweltfreundlichere und platzsparender Verkehrsmittel erfolgt und diesen genügend Platz – nicht zulasten des Fussverkehrs – zur Verfügung gestellt wird. Eine Verlagerung vom Fussverkehr aufs E-Trottinett erfüllt diese Bedingungen nicht.	x			
71	GLP Kanton Bern	Ja	Wir würden es begrüßen, wenn das Handlungsfeld "Verkehrsspitzen glätten" eine noch prominentere Position innerhalb der Strategie einnehmen würde. Dies muss zwingend mit einem Mobility Pricing mit Ziel Kostenwahrheit passieren.	x			
72	Grüne Freie Liste	Teilweise	Wir begrüßen die Ziele, den Verkehr verträglich zu gestalten. Es erscheint uns aber wichtig, immer wie-der darauf hinzuweisen, dass auch CO2 neutrale Antriebe den MIV nicht viel angenehmer für die Stadtbewohner_innen, insbesondere Kinder, macht.	x			
73	Grüne Mittelland Nord	Teilweise	Bei der Glättung der Verkehrsspitzen muss auch die Kinderbetreuung mitgedacht werden. Es braucht gut ausgebaute familienergänzende Betreuungslösungen mit flexiblen Betreuungszeiten, damit die Eltern von den angestrebten flexibleren Arbeitszeiten Gebrauch machen können. / Bei der Einführung von Mobility Pricing ist auf jene Arbeitnehmenden Rücksicht zu nehmen, die keine flexiblen Arbeitszeiten haben. Das sind häufig Menschen, die im Dienstleistungssektor arbeiten und schlecht entlohnt werden. Falls Mobility Pricing eingeführt wird, muss es unbedingt sozial abgedeckt werden. / Im Hinblick auf die beschränkten finanziellen Mittel für die Verkehrsinfrastruktur fordern wir klar einen Verzicht auf weitere Ausbauten für den MIV und eine Priorisierung der ÖV-, Fuss- und Veloinfrastruktur.	x			
74	Grüne Worb	Teilweise	Verlagern siehe unter c. Notwendige Infrastruktur für umwelt- und flächenschonende Mobilitätsformen rasch ausbauen und finanzielle Tragbarkeit sicherstellen.	x			
75	Grünes Bündnis Bern	Teilweise	Bei der Glättung der Verkehrsspitzen muss auch die Kinderbetreuung mitgedacht werden. Es braucht gut ausgebaute familienergänzende Betreuungslösungen mit flexiblen Betreuungszeiten, damit die Eltern von den angestrebten flexiblen Arbeitszeiten Gebrauch machen können. Mobility Pricing bestraft diejenigen Arbeitnehmenden, welche keine flexiblen Arbeitszeiten haben. Das sind häufig Menschen, die im Dienstleistungssektor arbeiten und schlecht entlohnt werden. Wir stehen dem Mobility Pricing daher kritisch gegenüber. Falls es eingeführt würde, müsste es unbedingt sozial abgedeckt werden. Laut Bericht wird in Zukunft weniger Geld für die Infrastruktur vorhanden sein. Hier fordern wir klar einen Verzicht auf weitere Ausbauten für den MIV und eine Priorisierung der ÖV-, Fuss- und Veloinfrastruktur.	x			
76	IGÖV Bern	Ja	Ja (bezogen auf die Strategie «Verträglich gestalten»; «Verlagern» = siehe Kap. 6.3 weiter oben) - Im Handlungsfeld «Verkehrsspitzen glätten» begrüßen wir die erwähnte Absicht, mit Bund und Kanton die Möglichkeit einer Glättung der Verkehrsspitzen durch finanzielle Anreize zu prüfen, d.h. mit Mobility Pricing. Die Digitalisierung erleichtert bei der Einführung eines Mobility Pricings den Übergang von fixen Steuern und Zuschlägen zu leistungsabhängigen Gebühren für die Benützung von Strassen und öffentlichen Verkehrsmitteln. Ergebnis: Wer wenig fährt und die Zentren meidet, profitiert stärker vom Wegfall der Fixkosten. Ein digitales System würde zudem eine feinere Gebührendifferenzierung erleichtern, etwa nach geographischen und tageszeitlichen Kriterien sowie nach unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen (Handel, Gewerbe, Gesundheitswesen, Logistik-Kette, etc.). - Die Einführung des Mobility Pricings hat nach Massgabe der Umweltbelastung zu erfolgen, d.h. primär beim motorisierten Individualverkehr (MIV). Das System darf auf keinen Fall zu einer Benachteiligung des ÖV führen! Deshalb haben finanzielle Lenkungsmaßnahmen im Bereich des ÖV örtlich und zeitlich immer parallel zu gleichen Massnahmen beim MIV zu erfolgen.	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
77	Kronawitter GMBH	Teilweise	Elektrische Fahrzeuge mit Batterien oder Wasserstoffbrennstoffzellen als Energiespeicher sind noch selten (kleines Angebot), teuer und haben lange Lieferzeiten. Die RKBM kann jedoch durch eine gezielte Förderung von elektrischen on demand Shuttles sehr schnell und einfach den Anteil elektrischer Personenfahrten erhöhen mit einer kleinen Anzahl benötigter Fahrzeuge. Für Güterfahrten können die Gemeinden der RKBM der Initiative von Coop/Migros/Fenaco für Nutzfahrzeuge mit Wasserstoffbrennstoff-Zellen beitreten und ihre eigenen Nutzfahrzeuge zügig auf solche Fahrzeuge umrüsten.	x			
78	Läbigig Stadt	Teilweise	Im Bereich MIV soll weitestgehend auf einen Ausbau der Infrastruktur verzichtet werden. Anders im Bereich ÖV und Langsamverkehr. Der Ansatz, Grossanlässe in die Pflicht zu nehmen begrüßen wir.	x			
79	Mieterinnen- und Mieterverband Bern	Teilweise	Das Handlungsfeld «MIV siedlungsverträglich gestalten» ist aus der Sicht der Mieterinnen und Mieter wichtig, müsste aber konkretisiert werden. Sind damit mehr (flächendeckend?) im Siedlungsgebiet Wohn- und Begegnungsstrassen, Tempo 20 etc gemeint? Eine Herausforderung ist heute der Lärmschutz auch in der Region Bern, der stärker fokussiert werden sollte. Bis März 2018 wären Bund und Kantone verpflichtet gewesen, die notwendige Lärm-Sanierungen durchzuführen. Obwohl der Bund finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt hat, blieben bisher viele Strassenabschnitte unsaniert, was für AnwohnerInnen ein Problem ist. Dies müsste ein eigenes Handlungsfeld sein. Zudem ist hier auch die Problematik der «Gentrifizierung» zu berücksichtigen, wonach (sinnvolle) Aufwertungsmassnahmen zu Verdrängung von Bevölkerungsschichten mit kleineren Einkommen führen. Auch hier wäre die Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus ein gutes Instrument. Das Ziel nach mehr Verdichtung sollte in Zeiten des Klimawandels auch aus der Sicht der Hitzeproblematik betrachtet werden. Je mehr versiegelte Flächen im Siedlungs- und Strassenraum (Stichwort «Hitzeinseln») umso problematischer und auch gesundheitsgefährdender für die Anwohner/innen. Ein Handlungsfeld klimaverträgliche Siedlungspolitik scheint notwendig.		x	x	Die Thematik des Lärms wird unter dem Ziel "Verträglich gestalten" aufgegriffen. Die Mobilitätsaspekte einer klimaverträglichen Siedlungsentwicklung werden im Schlussbericht aufgenommen (S.40)
80	Naturpark Gantrisch	Teilweise	Eine aktive Förderung von alternativen Antriebsformen ist besonders für kleine Gemeinden kaum möglich; die Koordination zwischen den Gemeinden und gemeinsame Projekte (z.B. beim Aufbau eines Netzes von Ladestationen) müssen deshalb speziell gefördert werden. Der Naturpark vertritt 22 Gemeinden der Region (inklusive Schnittstellen in andere Verwaltungskreise und Kantone) und sieht sich deshalb als wichtiger Akteur im Mobilitätsmanagement (S. 35). Es existieren bereits diverse Strategiepapiere (Regionalentwicklungskonzept, Mobilitätsstrategie, Mobilitätskonzept, Routenplanung – siehe Beilagen) Der Freizeitverkehr wird in der Strategie als wichtigste (!) Verkehrsart definiert (z.B. S.14 und 24), und es wird auch gesagt, dass diese – schwer steuerbare Verkehrsart – in Zukunft stark wachsen wird. Deshalb überrascht es, dass der Freizeitverkehr in der Mobilitätsstrategie nicht konsequent bei den Handlungsfeldern berücksichtigt wird. Die Massnahmen orientieren sich vor allem an der Schnittstelle Bevölkerungswachstum/Arbeitsplatzwachstum. Der Naturpark hat grosses Interesse an einem verträglichen Freizeitverkehr und schlägt vor, dass der Freizeitverkehr expliziter in der Strategie berücksichtigt wird. Immerhin wird ein Handlungsfeld für die ländlichen Gebiete definiert (S.33). Der Tourismus wird –erstaunlicherweise - in der ganzen Strategie nur am Rand erwähnt als „Akteur“, den man beim „Verträglich gestalten“ einbeziehen muss (S.35).		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 40 und S. 45)
81	Projekt Mobilität 2050	Ja	Siehe Antwort zu Frage 3	x			
82	ProVelo Bern	Teilweise	Wichtig ist festzuhalten, dass bezüglich Infrastrukturfinanzierung unterschieden wird zwischen motorisierten Individualverkehr (MIV), öffentlichem Verkehr und aktiver Mobilität (Fuss- und Veloverkehr). Im Bereich MIV teilen wir die Ansicht, dass eine Optimierung anzustreben ist – und nicht ein weiterer Ausbau. Damit die Verlagerungsziele der Mobilitätsstrategie erreicht werden können und eine bessere Vernetzung der unterschiedlichen Mobilitätsformen gelingt, bedarf es jedoch zusätzlicher Investitionen in die Infrastruktur für die aktive Mobilität. Der Ausbau der vorhandenen, respektive der Neubau von Infrastruktur darf in diesem Bereich keinesfalls vernachlässigt werden.	x			
83	SchweizMobil	Ja	-	x			
84	SP Stadt Bern	Teilweise	siehe oben	x			
85	SP Worb	Ja	Sie Erarbeitung und Umsetzung von Mobilitätskonzepten bei Grossveranstaltungen ist zu begrüßen. Aus Sicht der SP Worb müsste diese Massnahme jedoch unter der Strategie «Verlagern» erscheinen. Die Fahrzeuge werden immer grösser (Stichwort SUV). Es sind Bestrebungen im Gange, die Normen (Dimensionierung Parkplätze, Dimensionierung Strassenraum) diesen Fahrzeugen anzupassen. Wir fordern, dass sich die Regionalkonferenz dem entschieden entgegenstellt, da dadurch die Bestrebungen zur Reduktion der Verkehrsfläche unterlaufen werden.	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
86	SVP Bern Mittelland	Teilweise	Hier ist sicher «verträglich gestalten» gemeint. Verträglichkeit hat ihren Preis. Dieser müsste in einem gesunden Verhältnis zwischen Stadt, Region sowie Kanton aufgeteilt werden. Unter den vielen möglichen Massnahmen können wir uns ein Mobility-Pricing vorstellen, aber nur wenn es für MIV und ÖV gleichzeitig zur Anwendung kommt. Im Absatz «MIV siedlungsverträglich gestalten» steht, dass der MIV durch gezielte Geschwindigkeitsreduktionen und Massnahmen zur Verkehrsberuhigung auf den Hauptverkehrsachsen kanalisiert und der MIV am Rand des Agglo-Gürtels gezielt dosiert werden soll. Damit sind wir nur unter der Voraussetzung einverstanden, dass ein flüssiger Verkehr gewährleistet ist.	x			
87	TCS Sektion Bern	Nein	Strassen werden auch durch den öffentlichen Verkehr genutzt. Es kann nicht sein, dass dieser durch geplante Restriktionen beeinträchtigt ist. Denn Takttreue und Pünktlichkeit sind wesentliche Anreizfaktoren, bei der Nutzung des ÖV. Auch wird der öffentliche Verkehr durch Steuergelder finanziert. Massnahmen, welche finanzielle Folgen haben, sollen deshalb sorgfältig auf Machbarkeit und Nutzen geprüft werden. – Es stellt sich die Frage, weshalb angenommen wird, dass in Zukunft weniger finanzielle Mittel zum Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen werden, wenn doch von einer Verkehrszunahme ausgegangen wird. Es ist realistisch anzunehmen, dass auch die heute noch neuen Mobilitätsformen/ Verkehrsträger in Zukunft Abgaben werden entrichten müssen, welche dann für den Unterhalt der Infrastruktur eingesetzt werden können. Und ein angenommenes Bevölkerungswachstum sollte mehr Steuereinnahmen zur Folge haben. Schon heute werden übrigens auch Erstinvestitionen in die Mobilitätsinfrastruktur bereits aus Fonds wie FABI oder NAF getätigt. – Wie im ersten Teil der Dokumentation erwähnt, kann heute nicht abgeschätzt werden, ob die neuen Mobilitätsformen zum privaten Besitz von autonomen Fahrzeugen oder zur vermehrten Nutzung von öffentlich zugänglichen Verkehrsträgern führen wird (S.22). Entsprechend ist es verfrüht, den Strassenraum für den MIV zu reduzieren, bevor die Richtung der Entwicklung erkennbar ist.	x			
88	Verein Spurwechsel	Teilweise	Den Ansatz Grossveranstaltungen in die Pflicht zu nehmen, finden wir begrüssenswert. Allerdings sollte die Region auch bei kleineren Veranstaltungen ein Mobilitätskonzept als Voraussetzung zur Bewilligung verlangen. Einige Gemeinden in der RKBM sind der Pflicht zur Umsetzung der Massnahmen zur Lärmsanierung noch nicht nachgekommen. Das ist für uns ein unhaltbarer Zustand und wir fordern die sofortige Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen. Die Infrastruktur für den MIV soll nur noch punktuell ausgebaut werden. Das ist uns jedoch zu viel. Der MIV soll nicht nur siedlungsverträglich gestaltet werden, sondern – wenn möglich – vermieden werden. Damit die Ziele im Bereich «verlagern» und «verträglich gestalten» auch tatsächlich erreicht werden können, braucht es eine Strategie, die auf weniger Verkehrswachstum setzt und die Autobahnausbauten unnötig macht	x			
89	Vortritt Fussgänger	Teilweise	Vortritt Fussgänger möchte das Konfliktpotenzial zwischen Velo- und Fussverkehr mindern. Aus diesem Grund setzt sich der Verein für eine Trennung dieser zwei Verkehrsmittel ein. Kommt es aus Platzgründentrotzdem zu einem gemeinsamen Verkehrsweg und zu einem Konflikt, so sollen die physisch schwächeren Fussgängern bevorzugt werden. Diese möglichst konsequente Trennung des Langsamverkehrs- und die Bevorzugung im Streitfall soll in der Strategie angepasst werden. Und weiter sind z.B. Verkehrsberuhigungsmassnahmen nur dann zielführend, wenn genügend Alternativen bereitstehen, um entsprechende Situation zu entspannen.	x			
90	Wirtschaftsverbände Region Bern	Nein	Will die öffentliche Hand betreffend Fahrzeugwahl und Flexibilisierung der Arbeitszeiten eine Vorreiterrolle einnehmen ist sie eingeladen, auch die damit verbundenen Kosten und Risiken genauer aufzuführen. Die Einführung von Mobility Pricing widerspricht den drei Dimensionen der Nachhaltigkeit, insbesondere ist Mobility Pricing weder wirtschaftlich noch gesellschaftlich nachhaltig. Vielmehr führt dieses zu vermehrter sozialer Ungleichheit. Erneut sei hervorgehoben, dass es seitens öffentlicher Hand kein aktives Mobilitätsmanagement braucht, die Verkehrsteilnehmenden sollen Zeit und Mittel der Mobilität frei wählen können.	x			

4.6 Empfehlungen zur Strategieumsetzung - Erachten Sie die Empfehlungen und die Prioritäten für die Strategieumsetzung in der RKBM als wirkungsvoll

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
1	Allmendingen	Teilweise	Seitens RKBM sind Taten gefragt! Blosser Strategien sind hier wenig hilfreich und nur politisch von Bedeutung.	x			
2	Arni	Ja	-	x			
3	Bäriswil	Ja	-	x			
4	Belp	Teilweise	Die Akzeptanz der verschiedenen Akteure wird entscheidend für die Strategieumsetzung sein. Ein gewichtiger Aspekt wird die Frage der Finanzierbarkeit der Massnahmen darstellen. Wird am bestehenden Finanzierungsschlüssel beibehalten oder werden auch andere Mechanismen geprüft? Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern bevorzugt tendenziell städtische Gebiete mit hohem Fahrplankontakt im ÖV. Das Finanzierungsmodell müsste überdacht werden. Unter den vielen möglichen Massnahmen können wir uns ein Mobility-Pricing vorstellen, aber nur wenn es für MIV und ÖV gleichzeitig zur Anwendung kommt.	x			Der bestehende Finanzierungsschlüssel entstammt der kantonalen Gesetzgebung.
5	Bern	Teilweise	Für einzelne Anpassungen verweisen wir auf die briefliche Stellungnahme inkl. des Anhangs.	x			
6	Biglen	Ja	-	x			
7	Bolligen	Ja	-	x			
8	Bowil	Nein	Die Empfehlungen und Massnahmen behindern die Gewerbe- und KMU-Betriebe inklusive der Landwirtschaft zu stark bzw. grenzen zudem die ländlichen Gebiete und Regionen noch mehr aus und lassen diese noch stärker finanziell ausbluten.	x			
9	Brenzikofen	Ja	-	x			
10	Diemerswil	Ja	-	x			
11	Fraubrunnen	K.A	-	x			
12	Frauenkappelen	Ja	-	x			
13	Freimettigen	Ja	-	x			
14	Gerzensee	Ja	-	x			
15	Grosshöchstetten	Ja	-	x			
16	Guggisberg	Ja	-	x			
17	Häutligen	Nein	Wie erwähnt darf die Siedlungsentwicklung nicht mit den ÖV-Möglichkeiten verknüpft werden!	x			
18	Herbligen	Ja	-	x			
19	Iffwil	Teilweise	Der Mensch ist von Natur aus eher bequem. Es ist daher fraglich, ob mit neuen «Park an Ride»-Anlagen der Verkehr auf den Autobahnen massgeblich reduziert werden kann. Einmal mit dem Auto unterwegs, dürfte die Hürde für den Pendler hoch sein, eine PR-Anlage zu nutzen um anschliessend auf den ÖV umzusteigen. Das müsste sich einerseits im privaten Geldbeutel lohnen (Abgaben Parkgebühr, Fahrkosten ÖV und Zeitbedarf für Zu- und Wegfahrt in PR-Anlage).	x			
20	Ittigen	Ja	-	x			
21	Jaberg	Teilweise	Strategie zu MIV ist zu einseitig.	x			
22	Kiesen	Ja	-	x			
23	Kaufdorf	K.A	-	x			
24	Kehrsatz	Ja	-	x			
25	Jegenstorf	Teilweise	Die Definition von vorgegebenen Minimalstandards halten wir für unabdingbar. Damit die Strategie Wirkung erzielen kann, braucht es mehr als nur reine Empfehlungen.	x			
26	Kirchenthurnen	Ja	-	x			
27	Köniz	Ja	-	x			
28	Konolfingen	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
29	Kriechenwil	Nein	Da der Bericht ab Kapitel 5 versäumt tatsächliche Ziele zu formulieren (vgl. erster Satz unserer Antwort bei Frage 3). Können keine haltbaren Begründungen für Prioritäten gegeben werden, tatsächlich nehmen wird im Kapitel 7 gar keine ernsthafte Prioritätensetzung wahr, sondern lediglich ein Rekapitulieren der Kapitel 5 und 6. Als Empfehlungen hätten wir klare Vorschläge gewünscht, was Gemeinden denn konkret tun sollten aus Sicht der RKBM, jedoch belässt man den gesamten Inhalt auf einer vagen Metaebene.	x			
30	Linden	Teilweise	Siehe vorgängige Bemerkungen	x			
31	Mattstetten	Ja	-	x			
32	Meikirch	Teilweise	Die Akzeptanz der verschiedenen Akteure wird entscheidend für die Strategieumsetzung sein. Ein gewichtiger Aspekt wird die Frage der Finanzierbarkeit der Massnahmen darstellen. Wird der bestehende Finanzierungsschlüssel beibehalten oder werden auch andere Mechanismen geprüft? Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern bevorzugt tendenziell städtische Gebiete mit hohem Fahrplan-takt im ÖV. Das Finanzierungsmodell müsste überdacht werden.	x			Der bestehende Finanzierungsschlüssel entstammt der kantonalen Gesetzgebung.
33	Mirchel	Ja	-	x			
34	Mühlethurnen	Ja	Finanzierbarkeit? Deutliche Unterstützung durch Wirtschaft nötig	x			
35	Münchenbuchsee	Teilweise	Es ist zu beachten, dass nicht nur neue Technologien, sondern gesetzliche Veränderungen erforderlich sind, so dass die digitale Individualkommunikation in gewissem Masse auch öffentlichen Zwecken dienen soll und darf. Dies scheitert derzeit am Datenschutz oder an der fehlenden Zusammenarbeit unterschiedlicher Mobilfunkanbieter. Die Daten sind praktisch vollständig vorhanden, können aber nur teilweise verwendet werden.	x			
36	Münsingen	Ja	-	x			
37	Muri	Teilweise	Wie bereits unter 5.d) dargelegt, muss hier aus Sicht der Gemeinde der Konflikt oder besser die Konfliktlösung zwischen Velo/E-Biker und zu Fuss Gehenden als Handlungsfeld aufgenommen werden. Somit sollte bei der Strategieumsetzung diesem zu ergänzenden Handlungsfeld auch eine gewisse Priorität eingeräumt werden. Bei der Förderung für Infrastruktur für die Elektromobilität stellt sich die Gemeinde Muri b. Bern auf den Standpunkt, dass diese im öffentlichen Raum nur bedingt förderungswürdig ist. Die Flächenbeanspruchung von Elektroautos unterscheidet sich nicht von konventionell angetriebenen Fahrzeugen. Mit der Förderung von Ladestationen wird eher noch zusätzlich öffentlicher Raum für die individuelle Mobilität beansprucht, welcher für andere, flächenschonendere Verkehrsarten fehlen wird.	x			
38	Neuenegg	Ja	-	x			
39	Niedermuhlern	K.A	-	x			
40	Oberbalm	Ja	-	x			
41	Oberthal	Teilweise	Vermeiden: Die Zentralisierung von Arbeitsplätzen löst Verkehr aus dem ländlichen Raum aus. Uns scheint, dass damit die Aussage zur Erhöhung der Homeoffice-Arbeitsplätze zur Farce wird. Verlagern: in zentrumsnahen, ländlichen sowie Hügel- und Berggebieten ist die öV-Grundversorgung nicht nur zu erhalten, sondern flächendeckend (wenn auch stark reduziert) sicherzustellen.	x			
42	Ostermundigen	Teilweise	Für die Gemeinde Ostermundigen ist es von zentraler Bedeutung, dass sich alle Gemeinden an die vereinbarten Planungsgrundsätze halten.	x			
43	Riggisberg	Teilweise	Ein wichtiger Punkt wird die Frage der Finanzierbarkeit der Massnahmen darstellen. Das Finanzierungsmodell muss überprüft werden.	x			
44	Rubigen	Ja	-	x			
45	Rüeggisberg	Teilweise	Die aus unserer Sicht fehlenden Konzepte (ländliche Pendler, Freizeitverkehr) sollten in die Pendenzenliste der Mobilitätsstrategie aufgenommen werden. ÖV besonders in ländlichen Gebieten «bewerben» und attraktiv gestalten, damit ein Umdenken in der Bevölkerung geschehen kann.	x			Die Strategie bildet eine wichtige Grundlage für die kommenden Generationen der RGSK und der Agglomerationsprogramme. Die Mobilitätsstrategie 2040 formuliert übergeordnete Ziele, die in einem nächsten Schritt in den Massnahmen und Projekten der RGSK und der Agglomerationsprogramme konkretisiert werden.
46	Rüschegg	Ja	-	x			
47	Schwarzenburg	Ja	-	x			
48	Stettlen	Teilweise	Wenig griffig, da Alles hineingepackt. Ansonsten Wiederholung analog Kapitel 5 und 6	x			
49	Urtenen-Schönbühl	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
50	Vechigen	Ja	-	x			
51	Wald	Ja	-	x			
52	Walkringen	Ja	-	x			
53	Wichtrach	Ja	-	x			
54	Wileroltigen	Ja	-	x			
55	Worb	Ja	-	x			
56	Zollikofen	Ja	-	x			
57	Zuzwil	Ja	-	x			
58	ASTRA	Teilweise	Siehe Bemerkungen zu Kapitel 5d	x			
59	BVE	Teilweise	Die Abbildung 12 sollte die im Text erläuterten Priorisierungen wiedergeben/verdeutlichen.		x		
60	Bernmobil	Ja	-	x			
61	BLS	Ja	-	x			
62	Postauto	Ja	Mit den oben angebrachten Bemerkungen	x			
63	Alternative Linke Bern	Teilweise	Es gilt, was vorher schon gesagt wurde: Nur wenn die 4V-Strategie eine klare «nachhaltige» Stossrichtung besitzt, sind alle vier V's umsetzbar. Im ganzen Bericht und in den Empfehlungen fehlt aber das klare Commitement die 4V-Strategie in diesem Sinne umzusetzen. Es wird stillschweigend angenommen, dass «Nachhaltigkeit» auf wundersame Art und Weise aus den 4V's folgt. Dies ist aber empirisch schlicht widerlegt. Nur bewusst gestaltete Anpassung der Infrastruktur können dies leisten.	x			
64	ASTAG	Ja	-	x			
65	BDP Kanton Bern	Teilweise	Gemäss den obigen Bemerkungen muss die RKBM ihre Aufgaben und Massnahmen bei allen Handlungsfeldern klarer priorisieren.	x			
66	Bernapark AG	Teilweise	Der Bernapark eignet sich sehr gut als Mobilitätshub für das Worblental und Teile des Emmentals. Wir sind bereit, Parkierungsmöglichkeiten zu schaffen, damit ein der MIV von der Strasse auf die Schiene (mit dem geplanten 7,5 Minuten-Takt) oder auf die Alltagsveloroute verlagert werden kann. Damit würde eine Public Private Partnership entstehen. Ausserdem bietet der Bernapark in Zukunft attraktive Zusatz-nutzen für Pendler wie Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheitszentrum, KITA, Fitness, etc.).	x			
67	Berner KMU	Ja	-	x			
68	Cargo sous terrain	Ja	-	x			
69	Flughafen Bern	Teilweise	Der Flughafen Bern sollte unbedingt in die Mobilitätsstrategie einfließen. Es geht darum, die künftigen Möglichkeiten (Bsp. Drohntaxi, autonome Systeme) in der Strategie zu berücksichtigen. Ebenso ist die optimale Anbindung des Flughafens bei der Planung eines Mobilitäts-Hubs zu berücksichtigen.			x	Die Mobilitätsstrategie 2040 beschränkt sich auf den strassen- und schienengebundenen Verkehr (LV, ÖV und MIV). Der Luftverkehr (Flughafen Bern-Belp, Drohnenverkehr etc.) ist nicht Gegenstand der vorliegenden Strategie.
70	Fussverkehr Kanton Bern	Teilweise	Vgl. unsere Vorbehalte gegenüber im Bericht als «innovative E-Kleinstfahrzeuge» bezeichneten Geräten	x			
71	GLP Kanton Bern	Teilweise	Die Priorisierung kommt nicht stark genug hervor. Die Strategie umfasst insgesamt einen ganzen Strauss an möglichen Massnahmen, welche je nach spezifischen Gegebenheiten und Massnahme wirkungsvoller oder weniger wirkungsvoll sind. Eine stärkere Priorisierung auch innerhalb der einzelnen Stossrichtungen wäre wünschenswert. Wir empfinden zum Beispiel den Ausbau von Veloinfrastruktur als wesentlich wichtiger, als die explizite Förderung von innovativen Klein- und Kleinstfahrzeugen. Insgesamt wünschten wir uns, dass die Stossrichtung "Verträglich gestalten" nicht auf der letzten Priorität landet. Durch die Vernetzung als höchste Priorität alleine wird leider noch gar keine Wirkung entfaltet, diese kann ihre Wirkung erst durch die anderen "V" entfalten.	x			
72	Grüne Freie Liste	Teilweise	Aus unserer Sicht fehlen Indikatoren, um den Erfolg der Massnahmen zu überprüfen. Ebenfalls fehlen aus unserer Sicht konkrete Massnahmen um die Handlungsfelder zu erreichen.	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
73	Grüne Mittelland Nord	Teilweise	Wie eingangs erwähnt, hat der Bundesrat beschlossen, die Schweiz bis 2050 klimaneutral zu machen. Die Mobilitätsstrategie der RKBM muss aufgrund dieser neuen Zielsetzung überarbeitet werden, damit sie einen Beitrag zum Erreichen dieses Ziels leisten kann. Diesem übergeordneten Ziel ist bei der Umsetzung der Mobilitätsstrategie ins RGSK und ins Agglomerationsprogramm Rechnung zu tragen. Zudem ist konkreter aufzuzeigen, welchen Beitrag die Gemeinden dazu leisten können.	x			
74	Grüne Worb	Teilweise	Siehe Bemerkungen zu verlagern und verträglich gestalten	x			
75	Grünes Bündnis Bern	Teilweise	Der Bundesrat hat beschlossen, bis 2050 klimaneutral zu werden. Die Mobilitätsstrategie der RKBM muss unter dieser neuen Zielsetzung revidiert werden, damit sie einen Beitrag dazu leisten kann. Es ist unklar, wie die Inhalte der Strategie nun in das nächste RGSK und Agglomerationsprogramm übernommen werden und welchen Beitrag die einzelnen Gemeinden zur Umsetzung der Strategie leisten	x			
76	IGÖV Bern	Ja	Ja, die Empfehlungen können, falls zügig konkretisiert und umgesetzt, eine positive Wirkung auf den Lebensraum Bern-Mittelland entfalten. Wir nehmen gerne zur Kenntnis, dass die Strategie «Vernetzung» an erster Stelle steht und die RKBM und ihre Gemeinden bei der Digitalisierung des Verkehrs eine aktive und gestaltende Rolle einnehmen wollen (S. 37). Die in der Abbildung 12 auf Seite 38 formulierten Ziele und Handlungsfelder sowie die weiteren Ausführungen auf den Seiten 39 und 40 zu den Strategien finden unsere volle Zustimmung.	x			
77	Kronawitter GMBH	Teilweise	Wir würden uns ein Handlungsfeld «Innovation» wünschen. Wie oben erwähnt, gibt es in der Region bereits ein innoLab smart mobility mit relevanten Mitgliedern, das gemäss den Bedürfnissen der Region weiter ausgebaut werden kann. In der Technologie-Entwicklung sollte die Rolle aktiver sein. Beispielsweise entwickeln weder die bekannten Automobilkonzerne noch die Technologiekonzerne automatisierte Fahrzeuge im «Minibus»-Format. Wenn die Schweiz ein Angebot mit automatisierten «on demand Shuttles» haben möchte, muss sie dazu die Initiative ergreifen. Ein möglicher Vorschlag ist eine «Nationale Testagenda», wie sie in der 2018 erschienenen Studie von Städteverband und EBP vorgeschlagen wurde. Warum nicht in der Region Bern den Raum dafür zur Verfügung stellen? Wahrscheinlich fehlt der Mut da-zu: Bern und die Region könnten nach dem Vorbild von Singapur Ableger der weltweit führenden Forschungsinstitute ansiedeln und so einen globalen «Innovationhotspot mobility» aufbauen.	x			
78	Läbigig Stadt	Teilweise	Wir stimmen der Priorisierung grundsätzlich zu. Die Ziele und Massnahmen im Bereich verlagern sind für uns prioritär.	x			
79	Mieterinnen- und Mieterverband Bern	Ja	Zu Recht wird mit Abstand als prioritärstes Handlungsfeld die gegenseitige Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsplanung, die der Strategie «Vermeiden» zuzurechnen ist, definiert. Diesem Grundsatz könnten in der Strategie noch mehr Gewicht und auch Sichtbarkeit gegeben werden. Zu hinterfragen ist, ob die Aussage stimmt: «Der wichtigste Treiber der Verkehrsentwicklung ist das weiterhin anhaltende Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum.» Müsste nicht vielmehr eine Entkoppelung von Verkehrswachstum und Bevölkerungswachstum das Ziel sein.	x			
80	Naturpark Gantrisch	Teilweise	Nicht nur die Verkehrsmittel sind zu vernetzen, sondern auch die institutionelle Vernetzung zwischen den Verwaltungskreisen, Gemeinden, Gremien wie zB. RVK / RKBM und Kantonen (zB FR) ist zentral. Der Naturpark ist in der Region als Vernetzer und Moderator anerkannt und konnte dies auch schon mehrfach unter Beweis stellen (Beispiel Parkplätze Sense).	x			
81	Projekt Mobilität 2050	Teilweise	Das «Teilweise» bezieht sich nicht auf die formulierten strategischen Aussagen als solche, sondern auf die daraus abzuleitenden Konsequenzen (Umsetzung). Die Definition und Umsetzung von Plänen und Massnahmen zur Erreichung der strategischen Ziele muss gemeindespezifisch/regional angegangen und realisiert werden. Wir plädieren für einen gemeindespezifischen Gesamtansatz und sind bestrebt, den Gemeinden die notwendige Unterstützung, basierend auf unseren Erfahrungen aus Energieversorgung und Gemeindepolitik zukommen zu lassen. Die aus der aktualisierten Mobilitätsstrategie abgeleiteten Konsequenzen für die Umsetzung auf Gemeindeebene sollte in der Strategie selbst, mindestens aber in den Schlussfolgerungen adressiert werden.	x			Die Strategie bildet eine wichtige Grundlage für die kommenden Generationen de RGSK und der Agglomerationsprogramme. Die Mobilitätsstrategie 2040 formuliert übergeordnete Ziele, die in einem nächsten Schritt in den Massnahmen und Projekten der RGSK und der Agglomerationsprogramme konkretisiert werden.
82	ProVelo Bern	Teilweise	Der vorgestellten Priorisierung stimmen wir zu. Insbesondere teilen wir die Meinung, dass die «digitale Vernetzung» nicht prioritär behandelt werden soll. Denn die angestrebten Ziele lassen sich auch ohne diese Massnahmen erreichen.	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
83	SchweizMobil	Ja	-	x			
84	SP Stadt Bern	Teilweise	siehe oben	x			
85	SP Worb	Ja	-	x			
86	SVP Bern Mittelland	Teilweise	Die Akzeptanz der verschiedenen Akteure wird entscheidend für die Strategieumsetzung sein. Ein gewichtiger Aspekt wird die Frage der Finanzierbarkeit der Massnahmen darstellen. Wird der bestehende Finanzierungsschlüssel beibehalten oder werden auch andere Mechanismen geprüft? Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern bevorzugt tendenziell städtische Gebiete mit hohem Fahrplankontakt im öV. Das Finanzierungsmodell müsste überdacht werden. Unter den vielen möglichen Massnahmen können wir uns ein Mobility-Pricing vorstellen, nicht aber ein Road-Pricing und nur wenn es für MIV und ÖV gleichzeitig zur Anwendung kommt.	x			Der bestehende Finanzierungsschlüssel entstammt der kantonalen Gesetzgebung.
87	TCS Sektion Bern	Teilweise	siehe 1 – 5	x			
88	Verein Spurwechsel	Teilweise	Für uns hat das Ziel und die Massnahmen im Bereich «vermeiden» die höchste Priorität. Speziell der Autobahnausbau soll vermieden werden. Warenanlieferungen in die Innenstädte müssten koordiniert werden, damit nicht halbleere LKWs in die Innenstädte fahren. Eine flächendeckende Erschliessung und den MIV siedlungsverträglich zu gestalten, erachten wir nicht als Lösung, sondern als Verlagerung des Problems.	x			
89	Vortritt Fussgänger	Teilweise	Entscheidend wird sein, wie sich die Finanzierung gerecht verteilen und die Akzeptanz unter den betroffenen Akteuren sicherstellen lässt. Das Mobilitätskonzept muss sowohl den schwächsten Verkehrsteilnehmer, namentlich dem Fussverkehr genügend Entwicklungspotenzial bieten, und eine Kompatibilität zu anderen Mobilitätsformen gewährleisten ohne eine Priorisierung vorzunehmen. Grundsätzlich soll sich jeder Mobilträger an den Kosten beteiligen. Dies gilt insbesondere auch für den ÖV.	x			
90	Wirtschaftsverbände Region Bern	Nein	Da wesentliche Teile der vorangehenden Ausführungen bestritten werden, können auch die Empfehlungen zur Strategieumsetzung nicht unterstützt werden.	x			

4.7 Weitere Bemerkungen

Nr.	Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
1	Allmendingen	Die Stossrichtungen im Dokument sind richtig erkannt und gesetzt! Solange aber keine Taten folgen sind sie aber blosses Papier. Mit einer effektiven und vorwärts getriebenen, Kunden-orientierten Umsetzung könnte die RKBM aber Zeichen setzen, sei es im Hinblick Kundenfreundlichkeit, als auch Hinblick der Nachhaltigkeit. Ebenfalls sollte der Bereich Konkurrenzangebote (2. Player) angegangen werden. Monopole bewegen sich nie, zumindest nicht in die richtige Richtung! Wichtig ist auch, dass alle Bevölkerungsgruppen gleichwertig eingebunden werden. Entsprechend ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung (Autofahrer, Velofahrer, Fussgänger, Behinderte etc.)	x			
2	Arni	-	x			
3	Bäriswil	-	x			
4	Belp	Der Airport Bern wird in der Mobilitätstrategie mit keinem Wort erwähnt. Muss nicht auch dessen Anbindung in die Strategie der Region Bern-Mittelland einfließen?	x			Die Mobilitätsstrategie 2040 beschränkt sich auf den strassen- und schienengebundenen Verkehr (LV, ÖV und MIV). Der Luftverkehr (Flughafen Bern-Belp, Drohnenverkehr etc.) ist nicht Gegenstand der vorliegenden Strategie.
5	Bern	Folgende wichtige Themen sind im Bericht nicht oder ungenügend aufgenommen: a) Für den Freizeitverkehr ist der Handlungsbedarf zwar erkannt, aber die entsprechende Strategie, Stossrichtung und Massnahmen sind ungenügend. b) Das Klima erscheint kaum, aber einzelne Themenbereiche wie z.B. Dekarbonisierung, Umweltschutz oder Nachhaltigkeit sind aufgenommen. Im Weiteren verweisen wir auf die briefliche Stellungnahme inkl. des Anhangs.		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 41)
6	Biglen	Die finanziellen Mittel sollten nicht nur in den Stadt- und Agglomerationsgemeinden (urbanes Kerngebiet) eingesetzt werden. Es ist darauf zu achten, dass auch in den Landgemeinden (zentrumnahe, ländliche Gebiete) noch genügend Mittel für ein leistungsfähiges, sicheres und umweltschonendes Gesamtverkehrssystem bereitgestellt werden können. Es dürfen dem ländlichen Raum keine Mittel / keine Angebote zu Gunsten der Stadt der Agglomeration entzogen werden. Ein gewisses Grundangebot (z.B. Öffentlicher Verkehr) muss erhalten resp. optimiert / erweitert werden.	x			
7	Bolligen	-	x			
8	Bowil	In asiatischen Ländern werden immer mehr Projekte realisiert, in welchen die Pendler mit Seilbahnen in die Städte transportiert werden. Wurde das je einmal in Betracht gezogen? Das wären Strategien und Visionen, welche viele Vorteile mit sich bringen würden.	x			Im Rahmen einer anderen Studie wurde die Möglichkeit einer Seilbahn zwischen Wankdorf und Worblaufen als Idee thematisiert jedoch nicht weiterverfolgt.
9	Brenzikofen	-	x			
10	Diemerswil	-	x			
11	Fraubrunnen	Mit Bedauern mussten wir feststellen, dass die «Mobilitätsstrategie Region Bern -Mittelland 2040» nicht alle Regionen gleich berücksichtigt. Der Fokus liegt vor allem bei den Städten und Agglomerationsgemeinden, die zentrumsnahen ländlichen Gemeinden werden nicht abgebildet. Es gilt zu beachten, dass die Bevölkerung in den ländlichen Regionen auch in Zukunft auf den MIV angewiesen sein wird, allenfalls mit einem alternativen Antrieb. All fällige Verkehrsmassnahmen zur Einschränkung des MIV in den Städten und Agglomerationen hat automatisch die Verlagerung in die ländlichen Gebiete zur Folge. Die Gemeinde Fraubrunnen ist nicht bereit, den Mehrverkehr aus solchen Einschränkungen zu übernehmen. Aufgrund der beschränkten Parkplatzsituationen bei den öffentlichen Verkehrsmitteln würde aus der Option "Park & Ride" auch keine Vereinfachung resultieren. Hier bräuchte es eine konsequente Planung, damit die Option "Park & Ride" nicht zum Bumerang für die ländlichen Gemeinden wird.	x			
12	Frauenkappelen	Danke für die geleistete gute Arbeit!	x			
13	Freimettigen	-	x			
14	Gerzensee	Die Stadt Bern hat kürzlich 22 zusätzliche Sofortmassnahmen als Beitrag zu den Klimazielen beschlossen. Der Gemeinderat Gerzensee wünscht sich eine vorgängige Absprache mit den Gemeinden in der Regional-konferenz Bern Mittelland. Auch die umliegenden Gemeinden sind von den Massnahmen betroffen und sollten daher vorgängig informiert und mögliche Konsequenzen sollten diskutiert werden.	x			
15	Grosshochstetten	-	x			
16	Guggisberg	-	x			

Nr.	Eingabe	Kommentar	Kennntnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
17	Häutligen	Grundsätzlich wurde hier eine gute und Umfassende Arbeit geleistet. Jedoch fehlen uns wie vielfach erwähnt die Ansprüche und Bedürfnisse der ländlichen Gebiete. Wir als Einwohner der Gemeinde Häutligen können nichts dafür, dass wir zur RKBM gehören, in der sich auch die Stadt Bern und andere grosse Gemeinden mit städtischem Charakter befinden. Es ist jedoch Pflicht der RKBM und wir glauben auch unser Recht, dass allen Gebieten ob Stadt oder Land Perspektiven aufgezeigt werden. Dies fehlt uns hier. Man denkt in städtischen Verhältnissen und Dimensionen und vergisst die ländlichen Besonderheiten. Wir haben inzwischen gelernt, ohne ÖV zu leben. Uns würde jedoch beispielsweise schon dienen, wenn man wenigstens die Schülertransporte mit dem ÖV verbinden könnte. Dass wir in der Gemeinde direkt in kein ÖV zusteigen können, wie erwähnt mit dem können wir leben. Was jedoch schlimm ist, und uns sämtliche Entwicklungschancen abwürgt ist, dass wir aufgrund des fehlenden ÖV-Netzes bei der Weiterentwicklung abgestraft werden. Somit wird uns auch eine pragmatische Entwicklung verwehrt. Dies ist äusserst störend und insbesondere für die junge Bevölkerung sehr enttäuschend! Wie bereits erwähnt kann die Siedlungsentwicklung nicht mit den ÖV-Möglichkeiten verknüpft werden! Uns fehlt eine klare Aussage bezüglich der Mobilitätsstrategie für kleine Landgemeinden.	x			Hinweis: Der Fachbereich Raumplanung bietet mit dem Projekt "Innenentwicklungspotentiale aktivieren" eine Beratung für ländliche Gemeinden an, welche mit Herausforderungen in der Siedlungsentwicklung konfrontiert sind.
18	Herbligen	-	x			
19	Iffwil	Vielen Dank für den ausführlichen Bericht.	x			
20	Ittigen	Die Mobilitätsstrategie 2040 ist eine gute Weiterentwicklung der bestehenden Mobilitätsstrategie. Sie berücksichtigt insbesondere die unterschiedlichen Anforderungen der Teilräume und bezieht auch die gesellschaftliche und die technologische Entwicklung mit ein.	x			
21	Jaberg	-	x			
22	Jegenstorf	Die überregionale Planung und Abstimmung fehlt im Bericht.	x			
23	Kaufdorf	-	x			
24	Kehrsatz	-	x			
25	Kiesen	-	x			
26	Kirchenthurnen	-	x			
27	Köniz	1) Bei den Abschnitten zur Dekarbonisierung ist durchgängig eine Akteurneutrale Formulierung zu wählen (ohne Beispiele) und das Thema Lärm aufzunehmen. 2) Bei den Abschnitten zur Digitalisierung/Automatisierung ist grundsätzlich anzuführen, dass die dadurch entstehenden Chancen zur Förderung der kollektiven (autonomen/digitalen) Mobilität zu fördern sind. 3) Bei den Zielen der Kurzfassung sind die beiden Themen Flächeneffizienz und Zuverlässigkeit des Verkehrssystems aufzunehmen. 4) Beim Thema Verträglich gestalten ist (in urbanen Räumen) dem Aspekt der Gestaltung von Strassenräumen (Strassen zu Stadträumen gestalten) eine stärkere Bedeutung zu geben. 5) Das urbane Kerngebiet auf der Karte im Kap. 2.3 ist im Gebiet Köniz/Niederwangen und in Wabern (rot) auf die reale Grenze des urbanen Kernraums zu ergänzen. 6) Die bisherige regionale Mobilitätsentwicklung des Fuss-/Veloverkehrs ist auch zahlenmässig zu ergänzen (dito MIV/ÖV). 7) Die Zahlen zur Entwicklung bis 2040 im Kap. 2040 sollen mit denjenigen des kantonalen Richtplans abgeglichen werden (oder die Differenz in einer Fussnote erklärt werden). 8) Bei den alternativen Antriebsformen ist zu ergänzen, dass unerwünschten Nebeneffekten wie induziertem Neuverkehr aktiv entgegengetreten werden soll. 9) Bei den Trends fehlt der demografische Wandel. Insbesondere deren Komponenten "Alterung" und "heterogene Gesellschaft" werden zu Nachfrageveränderungen und einer differenzierteren Verkehrsnachfrage führen.		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 26 und S. 41)
28	Konolfingen	Grundsätzlich sollten die Arbeitsplätze in der Region gefördert werden, damit der Pendlerstrom reduziert werden kann. Die unter Kapitel 4.3 beschriebene Dekarbonisierung hängt nur zur Hälfte vom Motorisierungs-typ des MIV ab. Viel wichtiger ist, dass die benötigte elektrische Energie auch CO2-neutral produziert wird.	x			
29	Kriechenwil	Die Struktur des Berichtes ist sauber, die Idee klar, die Vision zu urban, aber diskutabel. Wir zeigen uns aber über die erschreckende Inhaltsleere beunruhigt. Unsere Vorstellungen davon was Ziele kennzeichnet und was ein Land und Stadt umfassendes sowie partnerschaftliches Konzept für alle Räume ist, scheinen sich zu unterscheiden.	x			
30	Linden	-	x			
31	Mattstetten	-	x			
32	Meikirch	Den Airport Bern wird in der Mobilitätsstrategie mit keinem Wort erwähnt. Auch dessen Anbindung muss in die Strategie eingebunden werden.	x			Die Mobilitätsstrategie 2040 beschränkt sich auf den strassen- und schienengebundenen Verkehr (LV, ÖV und MIV). Der Luftverkehr (Flughafen Bern-Belp, Drohnenverkehr etc.) ist nicht Gegenstand der vorliegenden Strategie.

Nr.	Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
33	Mirchel	Für Gemeinden, welche zurzeit keinen ÖV-Anschluss haben, sind am nächsten Bahnhof ein Sharing-Angebot sowie gute und sichere Velo- und Fusswege dorthin einzurichten. So ist es für die Bevölkerung und Besucher möglich, mit dem Zug anzureisen und den letzten Teil mit dem Sharing-Angebot zu-rückzulegen. So wäre die Erreichbarkeit sichergestellt und der MIV könnte verkleinert werden. Diese Forderung ist bereits heute umzusetzen, so dass die Erreichbarkeit des ländlichen Raums wesentlich verbessert wird	x			
34	Mühlethurnen	Durch die stetige Reduzierung von Parkplätzen im Zentrum wird der «Suchverkehr» begünstigt.	x			
35	Münchenbuchsee	Die Ziele entsprechen weitestgehend unserer aktuellen Verkehrsrichtplanung.	x			
36	Münsingen	-	x			
37	Muri	Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Der Aufbau und der Inhalt der Strategie ist gut verständlich und sie beinhaltet mit den Kapiteln 3 und 4 eine gute Zusammenfassung der Vergangenheit und einer möglichen Zukunft der Mobilität in der Region.	x			
38	Neuenegg	Wie bereits unter Ziffer 2. erwähnt, sollte die Mobilitätsstrategie nicht nur den Perimeter der RKBM-Gemeinden umfassen. Bei uns in Neuenegg kommt die Hauptbelastung in Sachen Verkehr aufgrund des Durchgangsverkehrs der umliegenden Gemeinden (zu einem grossen Teil aus dem Kanton Fribourg) zustande. Dieser Problematik der Randgemeinden wird in der Mobilitätsstrategie aus unserer Sicht zu wenig Beachtung geschenkt.	x			Die Mobilitätsstrategie 2040 bezieht sich auf den Strassen- und Schienenverkehr im Perimeter der RKBM. Die Zuständigkeit ausserhalb des RKBM Perimeters liegt bei den Regionen und bei den kantonalen und nationalen Stellen.
39	Niedermuhlern	-	x			
40	Oberbalm	Der Zeitpunkt der Mitwirkung (4. Juli bis 6. September 2019) ist ungünstig festgesetzt (Ferienzeit)!	x			
41	Oberthal	Die Ziele sind für uns verständlich und nachvollziehbar. Endlich ist in einer Strategie auch die Erreichbarkeit von allen Teilräumen und allen Bevölkerungsgruppen ein Thema! Auf die Umsetzung können wir gespannt sein. Mobilität in den ländlichen, Hügel- und Berggebieten ist kostspielig und nie optimal und wirtschaftlich nachhaltig anbietbar. Demgegenüber steht jedoch ganz klar, dass auch die Bevölkerung in den erwähnten Gebieten an öV-Angebote einen gewichtigen Beitrag leistet und daher ein 'Recht' auf eine minimale Grundversorgung hat. Wir befürchten, dass das Ziel Erreichbarkeit für alle nicht angestrebt wird, weil in der Strategie sogar die Aussage steht: «Auch ein automatisierter und kleinteiliger ÖIV kann die Flächeneffizienz reduzieren, wenn gut ausgelastete Bus- oder Tramlinien durch viele kleine On-Demand-Shuttles ersetzt werden». Und dort, wo überhaupt kein Bus oder Tram vorhanden ist, was wollen Sie dort vorkehren?	x			
42	Ostermundigen	-	x			
43	Riggisberg	-	x			
44	Rubigen	Da der ÖV im Aaretal schon heute in den Stosszeiten an seine Grenzen stösst, ist eine Realisierung des viertelstunden-Taktes der S-Bahn prioritär zu behandeln. Zudem wäre ergänzend die Verlängerung der Buslinie 40 bis Rubigen Bahnhof so schnell wie möglich vorzunehmen!	x			
45	Rüeggisberg	Vielen Dank für Erarbeitung der Mobilitätsstrategie 2040 und die ausführliche Dokumentation. Das Ziel sollte eine niederschwellige und effiziente Mobilität für alle und eine gesunde Umwelt sein.	x			
46	Rüscheegg	In der Strategie werden ganz unterschiedliche und vielfältige Ansätze aufgezeigt wie mit der zunehmenden Mobilität umgegangen werden kann. Unter anderem werden auch neue Technologien und Konzepte (Mobility as a service) miteinbezogen, hier stellt sich allerdings die Frage, inwiefern sich diese Technologien und Konzepte durchsetzen werden. Von daher erscheint eine Strategie für den Zeitraum von 20 Jahren etwas lang.	x			
47	Schwarzenburg	Die Strategie basiert auf Technologien und Mobilitätsarten, für welche zum heutigen Zeitpunkt kaum Langzeiterfahrungen vorliegen und bei welchen unklar ist, ob diese sich längerfristig durchsetzen werden (beispielsweise Elektromobilität). Ob sich die Mobilität in den nächsten Jahren aufgrund der bevorstehenden Digitalisierung und Automatisierung tatsächlich in beabsichtigte Richtung entwickeln wird ist unbekannt. Angesichts dieser Ausgangslage scheint die Planungsperiode für diese Strategie von 2040 recht lang. Allenfalls sollte die Strategie in kürzeren Abständen überprüft und den aktuellen Gegebenheiten angepasst werden.	x			
48	Stettlen	Die Umsetzung von Vorhaben, z.B. regionale Veloverbindungen, sind lokal kaum umsetzbar, wenn die Finanzierung nicht gesamtheitlich (kantonal?) angegangen wird. / Die Vernetzung der Mobilitätsstrategie mit anderen Entwicklungs-Strategien sowie die Lösung der Finanzierung und Umsetzung wird schlussendlich die zielführende Stossrichtung ergeben.	x			Die Strategie bildet eine wichtige Grundlage für die kommenden Generationen der RGSK und der Agglomerationsprogramme. Die Mobilitätsstrategie 2040 formuliert übergeordnete Ziele, die in einem nächsten Schritt in den Massnahmen und Projekten der RGSK und der Agglomerationsprogramme konkretisiert werden.

Nr.	Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
49	Urtenen-Schönbühl	-	x			
50	Vechigen	-	x			
51	Wald	-	x			
52	Walkringen	-	x			
53	Wichtrach	-	x			
54	Wileroltigen	-	x			
55	Worb	Der Gemeinderat von Worb begrüsst den breit abgestützten Prozess bei der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie 2040. Es ist aus seiner Sicht richtig, auf der bestehenden regionalen Strategie 2003 aufzubauen und diese durch den Aspekt der Vernetzung zu erweitern. Es ist in der Tat davon auszugehen, dass durch die vermehrte Vernetzung, die Effizienz des Gesamtverkehrssystems massgebend gesteigert werden kann.	x			
56	Zollikofen	-	x			
57	Zuzwil	-	x			
58	ASTRA	In der Mobilitätsstrategie 2003 wurde dem punktuellen Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes und deren Knoten mehr Gewicht beigemessen. Wir erachten diese Stossrichtung nach wie vor als zielführend und zukunftsweisend, da auch die zukünftig digital-vernetzte Mobilität ihren Platz brauchen wird.	x			
59	BVE	Seite 7, Abb. 1: Bei «Verlagern» sind die Mittel des Handlungsfelds aufgeführt, bei den anderen Handlungsfeldern nicht. Die Handlungsfelder sollten überall gleich handelt werden. Die Förderung der E-Kleinstfahrzeuge taucht hier auf, weiter hinten aber nicht mehr. Ausserdem sind nicht nur E-, sondern auch herkömmliche Kleinstfahrzeuge förderungswert.- In Kapitel 2.1 sollte erwähnt werden, dass das kantonale Güterverkehrs- und Logistikkonzept zurzeit in Erarbeitung ist. Die Ergebnisse werden voraussichtlich Mitte 2020 vorliegen und sind in den regionalen Planungen (Kap. 6.2) zu berücksichtigen.- In Kapitel 2.2 steht: «Die einzelnen Verkehrsmittel werden in der Mobilitätsstrategie 2040 nicht gegeneinander ausgespielt [...]» Was heisst das konkret? So wird etwa in der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie postuliert: «Der Marktanteil des ÖV wird zulasten des MIV erhöht.» Und in Art. 34 der Verfassung des Kantons Bern steht: «Kanton und Gemeinden sorgen für eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Verkehrsordnung. Sie fördern den öffentlichen Verkehr und das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.»- Kapitel 3.1 und 3.2.: Die Punkte des Zwischenfazits und der regionalen Mobilitätsentwicklung wären als Grafik einfacher erfassbar.- Kapitel 4.1.2 Verkehrsentwicklung: Es ist zu ergänzen, dass es sich bei den im GVM berücksichtigten und beschlossenen Infrastrukturausbauten um den Stand Mitte 2018 handelt. Massnahmen des STEP-Ausbaus 2035 zum Beispiel sind mittlerweile beschlossen, im GVM jedoch noch nicht berücksichtigt.- Kapitel 4.2, Virtuelle Mobilität: Hier sollte auch erwähnt werden, dass Dienstleistungen, die online erledigt werden können, relevant für den Verkehr der Zukunft sind (Reisen buchen, Bankgeschäfte etc).- Kapitel 4.2, Fuss- und Veloverkehr: Wenn die Velostrecken sicher und angenehm sind, wechselt man e-her aufs Velo, egal ob E- oder nicht. - Kapitel 4.3: Hier fehlen regionsspezifische Herausforderungen, die unbedingt ergänzt werden sollten. Ab-schnitt Dekarbonisierung: Elektro ist nicht zwingend umweltfreundlich. Auch effizientere Verbrennungsmotoren können eine Verbesserung sein.- Wir regen zu einer ergänzenden Aussage an über die Konsequenzen der Verkehrszunahme des MIV von +20% und ÖV +60% auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur: Was passiert, wenn keine Massnahmen ergriffen werden? Ist die 4V-Strategie für die Bewältigung des Mehrverkehrs ausreichend?		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 21)
60	Bernmobil	4.1.2 Verkehrsentwicklung: Das prognostizierte Wachstum im öv von 60% (bis 2040) ist enorm. Es sollte aufgezeigt werden, wo das grosse Wachstum stattfindet: örtlich und auf welchen Verkehrsträgern (S-Bahn, Tram-/Buslinien städtisch, Buslinien regional).Ggf. sollten auch die Zahlen nochmals hinterfragt werden, denn aktuell beobachten wir zumindest im Nahverkehr in den letzten Jahren eher eine Stagnierung.Entwicklung des Miv (Seite 19): Aufgrund der erwarteten Staufeffekte auf der Strasse sei ein weiteres Wachstum des MIV in den Spitzenzeiten nur beschränkt möglich. Es wird eine Verlagerung auf öv und Velo erwartet. Dazu ist festzuhalten, dass auch der strassengebundene öv häufig auch im Stau steht. Die Verlagerung auf den öv kann deshalb nur stattfinden, wenn Massnahmen ergriffen werden, die dem öv ein möglichst unbehindertes Vorwärtkommen ermöglichen.Allgemeine BemerkungIn vielen Punkten will sich die Region selber engagieren. Sie will "vorantreiben", eine "aktive und gestaltende Rolle" einnehmen, "fördern" etc. Es interessiert uns, wie die Region mit den vorhandenen Ressourcen all die Aufgaben übernehmen will. Ist ein Ausbau der Organisation und eine Aufstockung der Mittel geplant? Stellenwert StrategieAus unserer Sicht ist noch nicht klar, wie diese Strategie die kommenden Jahre prägen wird:• Wie sieht nun die konkrete Umsetzung dieser Strategie aus? • Wer nimmt diese in die Hand? • Wie sieht das Controlling aus? • Wie werden die Marktteilnehmer eingebunden?• Wie bettet sich diese Strategie in den Kontext der "anderen" Strategien ein?	x			Die Strategie bildet eine wichtige Grundlage für die kommenden Generationen des RGSK und der Agglomerationsprogramme. Die Mobilitätsstrategie 2040 formuliert übergeordnete Ziele. Die Massnahmen und Projekte werden im RGSK und im Agglomerationsprogramme konkretisiert. Die Entwicklung des ÖV im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung wird beispielsweise im aktuellen Projekt "Netzstrategie ÖV 2040 der Region Bern-Mittelland" ausgearbeitet. Die Netzstrategie wird voraussichtlich im ersten Quartal 2020 zur Mitwirkung freigegeben.

Nr.	Eingabe	Kommentar	Kenntrnnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
61	BLS	-	x			
62	Postauto	Unsere Einschätzung: Mobilität wird sich in den nächsten Jahren laufend und immer schneller weiterentwickeln. Da aber Verhaltensänderungen bei der Bevölkerung und regulatorische Anpassungen ihre Zeit brauchen, rechnen wir mit einer stetigen, nicht einer disruptiven Entwicklung. Fundamentale Veränderungen erwarten wir erst mit einer flächendeckenden Zulassung und Verbreitung des autonomen Fahrens. Wann dies sein wird, ist schwer abzuschätzen. Wahrscheinlich nicht vor 2030. Sharing- und ÖIV-Konzepte müssen sich noch beweisen. Das Potential schätzen wir heute noch nicht als riesig ein und die Kosten sind nicht zu unterschätzen (welche Konzepte selbsttragend sind, wird sich zeigen). Wir erachten solche Konzepte aber als wichtige Lern- und Vorbereitungsmaßnahmen auf dem Weg hin zum autonomen Fahren.	x			
63	Alternative Linke Bern	-	x			
64	ASTAG	Aus Umweltgedanken und durch Kostendruck (auch Fiskale Abgaben, wie die LSVA) sind Unternehmer, unter Berücksichtigung gesetzlicher Auflagen (Arbeits- und Ruhezeitengesetz), bestrebt, ihre Ressourcen optimal einzusetzen. Dazu sind neben der Ver- und Entsorgung auch verfügbare Abstellplätze für Lastwagen und Anhänger unabdingbar.	x			
65	BDP Kanton Bern	Wir danken für die Berücksichtigung unserer Ausführungen und stehen Ihnen für allfällige Fragen gerne zur Verfügung.	x			
66	Bernapark AG	Der Flughafen Bern wird in der Mobilitätsstrategie mit keinem Wort erwähnt. Aus Sicht der Wirtschaft ist ein gut an den öv angebundener Regionalflughafen wünschbar.	x			
67	Berner KMU	-	x			
68	Cargo sous terrain	CST als Gesamtlogistikanbieter, der ab 2030 auch im Raum Bern tätig sein wird, begrüsst besonders die aufgeführten Massnahmen im Bereich der Güterlogistik (Seite 31/32). Die Bündelung von Warenströmen ist ein Kernelement des Systems CST. Diese erfolgt zunächst im unterirdischen Transporttunnel, welcher die Voraussetzung bildet für eine funktionierende Citylogistik. Die Feinverteilung in Ballungsgebieten ist integraler Bestandteil des Systems, welches aufgrund der Vorsortierung im Tunnel (zusammen mit der Investitionsbereitschaft der CST-Investoren) eine ideale Voraussetzung für eine zukunftsfähige Lösung im Bereich der städtischen Mobilität bietet. Auch CST plant die Nutzung von Logistik-Hubs, bei denen Waren für die Feinverteilung auf der letzten Meile gebündelt werden, um Mehrverkehr durch Einzelzustellungen im urbanen Raum zu vermeiden. Die Bündelung und Kommissionierung der Waren geschieht vorwiegend bereits im Tunnel, wo eine Vorsortierung nach Destinationen erfolgt. Das kollaborative Modell von CST vereint die wichtigsten Logistikanbieter der gesamten Schweiz mit dem Ziel, eine tragfähige City-Logistik-Lösung zu entwickeln. Gegenwärtig führt CST in einer breit abgestützten Arbeitsgruppe eine Studie zur Entwicklung der konkreten Lösungskonzepte durch. - Mit Cargo sous terrain erhält die Schweiz ab 2030 ein automatisiertes, digital gesteuertes Gesamtlogistiksystem, das die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft und die Lebensqualität für die Bewohner der 10 Millionen-Stadt Schweiz nachhaltig sicherstellt. Das Rückgrat des Systems bildet ein im Endausbau 490 Kilometer langes Tunnelsystem von Genf bis St. Gallen und von Basel nach Luzern mit einem zusätzlichen Ast, der Bern mit Thun verbindet. Das ausschliesslich mit erneuerbarer Energie betriebene System CST ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport. Gegenüber heutigen Lastwagentransporten resultieren bis zu 80 % CO2-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. - Siehe für weitere Informationen auch www.cst.ch .	x			
69	Flughafen Bern	-	x			
70	Fussverkehr Kanton Bern	-	x			
71	GLP Kanton Bern	Aus unserer Sicht ist nicht ganz klar, was der Mehrwert dieser regionalen Strategie gegenüber der kantonalen Mobilitätsstrategie ist. Die Inhalte sind aus unserer Sicht sehr wenig regionenspezifisch und könnten (ausser gegebenenfalls auf Berggebiete) auf alle Regionen angewendet werden. Insgesamt finden wir die Strategie aber gelungen und die richtigen Stossrichtungen verfolgend. Als wichtigstes Anliegen sollte das Reduktionsziel im Mittelpunkt stehen, die Verkehrsplanung sollte sich darum herum organisieren. Ausserdem: Mittelfristig ist das Tramnetz von Bern vollständig auf Zweirichtungsfahrzeuge umzustellen, da diese u. a. eine grössere Flexibilität im Betrieb und einen geringeren Flächenbedarf (keine Wendeschleife) ausweisen.	x			Priorisierung wird im Schlussbericht aufgenommen (S. 29) Die Vor- und Nachteile des Zweirichtungstrams sind im Rahmen einer Studie nachzuweisen.
72	Grüne Freie Liste	Vielen Dank für die Einladung zur Mitwirkung. Und lassen Sie sich nicht entmutigen durch unsere vielleicht strenge Kritik, denn Sie sind auf dem richtigen Weg, nur ein bisschen visionärer und mutiger dürfte es sein.	x			
73	Grüne Mittelland Nord	Die Mobilitätsstrategie 2040 ist für die Gemeinden nicht verbindlich. Es ist deshalb nicht nötig, dass sie bloss den kleinsten gemeinsamen Nenner vorwegnimmt. Statt eines wenig ambitionierten Kompromisspapiers erwarten wir eine zukunfts-taugliche Strategie, die zum nötigen verstärkten Handeln motiviert, Ambitionen weckt und Pioniergeist anstachelt.	x			
74	Grüne Worb	-	x			

Nr.	Eingabe	Kommentar	Kenntrnismahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Beantwortung RKBM
75	Grünes Bündnis Bern	Die Mobilitätsstrategie 2040 ist für die Gemeinden nicht verbindlich. Wir sind deshalb schon sehr enttäuscht, dass sie als Kompromiss-Lösung daherkommt. Gerade weil sie keine strenge Verbindlichkeit für die Gemein den hat, könnte sie viel mutiger und radikaler sein. Die Stadt Bern ist mit ihrer Verkehrspolitik viel progressiver. Wir befürchten, dass die unambitionierte Mobilitätsstrategie der Region die Stadt in ihren Vorhaben bremsen könnte.	x			
76	IGÖV Bern	Den Bericht und die Präsentation zu unserem Vorschlag für eine «Schnelle Berner Bahntangente» haben wir Ihnen bereits zugestellt. Für zusätzliche Erläuterungen dazu stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.	x			
77	Kronawitter GMBH	-	x			
78	Läbigig Stadt	-	x			
79	Mieterinnen- und Mieterverband Bern	Gemäss den Prognosen wird die Bevölkerung zwischen 2016 und 2040 in der RKBM-Region um etwas über 64'000 Personen oder um 15,6 % wachsen. Davon fallen fast 40'000 Personen auf das urbane Kerngebiet. Da dasmit Abstand prioritärste Handlungsfeld die gegenseitige Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsplanung ist, dieder Strategie «Vermeiden» zuzurechnen ist, müsste eigentlich zuerst die Siedlungsplanung strategisch neu ausgerichtetwerden und erst anschliessend die Mobilität. Gemäss Aussagen ist die Mobilitätsstrategie 2040 eine «wichtigeVorgabe für die Tätigkeit der RKBM und soll als strategische Grundlage in die Erarbeitung der Regionalen Gesamtverkehrs-und Siedlungskonzepte (RGSK) einfliessen	x			
80	Naturpark Gantrisch	Literatur: Dokumente des Naturparks in die Strategie einfliessen lassen. Regionalentwicklungskonzept (Faktenblätter 2007), Mobilitätsstrategie 2018, Mobilitätskonzept 2018, Langsamverkehrsrouten – Grundlagen-konzept 2017)	x			
81	Projekt Mobilität 2050	Gerne würden wir uns zu einem Folgegespräch mit Vertretern der RKBM zusammensetzen um auszuloten, wo Synergiepotentiale und gemeinsame Interessen vorhanden sein könnten. Aufgrund unserer Erfahrungen aus der Infrastruktur- und Versorgungsbranche vermuten wir einiges Synergie potential mit der Planungsregion.	x			
82	ProVelo Bern	-	x			
83	SchweizMobil	Neben dem unbestrittenen Fördern des Fuss- und Veloverkehr (Alltag), müssen in der Region auch die Themen Wanderwegnetz und die Veloland-Routen (Velo-Freizeit) weiterentwickelt werden. Attraktive Naherholungsgebiete und deren Erschliessung mit dem Langsamverkehr sind ein wichtiger Standortqualitätsfaktor für eine Region und deren Bevölkerung. Dabei spielen das Wanderwegnetz (inkl. Wanderland-Routen), die Veloland-Routen sowie auch Angebote im Bereich Mountainbike (Mountainbikeland-Routen und Mountainbike-Anlagen) eine wichtige Rolle. Wir würden es begrüßen, wenn in der Mobilitätsstrategie auch das Thema Freizeit-Langsamverkehr erwähnt würde. Dies z.B. im Kapitel 6.3. Verlagern: Das Wanderwegnetz, die Veloland-Routen und Mountainbikeangebote sollen in der ganzen Region gefördert, qualitativ verbessert und optimiert werden.		x		Im Schlussbericht aufgenommen (S. 41)
84	SP Stadt Bern	-	x			
85	SP Worb	In Kap. 4.1.2 ist erwähnt, dass der von ausserhalb des RKBM-Perimeters stammende Verkehr einen höheren MIV-Anteil aufweist. Deshalb sollten die Ziele und Massnahmen in dem Sinne erweitert werden, dass versucht wird, den Pendlerverkehr von ausserhalb des Perimeters ebenfalls möglichst zu vermeiden, resp. zu verlagern.	x			Die Mobilitätsstrategie 2040 bezieht sich auf den Strassen- und Schienenverkehr im Perimeter der RKBM. Die Zuständigkeit ausserhalb des RKBM Perimeters liegt bei den Regionen und bei den kantonalen und nationalen Stellen.
86	SVP Bern Mittelland	Der Airport Bern wird in der Mobilitätstrategie mit keinem Wort erwähnt. Auch dessen Anbindung an den öV muss in die Strategie der Region Bern-Mittelland einfliessen.	x			Die Mobilitätsstrategie 2040 beschränkt sich auf den strassen- und schienengebundenen Verkehr (LV, ÖV und MIV). Der Luftverkehr (Flughafen Bern-Belp, Drohnenverkehr etc.) ist nicht Gegenstand der vorliegenden Strategie.
87	TCS Sektion Bern	-	x			
88	Verein Spurwechsel	-	x			
89	Vortritt Fussgänger	Der Flughafen (Airport) Bern-Belp wird in der Mobilitätsstrategie mit keinem Wort erwähnt. Auch dessen Anbindung an den ÖV muss in die Strategie der Region Bern-Mittelland einfliessen.	x			Die Mobilitätsstrategie 2040 beschränkt sich auf den strassen- und schienengebundenen Verkehr (LV, ÖV und MIV). Der Luftverkehr (Flughafen Bern-Belp, Drohnenverkehr etc.) ist nicht Gegenstand der vorliegenden Strategie.
90	Wirtschaftsverbände Region Bern	-	x			